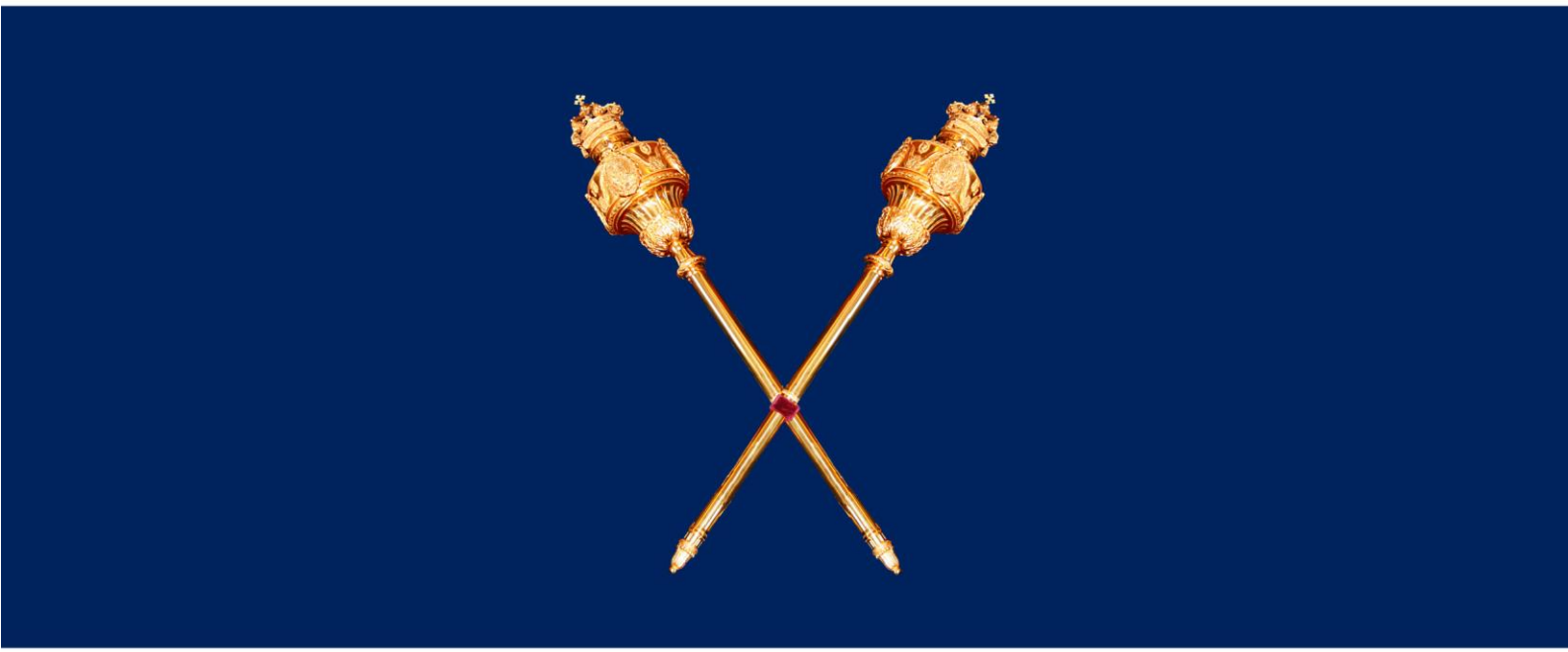
CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2024

Determinazione del 21 luglio 2026, n. 144



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

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

2024

Relatore: Primo Referendario Daniela Cimmino

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

CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Camera di consiglio del 21 luglio 2026

Composta dai magistrati:

Presidente Aggiunto della Sezione	Chiara BERSANI
Consiglieri	Francesca PADULA
	Marcella PAPA
Primi referendari	Daniela CIMMINO
	Patrizia ESPOSITO
	Marco CAVALLARO
	Ruben D'ADDIO
	Pierlorenzo CAMPA
	Chiara BASSOLINO

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

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

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

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

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

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

visto il rendiconto generale della suddetta Autorità di sistema portuale, relativo all'esercizio

finanziario 2024, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori dei conti, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata legge n. 259 del 1958;
esaminati gli atti;
udito il relatore Primo Referendario Daniela Cimmino e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente per l'esercizio 2024;
ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano comunicare, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, alle dette Presidenze, il rendiconto generale - corredato della relazione degli organi di amministrazione e di controllo – e la relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il rendiconto generale per l'esercizio 2024 dell'AdSP del Mare Adriatico settentrionale - corredato dalle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo – l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso per il menzionato esercizio.

RELATORE
Daniela Cimmino
(*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 DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO 7
2.1 Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo 8
3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE 12
3.1 Assetto organizzativo 12
3.2 Trasparenza e valutazione della *performance* 16
3.3 Personale 17
3.4 Spesa per il personale 19
3.5 Collaborazioni esterne 22
3.6 Rispetto della normativa sul contenimento della spesa 23
4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE 24
4.1 Piano regolatore portuale 25
4.2 Piano operativo triennale 26
4.3 Programma triennale dei lavori pubblici 32
4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR 33
5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE 40
5.1 Attività promozionale 40
5.2 Attività negoziale 40
5.3 Regolazione dei servizi c.d. ausiliari di interesse generale 41
5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione 46
5.5 Operazioni e servizi portuali e altre attività industriali e commerciali svolte nell'ambito portuale e lavoro portuale temporaneo 53
6. TRAFFICO PORTUALE 56
7. GESTIONE DEL DEMANIO 59
8. PARTECIPAZIONI 62
8.1 APV Investimenti Spa 63
8.2 Venice newport container and logistics Spa - Vncl 64
8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF Spa 64
8.4 APVS Srl 67
8.5 Chioggia Terminal crociere Srl in liquidazione 67
8.6 Centro di formazione logistica intermodale – Società consortile a responsabilità limitata (CFLI) 68
9. CONTENZIOSO 69
10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE 71
10.1 Dati salienti della gestione 71
10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate 72
10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui 80
10.4 Conto economico 85
10.5 Stato patrimoniale 88
11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP 92
12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 94

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo 11
Tabella 2 – Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP nel biennio considerato 18
Tabella 3 – Spesa impegnata per il personale AdSP - 2023-2024 20
Tabella 4 – Premi erogati all'esito della valutazione della *performance* 21
Tabella 5 – Costo medio unitario personale 21
Tabella 6 – Piano triennale opere pubbliche 33
Tabella 7 – Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR 37
Tabella 8 - Somme impegnate per relazioni pubbliche (2023-2024) 40
Tabella 9 – Attività negoziale 41
Tabella 10 – Servizi di interesse generale (Decreto n. 939 del 12 giugno 2023) 44
Tabella 11 – Spese manutenzione opere portuali 46
Tabella 12 – Interventi di manutenzione straordinaria 47
Tabella 13 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali 52
Tabella 14 - Opere di grande infrastrutturazione 53
Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri – Venezia e Chioggia 58
Tabella 16 - Rapporto accertamenti/entrate correnti da concessioni demaniali- incidenza 61
Tabella 17 - Principali saldi contabili della gestione 71
Tabella 18 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate 73
Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite 73
Tabella 20 - Rendiconto finanziario – Parte entrata 75
Tabella 21 - Entrate tributarie 76
Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali 77
Tabella 23 – Rendiconto finanziario – parte uscita 78
Tabella 24 – Rendiconto finanziario gestionale – parte uscita – Cat. 1.1.3 Uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi - rettificato 79
Tabella 25 – Situazione amministrativa e gestione residui 81
Tabella 26 – Residui attivi per anno di formazione 82
Tabella 27 – Residui passivi per anno di formazione 83
Tabella 28 - Conto economico (art. 38, c. 1 Regolamento amministrazione contabilità AdSP) 86
Tabella 29 - Conto economico riclassificato ex art. 2425 c.c. 87
Tabella 30 – Stato patrimoniale attività 88
Tabella 31 – Stato patrimoniale passività 90
Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP 92
Tabella 33 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo 92
Tabella 34 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Passivo 93
Tabella 35 – Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti 93

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 – Assetto organizzativo 14
Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell'AdSP 63

PREMESSA

Con la presente relazione la Corte riferisce al Parlamento, ai sensi dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, il risultato del controllo eseguito, in base all'art. 2 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2024 dell'AdSP del Mare Adriatico settentrionale, nonché sulle vicende di maggior rilievo successivamente intervenute.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2023, è stato approvato con determinazione n. 154 del 9 dicembre 2025 ed è pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 479.

1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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

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

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

L'Ente è dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, finanziaria e di bilancio. Il regolamento di amministrazione e contabilità (Rac), adottato con delibera del Comitato portuale del 29 marzo 2007, n. 2 (approvato dal Mit con nota del 24 maggio 2007) è stato successivamente modificato con delibera del 22 dicembre 2011, n. 19 (e approvato dal Ministero con nota del 23 marzo 2012). All'esito di richiesta istruttoria volta a acquisire

informazioni all'attualità in ordine all'eventuale intervenuta adozione da parte del Comitato di gestione dell'AdSP del nuovo Rac[1] per il relativo adeguamento alle disposizioni di cui al d.lgs. 31 maggio 2011, n. 91, di attuazione dell'art. 2 della l. n. 196 del 2009 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili l'Ente ha riferito che ad oggi non sono intervenuti aggiornamenti sul testo. Risultano allegati al rendiconto generale il prospetto riepilogativo di riclassificazione della spesa per missioni e programmi ai sensi del d.m. Mef del 1° ottobre 2013 e l'elaborato di correlazione tra gli schemi di bilancio e le voci del Piano conti integrato previsto dal d.p.r. n. 132 del 2013.

Con determine del direttore programmazione e finanza n. 216 del 14 febbraio 2023 e n. 237 del 4 settembre 2024, sono stati adottati, rispettivamente, il Regolamento per l'utilizzo del servizio interno di cassa e il Regolamento per la gestione dei beni mobili e, con decreti del Presidente n. 1005 del 1° dicembre 2023 e n. 1059 del 26 febbraio 2024, il Regolamento di disciplina delle procedure selettive di assunzione di personale con qualifica dirigenziale e non dirigenziale e il Regolamento per le progressioni di carriera del personale. Da ultimo l'Ente ha riferito di aver adottato con decreto n. 1562 in data 8 maggio 2026 il Regolamento per le assunzioni e per le progressioni interne approvato dal Mit con nota del 30 aprile 2026.

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

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

In tema di concessione delle aree demaniali, rilievo centrale assume l'art. 5, c. 1, della legge 5 agosto 2022, n. 118, che ha sostituito l'art. 18 della l. n. 84 del 1994 disponendo l'affidamento previa procedura a evidenza pubblica e determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali. Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni, il novellato art. 18 prevede, al comma 2, l'individuazione, con decreto del Mims di concerto con il Mef, ai sensi dell' art. 17, c. 3, della l. 23 agosto 1988, n. 400, dei criteri per l'assegnazione delle concessioni e della relativa durata; l'esercizio dei poteri di vigilanza

[1] Si applicano alle AdSP le disposizioni attuative dell'art. 2 della l. n. 196 del 2009 in materia di armonizzazione dei sistemi contabili di cui al d.lgs. n. 91 del 2011, ai sensi dell'art. 7, c. 8 del d.lgs. n. 169 del 2016, di modifica dell'art. 6 della l. n. 84.

e controllo da parte delle autorità concedenti; le modalità di rinnovo e di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione e l'individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari e delle modalità volte a garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti, di rilevanza economica internazionale e nazionale. Al regolamento, adottato con decreto interministeriale Mit-Mef del 28 dicembre 2022, n. 202, ha fatto seguito l'emanazione delle linee guida sulle relative modalità di attuazione, con decreto Mit n. 110 del 21 aprile 2023. Con delibera del Comitato di gestione n. 2 del 10 gennaio 2024 l'AdSP MAS ha adottato il Regolamento concessioni demaniali marittime.

In merito al regime fiscale da applicare alle AdSP all'esito della *vexata quaestio* di cui si è riferito nelle precedenti relazioni e della decisione della Commissione europea del 4 dicembre 2020, che ha dichiarato l'incompatibilità con il mercato interno di aiuti di Stato sotto forma di esenzione all'Ires[2], va operato un cenno all'art. 6 della l. n. 84 del 1994, come modificato dall'art. 4 *bis* del d.l. 16 giugno 2022 n. 68, ai sensi del quale le Autorità rientrano tra i soggetti passivi dell'imposta sul reddito delle società previsti dall'art. 73, c. 1, lett. c) del d.p.r. 22 dicembre 1986, n. 917 (comma 9 *bis*). I canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali e alle autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali sono considerati redditi diversi che concorrono a formare il reddito complessivo per l'ammontare percepito nel periodo d'imposta, ridotto del 50 per cento a titolo di deduzione forfettaria delle spese, mentre l'attività di prelievo autoritativa delle tasse di ancoraggio, delle tasse portuali sulle merci sbarcate e imbarcate e delle tasse per il rilascio delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della l. n. 84 non costituisce esercizio di attività commerciale in quanto esercizio di funzioni statali da parte di enti pubblici[3].

Va altresì richiamato, tra gli interventi normativi di rilievo dell'esercizio in esame, il d.l. del

[2] Annullata con sentenza del Tribunale dell'Ue del 20 dicembre 2023 nella parte in cui qualifica il rilascio di autorizzazioni per le operazioni portuali come attività economica, confermando l'assoggettabilità delle AdSP all'imposta sulle società, salvo che per i redditi generati dal rilascio delle autorizzazioni per le operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge n. 84 del 1994.

[3] Come ricordato dalla Corte di cassazione (Sez. civile V del 15 marzo 2024, n. 6992) la norma ha introdotto l'imponibilità Ires dei canoni percepiti in relazione alle concessioni demaniali, quali redditi diversi, con effetto per i periodi d'imposta a decorrere dal 1° gennaio 2022, facendo salvi i comportamenti anteriori (con esclusione di ogni obbligo per l'Amministrazione finanziaria di recuperare a tassazione i canoni delle annualità precedenti per le quali non è stato corrisposto il tributo) rilevato "che tale decisione si è limitata a disporre l'eliminazione per il futuro degli aiuti di Stato 'esistenti', che, secondo la costante giurisprudenza comunitaria …, possono essere erogati fino alla decisione della Commissione che ne dichiari l'incompatibilità con il mercato interno dell'Unione". La Corte ha evidenziato che con la decisione del 2020 la Commissione europea ha ritenuto che l'esenzione in favore delle AdSP dei canoni di concessione dall'imposizione Ires configurasse un aiuto di Stato ai sensi dell'art. 107 par. 1 del TFUE incompatibile con il mercato interno, e che, trattandosi di un regime di aiuti "esistente" (conformemente all'art. 1, lett. b), del regolamento 2015/1589) perché istituito precedentemente all'entrata in vigore del Trattato se ne dovesse disporre l'eliminazione, ma non il recupero, dando un termine per l'adozione della misura e precisando che la stessa si applica dall'inizio dell'esercizio fiscale successivo alla sua adozione, al più tardi nel 2022.

9 agosto 2024, n. 113, convertito con modificazioni dalla l. n. 143 del 7 ottobre 2024, che, ai fini dell'attuazione della fase pilota della Riforma 1.15 del PNRR di cui alla milestone M1C1-118, ha individuato le Autorità di sistema portuale tra le amministrazioni pubbliche tenute alla produzione degli schemi di bilancio[4] per l'esercizio 2025 secondo principi e regole del sistema contabile economico-patrimoniale unico di cui alla milestone M1C1-108 (art. 10, c. 3)[5]. A tal fine le amministrazioni coinvolte riclassificano le voci dei piani dei conti secondo le voci del piano dei conti multidimensionale di cui alla milestone M1C1-108 ed effettuano rettifiche e integrazioni necessarie all'applicazione dei criteri di valorizzazione e di rilevazione contabile stabiliti dal quadro concettuale e dagli *standard* contabili di cui alla menzionata milestone.

In tale quadro il d.l. n. 19 del 19 febbraio 2026, convertito nella legge n. 50 del 20 aprile 2026, ha introdotto disposizioni volte a conseguire il raggiungimento degli obiettivi della riforma mediante definizione, con apposita convenzione da parte del Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato e della Scuola nazionale dell'amministrazione (SNA), di profili organizzativi e attuativi del programma di formazione di cui all'obiettivo M1C1-118, a supporto delle amministrazioni che partecipano alla fase di transizione al nuovo sistema unico di contabilità su base *accrual*.

In sede istruttoria l'Ente ha riferito che nel 2025 si è tenuto il primo ciclo di formazione rivolto al responsabile dell'area ragioneria e contabilità e a cinque collaboratori della Direzione programmazione e finanza e che nel corso dello stesso anno i 6 destinatari della formazione di base hanno svolto il modulo formativo dedicato al Quadro concettuale, propedeutico ai successivi moduli. L'Autorità ha inoltre riferito in ordine all'istituzione, nello stesso anno su iniziativa di Assoporti, di un gruppo di lavoro al quale partecipa l'AdSP MAS al fine di valutare e coordinare le attività da porre in atto per l'adeguamento dei bilanci al nuovo sistema contabile *accrual* e di aver avviato ulteriori attività rientranti nella fase pilota tra le quali lo sviluppo delle funzionalità del programma di contabilità dedicate alla fase pilota ed alla riforma.

Nell'ottica di promuovere lo sviluppo integrato del settore portuale e di potenziare il sistema di trasporto e dell'intermodalità si colloca il recente disegno di legge (A.C. 2925) recante riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84 in materia di *governance* portuale e rilancio degli

[4] Da predisporre per finalità di sperimentazione nell'ambito della fase pilota di cui al richiamata milestone che non sostituiscono i documenti contabili redatti in applicazione delle disposizioni vigenti.
[5] Adottati con determina del Ragioniere generale dello Stato n. 176775 del 27 giugno 2024.

investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale, che affida alla società Porti d'Italia, Ente nazionale per le infrastrutture di trasporto marittimo nelle aree demaniali marittime ricomprese nelle circoscrizioni delle AdSP, lo sviluppo e la promozione della Rete italiana della portualità attraverso lo svolgimento, in regime di concessione, dei servizi di interesse pubblico generale connessi alla realizzazione di investimenti strategici in opere infrastrutturali e in interventi di manutenzione straordinaria individuati dal Piano nazionale di interventi per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale e di rilevanza internazionale e nazionale previa ricognizione dei fabbisogni infrastrutturali individuati da ciascuna AdSP. L'accordo di programma, definito dal Mit con la società per la durata di un quinquennio costituisce strumento di attuazione del Piano.

La società è interamente partecipata dal Mef che esercita i diritti dell'azionista d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che svolge funzioni di controllo e vigilanza. Ai sensi dell'art. 13 *bis* del disegno di legge gli interventi rientranti nella competenza della Società sono finanziati a valere sui contributi statali derivanti dal trasferimento delle risorse del fondo per le infrastrutture strategiche di cui all'art. 27 *bis* e anche dai ricavi generati dalla società.

Si prevede l'istituzione nello stato di previsione del Mit di due appositi fondi rispettivamente per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo e per il funzionamento della società Porti d'Italia Spa; il divieto alla società di utilizzare risorse pubbliche per finanziare, direttamente o indirettamente, attività svolte in regime di mercato e, a tal fine, l'adozione di un modello di separazione organizzativa e funzionale idoneo a garantire la distinzione tra le strutture dedicate alle funzioni di interesse pubblico e quelle rivolte alle attività di mercato[6].

[6] Al riguardo si richiama la delibera delle Sezioni riunite in sede di controllo di questa Corte n. 23/SSRRCO/AUD/2026 di approvazione del documento per l'audizione della Corte dei conti sul disegno di legge n. 2925 recante modifiche alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di *governance* portuale e rilancio degli investimenti in infrastrutture strategiche di trasporto marittimo di interesse generale" presso la IX Commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni della Camera dei deputati.

2. ORGANI DI AMMINISTRAZIONE E CONTROLLO

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

Il Presidente ed il Comitato di gestione delle AdSP sono nominati per un quadriennio rispettivamente con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con decreto del Presidente dell'AdSP.

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

I componenti del Comitato di gestione dell'AdSP MAS (di seguito Cdg) sono il Presidente dell'Autorità, il Direttore marittimo del Veneto, il Comandante del Porto di Chioggia, un rappresentante della Città metropolitana di Venezia e un rappresentante della Regione Veneto. Al Comitato di gestione è affidata la pianificazione strategica dell'Autorità, con la predisposizione del Documento di pianificazione strategica di sistema e con l'approvazione dei Piani regolatori portuali. Al Comitato compete l'adozione del Piano operativo triennale (che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche), nonché del bilancio di previsione, delle note di variazione e del conto consuntivo. Lo stesso organo predispone, su proposta del Presidente dell'AdSP, il Regolamento di amministrazione e contabilità dell'Ente; approva la relazione annuale sull'attività, esprime i pareri in merito alle concessioni

demaniali; autorizza le imprese portuali allo svolgimento delle attività; delibera sulla dotazione organica dell'Ente e sul recepimento degli accordi contrattuali e, su proposta del Presidente dell'AdSP, nomina il Segretario generale.

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

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l'esercizio in esame è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 per un quadriennio a decorrere dal 15 novembre 2021. Il collegio è composto da tre membri effettivi e due supplenti, dei quali il Presidente e un componente supplente designati quali rappresentanti del Mef e due membri effettivi ed uno supplente designati dal Mit, tutti in possesso dei requisiti prescritti come evidenziato nel decreto di nomina citato. Con decreto Mit n. 37 del 27 febbraio 2026 è stato nominato, a decorrere dalla stessa data e per la durata di un quadriennio, il Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP MAS.

2.1 Spesa per gli organi di amministrazione e di controllo

Ai sensi dell'art. 8, c. 2, della l. n. 84 al Presidente dell'Autorità si applica la disciplina in materia di incompatibilità, cumulo di impieghi e incarichi di cui all'art. 53 del d.lgs. 30 marzo 2001, n. 165 e del d.lgs. 8 aprile 2013, n. 39 e quella riferita ai limiti retributivi di cui all'art. 23-*ter* del d.l. n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla l. n. 214 del 2011[7].

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

Il regolamento di cui al d.p.c.m. 23 agosto 2022 n. 143, che trova applicazione dai rinnovi delle cariche successivi alla relativa entrata in vigore, reca la disciplina organica in materia di procedure e criteri da applicare nella determinazione dei compensi, dei gettoni di presenza e di ogni ulteriore emolumento, spettanti ai componenti degli organi di amministrazione e controllo, ordinari o straordinari degli enti pubblici secondo un criterio di gradualità che tiene conto delle dimensioni economico-patrimoniali degli enti, della relativa complessità gestionale, del ruolo e del numero degli organi.

All'esito di approfondimento istruttorio volto a conoscere i criteri applicati dall'Ente nella determinazione dei compensi nell'esercizio in esame l'Ente ha riferito che anche per il 2024 gli emolumenti del Presidente sono stati determinati con delibera del Cdg n. 4 del 25 settembre 2017, tenendo conto del decreto del Mit n. 456 del 16 dicembre 2016, adottato ai sensi dell'art. 7 della l. n. 84 di riferimento (che fissa il limite massimo dell'emolumento del Presidente in euro 230.000, al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del percipiente, costituito da una parte fissa di euro 170.000 e una variabile di euro 60.000, legata ad obiettivi determinati annualmente con direttiva del Ministro delle infrastrutture, che indica anche le modalità di rilevazione e di monitoraggio dei risultati). Come evidenziato nella seguente tabella prodotta dall'Ente in sede istruttoria, nell'esercizio considerato l'importo impegnato a titolo di compensi per il Presidente è rimasto invariato rispetto all'anno precedente ed ammonta a euro 230.000, mentre si presenta in aumento la somma impegnata a titolo di rimborsi spese che, nel 2024, risulta di euro 31.785 (euro 29.988 nel 2023).

Quanto al Comitato di gestione, con delibera del Cdg n. 5 del 25 settembre 2017, tenuto conto del richiamato decreto Mit n. 456, l'importo pro capite del gettone di presenza è stato determinato per ogni seduta giornaliera nella misura di euro 30 al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del percipiente. Al riguardo, come riepilogato nel prospetto che segue, nell'esercizio considerato è stata impegnata la somma di euro 1.531 per gettoni di presenza e oneri accessori (euro 486 nel 2023), incremento che l'Ente riferisce essere in ragione del numero delle sedute, detratta l'eventuale rinuncia al gettone comunicata dai singoli membri. In linea con l'esercizio precedente non risultano impegnate

convertito, ovverosia al d.p.c.m. 23 marzo 2012, come integrato dalla circolare del Dipartimento della funzione pubblica n. 3 del 2014, la quale ha specificato che, per l'anno 2014, il trattamento economico del primo presidente della Corte di cassazione era pari a euro 311.658,53.

somme a titolo di rimborsi spese, né erogate all'organo somme a titolo di indennità di trasferta.

Con riguardo ai membri del Collegio dei revisori, l'AdSP ha comunicato che nel 2024 è stato riconosciuto il compenso nelle percentuali indicate nel decreto Mit n. 412 del 18 maggio 2009[8], il rimborso delle spese documentate di trasferta e, per i componenti con residenza anagrafica in un Comune diverso da quello nel quale l'Ente ha la sede principale o nel quale vengono svolte le riunioni, l'indennità aggiuntiva di missione prevista dal Ccnl applicato al personale dirigente dell'Ente.

Questa Corte richiama i principi di razionalizzazione dei costi di funzionamento gravanti sul bilancio dell'Autorità che partecipa al conto consolidato delle p.a., anche ai fini della determinazione dei trattamenti retributivi e di contenimento ed efficientamento della spesa, rinviando alle osservazioni formulate nei precedenti referti con riguardo alla corresponsione dell'indennità di trasferta al Collegio dei revisori dei conti, soppressa dall'art. 1, c. 213 della l. 23 dicembre 2005, n. 266, e dell'indennità per i supplenti a prescindere dalla partecipazione ai lavori. A seguito dell'emanazione del richiamato d.p.c.m. n. 143 del 2022, che reca una disciplina organica anche in ordine a criteri e limiti da applicare nella determinazione dei compensi, dei gettoni di presenza e di ogni ulteriore emolumento riferibile allo svolgimento della carica, ai membri del Collegio vengono erogati compensi solo in funzione dell'effettivo esercizio della carica.

Il prospetto che segue espone la spesa impegnata nel 2024 per gli organi a titolo di compensi e rimborsi spese, posta a raffronto con i dati riferiti al precedente esercizio.

[8] Il decreto stabilisce che ai componenti del Collegio dei revisori dei conti delle autorità portuali è corrisposta un'indennità il cui importo è determinato sulla base del compenso spettante al presidente ai sensi dell'art. 1 del d.m. 31 marzo 2003 secondo le seguenti percentuali: 8 per cento al presidente del collegio dei revisori; sei per cento ai componenti effettivi, un per cento ai componenti supplenti e che ai componenti del collegio che si recano fuori dalla sede di residenza per l'espletamento dell'incarico spetta il trattamento di missione. Come evidenziato con nota Mit 26965 del 19 ottobre 2018 prodotta in sede di riscontro istruttorio, nelle more del perfezionamento del decreto interministeriale di cui all'art. 13, c. 2 del d.lgs. n. 169 del 2016 il compenso da corrispondere ai componenti del collegio dei revisori viene pertanto determinato secondo le richiamate percentuali da applicare al compenso spettante ai presidenti come individuato nel d.m. n. 456 del 2016.

Tabella 1 - Emolumenti e rimborsi spese organi amministrazione e controllo

DESCRIZIONE	2023	2024	Var. ass.	Var. %	Incid.
Compensi Presidente	230.000	230.000	0	0	65,67
Rimborsi spese Presidente	29.988	31.785	1.797	5,99	9,07
Contributi Inail (Presidente)	81	87	6	7,41	0,02
Contributi Inps (Presidente)	26.512	27.942	1.430	5,39	7,98
Gettone di presenza e oneri accessori Comitato di gestione	486	1.531	1.045	215,02	0,44
Rimborsi spese Comitato di gestione	0	0	0	0	0
Compensi e oneri accessori Collegio dei revisori	56.814	55.823	-991	-1,74	15,94
Rimborsi spese Collegio revisori conti	4.773	3.094	-1.679	-35,18	0,88
TOTALE	**348.654**	**350.262**	**1.608**	**0,46**	**100**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Organismo di partenariato della risorsa mare

L'Organismo di partenariato della risorsa mare (di seguito Oprm), istituito presso ciascuna Autorità di sistema portuale ai sensi dell'art. 11 *bis* della legge n. 84 del 1994, è composto, oltre che dal Presidente dell'AdSP che lo presiede, dal comandante dei porti facenti parte del sistema portuale dell'Autorità e dai rappresentanti ivi specificati. I componenti operano a titolo gratuito. Eventuali rimborsi spese per la partecipazione alle relative attività sono a carico delle amministrazioni, enti e associazioni che designano i rispettivi rappresentanti. L'Organismo svolge funzioni di confronto partenariale e si esprime in ordine all'adozione degli atti di programmazione, alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale dell'Autorità suscettibili di incidere sulla funzionalità ed operatività del porto; al progetto di bilancio preventivo e consuntivo ed alla composizione degli strumenti a disposizione del Comitato di gestione ex art. 9, c. 5, lettera l) della citata l. n. 84 del 1994.

L'Oprm è stato costituito in seno all'Autorità con decreto n. 665 del 7 settembre 2021, senza oneri per l'Ente in quanto, per l'espletamento delle relative funzioni, si avvale delle strutture del Segretariato generale.

Con decreto del Presidente n. 1478 del 19 novembre 2025 sono stati nominati i nuovi componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare tenuto conto delle designazioni pervenute all'Autorità dei componenti delle varie categorie, da parte delle associazioni nazionali di categoria e dalle organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative.

3. ARTICOLAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONE DEL PERSONALE

3.1 Assetto organizzativo

L'impianto organizzativo dell'Ente è descritto nell'apposita sezione del Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) che espone livelli di responsabilità organizzativa, numero di dipendenti in servizio, interventi e azioni programmate[9].

Nel dicembre 2024 è stata ridefinita la struttura organizzativa[10], con l'inserimento nell' organigramma dell'Ente di una nuova direzione (*Gestione e sviluppo risorse umane)*.

L'assetto funzionale si basa su sette articolazioni di *line* e una di *staff*. Le funzioni di *line*, che comprendono attività omogenee, sono guidate da Direttori, con competenze specialistiche, da cui dipendono apposite aree operative. Ciascun Direttore traduce la strategia aziendale in obiettivi e linee di azione, valutando altresì le prestazioni dei collaboratori. Le funzioni di *staff* sono invece poste alle dirette dipendenze del vertice aziendale con compiti trasversali. A ciascuna articolazione di *line* o *staff* viene assegnato il personale distribuito per profilo professionale e livello sulla base della classificazione prevista dal Ccnl dei lavoratori dei porti.

La struttura di *Staff* del Presidente e del Segretario generale è composta da quattro aree a supporto degli organi di direzione dell'Autorità (Gabinetto del Presidente, Area Affari legali Area amministrazione del personale e Area risorse umane). Si occupa di questioni legali, rapporti istituzionali e relazioni con i media. Cura, inoltre, attività relative al servizio archivistico-protocollo e bibliografico, nonché studi/statistiche sugli andamenti di mercato.

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

La Direzione programmazione e finanza, composta da tre aree ("Ragioneria e contabilità",

[9] Con delibere del Cdg n. 7 del 24 aprile 2024 è stato adottato l'aggiornamento del Piao 2022-2024 per l'anno 2024 e, con successiva delibera n. 7 del 24 aprile 2025 è stato approvato il Piao 2025-2027, annualità 2025. Con delibera del Cdg n. 9 del 29 aprile 2026 è stato approvato il Piao 2026-2028, annualità 2026.

[10] Di cui ai decreti n. 1234 del 2 dicembre 2024 e n. 1240 del 17 dicembre 2024.

"Gare lavori pubblici e acquisti, servizi e forniture"; "Qualità, anticorruzione e trasparenza") è preposta alle attività amministrativo-contabili e in materia fiscale, alla redazione del bilancio preventivo e consuntivo, alle gare per l'affidamento di lavori, servizi e forniture facendo ricorso anche a Mepa e Consip. La struttura cura inoltre gli adempimenti in materia di anticorruzione e trasparenza, monitora le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni.

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

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

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

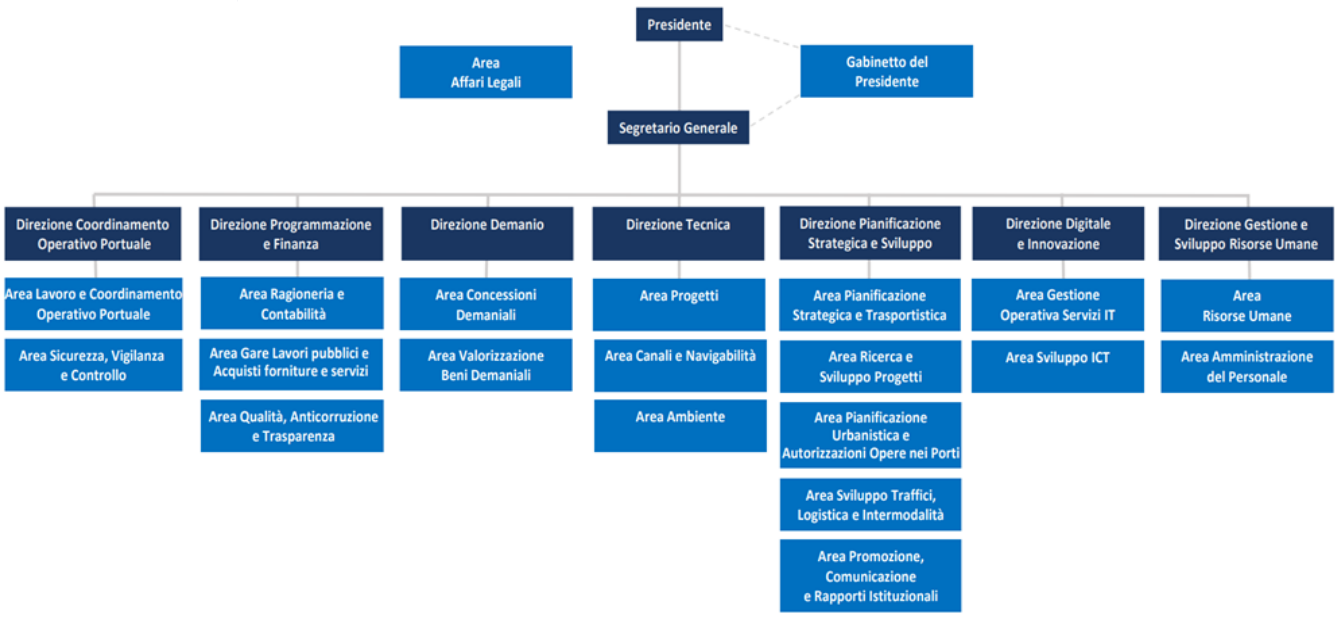
La Direzione digitale e innovazione (articolata nelle aree "Gestione operativa servizi It" e "Sviluppo Ict"), si occupa delle attività relative alla gestione e sviluppo *Information Communication Technology* (Ict), delle risorse It, della manutenzione e aggiornamento delle componenti *hardware* e *software* e della gestione operativa e sistemistica delle infrastrutture, degli applicativi e piattaforme It interne.

La "Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane", composta da due aree ("Risorse umane" e "Amministrazione del personale"), si occupa della gestione sviluppo delle risorse umane in termini di organizzazione, competenze, formazione, *performance*, comunicazione interna,

welfare e benessere organizzativo, nonché dell'attività legata all'amministrazione contabile del personale, dalla gestione delle presenze all'elaborazione delle buste paga, agli adempimenti fiscali e previdenziali e alla gestione delle pratiche pensionistiche. In sede istruttoria l'Ente ha riferito che è in atto un percorso di riorganizzazione della struttura tecnico amministrativa finalizzato a rispondere alle strategie individuate nel Piano operativo triennale.

La struttura organizzativa di cui al decreto n. 1240 del 17 dicembre 2024 è così definita:

Figura 1 – Assetto organizzativo



Fonte: sito istituzionale AdSP.

Sportello unico amministrativo

L'art. 15 *bis* della legge n. 84 del 1994, introdotto dall'art. 18, c. 1, del d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 ha previsto l'operatività presso la AdSP dello Sportello unico amministrativo (Sua) che, per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi concernenti le attività economiche, a eccezione di quelli riguardanti lo Sportello unico doganale e dei controlli e la sicurezza, svolge funzione unica di *front office*. L'art. 12 del d.lgs. 13 dicembre 2017 ha inoltre previsto che il Comitato di gestione, su proposta del Presidente dell'AdSP, sentito l'Organismo di

partenariato della risorsa mare, approvi il regolamento di organizzazione, funzionamento e monitoraggio del Sua[11], secondo linee guida approvate dal Mit e che il Presidente dell'Autorità vigili sul corretto funzionamento del Sua, anche al fine di segnalare, nell'ambito della Conferenza nazionale di coordinamento prassi virtuose da adottare o disfunzioni da correggere. Come evidenziato nel rendiconto 2024, in attesa dell'attivazione dello Sua la Direzione coordinamento operativo portuale cura le attività dello Sportello semplificazione amministrativa, che sarà sostituito dal Sua.

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

In sede di approfondimento istruttorio volto a acquisire aggiornate informazioni sullo stato di avanzamento delle attività riguardanti la digitalizzazione delle procedure amministrative e sul relativo completamento, anche in termini di coordinamento informatico dello strumento con lo Sportello unico doganale e dei controlli (SuDoCo), l'Ente ha riferito che non sono stati attivati collegamenti tra Sua e SuDoCo, ma che si prevede di realizzarli nell'ambito del progetto PNRR: Missione 3 Infrastrutture per una mobilità sostenibile - Componente C2 Intermodalità logistica integrata - Investimento 2.1 Digitalizzazione della catena logistica - sub Investimento 2.1.2 rete di porti e interporti a tutt'oggi in corso. L'Ente ha precisato che l'integrazione necessita di sviluppi lato SuDoCo in carico all'Agenzia delle dogane e dei monopoli con la quale nel marzo 2026 si è svolta apposita riunione.

Secondo le precisazioni fornite dall'Ente, nel corso dell'esercizio in esame l'Autorità ha proseguito il programma di digitalizzazione del Sua attraverso interventi volti a digitalizzare i procedimenti amministrativi. In particolare, sono state avviate attività di analisi dei requisiti e di progettazione dei seguenti procedimenti: art. 10, concessioni temporanee; art. 18, rilascio di concessione demaniale marittima; art. 24, variazioni al contenuto della concessione demaniale marittima; art. 36, rilascio di concessione demaniale marittima; art. 44, rinuncia alla concessione; art. 45, modifica o estinzione della concessione per cause naturali; art. 46,

[11] Il regolamento è stato approvato con delibera n. 10 del 24 settembre 2021 del Comitato di gestione.

subingresso nella concessione demaniale marittima; art. 55, autorizzazione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo.

3.2 Trasparenza e valutazione della *performance*

L'AdSP è destinataria delle disposizioni contenute nella legge 6 novembre 2012, n. 190 e nei relativi decreti di attuazione e, in particolare, delle indicazioni del Piano nazionale anticorruzione (Pna) relative agli enti pubblici non economici e pubblica regolarmente, nell'apposita sezione del sito istituzionale copia dei referti al Parlamento della Corte dei conti, ai sensi dell'art. 31 del d.lgs. n. 33 del 2013. Con delibera del Cdg n. 7 del 24 aprile 2024 è stato adottato l'aggiornamento per l'esercizio in esame del Piao 2022-2024. Nell'ambito dell'allegato 6 il Piano della *performance* per l'anno 2024 individua per ciascun ambito di attività ivi indicato obiettivi, indicatori di risultato e *target* alla luce del Pot 2022-2024 e degli obiettivi istituzionali individuati dal Mit per le Autorità di sistema portuale con la direttiva n. 43 del 20 febbraio 2024.

Con decreto del Presidente dell'AdSP n. 1136 del 24 giugno 2024 è stata approvata la metodologia del sistema di valutazione della prestazione del personale per l'anno 2024 a seguito di parere positivo dell'Organismo indipendente di valutazione[12].

La richiamata metodologia definisce le tempistiche del processo scandito dalle seguenti fasi: "assegnazione obiettivi" (entro febbraio); "monitoraggio intermedio" (entro giugno) e "raggiungimento degli obiettivi con documentazione comprovante" (entro dicembre). All'inizio dell'anno successivo (entro il mese di gennaio) "proposta valutazione annuale" alla quale fanno seguito, entro febbraio, la "valutazione finale e comunicazione al personale" e, entro giugno, il "pagamento premialità". Si prevede che nessun premio possa essere liquidato al personale prima della validazione della relazione sulla *performance* e che una volta validata la relazione (non oltre il 30 giugno) venga erogata la premialità riferita all'anno precedente.

La relazione sulla *performance* 2024 è stata approvata con decreto del Presidente n. 1284 del 20 marzo 2025 e validata dall'Oiv in data 21 marzo 2025.

Al riguardo l'Accordo di II livello per i dipendenti con qualifica non dirigenziale, recepito con delibera del Cdg n. 15 del 30 novembre 2023 e con validità dal 1° gennaio 2023 - 31

[12] Con decreto n. 1316 del 5 maggio 2025 l'Ente ha approvato la metodologia del sistema di valutazione della prestazione per l'anno 2025.

dicembre 2025, prevede all'art. 14 che il "premio raggiungimento obiettivo" venga erogato sulla base dei fattori di valutazione definiti nella metodologia di cui sopra e che venga erogato nel mese di marzo successivo all'anno di riferimento della valutazione. Il menzionato accordo prevede inoltre che, nel mese successivo alla verifica intermedia degli obiettivi, verrà riconosciuto al personale dipendente il valore indicato nell'ambito di apposita tabella e che tale importo sarà poi dedotto dall'importo premiale spettante collegato alla valutazione finale erogato nel mese di marzo 2025. In tema di valorizzazione della *performance* il sistema preordinato alla relativa misurazione delineato dal d.lgs. n. 150 del 2009 vieta la distribuzione di premi in assenza delle verifiche prescritte dall'art. 14, c. 6[13] , sicché non appare corretta l'erogazione dei premi in anticipazione rispetto alla necessaria verifica in ordine al raggiungimento degli obiettivi.

Con decreto del Presidente n. 1108 del 29 maggio 2024 è stato nominato il nuovo Organismo indipendente di valutazione in forma monocratica per il triennio 2024-2026, all'esito di avviso pubblico per l'acquisizione delle manifestazioni di interesse[14].

3.3 Personale

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali l'AdSP si avvale del personale in forza presso la Segreteria tecnico-operativa, al cui vertice è posto il Segretario generale nominato dal Cdg, su proposta del Presidente tra esperti di comprovata esperienza manageriale o qualificazione professionale nel settore e nelle materie amministrativo-contabili ai sensi dell'art. 10 della legge n. 84. Con deliberazione del Cdg n. 1 del 10 febbraio 2026 e successivo decreto presidenziale del 23 febbraio 2025 è stato nominato il Segretario generale con decorrenza 23 febbraio 2026, assunto con contratto di lavoro subordinato a tempo determinato per la durata di 4 anni[15].

La tabella che segue rappresenta la dotazione organica della Segreteria tecnico-operativa adottata con delibera Cdg n. 10 del 24 aprile 2024 e approvata dal Mit ai sensi dell'art. 12, c. 2, lettera b) della l. n. 84 del 1994 con nota del 30 aprile 2024, che contempla 6 dirigenti, 32

[13] In forza del quale la validazione della Relazione sulla *performance* è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito.

[14] Il precedente organismo era stato nominato, sempre in forma monocratica, con decreto n. 651 del 28 luglio 2021.

[15] Il precedente Segretario generale era stato nominato per la durata di un quadriennio con delibera del Cdg n. 6 del 10 settembre 2021. Con decreto del Presidente del 5 dicembre 2025, n. 1492 nelle more della nomina del nuovo Segretario generale la gestione amministrativa della Segreteria generale è stata attribuita al direttore gestione e sviluppo risorse umane.

quadri e 66 impiegati[16].

Al 31 dicembre 2024 risultano in servizio, oltre al Segretario generale, 96 unità (5 dirigenti, 24 quadri e 67 impiegati)[17].

Tabella 2 – Dotazione organica e personale in servizio presso AdSP nel biennio considerato

	Pianta organica (delibera n. 9 del 2022)	Pianta organica (delibera n. 10 del 2024)	In servizio al 31.12.2023	In servizio al 31.12.2024
Dirigenti	6	6	4	5
Quadri	31	32	24	24*
Impiegati	67	66	64	67
Totale	**104**	**104**	**92**	**96**

* Nel 2024 si è conclusa la procedura per l'assunzione di un ingegnere civile-edile, con contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato e inquadramento di Quadro di fascia B, da assegnare alla Direzione tecnica con l'assunzione nel 2025.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Il rapporto di lavoro, l'inquadramento professionale e il trattamento economico del personale dell'Ente sono disciplinati, per i dirigenti, dal Ccnl dei dirigenti delle Autorità di sistema portuale, che recepisce il Ccnl dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, mentre per quadri e impiegati, dal Ccnl dei lavoratori dei porti, integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello. Con la delibera n. 15 del 30 novembre 2023, il Cdg ha recepito, ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. l) della l. n. 84, lo schema di accordo di II livello per i dipendenti con qualifica non dirigenziale con validità dal 1° gennaio 2023 al 31 dicembre 2025. L'Ente ha riferito che nell'anno 2026 sono iniziate le trattative per il rinnovo.

Con delibera n. 14 del 30 luglio 2024 il Cdg ha recepito lo schema di accordo di II livello per i dipendenti con qualifica dirigenziale, con validità 1° gennaio 2024 fino al rinnovo del Ccnl dei dirigenti Confindustria – Federmanager.

Con riguardo ai dipendenti delle AdSP con qualifica di quadro, impiegato e operaio, con delibera n. 20 del 18 novembre 2024 il Cdg ha recepito l'ipotesi di accordo concernente il rinnovo del Ccnl dei lavoratori dei porti 2024-2026. L'accordo è stato sottoscritto tra

[16] In data 21 marzo 2025 il Comitato di gestione ha deliberato la modifica della pianta organica, approvata dal Mit con nota del 18 aprile 2025.

[17] L'Ente ha riferito che nel corso dell'anno 2024 sono state effettuate le seguenti assunzioni: 1 dirigente a cui è stata assegnata la responsabilità della Direzione digitale e innovazione e 2 impiegati di primo livello assegnati all'Area Progetti della Direzione tecnica. L'Autorità ha inoltre comunicato la trasformazione di un rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato nel quadro della Convenzione di programma sottoscritta tra AdSP MAS e Veneto lavoro ex art. 11, c. 1, legge n. 68 del 12 marzo 1999 n. 68, recante norme per il diritto al lavoro dei disabili.

Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e le organizzazioni sindacali di categoria l'8 ottobre 2024.

Il 10 luglio 2025 è stato sottoscritto tra Assoporti, e l'Organizzazione Sindacale di categoria Federmanager l'accordo contrattuale collettivo che regola il rapporto di lavoro dei dirigenti delle Autorità di sistema portuale con scadenza 31 dicembre 2027, recepito dal Comitato di gestione con delibera n. 11 del 29 aprile 2026.

In tema di reclutamento del personale, l'art. 6, c. 5, della l. n. 84 del 1994 dispone che le AdSP adottano criteri e modalità di assunzione nel rispetto dei principi recati dall'art. 35, c. 3, del d.lgs. n. 165. Nell'esercizio in esame con decreto presidenziale n. 1059 del 26 febbraio 2024, l'Autorità ha adottato un nuovo regolamento per le progressioni di carriera del personale dipendente inquadrato al livello immediatamente inferiore a quello oggetto della specifica procedura, per il passaggio fino a Quadro A del Ccnl dei lavoratori dei Porti ai sensi dell'art. 2 del regolamento (approvato dal Mit con nota del 6 febbraio 2024), aggiornato a seguito della sentenza della Corte costituzionale del 30 giugno 2023, n. 133.

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

3.4 Spesa per il personale

La spesa per il personale, che nell'esercizio in considerazione ammonta a euro 8.505.626, mostra un andamento in crescita (di euro 863.495), in parte riconducibile alla dinamica degli emolumenti variabili al personale, pari complessivamente a euro 302.547 e che si riferiscono, come esposto in dettaglio nel rendiconto generale, a compensi per lavoro straordinario per euro 52.547 e a incentivi per la progettazione regolati dal codice dei contratti pubblici per euro 250.000.

Tabella 3 – Spesa impegnata per il personale AdSP - 2023-2024

Tipologia emolumento	2023	2024	Var. ass.
Emolumenti fissi	3.627.810	3.845.336	217.526*
Emolumenti variabili	286.283	302.547	16.264
Oneri da contrattazione decentrata	1.595.880	2.020.220	424.340**
Oneri da rinnovi contrattuali	24.466	16.025	-8.441
Emolumenti Segretario generale	210.000	225.000	15.000
Indennità e rimborso spese missioni in Italia	32.216	27.701	-4.515
Indennità e rimborso spese missioni estero	26.659	37.323	10.664
Altri oneri per il personale	221.772	256.438	34.666
Emolumenti altri***	0	0	0
Spese formazione	86.329	104.739	18.410
Oneri previdenziali, assistenziali e fiscali	1.530.716	1.670.298	139.582
TOTALE	**7.642.131**	**8.505.626**	**863.495**

* Secondo le precisazioni rese dall'Ente in sede istruttoria la dinamica in aumento è correlata in particolare all'assunzione di tre unità di personale, alle progressioni di carriera, agli aumenti contrattuali ed agli scatti di anzianità.
** Come evidenziato dall'AdSP MAS l'andamento deriva dall'incremento nel 2024 dei premi previsto dal contratto di II livello relativo al personale.
***Il capitolo accoglie spese per personale non dipendente: stagisti, lavoratori interinali, non sostenute nel biennio in considerazione.
Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte conti su dati rendiconto AdSP

Come esposto nel rendiconto generale gli oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale, che ammontano a euro 2.020.220 e che si presentano in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 1.595.880 nel 2023), accolgono risorse relative alla reperibilità riconosciute ai dipendenti (per euro 11.520); oneri da contrattazione decentrata 2024 erogati nello stesso anno (per euro 252.700) e da erogarsi nel 2025 (per euro 1.600.000) e la quota relativa al *welfare* aziendale (per euro 156.000).

La tabella che segue rappresenta i dati di dettaglio riferiti ai premi erogati nel biennio e mostra, in termini assoluti, l'incremento di euro 317.350 correlata all'applicazione della contrattazione di secondo livello. L'importo riferito al Segretario generale mostra invece una dinamica in riduzione, passando da euro 42.300 a euro 40.230. A tale ultimo riguardo, l'Ente ha riferito che il trattamento economico previsto dal contratto comprende una quota fissa annua, pari a euro 165.000 e una variabile, della misura massima di euro 45.000.

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

Descrizione	2023			2024			Var. ass.
	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	Personale in servizio	Premi erogati	IMPORTI	
Segretario generale	1	1	42.300	1	1	40.230	-2.070
Dirigenti	4	4	69.896	5	5	114.001	44.105
Quadri	24	24	431.320	24	24	495.516	64.196
Impiegati	65	65	798.893	67	67	1.010.012	211.119
Totale	**94**	**94**	**1.342.409**	**97**	**97**	**1.659.759**	**317.350**

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

La tabella seguente contiene i dati forniti dall'Ente, con riferimento al personale e al relativo costo annuo, nell'ambito della relazione annuale per l'anno 2024 approvata con delibera del Cdg n. 6 del 24 aprile 2025. Al riguardo, in sede istruttoria l'AdSP ha confermato, in linea di continuità con le risultanze dell'esercizio precedente, che gli scostamenti dei dati di costo annuo esposti nel prospetto per euro 7.069.587, rispetto a quelli di conto economico (euro 8.961.356), sono da ricondurre principalmente agli elementi considerati nel calcolo, tenuto conto che "il costo annuo del personale per il 2024" esposto nella tabella "considera esclusivamente i valori che sono transitati in busta paga per i dipendenti". Secondo le precisazioni dell'Ente, nella rappresentazione dei dati relativi al *costo* annuo indicati nel prospetto che segue l'Autorità ha tenuto conto della manifestazione finanziaria riferita all'importo transitato in busta paga e dunque erogato ai dipendenti. Si richiamano al riguardo i principi contabili che in tema di rilevazione dei *costi* definiscono il momento in cui la rilevazione dei fatti è conforme al principio della competenza. L'Ente ha precisato che la differenza tra il valore del rendiconto finanziario (euro 8.505.626) e del conto economico è dovuta principalmente al calcolo del Tfr complessivo.

Tabella 5 – Costo medio unitario personale

	2023				2024			
Posizioni	Pianta organica approvata (delibera n. 9 del 2022)	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario	Pianta organica approvata (delibera n. 10 del 2024)	Copertura effettiva organico	Costo annuo	Costo medio unitario
DIRIGENTI	6*	4*	783.519	195.880	6*	4,54	865.650	190.672
QUADRI	31	24	2.122.537	88.439	32	24,04	2.303.861	95.835
IMPIEGATI	67	64	3.449.138	53.893	66	61,80	3.900.076	63.108
Totali	**104**	**92**	**6.355.194**	**69.078**	**104**	**90,38**	**7.069.587**	**78.221**

*Escluso il Segretario generale.
Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte conti su dati AdSP

Con riferimento allo stato del recupero delle somme stipendiali erogate in difformità al d.l. n. 78 del 2010 e dei c.d. assegni *ad personam* riconosciuti a alcuni dipendenti che nel periodo 2011-2014 avevano svolto incarichi di direzione, coordinamento e/o di alta professionalità e specializzazione, il rendiconto generale espone, con riguardo alle misure attivate in applicazione dell'art. 9, c. 1 del richiamato d.l. 78 ed ai cd. assegni *ad personam,* il credito residuo, alla data del 31 dicembre 2024, nei confronti dell'Agenzia delle entrate rispettivamente di euro 722,21 e di euro 7.506.

3.5 Collaborazioni esterne

Anche nell'esercizio considerato l'Ente si è avvalso di professionalità esterne. Tuttavia, a seguito di riscontro istruttorio, l'AdSP ha riferito di non aver registrato impegni sul capitolo del rendiconto finanziario gestionale "consulenze e altre analoghe prestazioni professionali" (U113.35) e che la somma ivi iscritta per euro 399.631 è stata erroneamente appostata in quanto relativa a spese per utenze varie. Secondo le precisazioni fornite la spesa per consulenze professionali trova imputazione nel capitolo U112.40 "Atri oneri per il personale" ed è relativa agli emolumenti erogati a favore dei commissari dei concorso interni per le progressioni di carriera del personale per euro 23.700 e nel capitolo U211.12 "Investimenti di cui al Piano nazionale per gli investimenti complementari" per incarichi di collaborazione professionale a valere sulle risorse di cui al Piano nazionale per gli investimenti complementari per euro 446.250. Al riguardo, si evidenzia l'esigenza di garantire attraverso l'esposizione dei dati di bilancio la chiara rappresentazione dell'attività gestionale anche con riferimento all'acquisizione di consulenze e analoghe prestazioni professionali, valorizzando la funzione informativa complementare della nota integrativa.

Le spese legali ammontato a euro 513.781 (euro 265.878 nel 2023). Si rileva l'entità dell'importo di euro 120.000 impegnato dall'Ente per il Servizio di supporto giuridico alla Direzione gestione e Sviluppo risorse umane.

Con decreto del Presidente dell'Adsp 28 novembre 2025 n. 1484 è stato adottato il regolamento per la disciplina degli incarichi legali[18].

[18] Con decreto n. 835 del 21 ottobre 2022 è stato approvato il regolamento "Disciplina per il conferimento di incarichi di collaborazione per la realizzazione di interventi nell'ambito del Piano Nazionale per gli investimenti complementari al PNRR" che si è aggiunto a quello adottato con decreto n. 1882 del 18 febbraio 2016 relativo agli incarichi di collaborazione ai sensi dell'art. 7, comma 6 del d.lgs. 165 del 2001.

3.6 Rispetto della normativa sul contenimento della spesa

In merito all'osservanza dei limiti di spesa, il Collegio dei revisori, nella relazione al rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2024 (all'allegato n. 2 al verbale n. 28 del 15 aprile 2025), ha certificato il rispetto della norma di contenimento della spesa di cui all'art. 1, c. 591, della l. 27 dicembre 2019, n. 160[19].

Il Collegio ha inoltre attestato l'osservanza del limite di spesa per autovetture fissato al 30 per cento della spesa 2011, rilevando nell'esercizio considerato la spesa di euro 2.321 a fronte di quella di euro 7.936 riferita al 2011. Sono stati eseguiti versamenti al bilancio dello Stato per complessivi euro 1.199.629.

L'Ente ha infatti provveduto nel 2024 al versamento al bilancio dello Stato di quanto dovuto ai sensi dell'art. 1, c. 594, della l. 160 del 2019 (euro 1.196.433,15), pari all'importo di euro 1.087.666,50, dovuto nel 2018, incrementato del 10 per cento. Il Collegio dei revisori dei conti ha inoltre verificato e certificato il versamento, a favore del bilancio dello Stato, delle somme provenienti dalle riduzioni di spesa ex art. 6 c. 21 del d.l. n. 78 del 2010 (euro 3.196).

[19] A termini del quale a decorrere dall'anno 2020 non è possibile effettuare spese per l'acquisto di beni e servizi per un importo superiore al valore medio sostenuto per le medesime finalità negli anni 2016, 2017 e 2018. La circolare del Mef n. 42 del 7 dicembre 2022 ha confermato per l'esercizio 2024 l'esclusione, dal limite prescritto dal comma 591, degli oneri per consumi energetici.

4. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

Nel quadro nevralgico della programmazione rilievo centrale assume il Documento di programmazione strategica di sistema (Dpss), che ai sensi dell'art. 5 della l. n. 84 del 1994 è redatto dalle AdSP in coerenza con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Ai sensi della norma richiamata, come modificata dall'art. 4, c. 1-*septies*, lett. a), del d.l. n. 121 del 2021, il Dpss definisce gli obiettivi di sviluppo dell'AdSP e individua gli ambiti portuali ripartiti in aree portuali, retroportuali e di interazione porto-città nonché gli assi di collegamento viario e ferroviario. Il documento è adottato dal Comitato di gestione ed è sottoposto, mediante conferenza dei servizi indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo. È quindi prevista l'approvazione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di cui all'articolo 11-*ter* della l. n. 84.

Il documento non risulta a tutt'oggi adottato[20].

In sede di approfondimento istruttorio volto a acquisire informazioni aggiornate sullo stato del procedimento l'AdSP ha riferito che nel corso dell'esame del Dpss, a aprile 2025, il Comitato di gestione ha ritenuto opportuno attendere l'insediamento della nuova *governance*, tenendo conto delle richieste di dettaglio delle Amministrazioni locali interessate e valutata l'imminente scadenza del mandato presidenziale nel maggio 2025.

L'Ente ha riferito che la nuova *governance* si è quindi prontamente attivata per verificare ed aggiornare i contenuti del Dpss, provvedendo a sottoporre nuovamente il documento alle istituzioni territoriali di riferimento e che, a seguito di tali ulteriori incontri, sarà possibile avviare formalmente l'*iter* per adozione e approvazione del documento, convocando quindi la conferenza dei servizi nel corso dei mesi estivi del 2026 (per poi procedere, a seguito della

[20] In ordine alla persistente criticità del ritardo nell'adozione del Dpss, di rilevanza strategica si è ampiamente riferito nei precedenti referti ai quali si rinvia per i dettagli. In sintesi, più di recente, in data 5 dicembre 2024, la Rti affidataria ha consegnato il Dpss per l'adozione da parte del Comitato di gestione. Nel corso della seduta del Comitato del 4 febbraio 2025 è emersa la necessità di avviare un ulteriore confronto preliminare all'adozione del documento con l'Autorità per la Laguna di Venezia, ente di recente istituzione.

relativa approvazione, a avviare prontamente i lavori per la redazione dei singoli Piani regolatori portuali).

In relazione a tale persistente criticità questa Sezione evidenzia la necessità di giungere alla pronta definizione dell'*iter* procedurale con l'adozione del documento di programmazione di rilevanza strategica.

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

Va inoltre richiamato il programma triennale dei lavori pubblici di cui all'art. 37 del d.lgs. n. 36 del 2023.

4.1 Piano regolatore portuale

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

A tutt'oggi l'Autorità dispone di atti di pianificazione preesistenti alla riforma e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (risalente al 1965) e quello di Chioggia (al 1981), che presentano difformità evidenti con lo stato di fatto del territorio, soprattutto con riferimento al sopravvenire in alcune aree di insediamenti di tipo urbano.

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

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

4.2 Piano operativo triennale

Le strategie di sviluppo dell'AdSP e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati dal Mit, sono individuati, in coerenza con il Prp, nell'ambito del Piano operativo triennale (Pot). Con delibera del Cdg n. 16 del 9 dicembre 2021 è stato adottato il Pot 2022 – 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera del Cdg n. 14 del 30 dicembre 2022 e il secondo con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024. Con delibera del n. 2 del 10 febbraio 2026 è stato approvato il Piano operativo triennale 2026-2028.

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

Tra le misure finalizzate al miglioramento dell'accessibilità nautica per il traffico passeggeri e merci rientra la manutenzione del Canale Malamocco Marghera (F71B21004080005). L'intervento, che ammonta complessivamente a 125,7 mln, prevede, per il primo stralcio, un importo lavori pari a 81,7 mln, di cui 55 mln a carico del Fondo per le infrastrutture portuali istituito dall'art. 4, c. 6, del d.l. n. 40 del 2010 e la restante quota, pari a circa 26,7 mln, a carico delle strutture commissariali (Commissario straordinario crociere)[21]. La conclusione dei lavori è prevista per la stagione crocieristica 2026. In sede istruttoria l'Ente ha riferito che nel 2025 si è conclusa la progettazione dell'intervento e che la documentazione è ad oggi in fase di valutazione di impatto ambientale.

Tra le opere di manutenzione e ripristino per la **conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera, tratto curva San Leonardo e Fusina** (M3 C2 - PNC), rientrano gli interventi di protezione dall'erosione marina delle Casse di colmata A, B, D-E, lato laguna

[21] In sede istruttoria l'Ente ha riferito che, con nota del 22 settembre 2025, il Mit ha comunicato la revoca del finanziamento, già assegnato con decreto n. 52 del 2022 (che, come detto, rappresenta quota parte delle risorse necessarie a sviluppare l'intervento, risultando la restante parte finanziata con fondi del Commissario straordinario per la crocieristica), a seguito della quale l'AdSP ha chiesto il rifinanziamento con nota del 2 ottobre 2025. Come evidenziato nel rendiconto generale 2024, in data 2 dicembre 2024 è stato stipulato un contratto di mutuo con Cassa depositi e prestiti di euro 55.000.000 finalizzato alla copertura finanziaria dell'intervento di accessibilità al porto di Venezia – escavo canale Malamocco-Marghera nelle more della conferma della proroga del finanziamento derivante dalla ripartizione del "fondo per le infrastrutture portuali" istituito dall'art. 4, c. 6 del d.l. n. 40 del 2010 e assegnato con decreto Mit n. 52 del 2022.

viva" (F72E18000190005) finanziati con risorse a valere del PNC. Al riguardo si rinvia all'apposito paragrafo dedicato al relativo stato di attuazione.

Per quanto attiene al Nuovo *Terminal container* in area Montesyndial (Cup F71H11000090001)[22] con decretazione n. 643, autorizzata il 22 novembre 2023, è stata approvata la spesa complessiva di euro 189.220.596,51 per l'esecuzione dei lavori. All'esito dell'espletamento della procedura aperta, con aggiudicazione al raggruppamento temporaneo di imprese per l'importo di euro 103.407.976,07 (di cui euro 102.853.976,07 per lavori e euro 554.000 per l'attuazione dei piani di sicurezza), in pendenza della stipulazione del contratto, sottoscritto l'11 aprile 2024, si è proceduto con la consegna dei lavori il 21 marzo 2024, affidando successivamente, con decretazione del 9 settembre 2024[23], ulteriori euro 17.786.357,46 di lavorazioni opzionali[24].

A seguito di proposta di variante migliorativa da parte dell'appaltatore, secondo quanto disposto dal d.m. n. 49 del 2018, art. 8, c. 8, con decretazione del 19 maggio 2025 è stata autorizzata la perizia di variante con la quale l'importo contrattuale, comprensivo dei lavori opzionali, è stato portato a euro 121.122.547,63, mantenendo inalterato l'importo di quadro economico e assegnando contestualmente ulteriori 63 giorni naturali e consecutivi con una traslazione del termine contrattuale dal 26 febbraio 2026 al 30 aprile 2026.

Si rinvia per ulteriori dettagli all'apposito paragrafo dedicato agli esiti dell'ultimo monitoraggio sullo stato di attuazione dell'intervento.

Con riferimento ai lavori di ripristino del palancolato della sponda nord del canale industriale Sud al porto di Venezia per l'importo di euro 4.000.000 finanziato dal PNC (Cup F77H21001650005) nel corso del 2024 sono state eseguite le opere previste contrattualmente. Lo stato finale per lavori a tutto il 9 ottobre 2024 è stato redatto dal direttore dei lavori il 13 novembre 2024, firmato contestualmente dall'appaltatore senza riserve. Il 2024 si è concluso

[22] Il Presidente dell'AdSP MAS, nominato con d.l. n. 103 del 20 luglio 2021, convertito con modificazioni dalla l. 16 settembre 2021, n. 125 "*Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della laguna di Venezia*" è stato nominato con il d.p.c.m. n. 1832/2022 "*Commissario Straordinario per la realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio del terminal container di Montesyndial.*

[23] Con la citata decretazione è stato quindi approvato il nuovo quadro economico, aggiornando l'importo contrattuale a euro 121.194.333,53.

[24] Come riferito dall'Ente i documenti di gara prevedevano l'opzione di aumentare l'importo contrattuale affidando anche parzialmente ulteriori conferimenti/smaltimenti a pubbliche discariche/impianti autorizzati delle terre e rocce da scavo fino a complessivi euro 72.094.849,36.

con le operazioni di finalizzazione del collaudo tecnico amministrativo. Per ulteriori dettagli si rinvia al paragrafo dedicato.

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

- **Nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest** (Cup F71C18000110005). Il contratto di appalto è stato siglato in data 22 febbraio 2024 e i lavori sono in fase di esecuzione. In sede istruttoria l'Ente ha comunicato che il 22 luglio 2025, la Procura della Repubblica, con decreto n. 6422/2025, ha disposto il sequestro di una porzione di area di cantiere per verifiche inerenti a un procedimento penale per reati ambientali a carico del precedente proprietario delle aree che sono state oggetto di esproprio da parte dell'AdSP MAS e che l'area risulta a tutt'oggi sotto sequestro. Inoltre, l'Autorità ha riferito che nel corso dei lavori si sono verificate delle circostanze che hanno determinato la necessità di redigere una perizia suppletiva di variante che ha comportato un aumento dell'importo lavori di euro 4.178.223,27.

  Più di recente, secondo le informazioni fornite dall'Ente, il 4 febbraio 2026 è stata trasmessa al Ministero dell'agricoltura (Masaf) comunicazione di rinuncia al finanziamento PNRR Masaf per il valore di euro 2.609.418,37 a causa dell'impossibilità di rispettare la scadenza per l'ultimazione dei lavori al 30 giugno 2026, stanti le criticità sopra citate e regolarmente segnalate nel corso dei monitoraggi bimestrali con il Ministero di riferimento. Il 6 febbraio 2026 il Masaf ha trasmesso ad AdSP MAS il decreto di revoca del finanziamento. Le somme revocate sono state coperte con somme a valere sul bilancio dell'Autorità. L'ultimazione dei lavori è fissata al 26 novembre 2026, salvo, secondo le precisazioni rese dall'Ente, ulteriori differimenti correlati anche all'indisponibilità delle aree per effetto del sequestro della Procura.

  Per quanto riguarda lo stato di avanzamento finanziario, dal riscontro istruttorio risulta che, fino al 2026, è stata sostenuta la spesa di euro 10.401.529. Trattandosi di intervento finanziato a valere di risorse PNR e PNC si rinvia al paragrafo dedicato allo stato di attuazione degli interventi PNRR risultante all'esito dell'ottavo monitoraggio di questa Sezione.

- **Accessibilità al porto commerciale di Marghera-Venezia** (Cup F76G21001040005). Il progetto è finanziato dal fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture

e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, funzionale alla redazione del Pfte. Il finanziamento riconosciuto è pari a euro 800.000. L'Ente ha riferito che nel 2025 si è conclusa la redazione del Documento delle alternative alla progettazione e il documento di indirizzo alla progettazione e che la progettazione di fattibilità tecnico economica è in corso di svolgimento.

- **Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera** (Cup F71B21003920001). L'AdSP ha assunto le funzioni di soggetto attuatore dell'intervento ammesso al finanziamento pubblico di cui al programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale complementari al PNRR per euro 12.000.000. A seguito dell'aumento dei costi riportato nel quadro economico del progetto di fattibilità tecnica ed economica aggiornato con prezziario della Regione Veneto del 2023, l'Autorità ha richiesto l'accesso al Fondo opere indifferibili di cui al decreto Mef del 10 febbraio 2023. Il Mef ha emesso decreto di approvazione dell'elenco degli interventi finanziati con le risorse PNRR assegnando al progetto ulteriori euro 2.396.000. L'AdSP, in data 9 ottobre 2023, ha accertato, a valere sull'esercizio finanziario 2023, il contributo di euro 2.396.000. A conclusione della procedura di gara indetta per l'affidamento della progettazione e dell'esecuzione dei lavori è stata disposta l'aggiudicazione dell'appalto per la progettazione ed esecuzione dei lavori a favore del costituendo raggruppamento temporaneo tra le imprese la cui offerta è risultata economicamente più vantaggiosa.

Il 27 dicembre 2023 è stato approvato il progetto definitivo dell'opera pubblica presentato dall'appaltatore in fase d'offerta. La progettazione esecutiva è stata affidata al Raggruppamento temporaneo di professionisti indicato in fase di gara dall'appaltatore, costituito con atto stipulato in data 19 dicembre 2023. In sede di riscontro istruttorio l'Ente ha fornito informazioni in ordine alla consegna dei lavori il 22 marzo 2024 con SAL n. 2 al 31 dicembre 2024 corrispondente al 27 per cento.

Trattandosi di intervento rientrante tra quelli finanziati a valere delle risorse PNC si rinvia al paragrafo relativo agli esiti dell'ultimo monitoraggio al 31 dicembre 2025.

- **Via dell'Elettricità Montesyndial –** adeguamento linea ferroviaria (F77H22000310005). L'intervento, per il quale è previsto il costo di 10.500.000, consiste nel collegamento del *Terminal container* Montesyndial al raccordo ferroviario presente

lungo la via dell'Elettricità. L'Ente ha riferito che il 50 per cento dei costi di progettazione sono finanziati a valere su programma CEF progetto ACCESS2NAPA e che l'intervento attiene alla progettazione e all'esecuzione dei lavori di realizzazione di un nuovo binario singolo di raccordo per il collegamento ferroviario della piattaforma logistica in area Montesyndial al raccordo base di Porto Marghera.

Il procedimento è stato avviato il 15 giugno 2022 con l'approvazione della decretazione n. 2022.0000273 concernente, tra le altre, l'affidamento del servizio di progettazione di fattibilità tecnico economica dell'opera.

L'Autorità ha inoltre evidenziato che anche in relazione al d.p.c.m. n. 1832 del 2022, tale procedimento è rientrato nelle competenze Commissario straordinario per la realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio del Terminal Container di Montesyndial e che la struttura commissariale ha predisposto il documento di indirizzo alla progettazione, la cui approvazione è intervenuta con apposito decreto commissariale. L'iter progettuale è stato avviato nel marzo 2024 e, secondo le precisazioni riferito dall'Ente, nel corso dello stesso anno 2024, in conformità all'incarico affidato al progettista, sono state da questi avviate anche le pertinenti sub-progettazioni relative alle attività di indagine quali: rilievi topografici, indagini geotecniche, geognostiche e ambientali.

- **Piattaforma intermodale in area Montesyndial** (Cup F76G21001020005). Il costo dell'opera ammonta a euro 50.000.000. La fonte di finanziamento di euro 1.200.000 è rappresentata dal Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese. Come evidenziato dall'Ente, l'intervento, strettamente connesso al precedente, attiene alla progettazione e all'esecuzione dei lavori di realizzazione di una nuova piattaforma logistica intermodale ipotizzata presso le aree a Sud del compendio Montesyndial a Porto Marghera. Il procedimento è stato avviato il 15 giugno 2022 con l'approvazione della decretazione n. 2022.0000273 concernente, tra le altre, l'affidamento del servizio di progettazione di fattibilità tecnico economica dell'opera.

L'AdSP MAS ha fatto presente che, anche in relazione al d.p.c.m. n. 1832 del 2022, tale procedimento è rientrato nelle competenze Commissario straordinario per la realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio del Terminal Container di

Montesyndial e che la struttura commissariale ha predisposto il documento di indirizzo alla progettazione la cui approvazione è intervenuta con apposito decreto commissariale. L'iter progettuale è stato avviato nel mese di marzo 2024. Nel corso dell'anno 2024 sono state avviate dal progettista anche le pertinenti sub-progettazioni relative alle attività di indagine quali: rilievi topografici, indagini geotecniche, geognostiche e ambientali, caratterizzazione degli edifici da demolire e raccolta documentale atta a definire lo stato di fatto delle aree oggetto di trasformazione. Durante l'annualità 2025 si sono quindi svolte, parimenti all'avanzamento tecnico progettuale, anche le menzionate attività di indagine.

- **Nuovo corridoio multimodale** (F79I19000000002). L'Ente ha riferito che è stato redatto il Docfap per una spesa di euro 73.500 e che il 50 per cento delle risorse per la redazione del Docfap sono state cofinanziate dal progetto Cef Veneto Intermodal.

Con decreto interministeriale n. 86 del 22 maggio 2023 (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ministero della salute e Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) è stato emanato il nuovo protocollo per la classificazione dei sedimenti lagunari sotto il profilo della qualità (fisica, chimica, microbiologica, ed ecotossicologica) dei materiali dragati. Le disposizioni contenute nel decreto definiscono le modalità di caratterizzazione e gestione dei materiali in base alla loro qualità e individuano competenze e procedure amministrative per il rilascio delle autorizzazioni alla movimentazione dei sedimenti nel contermine lagunare.

L'Ente ha riferito che il 27 luglio 2023 è stato sottoscritto un accordo *ex* art. 15 della l. 241 del 1990 ss.mm.ii. tra il Commissario crociere Venezia, il Provveditorato interregionale alle OO.PP. per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale e il Commissario straordinario Montesyndial, per l'"Individuazione, realizzazione e gestione di una nuova area per la messa a dimora dei sedimenti provenienti da interventi di escavo dei canali lagunari e realizzazione di opere commissariali e non riutilizzabili nell'ambito del recupero morfologico della Laguna di Venezia". L'accordo, registrato dalla Corte dei conti il 23 agosto 2023, ha demandato al Commissario straordinario di Governo di cui al d.l. n. 103 del 2021 le funzioni di stazione appaltante per la realizzazione del nuovo sito. Con decreto n. 94 del 23 dicembre 2023 è stata disposta l'aggiudicazione definitiva efficace dei servizi di redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica e studio di impatto ambientale dell'intero intervento; tale attività è stata

successivamente integrata in relazione ad alcune prestazioni aggiuntive ai sensi dell'art. 120 del d.lgs. n. 36 del 2023. Il Progetto di fattibilità tecnico economica è stato sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale presso il Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica, con istanza presentata in data 23 dicembre 2024; con decreto del Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica n. 694 del 11 novembre 2025, di concerto con il Ministero della cultura, è stato espresso giudizio positivo sulla compatibilità ambientale del progetto denominato "Intervento per la messa a dimora di sedimenti lagunari lungo il Canale Malamocco" nel Porto di Venezia, subordinato al rispetto delle condizioni ambientali specificate nel decreto stesso. Con protocollo CCV n. 558 del 15 dicembre 2025, il progetto di fattibilità tecnico economica (Pfte), è stato inviato alla Regione Veneto al fine del raggiungimento dell'intesa in base all'art. 4, c. 2, del d.l. n. 32 del 18 aprile 2019, convertito con modificazioni dalla l. 14 giugno 2019, n. 55.

In data 11 ottobre 2023 è stata sottoscritta una Convenzione tra AdSP MAS, CCV e Commissario Montesyndial, per l'affidamento di un accordo quadro relativo a indagini ambientali in ambito portuale. La Convezione, registrata dalla Corte dei conti il 24 ottobre 2023, ha demandato al Commissario straordinario di Governo di cui al d.l. n. 103 del 2021 le funzioni di stazione appaltante. L'accordo quadro è stato avviato nel corso del 2024, parzialmente finanziato da AdSP MAS per un importo di euro 1.600.000 ed è attualmente in fase di esecuzione.

4.3 Programma triennale dei lavori pubblici

Ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. n. 36 del 2023 le stazioni appaltanti e gli enti concedenti adottano il programma triennale dei lavori pubblici nel rispetto dei documenti programmatori e in coerenza con il bilancio e approvano l'elenco annuale dei lavori da avviare nella prima annualità specificando per ogni opera la fonte di finanziamento.

Il Piano triennale dei lavori (Ptl) 2022 – 2024, già approvato con delibera del Cdg n. 13 del 28 ottobre 2021, è stato modificato con delibera del Cdg n. 2 del 27 gennaio 2022. Con delibera n. 12 del 26 ottobre 2022 è stato approvato il Piano per il triennio 2023-2025, successivamente modificato con delibera n. 14 del 30 novembre 2023.

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

rispettivamente, del 30 luglio 2024 e del 24-25 settembre 2024. Con delibera del Cdg n. 18 del 25 ottobre 2024 è stato approvato il Programma triennale delle opere pubbliche 2025-2027, successivamente aggiornato con delibera del Commissario straordinario n. 12 del 29 ottobre 2025. Con delibera n. 13 del 29 ottobre 2025, è stato approvato il Programma triennale delle opere pubbliche 2026-2028.

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

Tabella 6 – Piano triennale opere pubbliche

	Piano triennale opere					
	2023-2025		2024-2026		2025-2027	
	(bil. prev. 2023)	del. Cdg n. 14 del 30.11.2023	(bil. prev. 2024)	del. Cdg n. 16 del 24-25.09.2024	(bil. prev. 2025)*	del. Comm. straord. n.12 del 29.10.2025**
Entrate destinazione vincolata per legge	6.465.000	122.917.582		**27.500.000**		**3.872.738**
Entrate per contrazione mutui						
Entrate da capitali privati						
Stanziamento bilancio	36.625.000	36.400.302	7.965.000	**104.505.223**	**29.210.000**	**34.496.992**
Finanziamenti acquisibili ai sensi dell'art.3 del d.l. 310/1990, convertito dalla l.403/1990						
Trasferimento immobili (art. 191 d.lgs. n. 50/2016)						
Altra tipologia						
Totali	**43.090.000**	**159.317.884**	**7.965.000**	**132.005.223**	**29.210.000**	**38.369.730**

* Delibera del Comitato di gestione n. 18 del 25 ottobre 2024.
**Delibera del Commissario straordinario n. 12 del 29 ottobre 2025 - Primo elenco di variazioni al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2025 con allegato aggiornamento del programma triennale dei lavori pubblici 2025-2027 e dell'elenco annuale dei lavori.
Fonte: Bilancio di previsione AdSP esercizi 2023-2025

4.4 Interventi finanziati dal PNRR e dai fondi complementari al PNRR

Tra gli interventi normativi per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza si richiama il d.l. n. 19 del 2 marzo 2024, convertito con modificazioni dalla l. n. 56 del 29 aprile

2024, che ha operato, con l'art. 1, c. 6, una rimodulazione degli interventi finanziati dal PNC e contenuti nel decreto 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla l. 1° luglio 2021, n. 101, riguardanti, tra l'altro, le AdSP. Per molti programmi delle AdSP c'è stata una ridefinizione solo temporale, con lo storno dei fondi previsti per il 2024 e 2025 e il rifinanziamento nella medesima misura nel 2027 e 2028.

L'art. 1, c. 12 del d.l. n. 19 ha abrogato il comma 7-*bis* dell'art. 1 del citato d.l. n. 59, che prevedeva la revoca dei finanziamenti a valere sulle risorse del PNC, nel caso di mancato rispetto dei termini previsti dal cronoprogramma procedurale degli adempimenti o nel caso di mancata alimentazione dei sistemi di monitoraggio, qualora non risultassero assunte obbligazioni giuridicamente vincolanti. Tra i vari provvedimenti contenuti nel citato decreto-legge, all'art. 20-*bis* si dispone che le Autorità di sistema portuale garantiscano entro il 30 giugno 2024 l'interoperabilità tra i sistemi *Port community system* con la Piattaforma logistica nazionale per la rete dei porti, mediante la realizzazione di un sistema digitale che consenta lo scambio di dati tra le amministrazioni pubbliche e i soggetti privati operanti nel settore del trasporto di merci e della logistica. In attuazione di tale disposizione il Mit, con d.m. del 28 febbraio 2024, ha assegnato alle 16 AdSP l'importo complessivo di euro 15.994.300, a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete di porti e interporti del PNRR, per finanziare le proposte di investimento finalizzate allo sviluppo e all'implementazione dei servizi *Port Community System* (Pcs) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma logistica digitale nazionale (Pln).

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

Il programma di interventi infrastrutturali di cui al d.l. n. 59 del 2021, che ha stanziato risorse per investimenti complementari al PNRR destinati, tra l'altro, allo sviluppo di infrastrutture portuali, alla relativa resilienza ai cambiamenti climatici, all'aumento selettivo della capacità portuale e all'elettrificazione delle banchine, ha previsto investimenti per 2,8 mld ripartiti con

il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Mims (oggi Ministero delle infrastrutture e trasporti – Mit) del 13 agosto 2021, n. 330. Per quanto di competenza dell'AdSP MAS risultano ammessi al finanziamento pubblico nel programma approvato, per complessivi euro 172.450.000, i seguenti interventi elencati nell'allegato 1 al decreto richiamato n. 330. Per il Porto di Venezia sono previsti per ciascuna delle tipologie di intervento appresso richiamate i seguenti finanziamenti a valere su risorse PNC.

Nell'ambito della M3C2 Intermodalità e logistica integrata, per lo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" è stato previsto per "opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Lorenzo e Fusina" l'importo di 23.500.000 a valere su risorse PNC (Cup F72E18000190005) e per la "messa in sicurezza del palancolato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera" l'importo di 4 mln (Cup F77H21001650005). Per l'intervento "aumento selettivo della capacità portuale "Montesyndial – Nuovo terminal container" il finanziamento PNC ammonta a 35.150.000 (Cup F71H11000090001).

Nell'ambito della M2 (rivoluzione verde e transizione ecologica) C1 (Agricoltura sostenibile ed economia circolare), si inserisce l'intervento "Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale", per il "Nuovo ponte ferroviario su canale ovest", con il finanziamento di 8.000.000 (Cup F71C18000110005).

Nell'ambito della M3C2 Intermodalità e logistica integrata si rientra l'"Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera" il cui finanziamento ammonta a 12.000.000 (Cup F71B21003920001); per l'intervento "Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)" sono previsti, per l'Aree di Marghera (Cup F78I21001320001) 57.600.000 e per le aree di Venezia (Cup F79J21005960001) 32.200.000.

Alla data dell'ultimo monitoraggio risultano raggiunti gli obiettivi previsti per i singoli interventi, come riepilogato nella seguente tabella che mostra il relativo stato di avanzamento.

In particolare, all'esito dell'ottavo monitoraggio svolto da questa Corte ai sensi dell'art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, alla data del 31 dicembre 2025 risulta, secondo i dati forniti dall'Ente anche in sede istruttoria a seguito di ulteriori verifiche, che le somme ricevute dall'Autorità a valere del

PNRR, PNC e altre fonti ammontano, rispettivamente, a euro 3.456.887, 136.375.655 e 20.500.000 e dunque a complessivi euro 160.332.542 (152.649.765 alla data del precedente monitoraggio) e che, a fronte di tale importo, sono stati effettuati pagamenti per euro 114.700.376 (68.798.132 alla data del precedente).

La Sezione evidenzia l'esigenza di assicurare il celere avanzamento procedurale e finanziario delle opere, in linea con le tempistiche e gli obiettivi scanditi dal programma di realizzazione degli interventi e dalle relative scadenze, tenuto conto dell'ingente volume dei finanziamenti legati anche all'attuazione del Piano nazionale per la ripresa a la resilienza, come pure posto in rilievo dal Mit e dal Mef all'esito dell'esame del rendiconto generale 2024, in relazione alla consistenza dei residui passivi correlati ad investimenti *in itinere*[25]. Si rinvia al riguardo al paragrafo dedicato ai dati di bilancio, richiamando le osservazioni espresse dal Collegio dei revisori nell'ambito della relazione al rendiconto 2024 in ordine alla necessità di incrementare il tasso di smaltimento dei residui attivi e passivi, con particolare riferimento a quelli in conto capitale, dando corso all'avanzamento delle opere nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali al fine di scongiurare la perdita dei finanziamenti e, dal lato delle entrate, prestando attenzione ai residui esposti a rischio prescrizione. Anche in sede di analisi del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2025 in data 23 ottobre 2024 il Collegio, nel rilevare l'ingente valore dei residui attivi e passivi derivanti in larga parte dalla gestione in conto capitale, ha invitato l'Ente ad "attuare ogni misura utile ad incrementarne il tasso di smaltimento tenendo ben presente le scadenze previste nei cronoprogrammi di assegnazione dei finanziamenti in particolare quelle il cui mancato rispetto appare sanzionato con il definanziamento dell'opera".

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

[25] Con note, rispettivamente del 12 settembre 2025 e 8 luglio 2025.

Tabella 7 – Interventi finanziati dal PNC e dal PNRR

CUP	Missione/ Componente	Qualifica	Titolo del progetto	Intervento progetto	PNRR	PNC	Altre fonti	Somme ricevute a valere su PNRR	Somme ricevute a valere su PNC	Somme ricevute a valere su altre fonti	Somme pagate	Fase del progetto	Obiettivi al 31.12.2025
F72E18000190005	M3C2	Attuatore	Opere manutenzione aree bordo canale Malamocco Marghera (curva San Lorenzo e Fusina)	25.100.000 (1)	0	23.500.000	1.600.000 (2)	0	20.662.449	0	16.767.042	In esecuzione	Raggiunto
F77H21001650005	M3C2	Attuatore	Messa in sicurezza palancolato sponda nord canale industriale Sud Marghera	4.000.000	0	4.000.000	0	0	3.129.252	0	3.685.206	Concluso	Raggiunto
F71H11000090001	M3C2	Attuatore	Montesyndial - Nuovo *Terminal container*	189.220.597	0	35.150.000	154.070.597	0	35.150.000	19.300.000	57.187.807	In esecuzione	Raggiunto
F71C18000110005	M2C1	Realizzatore / esecutore	Nuovo ponte ferroviario su canale ovest	28.479.223	2.609.418	8.000.000	17.869.805	0	7.570.240	0	5.122.574	In esecuzione	Raggiunto
F71B21003920001	M3C2	Attuatore	Adeguamento ferroviario stradale via Chimica Marghera	15.313.547	0	12.000.000	3.313.547	0	11.355.360	0	8.923.386	In esecuzione	Raggiunto
F78I21001320001	M3C2	Attuatore	Elettrificazione Banchine Aree di Marghera	57.600.000	0	57.600.000	0	0	33.248.968	0	11.398.511	In esecuzione	Raggiunto
F79J21005960001	M3C2	Attuatore	Elettrificazione Banchine Aree di Venezia	32.200.000	0	32.200.000	0	0	25.259.386	0	6.431.007	In esecuzione	Raggiunto
C79H23000010005	M2C1	Realizzatore / esecutore	Adeguamento messa in sicurezza via Elettricità (via Ghega innesto A57 - Lotto 1, via delle Macchine)	19.000.000	7.000.000	0	12.000.000	2.100.000	0	1.200.000	4.081.516	In esecuzione	Raggiunto
F92E23000060006	M3C2	Attuatore	Illuminazione e impianti Chioggia - Aree comuni	1.215.907	1.215.907	0	0	121.591	0	0	40.854	in esecuzione	Raggiunto
F79I23000350006	M3C2	Attuatore	Acquisto 5 mezzi di servizio *full electric e* n. 1 a idrogeno	241.000	241.000	0	0	24.100	0	0	235.702	In esecuzione	Raggiunto
F75D22000040006 (3)	M3C2	Attuatore	Acquisto imbarcazione idrogeno con AdSP Livorno e Trieste	1.916.000	1.916.000	0	0	191.600	0	0	24.377	In esecuzione	Raggiunto
F71I22000260006	M3C2	Attuatore	Realizzazione 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia	115.762	115.762	0	0	11.576	0	0	0	Progettazione esecutiva	Raggiunto
F77F23000060006	M3C2	Attuatore	Infrastrutture elettriche Marghera	3.811.326	3.811.326	0	0	381.133	0	0	149.251	In esecuzione	Raggiunto
F77F23000070006	M3C2	Attuatore	Infrastrutturazione Terminal TRV, fornitura energia	687.225	687.225	0	0	68.723	0	0	0	Non avviato (4)	Non presenti

CUP	Missione/ Componente	Qualifica	Titolo del progetto	Intervento progetto	PNRR	PNC	Altre fonti	Somme ricevute a valere su PNRR	Somme ricevute a valere su PNC	Somme ricevute a valere su altre fonti	Somme pagate	Fase del progetto	Obiettivi al 31.12.2025
			elettrica ai mezzi in banchina										
F79H23000070006	M3C2	Attuatore	Servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le pubbliche amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica Digitale Nazionale (PLN)	1.000.000	1.000.000	0	0	100.000	0	0	370.950	Sviluppo progetto suddiviso in moduli	Raggiunto
F71C24000010006 (5)	M1C1	Attuatore	Sviluppo e implementazione del Progetto "Potenziamento capacità di sicurezza informatica e innovazione nei porti di Venezia e Chioggia"	1.499.726	1.499.726	0	0	0	0	0	9.760	Esecuzione	Non presenti
F00000000000000 (6)	M3C2	Attuatore	Bando pubblico per acquisto mezzi servizio alimentati ad elettricità/idrogeno - quota riservata ai concessionari – terminalisti	4.581.639	4.581.639	0	0	458.164	0	**0**	**0**	Verifica esecuzione	Non presenti
F79H25000010006	M3C2	Attuatore	Installazione moduli fotovoltaici 12,13 e 15 Venezia Santa Marta	530.000	530.000	0	0	0	0	0	44.096	Aggiudicazione	Raggiunto
F79H25000020006	M3C2		Riqualificazione energetica fabbricati 12, 13 Venezia Santa Marta	1.200.000	1.200.000	0	0	0	0	0	228.338	Aggiudicazione	Raggiunto
			TOTALE	**387.711.952**	**26.408.003**	**172.450.000**	**188.853.949**	**3.456.887**	**136.375.655**	**20.500.000**	**114.700.377**		

(1) Importo comprensivo di finanziamenti a valere su altre fonti.
(2) Per quanto attiene alle opere di manutenzione canale Malamocco Marghera (curva San Lorenzo e Fusina) la somma di euro 1.600.000, come riferito dall'Ente in sede di riscontro all'8° monitoraggio, si riferisce a risorse proprie.
(3) Acquisto imbarcazione idrogeno con AdSP Livorno e Trieste. In data 10 giugno 2025 è stato pubblicato il bando di gara dall'AdSP mare Adriatico orientale.
(4) Infrastrutturazione Terminal TRV, fornitura energia elettrica ai mezzi in banchina. Con riguardo al finanziamento del progetto l'Ente ha dichiarato in sede di riscontro istruttorio la rinuncia con nota AdSP del 9 dicembre 2025.
(5) Con riferimento all'intervento "Potenziamento capacità di sicurezza informatica e innovazione nei porti di Venezia e Chioggia", titolare del progetto è l'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale, ammesso a finanziamento con determina dell'Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale n. 30550 del 23 settembre 2024.
(6) Acquisto mezzi servizio alimentati ad elettricità/idrogeno - quota riservata ai concessionari – terminalisti. Amministrazione titolare dell'intervento è il Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica (Mase). Approvato con decreto n. 91 del 22 marzo 2023. Si tratta di contributo che sarà versato ai concessionari per le attività di progetto.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

L'AdSP ha riferito di aver adottato, ai fini del monitoraggio e della rendicontazione dei progetti approvati, un piano di lavoro tecnico-economico, aggiornato con cadenza settimanale, e di comunicare mensilmente al Mit lo stato di avanzamento degli interventi. L'Autorità ha costituito una struttura dedicata al monitoraggio e al governo del PNRR sotto il controllo del Segretario generale.

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

5. ATTIVITA' ISTITUZIONALE

Come prescritto dall'art. 8, c. 4, della l. n. 84 del 1994 il Presidente dell'AdSP riferisce al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta con relazione annuale, da inviare entro il 30 aprile dell'anno successivo a quello di riferimento. Ai sensi dell'art. 9 c. 5 lett. e) L'AdSP ha approvato la relazione annuale per l'anno 2024 con delibera del Cdg n. 6 del 24 aprile 2025.

5.1 Attività promozionale

Nel 2024, l'AdSP ha proseguito nelle iniziative promozionali intraprese al fine di favorire lo sviluppo del traffico portuale. Il totale delle spese per pubblicità e propaganda presenta nel biennio 2023-2024 un andamento in aumento, passando da euro 445.722 a euro 501.842. La relazione illustrativa al bilancio dà conto delle singole iniziative promozionali e dei relativi costi.

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

Tabella 8 - Somme impegnate per relazioni pubbliche (2023-2024)

Descrizione	2023	2024	Var. %
Spese di pubblicità ex l. n. 67/87	24.027	8.470	-64,75
Spese di rappresentanza	8.472	31.506	271,88
Spese promozionali e di propaganda	445.722	501.842	12,59
Totale spese	**478.221**	**541.818**	**13,30**

Fonte: Rendiconto AdSP

5.2 Attività negoziale

In ordine all'attività negoziale, con decreto del Presidente n. 1516 del 21 gennaio 2026 l'Autorità di sistema portuale ha adottato il disciplinare per la costituzione dell'albo fornitori per l'affidamento di appalti di lavori, servizi e forniture, nonché per gli affidamenti dei servizi di ingegneria e architettura, di importo inferiore alle soglie comunitarie.

L'attività contrattuale svolta nell'esercizio in considerazione è rappresentata nella seguente tabella, redatta sulla base dei dati forniti dall'Autorità, che indica le modalità di affidamento utilizzate dall'Ente per l'acquisto di beni e servizi dall'AdSP ai sensi del codice dei contratti pubblici di cui al d.lgs. del 31 marzo 2023, n. 36.

Tabella 9 – Attività negoziale

Acquisizioni lavori, servizi e forniture (d.lgs. n. 36/2023)	Numero totale contratti	di cui			Importo aggiudicazione	Spese nel 2024
		Utilizzo Consip	Utilizzo MEPA	Extra Consip e MEPA		
Procedura aperta (art. 71)	2			2	17.359.627,59	2.387.946,76
Procedure ristrette (art. 72)	1			1	1.252.730,00	15.815,59
Procedura competitiva con negoziazione (art. 73)						
Dialogo competitivo (art.74)						
Partenariato per l'innovazione (art. 75)						
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando (art. 76)						
Appalto integrato (art. 44)						
Accordo quadro (art. 59)						
Partenariato pubblico- privato di tipo contrattuale (art. 174) di cui:						
Concessione (art. 176 ss.)						
Locazione finanziaria (art. 196)						
Contratto di disponibilità (art. 197)						
Lavori-Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. a) <150.000	113		113		4.544.240,59	1.783.862,53
Lavori-Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. c) ≥150.000-1 mln	5			5	2.175.156,97	0
Lavori-procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 10 operatori (art. 50, comma 1, lett. d) ≥1 mln-soglie UE	4			4	6.160.372,95	0
Forniture e servizi – Affidamento diretto senza consultazione (art. 50, comma 1, lett. b) <140.000*	197		191	6	1.775.887,62	1.013.307,00
Forniture e servizi – Procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno 5 operatori (art. 50, comma 1, lett. e) ≥140.000-soglie UE*	1			1	199.650,00	37.242,22
Altro						
	323	**0**	**304**	**19**	**33.467.665,72**	**5.238.174,10**

*Compresi servizi di ingegneria e architettura e attività di progettazione.
Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: dati AdSP

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

L'art. 2, c. 1, lett. e) del d.lgs. 13 dicembre 2017, n. 232, recante disposizioni integrative e correttive al d.lgs. n. 169 del 2016, ha modificato l'art. 6, c. 4, lett. c, della l. n. 84 del 1994 eliminando la previsione normativa riferita all'individuazione dei servizi di interesse generale mediante decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. L'art. 15 del d.lgs. n. 232 ha inoltre abrogato il decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 14 novembre 1994. Ha fatto seguito la circolare del 17 aprile 2018 con la quale il Mit ha evidenziato che ogni

Autorità provvede pertanto all'individuazione dei servizi di interesse generale alla luce della normativa vigente e delle specifiche realtà portuali, valutando se l'attività rientri nelle specifiche competenze istituzionali e se sia qualificabile come servizio di interesse generale[26].

I servizi di interesse generale per i porti di Venezia e Chioggia sono stati individuati ai sensi dell'art. 6 c. 4 lett. c) della l. 84 del 1994 dall'AdSP MAS con decreto del Presidente n. 939 del 12 giugno 2023. Tra questi risulta inclusa la fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni[27].

Con riferimento alla gestione del servizio idrico integrato (Sii), affidato dall'AdSP MAS negli anni alla società Veritas Spa, a far tempo dal 2011 fino a tutto il 2023 a seguito delle plurime proroghe di cui si è riferito nei precedenti referti, dal 1° gennaio 2024 il Gestore unico d'ambito per l'Ato (Ambito territoriale ottimale) della laguna di Venezia (medesima società Veritas affidataria del servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale dell'AdSP dal 2011 al 2023) è affidatario del servizio anche degli ambiti portuali di Venezia e Chioggia, compresi nell'Ato di riferimento del Consiglio di bacino Laguna di Venezia, Ente di governo competente in materia di gestione delle risorse idriche per ciascun ambito territoriale ottimale ai sensi del d.lgs. n. 152 del 2006, in virtù del principio dell'unicità della gestione del servizio all'interno dell'Ato di cui al richiamato d.lgs. n. 152[28]. Il Gestore unico è subentrato (in forza di affidamento ventennale, dal primo gennaio 2019 al 31 dicembre 2038, da parte del Consiglio di bacino con delibera dell'Assemblea dei sindaci n. 20 del 13 dicembre 2018), nella gestione del servizio idrico

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

[27] Il decreto individua i seguenti servizi: fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni; stazioni marittime passeggeri; gestione parcheggi; servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale, fornitura energia elettrica e gas; illuminazione e gestione degli impianti di illuminazione, elettrici e di distribuzione del gas; servizi di raccolta e smaltimento rifiuti da nave; servizio di pulizia e disinquinamento specchi acquei portuali.

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

integrato nelle aree dell'AdSP MAS, attraverso la conduzione e l'esercizio delle reti idriche e delle reti fognarie, nonché degli altri impianti e dotazioni ad essa funzionali e connessi. L'AdSP MAS ha riferito in merito alla sottoscrizione del Protocollo di intesa del 19 dicembre 2023 con il Consiglio di bacino "Laguna di Venezia", Ente che svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del servizio idrico integrato nell'Ato della laguna di Venezia, nel cui perimetro rientrano i porti di Venezia e Chioggia e gli ambiti demaniali marittimi portuali. La Convenzione pone in rilievo la prevalenza della disciplina introdotta dal d.lgs. n. 152 del 2006 in materia di Sii, successiva e speciale rispetto all'art. 6, c. 4, lett. c), della l. n. 84 del 1994, che prevede, tra i compiti dell'AdSP, l'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale. Nelle premesse dello stesso atto si evidenzia che la gestione del Sii è attribuita, per competenza, ad un soggetto diverso dall'AdSP, come evidenziato nella nota del Mit prot. n. 10251 del 17 aprile 2018, e, ancora prima, dalla nota Mit n. 3746 del 8 febbraio 2016, secondo cui il d.m. 14 novembre 1994 è da considerarsi superato nella parte in cui attribuisce la competenza in materia di affidamento del servizio idrico alle autorità portuali e che il d.lgs. n. 152 del 2006, all'art. 147, ha sancito il principio dell'unicità della gestione del Sii con conseguente riconduzione al gestore unico anche delle gestioni in precedenza affidate ad altri enti pubblici.

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

Per quanto riguarda il servizio di "pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali", l'Autorità ha comunicato che la gara è stata aggiudicata alla società cooperativa già precedentemente affidataria del servizio, con decorrenza 1° ottobre 2022 - 30 settembre 2025, prorogabile per 24 mesi. Il nuovo contratto rimodula il servizio nel Porto di Venezia ed estende, per la prima volta, il servizio anche al Porto di Chioggia.

La tabella che segue esposta nella Relazione annuale 2024 ed illustrata dall'ente in sede di riscontro istruttorio mostra i servizi affidati dall'AdSP nell'esercizio considerato con relative scadenze.

Tabella 10 – Servizi di interesse generale (Decreto n. 939 del 12 giugno 2023)

Descrizione servizio	Soggetto affidatario	Decorrenza e termine
Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 novembre 1994 - art. 1, lett. B)	Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	1° ottobre 2022 – 30 settembre 2025 rinnovabile per il biennio successivo; prorogata al 30 settembre 2027 (Relazione annuale AdSP Mas 2024).
Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (d.lgs. n. 182/2003 e d.m. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della legge n. 84/1994, che all'art. 1, lettera B)	Ati costituita da Veritas*Spa, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo Servizi Scarl	1° giugno 2010 - 31 maggio 2030
Servizio idrico integrato Consiglio di Bacino "Laguna di Venezia", svolge funzioni di pianificazione, governo e controllo del Sii nell'Ato della laguna di Venezia	Veritas spa attuale Gestore unico del Servizio idrico integrato per l'Ambito territoriale ottimale della Laguna di Venezia, in forza di affidamento ventennale (dal 01/01/2019 al 31/12/2038) da parte del Consiglio di Bacino (delibera dell'Assemblea dei Sindaci n. 20 del 13.12.2018)	Scadenza 31/12/2038
Servizio elettrico (Il servizio elettrico è in fase di transizione essendo in atto il processo di installazione di punti di fornitura per consentire accesso al libero mercato dell'energia) **	Eurosystem Srl per manutenzione reti	31/12/2024 per manutenzione reti
Servizio gas (Il servizio gas è attualmente in fase di transizione essendo in atto di processo di dismissione delle centrali termiche verso impianti a consumo elettrico)	Ferp per manutenzione reti	31/12/2024 per manutenzione reti
Stazioni marittime passeggeri. Gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse	Venezia *Terminal* Passeggeri Spa	Concessione con scadenza 31/5/2024 prorogata al 31/5/2026
Servizio ferroviario	Esercizio Raccordi Ferroviari Spa (*1)*	Concessione con scadenza nel 2024. Per ulteriori aggiornamenti si rinvia all'apposito paragrafo dedicato alle partecipazioni
Gestione parcheggi	APV Investimenti S.p.A. (2)	Scadenza 31/12/2028

* Veritas (Veneziana Energia Risorse Idriche Territorio Ambiente Servizi) è una *multiutility* interamente pubblica (51 Comuni: 44 della Città metropolitana di Venezia e 7 della provincia di Treviso), la seconda del Veneto e una delle maggiori d'Italia per dimensioni e fatturato, che gestisce l'igiene ambientale, il servizio idrico integrato, alcuni servizi urbani collettivi (tra cui manutenzione urbana nel territorio comunale di Venezia, servizi cimiteriali e bonifica di siti contaminati) e la produzione di energia da fonti rinnovabili e biomasse.

** Nella relazione annuale 2024 dell'AdSP MAS si evidenzia, quanto al servizio elettrico, che è in atto il processo di installazione di punti di fornitura per consentire accesso al libero mercato dell'energia e, con riguardo al servizio Gas, che è in atto di processo di dismissione delle centrali termiche verso impianti a consumo elettrico e che rimarrà in capo ad AdSP MAS il servizio di manutenzione reti.

(*1*) (2) *In house*

Fonte: dati AdSP

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

Quanto all'utilizzo delle proroghe contrattuali, già oggetto di rilievo critico di questa Sezione, l'Autorità in sede istruttoria, ha dichiarato che le concessioni intestate al gestore della Stazione marittima passeggeri in scadenza il 31 maggio 2024 sono state prorogate *ex lege* sino al 31 maggio 2026 "a seguito dell'entrata in vigore dell'art. 5, c. 3-*bis* del d.l. n. 146 del 2021 che ha modificato l'art. 199 del D.L. n. 34 del 2020". Al riguardo, questa Corte evidenzia che la disposizione richiamata ha previsto la durata *ex lege* di 12 mesi, elevata a 24 mesi dall'art. 5, c. 3 *bis* del d.l. n. 146 del 2021 nel quadro delle misure connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19, rimarcando, con riguardo al ricorso alle proroghe, l'importanza di assicurare un'adeguata programmazione dei tempi contrattuali e rammentando il carattere eccezionale della proroga tecnica, che può essere disposta nelle more della conclusione di una nuova procedura di gara già indetta e a fronte della necessità di garantire la continuità di una prestazione essenziale.

In sede di approfondimento istruttorio l'Ente ha riferito che con decreto del Presidente dell'AdSP n. 1149 del 29 luglio 2024, ai sensi dell'art. 1, c. 5, del d.l. 20 luglio 2021, n. 103, convertito con modificazioni dalla legge 16 settembre 2021, n. 125 è stata disposta la "riparametrazione temporale della vigente concessione dal termine di attuale scadenza al 31 maggio 2026 al 31 maggio 2036, termine comprensivo sia del recupero del periodo di piena funzionalità dell'attività incisa dall'entrata in vigore del d.l. n. 103 del 2021 e fino a scadenza della concessione (31 maggio 2026) sia, per l'eccedenza, del tempo strettamente necessario all'ammortamento di circa il 90 per cento degli investimenti necessari all'attrezzaggio dei terminal e l'utilizzo dei nuovi ormeggi, che la Società V.T.P. S.p.A. si è obbligata a realizzare a sue cure e spese, per 19,2 mln". Ai sensi del richiamato comma 5, dell'art. 1 del citato d.l. n. 103 del 2021 con decreto del Presidente dell'AdSP n. 1056 del 22 febbraio 2024 era stato disposta la riduzione del canone demaniale di 1,5 mln all'anno per gli anni 2023-2026, la riduzione del canone per l'anno 2021, pari a euro 1.858.083 e l'affidamento del servizio ai passeggeri presso gli attracchi temporanei realizzati dal Commissario straordinario in area Marghera e area Chioggia sino alla scadenza naturale dell'attuale concessione, come da ordinanze del

Commissario crociere Venezia, senza far luogo a proroga della concessione scadente il 31 maggio 2026[29].

Con riferimento alle concessioni demaniali in scadenza e/o scadute l'AdSP MAS ha riferito che, alla luce dell'adozione del Regolamento concessioni demaniali approvato con la richiamata delibera del Cdg del 10 gennaio 2024, sta provvedendo al nuovo rilascio di concessioni secondo la disciplina di riferimento.

5.4 Manutenzione delle opere portuali e opere di grande infrastrutturazione

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

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

La tabella che segue espone le somme impegnate per gli interventi di manutenzione ordinaria negli esercizi 2023 e 2024.

Tabella 11 – Spese manutenzione opere portuali

Descrizione	2023	2024	Var. %
Prestazioni di terzi per manutenzioni, riparazioni, adattamenti diversi delle parti comuni in ambito portuale	3.998.180	4.262.737	6,62
Spese per la manutenzione ordinaria dei canali portuali ed ausili alla navigazione	895.062	820.544	-8,33

Fonte: Rendiconto AdSP

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

[29] Con sentenza n. 646 del 23 marzo 2026 il Tribunale amministrativo regionale per il Veneto (Sezione Prima) nel pronunciarsi sul ricorso proposto da un operatore economico contro Venezia Terminal Passeggeri Spa e l'AdSP MAS, ha avuto modo di osservare che l'art. 1, c. 5, del d.l. n. 103 del 2021 consente all'AdSP di prorogare la durata della concessione per assicurare l'equilibrio del Piano economico finanziario.

Tabella 12 – Interventi di manutenzione straordinaria

Intervento	Costo	Stato di avanzamento
Lavori di manutenzione straordinaria della copertura del fabbricato 37 a S. Marta a Venezia	640.000 € (da quadro economico)	Avvio lavori 17/11/2025
Molo Sali – opere di ripristino palancolato e completamento banchina ad uso portuale (Lotto 2 – Fase A)	Importo finale 4.286.777,18 €	Intervento concluso Collaudo prot. 21549 del 07-11-2024
Ristrutturazione fabbricato demaniale 330 a Porto Marghera	3.100.000 € (da quadro economico)	aggiudicazione definitiva 07/08/2023 e consegna lavori 12/02/2024 lavori in corso

Fonte: dati AdSP

Per quanto riguarda le opere di grande infrastrutturazione, tra i principali interventi finalizzati alla riqualificazione e innovazione dell'infrastruttura portuale, rientrano quelli relativi alla Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - *Terminal Container* Montesyndial oggetto di accordo di programma tra AdSP, Comune di Venezia, Regione Veneto e Mise (oggi Mimit) del 27 gennaio 2017 e al Nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest della cui trattazione si rinvia al paragrafo dedicato agli esiti del monitoraggio sullo stato degli interventi finanziati a valere delle risorse PNRR e PNC.

Per quanto riguarda gli interventi per la messa in sicurezza del sito di interesse nazionale di "Venezia – Porto Marghera" il 14 aprile 2020 è stato approvato l'accordo di programma sottoscritto dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica), Regione Veneto e AdSP MAS per la manutenzione straordinaria di alcune banchine portuali per l'importo complessivo di 41.690.778 finanziati dal Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC). Tra questi rientra l'intervento "MOLO A Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia" (Cup F79I20000060005)[30], interamente finanziato con decreto Mattm n. 19 del 19 aprile 2020. Con il decreto n. 192 del 18 aprile 2023 è stato autorizzato l'affidamento dei lavori tramite procedura aperta ai sensi dell'art. 60 del d.lgs. n. 50 del 2016 con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. La gara si è conclusa il 29 giugno 2023 per un importo di euro 25.026.351 e il contratto è stato sottoscritto con l'aggiudicatario RTI il 16 novembre 2023.

[30] Quadro economico di euro 28.879.663,50 di cui euro 27.061.078,96 per lavori e costi sicurezza a base d'asta.

In sede di riscontro istruttorio l'Autorità ha riferito che il Mit, con nota del 19 maggio 2025, ha comunicato l'avvenuto accertamento, da parte del Cipess, del definanziamento dell'intervento ai sensi dell'art. 44, c. 7 bis, del d.l. n. 34 del 2019, convertito con modificazioni dalla l. 28 giugno 2019, n. 58, per un totale di risorse FSC definanziate pari a euro 28.879.663,60.

L'Ente ha riferito che con delibera Cipess n. 51 del 10 dicembre 2025, sono state assegnate al Mase le risorse per la realizzazione degli interventi e delle linee di azione previste dall'Accordo per la coesione FSC 2021, ricomprendente l'intervento di cui sopra, con importo pari a euro 28.879.663,60 e che, a seguito della stipula dell'accordo attuativo sarà possibile registrare la nuova entrata e svincolare le risorse dell'ente impiegate per la relativa temporanea copertura.

Per quanto riguarda l'intervento "Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto" (F75D20000060005)[31], finanziato con decreto Mattm n. 19 del 19 aprile 2020 secondo l'accordo di programma sopra richiamato, con decretazione 12 ottobre 2022 è stato autorizzato l'affidamento dei lavori tramite procedura negoziata senza bando previa consultazione di almeno dieci operatori economici ai sensi dell'art. 63 del d.lgs. n. 50 del 2016 e art. 1 c. 2b della l. n. 120 dell'11 settembre 2020. La gara, si è conclusa con la nota del 7 dicembre 2022 di aggiudicazione per l'importo di euro 4.357.324,25 di cui euro 45.219,19 per i costi della sicurezza. Il contratto è stato sottoscritto il 1° febbraio 2023 e il 29 maggio 2023 sono stati consegnati i lavori. Quanto al relativo stato di avanzamento, anche all'esito delle perizie approvate con apposita decretazione, l'Autorità ha comunicato pagamenti effettuati per euro 3.175.739,86, di cui euro 34.335,44 riferiti all'adozione del quarto SAL straordinario del 2 gennaio 2025. Hanno fatto seguito ulteriori pagamenti per la somma complessiva di euro 1.761.237,33, comprendente il sesto SAL straordinario del 13 febbraio 2026 dell'importo di euro 203.713,30. I lavori sono stati conclusi il 1° dicembre 2025 come da verbale di ultimazione lavori in pari data.

La gestione dell'intervento "Nuovo *Terminal* Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord"[32] , è in capo al Commissario straordinario nominato dal d.l. n. 103 del 20 luglio 2021,

[31] Secondo le precisazioni rese dall'Ente in sede istruttoria il quadro economico di fine lavori a consuntivo è pari a euro 6.885.474,12. Euro 6.700.000 finanziati con Decreto Mattm n. 19 del 19 aprile 2020 secondo l'accordo di programma sopra menzionato per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del sito di Venezia – Porto Marghera e i rimanenti euro 185.474,12 da finanziamento AdSP MAS.

[32] Composto come precisato dall'Ente dai seguenti due sotto interventi: - Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt (10.000.000 - CUP E71B21004780005); - Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord (62.000.000 - E71B21004790005).

convertito con modificazioni dalla legge n. 125 del 2021[33] e riguarda la realizzazione di approdi temporanei e interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. L'intervento è finanziato con decreto interministeriale n. 545 del 31 dicembre 2021. L'Autorità ha riferito che è stata esperita una gara per la parte di progettazione e che l'appalto è stato aggiudicato per euro 5.277.992,33. Il servizio è stato consegnato il 15 luglio 2024. Con decreto del Commissario di estensione del servizio di redazione di progetto definitivo e studio di impatto ambientale per area adibita a parcheggio è stata concessa una proroga di 129 giorni naturali consecutivi. L'Autorità ha riferito che è in corso la valutazione di impatto ambientale e di messa in sicurezza permanente per gli aspetti ambientali, cui farà seguito la successiva fase di progettazione esecutiva di recepimento delle osservazioni pervenute dagli enti.

Per quanto attiene all'intervento "Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57", finanziato, per euro 12.000.000, dall'accordo di programma Mise e, per euro 7.000.000, a valere nelle risorse PNRR per lo sviluppo della logistica per i settori agroalimentare, pesca, acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo tramite il miglioramento della capacità logistica dei porti, si rinvia alle risultanze esposte nel paragrafo dedicato alla rilevazione di questa Sezione alla data dell'ultimo monitoraggio sullo stato di attuazione degli interventi PNRR al 31 dicembre 2025.

Tra gli interventi strategici urgenti per lo sviluppo infrastrutturale e l'ottimizzazione del raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali nell'ambito della rete europea Ten-T "*MoS, Motorways of the Sea*", rientra l'intervento di riordino e riassetto dell'area *ex Alumix-Sava-Fusina* della zona industriale di Marghera, attraverso la realizzazione di un *terminal* destinato al traffico Ro-Ro Ro-Pax[34] la cui esecuzione è stata affidata, in attuazione della legge 30 novembre del 1998, n. 413, alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.*[35].

---

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

34 Il ro-ro (roll-on/roll-off) rappresenta una modalità di trasporto marittimo in cui i mezzi gommati (camion, semirimorchi, auto, furgoni) salgono e scendono autonomamente dalla nave tramite rampe dedicate.

35 La società Venice Ro-Port-Mos scpa è un concessionario impegnato in un *project financing* avente ad oggetto la costruzione e gestione di un *terminal* portuale per navi traghetto (RoRo, Ro Pax). Il Collegio dei revisori dei conti dell'AdSP ha riferito che "in data 29/07 /2010, APV e *Venice New Port Scarl* sottoscrivevano il contratto di concessione *ex* art. 153 del d.lgs. n. 163/2006.

Nella precedente relazione si è riferito in merito al procedimento di VIA concluso con parere favorevole n. 488 del 17 luglio 2023 della Commissione tecnica di valutazione impatto ambientale (CTVIA) e in ordine alle informazioni fornite dall'AdSP MAS relativamente al sequestro in sede penale (dell'area e del materiale) di cumuli di terreni ritenuti rifiuti, a seguito del rinvenimento di materiale di risulta trattato, secondo parere ARPAV, in violazione alle normative vigenti e della necessità di una variante al progetto di bonifica relativo *all'hot-spot 2 Est* (21340 del 20 novembre 2023)[36].

In sede di approfondimento istruttorio volto ad acquisire informazioni aggiornate al riguardo l'Ente ha dichiarato che il 29 luglio 2024 si è insediato il Collegio consultivo tecnico ai sensi dell'art. 215 del d.lgs. n. 36 del 2023 incaricato di verificare ed accertare: 1. L'effettiva lesione dell'assetto economico-finanziario della concessione assentita; 2. La sussistenza di effetti destabilizzanti del rapporto contrattuale in essere; 3. Il diritto del concessionario ad un riequilibrio del Piano economico-finanziario; 4. Le conseguenze economiche correlate agli eventi destabilizzanti.

Il Collegio si è espresso con determinazione del 24 ottobre 2025 con cui, secondo le precisazioni dell'Autorità fornite in sede istruttoria "sono state accertate circostanze tali da determinare l'obbligo di riequilibrio del Pef di concessione, stimando le conseguenze economiche degli eventi destabilizzanti in circa 5 mln, con la precisazione che – di tale importo – circa 2,8 mln sono somme ipotetiche, la cui concreta considerabilità ai fini del riequilibrio del Pef dipende dall'ammontare delle somme effettivamente spese dal concessionario e dalla verifica a cura delle parti della sua capacità lesiva dell'equilibrio economico finanziario alla luce delle soglie convenzionalmente stabilite". L'Ente ha inoltre riferito che dal mese di febbraio 2026 l'AdSP MAS e il concessionario hanno avviato un tavolo di confronto per dare concreta e corretta attuazione alla determinazione del Cct.

Sulla vicenda permangono tutte le criticità segnalate nei precedenti referti ai quali si rinvia per esigenze di sintesi con riguardo al mancato raggiungimento della piena operatività del *terminal*

Parte integrante di detto contratto è anche un Piano economico finanziario che prevedeva: investimenti privati per oltre 195 mln, un traffico medio di 850 navi a partire dal primo anno di gestione; un traffico massimo potenziale (numero medio navi I anno) di 1800 navi".

[36] L'Ente ha riferito che con note del 5 agosto 2024 e dell'11 settembre 2024 ha trasmesso istanza di avvio del procedimento per la variante "Progetto di bonifica dell'area "terminal Ro-Ro e Piattaforma logistica di Fusina" in area "ex Alumix" relativo all'Hotspot n. 2-Est.Con nota Mase del 23 settembre 2024 è stata indetta la conferenza dei servizi istruttoria a seguito della quale è stata indetta la Conferenza dei servizi decisoria. Il progetto di variante è stato approvato con decreto Mase n. 326 del 6 novembre 2025. I lavori sono stati consegnati il 16 febbraio 2026. Il 22 aprile 2026 all'esito di un rilievo in contraddittorio tra direttori lavori e impresa è stata riscontrata l'ultimazione dei lavori previsti.

a causa dei ritardi nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti, alle conseguenti ricadute sull'avvio della gestione affidata alla concessionaria e sul pagamento dei canoni convenuti e all'esigenza di un costante monitoraggio sui tempi di completamento dei lavori, già ripianificati nell'atto aggiuntivo n. 2[37].

Il credito vantato dall'Ente nei confronti del concessionario ammonta, alla data del 31 dicembre 2024, a euro 4.358.426,95, di cui euro 3.492.414,48 da corrispondere a partire dall'anno 2024 in rate annuali per l'intero arco temporale di durata della concessione, oltre agli interessi sul debito, con dilazione garantita da polizza fidejussoria. Al 31 dicembre 2025 il credito è pari a euro 4.426.840,63, di cui euro 3.492.414,48 da corrispondere secondo la menzionata dilazione e euro 934.426,15 derivante dal fatturato 2025.

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

La tabella seguente riporta gli impegni relativi agli investimenti effettuati dall'AdSP nel biennio 2023 - 2024.

---

[37] L'Autorità ha sottoscritto gli atti aggiuntivi all'accordo concessorio originario ritenendo prevalente l'interesse pubblico al permanere del contratto rispetto ad una sua risoluzione. A seguito della sottoscrizione dell'atto aggiuntivo n. 2, prot. n. 1837 del 3 giugno 2020, il concessionario è tenuto a realizzare investimenti per complessivi euro 138.914.517 di cui euro 100.116.504,87 per lavori (escluso il parcheggio multipiano e gli oneri di progettazione), da completare secondo il cronoprogramma contrattuale. Già con determinazione n. 131 del 2 dicembre 2021 questa Corte ha evidenziato che buona parte dei tempi previsti nel cronoprogramma di cui all'atto aggiuntivo 2 risultavano ampiamente superati. Con determinazione n. 60 del 18 marzo 2023 è stato inoltre posto in rilievo che il concessionario ha richiesto con nota del 19 luglio 2021 la liquidazione del contributo pubblico di cui all'atto aggiuntivo n. 2, nella misura di euro 7.000.000. Dai documenti di bilancio emergeva che il Direttore lavori ed il RUP dell'Amministrazione hanno concordato *"che il ritardo non è imputabile al Concessionario, bensì è frutto di una non congrua e puntuale previsione contrattuale, in quanto tecnicamente non perseguibile nei tempi proposti e peraltro non significativa nei rapporti contrattuali"*. Sulla base di tali considerazioni, AdSP MAS ha liquidato il suddetto contributo di euro 7.000.000, compensandolo con la somma di euro 3.003.566,64, dovuta dal concessionario per canoni demaniali maturati e non pagati relativi al periodo 2018-2019-2020 e 2021. Allo stesso modo sono stati compensati i canoni dovuti per il medesimo periodo dal concessionario per l'attività d'impresa (parte fissa e parte variabile), pari a complessivi euro 229.306,32.
Nella precedente relazione si è riferito anche in ordine alla pubblicazione sul web del concessionario dell'invito a manifestare interesse per l'acquisizione di crediti e partecipazioni in Venice Ro-Port Mos s.c.p.a. (complessivamente pari al 97 per cento del capitale sociale) – Nuovo terminal intermodale di Venezia, con scadenza 5 settembre 2025. Nell'ambito di un concordato preventivo aperto presso il Tribunale ordinario di Padova, è stato messo in vendita il 97 per cento di Venice Ro-Port Mos s.c.p.a. – Nuovo terminal intermodale di Venezia.

Tabella 13 - Impegni per investimenti in opere infrastrutturali portuali

Impegno	Descrizione	2023	2024
Cap 211.10	Acquisto, costruzione, trasformazione opere portuali-immobiliari	21.353.054	54.976.833
Cap. 211.11	Progetto partenariato pubblico privato - Piattaforma d'altura – legge n. 208 del 2015	0	0
Cap. 211.12	Investimenti di cui al "Piano nazionale per gli investimenti complementari"	109.452.669	0
Cap. 211.13	Investimenti di cui al PNRR Missione 3 - Componente 2 - Investimento 1.1 Progetto GREEN PORTS	1.916.000	10.537.098
Cap. 211.14	Investimenti di cui al PNRR Missione 2 - Componente 1 - Investimento 2.1 Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacultura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo	7.000.000	0
Cap. 211.15	Manutenzione straordinaria immobili in uso a APV	121.005	117.077
Cap. 211.20	Escavo canali portuali e smaltimento fanghi	4.252.682	8.071.072
Cap. 211.40	Azioni per lo sviluppo strategico del porto	0	70.000
	Totale	**144.095.410**	**73.772.081**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

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

Tabella 14 - Opere di grande infrastrutturazione

Denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	Stato di attuazione
Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - *Terminal Container* Montesyndial	189.220.597	MISE – DGIAI ora MIMIT-DGIAI 40.504.509,56, Fondi PNC 35.150.000, Fondi legge di stabilità 2016 15.900.000, Fondi FOI 97.666.086,95	Lavori in corso
AdSP messa in sicurezza del SIN "Venezia – Porto Marghera"	41.690.770 (definanziato per 28.879.663,60 corrispondenti all'intervento di banchina Lombardia e rifinanziato a valere sul programma FSC 2021-2027)	M.A.T.T.M. n. 19 del 19/04/2020	Banchina Vesta Ecoprogetto: completato Banchina Emilia: completato Banchina Lombaridia: in corso. Intervento rientrato nel programma FSC 2021-2027
Nuovo Terminal Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord	72.000.000		In progettazione
Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57	19.000.000	PNRR (Masaf) euro 7.000.000 Mimit euro 12.000.000	Lavori in corso
Nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale	28.479.223,27	PNC: euro 8.000.000 FOIV: euro 9.390.581,63; AdSPMAS: euro 11.088.641,64	Lavori in corso

Fonte: dati AdSP

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

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

Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente dalle imprese autorizzate dall'AdSP (*ex* artt. 16, c. 3, l. n. 84 cit.). I requisiti per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio da parte di imprese di attività portuali per conto proprio o di terzi sono previsti per i porti di Venezia e Chioggia con ordinanza AdSP MAS n. 100 del 3 novembre 2023.

Con riferimento alle autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali nell'esercizio considerato ex art. 16, c. 7, della l. n. 84 del 1994, secondo cui l'AdSP determina il numero massimo di autorizzazioni che possono essere rilasciate in relazione alle esigenze di funzionamento del porto e del traffico, nel rendiconto generale si evidenzia che, per il Porto di Venezia, è stata emanata l'ord. n. 92 del 2022 e, per il Proto di Chioggia, l'ord. n. 90 del 2022. Alla data del 31 dicembre 2024 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali sono 21 nel Porto di Venezia e n. 4 nel porto di Chioggia.

Quanto al settore dei servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali di cui all'art. 16, c. 1, secondo periodo, la relativa disciplina è contenuta, per entrambi i Porti di Venezia e Chioggia, nell'ord. n. 18 del 2018.

Il numero massimo di autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali riferiti a tali prestazioni è stato stabilito, per l'anno 2024, dall'ordinanza n. 102 del 2023 per il Porto di Venezia e per il Porto di Chioggia. Alla data del 31 dicembre 2024, le autorizzazioni rilasciate alle imprese per la fornitura di tali servizi specialistici sono n. 38 (n. 29 per il Porto di Venezia e 9 per i Porto di Chioggia) e hanno fatto registrare in favore dell'AdSP MAS entrate complessive pari a euro 98.116 per canoni di autorizzazione ai sensi dell'art. 16 della l. n. 84 del 1994.

Con ordinanza del Presidente n. 100 del 3 novembre 2023 è stato adottato il Regolamento per la disciplina delle operazioni portuali di cui all'art. 16 legge n. 84, recante tra l'altro le modalità di selezione delle imprese portuali non concessionarie che intendono esercitare per conto terzi operazioni portuali di imbarco, sbarco e movimentazione in genere delle merci.

L'Ente ha precisato che i criteri mirano a verificare la sussistenza delle capacità tecnico organizzativa dell'impresa, come previsto dal regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali di cui al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 31 marzo 1995, n. 585. La valutazione comprende il personale dipendente operativo che si intende impiegare in ambito portuale, i mezzi meccanici impiegati in attività portuali in possesso delle caratteristiche per operare in sicurezza e per i quali deve essere comprovato lo stato manutentivo, oltre all'esperienza professionale nel settore portuale e al piano tariffario.

Come riferito nelle precedenti relazioni[38] l'AdSP MAS aveva comunicato di procedere alle proroghe nelle more dell'individuazione di "una soluzione che consideri i due scali di Venezia

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

e Chioggia come un *unicum* e che preveda quindi l'individuazione di una unica impresa (o ATI) da autorizzare all'erogazione della fornitura di lavoro portuale temporaneo nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale e, dunque, più in particolare, nei porti di Venezia e di Chioggia".

Con ordinanza del Presidente n. 116 del 6 febbraio 2025 l'Autorità ha proceduto all'affidamento del servizio per la fornitura di manodopera temporanea presso il Porto di Venezia (a seguito di bando di gara ad evidenza pubblica europea per il periodo da l° febbraio 2025 al 31 gennaio 2029)[39], mentre per il Porto di Chioggia l'Ente ha riferito che è in corso una seconda procedura di gara per l'individuazione di un'impresa, in quanto l'unica offerta pervenuta nell'ambito della precedente non è risultata conforme alle caratteristiche della prestazione richiesta e che è in corso la proroga prevista con ordinanza n. 77 del 2022.

Come evidenziato nel rendiconto generale l'AdSP MAS ha erogato, nell'anno in considerazione, l'importo di euro 134.307 per lo svolgimento di corsi di formazione dedicata all' impresa autorizzata alla fornitura di manodopera temporanea nel porto di Venezia.

Si rileva la perdurante criticità della mancata effettiva unificazione dei due scali che consentirebbe di realizzare economie di gestione per l'efficiente erogazione di un servizio strategico per l'operatività e la competitività dello scalo.

[39] Il 25 settembre 2024 è stato pubblicato il bando di gara a evidenza pubblica europea concernente la procedura telematica per l'individuazione di una impresa da autorizzare, ai sensi dell'art. 17 della l. n. 84 a erogare, nel porto di Venezia, la fornitura di lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli art. 16 e 18.

6. TRAFFICO PORTUALE

Nel corso dell'esercizio in esame gli scali del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale presentano una crescita di circa il 3,7 per cento rispetto all'anno precedente, movimentando complessivamente quasi 25 mln di tonnellate (+900 mila tonnellate circa).

Come evidenziato nel rendiconto generale, entrambi gli scali di Venezia e di Chioggia hanno incrementato i propri traffici, rispettivamente del 3,5 per cento e del 8,8 per cento.

In particolare, il porto di Venezia registra volumi di circa 24,1 mln di tonnellate, in incremento (+3,5 per cento) rispetto all'anno precedente (+830 mila tonnellate).

I settori commerciale e petrolifero evidenziano un incremento, rispettivamente, di 815 mila tonnellate e di 560 mila tonnellate, mentre il comparto industriale si presenta in calo del 20,2 per cento, pari a -550 mila tonnellate circa.

Il porto di Chioggia evidenzia volumi di traffico in lieve crescita rispetto al 2023, raggiungendo circa 815.000 tonnellate movimentate. La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2023 per il comparto commerciale, confermando che tale tipologia di traffico continua a prevalere sulle altre. Un andamento in riduzione presenta quello industriale e un'inversione di tendenza quello petrolifero. Nel 2024 la composizione dei traffici risulta la seguente: 66,7 per cento commerciale (65,5 per cento nel 2023), 8,9 per cento industriale (11,5 per cento nel 2023), 24,5 per cento petrolifero (23 per cento nel 2023).

Il settore delle rinfuse liquide registra un incremento pari al 7,1 per cento, con una crescita di circa +475 mila tonnellate, riferibili soprattutto ai traffici dei prodotti raffinati (+10,6 per cento, pari a +550 mila tonnellate circa). Le altre rinfuse liquide presentano invece una flessione (- 7,1 per cento, pari a circa -25 mila tonnellate), come i prodotti chimici (-4,5 per cento, pari a -52 mila tonnellate circa).

Il settore delle rinfuse solide, comprendenti le movimentazioni dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (quest'ultimo compreso nella categoria "altre rinfuse solide"), presenta volumi di traffico in miglioramento rispetto al 2023, con una crescita di circa 390 mila tonnellate (pari al +5,1 per cento). Tale aumento è dovuto ai seguenti settori merceologici: cereali +2,0 per cento (+10 mila tonnellate circa), derrate alimentari +35,8 per cento (+440 mila tonnellate circa), in crescita anche il settore dei minerali e cementi +23,1 per cento (+420 mila tonnellate circa), oltre a quello dei prodotti chimici con un incremento del +13,5 per cento (+32 mila tonnellate circa). Di segno negativo si presentano

invece i settori dei prodotti metallurgici -7,8 per cento (- 172 mila tonnellate circa) e quello del carbone -43 per cento (-480 mila tonnellate circa). Il settore delle merci varie in colli evidenzia una situazione in linea rispetto al 2023 (+0,3 per cento pari a circa +40 mila tonnellate). Come evidenziato nel rendiconto generale questo risultato è stato determinato dalla crescita dei Ro-Ro (+3,3 per cento pari a circa +75 mila tonnellate) e delle merci varie (+8,6 per cento pari a circa +220 mila tonnellate circa), mentre si registra un calo nel settore dei contenitori, che segna una diminuzione del -5 per cento, pari a circa -260 mila tonnellate. I traffici *container* in termini di TUE passano da 491 mila del 2023 a 478 mila del 2024, con un calo pari a 2,5 punti percentuali.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso dell'esercizio in considerazione, si registra una dinamica in diminuzione con una movimentazione di 700 mila passeggeri (quasi 715 mila del 2023). Le "crociere" mostrano un incremento del 6,5 per cento (pari a circa +37 mila unità), mentre i "traghetti" presentano un calo dei passeggeri trasportati del -31,3 per cento (pari a circa -28 mila unità). Segna un andamento in calo anche la componente "navi veloci" con una flessione di circa -33,3 per cento, pari a circa 22 mila unità.

Tabella 15 - Traffico di merci e passeggeri – Venezia e Chioggia

Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	2023			2024		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Rinfuse liquide, di cui:	**6.654.485**	**6.207.373**	**447.112**	**7.130.043**	**6.800.248**	**329.795**
petrolio grezzo	0	0	0	0	0	0
prodotti raffinati	5.170.947	4.858.756	312.191	5.723.388	5.526.721	196.667
gas	0	0	0	0	0	0
Prodotti chimici	1.133.647	1.119.372	14.275	1.081.855	1.037.737	44.118
altre rinfuse liquide	349.891	229.245	120.646	324.800	235.790	89.010
Rinfuse solide, di cui:	**7.434.803**	**7.199.891**	**234.912**	**7.820.194**	**7.622.750**	**197.444**
cereali	479.300	446.600	32.700	489.011	444.800	44.211
mangimi	1.224.664	1.218.595	6.069	1.663.172	1.663.172	0
carbone	1.114.235	1.114.235	0	634.318	634.318	0
minerali	1.830.513	1.799.190	31.323	2.253.397	2.253.397	0
metallurgici	2.196.656	2.107.984	88.672	2.025.145	1.975.663	49.482
prodotti chimici	230.017	216.751	13.266	261.202	250.098	11.104
altre rifuse solide	359.418	296.536	62.882	493.949	401.302	92.647
Totale merci alla rinfusa	**14.089.288**	**13.407.264**	**682.024**	**14.950.237**	**14.422.998**	**527.239**
Merci varie in colli, di cui**:**	**9.928.895**	**5.710.642**	**4.218.253**	**9.967.532**	**5.608.093**	**4.359.439**
contenitori	5.094.711	2.359.511	2.735.200	4.837.841	2.046.002	2.791.839
ro-ro	2.273.494	1.083.315	1.190.179	2.348.763	1.120.586	1.228.177
altro	2.560.690	2.267.816	292.874	2.780.928	2.441.505	339.423
Tonnellaggio totale merci movimentate	**24.018.183**	**19.117.906**	**4.900.277**	**24.917.769**	**20.031.091**	**4.886.678**
N° navi	**3.144**			**3.133**		
N° passeggeri	**714.949**	**0**	**0**	**701.987***	**318.796**	**311.345**
di linea	**154.344**			**104.646**	**53.456**	**51.190**
crocieristi	**560.605**			**597.341***	**265.340**	**260.155**
N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	**491.118**	**257.045**	**234.073**	**478.839**	**251.479**	**227.360**
pieni	346.502	141.827	204.675	337.114	123.994	213.120
vuoti	144.616	115.218	29.398	141.725	127.485	14.240
N° contenitori movimentati di cui:	**299.432**	**156.736**	**142.696**	**285.352**	**149.553**	**135.799**
pieni	215.447	95.118	120.329	204.836	80.403	124.433
vuoti	83.985	61.618	22.367	80.516	69.150	11.366

*Gli importi indicati tengono conto di ulteriori passeggeri di crociere "transiti" (71.846 nel 2024) che non sono compresi tra gli sbarchi e gli imbarchi.

Fonte: Rendiconto AdSP

7. GESTIONE DEL DEMANIO

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

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

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

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

Nei precedenti referti ai quali si rinvia per approfondimenti questa Sezione ha dato atto delle azioni intraprese per l'unificazione del demanio marittimo in capo all'AdSP, al fine di superare le criticità della permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIAA, proprietaria di Aspo, evidenziando come il permanere, in capo a tale Azienda speciale, oltre che delle attività di gestione delle infrastrutture del comprensorio portuale di Chioggia, anche dei beni funzionali a tali attività ancora ad essa intestati rappresenti un'anomalia da superare nel breve periodo al fine di pervenire alla completa unificazione della gestione del demanio sotto la competenza della AdSP.

L'Ente ha riferito che con l'ultimo verbale di accertamento dei requisiti di demanialità dei

fabbricati siti nella sezione di Val Da Rio in Chioggia, sottoscritto il 28 febbraio 2023[40], si sono concluse le procedure promosse dall'Ente con il supporto della Capitaneria di Porto di Chioggia, dell'Agenzia del Demanio – Direzione Regionale del Veneto e del Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche del Veneto-Trentino Alto Adige-Friuli Venezia Giulia, finalizzate all'unificazione, in capo all'AdSP MAS, della gestione degli immobili portuali precedentemente affidata all'Azienda speciale per il Porto di Chioggia, per conto della proprietaria Camera di commercio, industria, artigianato e agricoltura (CCIAA).

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

Con specifico riguardo al procedimento di delimitazione del porto di Chioggia l'Ente nel richiamare in particolare i verbali di delimitazione dell'8 febbraio 2019 relativi al trasferimento della titolarità delle aree di retrobanchina al Demanio pubblico dello Stato – Ramo Marina mercantile, con attribuzione della gestione all'Autorità ha evidenziato di aver svolto con continuità le proprie funzioni istituzionali. L'Ente ha inoltre riferito che il 31 maggio 2024, considerato che un tratto di Canale Lombardo interno, attribuito in gestione all'AdSPMAS ai sensi del d.lgs. n. 169 del 2016, non risultava conservare una destinazione e uso portuale, è stato sottoscritto un verbale di aggiornamento delle competenze nella laguna di Venezia – comune di Chioggia con il quale il tratto di Canale è stato trasferito in giurisdizione al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Veneto-Trentino-Alto Adige Friuli-Venezia Giulia.

Questa Corte evidenzia la necessità di proseguire nella definizione di tutte le procedure preordinate alla completa unificazione della gestione del demanio rientrante nella competenza della AdSP.

Con ordinanza del Presidente n. 109 del 5 giugno 2024 l'AdSP MAS ha adottato il tariffario dei canoni demaniali per l'anno 2024. Le tariffe unitarie sono state adeguate a seguito dell'emissione del decreto Mit n. 389 del 18 dicembre 2023. Nel corso dell'anno 2024 il

[40] L'Ente ha altresì richiamato i precedenti verbali del 19 dicembre 2022 di accertamento dei requisiti di demanialità dei fabbricati pure insistenti all'interno della sezione portuale di Val Da Rio, e i due verbali di delimitazione degli ambiti demaniali marittimi sottoscritti nel 2019. L'autorità ha riferito che gran parte dei fabbricati forma oggetto di una concessione demaniale venticinquennale deliberata dal Cdg a seguito di procedura a evidenza pubblica del 20 giugno 2024 a favore di un'impresa portuale commerciale in conto terzi.

"Tariffario canoni demaniali anno 2024" è stato poi aggiornato con ordinanze n. 111 e 112 rispettivamente del 22 luglio 2024 e del 13 agosto 2024.

La tabella che segue espone le entrate accertate e riscosse per canoni da concessioni demaniali negli esercizi 2023 e 2024, con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso delle entrate e sugli accertamenti.

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

Esercizio	Accertamenti per canoni (a)	Entrate correnti (b)	Incid. a/b %	Riscossioni per canoni (c)	Incid. c/a %
2022	26.996.327	55.513.435	48,63	13.420.012	49,71
2023	30.812.226	57.477.102	53,61	20.720.473	67,25
2024	41.123.785	71.961.669	57,15	24.307.324	59,11

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a 41,12 mln (30,81 mln nel 2023). L'incremento interessa anche le riscossioni, che si attestano a 24,31 mln (20,72 mln nel 2023), pur permanendo l'ancora notevole disallineamento rispetto alle entrate spettanti e a quelle accertate. I canoni demaniali rappresentano il 57,15 per cento delle entrate correnti e ne costituiscono la principale voce, precedendo le tasse portuali, di ancoraggio e i proventi per autorizzazioni di impresa.

Rispetto al totale del residuo attivo per canoni da concessione di euro 22.879.370 il peso del credito vantato dall'Ente nei confronti del concessionario "*Venice Ro.Port.Mos. s.c.p.a.*" al 31 dicembre 2024 è di euro 4.358.426,95, pari al 19,05 per cento.

8. PARTECIPAZIONI

L'AdSP con i decreti n. 1251 del 31 dicembre 2024 e n. 1495 dell'11 dicembre 2025, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica *ex* art. 20 del d.lgs. del 19 agosto 2016, n. 175 (Testo Unico Società Partecipate) contenenti la situazione delle partecipazioni detenute, rispettivamente, al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2024.

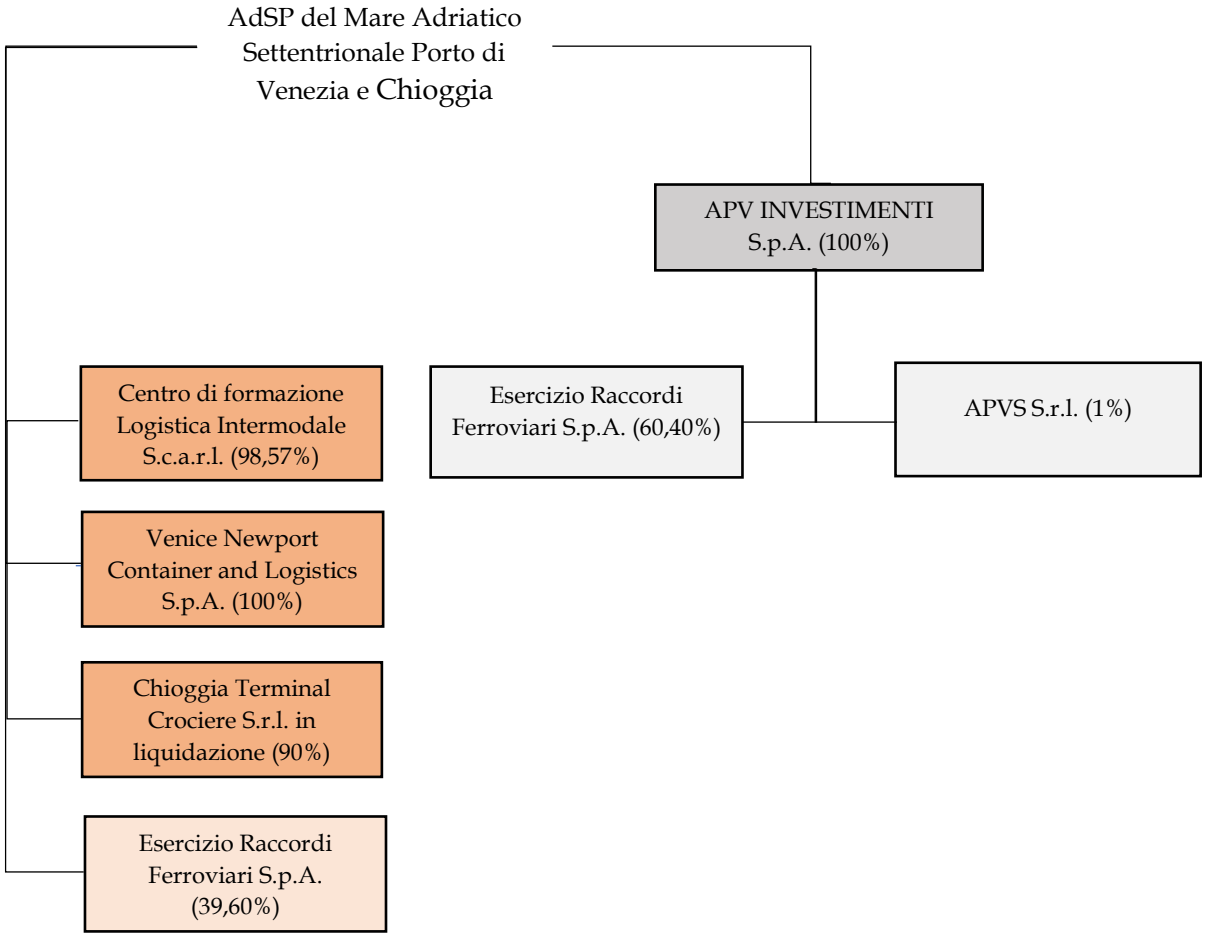
Alla data del 31 dicembre 2024 risultano detenute le partecipazioni indicate nel precedente piano di revisione periodica, tra le quali le società *APV Investimenti Spa*, iscritta all'elenco delle *in house* e la *Venice Newport Container and Logistics Spa*, per le quali, come riferito nel precedente referto, l'Ente aveva dichiarato che nel 2023 avrebbe valutato una possibile razionalizzazione.

Dai dati pubblicati nell'area Amministrazione trasparente del sito istituzionale e dal provvedimento di revisione delle partecipazioni del 31 dicembre 2025 si evince l'incremento della partecipazione di APV investimenti spa nella società ERF spa, che risulta del 60,40 per cento (rispetto al 59,98 per cento risultante dal rendiconto del 2024). In sede istruttoria l'ente ha confermato che la misura della partecipazione indiretta tramite APV Investimenti Spa è del 60,40 per cento rispetto "ai dati erroneamente esposti nel Rendiconto generale 2024".

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

La figura che segue rappresenta la situazione complessiva dell'*asset* societario alla data del 31 dicembre 2024.

Figura 2 – Assetto delle partecipazioni dell'AdSP



Fonte: Revisione periodica delle partecipazioni dell'AdSP detenute al 31 dicembre 2024.

8.1 APV Investimenti Spa

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

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

Il bilancio 2024 evidenzia un utile di euro 547.955 (euro 307.319 nel 2023), il valore della produzione è in aumento (da euro 3.750.717 a euro 4.518.462), dovuto all'incremento dei ricavi delle vendite e delle prestazioni (da euro 3.624.739 a euro 4.215.583); gli altri ricavi e proventi aumentano (da euro 125.978 a euro 302.879). I costi della produzione passano da euro 3.357.927 a euro 3.799.026. Il patrimonio netto si attesta a euro 12.559.060 (euro 12.011.105 nel 2023).

8.2 Venice newport container and logistics Spa - Vncl

La società *Venice Newport Container and Logistics Spa*, costituita il 5 maggio 2010 si occupa, fra l'altro, della valorizzazione, previa bonifica e cambio di destinazione d'uso, di un rilevante compendio immobiliare situato in Marghera *ex* petrolchimico (Montefibre e AS Syndial).

In sede di revisione straordinaria delle partecipazioni, la AdSP ha ritenuto il mantenimento della Vncl strategico, ai fini della valorizzazione immobiliare. *Vncl* è inserita nell'elenco delle Amministrazioni pubbliche, nella Sezione Altre amministrazioni locali, comprese nel conto economico consolidato ai sensi dell'art. 1, c. 3 della l. 31 dicembre 2009, n. 196.

Il bilancio 2024 evidenzia un utile di euro 189.137 (euro 304.061 nel 2023); il valore della produzione è in diminuzione, passando da euro 4.188.994 a euro 4.062.042. I costi della produzione sono in diminuzione da euro 3.886.902 a euro 3.862.549. Il patrimonio netto presenta l'incremento da euro 113.794.090 a euro 113.983.227.

8.3 Esercizio Raccordi Ferroviari – ERF Spa

La società ha a oggetto l'esecuzione di trasporti ferroviari per conto dei propri soci e per conto delle altre aziende che esercitano attività industriale o commerciale nella zona di Marghera per il loro collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

Il rendiconto generale mostra, alla data del 31 dicembre 2024, la partecipazione diretta al capitale sociale del 40,02 per cento e indiretta, tramite APV Investimenti Spa, del 59,98 per cento ed evidenzia che nel 2024 è stata avviata e conclusa l'operazione per l'acquisizione diretta e indiretta, del 100 per cento della partecipazione al fine di procedere con l'affidamento *in house*

del servizio di interesse generale[41] di *"manovra ferroviaria in ambito portuale"* a partire dall'esercizio 2025[42]. In sede di riscontro istruttorio l'Ente ha riferito che i dati risultano erroneamente indicati nel rendiconto 2024 ed ha confermato le risultanze del decreto di revisione delle partecipazioni del dicembre 2025, che mostrano la partecipazione diretta dell'AdSP nella misura del 39,60 e indiretta, tramite APV investimenti Spa, del 60,40 per cento. Con decretazione n. 737 dell'11 dicembre 2024 l'AdSP MAS, infatti, ha disposto l'acquisizione di 507.752 azioni della società ERF Spa detenute dai soci privati (524.554 azioni), al netto di quelle detenute dalla stessa società (16.802 azioni proprie delle quali, ai fini del perfezionamento dell'operazione, non è stato ritenuto necessaria l'acquisizione), per un valore massimo di acquisto di euro 945.431,49, impegnando la spesa complessiva di euro 1.000.000 sullo stanziamento 2024 del capitolo delle uscite 213.10 "partecipazioni in società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati all'autorità".

Nel provvedimento di approvazione del primo elenco di variazioni al bilancio preventivo 2024, si registra, nella parte uscite, la variazione di euro 1.110.000 riferiti alla partecipazione in società. Al riguardo, come si evince dalla relazione dell'organo di controllo interno in data 26 luglio 2024, il Collegio dei revisori, con particolare riferimento alle maggiori uscite per la partecipazioni in società ha invitato l'Ente "a tenere in debito conto i limiti ed i principi posti in materia di acquisto delle partecipazioni contenuti nel recente parere della Corte dei conti espresso con determinazione n. 114 dell'11 luglio 2024[43] specificamente rivolta all'acquisto

[41] Il servizio di manovra ferroviaria in ambito portuale è stato individuato tra i servizi di interesse generale con decreto del Presidente dell'AdSP MAS n. 939 del 12 giugno 2023. Le risultanze del rendiconto 2023 esibiscono la partecipazione diretta dell'AdSP MAS del 18,17 per cento e la partecipazione indiretta, tramite APV investimenti Spa, del 59,98 per cento.

[42]La società mista pubblico privato ERF Spa, già affidataria del servizio di manovra ferroviaria portuale nel porto di Venezia (con ordinanza APV n. 290 del 2008), era stata individuata quale Gestore unico del servizio di manovra dell'operatore comprensoriale AdSP MAS con ordinanza n. 3 del 2017 sino al 31 dicembre 2023. Il servizio è stato prorogato con delibera del Cdg n. 15 del 30 luglio 2024 sino al 31 dicembre 2024, nelle more dell'individuazione delle modalità di affidamento del servizio di manovra. Essendo in scadenza la proroga e relativa concessione demaniale, l'Autorità con delibera del Cdg n. 17 del 25 settembre 2024, ha approvato l'acquisizione di 524.554 azioni della società detenute da soci privati, rappresentanti il 21,85 per cento del capitale sociale, per il corrispettivo pari al valore, pro quota, del patrimonio netto contabile alla data del 31 dicembre 2022, per un valore massimo di acquisto di euro 976.716,72 in vista del successivo affidamento in *house* del servizio.
All'esito della trasmissione del provvedimento a questa Corte ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, c. 3 del d.lgs. n. 175 del 2016 la Sezione, con determinazione n. 152 del 7 novembre 2024, ha dichiarato il non luogo a provvedere in ordine alla specifica operazione, estranea al perimetro applicativo dell'art. 5, c. 3, del TUSP, trattandosi di fattispecie di acquisizione integrante una ipotesi di consolidamento della partecipazione di controllo già detenuta, non mancando di evidenziare, *per incidens*, quale parametro di sana gestione delle risorse pubbliche, che l'eventuale ricorso all'affidamento in *house* implica comunque la puntuale valutazione non solo in ordine ai benefici attesi per la collettività rispetto al ricorso al mercato, ma anche sotto il profilo dell'economicità dell'operazione.

[43] Nel parere negativo si poneva tra l'altro in rilievo, nell'ambito dei compiti assegnati dalla legge all'AdSP, la necessità di tenere conto oltreché del legame di "stretta necessarietà" fra le attività esercitate dalla società e i fini istituzionali propri delle Autorità, anche l'esigenza di assicurare l'ottimale impiego delle pubbliche risorse, avendo a riferimento le modalità alternative

della partecipazione nella società Interporto di Rovigo spa".

Con delibera del Cdg 18 dicembre 2024, n. 21 l'AdSP ha disposto l'affidamento in *house*, per la durata di 5 anni alla società ERF Spa, del servizio di interesse generale di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di Venezia Marghera scalo, ivi inclusa la gestione delle reti e degli impianti funzionali al servizio. La società viene individuata quale Gestore unico del comprensorio, per lo svolgimento del servizio di manovra a partire dal 1° gennaio 2025 in considerazione della convenienza dell'affidamento in *house* motivata anche in ragione di "servizi non prestati dal mercato e/o prestati a condizioni meno favorevoli". La delibera risulta condizionata sospensivamente alla formalizzazione degli adempimenti previsti dal d.lgs. n. 175 del 2016 e alle conseguenti necessarie modifiche dello statuto ai fini della realizzazione dell'assetto organizzativo di cui all'art. 16 Tusp. In sede istruttoria l'Ente ha riferito che l'Assemblea del 23 dicembre 2024 in sede straordinaria ha deliberato la modifica dello statuto per adeguare l'assetto organizzativo della società alle disposizioni recate dall'art. 16 Tusp ai fini della qualificazione quale soggetto *in house*.

Nel decreto presidenziale in data 11 dicembre 2025, n. 1495 di revisione periodica delle partecipazioni societarie detenute al 31 dicembre 2024, sul sito istituzionale e nel rendiconto relativo all'esercizio finanziario 2025 oggetto del prossimo referto viene indicata la partecipazione totalitaria del 100 per cento dell'AdSP Mas nella società *in house* Esercizio raccordi ferroviari Spa secondo la seguente diversa ripartizione: quota diretta AdSP del 39,60 per cento (anziché 40,02 per cento indicata nel rendiconto 2024) e indiretta, tramite l'*in house* APV investimenti spa, del 60,40 per cento (anziché del 59,98 per cento come indicato nel rendiconto 2024).

Nel 2024 il bilancio della società Esercizio Raccordi ferroviari Spa si è chiuso con un utile di euro 15.293 (di euro 52.020 nel 2023 mentre si registrava la perdita di euro 439.510 nel 2022). Il valore della produzione nel 2024 è pari a euro 4.740.025 (euro 4.613.954 nel 2023) e il patrimonio netto è pari a euro 4.536.099 (euro 4.520.806 nel 2023).

di perseguimento del pubblico interesse e della relativa sostenibilità finanziaria evidenziando la possibilità per le AdSP ai sensi dall'art. 6, c. 11, ultimo periodo, della l. n. 84 del 1994, , di assumere partecipazioni a carattere societario "di minoranza" in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

8.4 APVS Srl

La società ha per oggetto l'esercizio dell'attività di assunzione, gestione e disposizione di partecipazioni. Per le informazioni di dettaglio si rinvia ai precedenti referti evidenziando che trattasi di partecipazione indiretta dell'1 per cento dell'AdSP attraverso la APV Investimenti spa e che anche nel provvedimento di ricognizione periodica delle partecipazioni al 31 dicembre 2024, come in quello al 31 dicembre 2023, risulta che l'Ente valuterà anche nel corso del 2026 la strategicità del mantenimento della partecipazione indiretta nella società e delle eventuali misure di razionalizzazione da avviare.

La società ha chiuso il bilancio 2024 con una perdita di euro 79.039 (-67.278 nel 2023). Il valore della produzione nel 2024 è pari a 0 (euro 20.000 nel 2023); i costi della produzione sono pari a euro 78.839 (euro 87.079 nel 2023). Il patrimonio netto passa da euro 25.878.746 a euro 25.799.706 nel 2024.

8.5 Chioggia Terminal crociere Srl in liquidazione

Nell'ambito del subentro dell'AdSP nella gestione del porto di Chioggia, l'Autorità ha acquisito a titolo gratuito nel 2019 le quote di controllo (90 per cento) della Chioggia *Terminal Crociere Srl,* gestore dell'attività crocieristica nel porto clodiense, già nella titolarità della CCIAA. In relazione al mutato assetto dell'attività crocieristica a Venezia che ha previsto l'interdizione al transito nel canale della Giudecca verso la Marittima delle navi di maggiori dimensioni ed ha visto l'avvio di una gestione commissariale per la messa in esercizio di approdi diffusi estesi anche al porto di Chioggia a beneficio dell'attuale concessionario, la società CTC Srl è stata sciolta e messa in liquidazione giusta delibera del 10 aprile 2022.

La CTC Srl ha chiuso il bilancio 2024 con una perdita di euro 13.993 (di euro 89.643 nel 2023 e di euro 25.088 nel 2022), con un valore della produzione di euro 75 (euro 16.946 nel 2023 e di euro 52.428 nel 2022) e un patrimonio netto di euro 14.932 (euro 28.926 nel 2023). Dalla relazione di revisione periodica delle partecipazioni risulta che la Società si occupa dell'esercizio delle attività portuali e ricettive connesse al traffico passeggeri nel porto di Chioggia, della gestione degli ormeggi, manutenzione delle infrastrutture portuali, vigilanza, pulizia delle aree, illuminazione, progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture portuali etc. e che si prevede la conclusione della liquidazione nel corso del 2026 considerato che la dilazione dei tempi è legata alla difficoltà di liquidare un *asset* patrimoniale costituito da

passerella portuale, bene a destinazione specifica con un mercato estremamente ridotto.

8.6 Centro di formazione logistica intermodale – Società consortile a responsabilità limitata (CFLI)

Si tratta di ente partecipato dalla AdSP (quota di partecipazione 98,57 per cento) e accreditato presso la Regione Veneto per la formazione e per i servizi al lavoro, che organizza corsi di qualificazione/riqualificazione e percorsi di inserimento lavorativo a favore delle aziende, avvalendosi di contributi comunitari, dell'AdSP e di privati. È socio fondatore dell'I.T.S. "Marco Polo" - Fondazione per la mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale, dell'ITS per la mobilità sostenibile di Malpensa e dell'Accademia del mare di Genova. Nel 2018 e nel 2019 ha sviluppato vari *software,* tra i quali prodotti virtuali per l'orientamento e la formazione, nonché il portale www.lavorareinporto.it.

Nel 2021 il Consorzio ha modificato la propria ragione sociale divenendo società consortile a responsabilità limitata e variato denominazione sociale in "CFLI - Centro di Formazione Logistica Intermodale Società Consortile a Responsabilità limitata".

Il bilancio 2024 chiude con un risultato positivo di euro 22.156 (euro 19.984 nel 2023) e con un valore della produzione di euro 1.364.371 (euro 1.119.336 nel 2023). Il patrimonio netto è pari a euro 145.807 (euro 123.651 nel 2023).

La Sezione raccomanda un'attenta valutazione dell'impiego di risorse nell'ambito di partecipazioni societarie anche sotto il profilo della persistenza delle ragioni sottese all'assunzione della qualità di socio e al relativo mantenimento per la realizzazione delle finalità istituzionali.

9. CONTENZIOSO

Nell'esercizio considerato si registra rispetto all'anno 2023 un aumento delle somme corrisposte dall'Ente a seguito di condanne che ammontano a circa euro 7.000.000 (quasi euro 4.000.000 nel 2023).

Quanto alle azioni di rivalsa dell'Inail nei confronti dell'Ente per prestazioni erogate dall' Istituto per malattia professionale dei lavoratori portuali, a fronte delle domande di Inail in rivalsa per l'importo complessivo, nell'esercizio in esame, di circa euro 2.525.599 la spesa effettivamente sostenuta esposta nel rendiconto generale è di circa euro 738.000.

Relativamente alla spesa per risarcimento danni da esposizione all'amianto l'AdSP MAS ha chiesto di accedere alla ripartizione del Fondo vittime amianto porti di cui all'art. 1, c. 278, della l. 28 dicembre 2015, n. 208 per gli esercizi 2021 e 2022. Nel corso del 2024 risultano incassati euro 1.825 per l'annualità 2022.

Tra i contenziosi in cui l'AdSP è parte passiva, rientrano i ricorsi proposti dalla società Veneziana Energia risorse idriche territorio ambiente servizi[44] - Veritas dinanzi al Tar per il Veneto, contro l'Autorità e il Mit per l'accertamento della violazione dell'art. 39 del Codice della Navigazione (r.d. 30 marzo 1942 n. 327) e dell'art. 37 del Regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (d.p.r. 15 febbraio 1952 n. 328), nella parte in cui viene stabilito e richiesto dall'Ente un canone demaniale "a corpo" e non meramente ricognitorio, ai sensi dell'art. 39 cod. nav. *ex adverso* invocato.

In tali ricorsi viene chiesta anche la condanna dell'amministrazione resistente alla restituzione di quanto già versato dalla ricorrente a titolo di canone concessorio. Il valore delle suddette controversie ammonta complessivamente a circa euro 2.200.000. L'Ente ha riferito che i ricorsi sono a tutt'oggi pendenti e solo per 4 di essi il Tar Veneto ha fissato l'udienza di discussione per il 1° dicembre 2026. L'AdSP è assistita dall'Avvocatura distrettuale.

La parte vincolata dell'avanzo di amministrazione mostra nell'esercizio 2023 la consistenza del fondo rischi da soccombenza cause pari a euro 5.834.812.

[44] L'Ente riferisce che nell'ottobre del 2023 la società aveva proposto 7 ricorsi al Tar contro AdSP MAS e Mit. La vicenda inerisce alla presunta illegittima mancata applicazione del canone demaniale nella misura ricognitoria riferita a concessioni destinate allo svolgimento di attività di pubblico interesse (tra le quali il servizio idrico integrato), asseritamente esenti dall'onere concessorio nella misura pretesa dall'Autorità. Secondo Veritas Spa, la propria natura giuridica di società in *house* a capitale interamente pubblico, l'attività di servizi pubblici locali che essa svolge negli ambiti territoriali di riferimento e, in particolare, del servizio idrico integrato rispondente a finalità di pubblico interesse, renderebbero la pretesa avanzata da AdSP MAS illegittima.

Quanto al fondo contenzioso l'Ente ha riferito che in base al *petitum* di ciascuna causa viene attribuita una percentuale di rischio soccombenza secondo criteri determinati, utilizzati per le stime del fondo rischi per danni da esposizione a amianto, come segue: rischio alto (percentuale di rischio 75 per cento), medio (50 per cento) e basso (25 per cento), con percentuale ridotta della metà in relazione a patologie in soggetto fumatore.

Il fondo al 31 dicembre 2024, che ammonta a euro 5.834.812,80, è il risultato della somma algebrica del medesimo al 1° gennaio 2024 (pari a euro 11.097.877,20), della riduzione effettuata per utilizzi (pari a euro -5.761.937,54) e variazioni/stralci pari a euro -2.348.056,35 con l'accantonamento 2024 pari a euro 2.846.929,48.

10. RISULTATI CONTABILI DELLA GESTIONE

Il rendiconto generale 2024 è stato approvato dal Comitato di gestione con delibera n. 5 del 24 aprile 2025 e successivamente dal Mit, previo parere favorevole del Mef, con nota del 12 settembre 2025. Al bilancio consuntivo sono allegati il prospetto riepilogativo delle spese per missioni e programmi, l'indicatore annuale di tempestività dei pagamenti e il Piano dei conti integrato. Il risultato di esercizio è pari a euro 20.763.040 (euro 16.189.892 nel 2023). Come si evince dalla relazione del Collegio dei revisori al Rendiconto l'organo di controllo interno in data 15 aprile 2025 ha espresso parere favorevole alla relativa approvazione da parte del Cdg ai sensi dell'art. 9, c. 5, lett. c della legge n. 84.

Il Collegio dei revisori dei conti ha dato atto che il conto consuntivo dell'esercizio 2024, costituito dai prospetti dello stato patrimoniale, del conto economico e del rendiconto finanziario, dalla nota integrativa, dalla relazione sulla gestione e corredato dei relativi allegati, è stato redatto in conformità al vigente Regolamento di amministrazione e contabilità. Quanto al rispetto dei limiti di spesa, come riferito nell'apposito paragrafo, il Collegio ha verificato e certificato il rispetto delle norme di contenimento della spesa e i versamenti al bilancio dello Stato ai sensi dell'art. 1, c. 594 della l. legge n. 160 del 2019 e dell'art. 6, c. 21 del d.l. 78 del 2010. In merito alle osservazioni formulate dal Collegio con riguardo alla situazione dei residui attivi e passivi si rinvia al paragrafo dedicato ai dati contabili.

10.1 Dati salienti della gestione

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

Tabella 17 - Principali saldi contabili della gestione

DESCRIZIONE	2023	2024	Var. %
a) Avanzo/disavanzo fin.	64.848.847	54.939.697	-15,28
saldo corrente	26.299.381	32.603.654	23,97
saldo in c/capitale	38.549.466	22.336.043	-42,06
b) Avanzo amm.ne	101.105.756	158.827.374	57,09
c) Avanzo economico	16.189.892	20.763.040	28,25
d) Patrimonio netto	269.642.859	290.405.899	7,70

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

10.2 Rendiconto finanziario. Andamento entrate accertate e spese impegnate

Il bilancio di previsione 2024 è stato adottato con delibera del Comitato di gestione n. 12 del 25-30 ottobre 2023 e approvato dal Mit con nota del 4 dicembre 2023, acquisito il parere favorevole del Mef. Nel corso dell'esercizio considerato il documento contabile previsionale è stato oggetto di tre note di variazione: la prima adottata dal Cdg con delibera n. 13 del 30 luglio 2024, approvata dal Mit con nota del 23 settembre 2024; la seconda con delibera n. 16 del 24-25 settembre 2024, approvata dal Mit con nota del 26 novembre 2024 e la terza con delibera n. 19 del 18 novembre 2024, approvata dal Mit con nota del 27 gennaio 2024.

La gestione 2024 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 54.939.697 (euro 64.848.847 nel 2023), dato dalla differenza tra accertamenti euro 194.505.925 (euro 256.564.190 nel 2023) e impegni euro 139.566.229 (euro 191.715.344 nel 2023).

Il risultato di amministrazione ammonta a euro 158.827.374 (euro 101.105.756 nel 2023), dato dalla somma del risultato di competenza (euro 54.939.697), dall'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente (euro 101.105.756) e dal saldo positivo nella variazione dei residui (euro 2.781.922). Con provvedimento n. 4 del 24 aprile 2025, il Comitato di gestione ha deliberato la radiazione dei residui attivi e passivi di cui si riferirà nell'ambito dell'apposito paragrafo.

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2024 ammontano a euro 194.505.926, superiori di euro 9.011.488 rispetto a quelle indicate nel bilancio preventivo assestato 2024 (euro 185.494.438). Le uscite complessivamente impegnate ammontano a euro 139.566.229, inferiori di euro 64.513.380 rispetto a quelle indicate nella previsione assestata (euro 204.079.609).

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

Tabella 18 - Andamento entrate accertate e uscite impegnate

		2023	2024	Scostamento	Var. %
ENTRATE	Correnti	57.477.102	71.961.669	14.484.567	25,20
	c/capitale	192.724.923	110.055.637	-82.669.286	-42,89
	P. di giro	6.362.166	12.488.620	6.126.454	96,30
	Totali	**256.564.191**	**194.505.926**	**-62.058.265**	**-24,19**
USCITE	Correnti	31.177.721	39.358.015	8.180.294	26,24
	c/capitale	154.175.457	87.719.594	-66.455.863	-43,10
	P. di giro	6.362.166	12.488.620	6.126.454	96,30
	Totali	**191.715.344**	**139.566.229**	**-52.149.115**	**-27,20**
Saldo gest. corr.		26.299.381	32.603.654	6.304.273	23,97
Saldo gest. capit.		38.549.466	22.336.043	-16.213.423	-42,06
Saldo di competenza		**64.848.847**	**54.939.697**	**-9.909.150**	**-15,28**
Utilizzo avanzo amm.ne		36.551.718	101.105.756	64.554.038	176,61
Saldo finale		**101.400.565**	**156.045.452**	**54.644.887**	**53,89**
Saldo residui		-294.809	2.781.922	3.076.731	1043,64
Risultato di amministrazione		**101.105.756**	**158.827.374**	**57.721.618**	**57,09**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

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

Tabella 19 - Andamento entrate e delle uscite

	Consuntivo 2023	Previsione 2024	Consuntivo 2024	Scostamento - previsione consuntivo 2024	Scostamento consuntivi 2024-2023
ENTRATE					
Avanzo di Amm.ne iniziale	**36.551.718**	**101.105.756**	**101.105.756**	**0**	**64.554.038**
Correnti	57.477.102	65.890.015	71.961.669	-6.071.654	**14.484.567**
Conto capitale	192.724.923	107.551.973	110.055.637	-2.503.664	**-82.669.286**
Partite di Giro	6.362.166	12.052.450	12.488.620	-436.170	**6.126.454**
Totale	***293.115.909***	***286.600.194***	***295.611.682***	*-9.011.488*	**2.495.773**
USCITE					
Correnti	31.177.721	45.273.772	39.358.015	5.915.757	**8.180.294**
Conto capitale	154.175.457	146.753.387	87.719.594	59.033.793	**-66.455.863**
Partite di Giro	6.362.166	12.052.450	12.488.620	-436.170	**6.126.454**
Totale	***191.715.344***	***204.079.609***	***139.566.229***	***64.513.380***	**-52.149.115**
Risultato di competenza	**101.400.564**	**82.520.585**	**156.045.452**	**-73.524.867**	**54.644.888**
Variazioni nei residui	**-294.809**	**0**	**2.781.922**	**-2.781.922**	**3.076.731**
Risultato di amministrazione	**101.105.756**	**82.520.585**	**158.827.374**	**-76.306.789**	**57.721.618**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati rendiconto AdSP

Le entrate correnti (Titolo I), accertate nel corso della gestione 2024 nella misura di euro 71.961.669, mostrano un incremento di euro 14.484.567 rispetto agli accertamenti riferiti

all'anno precedente (euro 57.477.102). Delle somme complessivamente accertate in competenza, pari a euro 71.961.669, sono stati incassati euro 53.906.227. L'indice di riscossione risulta pari a 0,75, in lieve flessione rispetto al 2023 quando ammontava a 0,80, come pure evidenziato dal Collegio dei revisori dei conti nella relazione citata allegata al verbale n. 28 del 2025.

Nell'ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza sono pari a euro 41.123.785, con un aumento di euro 10.311.559 rispetto al precedente esercizio (euro 30.812.226).

Il gettito delle entrate tributarie accertate presenta un incremento di euro 2.185.875 rispetto al 2023, passando da euro 24.587.016 a euro 26.772.891.

Le entrate accertate in conto capitale nell'anno 2024 (Titolo II) ammontano a euro 110.055.637 (euro 192.724.923 nel 2023). Le minori entrate in conto capitale rispetto al precedente esercizio, pari a euro 82.669.287, sono ascrivibili prevalentemente ai minori trasferimenti in conto capitale accertati nel 2024.

Tra le uscite correnti (Titolo I), le somme impegnate nel corso del 2024 sono pari a euro 39.358.015 in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 31.177.721 nel 2023). I pagamenti ammontano a euro 29.086.040. All'interno della categoria "Oneri per il personale in attività di servizio" che mostra impegni per euro 8.505.626, la voce "Oneri derivanti dalla contrattazione decentrata o aziendale" è pari a euro 2.020.220.

Le spese in conto capitale impegnate nel 2024 ammontano a euro 87.719.594, di cui euro 73.772.081 per investimenti *in itinere* in beni di uso durevole ed opere immobiliari e si presentano un andamento in diminuzione (euro 144.095.410 nel 2023).

Rispetto all'esercizio precedente, si rileva un saldo positivo di euro 22.336.043 tra gli impegni in conto capitale (euro 87.719.594) e le entrate accertate allo stesso titolo (euro 110.055.637).

Delle somme complessivamente impegnate in conto capitale, pari a euro 87.719.594 è stato pagato l'importo di euro 11.279.684.

Appare evidente l'esistenza di tempi lunghi nella spesa e nella realizzazione degli interventi programmati, a fronte delle cospicue assegnazioni di fondi, anche europei.

Si presenta al riguardo la necessità di incrementare il tasso di smaltimento dei residui attivi e passivi, con particolare riferimento a quelli in conto capitale, dando corso all'avanzamento delle opere nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali al fine di scongiurare la perdita dei finanziamenti e, dal lato delle entrate, prestando attenzione ai residui esposti a rischio

prescrizione. Nel rinviare alle osservazioni svolte nel paragrafo dedicato alla realizzazione delle opere al fine di assicurarne il celere avanzamento procedurale e finanziario, si richiamano i principi giuscontabili che presiedono all'adozione degli atti di impegno a seguito di obbligazioni giuridicamente perfezionate.

Le spese complessivamente impegnate ammontano a euro 139.566.229, di cui pagate euro 48.302.160. Le entrate complessivamente accertate sono pari a euro 194.505.926, mentre risultano riscossioni per euro 67.929.150.

Tabella 20 - Rendiconto finanziario – Parte entrata

Denominazione	2023	2024	Var. %
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI			
UPB 1.1 - Entrate derivanti da trasferimenti correnti			
Trasferimenti da Stato	0	0	0
Trasferimenti da Regioni	0	0	0
Trasferimento da Comuni e Province	0	0	0
Trasferimenti da altri Enti	502.841	15.433	-96,93
UPB 1.2 - Entrate diverse			
Entrate Tributarie	24.587.016	26.772.891	8,89
Entrate da vendita beni e servizi	0	0	0
Redditi e proventi patrimoniali	31.077.647	41.882.801	34,77
Poste correttive e compensative uscite correnti	1.258.534	3.247.513	158,04
Entrate non classificabili in altre voci	51.063	43.031	-15,73
TOTALE ENTRATE CORRENTI	**57.477.102**	**71.961.669**	**25,20**
TITOLO II - ENTRATE IN C/ CAPITALE			
UPB 2.1 - Entrate da alienazione beni patrimoniali e riscossione di crediti			
Alienazione di immobili e diritti reali	0	0	0
Alienazioni di immobilizzazioni tecniche	0	0	0
Realizzo di valori mobiliari	0	0	0
Riscossione di crediti	121.262	216.094	78,20
UPB 2.2 - Entrate derivanti da trasferimenti (c/capitale)			
Trasferimenti dallo Stato	192.603.661	26.764.875	-86,10
Trasferimenti dalle Regioni	0	0	0
Trasferimenti da Comuni e Provincie	0	0	0
Trasferimenti da altri Enti del settore pubblico	0	574.668	100
UPB 2.3 - Entrate derivanti da accensione di prestiti			
Assunzione di mutui	0	82.500.000	100
Assunzione di altri debiti finanziari	0	0	0
Emissione di obbligazioni	0	0	0
TOTALE ENTRATE IN CONTO CAPITALE	**192.724.923**	**110.055.637**	**-42,89**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
UPB 3.1 - Entrate aventi natura di partita di giro			
Entrate aventi natura di partita di giro	6.362.166	12.488.620	96,30
TOTALE ENTRATE PER PARTITE DI GIRO	**6.362.166**	**12.488.620**	**96,30**
Riepilogo dei titoli			
TITOLO I - ENTRATE CORRENTI	57.477.102	71.961.669	25,20
TITOLO II - ENTRATE IN CONTO CAPITALE	192.724.923	110.055.637	-42,89
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	6.362.166	12.488.620	96,30
TOTALE GENERALE ENTRATE	**256.564.190**	**194.505.926**	**-24,19**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

Nel 2024 le entrate tributarie (tasse su merci imbarcate e sbarcate, tassa di ancoraggio, proventi derivanti dalle autorizzazioni per operazioni portuali ed attività svolte nel porto) presentano una variazione in aumento rispetto all'esercizio precedente, passando da euro 24.587.016 a euro 26.772.891.

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

Tabella 21 - Entrate tributarie

Descrizione	2023	2024	Incid. %	Var. %
Gettito della tassa portuale	13.558.089	14.701.415	54,91	8,43
Gettito della tassa erariale				
Gettito delle tasse di ancoraggio	9.624.591	10.683.958	39,91	11,01
Proventi di autorizzazioni per operazioni portuali di cui art. 16 l. n. 84/94	1.136.342	1.082.472	4,04	-4,74
Proventi di autorizzazioni per attività svolte nel porto (art. 68 cod. nav.)	267.994	305.046	1,14	13,83
Totale	**24.587.016**	**26.772.891**		**8,89**

Fonte: Rendiconto AdSP

Redditi e proventi patrimoniali sono costituiti da canoni demaniali, per un importo di 41.123.785 (concessioni con licenza e pluriennali), canoni di affitto di beni patrimoniali per euro 285.000, interessi di mora e interessi attivi su titoli, depositi e c/c per euro 474.016. I canoni anticipati su futuri esercizi (1.262.773) formano i risconti ai fini civilistici (voce E 2 dello stato patrimoniale). Nell'ambito dei canoni demaniali gli accertamenti di competenza ammontano a euro 41.123.785, con un aumento di euro 10.311.559 rispetto al precedente esercizio (euro 30.812.226), di cui riscossi euro 24.307.324 (euro 10.704.937 riferiti alla gestione dei residui attivi). In relazione all'entità dei residui il Collegio dei revisori ha segnalato la necessità di accertare le cause del ritardo nella riscossione adottando le misure necessarie al relativo incasso applicando gli interessi moratori.

I canoni demaniali accertati nel periodo dal 1° gennaio 2024 al 31 dicembre 2024 per il porto di Chioggia sono pari a euro 1.278.702,69. Come evidenziato dall'Ente, la differenza rispetto all'anno precedente (euro 2.057.548,18) è da attribuirsi all'indice negativo di adeguamento delle tariffe ministeriali (-4,5 per cento come da decreto Mit n. 389 del 2023) ed alla significativa attività di recupero di canoni pregressi nell'esercizio 2023 derivante dai procedimenti di accertamento demaniale posti in essere a seguito del subentro di AdSP MAS nel porto di Chioggia.

L'importo di euro 285.000 relativo alla voce "Canoni di affitto di beni patrimoniali" si riferisce

al canone per l'affitto della precedente sede dell'Autorità ancora in uso.

A seguito di richiesta istruttoria volta a conoscere le ragioni della mancata valorizzazione nel rendiconto finanziario della voce "Entrate da vendita beni e servizi" l'Autorità ha riferito che, anche nel corso dell'esercizio 2024, non ha svolto attività commerciali di vendita di beni o erogazione di servizi a fronte di corrispettivo, imputabili alla categoria 1.2.2 "Entrate derivanti dalla vendita di beni e dalla prestazione di servizi". Secondo le precisazioni rese dall'Ente "Le entrate caratteristiche accertate nel 2024, non aventi natura di trasferimenti correnti da parte dello Stato o altri enti pubblici, hanno tutte natura istituzionale e sono state contabilizzate nei pertinenti capitoli di bilancio".

Tabella 22 - Redditi e proventi patrimoniali

Descrizione	2023	2024	Inc. %	Var. %
Canoni concess. aree demaniali banchine	30.812.226	41.123.785	98,19	33,47
Canoni di affitto di beni patrimoniali	258.000	285.000	0,68	10,47
Interessi attivi	7.421	474.016	1,13	6287,49
Altri proventi patrimoniali	0	0	0	0
Totale	**31.077.647**	**41.882.801**		**34,77**

Fonte: Rendiconto AdSP

Tabella 23 – Rendiconto finanziario – parte uscita

	2023	2024	Var.%
TITOLO I - USCITE CORRENTI			
UPB 1.1 – Funzionamento			
Uscite per gli organi dell'Ente	348.654	350.262	0,46
Oneri per il personale in attività di servizio	7.642.130	8.505.626	11,30
Uscite per l'acquisto di beni di consumo e di servizi	2.185.548	2.582.767	18,17
UPB 1.2 - Interventi diversi			
Uscite per prestazioni istituzionali	7.112.498	8.188.012	15,12
Trasferimenti passivi	556.603	1.337.966	140,38
Oneri finanziari	3.198.757	2.921.924	-8,65
Oneri tributari	4.698.106	5.186.303	10,39
Poste correttive e compensative di entrate correnti	490.628	277.514	-43,44
Uscite non classificabili in altre voci	4.944.797	10.007.643	102,39
UPB 1.3 - Oneri comuni			
UPB 1.4 - Trattamenti quiescenza integrativi e sostitutivi			
Oneri per il personale in quiescenza	0	0	0
Accantonamento al Trattamento di Fine Rapporto	0	0	0
UPB 1.5 - Accantonamenti a f.do rischi ed oneri	**0**	**0**	0
TOTALE USCITE CORRENTI	**31.177.721**	**39.358.015**	**26,24**
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE			
UPB 2.1 – Investimenti			
Acquisizione di beni di uso durevole ed opere immobiliari ed investimenti	144.095.410	73.772.081	-48,80
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	658.662	3.826.576	480,96
Partecipazioni ed acquisto di valori mobiliari	17.509	1.000.000	5611,35
Concessione di crediti ed anticipazioni	17.913	29.000	61,89
Indennità di anzianità e similari al personale	606.419	636.329	4,93
UPB 2.2 - Oneri comuni			
Rimborso di mutui	8.779.544	8.455.608	-3,69
Rimborsi di anticipazioni passive	0	0	0
Rimborsi di obbligazioni	0	0	0
Restituzione alle gestioni autonome di anticipazioni	0	0	0
Estinzione debiti diversi	0	0	0
TOTALE USCITE IN CONTO CAPITALE	**154.175.457**	**87.719.594**	**-43,10**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO			
UPB 3.1 - Uscite aventi natura di partita di giro			
Uscite aventi natura di partita di giro			
TOTALE USCITE PER PARTITE DI GIRO	**6.362.166**	**12.488.620**	**96,30**
Riepilogo dei titoli			
TITOLO I - USCITE CORRENTI	**31.177.721**	**39.358.015**	**26,24**
TITOLO II - USCITE IN CONTO CAPITALE	**154.175.457**	**87.719.594**	**-43,10**
TITOLO III - PARTITE DI GIRO	**6.362.166**	**12.488.620**	**96,30**
TOTALE GENERALE DELLE USCITE	**191.715.344**	**139.566.229**	**-27,20**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

Con riferimento alla categoria 1.1.3 Uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizio del Rendiconto finanziario gestionale, in sede di riscontro istruttorio sono emersi errori materiali nella imputazione delle spese relative alle singole voci come rappresentato dalla seguente tabella.

Tabella 24 – Rendiconto finanziario gestionale – parte uscita – Cat. 1.1.3 Uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi - rettificato

Categoria 1.1.3. Uscite per l'acquisto di beni di consumo e servizi	Rendiconto finanziario gestionale	Rendiconto finanziario gestionale rettificato
Spese connesse con l'utilizzo dei mezzi di trasporto	21.110	21.110
Spese connesse con l'utilizzo dei mezzi nautici	7.050	7.050
Lavori di manutenzione, riparazione, adattamento fabbricati - spese per pulizia e vigilanza uffici	472.435	472.435
Manutenzione e riparazione fabbricati a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale	3.200	3.200
Locazioni passive	194.194	194.194
Spese per consulenze ed altre analoghe prestazioni	399.631	-
Utenze varie	8.150	399.631
Materiale di economato e di consumo	24.990	8.150
Abbonamento periodici e riviste	2.448	24.990
Spese postali	482.615	2.448
Spese diverse connesse al funzionamento degli uffici	-	482.615
Spese per effetti di corredo per il personale dipendente	-	-
Premi di assicurazione	413.187	413.187
Spese di pubblicità (Legge 67/87)	8.470	8.470
pese di rappresentanza	31.506	31.506
Spese legali, giudiziali e varie	513.781	513.781
Totale U.1.1.3	2.582.767	2.582.767

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati forniti dall'Ente in sede istruttoria

Nel quadro della fondamentale funzione informativa del bilancio, inteso quale sistema di valori preordinato a garantire coerenza, correttezza, attendibilità e confrontabilità dei dati inerenti ai fatti di gestione si richiama l'attenzione dell'Ente in merito alla necessità di garantire correttezza delle rilevazioni contabili conformando la redazione del documento contabile alla clausola generale della chiarezza.

Le uscite per gli organi dell'Ente, si attestano a circa euro 350.262 e risultano in aumento (0,46 per cento) rispetto all'esercizio precedente (euro 348.654). Gli oneri per il personale, che nell'esercizio considerato ammontano a euro 8.505.626 (euro 7.642.131 nel 2023), mostrano una dinamica in aumento (11,30 per cento).

Una dinamica in crescita presentano anche le uscite per prestazioni istituzionali (di circa il 15,12 per cento), che si attestano a euro 8,19 mln a fronte dei 7,11 mln del 2023. Si tratta di prestazioni di terzi per la gestione dei servizi portuali (euro 2.602.889), manutenzioni e riparazioni delle parti comuni (4.262.737), manutenzione ordinaria dei canali portuali (euro 820.544) e spese promozionali e di propaganda (euro 501.842).

I trasferimenti passivi, pari a euro 1.337.966 (euro 556.603 nel 2023), risultano in aumento del 140,38 per cento. L'importo è relativo alle somme erogate a titolo di contributo alle società che

svolgono attività connesse allo sviluppo dello scalo portuale (euro 1.128.506), alle spese per la partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali (euro 24.500), nonché alle spese sostenute per il sostegno dell'occupazione e del rinnovamento ex art. 17, c. 15 *bis* legge n. 84 del 1994 (euro 184.960).

Le uscite non classificabili in altre voci, pari a euro 10.007.643, risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente (euro 4.944.797 nel 2023). L'importo della categoria è relativo alle sentenze di condanna del Tribunale di Venezia al risarcimento dei danni da esposizione all'amianto del personale della ex Compagnia lavoratori portuali (8.662 mln), al versamento al bilancio dello Stato previsto dal comma 594 dell'art. 1 della l. n. 160 del 2019 (1.196 mln) e dall'art. 6, c. 21 del d.l. n. 78 del 2010, convertito con l. n. 122 del 2010 (euro 3 mila), nonché al versamento al fondo ex art. 10 c. 3 *septies* ss del d.l. n. 228 del 2021, convertito con l. 15 del 2022 (146 mila), per il finanziamento di misure di incentivazione al pensionamento anticipato dei lavoratori dipendenti da imprese titolari di autorizzazioni o di concessioni ai sensi degli art. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994 o da *terminal* portuali, titolari di concessioni ai sensi dell'art. 36 del cod. nav., nonché per i dipendenti delle medesime autorità di sistema portuale che applichino il Ccnl dei lavoratori dei porti.

Si registra la diminuzione delle "Poste correttive e compensative di entrate correnti" (da euro 490.628 nel 2023 a euro 277.514)[45].

Le spese in conto capitale diminuiscono del 43,10 per cento rispetto al 2023 (da 154 mln a 87,7 mln) e riguardano principalmente investimenti per la realizzazione di opere portuali ed immobiliari, per lo sviluppo strategico del porto, la manutenzione straordinaria e la ristrutturazione di banchine, strade, piazzali e fabbricati, escavi di canali ed accosti portuali e smaltimento dei relativi fanghi.

10.3 Situazione amministrativa e andamento dei residui

L'avanzo di amministrazione ammonta a euro 158.827.374, con una variazione positiva di 57,7 mln rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2023 di euro 101.105.756. Detto risultato deriva dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 101.105.756) e dal saldo positivo di competenza di euro 54.939.697 (saldo finale di euro

[45] La voce si riferisce a rimborsi riconosciuti a seguito delle operazioni di storno effettuati su somme già incassate.

101.400.565), a cui si va ad aggiungere il saldo positivo delle variazioni dei residui di euro 2.781.922.

La quota vincolata è pari a euro 157.283.175, di cui tra l'altro euro 490.000 al fondo oneri *ex* art. 17, c. 15 *bis* della l. n. 84 del 1994; euro 5.834.812 al fondo rischi soccombenza cause prevalentemente da esposizione all'amianto; euro 15.284.728,72 relativi alle riduzioni dei canoni demaniali; euro 2.944.120,73 alla Veritas Spa per incassi 2023-2024 con riserva di ripetizione. La quota disponibile è pari a euro 1 .544.199,25.

Tabella 25 – Situazione amministrativa e gestione residui

	2023		2024		Var. %	
Cons. cassa inizio esercizio		153.666.951		201.438.713		31,09
Riscossioni						
In c/competenza	58.944.839		67.929.150		15,24	
In c/ residui	58.907.072	117.851.911	39.430.228	107.359.378	-33,06	-8,90
Pagamenti						
In c/competenza	37.333.304		48.302.160		29,38	
In c/ residui	32.746.845	70.080.149	81.534.914	129.837.074	148,99	85,27
Cons. cassa fine esercizio		201.438.713		178.961.016		-11,16
Residui attivi						
esercizi precedenti	269.537.824		424.199.033		57,38	
Esercizio	197.619.352	467.157.175	126.576.776	550.775.809	-35,95	17,90
Residui passivi						
esercizi precedenti	413.108.092		479.645.382		16,11	
Esercizio	154.382.040	567.490.132	91.264.070	570.909.451	-40,88	0,60
Avanzo di amministrazione		**101.105.756**		**158.827.374**		**57,09**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

I residui attivi al 31 dicembre 2024 ammontano a complessivi euro 550.775.809,34, mostrando l'incremento di euro 83.618.634 rispetto a quelli iniziali registrati al 31 dicembre 2023 (euro 467.157.175), di cui euro 126.576.776,12 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 424.199.033,22 dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

Nella tabella che segue, si fornisce il dettaglio per anno di formazione relativo ai residui attivi provenienti dalla gestione degli anni precedenti.

Tabella 26 – Residui attivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2024
2000	458,69
2004	7.930,40
2005	20.234,67
2006	129,11
2007	4.614,25
2008	55.966,88
2009	16.702,30
2010	33.780,25
2011	35.391,29
2012	39.185,80
2013	213.132,19
2014	905.524,82
2015	9.386.962,64
2016	22.445.691,00
2017	44.405.104,65
2018	72.925.440,23
2019	368.525,14
2020	1.652.703,11
2021	37.412.041,25
2022	47.566.175,56
2023	186.703.338,99
TOTALE	**424.199.033,22**

Fonte: Rendiconto AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari a euro 550.775.809,34, circa il 94,31 per cento dei residui attivi, pari a euro 519.417.051, consiste in contributi da parte dello Stato o di altri Enti per la realizzazione di investimenti e opere infrastrutturali il cui incasso è strettamente correlato alla realizzazione delle opere stesse. Un ulteriore 4,15 per cento, pari a euro 22.879.370, consiste nei residui da concessioni demaniali. L'analisi per esercizio di provenienza fa emergere come il 27,39 per cento dei residui, pari a euro 150.864.774,31, presenti una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2019).

Il Collegio dei revisori ha osservato che il totale dei residui attivi finali (pari a euro 550.775.809,34) risulta superiore ai residui attivi iniziali (euro 467.157.175,15) di euro 83.618.634,19 e che l'incremento risulta riconducibile prevalentemente all'entrata di complessivi 82,5 mln, accertata e non utilizzata in quanto in fase di preammortamento derivante dalla stipula di due mutui stipulati con Cassa depositi e prestiti[46].

[46] Un mutuo di euro 27.500.000, stipulato il 22 novembre 2024, per la realizzazione di interventi finalizzati all'adeguamento della sponda del cosiddetto "Voltatesta Molo Sali", allo scopo di facilitare l'imbocco del Canale industriale Nord in vista della realizzazione del nuovo terminal crocieristico in corrispondenza della sponda nord del citato canale; mutuo di euro 55.000.000,

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2024 ammonta a euro 570.909.451,19, in aumento di euro 3.419.319 rispetto a quelli iniziali (euro 567.490.132,02). Di questi euro 91.264.976,04 derivano dalla gestione di competenza ed euro 479.645.381,56 dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

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

Tabella 27 – Residui passivi per anno di formazione

ANNO	RESIDUI AL 31/12/2024
2006	129,11
2007	8.043,07
2008	67.430,37
2009	83.950,67
2010	1.622.668,03
2011	3.155,60
2012	3.437,06
2013	2.383,34
2014	17.413,41
2015	9.961.841,79
2016	23.974.228,80
2017	37.523.383,84
2018	79.365.468,19
2019	4.103.168,24
2020	5.735.223,41
2021	25.240.554,16
2022	151.212.811,44
2023	140.720.091,03
TOTALE	**479.645.381,56**

Fonte: Rendiconto AdSP

Rispetto al totale complessivo, pari a euro 570.909.451,19, circa il 96,05 per cento dei residui passivi, pari a euro 548.332.721,74, afferisce alla realizzazione di progetti infrastrutturali *in itinere* alla cui realizzazione, come osservato in atti dal Collegio dei revisori dei conti, è correlato l'incasso di parte dei corrispondenti contributi pubblici (euro 436.917.051,37)

stipulato il 2 dicembre 2024 finalizzato alla potenziale copertura dei disallineamenti di cassa dell'intervento di accessibilità al porto di Venezia – escavo canale Malamocco – Marghera, nelle more della conferma della proroga del finanziamento pubblico derivante dalla ripartizione del "fondo per le infrastrutture portuali" istituito dall'art. 4, comma 6, del d.l. n. 40 del 2010 e assegnato con decreto Mit n. 52 del 2022. Con riguardo a quest'ultimo residuo attivo di 55 mln - derivante dalla ripartizione del fondo istituito dall'art. 4 c. 6 citato disposta dal decreto Mit n. 52 del 2020 - per il quale risulta tuttavia registrato apposito vincolo sull'avanzo di amministrazione al 31 dicembre 2024 non essendosi ancora definite le procedure finalizzate alla concessione della proroga del termine per l'assunzione dell'obbligazione giuridicamente vincolante, il Collegio ha invitato l'Ente a chiedere all'Amministrazione competente notizie in merito all'effettiva possibilità di rilascio della proroga in questione ed in difetto di provvedere allo stralcio.

evidenziati tra i residui attivi. Circa il 27,45 per cento, pari a euro 156.736.701,52 presenta una vetustà superiore ai 5 anni (periodo fino al 2019).

Con delibera del 24 aprile 2025 n. 4, il Cdg ha approvato, previo parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti ai sensi dell'art. 43, c. 4, del Rac la diminuzione dei residui attivi per euro 3.527.914,05 e dei residui passivi per 6.309.836,29.

Per quanto attiene ai residui attivi, l'importo eliminato comprende principalmente la variazione di euro 2.448.917,77 riferita a canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine in relazione alla riduzione conseguente alla "cancellazione dei crediti ed a rettifiche di fatturazione con emissione di richieste di pagamento per canoni di concessione aree demaniali prevalentemente addebitati al gestore del Terminal Passeggeri per l'annualità 2021 – riduzione ex d.l. n. 34 del 2020" " e la variazione di euro 851.208, riferita a finanziamenti dallo Stato per esecuzione di opere infrastrutturali, per "Allineamento accertamenti agli impegni presenti presso il MIT relativi al finanziamento Montesyndial derivante dalla Legge di stabilità 2013 e ss.mm. Annualità 2017".

Dal lato dei residui passivi, l'importo di euro 6.309.836,29 comprende principalmente la variazione di euro 4.583.720,06 riferita a Acquisto, costruzione opere portuali ed immobiliari , in relazione a "Economie o cancellazione impegni assunti per la realizzazione di opere portuali prevalentemente per adeguamento compendio ex Monopoli-Tabacchi e realizzazione Parco ferroviario officine"" e la variazione di euro 528.780,06 relativa a partecipazione a progetti europei, nazionali e regionali, in relazione a "economie per minori costi sostenuti a seguito chiusura progetti….."; la variazione di euro 413.631,99 riferita a Oneri prev./assist./fiscali a carico dell'APV con riguardo ad "economia per minori spese sostenute rispetto al preventivato per oneri previdenziali, assistenziali e fiscali e per rettifica accantonamento contributo per l'assicurazione contro la disoccupazione involontaria annualità 2009-2011 a seguito sentenza favorevole nel contenzioso con l'Inps".

Nel prendere atto della riferita riduzione della massa dei residui, questa Corte, considerata la persistenza di residui attivi e passivi vetusti, come esposto nelle tabelle sopra riportate, evidenzia l'importanza di continuare a verificare nel tempo i presupposti per la permanenza nelle scritture contabili tenendo conto della relativa incidenza sul risultato di amministrazione, oltre all'esigenza, pure rappresentata dall'organo di controllo interno, di adottare le necessarie misure volte ad incrementare il tasso di smaltimento dei residui, dal lato delle spese, con

particolare riguardo a quelli di parte capitale, efficientando le dinamiche della spesa nel rispetto dei cronoprogrammi procedurali individuati negli atti di programmazione, onde non incorrere nella perdita dei relativi finanziamenti e, dal lato delle entrate, a quelli esposti al rischio di prescrizione.

10.4 Conto economico

Il conto economico mostra l'utile di esercizio di euro 20.763.040, in aumento di euro 4.573.148 rispetto all'esercizio precedente (euro 16.189.892 nel 2023).

Il valore della produzione ammonta complessivamente a euro 82.017.783 e presenta l'incremento di euro 21.158.314 rispetto al dato del 2023 (euro 60.859.469).

I ricavi sono costituiti principalmente dai proventi dei canoni demaniali, pari a euro 42.468.338 (29.614.291 nel 2023), dalle tasse portuali e di ancoraggio, pari a euro 25.385.373 (23.182.680 nel 2023), dai contributi in conto esercizio, pari a euro 15.433 (euro 502.841 nel 2023), da recuperi spese diverse, pari a euro 3.218.742 (euro 1.239.478), oltre che dai ricavi e proventi diversi pari a euro 9.781.204 (euro 12.092.596). L'aumento del valore della produzione è riconducibile prevalentemente ai maggiori proventi derivanti dalle concessioni demaniali e dai ricavi e proventi diversi.

I costi della produzione presentano una dinamica in aumento rispetto al precedente esercizio di euro 14.272.670, passando da euro 42.435.552 nel 2023 a euro 56.708.222 nel 2024 (esclusa Irap per euro 549.468 e Ires per euro 4.507.648, classificate nella voce "imposte sul reddito", scorporate dalle altre imposte che sono comprese nei costi diversi di gestione).

I costi più rilevanti nel 2024 attengono ai servizi, pari a euro 8.991.611 (euro 7.853.193 nel 2023), agli oneri del personale diretti e riflessi per euro 8.961.356 (euro 8.073.030 nel 2023), agli ammortamenti e svalutazioni per euro 15.041.875 (euro 13.235.897 nel 2023), agli oneri diversi di gestione per euro 6.533.138 (euro 5.195.741 nel 2023). I proventi e oneri finanziari presentano un saldo negativo di euro -2.447.908, determinato da interessi e altri oneri finanziari (euro 2.921.924) al netto di altri proventi finanziari (euro 474.016).

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

Descrizione	2023	2024	Var. %
A Valore della produzione:	**60.859.469**	**82.017.783**	**34,77**
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.178.823	1.119.921	-5,00
2) Variazioni rimanenze di prodotti in corso	0	0	0
3) Variazioni lavori in corso su ordinazione	0	0	0
4) Incrementi immobilizzazioni lavori interni	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	59.680.647	80.897.861	35,55
a) Tasse portuali	*23.182.680*	*25.385.373*	*9,50*
b) Concessioni demaniali	*29.614.291*	*42.468.338*	*43,40*
c) Contributi c.to esercizio	*502.841*	*15.433*	*-96,93*
d) Recuperi oneri di personale	*19.056*	*28.771*	*50,98*
e) Recuperi spese diverse	*1.239.478*	*3.218.742*	*159,69*
f) Ricavi e proventi diversi	*5.122.300*	*9.781.204*	*90,95*
B Costi della produzione:	**42.435.552**	**56.708.222**	**33,63**
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	84.653	46.841	-44,67
7) Per servizi	7.853.193	8.991.611	14,50
8) Per godimento di beni di terzi	113.740	194.194	70,74
9) Per il personale:	8.073.030	8.961.356	11,00
a) salari e stipendi	*5.573.439*	*6.253.128*	*12,20*
b) oneri sociali	*1.530.716*	*1.670.298*	*9,12*
c) trattamento di fine rapporto	*434.313*	*455.219*	*4,81*
d) trattamento di quiescenza e simili	*0*	*0*	*0*
e) altri costi	*534.563*	*582.711*	*9,01*
10) Ammortamenti e svalutazioni:	13.235.897	15.041.875	13,64
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	*9.483.777*	*9.913.864*	*4,53*
b) amm.to immobilizzazioni materiali	*3.649.583*	*5.006.470*	*37,18*
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	*0*	*0*	*0*
d) svalutazione crediti attivo circolante	*102.537*	*121.541*	*18,53*
11) Variazioni rimanenze (+/-)	0	0	0
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0
13) Altri accantonamenti	7.879.297	16.939.207	114,98
14) Oneri diversi di gestione	5.195.741	6.533.138	25,74
DIFFERENZA A-B	18.423.917	25.309.561	37,37
C Proventi ed oneri finanziari	**-3.191.336**	**-2.447.908**	**-23,30**
15) Proventi da partecipazioni (+)	0	0	0
a) da controllate	*0*	*0*	*0*
b) da collegate	*0*	*0*	*0*
c) da altri	*0*	*0*	*0*
16) Altri proventi finanziari (+)	7.421	474.016	6287,49
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	*0*	*0*	*0*
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	*0*	*0*	*0*
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	*0*	*0*	*0*
d) proventi diversi dai precedenti	*7.421*	*474.016*	*6287,49*
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	-3.198.757	-2.921.924	-8,65
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)	0	0	0
D Rettifiche di valore di attività finanziarie			
18) Rivalutazioni (+)	0	0	0
19) Svalutazioni (-)	0	0	0
E Proventi ed oneri straordinari (+/-)	**5.620.422**	**2.958.504**	**-47,36**
20) Proventi da alienazioni con separata indicazione plusvalenza non iscrivibile al n. 5	5.676.638	3.041.849	-46,41
a) alienazioni i cui ricavi non iscrivibili al n. 5	*0*	*0*	*0*
21) Oneri straordinari con separata indic.ne minusvalenze da alienazioni i cui effetti contab. non sono iscrivibili al n. 14	-1.349.874	-1.345.629	-0,31
22) Sopravv. attive e insuss. passivo/gest. residui	2.293.547	1.500.307	-34,59
23) Sopravv. passive e insuss. dell'attivo/gest, residui	-999.889	-238.023	-76,20
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**20.853.004**	**25.820.156**	**23,82**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	-4.663.112	-5.057.116	8,45
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	**16.189.892**	**20.763.040**	**28,25**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

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

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

Descrizione	2023	2024	Var.%
A Valore della produzione:	**67.829.765**	**86.321.915**	**27,26**
1) Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.178.823	1.119.921	-5,00
2) Variazioni delle rimanenze di prodotti in corso	0	0	0
3) Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0
4) Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	0	0	0
5) Altri ricavi e proventi	66.650.942	85.201.994	27,83
a) tasse portuali	*23.182.680*	*25.385.373*	*9,50*
b) concessioni demaniali	*29.614.291*	*42.468.338*	*43,40*
c) contributi in conto esercizio	*502.841*	*15.433*	*-96,93*
d) recuperi oneri di personale	*19.056*	*28.771*	*50,98*
e) recuperi spese diverse	*1.239.478*	*3.218.742*	*159,69*
f) ricavi e proventi diversi	***12.092.596***	*14.085.337*	16,48
B Costi della produzione:	**43.785.426**	**58.053.851**	**32,59**
6) Per materie prime, sussidiarie, di consumo	84.653	46.841	-44,67
7) Per Servizi	7.853.193	8.991.611	14,50
8) Per Godimento di beni di terzi	113.740	194.194	70,74
9) Per Il personale:	8.073.030	8.961.356	11,00
a) salari e stipendi	*5.573.439*	*6.253.128*	*12,20*
b) oneri sociali	*1.530.716*	*1.670.298*	*9,12*
c) trattamento di fine rapporto	*434.313*	*455.219*	*4,81*
d) trattamento di quiescenza e simili	*0*	*0*	*0*
e) altri costi	*534.563*	*582.711*	*9,01*
10) Ammortamenti e svalutazioni:	13.235.897	15.041.875	13,64
a) amm.to immobilizzazioni immateriali	*9.483.777*	*9.913.864*	*4,53*
b) amm.to immobilizzazioni materiali	*3.649.583*	*5.006.470*	*37,18*
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	*0*	*0*	*0*
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante	*102.537*	*121.541*	*18,53*
11) Variazioni rimanenze (+/-)	0	0	0
12) Accantonamenti per rischi	0	0	0
13) Altri accantonamenti	7.879.297	16.939.207	114,98
14) Oneri diversi di gestione	6.545.615	7.878.767	20,37
DIFFERENZA A-B	**24.044.339**	**28.268.064**	**17,57**
C Proventi ed oneri finanziari	**-3.191.336**	**-2.447.908**	**-23,30**
15) Proventi da partecipazioni (+)	0	0	0
a) da controllate	*0*	*0*	*0*
b) da collegate	*0*	*0*	*0*
c) da altri	*0*	*0*	*0*
16) Altri proventi finanziari (+)	7.421	474.016	6287,49
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni	*0*	*0*	*0*
b) da titoli immobilizzati non partecipazioni	*0*	*0*	*0*
c) da titoli iscritti nell'attivo circolante	*0*	*0*	*0*
d) proventi diversi dai precedenti	*7.421*	*474.016*	*6287,49*
17) Interessi e altri oneri finanziari (-)	3.198.757	2.921.924	-8,65
17-bis) Utili e perdite su cambi (+/-)	0	0	0
D Rettifiche di valore di attività/passività finanziarie	**0**	**0**	0
18) Rivalutazioni (+)	0	0	0
19) Svalutazioni (-)	0	0	0
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	**20.853.004**	**25.820.156**	**23,82**
22) Imposte sul reddito dell'esercizio (-)	4.663.112	5.057.116	8,45
23) UTILE DELL'ESERCIZIO	**16.189.892**	**20.763.040**	**28,25**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

10.5 Stato patrimoniale

La tabella che segue espone i dati dello stato patrimoniale al 31 dicembre 2024 posti a raffronto con quelli riferiti all'esercizio precedente.

Tabella 30 – Stato patrimoniale attività

ATTIVITA'	2023	2024	Var.%
IMMOBILIZZAZIONI			
I. Immobilizzazioni immateriali			
1) Costi d'impianto e di ampliamento	0	0	0
2) Costi di ricerca, di sviluppo e di pubblicità	0	0	0
3) Diritti di brevetto industriale e diritti di		0	
utilizzazione delle opere di ingegno	0	0	0
4) Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	0	0	0
5) Avviamento	0		0
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	42.460.861	45.248.672	6,57
7) Manutenzioni straordinarie e migliorie su beni di terzi	0		0
8) Altre	29.594.422	28.825.865	-2,60
Totale	**72.055.283**	**74.074.537**	**2,80**
II. Immobilizzazioni materiali			
1) Terreni e fabbricati	126.763.214	184.018.390	45,17
2) Impianti e macchinari	5.372.931	9.449.379	75,87
3) Attrezzature industriali e commerciali	9.338	6.583	-29,50
4) Automezzi e motomezzi	3.364	27.625	721,20
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	505.596.956	500.305.586	-1,05
6) Diritti reali di godimento	0	0	0
7) Altri beni	164.508	148.220	-9,90
Totale	**637.910.312**	**693.955.782**	**8,79**
III. Immobilizzazioni finanziarie			
1) Partecipazioni in:			
a) imprese controllate	115.269.510	116.385.123	0,97
b) imprese collegate	0	0	0
c) imprese controllanti	0	0	0
d) altre imprese	170.181	0	-100
e) altri enti	0	0	0
2) Crediti			0
a) verso imprese controllate	117.000	117.000	0
b) verso imprese collegate	0	0	0
c) verso lo Stato e altri soggetti pubblici	0	0	0
d) verso altri	3.529.257	3.842.517	8,88
3) Altri titoli	0	0	0
4) Crediti finanziari diversi	0	0	0
Totale	**119.085.948**	**120.344.639**	**1,06**
Totale immobilizzazioni (B)	**829.051.544**	**888.374.958**	**7,16**

(*Segue*)

(*Segue Tabella 30*))

ATTIVO CIRCOLANTE			
I. Rimanenze			
1) Materie prime, sussidiarie e di consumo	0	0	0
2) Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3) Lavori in corso	0	0	0
4) Prodotti finiti e merci	0	0	0
5) Acconti	0	0	0
Totale	**0**	**0**	**0**
II. Residui attivi			
1) Crediti verso utenti, clienti ecc.	17.230.639	20.027.205	16,23
2) Crediti verso iscritti, soci e terzi	0	0	0
3) Crediti verso imprese controllate e collegate	240.250	370.620	54,26
4) Crediti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	0	0	0
4-bis) Crediti tributari	0	0	0
5) Crediti verso altri	447.460.403	448.320.843	0,19
Totale	**464.931.292**	**468.718.669**	**0,81**
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1) Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2) Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
3) Altre partecipazioni	0	0	0
4) Altri titoli	0	0	0
Totale	**0**	**0**	**0**
IV. Disponibilità liquide			
1) Depositi bancari e postali	201.438.713	178.961.016	-11,16
2) Assegni	0	0	0
3) Denaro e valori in cassa	0	0	0
4) C/C contabilità speciale tesoreria	0	0	0
Totale	**201.438.713**	**178.961.016**	**-11,16**
Totale attivo circolante (C)	**666.370.004**	**647.679.685**	**-2,80**
RATEI E RISCONTI			
1) Ratei attivi	0	0	0
2) Risconti attivi	0	0	0
Totale ratei e risconti (D)	**0**	**0**	**0**
Totale attivo	**1.495.421.548**	**1.536.054.643**	**2,72**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

Tabella 31 – Stato patrimoniale passività

PASSIVITA'	2023	2024	Var.%
A) PATRIMONIO NETTO			
I. Fondo di dotazione	238.174.276	253.452.967	6,41
II. Riserve obbligatorie e derivanti da leggi	0	0	0
III. Riserve di rivalutazione	0	0	0
IV. Contributi a fondo perduto	0	0	0
V. Contributi per ripiano disavanzi	0	0	0
VI. Riserve statutarie	0	0	0
VII. Altre riserve distintamente indicate	0	0	0
VIII. Avanzo (Disavanzo) economico esercizi precedenti	15.278.690	16.189.892	5,96
IX. Avanzo (Disavanzo) economico dell'esercizio	16.189.892	20.763.040	28,25
Totale Patrimonio netto (A)	**269.642.859**	**290.405.899**	**7,70**
B) CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE			
1) Per contributi a destinazione vincolata	0	0	0
2) Per contributi indistinti per la gestione	0	0	0
3) Per contributi in natura	0	0	0
Totale contributi in conto capitale (B)	**0**	**0**	**0**
C) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1) Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	0		0
2) Per imposte	0		0
3) Per altri rischi ed oneri futuri	18.108.442	24.553.662	35,59
4) Altri	0	0	0
Totale Fondi rischi ed oneri futuri (C)	**18.108.442**	**24.553.662**	**35,59**
D) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO (D)	**3.207.238**	**3.469.521**	**8,18**
E) RESIDUI PASSIVI, con separata indicazione, per ciascuna voce degli importi esigibili oltre l'esercizio successivo			
1) Obbligazioni	0	0	0
2) Verso banche	63.456.581	55.000.973	-13,33
3) Verso altri finanziatori	0	0	0
4) Acconti	17.387	43.500	150,19
5) Debiti verso fornitori	2.681.774	3.838.104	43,12
6) Rappresentati da titoli di credito	0	0	0
7) Verso imprese controllate, collegate e controllanti	306.959	66.396	-78,37
8) Debiti tributari	442.978	657.607	48,45
9) Debiti verso istituti di previdenza e sicurezza sociale	230.661	270.492	17,27
10) Debiti verso iscritti, soci e terzi per prestazioni dovute	0	0	0
11) Debiti verso lo Stato ed altri soggetti pubblici	0	0	0
12) Debiti diversi	564.440.207	569.363.882	0,87
Totale Debiti (E)	**631.576.546**	**629.240.955**	**-0,37**
F) RATEI E RISCONTI			
1) Ratei passivi	0	0	0
2) Risconti passivi	572.886.464	588.384.607	2,71
3) Aggio su prestiti	0	0	0
4) Riserve tecniche	0	0	0
Totale ratei e risconti (F)	**572.886.464**	**588.384.607**	**2,71**
Totale passivo e netto	**1.495.421.548**	**1.536.054.643**	**2,72**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: Rendiconto AdSP

I dati esposti evidenziano l'incremento dell'attivo che passa da 1,49 mld a 1,54 mld nel 2024, principalmente riferito all'aumento delle immobilizzazioni materiali esposte nella tabella, che

registrano il valore netto complessivo di euro 693.955.782 (euro 637.910.312 nel 2023).

L'attivo circolante passa da circa 666 mln a circa 648 mln. Le disponibilità liquide sono costituite da depositi bancari e postali per circa 178,9 mln, in diminuzione rispetto al 2023 (201 mln).

Il patrimonio netto, che ammonta a euro 290.405.899 e che si presenta in crescita, rispetto al 2023, in misura corrispondente al risultato di esercizio evidenziato dal conto economico di euro 20.763.040, è composto dalla dotazione patrimoniale di euro 253.452.967 (euro 238.174.276 nel 2023), da utili portati a nuovo per euro 16.189.892 (euro 15.278.690 nel 2023) e dall'utile d'esercizio per euro 20.763.040 (euro 16.189.892 nel 2023).

Il fondo rischi ed oneri evidenzia un accantonamento pari a euro 24.553.662 (euro 18.108.442 nel 2023), che comprende, tra l'altro, accantonamenti dovuti a rischi di soccombenza (per euro 2.846.929,48), per cause prevalentemente derivanti da esposizione all'amianto; oneri futuri da potenziale restituzione incassi da concessionari (euro 207.549); oneri *ex* art. 17, c. 15 *bis* l n. 84 del 94 (euro 100.000), euro 4.500.000 pari alla quota 2024-2026 della riduzione dei canoni demaniali da riconoscere al gestore del *terminal* passeggeri disposta dal decreto presidenziale n. 1056 del 21 gennaio 2024 ed accantonamento di euro 9.284.729 per potenziale restituzione dell'aumento delle tariffe unitarie dei canoni demaniali applicato agli esercizi 2023-2025.

I debiti si presentano complessivamente in diminuzione, passando nel biennio da circa 632 mln a circa 629 mln. Si registra la diminuzione dei debiti verso banche, da circa 63 mln a circa 55 mln nel 2024 e dei debiti verso imprese controllate, collegate e controllanti, da 307 mila a 66 mila. Aumentano invece i debiti verso fornitori, che passano da 2,7 mln a 3,8 mln, i debiti tributari, da 443 mila a 658 mila e i debiti diversi, da 564 mln a 569 mln.

I risconti passivi pari a 588 mln (573 mln nel 2023) sono relativi a canoni demaniali fatturati nel 2024 e negli anni precedenti, ma di competenza degli esercizi successivi per euro 1.262.774 e alla quota relativa agli esercizi successivi dei contributi in conto capitale a finanziamento di immobilizzazioni materiali ed immateriali, per euro 587.121.833. Tale significativo valore è conseguente all'applicazione del metodo indiretto di rilevazione dei contributi pubblici[47].

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

11. CONTO ECONOMICO E STATO PATRIMONIALE CONSOLIDATO DELL'ADSP

L'AdSP ha redatto per il quarto anno il bilancio consolidato, come previsto dall'art. 5, cc. 14, 73 e 69, del d.p.r. del 27 febbraio 2003, n. 97, dando conto della complessiva situazione finanziaria e patrimoniale dell'Ente e delle società partecipate. Nella redazione del consolidato l'Ente ha dichiarato di aver tenuto conto dei principi dettati dalla l. 31 dicembre 2009, n. 196, nonché del disposto dell'articolo 31 del d.lgs. 9 aprile 1991, n. 127 e dell'Oic n. 17. Il perimetro di consolidamento – nella specie con formula integrale trattandosi di società interamente partecipate o controllate con rilevanti quote di partecipazione riguarda le società: *APV Investimenti Spa* (partecipazione diretta 100 per cento); - *Venice Newport Container and Logistics S.p.A.* (partecipazione diretta 100 per cento); - *Consorzio Formazione Logistica Intermodale–CFLI* (partecipazione diretta 98,57 per cento); - *Esercizio Raccordi Ferroviari Spa – ERF* (partecipazione diretta 18,17 per cento, indiretta 59,98 per cento). Le seguenti tabelle evidenziano i prospetti di conto economico e di stato patrimoniale consolidati relativi agli esercizi 2023 e 2024.

Tabella 32 - Conto economico consolidato AdSP

Raggr.	Descrizione	2023	2024
A	Valore della produzione	78.138.286	97.168.828
B	Costi della produzione	53.433.002	67.943.451
C	Proventi ed oneri finanziari	-3.076.589	-2.166.650
D	Rettifiche di valore di attività e passività finanziarie	0	0
	RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE (A-B+C+D)	21.628.695	27.058.727
	Imposte sul reddito dell'esercizio	-4.845.063	-5.535.139
	UTILE DELL'ESERCIZIO	**16.783.632**	**21.523.588**

Fonte: dati AdSP

Tabella 33 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Attivo

Raggr.		Descrizione	2023	2024
A		**Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti**	**0**	**0**
B		**Immobilizzazioni**	**837.154.182**	**895.419.534**
	I	Immobilizzazioni immateriali	74.138.495	76.215.100
	II	Immobilizzazioni materiali	756.809.539	812.734.869
	III	Immobilizzazioni finanziarie	6.206.148	6.469.566
C		**Attivo circolante**	**681.347.095**	**664.101.590**
	I	Rimanenze	345.137	364.191
	II	Crediti	468.540.131	471.898.040
	III	Attività finanziarie non imm.ri	1.416.105	1.909.593
	IV	Disponibilità	211.045.722	189.929.765
D		**Ratei e sconti**	**636.298**	**789.283**
		TOTALE ATTIVO	**1.519.137.575**	**1.560.310.407**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti
Fonte: dati AdSP

Tabella 34 – Stato patrimoniale consolidato AdSP – Passivo

Raggr.	Descrizione		2023	2024
A		Patrimonio netto	282.355.022	302.933.178
	I	Capitale dotazione patrimoniale	238.174.276	253.452.967
	II	Riserva sovraprezzo azioni	-	
	III	Riserva di rivalutazione	-	
	IV	Riserva legale	-	
	V	Riserve statutarie	-	
	VI	Altre riserve, distintamente indicate	-	
	VII	Riserva per op. copertura flussi finanziari attesi	-	
	VIII	Utili (Perdite) portati a nuovo	15.278.690	16.189.892
		Capitale e riserve di terzi	989.769	4.661
		Riserva di consolidamento	11.128.654	11.762.070
		Utili Gruppo	16.780.945	21.524.671
		Utili di terzi	2.688	-1.082
B		Fondi per rischi ed oneri	23.906.480	30.331.200
C		Trattamento di fine rapporto	5.761.371	6.080.692
D		Debiti	633.756.820	632.343.250
E		Ratei e risconti	573.357.883	588.622.087
		TOTALE PASSIVO	**1.519.137.575**	**1.560.310.407**

Eventuali squadrature dipendono da arrotondamenti.
Fonte: dati AdSP

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

Tabella 35 – Stato patrimoniale consolidato AdSP. Dettaglio composizione e rettifiche della voce debiti

d) DEBITI	Valore al 31/12/2024	RETTIFICHE	Valore da bilancio consolidato
ADSP	629.240.955	-167.366	629.073.589
ERF spa	996.753	-29.807	966.946
APV Investimenti spa	1.478.794	-327.182	1.151.612
Venice New Port Container ad Logistics spa	600.382	-13.975	586.407
CFLI	536.909	-400	536.509
CTC	145.187	-117.000	28.187
TOTALE	**632.998.980**	**-655.730**	**632.343.250**

Fonte: dati AdSP

Il bilancio consolidato mostra il significativo incremento del risultato di esercizio con un andamento che si conferma in crescita (utile del 2022 euro 15.581.326, del 2023 euro 16.783.632 e, nell'esercizio in esame, di euro 21.523.588), permanendo sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

12. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

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

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

Il Collegio dei revisori dei conti in carica per l'esercizio in esame, composto da tre membri effettivi e due supplenti è stato nominato con decreto Mims n. 427 del 28 ottobre 2021 a decorrere dal 15 novembre 2021. Con decreto Mit n. 37 del 27 febbraio 2026 è stato nominato, a decorrere dalla stessa data e per la durata di un quadriennio, il Collegio dei revisori dei conti.

Al vertice amministrativo della Segreteria tecnico - operativa è posto il Segretario generale, nominato dal Comitato di gestione, su proposta del Presidente con delibera n. 10 del 10 settembre 2021 per il quadriennio 2021-2025. Nelle more della nomina del nuovo Segretario

generale la gestione amministrativa della Segreteria generale è stata attribuita con decreto del Presidente in data 5 dicembre 2025 al direttore gestione e sviluppo risorse umane. Con deliberazione del Cdg n. 1 del 10 febbraio 2026 e successivo decreto presidenziale del 23 febbraio 2025 è stato nominato il Segretario generale con decorrenza 23 febbraio 2026.

La dotazione organica, adottata con delibera Cdg n. 10 del 24 aprile 2024 e approvata dal Mit con nota del 30 aprile 2024, prevede 6 dirigenti, 32 quadri e 66 impiegati. Al 31 dicembre 2024 risultano in servizio 96 unità (5 dirigenti, 24 quadri e 67 impiegati), oltre al Segretario generale.

L'Ente ha pubblicato il Piano integrato di attività e organizzazione (Piao) 2022-2024, annualità 2023 di cui alla delibera del Cdg n. 5 del 27 aprile 2023. Con delibere del Comitato di gestione n. 7 del 24 aprile 2024 è stato adottato l'aggiornamento del Piao 2022-2024 per l'anno 2024 e, con successiva delibera n. 7 del 24 aprile 2025, il Piao 2025-2027, annualità 2025. L'assetto funzionale prevede la struttura di *staff* del Presidente e del Segretario generale e sei articolazioni di *line*.

La spesa per il personale, che ammonta a euro 8.505.626 (euro 7.642.131 nel 2023) presenta, nell'esercizio in esame, una dinamica in aumento rispetto all'esercizio precedente (di euro 863.495) e un costo medio unitario di euro 78.221 (euro 69.078 nel 2023).

La relazione sulla *performance* 2024 è stata approvata con decreto del Presidente n. 1284 del 20 marzo 2025 e validata dall'Oiv in data 21 marzo 2025.

Con riferimento a quanto previsto dall'Accordo di II livello, recepito con delibera del Cdg n. 15 del 30 novembre 2023, secondo cui nel mese successivo alla verifica *intermedia* degli obiettivi è riconosciuto al personale dipendente il valore indicato nell'ambito di apposita tabella e che tale importo viene poi dedotto dall'importo premiale spettante collegato alla valutazione finale erogato nel mese di marzo 2025, si richiamano le osservazioni già svolte da questa Corte sul punto, tenuto conto che il sistema di misurazione delineato dal d.lgs. n. 150 del 2009 vieta la distribuzione di premi in assenza delle verifiche prescritte dall'art. 14, c. 6, secondo cui la validazione della Relazione sulla *performance* è condizione inderogabile per l'accesso agli strumenti per premiare il merito, non apparendo pertanto corretta l'erogazione dei premi in anticipazione rispetto alla prescritta verifica in ordine al raggiungimento degli obiettivi.

Il Collegio dei revisori ha certificato il rispetto da parte dell'Ente nell'esercizio considerato dei limiti di spesa prescritti ed effettuato i versamenti dovuti al bilancio dello Stato.

L'Autorità dispone solo di atti di pianificazione molto risalenti e preesistenti alla riforma del

2016 e cioè il Piano regolatore dei porti di Venezia (del 1965) e quello di Chioggia (del 1981). Non risulta a tutt'oggi completato l'*iter* di adozione del Documento di programmazione strategica di sistema. L'AdSP ha riferito che il Dpss è stato redatto nel dicembre 2024 e che nel 2025 l'Ente ha ritenuto opportuno attendere l'insediamento della nuova *governance* in considerazione dell'imminente scadenza del mandato presidenziale. Secondo le precisazioni dell'Autorità la nuova *Governance* si è quindi prontamente attivata per verificare e aggiornare i contenuti del Dpss, provvedendo a sottoporre nuovamente il documento alle istituzioni territoriali di riferimento e che all'esito di tali ulteriori incontri sarà possibile avviare formalmente l'*iter* per adozione e approvazione del documento convocando quindi la conferenza dei servizi nel corso dei mesi estivi del 2026 per poi procedere, a seguito della relativa approvazione ad avviare i lavori per la redazione dei piani regolatori portuali.

Già nei precedenti referti questa Corte ha sottolineato i ritardi registrati nell'adozione del documento strategico determinante per la definizione dei necessari obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale Mare adriatico settentrionale.

In relazione a tale persistente criticità la Sezione evidenzia la necessità di giungere alla pronta definizione dell'*iter* con l'adozione del documento di programmazione di rilevanza strategica.

Con delibera del Cdg n. 16 del 9 dicembre 2021 è stato approvato il Pot 2022 – 2024, il cui primo aggiornamento annuale è stato approvato con delibera n. 14 del 30 dicembre 2022 e, il secondo aggiornamento, con delibera n. 3 del 10 gennaio 2024. Con delibera del n. 2 del 10 febbraio 2026 è stato approvato il Piano operativo triennale 2026-2028. Il Pot contiene numerosi importanti obiettivi, in larga misura già presenti nel precedente Piano, in parte finanziati con fondi PNRR e PNC. Tra questi l'adeguamento del canale Malamocco Marghera, il nuovo *terminal container* Montesyndial, opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina, il nuovo ponte ferroviario sul canale industriale ovest, l'accessibilità al porto commerciale di Marghera, adeguamenti ferroviari e stradali, piattaforma intermodale.

Con riferimento allo stato di attuazione degli interventi rientranti nel PNRR e nel PNC, all'esito dell'ottavo monitoraggio svolto da questa Corte ai sensi dell'art. 7, c. 7, del d.l. n. 77 del 31 maggio 2021, convertito, con modificazioni, dalla l. 29 luglio 2021, n. 108, alla data del 31 dicembre 2025 risulta che le somme ricevute dall'Autorità a valere del PNRR, PNC e altre fonti ammontano, rispettivamente, a euro 3.456.887, 136.375.655 e 20.500.000 e dunque a complessivi

euro 160.332.542 e che, a fronte di tale rilevante importo, sono stati effettuati pagamenti per euro 114.700.376. Questa Corte rappresenta al riguardo l'esigenza di assicurare il celere avanzamento procedurale e finanziario delle opere, in linea con le tempistiche e gli obiettivi scanditi dal programma di realizzazione degli interventi e dalle relative scadenze, tenuto conto dell'ingente volume dei finanziamenti legati anche all'attuazione del PNRR, come pure posto in rilievo dall'organo di controllo interno, in relazione alla consistenza dei residui passivi correlati ad investimenti in itinere.

I servizi di interesse generale per i porti di Venezia e Chioggia sono stati individuati ai sensi dell'art. 6 c. 4 lett. c) della l. 84 del 1994 dall'AdSP MAS con decreto del Presidente n. 939 del 12 giugno 2023. Tra questi risulta la fornitura idrica alle navi in porto e in rada, ai concessionari e agli utenti portuali, gestione della rete idrica e relative manutenzioni. La particolare situazione del Servizio integrato di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia, ha già oggetto di analisi nei precedenti referti ai quali si rinvia per esigenze di sintesi. Dal 1° gennaio 2024 il Gestore unico del servizio idrico integrato per l'Ato laguna di Venezia (medesima società affidataria del servizio di fornitura di acqua all'utenza portuale dell'AdSP fino al 31 dicembre 2023) gestisce il servizio integrato anche negli ambiti dei porti gestiti dall'AdSP considerato l'art. 172, c. 2, del d.lgs. n. 152 del 2006. Per quanto attiene alla concessione Stazioni marittime passeggeri l'Ente ha riferito che con decreto del 29 luglio 2024, ai sensi dell'art. 1, c. 5, del d.l. n. 103 del 2021, è stata disposta la "riparametrazione temporale della vigente concessione dal termine di scadenza al 31 maggio 2026 al 31 maggio 2036" in relazione alla quale la Sezione si riserva di svolgere approfondimenti nell'ambito del prossimo referto.

Le opere di grande infrastrutturazione vedono l'Autorità titolare di interventi pluriennali per oltre 336 mln; di questi sono stati impegnati nell'anno in esame euro 73.772.081 (euro 144.095.410 nel 2023)**.**

Con riferimento all'intervento di riordino e riassetto dell'area *ex Alumix-Sava-Fusina* della zona industriale di Marghera attraverso la realizzazione di un *terminal* destinato al traffico Ro-Ro Ro-Pax, la cui esecuzione è stata affidata alla concessionaria *Venice Ro-Port MoS S.c.p.a.,* permangono tutte le criticità segnalate nei precedenti referti con riguardo al mancato raggiungimento della piena operatività del *Terminal* a causa dei ritardi nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti, alle conseguenti ricadute sull'avvio della gestione

affidata alla concessionaria e sul pagamento dei canoni convenuti.

Per quanto riguarda il lavoro portuale temporaneo nel porto di Venezia, all'esito delle successive proroghe di cui si è riferito nel precedente referto, l'Ente ha riferito che, con ordinanza n. 116 del 2025, ha proceduto all'affidamento del servizio per la fornitura di manodopera temporanea presso il Porto di Venezia a seguito di bando di gara ad evidenza pubblica europea e che è in corso il bando ad evidenza pubblica europea per il servizio presso il Porto di Chioggia. L'unificazione degli scali di Venezia e Chioggia, nelle intenzioni dell'Ente secondo quanto comunicato in occasione dello scorso referto, consentirebbe effettivamente di realizzare economie di gestione per l'efficiente erogazione di un servizio strategico per l'operatività e la competitività dello scalo.

Nel corso dell'esercizio in esame, gli scali del sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale presentano una crescita di circa il 3,7 per cento rispetto all'anno precedente, movimentando complessivamente quasi 25 mln di tonnellate (+900mila tonnellate circa).

La composizione dei traffici mostra il seguente andamento in crescita: 66,7 per cento il comparto commerciale (65,5 per cento nel 2023), 24,5 per cento quello petrolifero (23 per cento nel 2023). Il comparto industriale presenta la seguente dinamica in riduzione: 8,9 per cento (11,5 per cento nel 2023).

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel corso dell'esercizio in considerazione, si registra una dinamica in diminuzione con una movimentazione di 700 mila passeggeri (quasi 715 mila del 2023). Le "crociere" mostrano un incremento del 6,5 per cento (pari a circa +37 mila unità), mentre i "traghetti" presentano un calo dei passeggeri trasportati del -31,3 per cento (pari a circa -28 mila unità). Segna un andamento in calo anche la componente "navi veloci" con una flessione di circa -33,3 per cento, pari a circa 22 mila unità.

Questa Sezione ha dato atto nel precedente referto delle azioni intraprese per l'unificazione del demanio marittimo in capo all'AdSP, al fine di superare le criticità legate tra l'altro alla permanenza di alcuni compendi immobiliari in capo alla CCIAA, proprietaria di Aspo. All'esito di approfondimento istruttorio l'Ente ha comunicato che si è conclusa la procedura di accertamento dei requisiti di demanialità dei fabbricati, in attuazione delle determinazioni assunte dalla Conferenza di servizi del 16 novembre 2021, avente ad oggetto la definizione delle modalità di subentro di AdSP MAS nella gestione del porto di Chioggia, in relazione ai fabbricati portuali ricadenti nell'ambito portuale Val da Rio, di cui al verbale approvato con

decreto del 23 maggio 2019 intestati alla CCIAA ed in uso ad Aspo. Nelle more dell'iscrizione da parte dell'Agenzia del Demanio e di volturazione di tutti i fabbricati oggetto della procedura di accertamento, questi, dalla data di sottoscrizione dei verbali, sono gestiti dall'AdSP MAS che ha provveduto, per la regolarizzazione di tutte le occupazioni insistenti negli stessi fabbricati, al rilascio dei rispettivi titoli concessori.

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

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

Nel periodo in esame gli accertamenti per canoni da concessioni demaniali risultano in aumento, attestandosi a 41,12 mln (30,81 mln nel 2023). L'aumento interessa anche le riscossioni, che si attestano a 24,30 mln (20,72 mln nel 2023), pur permanendo l'ancora notevole disallineamento rispetto alle entrate spettanti e a quelle accertate. I canoni demaniali rappresentano il 57,15 per cento delle entrate correnti e ne risultano la principale voce, precedendo le tasse portuali e di ancoraggio, i proventi per autorizzazioni di impresa.

In tema di assetto societario, l'AdSP con i decreti n. 1251 del 31 dicembre 2024 e n. 1495 dell'11 dicembre 2025, ha adottato i provvedimenti di revisione periodica *ex* art. 20 del d.lgs. del 19 agosto 2016, n. 175 contenenti la situazione delle partecipazioni detenute, rispettivamente, al 31 dicembre 2023 e al 31 dicembre 2024. Alla data del 31 dicembre 2024 risultano detenute le partecipazioni indicate nel precedente piano di revisione periodica.

In ordine alla partecipazione dell'Ente nella società Esercizio Raccordi Ferroviari Spa, il rendiconto generale mostra, alla data del 31 dicembre 2024, la partecipazione diretta al capitale sociale del 40,02 per cento e indiretta, tramite APV Investimenti Spa, del 59,98 per cento. In sede di riscontro istruttorio l'Ente ha riferito che i dati risultano erroneamente indicati nel rendiconto 2024 ed ha confermato le risultanze del decreto di revisione delle partecipazioni del dicembre 2025, che mostrano la partecipazione diretta dell'AdSP nella misura del 39,60 e indiretta, tramite APV investimenti Spa, del 60,40 per cento.

Nel 2024 è stata avviata e conclusa l'operazione per l'acquisizione del 100 per cento della partecipazione al fine di procedere con l'affidamento *in house* del servizio di interesse generale

di "*manovra ferroviaria in ambito portuale*" a partire dall'esercizio 2025. Con delibera del Cdg 18 dicembre 2024, n. 21 l'AdSP ha disposto l'affidamento in *house*, per la durata di 5 anni alla società ERF Spa, del servizio di interesse generale di manovra ferroviaria nel comprensorio ferroviario di Venezia Marghera scalo. L'Ente ha riferito che l'Assemblea del 23 dicembre 2024 ha approvato modifiche dello per adeguare l'assetto organizzativo della società alle disposizioni recate dall'art. 16 TUSP ai fini della qualificazione quale soggetto *in house*.

Nel decreto presidenziale in data 11 dicembre 2025, n. 1495 di revisione periodica delle partecipazioni societarie detenute al 31 dicembre 2024, sul sito istituzionale e nel rendiconto relativo all'esercizio finanziario 2025 oggetto del prossimo referto viene indicata la partecipazione totalitaria del 100 per cento dell'AdSP Mas nella società *in house* Esercizio raccordi ferroviari Spa secondo la riferita ripartizione (quota diretta AdSP del 39,60 per cento e indiretta, tramite l'*in house* APV investimenti spa, del 60,40 per cento).

Nel 2024 il bilancio della società si è chiuso con un utile di euro 15.293 (euro 52.020 nel 2023).

Passando ai dati contabili dell'AdSP, il rendiconto generale 2024 è stato approvato, previo parere favorevole del collegio dei revisori dei conti del 15 aprile 2025, con delibera del Cdg n. 5 del 24 aprile 2025 e successivamente dal Mit, previo parere favorevole del Mef, il 12 settembre 2025.

La gestione 2024 si è conclusa con un avanzo finanziario di competenza di euro 54.939.697 (64.848.847 nel 2023), dato dalla differenza tra accertamenti euro 194.505.925 (euro 256.564.190 nel 2023) e impegni euro 139.566.229 (euro 191.715.344 nel 2023).

Il risultato di amministrazione ammonta a euro 158.827.374 (euro 101.105.756 nel 2023), dato dalla somma del risultato di competenza (euro 54.939.697), dall'avanzo di amministrazione dell'esercizio precedente (euro 101.105.756) e dal saldo positivo nella variazione dei residui (euro 2.781.922).

Con delibera del 24 aprile 2025 n. 4, il Cdg ha approvato, previo parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti ai sensi dell'art. 43, c. 4, del Rac la diminuzione dei residui attivi per euro 3.527.914 e dei residui passivi per 6.309.836.

Le entrate complessivamente accertate per l'anno 2024 ammontano a euro 194.505.925 (euro 256.564.190 nel 2023). Le uscite complessivamente impegnate ammontano a euro 139.566.229 (euro 191.715.344 nel 2023).

Le spese in conto capitale impegnate nel 2024 ammontano a euro 87.719.594, di cui euro

73.772.081 per investimenti *in itinere* in beni di uso durevole ed opere immobiliari e si presentano un andamento in diminuzione (euro 144.095.410 nel 2023).

L'avanzo di amministrazione ammonta a euro 158.827.374, con una variazione positiva di 57,7 mln rispetto all'avanzo di amministrazione registrato al 31 dicembre 2023 di euro 101.105.756. Detto risultato deriva dall'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (euro 101.105.756) e dal saldo positivo di competenza di euro 54.939.697 (saldo finale di euro 101.400.565), a cui si va ad aggiungere il saldo positivo delle variazioni dei residui di 2.781.922 euro.

I residui attivi al 31 dicembre 2024 ammontano a complessivi euro 550.775.809,34 mostrando l'incremento di euro 83.618.634 rispetto a quelli iniziali registrati al 31 dicembre 2023 (euro 467.157.175), di cui euro 126.576.776,12 derivanti dalla gestione di competenza ed euro 424.199.033,22 dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

Il totale dei residui passivi al 31 dicembre 2024 ammonta a euro 570.909.451,19, in aumento di euro 3.419.319 rispetto a quelli iniziali (euro 567.490.132,02). Di questi euro 91.264.976,04 derivano dalla gestione di competenza ed euro 479.645.381,56 dalla gestione dei residui degli anni precedenti.

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

L'utile di esercizio ammonta a euro 20.763.040, in aumento di euro 4.573.148 rispetto all'esercizio precedente (euro 16.189.892 nel 2023).

Il valore della produzione ammonta complessivamente a euro 82.017.783 e presenta l'incremento di euro 21.158.314 rispetto al dato del 2023 (euro 60.859.469).

I costi della produzione ammontano a euro 56.708.222 (euro 42.435.552 nel 2023) e presentano pertanto un aumento rispetto al precedente esercizio di euro 14.268.425.

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

Il patrimonio netto, che ammonta a euro 290.405.899 (euro 269.642.859 nel 2023) si presenta in crescita, rispetto al 2023, in misura corrispondente al risultato di esercizio evidenziato dal conto economico di euro 20.763.040 ed è composto dalla dotazione patrimoniale di euro 253.452.967 (euro 238.174.276 nel 2023), da utili portati a nuovo per euro 16.189.892 (euro 15.278.690 nel 2023) e dall'utile d'esercizio per euro 20.763.040 (euro 16.189.892 nel 2023).

Il bilancio consolidato dà evidenza della complessiva situazione finanziaria e patrimoniale dell'Ente e delle società partecipate ed espone un significativo incremento del risultato di esercizio, pari a euro 21.523.588, mostrando un andamento che si conferma in crescita (utile del 2023 euro 16.783.632) sostanzialmente in linea con quello della sola AdSP.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI



CORTE DEI CONTI