

La legge, nell'attribuire all'Autorità Portuale autonomia di bilancio e finanziaria, assegna alla stessa le seguenti risorse finanziarie<sup>17</sup>:

- a) proventi derivanti da canoni di concessione demaniale di aree e banchine comprese nell'ambito portuale e di aree comprese nella circoscrizione territoriale<sup>18</sup> 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<sup>19</sup>;
- c) contributi delle regioni, degli enti locali e di altri enti ed organismi pubblici;
- d) proventi derivanti dalla cessione di impianti;
- e) entrate diverse.

---

<sup>17</sup> Art. 13, comma primo, legge 84/94.

<sup>18</sup> Decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 6 aprile 1994.

<sup>19</sup> Attribuite alle Autorità Portuali in base al comma 982 delle Legge 296 del 27 dicembre 2006 (Finanziaria 20007).



## RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Il Porto di Venezia chiude il 2011 sugli stessi livelli dell'anno precedente con un totale di circa 26,3 mil/t di merci transitate. Un trend, però, non lineare in tutti i settori di traffico per i quali si è assistito ad un +2,8% nelle rinfuse solide, +5,8% nelle rinfuse e merci varie e, per contro, un andamento negativo delle rinfuse liquide -6%.

Il settore container registra un risultato particolarmente confortante con un aumento nel numero dei contenitori transitati del +15,1% rispetto al 2010 e del + 16,4% in termini di TEU.

Un dato, ques'ultimo, rilevante che evidenzia come il porto di Venezia in questo settore stia recuperando il ruolo di base portuale a servizio del Veneto e del Nordest attirando una domanda in passato soddisfatta da altri porti, sia in termini di import che di export.

A questi dati incoraggianti si aggiunge l'andamento del traffico passeggeri, che anche in un momento di congiuntura economica non favorevole, non ha subito flessioni, ed anzi ha raggiunto un nuovo record storico (2,24 milioni di passeggeri transitati) chiudendo il 2011 con un incremento pari a +8,8% in termini assoluti e +11,1 se riferito ai soli crocieristi.

Sul piano dell'entrata tributaria la dinamica delle tasse portuali con un risultato complessivo di €/mil. 14.218 riflette sostanzialmente l'adamento dei volumi di traffico, con una flessione di qualche decimo di punto percentuale rispetto al 2010.

Le entrate demaniali hanno raggiunto i €/mil. 24.451 con notevole incremento (+40%) rispetto al 2010. Detto risultato è principalmente da ascrivere al processo di revisione delle concessioni demaniali di valorizzazione dei beni e al nuovo sistema di determinazione dei canoni impostato su criteri di oggettività, misurabilità e trasparenza con procedure di evidenza pubblica nell'assegnazione dei beni e tariffe aggiornate.

I dati del 2011, seppure con evidenze diverse per i vari settori merceologici, e con impatto diverso sull'entrata sia per tasse portuali che demaniale, mantengono la necessità di proseguire gli investimenti operati e la strategia di medio e lungo periodo adottata dal 2008 volta ad aumentare la rilevanza nazionale ed internazionale del Porto di Venezia.

In *primis* gli interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica al Porto commerciale, che risultano determinanti per garantire performance positive alla portualità veneziana in considerazione del processo di gigantismo navale che va sempre più consolidandosi.

Ulteriori iniziative assunte nel corso del 2011 dall'Autorità Portuale per una maggiore competitività ed efficienza dei servizi offerti all'utenza hanno riguardato:

- il completamento dei lavori del terminal crocieristico Isonzo 2 a Marittima;
- l'acquisizione oltre all'area ex Montefibre (60 ettari circa) anche dell'adiacente area Syndial (22,5 ettari circa), per il tramite della società di scopo Venice Newport Container and Logistics che dà la possibilità di estendere l'area portuale oltre gli ambiti attuali e dare l'avvio al progetto di un nuovo terminal;
- l'ampliamento del parco ferroviario;
- l'adeguamento di via dell'Elettronica e la sistemazione di via dell'Azoto;
- l'adeguamento delle banchine Veneto e Piemonte di Porto Marghera;
- l'ampliamento degli ausili luminosi e dei sentieri dedicati alla navigazione;
- processo di formazione e qualificazione del personale;
- iniziative di tutela dell'ambiente per l'autosufficienza energetica (cold ironing) anche con utilizzo di fonti a basso impatto ambientale (porto verde);
- promozione e sviluppo del Porto di Venezia con l'obiettivo di attrarre nuovi traffici;
- monitoraggio ambientale e processi di bonifica e riqualificazione delle aree.

A queste attività si devono sommare tutte quelle di carattere ordinario che l'Autorità deve comunque sempre assicurare per garantire la sicurezza intesa sia come *safety* che come *security*, l'organizzazione del lavoro portuale e la gestione del demanio, per rafforzare gli interventi di carattere ambientale volti ad abbattere le emissioni inquinanti connesse alle attività portuali e tutelare l'equilibrio ambientale ed il patrimonio storico della città di Venezia.

Tutte queste iniziative si sviluppano in piena coerenza con le cinque sfide che il Porto di Venezia si era prefissato già nel 2009 anno e che a tutt'oggi continuano a rimanere di

estrema attualità (alleanze con i porti mediterranei; abbattimento della concorrenza degli altri multiport del Mediterraneo con alleanza segnata dalla nascita del NAPA, sviluppo del sistema portuale italiano come leva per la crescita del paese, riattivazione del ruolo del Porto di Venezia come base portuale per il Veneto e la Lombardia orientale, coordinamento con le istituzioni nazionali, con le istituzioni locali, dalla Regione Veneto alla Provincia di Venezia e ai Comuni di Venezia, Mira e Cavallino-Treporti).

È attraverso il proprio sviluppo infrastrutturale e quello degli altri porti dell'Alto Adriatico, che Venezia si propone a divenire uno dei nodi europei primari di collegamento con il resto del mondo ed in particolare con il Far East, con l'obiettivo di dirottare in alto Adriatico almeno 6 milioni di TEU così come MDS Consulting Ltd ha stimato entro il 2030.

È per ciò che l'Autorità Portuale di Venezia persegue l'efficienza e la sicurezza nelle 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, con nuova linfa al sistema logistico e produttivo del Nordest e della Lombardia orientale anche attraverso il recupero a fini portuali degli spazi dismessi dalle attività produttive a Porto Marghera.

Viene riconfermato per il sistema portuale del Nord Adriatico il vantaggio strategico e geografico data la prossimità ai mercati di sviluppo globale (economie emergenti) ed europeo (lo spostamento del baricentro economico verso Est), 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. Con questo spirito prosegue l'attività del NAPA - North Adriatic Ports Association, l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico che riunisce le Autorità Portuali di Ravenna, Venezia, Trieste, Capodistria (Slovenia) e Fiume (Croazia).

L'azione di *lobby* svolta dal NAPA presso le istituzioni europee e nazionali, a sostegno dell'integrazione tra i Porti ed i principali corridoi europei (TEN-T) sta già dando i primi risultati in termini di attenzione ottenuta e di riconoscimento di un ruolo "europeo" del sistema Nord Adriatico.

Nel contempo si sono intraprese una serie di azioni di sviluppo commerciale, coordinamento strategico, di efficientamento dei processi portuali e di progetti infrastrutturali con cui garantire negli anni futuri l'accessibilità nautica e l'efficienza ai fini di una competitività sul mercato globale.

Si sta realizzando il nuovo terminal delle Autostrade del Mare presso l'area di Fusina che sarà munito di 2 darsene e 4 accosti in grado di ospitare 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 di dirottare le navi traghetto presso tale aree eliminandone il passaggio per la città storica.

Venezia rimane l'unico porto italiano dotato di un collegamento fluviale di "classe V europea". In tal senso è stato avviato un servizio di linea con cadenza settimanale sulla tratta Venezia – Mantova per il trasporto di contenitori oltre che rinfuse. 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 amplissimo, quello della Pianura Padana, che può rappresentare in termini percentuali fino al 31% (Veneto e Lombardia) del Pil Nazionale.

E' continuato lo studio per la realizzazione del porto d'altura mettendo a fuoco sia le esigenze che nascono dalla ottimizzazione nello sfruttamento delle infrastrutture portuali attuali e di prossima espansione, anche alla luce della necessità di riuscire a ricevere navi portacontainer di ultima generazione, (in primo luogo per gli aspetti legati ai pescaggi ed ai vincoli importi dal MOSE) che dalla prescrizione, contenuta nella Legge 798 dd. 29/11/84, di estromettere il traffico petrolifero dalla Laguna di Venezia.

Con tale azione si riuscirà a:

- ▲ migliorare la sostenibilità ambientale dell'attività portuale in laguna;
- ▲ risolvere definitivamente il problema dell'accessibilità natutica;
- ▲ consentire di mettere in valore parte del patrimonio di spazi portuali e logistici di Porto Marghera oggi abbandonati dalle industrie di base;
- ▲ mettere a sistema valorizzandoli gli altri scali portuali regionali a partire da Chioggia e Porto Levante e fino a terminali ancora da individuare lungo l'idrovia Venezia – Padova;
- ▲ permettere di dare base portuale propria ad un sistema logistico veneto;
- ▲ sfruttare al meglio la rete idroviaria padano-veneta nella tratta Venezia – Mantova con la valorizzazione del Porto di Valdarò.

Il 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".

Il Magistrato alle Acque (MAV) ha inviato in data 20 marzo 2012 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), ai fini dell'istruttoria ex lege 443/01, la documentazione progettuale comprensiva della parte di competenza del MAV ai sensi della Legge 798/84 e della parte di competenza dell'APV come previsto dalla delibera CIPE del 5 maggio 2011.

E' altresì in corso lo Studio di Impatto Ambientale (SIA) sull'intero progetto a cura del MAV ai fini di ottenere la Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

In dettaglio i passaggi istituzionali raggiunti sono:

- Delibera del CIPE (5/05/2011) che determina l'avvio della progettazione del terminal d'altura e estromissione dei petroli e prossima valutazione del progetto ai fini dello schema di partenariato pubblico privato;
- Intesa Stato-Regione Veneto (19/06/2011) per le opere in legge Obiettivo L. 443/2001 che riconosce il terminal d'altura e sue connessioni con terminal a Marghera quale Infrastruttura Strategica Nazionale;
- Inserimento in Legge Obiettivo dell'"Hub portuale di Venezia" con il 9<sup>^</sup> Allegato Infrastrutture Strategiche Nazionali (09/2011);
- Delibera del Comitato ex Legge Salvaguardia Speciale di Venezia (21/07/2011) L.794/84 che riconosce che la conca di navigazione a Malamocco e il terminal d'altura costituiscono la struttura d'accesso permanente al porto di Venezia;
- Comitato Tecnico di Magistratura (27/10/2011) approvazione del progetto preliminare della diga e del terminal petrolifero realizzato dal concessionario unico Consorzio Venezia Nuova del MAV.

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.

Parallelamente si sta lavorando per ottimizzare l'accessibilità stradale, non solo da un punto di vista strettamente infrastrutturale, ma anche da un punto di vista procedurale con l'implementazione di LOGIS sul lato terra. A queste si aggiungono i lavori ed i servizi per implementare l'accessibilità ferroviaria del Porto di Venezia.

Gli studi svolti sui livelli di accessibilità, sia nautica che stradale nel complesso hanno dimostrato come l'accessibilità ai servizi portuali sia adeguata e coerente con i futuri piani di sviluppo.

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 migliorie all'accessibilità nautica del Porto di Venezia, derivanti dal lavoro di escavo dei canali portuali, come da Piano Regolatore Portuale. L'approfondimento ha permesso di incontrare le esigenze di alcune tra le più grandi compagnie armatoriali del settore container.

Ulteriore fronte d'azione è quello sui costi dei servizi portuali, con particolare riferimento ai servizi tecnico-nautici sia nella parte tariffaria che nella parte organizzativa.

In questi anni l'Autorità Portuale di Venezia ha sostenuto lo 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" per facilitare e velocizzare i processi, passando da una logica di gestione "cartacea" ad una logica orientata al "paperless", ricercando l'integrazione fra i sistemi informativi già operativi nell'ambito portuale e, in definitiva, al concetto di "single window system", con la realizzazione con Logis del "Port Community System (PCS)".

Il passaggio fondamentale per lo sviluppo dei traffici viene dai dragaggi dei canali portuali, che hanno visto l'area COM impegnata nel reperire i fondi per i lavori di escavo e disposizione dei sedimenti per il raggiungimento del pescaggio -11,50 nei canali Ind. Ovest e Sud con completamento previsto per il 2012.

Sul piano dei dragaggi dei canali si sta manifestando, con importanti riflessi di ordine finanziario, il problema della manutenzione ordinaria per mantenere i pescaggi raggiunti, con l'applicazione di protezioni sulle sponde con cui evitare l'interramento.

Altro ambito attraverso cui si persegue il rilancio del porto di Venezia riguarda lo sviluppo delle infrastrutture di collegamento con l'hinterland, in particolare di ordine ferroviario e stradale.

## LA COMPETENZA

Il conto finanziario dell'esercizio 2011 chiude con un avanzo di amministrazione di m.€ (migliaia di Euro) 20.973 con un miglioramento di m.€ 20.792 rispetto al preventivo assestato con il 2° Elenco di Variazioni approvato dal Comitato Portuale con delibera n. 14 del 24 ottobre 2011.

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

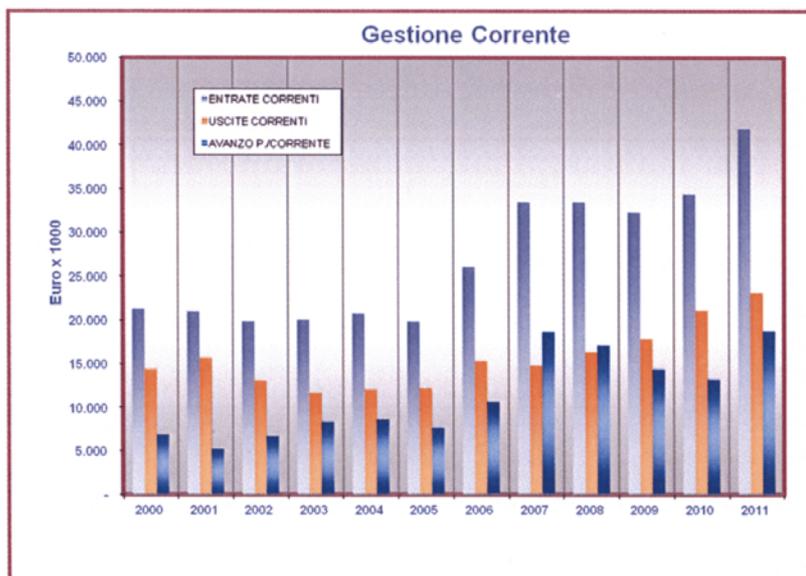
Sulla **gestione corrente**, il raffronto fra le entrate, che rispetto al preventivo hanno fatto registrare un aumento di m.€ 3.313, e le spese che, sempre rispetto al preventivo, sono diminuite di m.€ -4.342, ha evidenziato un avanzo di parte corrente di m.€ 19.814. Detto risultato corrisponde al 46,12% delle entrate correnti (complessivamente m.€ 42.959).

I dati complessivi vengono rappresentati nella tabella seguente che riassume i valori degli ultimi due esercizi e del preventivo assestato; nella tabella successiva si riporta la rappresentazione grafica a partire dall'anno 2000.

<b>SINTESI ENTRATE - USCITE</b> (Valori in migliaia di Euro)	Consuntivo	Previsione	Scostamento	Consuntivo 2010	2011 - 2010
<b>ENTRATE</b>					
Correnti	42.959	39.646	3.313	34.401	8.558
Conto capitale	26.174	46.669	-20.495	101.673	-75.499
Parite di Giro	21.406	18.483	2.923	4.184	17.222
<b>Totale Entrate</b>	<b>90.539</b>	<b>104.798</b>	<b>-14.259</b>	<b>140.258</b>	<b>-49.719</b>
<b>USCITE</b>					
Correnti	23.145	27.487	-4.342	21.132	2.013
Conto capitale	44.183	65.754	-21.571	112.168	-67.985
Parite di Giro	21.406	18.483	2.923	4.184	17.222
<b>Totale Uscite</b>	<b>88.734</b>	<b>111.724</b>	<b>-22.990</b>	<b>137.484</b>	<b>-48.750</b>
<b>Risultato di competenza</b>	<b>1.805</b>	<b>-6.926</b>	<b>8.731</b>	<b>2.774</b>	<b>-969</b>
Avanzo di Amm.ne iniziale	7.106	7.106	0	1.285	5.821
Variazione sui residui	12.062	0	12.062	3.047	9.015
<b>Avanzo di Amm.ne finale</b>	<b>20.973</b>	<b>180</b>	<b>20.793</b>	<b>7.106</b>	<b>13.867</b>



Il grafico seguente invece si riferisce alla gestione corrente e ne riassume l'andamento degli ultimi 12 anni.



Rispetto all'esercizio 2010 le poste di natura corrente registrano un aumento del 24,88% circa per quanto riguarda le entrate e del 9,53% circa per quanto riguarda le uscite.

Come ricordato il risultato di parte corrente è pari a m.€ 19.814 superiore del 49,33% rispetto a quello registrato nel 2010 come conseguenza delle maggiori entrate per canoni demaniali nonostante un leggero aumento delle uscite correnti da ricondurre prevalentemente agli oneri finanziari sostenuti.

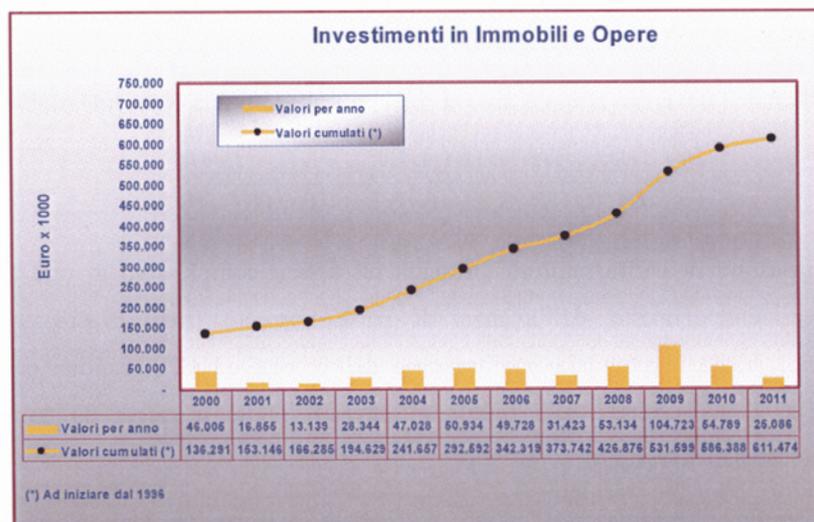
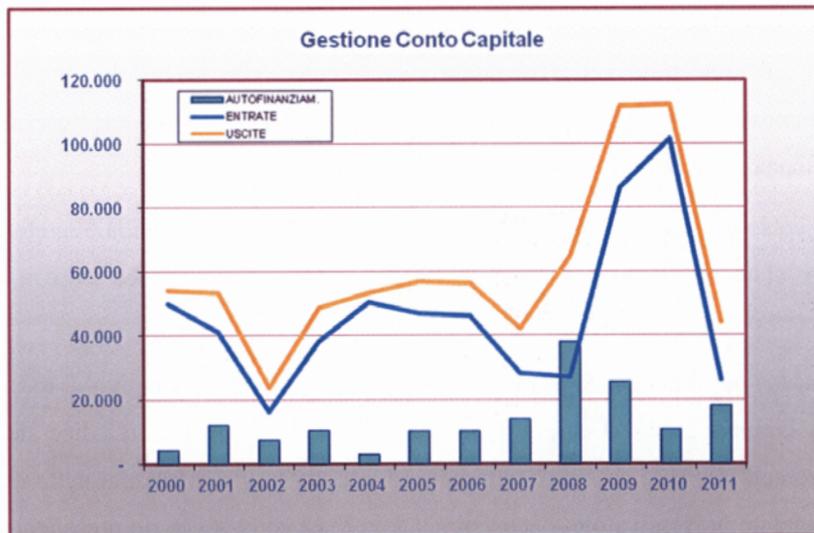
Nel corso dell'esercizio la consistenza del personale occupato nella Segreteria Tecnica Operativa è stato di 89 unità, contro le 87 dell'esercizio precedente, oltre a 4 persone distaccate presso terzi.

La spesa per il personale di m.€ 7.144 è comprensiva dell'incentivo di m.€ 250 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) e risulta, al netto dello stesso, inferiore a quanto preventivato e sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente (aumento di m.€ 16). Va evidenziato che tale voce comprende anche le spese per missioni in Italia e all'estero e le spese per la formazione, sia del personale dell'Ente che dei soggetti operanti nell'ambito portuale, entrambe nel rispetto dei vincoli posti dalla Legge 122/2010.

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.€ 18.009 che risulta interamente coperto dall'avanzo di parte corrente (m.€ 19.814). Nel corso dell'esercizio, grazie al puntuale monitoraggio dell'entrata ed alla gestione oculata della spesa, non si è fatto ricorso alla stipula di ulteriori mutui 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, ed il totale degli investimenti effettuati nel periodo 1996-2011.



**LA CASSA**

Il saldo di cassa a fine esercizio 2011 risulta pari ad m.€ 30.852 con un incremento rispetto al saldo iniziale di m.€ 1.518.

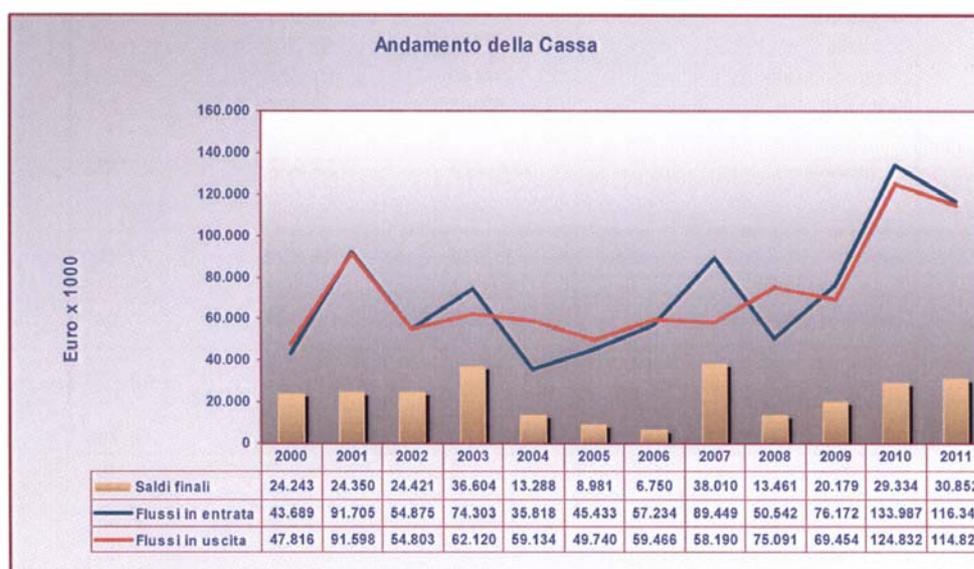
La gestione corrente ha prodotto un saldo positivo per m.€ 23.969; il conto capitale invece ha fatto registrare un saldo negativo di m.€ 15.646.

<i>(in migliaia di Euro)</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>ENTRATE</b>			
Correnti	45.923	33.272	27.076
Conto capitale	64.449	97.509	46.851
Partite di giro	5.968	3.206	2.245
<b>Totale</b>	<b>116.340</b>	<b>133.987</b>	<b>76.172</b>
<b>USCITE</b>			
Correnti	21.954	18.423	17.190
Conto capitale	80.095	102.926	50.315
Partite di giro	12.773	3.484	1.949
<b>Totale</b>	<b>114.822</b>	<b>124.833</b>	<b>69.454</b>
<b>Saldo</b>	<b>1.518</b>	<b>9.154</b>	<b>6.718</b>

Le **entrate**, incassate nell'esercizio 2011, riguardano principalmente le tasse portuali per m.€ 14.363, i canoni demaniali per m.€ 28.827, i recuperi di spesa per m.€ 680, i proventi per l'esercizio di impresa portuale e altre autorizzazioni per m.€ 1.511, i contributi dello Stato per m.€ 23.852, i contributi della Regione Veneto per m.€ 90, i contributi di altri Enti del settore pubblico per m.€ 10.743 e assunzioni di mutui per m.€ 24.500.

Per quanto attiene alle **uscite**, i pagamenti si riferiscono alle competenze del personale dipendente, agli interventi di ordinaria e straordinaria manutenzione delle parti comuni e dei canali portuali, alle opere di infrastrutturazione, agli oneri finanziari e al prestito concesso alla società Venice Newport Logistics and Container Spa.

Il seguente grafico mette in risalto l'andamento annuale dei flussi in entrata ed in uscita ed i saldi di cassa risultanti alla fine di ogni esercizio a partire dall'anno 2000 e fino all'anno 2011.



**I RESIDUI**

L'andamento degli incassi e dei pagamenti registrati nel corso del 2011 ha determinato una riduzione dei residui attivi (m.€ 26.467) e passivi (m.€ 38.816). Ciò è dovuto dal lato delle entrate alla progressiva riscossione dei crediti pregressi per canoni demaniali, all'incasso di parte del finanziamento del Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economica Ambientale relativo alla quota parte di sua spettanza sui lavori di dragaggio fino alla quota - 10.50 m. dei canali Industriali Sud e Ovest e all'utilizzo di mutui stipulati nei precedenti esercizi e dal lato delle uscite al pagamento a fronte dell'avanzamento della realizzazione delle opere portuali, nonché all'economia attuata ai sensi della Delibera n. 13 del 13/10/2011 del Comitato Portuale per permettere l'acquisto dell'area Syndial mediante la società Venice Newport Container ad Logistics Spa.

La situazione al 31 dicembre 2011, esposta nella seguente tabella, viene raffrontata con i valori conseguiti nei precedenti esercizi:

<i>(in migliaia di Euro)</i>	<b>2011</b>	<b>2010</b>	<b>2009</b>
<b>ENTRATE</b>			
Correnti	21.337	24.345	22.836
Conto capitale	100.264	138.538	134.400
Partite di giro	17.871	3.056	2.117
<b>Totale</b>	<b>139.472</b>	<b>165.939</b>	<b>159.353</b>
<b>USCITE</b>			
Correnti	8.848	8.651	6.153
Conto capitale	130.286	177.822	171.088
Partite di giro	10.217	1.694	1.006
<b>Totale</b>	<b>149.351</b>	<b>188.167</b>	<b>178.247</b>
<b>Saldo</b>	<b>-9.879</b>	<b>-22.228</b>	<b>-18.894</b>

Il grafico seguente mostra l'andamento dei residui finali degli ultimi esercizi ed evidenzia una crescita collegata all'importante sforzo finanziario connesso al programma di realizzazione di opere infrastrutturali.

Si rammenta che composizione ed andamento del conto residui sono oggetto di sistematico controllo nonché di verifica delle condizioni per mantenere l'iscrizione dei residui in bilancio.

