

In ordine alla realizzazione dei 24 progetti proposti per il diretto finanziamento del PNRR, l'AdSP ha previsto uno stanziamento con risorse proprie di bilancio pari a euro 8.702.300. Essi attengono, principalmente, alla realizzazione di impianti fotovoltaici su fabbricati, riqualificazione energetica di edifici, realizzazione di impianti eolici e di produzione di idrogeno rinnovabile, acquisto di mezzi di servizio elettrici o alimentati a idrogeno. I quattro progetti ammessi a finanziamento dovranno essere completati entro il 2025, con aggiudicazione delle opere non oltre il secondo trimestre del 2024. Allo stato, sono in corso le procedure di affidamento dei servizi e delle forniture relative ai progetti di efficientamento delle infrastrutture energetiche portuali e di impianto fotovoltaico.

I due ulteriori progetti presentati nel 2022 attengono, invece, ad opere per l'insediamento di magazzini e attività logistiche e mercatali funzionali alla realizzazione del polo logistico del freddo, da ultimarsi entro il 30 giugno 2026.

Con riguardo alle misure organizzative adottate per l'attuazione di tali progetti, l'AdSP ha riferito di aver stipulato una convenzione *ad hoc* con Invitalia (delibera n. 118/2022), affidataria, oltre che dell'incarico di verifica preventiva di primo livello, anche del servizio di Centrale di committenza e attività di *Project management* a supporto dell'Ente in tutte le fasi dello sviluppo progettuale. È in fase di approvazione la proroga dei termini della convenzione al 31 dicembre 2026, per le medesime attività riferite al progetto n. 1951 - Estensione delle infrastrutture comuni per lo sviluppo del Punto Franco Nuovo.

Con disposizione di servizio n. 2/2023, all'interno del percorso propedeutico alla creazione di una apposita struttura organizzativa interdisciplinare dedicata all'attuazione degli interventi del PNC e del PNRR, sono stati individuati alcuni dipendenti che partecipano prioritariamente, ognuno nell'ambito delle rispettive funzioni, agli adempimenti legati agli interventi da realizzare.

In relazione all'esigenza di rivedere, ai sensi dell'art. 26 del d.l. 17 maggio 2022, n. 50, convertito con modificazioni dalla l. 15 luglio 2022, n. 91, la parte economica dei progetti già redatti ed approvati, al fine di fronteggiare gli eccezionali aumenti dei prezzi dei materiali da costruzione, dei carburanti e dei prodotti energetici, l'AdSP ha provveduto a modificare il PFTE, suddividendolo in due fascicoli, il primo dei quali riguardante l'approvazione delle opere prioritarie per lo sviluppo del sistema logistico-portuale da realizzare coerentemente al cronoprogramma attuativo, come previsto dal decreto n. 330/2021.

5. ATTIVITÀ DI GESTIONE DEL DEMANIO PORTUALE

5.1 Gestione dei punti franchi

Il porto franco di Trieste rappresenta un importante leva di politica industriale che l'AdSP può utilizzare per attrarre gli investimenti nazionali ed esteri che intendano giovare dei benefici doganali che l'extraterritorialità comporta. Tradizionalmente, esso comprende cinque distinti punti franchi, di cui tre destinati alle attività commerciali (il Punto franco vecchio, il Punto franco nuovo, lo scalo Legnami) e due destinati ad attività di tipo industriale (Punto franco olii minerali, Punto franco del canale di Zaule). La loro funzione principale consiste nell'assicurare che il porto ed i mezzi di transito di Trieste possano essere utilizzati in condizioni di eguaglianza da tutto il commercio internazionale secondo le consuetudini vigenti negli altri porti franchi del mondo. A tal fine, il regime di porto franco garantisce la massima libertà di accesso e transito nonché l'extraterritorialità doganale.²⁰

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

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

²⁰ Ciò comporta il diritto d'ingresso, senza discriminazioni, di navi e merci, quale che sia la loro provenienza o destinazione, con la possibilità di sostarvi per un tempo indeterminato, in esenzione da dazi, tasse o altre imposizioni diverse dal corrispettivo di servizi prestati, senza necessità di autorizzazione allo sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito delle merci.

5.2 Gestione del patrimonio immobiliare e dei beni demaniali

Oltre all'immobile ove è stabilita la sede legale, l'AdSP gestisce in proprietà esclusiva un consistente patrimonio immobiliare disponibile, il cui valore contabile, secondo i dati riportati nello Stato patrimoniale del 2021, si attesta a euro 32.242.621 (+1,5 per cento rispetto al 2020). In realtà, l'AdSP gestisce beni demaniali realizzati con i finanziamenti pubblici di ben più consistente valore, pari a 564,6 mln, come riportato nei conti d'ordine.

Il compendio immobiliare del porto di Trieste è suddiviso in 7 comprensori, tra immobili strumentali (destinati a compiti istituzionali) e immobili a reddito, dai quali l'AdSP ha ricavato canoni di locazione pari a euro 437.765 (euro 451.242 nel 2020). Al riguardo, si osserva come la misura dei canoni locativi nel porto di Trieste sia rimasta sostanzialmente invariata rispetto al triennio precedente.

Per il porto di Monfalcone, l'AdSP ha registrato una sensibile crescita dei canoni di locazione per le aree attrezzate e i magazzini destinati alle attività portuali, con entrate passate da euro 237.469 nel 2020 a euro 1.312.514 nel 2021 (+500 per cento).

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

I regolamenti per la gestione del demanio marittimo ed il relativo affidamento in concessione delle operazioni e dei servizi portuali²¹ sono stati adottati, per il porto di Trieste, con i decreti presidenziali n. 1533 del 25 gennaio 2018 e n. 1543 del 4 maggio 2018, mentre, per il porto di Monfalcone, il decreto n. 1634 di data 29 luglio 2020, recante la disciplina provvisoria delle concessioni demaniali nel Porto di Monfalcone, è stato recentemente sostituito dal decreto del Presidente n. 1717 del 28 dicembre 2022.

²¹ Le operazioni portuali possono essere esercitate esclusivamente da imprese portuali autorizzate dall'AdSP (ex artt. 16 e 18 della l. n. 84 del 1994) e consistono nel carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci, e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. I servizi portuali sono disciplinati dalla l. 30 giugno 2000, n. 186 e sono definiti come prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali.

I provvedimenti di entrambi i porti dovranno essere allineati entro il 2023 al nuovo regolamento adottato dal Mit, di concerto con il Mef, con decreto 28 dicembre 2022, n. 202, ai sensi dell'art. 18, l. n. 84 del 1994.

Tale disciplina, attesa da quasi tre decenni, prevede che i procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali debbano essere avviati, anche a seguito di istanza di parte, sulla base di procedure ad evidenza pubblica. Il bando o l'avviso pubblico per la presentazione delle istanze è pubblicato *on-line* per almeno 30 giorni. Ai fini dell'aggiudicazione si dovrà tener conto dei piani di investimento e dei tempi di realizzazione, del piano occupazionale, della misura del canone demaniale e della capacità aziendale di conseguire, con continuità, gli obiettivi di politica sociale, ambientale, industriale e finanziaria. Le eventuali proroghe della concessione non possono essere, in alcun caso, superiori a 5 anni e devono essere rapportate ai nuovi investimenti da eseguire. Sono fatti salvi dalla nuova normativa gli atti concessori in essere e i relativi canoni.

Per una visione di sintesi del graduale evolversi delle attività economiche e produttive presenti all'interno di ciascuno dei due porti del sistema nonché dei relativi canoni demaniali, le seguenti tabelle danno conto del numero complessivo delle concessioni demaniali in essere al termine del 2020 e del 2021, suddivise per funzioni e categorie, con separata evidenza dei dati previsionali dei canoni concessori di competenza di entrambi gli esercizi.

Tabella 10 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Trieste

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)		CANONI 2020 (euro)	CANONI 2021 (euro)
		2020	2021		
COMMERCIALE		186	173	9.482.538	9.285.437
	<i>Terminal operators</i>	30	26	7.071.697	7.305.638
	Attività commerciali	127	124	1.162.886	1.065.449
	Magazzini portuali	29	23	1.247.955	914.350
SERVIZIO PASSEGGERI		2	2	1.116.771	1.094.951
INDUSTRIALE		27	27	3.345.409	3.284.113
	Attività industriali	3	3	1.650.082	1.619.951
	Impianto fotovoltaico	1	1	328.165	322.094
	Depositi costieri	5	5	1.157.494	1.133.448
	Cantieristica	18	18	209.668	208.620
TURISTICA E DA DIPORTO		63	62	476.030	522.202
	Attività turistico ricreative	20	24	63.808	127.973
	Nautica da diporto	43	38	412.222	394.228
PESCHERECCIA		11	8	114.565	122.528
INTERESSE GENERALE		59	55	1.034.210	895.316
	Servizi tecnico nautici	22	18	305.720	202.557
	Infrastrutture	35	35	727.630	687.759
	Imprese esecutrici di opere	2	2	860	5.000
VARIE		33	30	73.089	115.084
	TOTALE GENERALE	381	357	15.642.612	15.319.631

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per il porto di Trieste, i dati esposti in tabella mostrano una situazione relativamente stabile, con la tendenza alla riduzione sia del numero delle concessioni sia dei relativi canoni concessori, ad eccezione del settore turistico-ricreativo, in forte recupero (+100 per cento).

A seguito della stipula dell'atto di intesa con la Regione autonoma Friuli-Venezia Giulia per la gestione del porto di Monfalcone, l'AdSP ha assunto, dal 2020, la titolarità dei relativi rapporti di concessione demaniale, con risultati gestionali ancora da implementare nelle attività turistiche, industriali e di pesca, come evidenziato dalla successiva tabella.

Tabella 11 - Concessioni e canoni demaniali - porto di Monfalcone

FUNZIONI	CATEGORIE	CONCESSIONI (numero)		CANONI 2020 (euro)	CANONI 2021 (euro)
		2020	2021		
COMMERCIALE		10	10	678.568	666.031
	Terminal operators	10	10	678.568	666.031
	Attività commerciali	0	0	0	0
	Magazzini portuali	0	0	0	0
SERVIZIO PASSEGGERI		0	0	0	0
INDUSTRIALE		0	0	0	0
	Attività industriali	0	0	0	0
	Impianto fotovoltaico	0	0	0	0
	Depositi costieri	0	0	0	0
	Cantieristica	0	0	0	0
TURISTICA E DA DIPORTO		0	0	0	0
	Attività turistico ricreative	0	0	0	0
	Nautica da diporto	0	0	0	0
PESCHERECCIA		0	0	0	0
INTERESSE GENERALE		13	11	11.952	17.196
	Servizi tecnico nautici	1	1	1.005	2.500
	Infrastrutture	12	10	10.947	14.696
	Imprese esecutrici di opere	0	0	0	0
VARIE		0	0	0	0
TOTALE GENERALE		23	21	690.520	683.227

Fonte: : Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per un più completo quadro di sintesi dell'andamento delle entrate da concessioni demaniali e da autorizzazioni all'uso di zone e pertinenze demaniali, la tabella seguente riassume, per gli esercizi dell'ultimo quinquennio, le entrate accertate e le riscossioni di competenza (comprensivi di conguagli per canoni concessori e da autorizzazioni per l'uso di beni demaniali), con l'indicazione della relativa percentuale di incidenza sul complesso, rispettivamente, delle entrate correnti e degli accertamenti.

Tabella 12 - Canoni demaniali - Accertamenti e riscossioni anni 2017-2021

Esercizio	Accertamenti per canoni	Entrate correnti	Incidenza %	Riscossioni di competenza per canoni	Incidenza %
	(a)	(b)	a/b	(c)	c/a
2017	14.811.174	42.413.137	34,9	1.870.504	12,6
2018	15.135.809	48.700.220	31,1	851.361	5,6
2019	15.925.309	51.968.329	30,6	2.725.974	17,1
2020	15.782.593	50.882.933	31,0	1.515.282	9,6
2021	18.927.807	52.055.248	36,4	1.837.945	9,7

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati bilancio AdSP

I dati evidenziano una tendenziale crescita delle entrate da canoni demaniali, temporaneamente interrotta nel 2020, ma prontamente ritrovata nel 2021 con una buona *performance* degli accertamenti (+20 per cento), che spinge l'incidenza sulle entrate correnti al 36,4 per cento, percentuale mai raggiunta prima. La limitata capacità di riscossione, tuttavia, dopo il pronunciato calo del 2020 (-44,4 per cento) recupera solo in parte, attestandosi al medesimo livello di incidenza sugli accertamenti registrato nel precedente esercizio (9,7 per cento), comunque sempre molto basso.

5.3 Traffico portuale

Dopo una fase di tendenziale espansione, il quadro delle opportunità economiche offerte dal "Corridoio Adriatico-Ionico" come porta marittima di transito dell'industria manifatturiera per l'Europa centro-orientale ha subito una battuta d'arresto per effetto della crisi prodotta dalla pandemia da Covid-19. Il forte rallentamento delle attività su tutte le direttrici del commercio internazionale ha mostrato segnali di recupero nel 2021 grazie all'impulso del comparto Ro-Ro e del carico containerizzato. In sofferenza restano ancora i comparti delle merci rinfuse liquide e solide. Su queste ultime ha pesato la cessazione delle attività dell'area a caldo della Ferriera di Servola e il calo dei volumi di carbone per la centrale di Monfalcone. A livello di traffico complessivo, il sistema del Mare Adriatico Orientale registra una graduale ripresa del trend di crescita (+2,7 per cento), dovuta, per il porto di Trieste, ai comparti ad alto valore aggiunto e alle nuove produzioni di laminati, e, per il porto di Monfalcone, ai prodotti metallurgici.

Anche il traffico ferroviario del porto di Trieste mostra un parziale recupero, passando da 8.081 treni movimentati nel 2020 a 9.304 treni nel 2021 (+15,1 per cento). Il settore, infatti, continua a risentire dei minori volumi di produzione dell'impianto siderurgico e dell'ancora ridotto traffico di container.

Per quanto concerne il settore *container*, il 2021 si è chiuso, per il porto di Trieste, con una ulteriore flessione del 2,47 per cento (757.255 TEU), *trend* riconducibile al decremento del traffico TEU sui traghetti Ro-Ro da e per la Turchia. In netta ripresa, invece, il numero dei passeggeri di linea ed il traffico dei crocieristi.

Il 2021 si è chiuso per il porto di Monfalcone con un traffico complessivo merci di 3.279.833 tonnellate, in crescita rispetto all'anno precedente dell'11,4 per cento. Degna di nota anche la

crescita dei traffici specializzati, in particolare dei *container* (+115,1 per cento) e dei crocieristi (con 79.096 unità). Anche il traffico ferroviario del porto di Monfalcone segna un significativo recupero, passando da 1.070 treni movimentati nel 2020 a 1.316 treni nel 2021 (+23 per cento). Per una più chiara visione dei diversi andamenti, le tabelle seguenti illustrano, per il triennio 2019–2021, la movimentazione delle merci e dei passeggeri nei porti di Trieste e Monfalcone e nel complesso del sistema portuale.

Tabella 13 - Traffico porto di Trieste

	2019	2020	2021	Δ %
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	43.349.423	37.564.687	37.426.452	-0,4
Rinfuse solide	1.717.294	540.827	571.791	5,7
Merci varie	16.933.441	16.049.706	17.363.014	8,2
Totale Merci	62.000.158	54.155.220	55.361.257	2,2
N. Container TEU movimentati	789.640	776.025	757.255	-2,4
<i>di cui pieni</i>	699.616	601.113	600.923	-0,03
N. Passeggeri di linea	13.776	8.092	45.136	457,8
N. Crocieristi	158.082	1.536	56.110	3553,0

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 14 - Traffico porto di Monfalcone

	2019	2020	2021	Δ %
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	0	0	0	0
Rinfuse solide	2.949.211	2.028.291	2.452.482	20,9
Merci varie	1.144.214	916.291	827.351	-9,7
Totale Merci	4.093.425	2.944.582	3.279.833	11,4
N. Container TEU movimentati	902	694	1.493	115,1
<i>di cui pieni</i>	902	694	1.209	74,2
N. Passeggeri di linea	124	24	47	95,8
N. Crocieristi	0	0	79.096	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Tabella 15 - Totale traffico portuale AdSP

	2019	2020	2021	Δ % 2021/2020
MERCI (tonnellate)				
Rinfuse liquide	43.349.423	37.564.687	37.426.452	-0,4
Rinfuse solide	4.666.505	2.569.118	3.024.273	17,7
Merci varie	18.077.655	16.965.997	18.190.365	7,2
Totale Merci	66.093.583	57.099.802	58.641.090	2,7
N. Container TEU movimentati	790.542	776.719	758.748	-2,3
<i>di cui pieni</i>	700.518	601.807	602.132	0,05
N. Passeggeri di linea	13.900	8.116	45.183	456,7
N. Crocieristi	158.082	1.536	135.206	8702,5

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

5.4 Procedure acquisitive e Sportello unico amministrativo

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

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

Con riguardo alle principali procedure competitive attivate nell'anno 2021 aventi rilevante impatto economico sul bilancio dell'Ente, si segnalano quelle relative all'aggiudicazione dei lavori di rinnovamento e di adeguamento funzionale del raccordo ferroviario Aquilinia-Wärtsilä (importo base d'asta euro 3.593.321), alla concessione del servizio di raccolta e smaltimento dei rifiuti delle navi nei porti di Trieste e Monfalcone (importo a base d'asta euro 6.353.913) e del servizio di pulizia degli ambienti ed uffici dell'AdSP (importo a base d'asta 1.733.426).

Nella tabella che segue sono riportati i dati relativi: al numero di contratti stipulati nel 2021, all'importo della spesa sostenuta ed all'incidenza di ciascuna tipologia di acquisto rispetto al totale dei contratti stipulati nell'anno. Dai dati emerge, in particolare, la misura significativamente ridotta degli acquisti mediante strumenti centralizzati (convenzioni Consip, MEPA e Regione Friuli-Venezia Giulia²²), con una incidenza pari al 4,2 per cento rispetto agli acquisti totali, a fronte di un numero di affidamenti diretti pari all'81,2 per cento sul totale dei contratti.

²² Con la Regione Friuli-Venezia Giulia opera dal 2018 una convenzione per l'adesione alla rete delle stazioni appaltanti della Regione, che si avvale, gratuitamente, di una piattaforma di *e-procurement* regionale (denominata "eAppaltiFVG") per le procedure di acquisto di lavori, servizi e forniture di importo superiore a euro 5.000.

Tabella 16 - Procedure di affidamento e spesa sostenuta nell'anno 2021

Tipologia	Numero contratti	Totale spesa	Composizione % su totale contratti
Affidamento diretto art. 36, c. 2, lett. a) d.lgs. 50/2016	117	2.524.499	81,2
Procedura competitiva con negoziazione art. 36, c. 2, lett. b) d.lgs. 50/2016	9	2.016.880	6,2
Procedura negoziata senza previa pubblicazione del bando di gara art. 63 d.lgs. 50/2016	2	1.624.980	1,4
Procedura aperta art. 60 d.lgs. 50/2016	9	12.063.765	6,2
Convenzioni Consip, MEPA, accordi quadro, ecc.	6	1.520.753	4,2
Altro (procedura ristretta ex art. 1, c. 912, l. n.145/2018)	1	768.636	0,7
TOTALE	144	20.519.513	100

Fonte: Elaborazione Corte dei conti su dati AdSP

Per una più efficiente gestione dei procedimenti amministrativi ed autorizzativi in ambito portuale, in data 30 settembre 2021 è stato approvato, con delibera presidenziale n. 27, il Regolamento di funzionamento dello Sportello unico amministrativo, uno strumento digitale innovativo, previsto dall'art. 15-bis della legge n. 84 del 1994, che assicura l'unicità di conduzione e la semplificazione di tutte le procedure amministrative inerenti le attività economiche di competenza dell'AdSP.²³

Il Regolamento definisce i criteri organizzativi e i metodi di gestione operativa della piattaforma telematica, secondo uno schema coerente con le Linee guida diramate dal Mims in data 19 luglio 2021. Attraverso questo sistema automatizzato i soggetti deputati ad operare in porto e i diversi uffici dell'AdSP coinvolti nelle singole pratiche possono interloquire attivamente e verificare la completezza delle istanze e della documentazione trasmessa, lo stato di ognuno dei 20 processi autorizzativi da esso gestiti, il rispetto dei tempi, fino al rilascio dell'atto conclusivo.

Nel corso del 2021 è stato affidato il servizio di realizzazione della piattaforma telematica, attivata a fine 2021 per le prime tre tipologie di procedimento. Al 31 dicembre 2022, i procedimenti attivati erano 12 su 20, a fronte di un obiettivo operativo assegnato dal Ministero vigilante corrispondente al completamento delle procedure di digitalizzazione entro l'anno.

²³ Fanno eccezione le procedure concernenti lo Sportello unico doganale e dei controlli, di cui al d.p.r. 29 dicembre 2021, n. 235, teso a velocizzare e rendere trasparenti le procedure per i controlli delle merci in entrata e in uscita dall'Italia.

Entro il 2023 l'AdSP conta di completare la digitalizzazione di tutti i procedimenti amministrativi gestiti dallo sportello *online* e ridurre così gli oneri a carico degli utenti portuali.

5.5 Partecipazioni

Le Autorità di sistema portuale possono assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'art. 46 del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214.

Con deliberazione del Comitato di Gestione n. 30 in data 28 ottobre 2021, è stato approvato - in ottemperanza all'art. 20, commi 1 e 3, del d.lgs. 19 agosto 2016, n. 175 - il documento di ricognizione ordinaria delle partecipazioni societarie detenute dall'AdSP alla data del 31 dicembre 2020, che configura l'aggiornamento annuale del documento di revisione straordinaria approvato con deliberazione n. 75 del 20 febbraio 2017.

Con delibera n. 40 del 21 dicembre 2022, il Comitato di gestione ha adottato il nuovo Piano di revisione ordinaria delle partecipazioni alla data del 31 dicembre 2021, con il quale ha deciso di mantenere, senza modifiche, le partecipazioni societarie detenute nei confronti di sei società, due delle quali a partecipazione totalitaria e quattro in via minoritaria. L'AdSP detiene, altresì, tre partecipazioni indirette in altrettante società. Il valore totale di bilancio al 31 dicembre 2021 delle sei partecipazioni societarie e di due consorzi partecipati dall'AdSP è pari a euro 9.213.885.

Di seguito si forniscono sommarie informazioni sulle società partecipate dall'Autorità alla data del 31 dicembre 2021, con accenni alle vicende di maggior rilievo intervenute successivamente. La **Adriafer S.r.l.** è una società con unico socio, partecipata al 100 per cento dalla AdSP, che opera nell'ambito del comprensorio portuale di Trieste svolgendo il ruolo di gestore unico del servizio di manovra ferroviaria dei treni in arrivo e partenza dalle infrastrutture portuali. La società è titolare di apposita concessione e di licenza d'impresa ferroviaria rinnovata dal Mit il 2 aprile 2019 per ulteriori 5 anni. In virtù di una convenzione sottoscritta con l'AdSP in data 17 dicembre 2019, è titolare anche del diritto di uso esclusivo, come gestore unico, dei binari all'interno del comprensorio di Trieste fino al 25 novembre 2023. Per statuto, la società estende la propria attività anche allo sviluppo dei nodi ferroviari intermodali regionali ed alla connettività del sistema logistico-portuale alle reti continentali. Pertanto, le principali attività

consistono nella manovra ferroviaria, nei servizi di trazione di linea e nelle relative attività accessorie, estese anche al porto di Monfalcone.

Nell'aprile 2022 il Presidente dell'AdSP ha autorizzato la società Adriafer S.r.l. a costituire una nuova società a partecipazione totalitaria, denominata "Adriafer Rail Services S.r.l.", nella quale far confluire, senza una procedura comparativa di affidamento del servizio di integrazione logistica, anche la gestione e la manutenzione dei mezzi di trasporto ferroviario affidati ad Adriafer S.r.l. Alla base della sua costituzione vi sarebbe l'intento di sfruttare appieno l'incentivo "Ferrobonus", erogato dal Mit, ai sensi del regolamento interministeriale 14 luglio 2017, n. 125, un incentivo che Adriafer S.r.l. non avrebbe potuto cumulare con altre forme di contribuzione di natura pubblica per il trasporto ferroviario (art. 12 del cit. regolamento). La nuova società risulta governata dalla controllante Adriafer S.r.l. per mezzo dell'attuale suo Amministratore delegato, Amministratore unico della controllata. La stessa ha chiuso il bilancio 2022 con un utile di euro 5.554, un valore della produzione di euro 1.340.835 ed un patrimonio netto di euro 15.554.

Quanto al bilancio di Adriafer S.r.l., il 2021 ha chiuso con un utile di euro 66.348, a fronte di una perdita di 232.133 euro nel 2020; il fatturato medio della società si attesta a 10,5 milioni; le risorse umane in servizio a tempo indeterminato al 31 dicembre 2021 ammontano a 97 unità (93 unità nel 2020 e 90 unità nel 2019) per un costo di 6,7 milioni; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a 0,6 milioni (1,8 mln nel 2020).

Nel 2022, il risultato della gestione presenta un utile d'esercizio di euro 75.754, un patrimonio netto di euro 2.660.515 ed un numero di occupati pari a 120 unità. Con delibera del 4 aprile 2023, il socio unico ha nominato il nuovo Consiglio di amministrazione per il triennio 2023-2025, composto di 3 membri e con un compenso, per l'intero C.d.a., fino ad un massimo di euro 140.000 annui, da distribuire tra i consiglieri in ragione delle deleghe assegnate.

Altra società strategica per lo sviluppo delle attività portuali è la società "in house" **Porto di Trieste Servizi S.r.l.**, alla quale è stata affidata la gestione dei servizi di interesse generale necessari al mantenimento e allo sviluppo delle infrastrutture portuali e, in particolare, la gestione dei servizi informatici e telematici, di illuminazione, viabilità, gestione degli edifici e manutenzione ordinaria, servizi idrici e fornitura idrica alle navi ed altri servizi di supporto in ambito portuale e retroportuale.

Porto Trieste Servizi S.r.l. realizza un fatturato medio di 12,3 milioni ed ha chiuso il bilancio 2021 con un avanzo di esercizio di euro 8.974, a fronte di un utile di euro 15.542 nel 2020 ed una perdita di euro 718.968 nel 2019 generata da sopravvenienze passive legate ad un contenzioso con il personale; il numero medio dei dipendenti in servizio nel 2021 ammonta a 110 unità (contro le 73 unità nel 2020 e 72 unità nel 2018 e 2019) per un costo di 6,7 milioni; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP per la gestione dei servizi portuali ammontano a 17,2 milioni (14,2 mln nel 2020).

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

Nel 2021, la società ha realizzato un fatturato di 7,6 milioni (contro una media di 5,3 mln nell'ultimo triennio) ed ha chiuso l'esercizio con un utile di euro 1.585.811 (a fronte di una perdita di esercizio di euro 1.989.407 nel 2020 e di un utile di euro 526.334 nel 2019); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2021 risultano pari a 14 unità (come nel 2020 e 2019) per un costo di 0,5 milioni; gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a euro 15.159 (euro 100.968 nel 2020).

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

Nel 2021, la società ha realizzato un fatturato di 10,4 milioni (contro una media di 8,8 mln nell'ultimo triennio) ed il bilancio risulta in utile per euro 22.359 (a fronte di un utile di euro 23.190 nel 2020 ed euro 9.210 nel 2019), mentre le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2021 risultano confermate in 199 unità, per un costo di 9,1 milioni. Gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a 1,3 milioni (1,3 mln nel 2020).

L'AdSP detiene, inoltre, il controllo del 33,33 per cento del pacchetto azionario (per un valore nominale pari a 40.000 euro) in **Alpe Adria S.p.a.**, società di logistica (*Multimodal transport operator - M.T.O.*) appartenente al "Gruppo Friulia", che, attraverso la gestione coordinata del

vettore ferroviario, stradale e marittimo, organizza e gestisce servizi di trasporto intermodale e combinato delle merci e delle unità di carico. Alpe Adria S.p.a. è impegnata nello sviluppo delle relazioni nazionali e internazionali dei tre porti del Friuli-Venezia Giulia - Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro - nonché degli altri centri intermodali della piattaforma logistica regionale, adempiendo altresì ad un ruolo strategico di “*driver*” logistico essenziale per lo sviluppo del sistema portuale.

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

Nel 2021, Alpe Adria S.p.a. ha realizzato un fatturato di 61 milioni ed ha chiuso l’esercizio con un utile di euro 234.459 (euro 315.842 nel 2020); le risorse umane in servizio al 31 dicembre 2021 risultano pari a 7 unità (come nel 2020) per un costo di 0,5 milioni; gli oneri complessivi a carico dell’AdSP per contributi allo sviluppo dei servizi logistici ammontano a 10 milioni (come nel 2020).

L’AdSP detiene, infine, una partecipazione minoritaria anche nella **Interporto di Trieste S.p.a.**, società partecipata all’ 11,85 per cento dalla AdSP, appartenente al “Gruppo Friulia”, avente ad oggetto la gestione delle infrastrutture autoportuali e retroportuali, nonché la fornitura di servizi logistici, intermodali e doganali. La società opera nell’area industriale retroportuale di Ferneti, Bagnoli della Rosandra e Cervignano del Friuli a supporto dei *terminal* marittimi del porto di Trieste e di Monfalcone, fornendo servizi di movimentazione, deposito e magazzinaggio per imprese locali, nazionali e internazionali. Nel 2021 la società ha deliberato un aumento del capitale sociale di 8 milioni.

Tramite detta società, l’AdSP detiene una partecipazione indiretta del 9,91 per cento in “**Interporto Cervignano del Friuli S.p.a.**”, che ha chiuso l’esercizio 2021 con un utile di euro 230.925 (a fronte di un disavanzo di euro 47.221 realizzato nel 2020).

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

Con riferimento alla partecipazione nella **Fiera di Trieste S.p.a.**, società in liquidazione da oltre

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

L'AdSP detiene, altresì, una partecipazione del 20 per cento nel "Consorzio depuratore aree private del porto di Monfalcone" (ente privo di personalità giuridica) nonché la maggioranza del fondo di dotazione (52 per cento) dell'ente pubblico economico "**Consorzio di sviluppo economico locale dell'area giuliana**" (CoSELAG), costituito il 22 novembre 2017 tra l'AdSP e i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle al fine di promuovere le attività e le iniziative produttive e imprenditoriali degli agglomerati del porto franco industriale, del quale l'Ente svolge le funzioni di amministrazione.²⁴

Il CoSELAG è presieduto dal Presidente dell'AdSP e può avvalersi, in base ad una convenzione siglata nel 2018 con l'AdSP, della società *in house* Porto di Trieste Servizi S.r.l. per piccoli interventi di manutenzione ordinaria degli immobili.²⁵ Il bilancio 2021 ha chiuso con un utile di euro 421.073 (euro 120.220 nel 2020); gli oneri complessivi a carico dell'AdSP ammontano a euro 47.602 (nessun onere nel 2020).

In esecuzione dell'Accordo di programma tra la Regione autonoma Friuli Venezia-Giulia, il Comune di Trieste e l'AdSP del Mare Adriatico Orientale per la riqualificazione e lo sviluppo del Porto Vecchio di Trieste, in data 28 maggio 2021 è stato costituito il "**Consorzio per la valorizzazione del Porto Vecchio URSUS**", partecipata dall'AdSP al 23,33 per cento per un valore nominale pari a euro 70.000 (con oneri a carico del bilancio 2021).

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

²⁴ In particolare, il CoSELAG è chiamato a gestire, per espressa previsione della legge regionale n. 3 del 2015, il comprensorio industriale prima gestito da EZIT, ente per la zona industriale di Trieste posto in liquidazione alla fine del 2015 e cessato nell'aprile 2019. Tra le finalità del Consorzio si individuano le seguenti funzioni: progettazione e realizzazione di opere di urbanizzazione e servizi; acquisizione di immobili, anche mediante espropriazione; manutenzione e ammodernamento degli immobili di proprietà, nonché vendita e locazione di aree e fabbricati; azione promozionale per l'insediamento di attività produttive nelle aree di competenza; autorizzazione agli insediamenti produttivi; costruzione di immobili destinati all'insediamento di impianti produttivi industriali e artigianali su terreni di proprietà.

²⁵ La convenzione prevede il solo rimborso del costo delle parti di ricambio e dei materiali in genere relativi agli impianti ed alle aree verdi.

5.6 Contenzioso

L'AdSP si avvale anche di avvocati del libero foro per la rappresentanza e la difesa in giudizio a fronte di un importante contenzioso, per lo più caratterizzato da cause di risarcimento danni intentate da ex dipendenti e loro prossimi congiunti per patologie e decessi asbesto-correlati, attribuibili alla movimentazione di amianto nel porto di Trieste negli anni dal 1960 al 1992.

Dei 16 giudizi ancora pendenti davanti al giudice del lavoro nel 2021, cinque di questi risultano definiti (1 per condanna dell'AdSP, 1 per rinuncia del ricorrente e 3 per intervenuta transazione tra le parti).

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

Per i predetti giudizi, il Rendiconto finanziario gestionale del 2021 riporta separatamente, tra gli oneri per acquisto di servizi, impegni per spese legali e giudiziarie pari a euro 133.730,64 (euro 197.459 nel 2020).

Quanto al Fondo rischi e oneri, previsto a copertura degli eventuali oneri di soccombenza nei detti giudizi, la quota di accantonamento per l'anno 2021 è stata di euro 2.000.000, dopo che nel 2020 il fondo (di euro 1.634.007) era stato utilizzato integralmente e ricostituito in euro 2.447.000. Nel 2021, sono stati prelevati dal fondo euro 2.154.708 e al termine dell'esercizio, grazie alla nuova quota di accantonamento, il fondo risulta dunque ricostituito in euro 2.292.292.

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