dell'Economia e delle Finanze[7]. Il rendiconto della gestione finanziaria è soggetto al controllo della Corte dei Conti[8].

L'Autorità Portuale può costituire ovvero partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche[9]. L'Autorità Portuale di Venezia, con la finalità di migliorare l'efficienza operativa e la qualità del servizio offerto, ha promosso[10] - con la partecipazione di imprese operanti nel porto - la costituzione di società per la fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale. Partecipa, inoltre, a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali che le sono stati affidati dalla legge[11].

Sono state così costituite le seguenti società:

- APVInvestimenti SpA, a socio unico e incedibile per statuto, per la razionalizzazione e la valorizzazione del patrimonio mobiliare e immobiliare dell'Autorità Portuale, costituita in data 15 marzo 2001.
- Nethun S.p.A., costituita il 4 settembre 2006 e sorta dalla fusione della società Teleporto Adriatico e Porto di Venezia Servizi; opera come primo gestore della infrastruttura informativa portuale veneziana e nella progettazione diretta delle più diverse soluzioni tecnologiche, svolgendo l'attività di gestione dei servizi finalizzati alla fornitura di sistemi informatici e telematici alle pubbliche amministrazioni ed agli altri utenti che operano in porto e di fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale.
- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. per la gestione delle stazioni marittime e servizi di supporto ai passeggeri[12], costituita in data 29 aprile 1997;
- Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A., che alla fine del 2007 ha incorporato Servizi Ferroviari e Logistici S.r.l., è ora l'unico gestore del servizio ferroviario svolto nell'ambito del porto[13];

[7] Art. 12, comma terzo, legge 84/94.
[8] Art. 6, comma quarto, legge 84/94.
[9] Art. 6, comma sesto, legge 84/94.
[10] Ai sensi di quanto previsto dall'art. 23, comma quinto, legge 84/94.
[11] Art. 6, comma 6, legge 84/94.
[12] Di cui all'Art. 1 lettera e) del D.M. 14/11/1994.
[13] Di cui al D.M. 04/04/1996.

Di seguito si riporta la situazione delle **Società Controllate** e **Collegate** e le quote detenute al 31 dicembre 2009:

- *APV Investimenti SpA (100 %);*
- *CFLI – Consorzio per la Formazione Logistica Intermodale (96,79 %);*
- *Venezia Logistics Scarl (92,86%);*

delle **Società Partecipate**:

- *Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A. (15,96%) ,*
- *Autovie Venete S.p.A. (0,0038%);*
- *Società Autostrada di Alemagna S.p.A. (2,17%);*
- *Vemars - Consorzio Venice Marittime School (31%) ,*

Inoltre si ricorda che, tramite la controllata APV Investimenti S.p.A., l'Autorità Portuale partecipa alle seguenti altre importanti società:

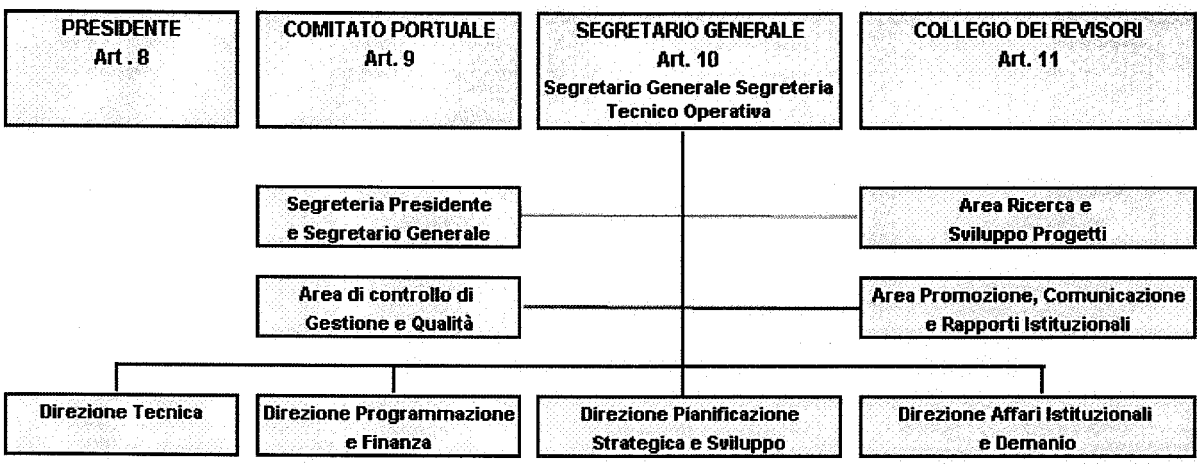
- Nethun S.p.A.;
- Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.;
- Venezia Terminal Passeggeri S.p.A.;
- Interporto di Venezia S.p.A.;
- Società delle Autostrade di Venezia e Padova S.p.A.;
- Venice Yacht Pier S.r.l.;
- SAVE – Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A.
- In.Venice S.r.l.
- Fluviomar S.r.l.
- Expo Venice S.p.A
- E-Nave S.r.l.

Gli Organi dell'Autorità Portuale sono: il Presidente, il Comitato Portuale, il Segretariato Generale ed il Collegio dei Revisori dei Conti[14]. Essi sono stati nominati o costituiti con i seguenti provvedimenti:

Presidente:	Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 1.07.2008
Comitato Portuale:	Decreto Presidente dell'Autorità n. 1142 del 2.07.2008
Segretario Generale:	Delibera Comitato Portuale n. 9 del 10.07.2008
Collegio Revisori:	Decreto Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 31.03.2008

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali dell'Autorità, il Segretario Generale si avvale di una segreteria tecnico-operativa, in un contingente e in una composizione qualitativa determinata in relazione alle specifiche esigenze dello scalo[15].

Il rapporto di lavoro del personale è di diritto privato ed è disciplinato dalle disposizioni del codice civile[16].



(organigramma in vigore dal 18 giugno 2009)

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie[17]:

[14] Art. 7, comma primo, legge 84/94.
[15] Art. 10, comma quinto, legge 84/94.
[16] Art. 10, comma sesto, legge 84/94.
[17] Art. 13, comma primo, legge 84/94.

a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale[18] dell'Autorità medesima, nonché da canoni di autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali;
b) gettito della tassa sulle merci sbarcate ed imbarcate, della tassa erariale e della tassa di ancoraggio[19];
c) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
d) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
e) entrate diverse.

[18] Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 aprile 1994.
[19] Attribuite alle Autorità Portuali in base al comma 982 delle Legge 296 del 27 dicembre 2006 (Finanziaria 20007).

MSC
MSC ADRIANA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Nel 2009, il sistema portuale mondiale, europeo, italiano e quindi anche il Porto di Venezia non ha potuto che riflettere la crisi che ha travolto i settori e le imprese più deboli di ogni economia. La ripresa, per contro, si sta oggi affidando solo ad aree geografiche, settori merceologici ed imprese capaci di affermarsi nel nuovo scenario competitivo.

Secondo i dati ESPO i traffici portuali in Europa hanno registrato nel 2009 un calo medio, in tonnellate, dell' 11,9%, con i maggiori cali nel settore delle **rinfuse solide** (-24,1%) ed un contenimento nei traffici di **rinfuse liquide** pari a -3,4%. Il traffico in **container** (numero di TEU trattati) è diminuito del 14,5%. Sono invece aumentati i **passeggeri crocieristi** del 12%.

Andamento dei traffici nel porto di Venezia e confronto con altri porti [Fonte: ESPO]

	Porto diVenezia	Media UE	Media ITALIA	Media porti NAPA
TRAFFICI TOTALI	-16,7%	-11,9%	-14,3%	-15,8%
RINFUSE LIQUIDE	-5,3%	-3,4%	-5,2%	-5,8%
RINFUSE SOLIDE	-25,7%	-24,1%	-27,0%	-25,6%
GENERAL CARGO	-23,4%	-13,2%	-22,0%	-23,5%
TEU	-2,5%	-14,5%	-14,8%	-8,5%
PASSEGGERI CROCIERISTI	16,9%	12,0%	*n.d.*	8,9%

Nel 2009 le performance del Porto di Venezia sono state sostanzialmente in linea con quelle dei porti NAPA- Associazione dei Porti del Nord Adriatico (-15,8%) e della media dei porti italiani (-14,3%).

Analizzando il dettaglio dei traffici di Venezia si nota come il calo complessivo sia stato determinato principalmente da una contrazione dei traffici di **merci in colli** (essenzialmente prodotti siderurgici) e **rinfuse solide** (quali cereali, clinker e carbone) che hanno interessato in modo trasversale il settore commerciale e quello industriale. Il comparto **petrolifero** ha evidenziato una sostanziale tenuta, soprattutto nella parte dei prodotti grezzi.

I soli dati positivi del 2009 del Porto di Venezia sono quello del **traffico passeggeri**, aumentato del 9,7% (se riferito ai soli croceristi del 16,9%) e quello dei **container in esportazione** aumentato del 1,3% .

Un dato positivo quello del traffico passeggeri che non ha compensato del tutto la contrazione dei **container in importazione**, ma che, attenuando comunque a –2,5% la caduta del traffico **container totale** (e a -6% quello dei soli container pieni), rende la performance accettabile, soprattutto per confronto con il -8,5% dei porti NAPA, il -14,8% della media italiana e il - 14,5% della media europea.

* * *

Nella profonda rivoluzione mondiale in atto il ruolo e la prospettiva di ogni porto dipendono dal modo nel quale la geografia della ripresa aumenta o diminuisce il valore della sua collocazione strategica e dalla capacità relativa di ognuno dei porti di adattare, quanto più rapidamente possibile, le proprie dotazioni infrastrutturali e dall'operatività delle reti di trasporto terrestre ad esso connesse e l'efficienza delle catene logistiche nelle quali riesce a restare o ad inserirsi, raggiungendo le necessarie economie di scala.

La realtà è contrassegnata da una ripresa molto lenta dei paesi europei (con l'Italia che si muove ad una velocità tra le più basse) che viaggiano più lentamente degli Stati Uniti, a loro volta enormemente meno veloci dai paesi asiatici. Andamenti che non è più possibile percepire come transitori, ma come passi di un cambiamento nel quale potere e ricchezza si muovono verso nuovi orizzonti e in particolare verso l'Asia.

I riflessi di questo scenario sui traffici marittimi mondiali sono, per quello che qui ci interessa, riassumibili in tre cifre: i 5,2 milioni di TEU scambiati nel 2009 tra gli Stati Uniti e l' Europa, i 16 milioni di TEU scambiati tra l'Europa e l'Asia e i 56 milioni di TEU scambiati dai paesi asiatici tra di loro.

Ne consegue che il commercio marittimo dipende e dipenderà sempre più dai rapporti fra l'Europa ed l'Asia e che l'entità del traffico intra-asiatico caratterizza i paesi asiatici come mercati finali e non solo come luoghi di produzione a basso costo.

Ogni porto europeo, per crescere, dovrà puntare ad intercettare traffici euro-asiatici, soprattutto in esportazione dall'Europa, e lo farà con maggior successo quanto più si troverà ubicato in modo utile lungo le rotte principali e quanto più si troverà vicino a sistemi produttivi orientati all'esportazione, dei quali potrà diventare un potente alleato.

I porti mediterranei possono in più aggiungere l'opportunità di sfruttare meglio degli altri porti europei il risveglio delle economie africane e medio-orientali, Egitto e Turchia su tutte, che si affacciano sull'altra sponda del Mediterraneo.

È il caso del Porto di Venezia che si trova lungo la rotta più corta –quella che assicura il minor tempo di transito– tra l'Asia e l'Europa e che ha alle spalle la parte dell'economia italiana –il Veneto, il Nordest e la Lombardia orientale– maggiormente votata all'esportazione, così come l'Austria occidentale, la Germania meridionale e la Svizzera, aree ricche, sia come mercati sia come poli produttivi.

La collocazione naturale dà al Porto di Venezia un vantaggio competitivo per i seguenti aspetti:

- **Il primo** è quello dei porti mediterranei rispetto ai porti del Mar del Nord, da Le Havre ad Amburgo. Il Porto di Venezia deve costruire le necessarie alleanze con tutti i porti che vanno da Valencia, in Spagna, a Costanza, in Romania, sul Mar Nero.
- **Il secondo** – parte integrante del primo – è quello dei porti dell'alto Adriatico che devono guadagnarsi il ruolo di multi-porto d'Europa convincendo le navi che entrano in Mediterraneo da Suez a risalire l'Adriatico. Si dovrà battere la concorrenza degli altri multi-porto del Mediterraneo con una alleanza fatta di cooperazione e competizione con i porti di Ravenna, di Trieste, di Koper e di Rijeka.
- **Il terzo** è quello che Venezia può affrontare solo assieme all'intera portualità italiana, che ha bisogno di essere messa in condizione di competere con gli altri porti europei sulla base di un quadro normativo adeguato. Vi sono da mantenere la quota italiana di transhipment mediterraneo, soprattutto con i porti del Mezzogiorno, e la quota del mercato europeo finale da acquisire con i multi-porto dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico.
- **Il quarto** è la riattivazione della funzione del Porto di Venezia come base portuale del sistema logistico e produttivo del Nordest e della Lombardia orientale.
- **Il quinto** di ordine locale, che deve dare al porto –in armonia con lo Stato, la Regione del Veneto, la Provincia di Venezia e i comuni di Venezia, Mira e Cavallino-Treporti– un assetto infrastrutturale ed organizzativo adeguato rispetto ai punti indicati. Un assetto disegnato in coerenza con la politica di salvaguardia di Venezia e della sua laguna, in forme compatibili con una morfologia lagunare da valorizzare, in modi coerenti con la storia passata della "Venezia da mar" e di porto anche industriale. Un assetto sostenuto da una efficienza trasportistica e logistica di sistema. Una sfida nella quale coinvolgere attori

pubblici come gli Interporti, a partire da quelli maggiori, come Venezia, Verona, Padova e Bologna, coltivando con gli attori privati della produzione, del trasporto e della logistica. Uno sforzo collettivo che ha dalla sua l'interesse – mediterraneo, italiano, nordestino e veneto – a vedere il porto come leva per lo sviluppo.

Risultati raggiunti dall'Autorità Portuale di Venezia nel 2009

L'Autorità Portuale di Venezia non può dimenticare, ed i risultati ottenuti nel 2009 ne sono una testimonianza, la necessità di dialogare e interagire con differenti soggetti istituzionali, non solo quelli territoriali, ma anche con quelli che svolgono attività di ispezione e sicurezza.

Parliamo della Capitaneria di Porto, l'Agenzia delle Dogane, l'Ufficio Sanità Marittima, la Polizia di Frontiera, la Guardia di Finanza, i Fornitori di servizi tecnico nautici ed altri ancora che svolgono attività e servizi che possono aumentare non solo la sicurezza ma anche la competitività.

Gli accordi e le collaborazioni portate avanti testimoniano un "*up-grading*" delle relazioni tra l'Autorità Portuale e i soggetti citati volti ad una semplificazione dei processi portuali anche attraverso l'uso di **LogIS**, il sistema di port community system adottato dal Porto di Venezia ed adattato nel 2009 alle esigenze della comunità portuale ed operatori istituzionali.

Nel 2009, con la stretta collaborazione della Corporazione Piloti del Porto di Venezia, è partita la sperimentazione per l'utilizzo dei dati AIS (Automatic Identification System) che si vorrebbero utilizzare sia per le pratiche di LogIS che, assieme ai dati di LogIS, per tutti quegli studi/modelli di gestione portuale e per gli scenari di sviluppo del Porto di Venezia.

Nel corso del 2009 sono stati stipulati due accordi con l'Agenzia delle Dogane per l'affidamento in utilizzo dei nuovi scanner acquistati dall'Autorità Portuale. Si tratta di un impianto fisso per indagini radiogene di containers e veicoli, rispondente alle più avanzate tecnologie del settore; collocato in posizione baricentrica ai terminal di Porto Marghera e collegato ai sistemi telematici delle Dogane, consentirà la massima efficienza nelle operazioni d'ispezione per l'importazione o l'esportazione.

Con la stessa Agenzia si è promossa l'attivazione della procedura di "*pre-clearing*" richiesta dagli operatori.

Inoltre la Guardia di Finanza è stata dotata di un veicolo per ispezioni radiogene con

raggi a bassa frequenza, particolarmente utile ai fini del controllo dei mezzi commerciali, e non, sbarcati dalle navi impegnate in servizi di linea Ro-Ro.

Attività di pianificazione e sviluppo del porto

Venezia guarda all'Europa e al Mediterraneo con un occhio di riguardo alla tutela dell'ecosistema lagunare. Attraverso l'implementazione dei progetti definiti dall'Autorità Portuale -dal trasporto fluviale Venezia-Mantova alla realizzazione di terminal e nuove infrastrutture a Marghera, dall'aumento dell'accessibilità nautica all'attuazione di politiche portuali sempre più rispettose dell'ambiente.

Così facendo, il Porto di Venezia ha già ottenuto un incremento della propria rilevanza nel mercato dello shipping internazionale e intende proseguire su questa strada.

Nel 2009 si contano nuovi collegamenti marittimi intra-Mediterranei, interventi finanziati dall'Unione Europea per la realizzazione di nuove infrastrutture (nuove linee ferroviarie interne, escavo dei canali e rimozione di sedimenti inquinati, progetto "Sonora" per lo sviluppo del Corridoio Adriatico-Baltico, ecc.), progress degli interventi relativi all'"Accordo di Programma Vallone Moranzani", realizzazione di impianti di trattamento e smaltimento di sedimenti inquinati. Tutti progetti attivati anche grazie a partnership pubblico-privato.

Attività promozionale

Il riposizionamento strategico e l'ampliamento della base logistica del Porto di Venezia, nonché il progresso di un percorso sulla consapevolezza della rilevanza sociale della propria funzione, hanno richiesto una adeguata campagna di comunicazione e di promozione delle azioni già portate a termine o ancora in corso. Il duplice scopo è rendere evidente l'obbiettivo della propria missione istituzionale ed il recupero del ruolo dello scalo quale interlocutore primario per gli scambi commerciali, tanto per l'Europa quanto per il Mediterraneo. Il mondo industriale del Veneto è stato sensibilizzato nel 2009 attraverso vari incontri con le sedi regionali e provinciali di Confindustria.

Riforma del lavoro portuale

Nel 2009, con l'Ordinanza n° 308/2009, ha preso avvio, dopo 8 anni di lavori preparatori, la riforma del lavoro portuale che, interpretando l'articolo 16 co. 2 L. 84/'94 sui porti, chiarisce compiti e funzioni e garantisce procedure più chiare e trasparenti in merito all'organizzazione del lavoro in porto, anche nell'ottica della sicurezza.

Si sono definiti i segmenti di operazioni portuali appaltabili da parte delle imprese portuali concessionarie ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, previo nulla osta dell'Autorità Portuale; ciò anche al fine di aumentare la sicurezza del lavoro portuale evitandone l'affidamento a personale inesperto. Tale riorganizzazione è sfociata, con selezione ad evidenza pubblica europea, nel rilascio di tre autorizzazioni all'esercizio delle attività di sbarco/imbarco e movimentazione merci per conto terzi, per la durata di un triennio.

Opere di grande infrastrutturazione

Quasi 100 milioni di euro sono stati dedicati nel 2009 per migliorare l'accesso nautico, stradale e ferroviario, la capacità logistica del retroporto e il potenziamento delle banchine e sono così ripartibili per fonte di finanziamento:

- **accesso nautico** con il ripristino dei fondali previsto dal Piano Regolatore che ha portato a - 10,5 metri di pescaggio i canali dell'isola portuale, propedeutici ai – 11.00 che verranno raggiunti a settembre 2010. Azione che è stata riconosciuta nel 2009 dalla Commissione Europea all'interno dell'European Economic Recovery Plan con un co-finanziamento di 4 milioni di euro per il progetto relativo alla realizzazione degli escavi e smaltimento dei sedimenti lungo il canale industriale ovest;
- **accesso stradale** con l'ampliamento e l'adeguamento delle sezioni stradali che accedono al porto;
- **accesso ferroviario** con il potenziamento dell'attuale sistema di accesso/uscita e la formazione dei convogli ferroviari;
- **servizi infrastrutturali** con la manutenzione e infrastrutturazioni delle banchine esistenti;
- realizzazione e miglioramento degli attuali **servizi infrastrutturali accessori** come magazzini e terminal.

E' stato, inoltre, avviato tramite accordo siglato il 16 settembre 2009 con il MAV l'iter per la progettazione e la realizzazione degli adeguamenti alla "struttura di accesso permanente

alla bocca di Malamocco" che permetterà di far transitare in modo permanente le navi attraverso un canale indipendente dal canale di bocca, coniugando le esigenze della navigazione con quelle della salvaguardia.

Questo aspetto legato alla particolare morfologia del Porto di Venezia ha reso attuale la definizione degli aspetti dell'accessibilità nautica e del porto regolato per il cui esame e valutazione si sono dedicate risorse e mezzi.

Accessibilità fluvio-marittima

Il Porto di Venezia ha recuperato un corridoio fluviale rimasto inspiegabilmente inutilizzato per oltre 70 anni. Nel gennaio 2009 infatti è stata inaugurata l'idrovia padano-veneta che da Venezia giunge fino a Mantova (365 giorni l'anno) e Cremona (250 giorni l'anno secondo la navigabilità del fiume Po) attraverso il canale navigabile Fissero-Tartaro-Canalbianco. Il progetto ha entusiasmato gli operatori logistici e, dopo poco più di un anno di sperimentazione del servizio, si è passati dal trasporto di rinfuse (sfarinati, carbone ecc) inerti (sabbia, argilla, ghiaia), prodotti siderurgici e semilavorati al trasporto di container.

Azioni di Porto Verde

Nel 2009 l'Autorità Portuale ha finanziato studi sugli effetti idrodinamici del transito delle navi da crociera in bacino San Marco e canale della Giudecca, analisi relative al traffico navale passeggeri sulla qualità dell'aria oltre allo sviluppo di nuove tecnologie per il risparmio energetico (in particolare arrivando a sottoscrivere il 3 febbraio 2010 un protocollo d'intesa con ENEL che prevede parchi fotovoltaici, la costruzione di una centrale elettrica alimentata ad alghe e la realizzazione del "Cold Ironing"). Inoltre è in corso di studio, tramite società di scopo, un progetto per ricavare energia elettrica dalla combustione di alghe coltivate in ambiente protetto, condizione che consentirebbe di rendere dal punto di vista energetico il porto in grado di alimentare le navi ormeggiate consentendo di spegnere i motori e quindi ridurre le emissioni.

Servizi di interesse generale – Security - Safety

Gestione e trattamento dei rifiuti a minor impatto ambientale. E' questo l'obiettivo del bando di gara a procedura aperta riguardante la finanza di progetto, emanato nell'ottobre del 2009, per la realizzazione e gestione funzionale ed economica di un impianto di raccolta dei

rifiuti, liquami, acque di lavaggio, di sentina e acque nere prodotti dalle navi e dei residui del carico. Con la realizzazione di tale impianto all'interno del porto, come previsto dalla normativa nazionale, s'incentiva maggiormente il conferimento dei rifiuti in porto, scoraggiando lo sversamento in mare e consentendo altresì di ottenere benefici tariffari.

Sotto il profilo della security sono stati acquisiti ed installati, come già accennato, due sistemi scanner, uno mobile ed uno fisso, destinati ad accrescere la sicurezza nelle aree portuali e velocizzare le procedure di imbarco e sbarco delle merci e con procedure riconosciute anche dai sistemi di sicurezza americani e che quindi potranno agevolare i traffici con gli USA.

Per la safety nel corso del 2009 sono proseguite intense campagne di ispezione da parte dei funzionari APV per il controllo delle procedure di sicurezza in materia di lavoro portuale che hanno prodotto circa 800 azioni ispettive.

Gestione del demanio

L'Autorità Portuale di Venezia ha indicato nel corso del 2009 le linee guida relative alle concessioni brevi di proprietà demaniali: trasparenza nell'assegnazione tramite procedure ad evidenza pubblica e proporzionalità qualitativa, tipologica e temporale nell'applicazione di coefficienti di parametro legati alla natura del bene oggetto della concessione. Il censimento dei beni catastali è stato ulteriormente aggiornato così come sono stati perfezionati i sistemi informativi SIT Porto e SIT Demanio.

* * *

In conclusione, si può affermare che i dati contenuti nel Rendiconto Generale per l'Esercizio Finanziario 2009, arricchiti delle ulteriori informazioni relative alle iniziative avviate o quelle in programma, confermano il livello di perseguimento delle linee strategiche indicate nei documenti di programmazione e la coerenza dei risultati raggiunti con gli obiettivi di breve e medio/lungo periodo fissati.

* * *

La competenza

Il conto finanziario dell'esercizio 2009 chiude con un avanzo di amministrazione di m.€ (migliaia di Euro) 1.285 con un miglioramento di m.€ 1.191 rispetto al preventivo assestato.

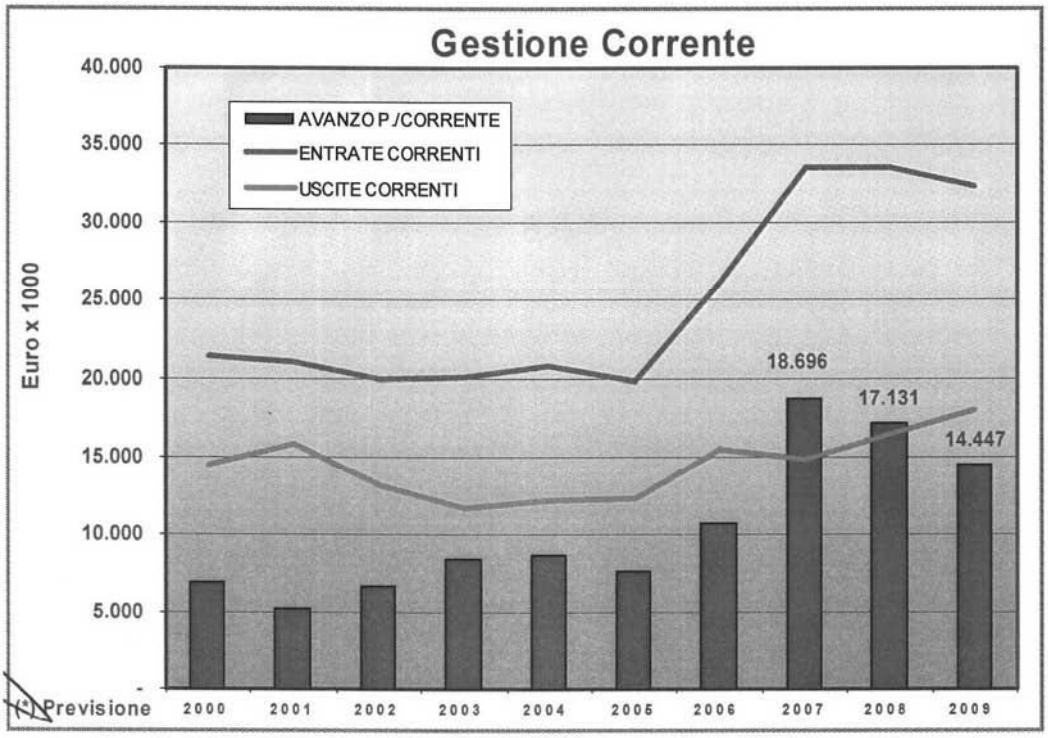
Tale miglioramento deriva, soprattutto, dalla diminuzione delle spese in conto capitale determinata dal rinvio di alcune opere previste dal piano annuale dei lavori.

Il raffronto fra le entrate correnti, che rispetto al preventivo hanno fatto registrare un aumento di m.€ 764, e le spese correnti che, sempre rispetto al preventivo, sono diminuite di m.€ 892, ha evidenziato un avanzo di parte corrente di m.€ 14.447. Detto risultato corrisponde al 44,6% delle entrate correnti (complessivamente m.€ 32.382).

I dati complessivi vengono riportati nella tabella seguente che riassume i valori degli ultimi due esercizi e del preventivo assestato.

SINTESI ENTRATE - USCITE (*Valori in migliaia di Euro*)	Consuntivo	Previsione	Scostamento	Consuntivo 2008	2009 - 2008
ENTRATE					
Correnti	32.382	31.618	764	33.517	-1.135
Conto capitale	86.221	91.304	-5.083	26.990	59.231
Partite di Giro	2.855	3.003	-148	3.589	-734
Totale Entrate	***121.458***	***125.925***	***-4.467***	***64.096***	***57.362***
USCITE					
Correnti	17.935	18.827	-892	16.386	1.549
Conto capitale	111.864	114.038	-2.174	64.881	46.983
Partite di Giro	2.855	3.003	-148	3.589	-734
Totale Uscite	***132.654***	***135.868***	***-3.214***	***84.856***	***47.798***
Risultato di competenza	***-11.196***	***-9.943***	***-1.253***	***-20.760***	***9.564***
Avanzo di Amm.ne iniziale	**10.037**	**10.037**	**0**	**30.787**	**-20.750**
Variazione sui residui	**2.444**	**0**	**2.444**	**10**	**2.434**
Avanzo di Amm.ne finale	**1.285**	**94**	**1.191**	**10.037**	**-8.752**

Il grafico seguente si riferisce alla gestione corrente e riassume l'andamento degli ultimi anni.



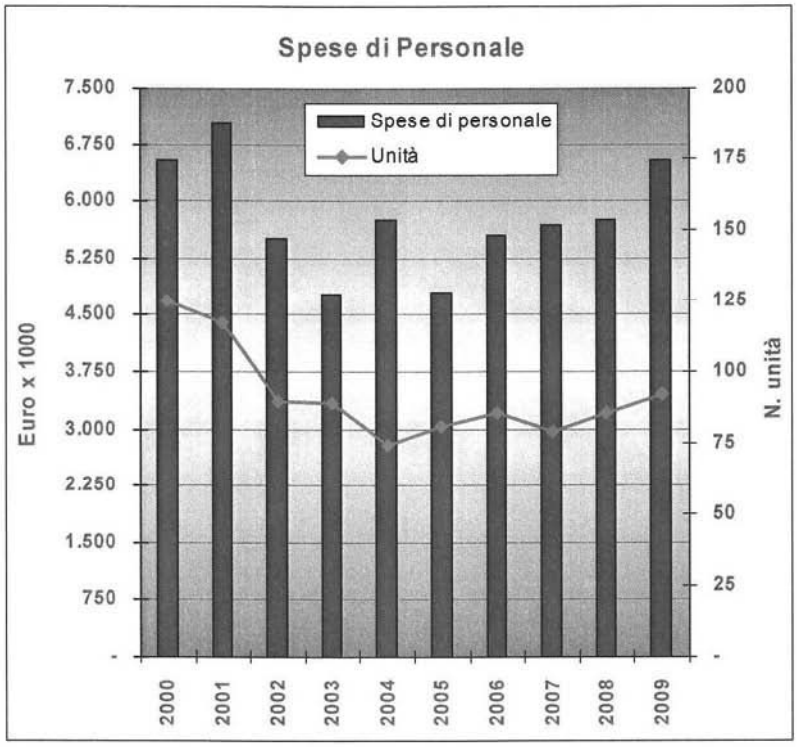
Rispetto all'esercizio 2008 le poste di natura corrente registrano una flessione del 3,4% per quanto riguarda le entrate ed un aumento di circa il 9,4% per quanto riguarda le uscite.

Come ricordato il risultato di parte corrente è pari a m.€ 14.447 inferiore del 15,6% rispetto a quello registrato nel 2008, a causa dei minori introiti per tasse portuali in relazione alla crisi economica in atto e di maggiori costi per *"prestazioni istituzionali"* (utenze, pulizia vigilanza aree comuni ecc.).

Nel corso dell'esercizio la consistenza del personale è passata a 92 unità (di cui 5 in

distacco) dalle 86 unità del 2008.

Il grafico seguente evidenzia l'andamento della spesa e del personale in servizio alla fine di ciascun esercizio dal 2000 al 2009.



La spesa di m.€ 6.550 é comprensiva delle spese per la formazione sia del personale dell'Ente, sia di soggetti operanti nell'ambito portuale, delle varie indennità, e dell'incentivo m.€ 120) di cui all'art. 92, comma 5, del Decreto Legislativo 12.4.2006, n. 163 (Codice dei contratti pubblici), contestualmente accertato in entrata (v. cap. 124.10) considerata la necessità di porre l'onere a carico delle opere o dei lavori realizzati, come previsto dalla citata legge.

La spesa per il personale, al netto del citato incentivo, subisce comunque un aumento del 10,5% rispetto a quella sostenuta nel 2008 per effetto di variazioni retributive e dell'aumento dell'organico dell'Ente di 6 unità.