



RELAZIONE DEL PRESIDENTE

CONSIGLIO REGIONALE
REGIONE DEL VENETO
PROGRAMMAZIONE DI FINANZA
- AREA BANCHE E CREDITO -
IL RESPONSABILE
(*F. Farese*)

Il Porto di Venezia chiude il 2010 in positivo: i dati di traffico hanno fatto segnare un aumento complessivo del 4,1% (oltre 1 milione di tonnellate) di merce movimentata rispetto al 2009. Un trend positivo evidente in tutti i settori di traffico con particolare riferimento al settore commerciale (+11,6%) – fatta salva l'unica eccezione del traffico industriale (-12,1%) in calo a causa delle difficoltà registrate dalle aziende chimiche e industriali dell'area di Porto Marghera.

Per quanto concerne il settore container si registra un risultato doppiamente confortante: non solo per l'incremento dei traffici pari al +6,6% rispetto al 2009 ma anche per la variazione positiva (+3,6%) del dato rispetto al 2008.

Un dato rilevante perché evidenzia come il porto di Venezia, in questo settore, abbia già superato i livelli precrisi, quelli del 2008, e, scorporando il dato, stia recuperando di fatto il ruolo di base portuale a servizio del Veneto e del Nordest a fronte dell'aumento dell'export di contenitori pieni in uscita del 6,4% rispetto al 2008.

Oltre ai contenitori si registrano poi altri settori in crescita: +7,6% prodotti raffinati, +35,41% minerali, +11,4% le merci varie in colli. Merita una particolare menzione il settore dei project cargo (i c.d. carichi eccezionali) in cui il porto di Venezia – grazie alla particolare configurazione delle banchine e alle professionalità esistenti - si conferma leader fra gli scali dell'alto adriatico.

A questi dati incoraggianti si aggiunge l'andamento del traffico passeggeri presso la stazione Marittima, che anche in un momento di congiuntura economica decisamente sfavorevole non ha subito alcuna flessione toccando al contrario un nuovo record storico (2 milioni di passeggeri transitati) e chiudendo il 2010 con un incremento pari a +9,1 e +12,5 se ristretto ai soli crocieristi.

I dati incoraggianti del 2010 evidenziano la necessità di proseguire gli investimenti operati finora dall'Autorità Portuale ed implementare la strategia di medio e lungo periodo

avviata a partire dal 2008 e tesa ad incrementare la rilevanza nazionale ed internazionale del Porto di Venezia.

In primo luogo gli interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica al Porto commerciale, fattispecie che risulta determinante per garantire performance positive alla portualità veneziana e seguire infrastrutturalmente il processo di gigantismo navale. Basti pensare che, nel corso del 2010, potendo assicurare, grazie alle operazioni di escavo un pescaggio pari a -10,50 metri, il porto di Venezia è riuscito ad accogliere la portarinfuse "Iron Bradyn" – nave cargo di oltre 82.000 tonnellate – e a dare il via nel mese di luglio al nuovo servizio diretto container Venezia Far East. Un traguardo che fino a qualche tempo fa potevamo solo sognare e che oggi è diventato realtà.

Le ulteriori iniziative promosse nel corso del 2010 dall'Autorità Portuale di Venezia per garantire un porto più competitivo dotato di servizi efficienti hanno riguardato:

- l'aggiudicazione in project financing della concessione per la realizzazione e gestione del nuovo terminal autostrade del mare a Fusina;
 - l'avvio dei lavori del terminal crocieristico Isonzo 2 a Marittima;
 - l'acquisizione dell'area ex Montefibre (60 ettari circa), mettendo in moto il processo di riconversione delle aree oggi dismesse a Porto Marghera e rendendo possibile l'estensione dell'area portuale oggi limitata esclusivamente all'isola portuale;
 - l'avvio dell'operatività dello scanner fisso per agevolare le operazioni di scarico/carico delle merci aumentando al contempo gli standard di sicurezza del Porto;
 - l'implementazione del sistema Logis, il port community system di Venezia al servizio dell'intera comunità portuale con moduli applicativi dedicati alle operazioni portuali (Modulo Nave, Modulo Merci, Modulo Security, Modulo Lavoro Portuale, Modulo Dogana);
 - l'avvio di opere di banchinamento nell'isola portuale;
 - l'ampliamento degli ausili luminosi e dei sentieri dedicati alla navigazione;
 - l'avvio dei lavori per garantire una migliore viabilità stradale e ferroviaria nell'isola portuale.
 - processo di formazione e qualificazione;
 - proseguo iniziative di porto verde per l'autosufficienza energetica (cold ironing) anche con utilizzo di fonti a basso impatto ambientale;
- promozione e sviluppo del Porto di Venezia con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici;



COPIA CONFERITA ALL'ASSEMBLEA

PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- ALTA SPONSABILITÀ -
(T. Ferrero)

- monitoraggio ambientale e processi di bonifica e riqualificazione delle aree.

A queste attività si aggiungono quelle ordinarie che l’Autorità deve garantire comunque e sempre tra cui la sicurezza intesa sia come safety che come security, l’organizzazione del lavoro portuale attraverso la sperimentazione dell’ordinanza 308/2009, la gestione del demanio, gli interventi di carattere ambientale volti ad abbattere le emissioni inquinanti connesse alle attività portuali, tutelare l’equilibrio ambientale e il patrimonio storico della città di Venezia e sviluppare azioni di efficientamento energetico.

Tutte queste iniziative si sviluppano in piena coerenza con le cinque sfide che il Porto di Venezia si era prefissato lo scorso anno e che continuano a rimanere attuali.

È proprio per contendere ai porti del Mare del Nord parte del mercato europeo che Venezia, attraverso alleanze con i porti nel sud del mediterraneo, intende riprendere le antiche rotte.

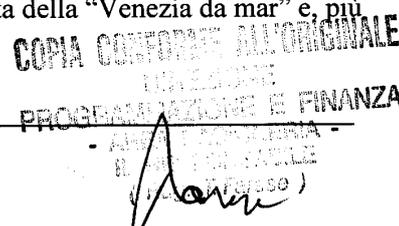
È proprio attraverso il proprio sviluppo infrastrutturale e quello degli altri porti dell’Alto Adriatico, imprescindibile perché necessario a compiere un salto di scala, quei 10 milioni di TEU, che Venezia contribuisce a rendere credibile in Europa e nel mondo l’Alto Adriatico quale Multiport Gateway in grado di attrarre nuovi traffici.

È proprio per questo che l’Autorità Portuale di Venezia persegue l’efficienza e la sicurezza delle operazioni portuali ed al contempo chiede di essere messa in condizione di competere con gli altri porti europei, sulla base di un quadro normativo all’altezza delle sfide imposte dalla modernità e dalla globalizzazione.

È proprio per ridare base portuale al sistema logistico e produttivo del Nordest e della Lombardia orientale che l’Autorità Portuale di Venezia intende recuperare a fini portuali spazi dismessi dalle attività produttive a Porto Marghera con riflessi positivi e prevedibili anche sul tessuto occupazionale e produttivo di Venezia e del Veneto.

Ed è, infine, proprio per questo che, grazie al continuo coordinamento con le istituzioni locali, dalla Regione del Veneto, alla Provincia di Venezia e ai comuni di Venezia, Mira e Cavallino-Treporti e le istituzioni nazionali, finora sta riuscendo ad imprimere un assetto infrastrutturale ed organizzativo all’altezza delle sfide che vengono affrontate ogni giorno e che ci attendono domani.

Un assetto disegnato dentro la politica di salvaguardia in forme inderogabilmente rispettose dell’ambiente lagunare, coerente con la storia passata della “Venezia da mar” e, più



recente, di porto industriale, e sostenuto da una efficienza trasportistica e logistica che abbia finalmente la caratura di “sistema” e non viva più di miope improvvisazione.

Il Nord Adriatico nel suo complesso si trova oggi ad avere un vantaggio strategico e geografico essendo lo scalo marittimo mediterraneo più prossimo ai mercati di sviluppo globale (economie emergenti) ed europeo (lo spostamento verso Est del mercato interno), ma per vincere la sfida della competitività c'è la necessità di raggiungere una sufficiente “massa critica”. Ciò si potrà realizzare con l'unione di intenti di tutti i porti nord adriatici. Per perseguire tale obiettivo nel 2010 è stata fondata dalle Autorità Portuali di Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia), l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA - North Adriatic Ports Association) I membri del NAPA cooperano in diversi campi, dal miglioramento delle connessioni terrestri (particolarmente quelle ferroviarie) alla costruzione di un "Single Window System" integrato; promuovono, inoltre, il Nord Adriatico presso gli operatori economici internazionali e azioni di lobby presso le istituzioni nazionali e europee, a sostegno dell'integrazione tra i Porti ed i principali corridoi europei (TEN-T).

L'Autorità Portuale di Venezia, conscia delle grandi potenzialità dello scalo veneto, situato in una posizione geografica eccellente nel quadro europeo, ha intrapreso una serie di azioni di sviluppo commerciale, coordinamento strategico, di efficientamento dei processi portuali e di progetti infrastrutturali che mirano a garantire negli anni futuri adeguata accessibilità nautica ed efficienza che lo possano rendere sempre più competitivo sul mercato globale.

Gli sforzi compiuti per potenziare le infrastrutture esistenti e per implementare la capacità di imbarco/sbarco delle merci si sono concretizzati con l'avvio di due nuovi servizi:

- un nuovo collegamento tra lo scalo veneziano e i porti del Far East che consente al Nordest e ai paesi confinanti con l'Italia (Germania e Austria in particolare) di avere un collegamento diretto con l'Oriente con cadenza settimanale e che candida il Porto di Venezia a diventare gateway europeo per i flussi commerciali da e verso l'Asia;
- una nuova “autostrada del mare” che unisce Venezia con la Siria ed Egitto su base settimanale, trasportando veicoli rotabili (camion) e passeggeri (anche con auto al seguito) dall'Europa al Medio Oriente e viceversa.



E' in fase di realizzazione il nuovo terminal delle Autostrade del Mare presso l'area di Fusina, il progetto comprende 2 darsene con 4 banchine capaci di ospitare

COPIA CONFERITA ALL'ORIGINALE

DIREZIONE
PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA TRACONNERIA -

IL RESPONSABILE

(F. F. F. F. F.)

contemporaneamente 4 navi nonché una piattaforma logistica dotata di infrastrutture viarie e ferroviarie, nuovi fabbricati, magazzini, piazzali portuali e parcheggi per un'area complessiva di 36 ettari. La nuova stazione marittima consentirà a breve di dirottare le navi traghetto presso tale aree eliminandone il passaggio per la città storica.

Venezia è inoltre l'unico porto italiano dotato di un collegamento fluviale. Attraverso l'operazione di allibo (trasbordo in mare) dalle grandi navi oceaniche alle chiatte, le merci possono essere istradate verso Venezia, Chioggia o i porti fluviali di Mantova (tutto l'anno) e Cremona (250 giorni all'anno). Per il Porto di Venezia questa modalità comporta un maggior traffico di container in arrivo e in partenza dalle banchine lagunari e l'opportunità di servire un mercato ampissimo, quello della Pianura Padana, che può rappresentare in termini percentuali fino al 31% (Veneto e Lombardia) del Pil Nazionale.

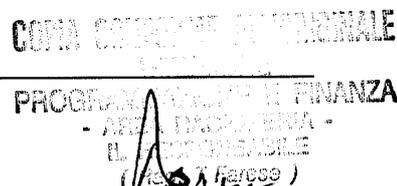
Oltre a quanto realizzato basandosi sulle attuali infrastrutture e sul raggiunto grado di accessibilità nautica, si sono svolti importanti studi per misurare l'attuale grado di utilizzo dei canali, la futura capacità alla luce degli importanti investimenti previsti e studiarne possibili criteri di ottimizzazione sia infrastrutturale che gestionale.

L'analisi ha considerato sia la maggiore offerta di servizi prevista (come ad esempio la realizzazione del nuovo terminal container nell'area ex Montefibre), sia i vincoli posti dalla prossima entrata in servizio del sistema MOSE nonché dalla prescrizione, contenuta nella Legge 798 dd. 29/11/84, di estromettere il traffico petrolifero dalla Laguna di Venezia.

Ai fini di soddisfare la domanda di crescita dello scalo veneziano, lo studio ha individuato come soluzione ottimale la realizzazione di un porto d'altura che consente sia di assolvere alla necessità normativa di estromettere il traffico petrolifero della laguna, sia di dotare lo scalo veneziano di una infrastruttura adeguata ad ricevere navi portacontainer di ultima generazione.

Tale progetto prevede la realizzazione di una diga, posta a 8 miglia nautiche dalla bocca di porto di Malamocco, posizionata in modo tale da proteggere dalle onde prevalenti le infrastrutture interne e che possa ospitare sia il terminale petrolifero che un terminal contenitori, non tradizionale, per il trasbordo diretto da/per navi oceaniche con l'utilizzo di chiatte/pontoni. La diga avrebbe poi anche la funzione di "porto rifugio".

La realizzazione del Porto d'altura è stata recepita dal Governo Italiano accogliendo l'accordo di programma siglato il 4 agosto 2010 tra Magistrato alle Acque di Venezia e dell'Autorità Portuale di Venezia. Il riconoscimento, ha portato all'identificazione, d'intesa



con la Regione del Veneto, della piattaforma portuale d'altura come opera di "interesse strategico nazionale" ed inserita pertanto nell'"Allegato Infrastrutture strategiche" della Decisione di Finanza Pubblica 2011 – 2013 approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) il 18 novembre 2010.

Contestualmente a queste soluzioni infrastrutturali a lungo termine, sono state studiate soluzioni gestionali per l'incremento dell'accessibilità del traffico marittimo sia passeggeri che merci, attuabili ad esempio con accorgimenti sulle precedenze d'accesso o sugli orari di partenza ed arrivo. Tali soluzioni sono frutto di una analisi su dati storici di tracciamento svolta in stretta collaborazione con l'Università di Venezia, Dipartimento di Scienze Matematiche, che ha consentito di costruire algoritmi matematici, per l'ottimizzazione delle movimentazioni, strumenti che hanno fornito indispensabili informazioni e miglorie del sistema.

Parallelamente si è provveduto a studiare i possibili margini di ottimizzazione dell'attuale accessibilità stradale, non solo da un punto di vista strettamente infrastrutturale, ma soprattutto da un punto di vista procedurale. A tal scopo si è svolto, in cooperazione con il Dipartimento Trasporti dell'Università di Padova, un assessment delle attuali procedure di accesso terrestre alle aree portuali dell'Isola Portuale per l'individuazione di inefficienze che causano inutili riduzioni di capacità operativa. Gli studi svolti sui livelli di accessibilità, sia nautica che stradale, pur evidenziando alcuni accorgimenti per incrementare il livello di servizio, hanno dimostrato come l'accessibilità ai servizi portuali sia adeguata e coerente con i futuri piani di sviluppo.

Puntando certamente sullo sviluppo del Porto, ma con una specifica attenzione anche agli aspetti ambientali nell'intero sistema europeo, si è svolta, in collaborazione poi con l'Università IUAV di Venezia, un'indagine sulla convenienza ambientale in termini di risparmio di emissioni di CO2 nell'utilizzo dei porti Nord Adriatici per i traffici che dall'estremo Oriente arrivano in Europa rispetto ai porti nord europei. Questa indagine ha misurato l'impatto del traffico containerizzato sulle regioni europee stimandone una possibile riduzione tramite l'utilizzo di catene logistiche efficienti e multimodali.

Proseguendo nell'obiettivo di rendere il Porto di Venezia competitivo in uno scenario globale, sono stati organizzati dei tavoli tecnici con la locale Capitaneria di Porto e la locale Corporazione Piloti, in modo da investigare tutte le possibili miglorie all'accessibilità nautica del Porto di Venezia, derivanti dal lavoro di escavo dei canali portuali, così come da Piano



COPIA COMPRESA IN UNO DEI DOCUMENTI

PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA DOCUMENTAZIONE -

IL RESPONSABILE

(F. G. Rossi)

Regolatore Portuale. L'approfondimento ha permesso di incontrare le esigenze di alcune tra le più grandi compagnie armatoriali del settore container, le quali hanno così potuto organizzare un servizio diretto dal Far East a Venezia con navi portacontainer lunghe fino a 300 mt e cariche di oltre 3500 teus.

Spinti dal progressivo sviluppo del nuovo servizio container diretto con il Far East, è stato effettuato uno studio analitico sui costi della componente marittima dei servizi nel porto, con investigazione delle singole voci per l'individuazione delle migliori soluzioni per l'ottimizzazione del servizio, analizzando in maniera completa i servizi tecnico-nautici del porto di Venezia che costituiscono una parte rilevante dei "costi approdo" sostenuti dalla nave. Si è conclusa la prima fase di attività legate al servizio di rimorchio, relativa all'analisi dell'attuale assetto tariffario del servizio al fine di pervenire ad una nuova formulazione di nuovi criteri di formazione delle tariffe. Le attività legate all'ottimizzazione dei servizi tecnico-nautici hanno riguardato sia l'aspetto tariffario degli stessi, che la loro disciplina e organizzazione, attra-verso lo sviluppo di studi ed analisi che l'Autorità portuale ha condotto insieme all'università Ca'Foscari di Venezia e finalizzati alla definizione di una struttura tariffaria alternativa a quella ora utilizzata allo scopo di aumentare l'efficienza e la competitività del porto.

Tali sforzi di efficientamento hanno di conseguenza riguardato anche azioni di coordinamento nella gestione delle relazioni con gli enti di controllo operanti in porto (Agenzia delle Dogane ed Ufficio di Sanità Marittima), in particolare per ciò che concerne i colli di bottiglia legati alle importazioni di merce da paesi terzi, nonché per la realizzazione di nuovi locali e strutture in ambito portuale per l'espletamento più efficace dei controlli legati ai servizi di ispezioni e controlli fitosanitari, veterinari e di sanità marittima.

Si è arrivati in, ultima istanza, anche alla formulazione di contributi originali di APV sui temi dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali e del coordinamento istituzionale all'interno dell'ambito portuale.

In questi ultimi anni l'Autorità Portuale di Venezia ha dato il suo massimo impegno nell'analisi e nello sviluppo dell'ict allo scopo di informatizzare la gestione documentale di alcuni dei principali processi portuali e fornire alla Port Community una serie di applicativi e servizi "web-based" che permettessero, da una parte, di facilitare e velocizzare i processi stessi a beneficio degli operatori portuali e del porto nel suo complesso, dall'altra di passare da una logica di gestione prettamente basata sulla trasmissione dei dati su supporto cartaceo



Copia del documento originale
PROGRAMMA DI AUTONOMIA FINANZIARIA
- APV -
R. RESPONSABILE
(F. J. Erese)

ad una logica orientata al "paperless", al dialogo e all'integrazione fra i sistemi informativi già operativi nell'ambito portuale e, in definitiva, al concetto di "single window system", con la realizzazione di un vero e proprio "Port Community System (PCS)", il sistema Logis. L'Autorità Portuale ha proseguito le attività di analisi e sviluppo di Logis, aggiungendo al sistema nuove componenti e funzionalità allo scopo di aumentarne le performance.

Il sistema, allo stato attuale, grazie anche alle nuove funzionalità sviluppate nel corso del 2010, è composto dalle seguenti componenti principali:

- Modulo Nave: è dedicato alla gestione delle “pratiche nave” legate all’iter autorizzativo che si svolge dall’ingresso di una nave in Porto alla sua uscita; permette inoltre di visualizzare i dati dell’ais (Automatic Identification System) inviati dalle navi;
- Modulo Merci: fornisce il dettaglio delle operazioni di carico/scarico merci presso i Terminal e si occupa delle attività legate all’ordinativo dei carri ferroviari;
- Modulo Security: fornisce strumenti per la gestione delle autorizzazioni all’accesso in Porto; è inoltre integrato con la componente di controllo accessi del sistema safe;
- Modulo Lavoro Portuale: si occupa della gestione delle informazioni relative alle imprese che operano nell’ambito portuale, ai loro lavoratori, alla loro formazione, alle abilitazioni, ecc.;
- Modulo Dogana: è dedicato alla generazione telematica del MMP per i container.

Continuando la stretta collaborazione con la Corporazione Piloti del Porto di Venezia, molteplici funzionalità sono state sviluppate allo scopo di arricchire l’integrazione con l’AIS (Automatic Identification System), che ora permette un elevato grado di elaborazione del dato, soprattutto dal punto di vista grafico, consentendo analisi approfondite sia su dati in “tempo reale” che su dati storici. E’ stata inoltre sviluppata, nell’ambito del “Modulo Merci”, una componente dedicata al traffico ferroviario delle merci; tale componente permette di gestire per via telematica le pratiche relative all’ordinativo dei carri ferroviari e alla richiesta del “Servizio di terminalizzazione” dei convogli, consentendo in particolare di alimentare il sistema con tutti i dati identificativi dei carri utilizzati e delle merci in essi contenute.

Nel 2010 è stato sviluppato il progetto ITS Adriatic Gateway congiuntamente agli altri scali membri dell’Associazione dei Porti del Nord Adriatico e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per porre le basi di una infrastrutturazione telematica condivisa.

COPIA COMMENTI PERSONALE
PROGRAMMAZIONE E FINANZA
- AREA DISCIPLINARIA -
IL RESPONSABILE
(F. Faraco)



Tale Progetto è stato approvato dal comitato Ten-T dell'U.E. e verrà formalizzato con decisione del Commissario Europeo dei trasporti.

Il primo passo fondamentale per lo sviluppo dei traffici nel porto, è connesso con i dragaggi dei canali industriali, che hanno visto l'area COM impegnata nel reperire il finanziamento per i lavori di escavo e disposizione dei sedimenti per il raggiungimento del pescaggio -11,50 nei canali Ind. Ovest e Sud.

Il secondo ambito attraverso cui attua il rilancio del porto di Venezia riguarda lo sviluppo delle infrastrutture di collegamento con l'hinterland, come gli interventi di seguito elencati:

- il raddoppio del parco ferroviario merci – stazione di Venezia – Porto Marghera;
- Il raddoppio ferroviario e stradale di via dell'Elettronica, come collegamento al terminal MoS di Fusina;
- la progettazione del sistema ferroviario e del relativo collegamento ferroviario del nuovo Terminal portuale e del distripark nell'area Montefibre alla rete ferroviaria nazionale.

Oltre all'infrastrutturazione fisica, il porto ha necessità di innovare l'infrastrutture telematiche e di collegamento ITC, che sta attuando tramite alcune importanti innovazioni:

- lo sviluppo di una piattaforma informatica comune (e-platform) dei porti dell'Alto Adriatico che funga da anello di collegamento orizzontale tra sistemi di Port Community e verticale tra i sistemi lato mare (e-maritime) e lato terra (e-freight).
- lo sviluppo nel Sistema Idroviario del Nord Italia di una tecnologia informatica (River Information Service - RIS) per la gestione ed il monitoraggio del traffico fluviali volta ad aumentare l'efficienza e garantire maggior sicurezza alle imbarcazioni e all'ambiente circostante.

Di seguito si riepilogano i principali progetti seguiti:

A) PROGETTI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE (PROGRAMMA TEN-T)

•Ampliamento del parco ferroviario a Porto Marghera.

Decisione CE notificata il 20/11/2008 – Contributo per APV: 900.000 €

Il progetto consiste nella realizzazione dei lavori di ampliamento e riorganizzazione delle strutture e delle reti del parco ferroviario dell'Isola portuale di porto Marghera (8 nuovi binari, di cui 3 elettrificati), finalizzato allo sviluppo ed al potenziamento delle connessioni



COPIA CERTIFICATA AUTOGRAFICA
PROGRAMMA TEN-T E FINANZA
- AREA PORTUALE -
IL RESPONSABILE
(V. P. F. F. F.)

del porto di Venezia con le reti di trasporto Trans-europee, in particolare le Autostrade del Mare per il Mediterraneo Orientale ed il Corridoio V.

• **Potenziamento del collegamento stradale e ferroviario con il nuovo Terminal Autostrade del Mare di Fusina.**

Decisione CE notificata il 12/6/2009 – Contributo per APV: 398.000 €

Il progetto consiste nella progettazione esecutiva e nella realizzazione dei lavori di allargamento di via dell'Elettronica nel tratto Malcontenta – Fusina ed il raddoppio della linea ferroviaria nel medesimo tratto con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria al futuro Terminal Ro-Ro di Fusina. Il progetto prevede la costruzione di circa 500m di binario e 900m di strada.

• **Miglioramento dell'accessibilità nautica del porto di Venezia: lavori di dragaggio dei Canali Industriali Ovest e Sud.**

Decisione CE n. 8010 del 21/10/2009 – Contributo per APV: 3.912.000 €

Il progetto consiste in lavori di dragaggio da quota – 9.50 m a quota -10.50 m s.m.m. del canale Industriale Ovest dalla banchina Liguria alla darsena terminale e del Canale Sud dalla banchina Alcoa alla darsena terminale e lavori di smaltimento/messa a dimora dei sedimenti dragati.

• **Potenziamento dell'accessibilità ed integrazione del porto di Venezia alla rete TEN-T.**

Decisione CE n. 4518 del 28/06/2010 - Contributo concesso ad APV: 1.256.000 €

Il progetto si riferisce alla progettazione del sistema ferroviario e del relativo collegamento ferroviario del nuovo Terminal portuale e del distripark nell'area Montefibre alla rete ferroviaria nazionale.

• **ITS Adriatic Multi-port gateway**

In attesa della notifica della Decisione CE - Contributo per APV: 495.000 €

Il progetto è sviluppato nell'ambito dell'Associazione dei Porti del Nord Adriatico con l'obiettivo di realizzare una piattaforma informatica comune (*e-platform*) dei porti dell'Alto Adriatico che funga da elemento di collegamento orizzontale tra sistemi di Port Community e verticale tra i sistemi lato mare (*e-maritime*) e lato terra (*e-freight*). In prospettiva verrà attivato un centro di gestione comodale che permetta, in piena trasparenza, di scegliere quale, fra gli scali dell'alto Adriatico, possa garantire l'offerta e i servizi che meglio rispondono alle necessità dei clienti.

COPIA CERTIFICATA

PROGRAMMA TRIENNALE DI FINANZA
- AREA COGNOMIA -
IL RESPONSABILE

(*Reg. Farese*)
[Firma]



• Sviluppo del sistema RIS per l'interoperabilità nel sistema idroviario del Nord Italia

In attesa della notifica della Decisione CE - Contributo per APV: 250.000 €

Il progetto consiste nel dotare il Sistema Idroviario del Nord Italia di una tecnologia RIS (*River Information Services*) per la gestione ed il monitoraggio del traffico fluviali volta ad aumentare l'efficienza e garantire maggior sicurezza alle imbarcazioni e all'ambiente circostante.

Con questo progetto si intende portare a termine la progettazione esecutiva del RIS da applicare in futuro su tutto il tratto navigabile, comprese le principali vie e nodi di trasporto ad esso connessi o limitrofi. Un primo prototipo sarà installato sul canale Fissero-Tartaro-Canalbiano, e sarà testato con il supporto di alcune imprese di trasporto fluviale operanti.

B) PROGETTI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE (PROGRAMMA POR CRO FESR)**• Potenziamento della connessione ferroviaria e viaria a servizio del nuovo terminal per le Autostrade del mare – Marghera (Fusina).**

DGR n. 3320 del 3/11/2009 - Contributo per APV: 5.037.500 €

Il progetto consiste nel completamento dei lavori di allargamento di via dell'Elettronica nel tratto Malcontenta – Fusina ed del raddoppio della linea ferroviaria nel medesimo tratto con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria al futuro Terminal Ro-Ro di Fusina.

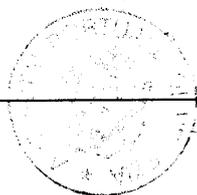
C) PROGETTI DI COOPERAZIONE EUROPEA PER LO SVILUPPO DEL PORTO NEI SETTORI ICT, LOGISTICA, INTERMODALITÀ, E SICUREZZA**• Sonora**

Programma Central Europe - Approvazione il 23/07/2008 – Contributo per APV: 170.135 €

Il progetto mira fornire un supporto alle Regioni dell'Europa Centrale nello sviluppo dell'accessibilità lungo l'asse Sud-Nord, tra l'Adriatico ed il Baltico, promuovendo l'attivazione ed il miglioramento di servizi logistici multimodali per il trasporto merci e, in generale, il miglioramento della rete di trasporto.

Capofila: Regione del Veneto.

In conclusione, si può affermare che i dati contenuti nel Rendiconto Generale per l'Esercizio Finanziario 2010, arricchiti delle ulteriori informazioni relative alle iniziative



Copia Documento Autografo
PROGRAMMA POR CRO FESR
- ANTOLOGIA -
IL RESPONSABILE
(F. Russo)

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.



COPIA CONSEGNA AMMINISTRATIVA

PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA REGIONALE -
RISORSE UMANE
(D. L. 11.10.1998)

Amore

LA COMPETENZA

Il conto finanziario dell'esercizio 2010 chiude con un avanzo di amministrazione di m.€ (migliaia di Euro) 7.106 con un miglioramento di m.€ 6.925 rispetto al preventivo assestato.

Tale miglioramento deriva, soprattutto, dalla diminuzione delle uscite correnti e da economie su residui in conto capitale.

Il raffronto fra le entrate correnti, che rispetto al preventivo hanno fatto registrare un aumento di m.€ 1.263, e le spese correnti che, sempre rispetto al preventivo, sono diminuite di m.€ -1.958, ha evidenziato un avanzo di parte corrente di m.€ 13.269. Detto risultato corrisponde al 38,57% delle entrate correnti (complessivamente m.€ 34.401).

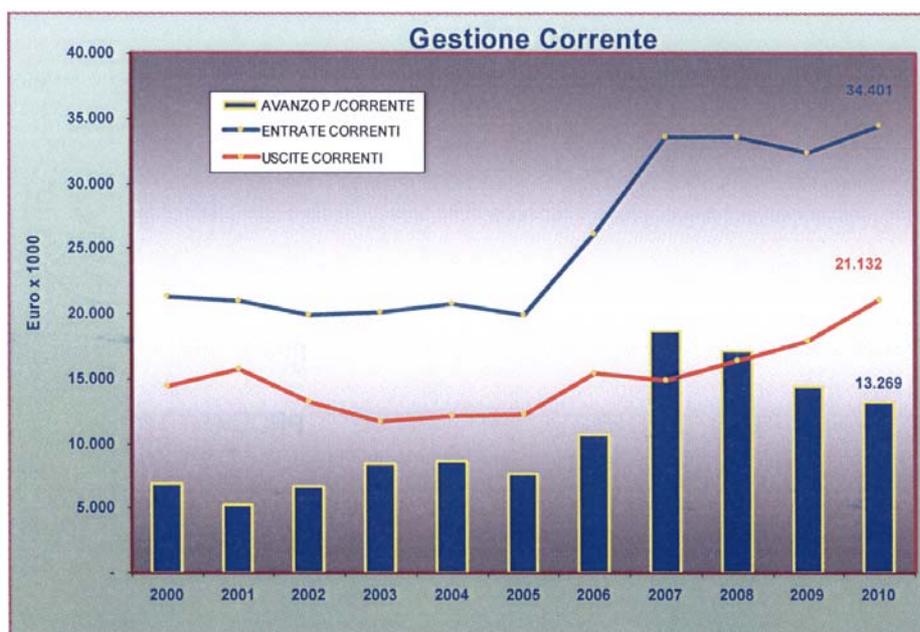
I dati complessivi vengono riportati nella tabella seguente che riassume i valori degli ultimi due esercizi e del preventivo assestato.



Copia autentica dell'originale
PROGRAMMA BILANCIO E FINANZA
- APPROPRIAZIONE -
IL RESPONSABILE
(F.lli. Ferraro)

SINTESI ENTRATE - USCITE (Valori in migliaia di Euro)					
	Consuntivo	Previsione	Scostamento	Consuntivo 2009	2010 - 2009
ENTRATE					
Correnti	34.401	33.138	1.263	32.382	2.019
Conto capitale	101.673	101.539	134	86.221	15.452
Partite di Giro	4.184	3.213	971	2.855	1.329
Totale Entrate	140.258	137.890	2.368	121.458	18.800
USCITE					
Correnti	21.132	23.090	-1.958	17.935	3.197
Conto capitale	112.168	112.691	-523	111.864	304
Partite di Giro	4.184	3.213	971	2.855	1.329
Totale Uscite	137.484	138.994	-1.510	132.654	4.830
Risultato di competenza	2.774	-1.104	3.878	-11.196	13.970
Avarzo di Amm.ne iniziale	1.285	1.285	0	10.037	-8.752
Variazione sui residui	3.047	0	3.047	2.444	603
Avarzo di Amm.ne finale	7.106	181	6.925	1.285	5.821

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



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

DIREZIONE

PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA RAGIONERIA -

IL RESPONSABILE

(M. T. Ferraro)

Rispetto all'esercizio 2009 le poste di natura corrente registrano un aumento del 6,23% circa per quanto riguarda le entrate e del 17,83% circa per quanto riguarda le uscite.

Come ricordato il risultato di parte corrente è pari a m.€ 13.269 inferiore del 8,15% rispetto a quello registrato nel 2009, a causa dei maggiori oneri sostenuti per "prestazioni istituzionali" (sicurezza, vigilanza aree comuni, pulizie ecc.).

Nel corso dell'esercizio la consistenza del personale occupato nella Segreteria Tecnica Operativa è stato di 87 unità, contro le 86 dell'esercizio precedente, oltre a 5 persone distaccate presso terzi.

La spesa di m.€ 7.083 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.€ 205) 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, risulta a consuntivo inferiore rispetto a quanto preventivato ed evidenzia invece, rispetto a quella dell'anno precedente, un aumento limitato, in gran parte ascrivibile ad adeguamenti di legge ed a maggiori spese per missioni ed indennità legate all'attività istituzionale.

Per l'analisi del costo complessivo si rinvia all'allegato alla Nota Integrativa – parte V – pag. 64.

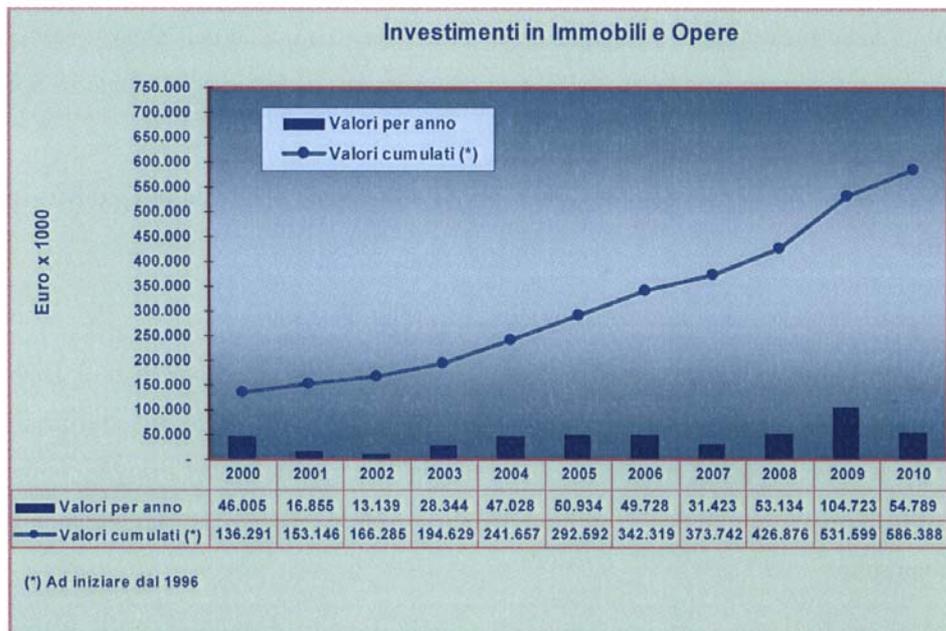
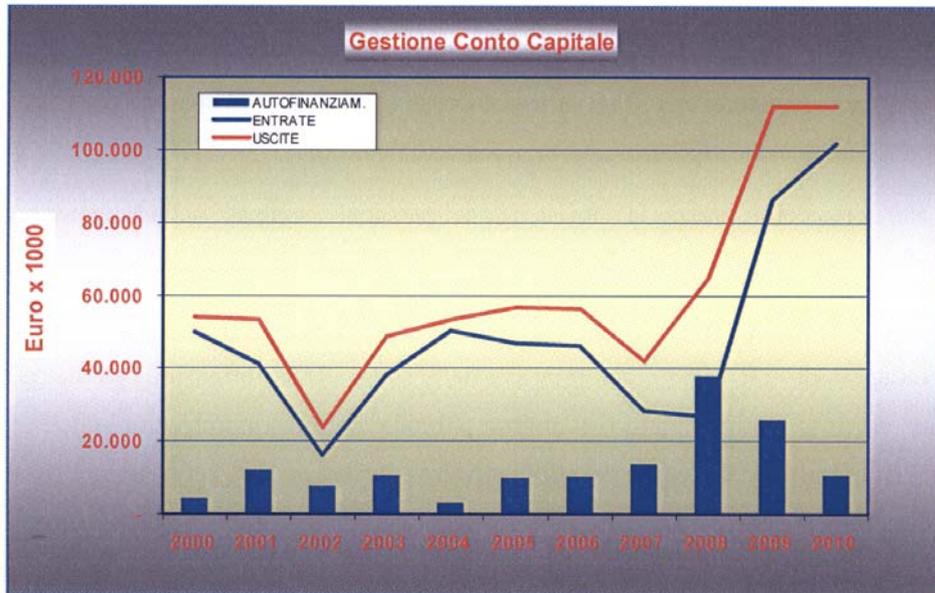
La **gestione in conto capitale** presenta un deficit complessivo di m.€ 10.496 che risulta interamente coperto dall'avanzo di parte corrente (m.€ 13.269). Si sottolinea, inoltre, che per far fronte ai notevoli investimenti previsti dal PTL 2010-2012 si è dovuto prevedere il ricorso alla stipula di mutui per 79 milioni di Euro a valere direttamente sulle disponibilità di bilancio proprie.

Nei grafici che seguono vengono evidenziate la dinamica degli ultimi anni degli importi complessivi delle entrate e delle uscite della gestione in conto capitale,



COPIA COMPONENTE AUTOGRAFICA
DIREZIONE
PROGRAMMA REGIONALE DI FINANZA
APPLICAZIONE
L. 108/2006
(ART. 108/2006)
[Signature]

ed il totale degli investimenti effettuati nel periodo 1996-2010.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
 DIREZIONE
 PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA RAGIONERIA -
 IL RESPONSABILE

(*[Signature]*)
 (G. Farase)