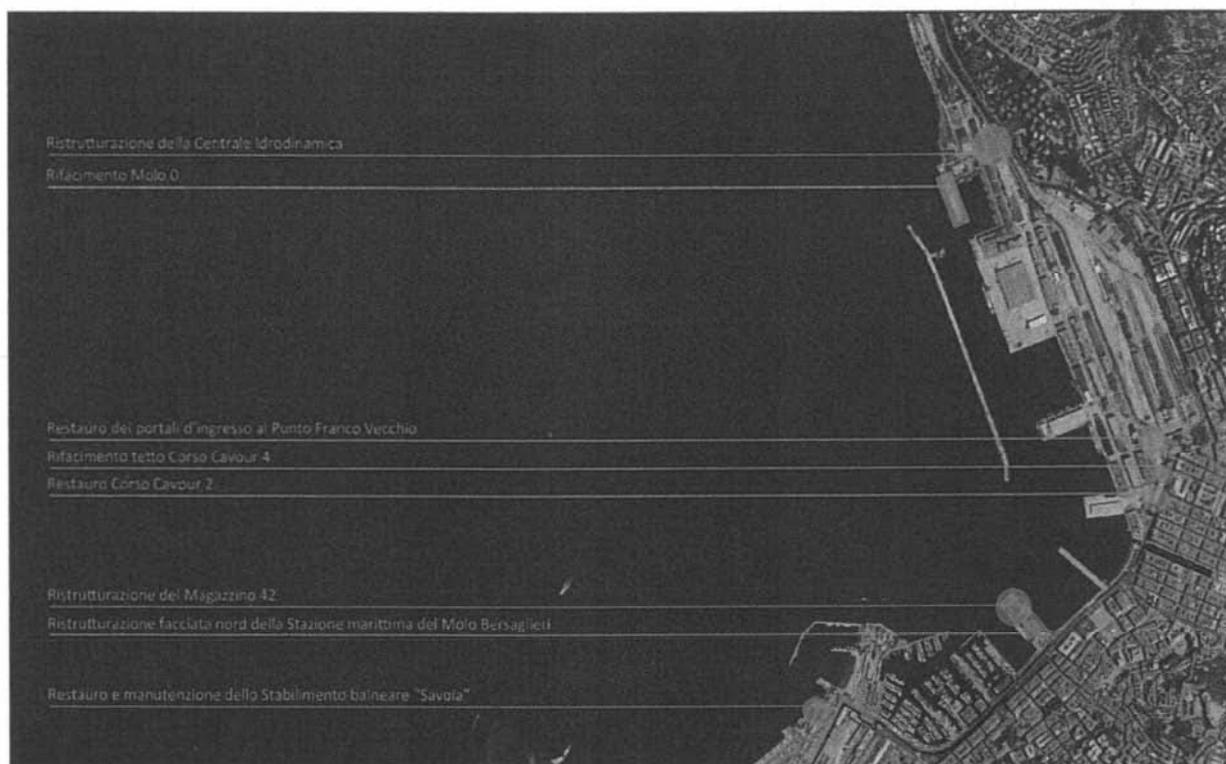
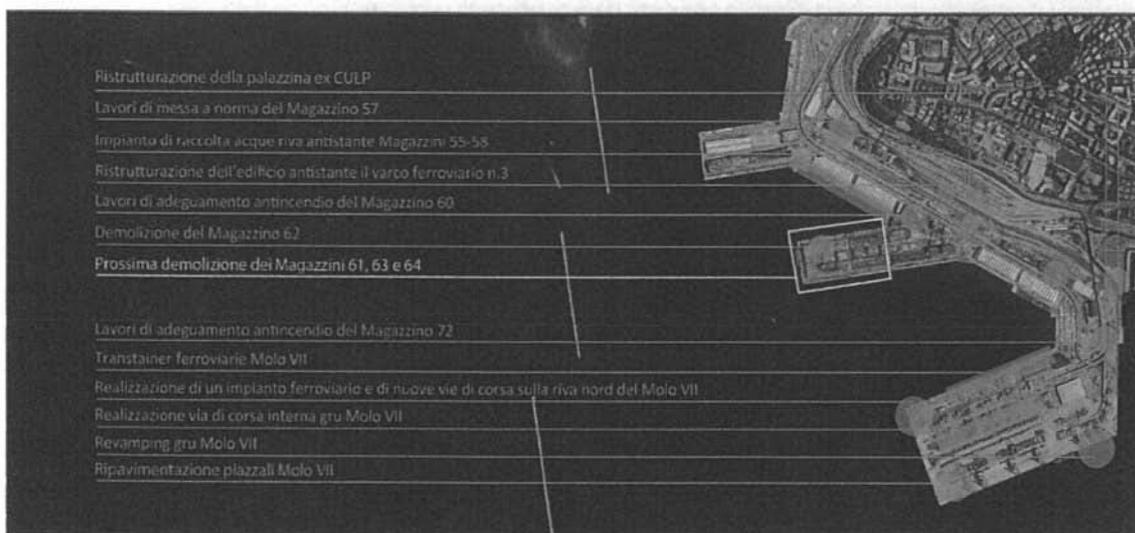


- Manutenzione straordinaria del Molo 0 in parte oggetto di cedimenti strutturali. I lavori, eseguiti in virtù di un finanziamento ministeriale ad hoc sono in corso di esecuzione.
- Recupero funzionale del magazzino 26 attraverso il restauro conservativo delle parti esterne dell'edificio e l'adeguamento funzionale di circa il 30 % delle parti interne. I lavori sono già stati ultimati e sono in corso le operazioni di collaudo.
- Manutenzione straordinaria ai varchi monumentali del Porto Vecchio nonché al complesso edilizio adiacente alla Torre del Lloyd.
- Ristrutturazione dell'edificio di Corso Cavour 2, immobile di proprietà dell'Ente e di grande pregio architettonico che da anni versa in condizioni di abbandono.

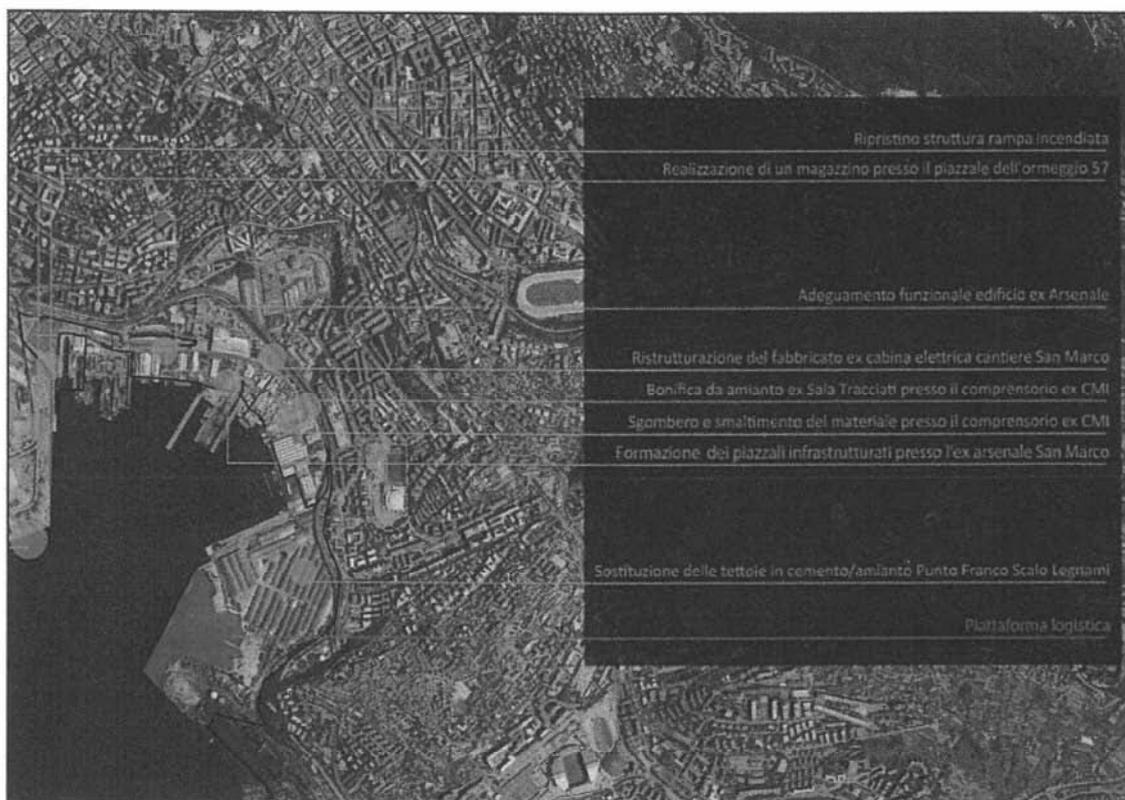


- Ristrutturazione del Capannone n. 42 che ha visto la redazione del progetto esecutivo nel 2009 con l'acquisizione di tutte le autorizzazioni di legge e l'avvio delle procedure di gara. I lavori sono stati aggiudicati e consegnati nel mese di aprile 2010 con una previsione di conclusione degli stessi nel mese di marzo 2012.
- Prolungamento della diga foranea antistante la Riva Traiana; i lavori, quali opere di grande infrastrutturazione, sono finanziati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il progetto prevede l'allungamento della diga foranea Luigi Rizzo di 420 m. I lavori sono pressoché ultimati. In tale sede è emersa la necessità di intervenire sulla parte della diga preesistente che presentava cenni di cedimento.
- Riqualificazione e potenziamento del Molo VI con la realizzazione di una configurazione infrastrutturale più aderente alle esigenze dei moderni traffici marittimi e dell'operatività portuale. Oltre alla realizzata demolizione del magazzino n. 62 sono stati acquisite le autorizzazioni alla demolizione dei magazzini n. 61, 62 e 63, demolizioni che saranno realizzate dal concessionario privato.



- Ristrutturazione della palazzina ex CULP al fine di realizzare, oltre ad un'ala uffici, strutture adibite a spogliatoio per le imprese portuali e di accoglienza per i numerosi autotrasportatori e marittimi che frequentano il porto di Trieste.
- Messa a norma e recupero funzionale dei magazzini portuali; dopo molti anni caratterizzati da assenza di interventi si è resa improcrastinabile, a seguito della decadenza dei permessi temporanei all'esercizio (N.O.P. Nulla Osta Provvisori) che erano prorogati di anno in anno, la necessità di mettere a norma, in particolare sotto l'aspetto dell'antincendio, i magazzini operativi. Sono state eseguite le progettazioni esecutive per la messa a norma dei magazzini 72, 60 e 57 e per i primi due sono state reperite le fonti di finanziamento ed avviate le procedure di gara che porteranno all'avvio dei lavori già nel primo semestre del 2010.
- Potenziamento e riqualificazione del Molo VI. Nel corso del 2009 è stato demolito il magazzino n. 62. E' stato quindi creato un ampio piazzale per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci. In seguito, con apposito atto di concessione, il concessionario è stato autorizzato ad attuare un piano di interventi che comprende la demolizione dei tre magazzini rimanenti (per i quali l'APT aveva già operato per ottenere tutte le autorizzazioni necessarie) e la creazione dei sottoservizi per la completa riqualificazione del molo. Si segnala che la pavimentazione originaria del magazzino 62 è stata recuperata e utilizzata dal Comune per pavimentare parte del Centro Storico della città di Trieste.
- Potenziamento ed ammodernamento infrastrutturale del Molo VII attraverso:

- il completamento ed ultimazione dei lavori di potenziamento del parco ferroviario sulla Riva Nord;
- il revamping di tre gru di banchina sulla Riva sud;
- la progettazione e l'affidamento con procedura di gara dei lavori di installazione di due gru *transtainer* sulla Riva Nord;
- il rifacimento della via di corsa interna per le gru *transtainer* sulla riva nord del molo.
- l'esecuzione di lavori di potenziamento delle cabine e delle reti elettriche MT/BT finalizzati alla installazione delle nuove gru *transtainer* ferroviarie sul parco nord attualmente in corso di esecuzione e con previsione di completamento entro il primo semestre 2010.
- Ricostruzione delle strutture della rampa della sopraelevata, principale via di accesso al Porto Franco Nuovo, danneggiate dal grave incendio divampato in data 6 settembre 2009. Da subito sono stati avviati gli interventi per il rapido ripristino della preesistente situazione viabilistica attraverso immediate indagini e la progettazione per la ricostruzione delle parti danneggiate. La conclusione dei lavori è prevista per il primo semestre del 2010.
- Progettazione di numerosi interventi per la riqualificazione dell'area dell'Arsenale San Marco che comprenderà la creazione di una nuova palazzina uffici, di un piazzale attrezzato e la manutenzione straordinaria dello scalo di alaggio. L'intervento consentirà l'avvio dei lavori per la realizzazione di "Porto Lido" struttura al servizio della nautica da diporto collocata nell'area della Lanterna.



- Programma di progressiva sostituzione del cemento–amianto presente in grande quantità in porto (in relazione alla vasta applicazione di detto materiale nelle tecniche costruttive dell'epoca) ed in particolare allo Scalo Legnami. Detto programma, assistito da uno *screening* di verifica dello stato di tutte le strutture portuali, non è dettato da particolari emergenze ma dall'opportunità di prevenire appunto l'insorgere di emergenze che possono determinare problemi alla salute delle persone operanti in porto. Sono stati iniziati i lavori, che si completeranno nei primi mesi del 2010, di sostituzione della copertura di tre delle grandi tettoie che costituiscono il complesso dello Scalo Legnami e ciò in perfetta sintonia operativa con il terminalista/concessionario. La scelta delle tettoie su cui avviare i lavori è stata determinata proprio in relazione al più elevato grado di compromissione,

peraltro non ancora qualificato come pericoloso, delle coperture in cemento-amianto.

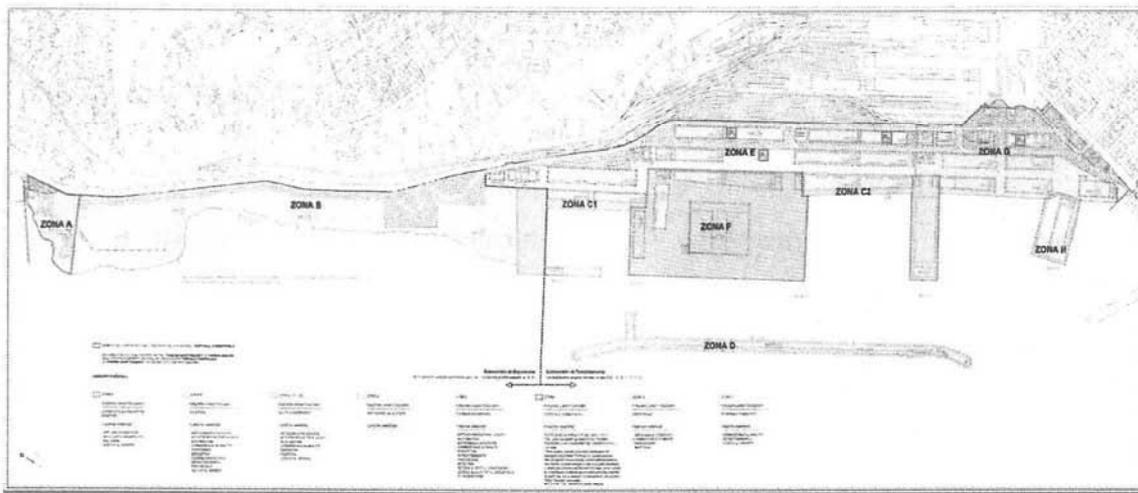
Forte è stato inoltre l'impegno dell'Autorità su tre progetti fondamentali per lo sviluppo delle attività portuali e dell'economia cittadina, ma anche di quella dell'intera regione: rivitalizzazione del Porto Franco Vecchio, Piattaforma Logistica e Piano Regolatore Portuale.

L'Amministrazione, a seguito del Decreto della Giunta Regionale n. 1804 del 20 luglio 2007, riguardante l'approvazione della variante al Piano Regolatore per il Porto Franco Vecchio, ha avviato nel 2008 la procedura per l'affidamento in concessione delle aree, procedura tuttora in corso.

Dopo l'esame delle istanze concorrenti e della comparazione dei progetti ammessi, in quanto rispondenti alle previsioni del Piano Regolatore approvato, si è proceduto, con delibera del Comitato Portuale, ad individuare il progetto preferito ai sensi dell'art. 37 del Codice della Navigazione.

In seguito è stata avviata ai sensi del DPR 509/1997 la Conferenza di Servizi da parte del Comune sul progetto riguardante la costruzione di due strutture destinate alla nautica da diporto e incluse nel progetto complessivo, più ampio. In questo momento la Conferenza è giunta alla fase di esame del progetto definitivo delle citate strutture per la nautica da diporto redatto sulla base delle prescrizioni ricevute nella precedente fase di esame del progetto preliminare.

Conclusa la fase sub-procedimentale relativa alla nautica da diporto il progetto ritornerà all'Autorità Portuale per procedere l'iter che dovrebbe concludersi con il rilascio della concessione demaniale per l'intero ambito richiesto.



Il progetto per la realizzazione della “Piattaforma Logistica di Trieste” è compreso nel Programma di cui alla Delibera CIPE 121/2001 e nell’Intesa Generale Quadro Governo-Regione Friuli Venezia Giulia. In seguito alla trasmissione del progetto preliminare da parte dell’Autorità Portuale lo stesso è stato approvato, con prescrizioni, con voto n. 356 del 9 luglio 2004 da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e sottoposto al CIPE che lo ha approvato con prescrizioni (delibera n. 99 del 20 dicembre 2004), anche ai fini dell’attestazione di compatibilità ambientale. Con delibera n. 75/2006 del 29 marzo 2006, il CIPE ha assegnato un finanziamento in linea programmatica di 32 milioni di euro. La delibera CIPE prevede altresì la suddivisione del progetto in due stralci funzionale denominati semplicemente opere di I e II stralcio.

Dopo aver completato le procedure ambientali, aver dato esecuzione al piano di caratterizzazione e conseguito la validazione dei risultati

analitici, in data 10 luglio 2009 l'Autorità Portuale, con nota n. 8880/P, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti il progetto definitivo dell'intervento.

Con nota n. 36085 del 15.09.2009 la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha indetto la Conferenza dei Servizi in data 1 ottobre 2009 ai sensi dell'art. 166 del D.Lgs. 163/2006.

Nel corso della predetta Conferenza sono stati acquisiti i pareri favorevoli, con alcune prescrizioni, da parte degli Enti partecipanti. Il progetto definitivo è stato altresì approvato in linea tecnica ed economica dall'Autorità Portuale con deliberazione n. 405/2009.

L'importo del progetto definitivo di I stralcio, è di € 132.433.922,23, di cui € 117.930.169,08 per lavori e € 14.503.753,15 per somme a disposizione.

Il costo dell'intervento differisce da quello riportato nel quadro economico del progetto preliminare approvato dal CIPE con delibera n. 75 del 29 marzo 2006 in quanto comprensivo del maggior costo della bonifica e dei dragaggi "ambientali".

Il Piano Economico e Finanziario presentato dall'Autorità Portuale per il progetto di I stralcio prevede un contributo della stessa pari a 49,5 milioni derivante dal finanziamento in favore dell'Autorità Portuale di Trieste di cui alla legge 166/2002 che rimane tuttora bloccato e inutilizzabile in assenza della copertura finanziaria perlomeno del primo stralcio, copertura che dipende dalle future decisioni del CIPE.

Poiché il CIPE con delibera n. 75 del 29 marzo 2006 aveva assegnato all'opera un finanziamento di 32 milioni di euro, il totale dei finanziamenti disponibili ammonta a 81,5 milioni di Euro.

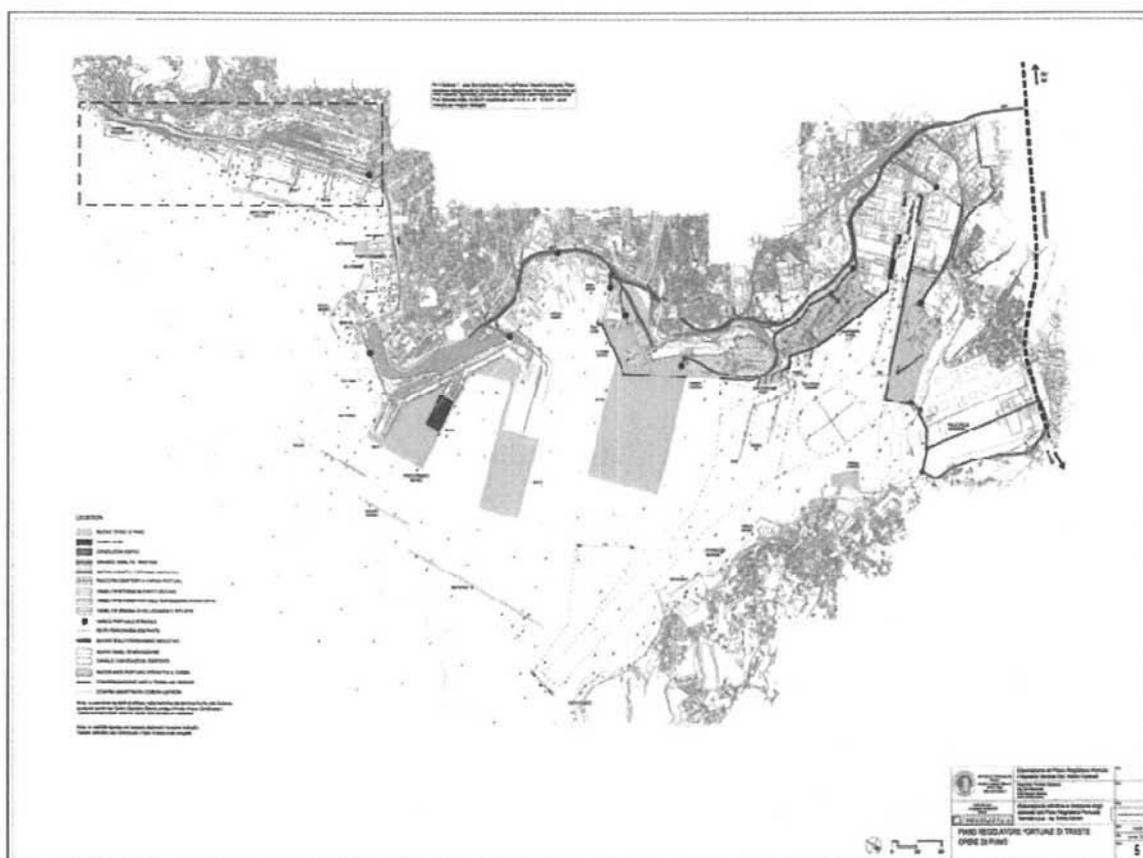
E' stato richiesto quale ulteriore contributo al CIPE la somma di € 50,93 milioni di Euro per potere procedere all'appalto dei lavori di I stralcio.

Si segnala che la questione è all'attenzione del CIPE ormai dal mese di ottobre 2009.

Al fine di rispondere adeguatamente all'evoluzione del mercato e della politica internazionale dei trasporti, l'Amministrazione ha redatto il nuovo Piano Regolatore del Porto, dato che quello vigente (modificato attraverso 24 varianti) risale al 1957.

Il Piano, previo raggiungimento delle previste intese con i Comuni di Trieste e Muggia, è stato adottato dal Comitato Portuale nella seduta del 19.05.2009.

Successivamente nei primi giorni del mese di luglio 2009 il Piano è stato inviato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, presso il quale tuttora giace, per il rilascio del parere in linea tecnica.

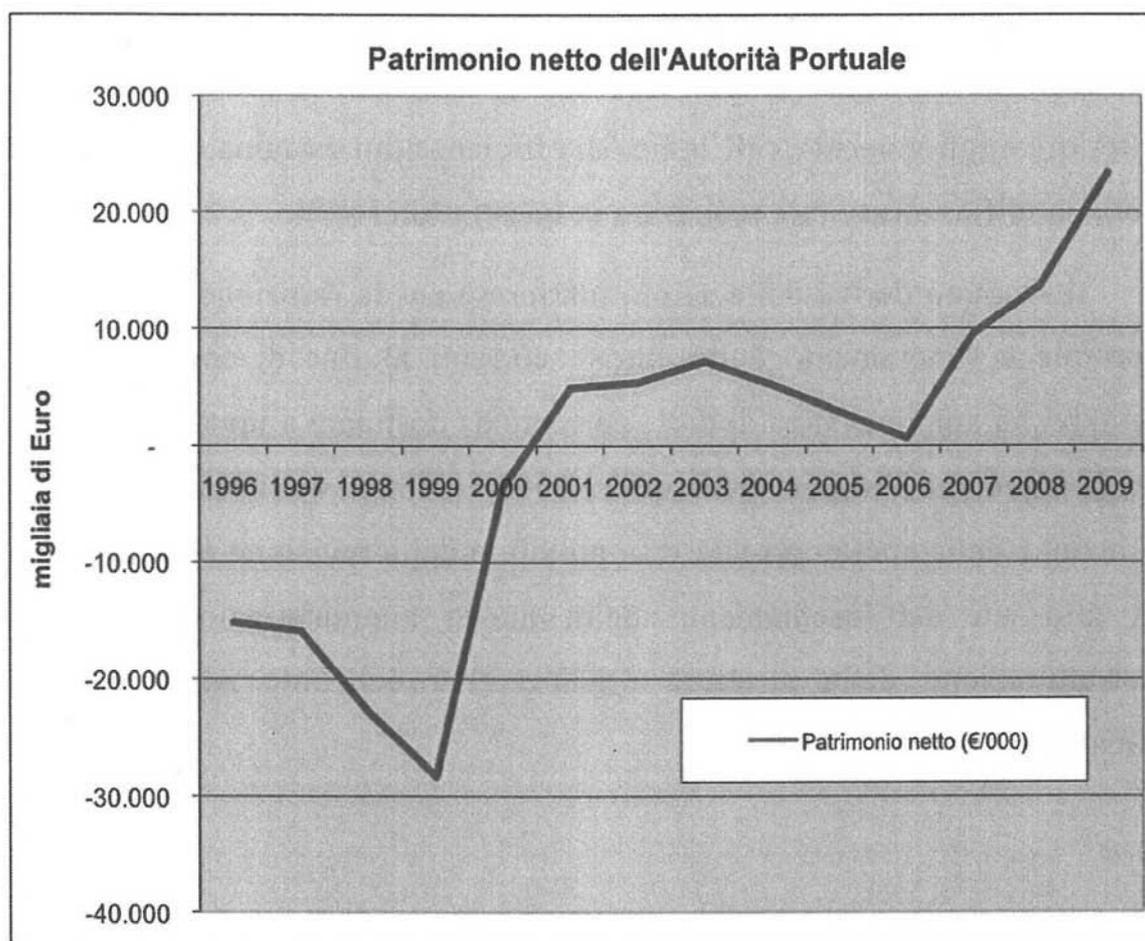


*Nuovo PRP, tavola che indica gli sviluppi a mare e i collegamenti stradali e le aree ferroviarie.*

Va evidenziato che pure nel 2009 è stato possibile conseguire gli ottimi risultati su indicati coltivando anche la crescita del patrimonio netto realizzata grazie alla somma dei positivi saldi della gestione economica.

Negli ultimi tre anni il patrimonio netto dell'Ente è passato dai m.€ 663 del 2006 ai m.€ 23.310 del 2009. Ciò assume una particolare rilevanza in questo periodo nel quale si è riacceso, nel campo della

contabilità pubblica, il dibattito sull'importanza del dato economico quale indicatore dell'efficienza di gestione anche negli enti pubblici che sempre più spesso pongono pertanto in atto processi di valorizzazione del loro patrimonio.

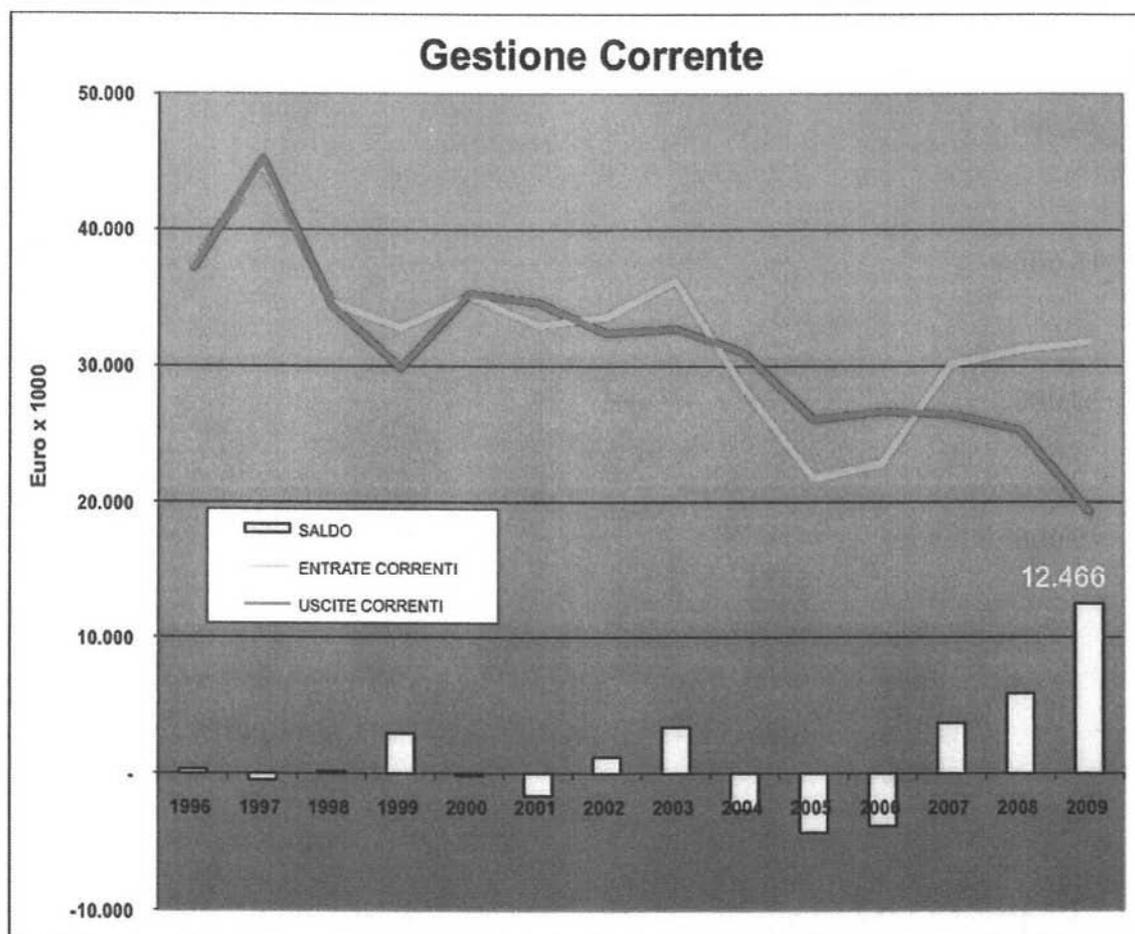


Per quanto riguarda la gestione economico-finanziaria dell'Autorità, anche nel corso del 2009 l'Amministrazione ha proseguito il cammino avviato nel 2007 per il recupero di efficienza della struttura.

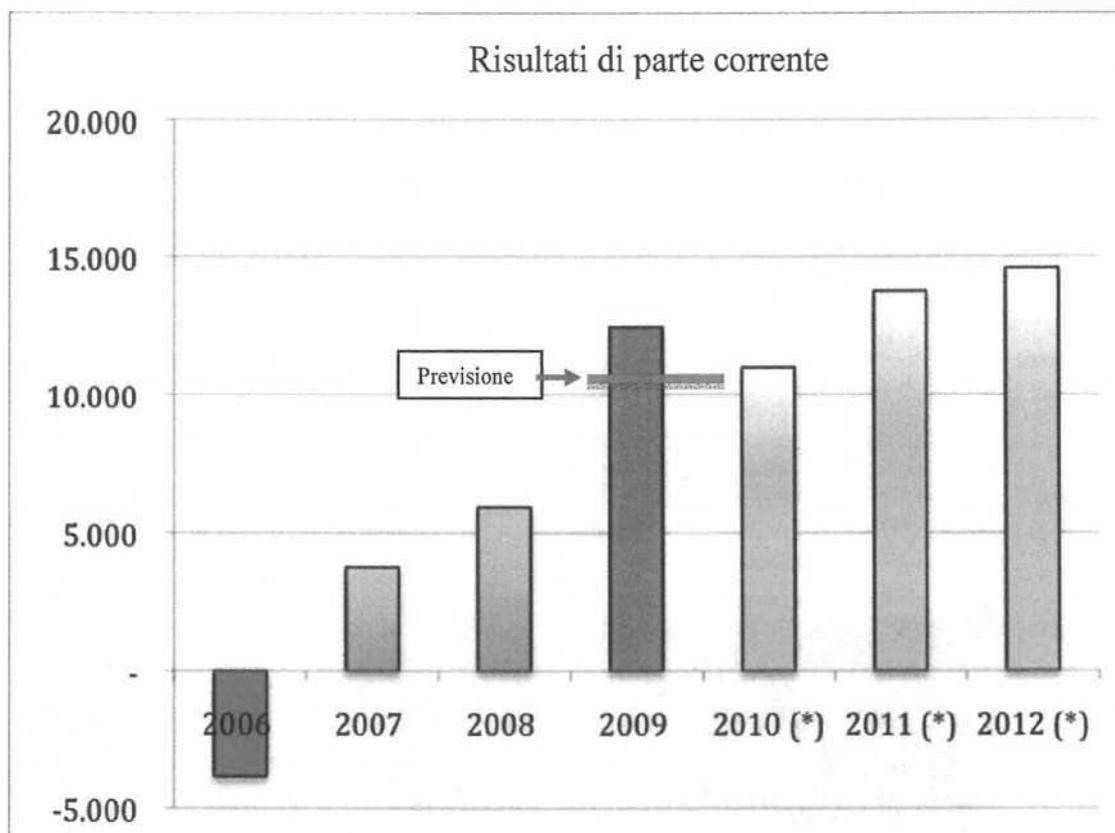
I risultati conseguiti nel triennio hanno prodotto un eccezionale miglioramento degli indici di efficienza elaborati dal Ministero delle

Infrastrutture e dei Trasporti; in particolare l'indice calcolato rapportando l'ammontare delle entrate correnti proprie all'ammontare delle spese di funzionamento: era pari a 0,84 nel 2006 ed è passato a 1,24 nel 2008 ed ha raggiunto quota 1,65 nel 2009 (1,68 se si esclude l'onere straordinario derivante dal premio alle dimissioni volontarie del personale in esubero). Si ribadisce anche in questo caso che gli esercizi futuri vedranno un ulteriore miglioramento dell'indice di efficienza qui esaminato per effetto della modifica strutturale realizzata in questi ultimi anni.

Il risultato deriva dalle azioni intraprese per la riduzione della spesa corrente e l'incremento delle entrate correnti al fine di conseguire un sempre più ampio avanzo di parte corrente da destinare a investimenti. Va evidenziato che l'ottimo risultato del 2009 è da ascrivere totalmente alla riduzione della spesa corrente resa possibile dalla revisione critica messa in atto sin dall'insediamento della nuova amministrazione e dalla ristrutturazione della struttura organizzativa dell'Ente realizzata nel triennio.



E' opportuno ricordare che la capacità della gestione corrente di generare risorse da destinare al finanziamento dei programmi d'investimento è uno dei principali indicatori dello stato d'efficienza e di salute di un ente pubblico. I risultati sono stati conseguiti senza alcuna negativa ricaduta sullo standard dei servizi offerti, migliorato nel corso degli ultimi anni, e, viceversa, attuando un piano manutentivo di profonda riqualificazione del patrimonio infrastrutturale ed edilizio del porto di Trieste, ampiamente illustrato nelle pagine precedenti.



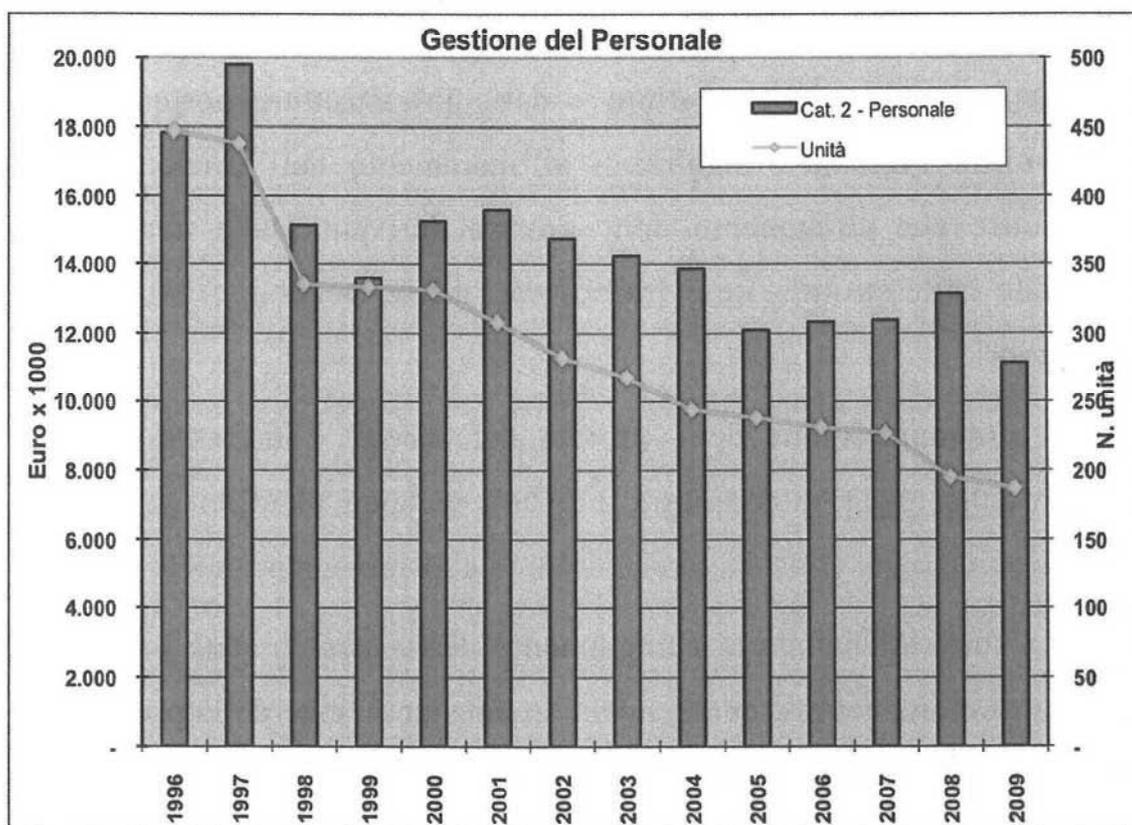
Il grafico che precede evidenzia l'avanzo (o deficit per quanto riguarda il 2006) di parte corrente, che si è consolidato in questi ultimi anni, nonché le previsioni provenienti dal Bilancio di Previsione per l'esercizio 2010 che contiene anche la prospettiva per il triennio 2010-2012. Si ritiene opportuno evidenziare che, alla luce dei risultati ottenuti nel 2009, le seppur buone previsioni per il prossimo triennio appaiono sottostimate per un valore di circa 2 milioni di Euro per anno, in particolare per il livello delle entrate correnti che sulla scorta dei risultati 2009 dal 2010 dovrebbero stabilmente attestarsi al di sopra dei 32 milioni di euro contro una indicazione inserita nel documento finanziario di poco superiore ai 30 milioni.

Per quanto attiene alle entrate correnti ed al collegato potenziale di crescita derivante dalle stesse, si sottolinea l'importanza dei lavori per

l'ampliamento, il recupero, la riconversione e la riqualificazione delle aree, degli edifici, delle strutture e delle infrastrutture portuali svolti dall'Autorità Portuale e finalizzati all'incremento dell'efficienza dello scalo, oltre che all'aumento delle entrate derivanti dalla concessione demaniale delle strutture rese fruibili per utilizzi economici attraverso i citati lavori.

La riorganizzazione delle attività dei servizi d'interesse generale prevista dalla legge ha consentito notevoli recuperi di efficienza sia dal lato della riduzione delle spese che dal lato dell'incremento delle entrate.

Una forte attenzione al contenimento della spesa è stata indirizzata verso la gestione del personale, anche in considerazione della presenza di personale in esubero derivante dal preesistente ente portuale. Relativamente a tale elemento di spesa va ricordato la riproposizione nel 2008 del provvedimento per le dimissioni incentivate del personale in esubero che ha consentito la riduzione del numero dei dipendenti in forza all'Ente. La riduzione del personale, oltre ad aver già prodotto notevoli benefici, produrrà ulteriori benefici negli esercizi futuri anche in relazione al fatto che gli attuali bilanci scontano un incremento delle uscite per "Emolumenti fissi al personale dipendente" dovuto ai premi per l'attuazione di detto provvedimento (per una più precisa analisi si rinvia alla corrispondente parte della nota integrativa).



Grazie all'insieme degli interventi attuati si sta progressivamente consolidando una situazione economico-finanziaria stabile che vede una gestione corrente in miglioramento con la possibilità di utilizzare il crescente avanzo di parte corrente per sostenere l'importante piano d'investimenti e di sviluppo delle attività portuali contenuto nel Piano Operativo Triennale.