



Budget di esercizio 2026 e Nota Illustrativa



989f305c





INDICE

1. <i>BUDGET D'ESERCIZIO 2026</i>	Pag. 2
2. <i>NOTA ILLUSTRATIVA</i>	Pag. 3
2.1 <i>PREMESSA</i>	Pag. 3
2.2 <i>DIREZIONE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE FERROVIARIO</i>	Pag. 4
2.3 <i>DIREZIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIE</i>	Pag. 6
2.4 <i>DIREZIONE NAVIGAZIONE INTERNA</i>	Pag. 7
2.5 <i>COSTI COMUNI</i>	Pag. 8





1. BUDGET D'ESERCIZIO 2026

		BUDGET 2026				
		VERSIONE GIUGNO 2026				
conto economico		TOTALE	TPL	RETE	UNI	SERVIZI EXTRA
A	VALORE DELLA PRODUZIONE					
1	ricavi delle vendite e prestazioni	3.530.413	2.540.413	850.000	140.000	-
5	altri ricavi e proventi	1.526.226	1.466.226	60.000	-	-
5*	altri ricavi (contributi c/esercizio)	185.395.382	175.515.414	4.091.039	5.778.929	10.000
	Totale valore della produzione (A)	190.452.021	179.522.053	5.001.039	5.918.929	10.000
B	COSTI DELLA PRODUZIONE					
6	per materie prime	541.100	12.050	294.615	234.435	-
7	per servizi	179.674.580	174.998.725	2.741.118	1.814.738	120.000
8	per godimento di beni di terzi	239.000	83.000	69.200	86.800	-
9	per il personale:	7.582.957	1.138.325	2.631.355	3.813.277	-
10	ammortamenti e svalutazioni:	2.678.573	2.119.316	334.048	225.209	-
14	oneri diversi di gestione	127.600	24.300	40.690	48.610	14.000
	Totale costi della produzione (B)	190.843.810	178.375.716	6.111.025	6.223.069	134.000
			-	-	-	-
	DIFF. VALORE/COSTI PRODUZ (A-B)	(391.789)	1.146.337	(1.109.986)	(304.140)	(124.000)
C	PROVENTI ED ONERI FINANZIARI					
	Totale proventi ed oneri finanziari (C)	740.000	(1.250)	(3.225)	(5.525)	750.000
			-	-	-	-
	RISULTATO PRIMA D.IMPOSTE (+A-B+C)	348.211	1.145.087	(1.113.211)	(309.665)	626.000
20	IMPOSTE SUL REDDITO ESERCIZIO	(181.389)				
21	utile (perdita) dell'esercizio	166.822				
		di cui costi comuni totali suddivis per Business Unit				
			(1.454.458)	(436.337)	(1.018.120)	

ANNOTAZIONI:

- Costi comuni suddivisi su TPL (50%), UNI (35%) RETE (15%);
- Non sono stati considerati gli investimenti coperti da contributi specifici (saldo a 0);
- Nolo di materiale rotabile e scorte strategiche: n. 6 GTW (€ 16.503 cad.), n. 2 STADLER IBRIDI (€ 16.290 cad.), n. 3 ALSTOM finanziamento CIPE 54 (altri n.1 CIPE 54 e n.2 CIPE 12 con fine elettrificazione), scorte strategiche per treni Alstom finanziamento CIPE e scorte strategiche per Stadler Ibridi per 6m; non sono state considerate le scorte strategiche per treni GTW e ALN relative al leasing da retrocedere alla RV;
- Previsti interessi attivi per time deposit: € 350.000;
- Considerati i costi per utenze forniture alle sottostazioni in particolare per prove treno: € 90.000 per energia elettrica;
- Previsti interessi attivi per rimborso IRES da Agenzia delle Entrate: € 380.000;
- Inserite le imposte anticipate per OIC 29 manutenzioni cicliche MR - € 60.000, ammortamento e utilizzo f.do svalutazione per € 1.231.226;
- Partite straordinarie attive: chiusura ind. ferie ex ST € 180.000, vendita LOC. Elus € 35.000, rimborso corsi formazione CIFI € 8.000, chiusura f.do sanz.ex ST € 17.600, maggiore costo acc.Enel Porta Ovest € 5.000, acc.to maggior premio/altri € 9.400;
- Lavori sostituzione cavi basso IS slittati da 2025 € 300.000 e relativo contributo funzionamento;
- Perizia di stima Interporto di Rovigo tra i servizi extra per € 120.000.





2. NOTA ILLUSTRATIVA

2.1 PREMESSA

La Società nell'esercizio 2026 prevede la prosecuzione delle attività avviate nell'esercizio precedente nei diversi ambiti di competenza, quali la gestione dei contratti di servizio regionale di trasporto pubblico ferroviario, la gestione e manutenzione delle infrastrutture di navigazione interna, la gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie di proprietà regionale e la gestione dell'esercizio ferroviario sulla linea Adria-Mestre.

Con D.G.R. n. 1394 del 11.11.2025, nelle more dell'entrata in vigore della legge di approvazione del bilancio di previsione 2026-2028, la Regione ha assegnato per il funzionamento 2026 della Società una disponibilità finanziaria sulla base degli stanziamenti di spesa previsti per l'esercizio stesso nel bilancio di previsione 2025-2027. Tali valori, derivanti dalla formulazione delle proposte di budget finanziario 2025-2027, ns nota prot. n. 10451 del 12.07.2024, si discostano significativamente dalle richieste successive presentate dalla Società in sede di trasmissione dei piani di attività e della richiesta di fabbisogno annuale, con conseguente ricaduta nel budget di spesa e di "adeguamento" nella programmazione di importanti interventi di manutenzione.

Nella previsione di concludere i lavori di elettrificazione della linea ferroviaria Adria-Mestre entro giugno 2026, si sono dovuti prevedere ulteriori costi legati alle manutenzioni ordinarie previste da specifico PAMI e di "pronto intervento" definite nel contratto sottoscritto il 21.06.2023 prot. 12781 con l'ATI affidataria dei lavori di elettrificazione, oltre ai costi generati dall'attivazione delle utenze per il funzionamento delle sottostazioni elettriche dedicate alla circolazione ferroviaria su tale linea, in particolare per le prove treno da effettuarsi prima dell'attivazione della linea elettrificata a dicembre 2026.

Durante il 2026 proseguirà il piano di assunzioni in ottemperanza al PTFP 2022-2024 (approvato con DGR n. 566/2022), dando priorità alle procedure rimaste senza esito nel 2025, che unitamente agli aumenti del CCNL e al completamento di specifica formazione abilitativa in ambito ferroviario, condiziona in modo rilevante il costo del personale per l'annualità 2026, che registra un aumento di circa € 600.000 rispetto l'annualità 2025.

In applicazione dell'art. 22 della Legge Regionale n. 3 del 10.04.2026 e a riscontro della nota regionale n. prot. 262708 dell'8.05.2026, viene inserito a budget per € 120.000,00 il costo per l'affidamento della perizia di stima, ai fini dell'acquisizione delle azioni detenute dai soci privati della società Interporto di Rovigo S.p.A..

Non sono previste per l'annualità in esame partite rilevanti di natura straordinaria che hanno condizionato i risultati degli esercizi precedenti, in considerazione della conclusione di tutti i contenziosi attivi e del perfezionamento delle consegne del materiale rotabile acquistato.

Non vengono ricompresi, inoltre, i possibili effetti, collegati al rischio di aumento dei prezzi delle materie prime, in particolare dei prodotti energetici, derivanti dal clima di tensione mondiale per le guerre in corso, in quanto la Società a ristoro dei maggiori costi, in applicazione di quanto previsto dall'art. 4 delle Legge Regionale n. 40/2018, potrebbe richiedere pari incrementi nel valore dei contributi o tentare di accedere a fondi di revisione prezzi del MEF.





L'applicazione nell'anno precedente del principio contabile nazionale OIC 29, in ragione di una migliore rappresentazione in bilancio dei fatti e delle operazioni della società, ha comportato la contabilizzazione al 01.01.2025 della rettifica integrale della posta patrimoniale relativa alla capitalizzazione delle manutenzioni cicliche del materiale rotabile, inserite in bilancio a seguito della fusione per incorporazione di Sistemi Territoriali S.p.A., con imputazione dell'effetto netto a riduzione della "riserva avanzo di fusione" e la creazione di uno specifico fondo svalutazione manutenzioni, dal quale scaricare annualmente una componente positiva che sterilizza la corrispondente quota di ammortamento.

Coerentemente con quanto rappresentato negli anni precedenti, si ricorda che il budget contempla esclusivamente costi e ricavi relativi al funzionamento, senza considerare la componente legata agli investimenti, data la neutralità degli stessi e della contabilizzazione a fine anno delle specifiche operazioni collegate (ammortamenti investimenti e risconto relative quote di contributo a copertura, lavori conto terzi, conteggi leasing MR).

In sintesi il budget 2026 evidenzia:

- un EBIT negativo di € 391.789, condizionato dal già citato mancato adeguamento delle risorse destinate alla Società per necessità di assunzioni di personale richieste "in primis" per le esigenze manutentive e di controllo necessarie per il nuovo sottosistema energia della linea ferroviaria;
- un UTILE positivo di € 166.822, grazie sia alla gestione della liquidità, che sfrutta condizioni contingenti di mercato, generando proventi finanziari attesi per circa € 350.000, sia agli interessi di natura fiscale per l'incasso del credito Ires richiesto all'Agenzia delle Entrate e riferito alle annualità 2021 e 2022 per complessivi € 380.000.

2.2 DIREZIONE TRASPORTO PUBBLICO LOCALE FERROVIARIO

Prosegue l'attività di gestione dei Contratti di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario locale regionale con Trenitalia, oggi l'unica impresa ferroviaria nel Veneto. Come previsto nei relativi contratti, il contributo per il contratto regionale 2018-2032 corrisponde per il 2026 ad € 149.000.000, mentre per il contratto 2025-2034, relativo alle linee Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona, corrisponde per il 2026 ad € 15.142.382.

Il contributo, previsto per il funzionamento delle suddette attività e utilizzato anche a copertura di quota di costi comuni (50%), risulta di € 1.050.114, assegnato con D.G.R. n. 1394 del 11.11.2025 sulla base degli stanziamenti di spesa previsti per l'esercizio stesso nel bilancio di previsione 2025-2027.

Tale contributo rileva anche a copertura del costo a carico della Società per l'ammortamento del materiale rotabile di proprietà, per la parte non coperta dal noleggio degli stessi e dai contributi ricevuti finalizzati al loro acquisto.

Di seguito si riporta la suddivisione del costo di ammortamento per convogli/scorte:

- ATR 126.003 e ATR 116.001 per € 183.000 a saldo;
- ATR 803.401 e ATR 803.402 (STADLER - Flirt DMU ibrido) per € 121.565;
- ETR 104.238, ETR 104.246, ETR 104.251 e ETR 104.276 (ALSTOM – Finanziamento CIPE 54) per € 278.690;
- ETR 104.279, ETR 104.281, (ALSTOM – Finanziamento CIPE 12) per € 235.536;
- Scorte strategiche ETR ALSTOM- Finanziamenti CIPE 54 e CIPE 12CIPE per € 30.592;
- Scorte strategiche ATR IBRIDI STADLER per € 69.578.





A partire dal 01.01.2022 la Società gestisce il Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario dei servizi interregionali lungo la direttrice Bologna-Brennero, in forza di quanto previsto dalla Legge di Bilancio 2021 approvata in via definitiva con Legge n.178 del 30.12.2020. Anche per l'annualità 2026 è stato erogato il contributo annuo di **€ 10.192.918**, oltre al contributo di **€ 130.000** a copertura delle relative spese di funzionamento, tra le quali costi del personale dedicato, acquisto di attrezzature a supporto (informatiche, arredamento, cancelleria e altro materiale di consumo), oltre all'utilizzo di automezzi ai fini del monitoraggio tecnico-prestazionale.

Per l'esercizio 2026 si stimano i seguenti ricavi derivanti dai contratti di noleggio a titolo oneroso in essere con Trenitalia S.p.A. (gli importi includono un'indicizzazione arrotondata del 2%):

- € 509.551 per il noleggio di n. 2 convogli ETR 340 di proprietà. L'accordo è attivo dal 1° luglio 2020 (in attuazione della DGR n. 1981/2019) nell'ambito del Contratto di Servizio 2018-2032.
- € 398.779 per il noleggio di n. 2 convogli Stadler ATR 803 "Flirt DMU ibrido" (contratto Rep. n. 2839 del 28/08/2024). I mezzi, consegnati a fine 2024, sono impiegati sulle tratte Rovigo-Chioggia e Rovigo-Verona.
- € 319.932 (a regime nell'anno) per il noleggio di n. 3 convogli Alstom EMU POP – ETR 104 (contratto Rep. n. 4222 del 20/12/2024). Un ulteriore contratto (Rep. n. 3981 del 19/12/2024) per altri 3 convogli del medesimo modello si attiverà solo a conclusione dell'elettrificazione della linea Adria-Mestre, vista la specifica destinazione d'uso degli stessi. L'intera flotta, consegnata nel biennio 2024-2025, è finanziata pro-quota dai fondi FSC 2014-2020 (delibere CIPE 54/2016 e 12/2018).
- € 1.211.980 per il noleggio di n. 8 convogli Stadler GTW (contratto Rep. n. 2840 del 28/08/2024), precedentemente utilizzati dalla società incorporata Sistemi Territoriali S.p.A. fino al 2024. L'importo è già al netto della quota da retrocedere alla Regione Veneto per i 2 convogli in leasing.

Tali entrate da noleggio sono mantenute all'interno della divisione TPL. Esse sono destinate non solo alla copertura dei relativi costi di funzionamento (inclusi gli ammortamenti a carico), ma anche a operare come copertura a saldo dei disavanzi delle altre divisioni, generati in particolare dall'aumento dei costi del personale (come indicato nelle premesse).

In considerazione dell'attività in corso di revisione del PEF allegato al Contratto di Servizio regionale 2018-2032 con Trenitalia S.p.A., è stato affidato l'incarico di supporto al RUP ad un operatore economico qualificato per un compenso di circa € 60.000 di competenza 2026.

Si rammenta che l'applicazione del principio contabile nazionale OIC 29, con la contabilizzazione al 01.01.2025 della rettifica integrale della posta patrimoniale relativa ai costi pluriennali per manutenzioni capitalizzate del materiale rotabile e la creazione di uno specifico fondo svalutazione manutenzioni, ha comportato la rilevazione di una componente positiva, compresa nella voce "A5 – altri ricavi e proventi" del bilancio riclassificato CEE per € 1.231.226, che sterilizza la corrispondente quota di ammortamento. La svalutazione determina, inoltre, un impatto a livello fiscale, in particolare per quanto riguarda le imposte anticipate e relative riprese negli anni, che per il 2026 equivale allo scarico di circa € 60.000.

Con riferimento ai contenziosi derivanti dai ricorsi presentati dal personale in organico alla società incorporata Sistemi Territoriali S.p.A., relativi alle modalità di calcolo delle indennità variabili della retribuzione per i giorni di ferie, la Società aveva provveduto in data 31.12.2024 all'accantonamento a fondo specifico di un valore cautelativo di oneri per spese legali, interessi e rivalutazioni monetarie e alla rilevazione





tra i debiti degli importi stimati di retribuzione. Ad oggi il quadro dei ricorsi sembra esaurito, ad eccezione di una parte residuale, con ampio avanzo di tali fondi che viene rilevato come sopravvenienza attiva (€ 180.000).

2.3 DIREZIONE INFRASTRUTTURA FERROVIARIE

Prosegue l'attività di gestione e manutenzione della rete e degli impianti della linea ferroviaria Adria-Mestre. Il relativo contributo per la gestione ordinaria risulta di € **3.791.039** assegnato con D.G.R. n. 1394 del 11.11.2025 sulla base degli stanziamenti di spesa previsti per l'esercizio stesso nel bilancio di previsione 2025-2027, come già indicato in premessa.

Tale importo risulta integrato per € **300.000** quale risconto del contributo relativo all'annualità 2025, relativo all'intervento di sostituzione cavi di segnalamento previsto nella D.G.R. n. 83 del 04.02.2025 e non effettuato nel 2025 a causa della necessità di ridurre al massimo le interferenze dei cantieri, dando la massima priorità alla prosecuzione dei lavori di elettrificazione della linea.

Nell'allegato "A" della Delibera n. 168/2024, l'ente preposto (ART) forniva indicazioni e prescrizioni relative alla redazione del PIR 2026, in particolare per quanto riguarda la determinazione dei valori tariffari quantificati, indicizzando quelli riferiti all'orario di servizio 2024-2025, nelle more del completamento del procedimento avviato con delibera n. 146/2024 ai fini dell'identificazione dell'anno base per la formulazione dei canoni, che per il 2026, in considerazione del relativo programma di esercizio, vengono valorizzati in € **850.000**.

Rimangono sostanzialmente invariati gli affitti dei caselli e i canoni di attraversamento della linea per un valore di circa € **50.000**.

Come accennato in premessa, la conclusione dei lavori di elettrificazione della linea Adria – Mestre, tratta Adria -Mira Buse, comporterà maggiori costi legati alle manutenzioni ordinarie, come da Piano delle manutenzioni annuali per l'infrastruttura ferroviaria elettrificata, per le quali al momento non vi è un numero adeguato di personale formato, con la conseguente necessità di individuare un operatore economico esterno a supporto per lo svolgimento di dette attività, e alle manutenzioni di "pronto intervento", previste nel citato contratto prot.12781 del 21.06.2023. Inoltre si dovranno sostenere costi di energia elettrica stimati in € 90.000, legati all'attivazione delle utenze per il funzionamento delle sottostazioni elettriche, dedicate alla circolazione ferroviaria sulla linea Adria – Mestre, in particolare per le prove treno da effettuarsi preventivamente all'avvio del sottosistema energia.

Prevista la fornitura di materiale di scorta per il sistema SCMT/EDS di controllo marcia treno di circa € 130.000, in modo da consentire la sostituzione immediata di quello danneggiato e garantire così la sicurezza della circolazione ferroviaria e un adeguato programma manutentivo.

Si prevede un incremento di circa € 220.000 rispetto all'esercizio precedente, determinato dai seguenti fattori:

- Nuove assunzioni: potenziamento dell'organico (attualmente in parte in formazione) per la manutenzione e il controllo della linea elettrificata, con specifico riferimento ai Reparti Impianti Sicurezza/Segnalamento e Impianti T.E.
- Rinnovo contrattuale: applicazione degli adeguamenti salariali e dei trattamenti integrativi derivanti dal rinnovo del CCNL Autoferrotramvieri avvenuto nel 2025.





- Scatti formativi: effetti economici legati al completamento, nell'esercizio precedente, della formazione pluriennale del personale di linea.

La capitalizzazione delle suddette spese di formazione continua a incidere a livello economico anche nell'esercizio in corso. Tuttavia, si registra una riduzione complessiva dei costi per ammortamenti di circa € 30.000 rispetto all'anno precedente, generata dalla naturale conclusione del piano di ammortamento di alcune immobilizzazioni (in particolare di natura immateriale).

Per quanto riguarda la Direzione Gestione Esercizio Ferroviario, che comprende anche l'U.O. Movimento suddivisa nel Reparto Movimento e Reparto Dote, incaricata prevalentemente alla gestione della circolazione ferroviaria sulla linea Adria-Mestre e al controllo del materiale rotabile e delle relative scorte in gestione alla Società e oggetto di contratti di noleggio/comodato con Trenitalia S.p.A., si stimano costi diretti per un totale di circa € 1.100.000, segnando un aumento di circa € 100.000 rispetto l'esercizio 2025, legati sia a servizi di assistenza e prove treno affidati a Trenitalia S.p.A., sia a costi di ammortamento per la formazione abilitativa di tutto il personale ferroviario, la cui gestione è stata demandata integralmente a detta Direzione.

2.4 DIREZIONE NAVIGAZIONE INTERNA

Nell'esercizio 2026 proseguiranno tutte le attività di gestione e manutenzione delle linee navigabili e delle infrastrutture ad esse connesse della Regione Veneto, di cui alla DGR 1120 del 17/08/2021 di definizione degli indirizzi operativi.

La disponibilità finanziaria assegnata con D.G.R. n. 1394 del 11.11.2025 per la gestione e la manutenzione ordinaria delle infrastrutture di navigazione interna è pari ad € 5.718.929 è avvenuta sulla base degli stanziamenti di spesa previsti per l'esercizio stesso nel bilancio di previsione 2025-2027, come già anticipato in premessa.

Tale importo, ridotto rispetto alle richieste societarie, non consente la realizzazione di alcuni di interventi di efficientamento delle conche e dell'infrastruttura navigabile, in particolare del circondario di Padova e del Naviglio Brenta. Per tale ragione sono stati considerati dei valori dei costi della produzione in linea con l'annualità 2025 per un valore di circa € 1.700.000.

Il costo del personale, nonostante gli adeguamenti contrattuali e trattamenti integrativi in seguito al citato rinnovo nel 2025 del CCNL Autoferrotramvieri e l'assunzione di nuovo personale in corso d'anno, risulta in linea con il costo dell'anno precedente a causa dell'imputazione di circa € 155.000 tra i costi comuni del costo di n. 2 figure professionali con mansioni trasversali all'intera attività societaria.

Come per gli anni precedenti, la società condivide con AIPO il costo dei canoni ponti radio per il funzionamento del sistema RIS ai fini della sicurezza della navigazione interna (€ 38.000 circa).

Gli uffici di Mira e di Cavanella d'Adige proseguiranno le attività di gestione delle banche dati regionali dei natanti circolanti nella Laguna Veneta, con previsione di introiti per contrassegni di € 140.000, in crescita rispetto il dato 2025.

Alla conclusione di vari progetti di natura comunitaria (Cristal, Win-It, VIEWWS) che hanno di fatto ridotto l'impatto del costo del personale negli anni precedenti, ha fatto seguito la realizzazione di un unico progetto,





denominato "LogIn Business" (Bando PNRR M3C2 I 2.1.3), per il quale è prevista la copertura di quota parte dei costi del personale (costi di staff) di circa € 60.000, esigibili a fronte della rendicontazione presentata nel primo semestre 2026.

2.5 COSTI COMUNI

I costi comuni fanno riferimento a costi afferenti alla sede di Padova e a costi trasversali imputabili all'intera attività societaria. Comprendono, in particolare, i costi del personale amministrativo, quale personale di segreteria e protocollo, personale dell'U.O. Contabilità, Bilancio e Gestione Finanziaria, dell'U.O. Gare e Contratti, dell'U.O. Risorse Umane, dell'Uff. Societario e della nuova struttura Affari Generali e ICT istituita con Ordine di Servizio n. 2 del 14/07/2025, cui sono assegnate le attività ivi riportate e specificatamente per il 2026 nel Business Plan 2026.

A tali costi si sommano i costi per servizi affidati o da affidarsi ad operatori economici esterni quali assistenze fiscali, contrattuali, legali, consulenze di lavoro, prestazioni professionali diverse, tra cui quelle prestazioni connesse al mantenimento e all'acquisizione di certificazioni societarie e agli adempimenti previsti dal D.Lgs. 231/2001 in materia di anticorruzione e responsabilità dell'ente, dal D.Lgs. 81/2008 in materia di salute sicurezza sul lavoro, dal D.Lgs. 101/2018 in materia di privacy e dal D.Lgs. 152/2006 in materia ambientale. Rilevano, inoltre, in modo significativo i costi derivanti dalle implementazioni informatiche sia per sviluppo di software che per acquisti hardware, finalizzate alla gestione ed efficientamento di tutte le attività societarie e alla prevenzione dei rischi di natura informatica, in applicazione della direttiva NIS2.

Si ripetono i costi relativi ai compensi degli organi societari e dell'organismo di vigilanza, oltre ai costi per gli oneri condominiali. Infine, si rileva il consolidamento della comunicazione esterna della Società e la presenza della stessa nel territorio con attivazione di servizi radiofonici per l'utenza.

I suddetti costi, previsti in circa € 2.900.000 per l'esercizio 2026, vengono ripartiti come di consueto tra le tre attività principali sulla base di un criterio prefissato che considera la complessità e il volume di tali attività (50% su TPL, 35% sulla NAVIGAZIONE, 15% su FERROVIARIO).

Rispetto all'anno precedente si evidenzia un aumento dei costi di circa € 600.000, riconducibile a due macrovoci. Una quota di circa € 150.000 è relativa all'incremento dei servizi per prestazioni professionali e attività informatiche. La restante quota, pari a circa € 450.000, si riferisce all'aumento dei costi del personale. Questa seconda variazione è generata da una pluralità di cause: le nuove assunzioni (tra cui spiccano l'ingresso del nuovo Direttore Amministrativo e di personale da assegnarsi all'U.O. Affari Generali e ICT); l'imputazione di costi del personale dalla Direzione Navigazione Interna come già detto; gli adeguamenti salariali e i trattamenti integrativi scattati a seguito del rinnovo 2025 del CCNL Autoferrotramvieri. A questi fattori si aggiunge, infine, l'impatto economico dei nuovi incentivi alle funzioni tecniche, riconosciuti per gli affidamenti di servizi di funzionamento che superano la soglia dei € 100.000.





Business Plan 2026 — Giugno 2026



989f305c





INDICE

1. <i>ATTIVITA' STRAORDINARIE DI CARATTERE GENERALE</i>	Pag. 2
2. <i>PRINCIPALI ATTIVITA' CONNESSE ALLA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA</i>	Pag. 9
3. <i>PRINCIPALI ATTIVITA' CONNESSE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA</i>	Pag. 10
4. <i>PRINCIPALI ATTIVITA' CONNESSE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)</i>	Pag. 12
5. <i>PIANO REGIONALE DELLA PORTUALITA' TURISTICA (PPT) E DELLA RETE DI NAVIGAZIONE INTERNA</i>	Pag. 13





L'attività della Società è regolata dai seguenti atti e disposizioni:

- L.R. n. 40/2018 e s.m.i.;
- DGR n. 1854/2019 e DGR n. 1120/2021;
- Atto di scissione societaria in data 24.10.2019;
- Atto di fusione per incorporazione con Sistemi Territoriali S.p.a. del 16.12.2024 Rep. n. 5.267 Raccolta n. 4.002, registrato a Padova il 27/12/2024 al n° 48562 Serie 1T;
- Statuto societario;
- Per il funzionamento dei settori Trasporto Pubblico Ferroviario, Rete ferroviaria e Navigazione interna anno 2026: DGR n. 1394 dell'11.11.2025.

Nel merito, si riportano di seguito, in sintesi, le principali attività di rilievo previste nel corso del 2026.

1. ATTIVITÀ STRAORDINARIA DI CARATTERE GENERALE

1. Piano Triennale di Fabbisogno di Personale (PTFP)

Durante il 2026 proseguirà il piano di assunzioni in ottemperanza al PTFP 2022-2024 (approvato con DGR n. 566/2022), dando priorità alle procedure rimaste senza esito nel 2025. Nello specifico, verranno espletate le selezioni per il personale destinato alla gestione del nuovo impianto di trazione elettrica, delle sottostazioni e degli impianti di segnalamento; tali risorse saranno successivamente inserite in un mirato percorso formativo. Infine, durante l'anno si valuterà, in accordo con la Regione del Veneto, l'opportunità di procedere a eventuali ulteriori assunzioni.

2. Programma triennale lavori pubblici e programma triennale degli acquisti di beni e servizi:

Come previsto dall'art. 37 e dall'allegato I.5 del D.Lgs. 36/2023, la Società è tenuta a predisporre e aggiornare annualmente il programma triennale dei lavori pubblici e degli acquisti di beni e servizi, i quali definiscono le risorse necessarie, gli interventi da realizzare, i servizi da eseguire e le forniture da acquisire e le relative priorità.

Tali strumenti consentono di garantire una gestione trasparente e ordinata delle risorse a disposizione, favorendo l'efficienza e il rispetto delle normative in ambito di contratti pubblici.

L'art. 3 del Protocollo d'Intesa in materia di appalti siglato in data 12/11/2025 tra la Regione del Veneto, ANCI Veneto, ANPCI, UPI Veneto, CISL, UIL, Confindustria Veneto, ANCE Veneto, Confartigianato Imprese Veneto, Casartigiani Veneto, CNA Veneto e Confcommercio Veneto prevede che le stazioni appaltanti, oltre a procedere con la pubblicazione dei citati programmi triennali, nonché dei relativi aggiornamenti annuali, sul sito web istituzionale, in forza degli artt. 37, comma 1, e 38 del d.lgs. n. 33/2013 e dell'art. 37, comma 4, del d.lgs. n. 36/2023 e dell'Allegato I.5, debbano darne comunicazione scritta dell'avvenuta pubblicazione alle Organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative sul piano nazionale, nonché alle Organizzazioni sindacali territoriali e regionali di categoria individuate in base all'oggetto degli appalti in programmazione e alle Rappresentanze sindacali unitarie (RSU) o RSA. Dell'avvenuta pubblicazione deve esserne data altresì comunicazione alle Associazioni datoriali firmatarie del predetto Protocollo.

3. Evoluzione della Governance: Compliance e Gestione del Rischio





Nel corso dell'esercizio 2025, la Società ha formalizzato l'istituzione della struttura di staff alla Direzione Generale, denominata *Affari Generali e ICT*. L'obiettivo è ricondurre la gestione della compliance e dell'ICT a una visione sistemica unitaria, trasformando i processi di supporto in leve strategiche per l'efficienza operativa e la trasparenza societaria.

Tale evoluzione organizzativa è altresì in linea con l'indirizzo espresso dal Socio (Regione del Veneto) in merito all'implementazione di un avanzato sistema di Controllo di Gestione, che deve necessariamente transitare attraverso un modello di gestione digitale e integrato, superando la frammentazione dei flussi informativi tra i diversi settori.

La necessità primaria è quella di dotare la Società di strumenti di monitoraggio sistematico che garantiscano la compliance normativa e la mitigazione dei rischi operativi in tempo reale.

Nel corso del 2026, l'obiettivo principale è definire l'architettura di base per il futuro Sistema Integrato Aziendale. Tale processo sarà guidato dal nuovo Responsabile per la Transizione al Digitale (RTD), la cui introduzione in organico è prevista entro l'anno. Il futuro applicativo, progettato su misura per Infrastrutture Venete S.r.l., sarà volto a digitalizzare il Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi (SCIGR) e a integrare soluzioni di Corporate Performance Management (CPM). In attesa dello sviluppo completo, nel corso dell'anno l'azione si concentrerà sull'implementazione di prime soluzioni applicative settoriali e mirate, che fungeranno da moduli propedeutici alla futura architettura integrata. Questa piattaforma sarà inoltre la base tecnologica per il Sistema Integrato per la Qualità, centralizzando la gestione delle certificazioni societarie (ISO 9001, 45001 e le nascenti UNI/PdR 125:2022 ed ISO 27001:2022) e i presidi del Modello Organizzativo ex D.lgs. 231/2001.

Le azioni che verranno avviate nel corso del 2026 sono di seguito elencate:

Azione	Descrizione
Avvio del Sistema Integrato Aziendale	Inizio dell'analisi funzionale e tecnica per lo sviluppo di un applicativo unico che supporti lo SCIGR, il CPM e la gestione della Compliance integrata (Certificazioni e Modello 231).
Analisi degli Elementi di Osservazione e Valutazione	In fase preliminare sarà necessario delineare i principali argomenti di studio dello SCIGR e del CPM. L'attività prevede l'avvio della mappatura dei processi aziendali, finalizzata a identificare i flussi informativi e a impostare una struttura standardizzata di progetti, task e sub-task. Attraverso prime sessioni di lavoro con i Responsabili (C-Level), si procederà all'analisi e alla definizione condivisa di tali processi operativi, ponendo le basi necessarie per i futuri sviluppi del sistema di monitoraggio.
Potenziamento e digitalizzazione della Compliance e Gestione del Rischio	Lo sviluppo del Sistema Integrato Aziendale rappresenta uno strumento essenziale per potenziare la funzione interna di prevenzione e mitigazione dei rischi (non compliance), elevando i livelli di monitoraggio e presidio aziendale. In coerenza con le normative vigenti in materia di prevenzione della corruzione, trasparenza e responsabilità amministrativa, è in previsione





Azione	Descrizione
	l'implementazione di un software dedicato per automatizzare e tracciare i flussi informativi verso l'Organismo di Vigilanza (OdV), primo passo concreto verso la costruzione del futuro sistema aziendale.
Digitalizzazione dei Processi di Supporto	Ricognizione e mappatura delle procedure tradizionali per progettare la futura trasformazione in digitale.
Change Management e Procedure Organizzative	L'approccio al <i>Change Management</i> rappresenta un percorso graduale e trasversale, essenziale per accompagnare l'intera Società verso una nuova cultura organizzativa e consapevolezza digitale. Quale primo step concreto di questo più ampio processo, nel corso del 2026 l'attività si concentrerà prioritariamente sull'ambito informatico e della sicurezza. Questa fase iniziale si tradurrà nella stesura e adozione del nuovo Regolamento ICT societario, uno strumento chiave per definire formalmente le regole e i doveri del personale nell'uso degli strumenti digitali. Parallelamente, per supportare questo cambiamento, verrà formalizzato un primo nucleo di procedure operative aziendali (es. gestione degli asset, delle utenze e dei rischi) e verranno costituiti i team direzionali per la gestione delle emergenze (Comitato di Crisi)

L'attuazione delle azioni programmate per il 2026 costituisce la fase di impianto necessaria per il raggiungimento di risultati strutturali. Pertanto, i benefici tangibili descritti di seguito si produrranno progressivamente nel medio termine, a seguito del consolidamento dei nuovi processi e della messa a regime dei sistemi digitali

Risultato	Beneficio
Controllo e Monitoraggio	<i>Nella fase iniziale (2026): Introduzione di un quadro di regole comune e omogeneo per tracciare in modo ordinato le attività aziendali e uniformare i flussi di lavoro.</i> <i>Beneficio futuro: a seguito del rilascio del Sistema Integrato, registrazione sistematica di progetti e analisi delle performance.</i>
Efficienza Operativa	Riduzione tempi e costi: Pianificazione basata su dati certi e rimozione ridondanze operative, ove ci fossero.
Affidabilità Istituzionale	Rafforzamento della solidità gestionale e della capacità di rendicontazione puntuale nei confronti del Socio e degli stakeholder interni ed esterni.





Risultato	Beneficio
Trasparenza	Miglioramento della tracciabilità e della trasparenza di ogni processo aziendale, a supporto della <i>governance</i> interna.

4. **Corporate Communication e Identità Istituzionale**

Nel corso dell'anno sarà avviato un piano di rafforzamento della propria identità istituzionale, mediante le seguenti azioni:

- **Restyling dell'Immagine:** si darà inizio alla revisione integrale del sito istituzionale e dell'immagine coordinata per modernizzare l'immagine societaria;
- **Accessibilità e Trasparenza:** si avvieranno gli interventi per adeguare il portale web ai parametri di legge sull'accessibilità. Contestualmente, si lavorerà per integrare i flussi nella sezione "Società Trasparente" allineandola alle più recenti indicazioni ANAC.

5. **Sviluppo Sostenibile e Parità di Genere**

In continuità con il percorso intrapreso nel 2024, la Società ha l'obiettivo di conseguire la Certificazione per la Parità di Genere (UNI/PdR 125:2022) a seguito della conclusione dell'iter di audit esterno.

Il nuovo Sistema Integrato Aziendale poi garantirà il mantenimento dei requisiti della UNI/PdR 125:2022, mediante una raccolta dati oggettiva e continua, facilitando conseguentemente gli audit di sorveglianza. Il conseguimento della certificazione attesta l'impegno della Società nel promuovere un ambiente di lavoro inclusivo, capace di valorizzare il talento di ogni persona garantendo pari opportunità.

I risultati e i vantaggi attesi dall'ottenimento della certificazione sono i seguenti:

- **Riduzione del costo del lavoro:** l'ottenimento della certificazione permette alla Società di accedere a uno sgravio sui contributi previdenziali per il personale, generando un risparmio economico diretto sul bilancio aziendale.
- **Vantaggi nei Bandi:** il possesso della certificazione garantisce un punteggio premiale per l'accesso a finanziamenti pubblici.
- **Reputazione:** migliora l'immagine della Società di fronte agli Stakeholder e al territorio, dimostrando un'attenzione concreta ai temi sociali.

6. **Cybersecurity e Transizione al Digitale**

In coerenza con gli indirizzi del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD - D.Lgs. 82/2005) e delle Linee Guida AgID/ACN, la Società sta attuando un piano di adeguamento della Cybersecurity volto a innalzare i livelli di resilienza dell'infrastruttura critica. L'azione di transizione al digitale proseguirà, non come mera automazione, ma come ripensamento strutturale che mira a trasformare le operazioni tradizionali in procedure digitali integrate, al fine di ottimizzare l'efficacia organizzativa e migliorare la tracciabilità e la trasparenza dei processi.

L'obiettivo principale da raggiungere nel corso dell'anno è duplice: innalzare il livello di sicurezza informatica per la protezione degli asset aziendali e consolidare l'infrastruttura digitale per l'efficienza operativa.

Le azioni che verranno attuate nel corso del 2026 sono di seguito elencate:





Azione	Descrizione
Test di Sicurezza e Vulnerability Assessment	Attivazione e completamento di attività di Vulnerability Assessment (VA) e Penetration Testing (PT), inclusi test statici (SAST) e dinamici (DAST), per identificare e mitigare vulnerabilità di rete e applicative.
Governance della Remediation	Definizione e implementazione di un Piano di Remediation per correggere le criticità rilevate dai test di sicurezza e potenziare i presidi di sicurezza (ISMS).
Implementazione SGSI Verso la ISO 27001:2022	Proseguimento delle attività di implementazione del Sistema di Gestione della Sicurezza delle Informazioni (SGSI), finalizzate alla definizione e al perfezionamento delle procedure interne per la protezione dei dati e la continuità operativa (Business Continuity), in vista della certificazione nel 2027.
Upgrade Portale Targhe Laguna di Venezia	Avvio di un intervento di potenziamento del portale per il rilascio delle targhe natanti, finalizzato a migliorare la fruibilità per l'utente finale e semplificare la gestione interna delle pratiche.
Digitalizzazione e Dematerializzazione Integrata	Avvio di un percorso graduale di transizione digitale attraverso progetti mirati. Per il 2026, l'attività si concentrerà specificamente sull'ammodernamento tecnologico e sulla dematerializzazione dei flussi documentali dell'Ufficio Risorse Umane (gestione presenze, ferie e permessi), come descritto nel dettaglio al successivo punto 11. Questa prima fase sperimentale porrà le basi per la futura estensione della dematerializzazione integrata agli altri settori aziendali.
Gestione Reti, Server e Infrastruttura di Rete	Presidio e ottimizzazione dell'infrastruttura locale per garantire la continuità operativa e la protezione dei dati. Nel 2026 l'azione si concentrerà sull'attivazione dei presidi tecnici: completamento configurazione firewall, operatività dei backup immutabili anti-ransomware e centralizzazione dei log.

L'attuazione delle azioni programmate per il 2026 costituisce la fase di impianto necessaria per il raggiungimento di risultati strutturali. Pertanto, i benefici tangibili descritti di seguito si produrranno progressivamente nel medio termine, a seguito del consolidamento dei nuovi processi e della messa a regime dei sistemi digitali.

Risultato	Beneficio
Aumento della Resilienza Cyber	Miglioramento della protezione dei dati e dell'infrastruttura critica contro il rischio cyber e attivazione della Business Continuity.





Risultato	Beneficio
Efficacia Organizzativa	Ottimizzazione del processo di lavoro con aumento delle performance e miglioramento della tracciabilità e trasparenza di ogni processo.
Riduzione Costi Operativi e Rischi	<i>Fase iniziale (2026):</i> Riduzione degli errori manuali e dei tempi di gestione all'interno dell'area Risorse Umane. <i>Beneficio futuro:</i> Progressiva eliminazione delle ridondanze e abbattimento dei costi operativi con l'estensione del modello a tutta l'organizzazione.
Trasparenza e Servizio all'Utenza	Maggiore facilità d'uso dei servizi digitali (es. Portale Targhe) e miglioramento della trasparenza per il Socio e gli stakeholder.
Sostenibilità Ambientale	Contributo alla riduzione dell'impatto ambientale tramite la dematerializzazione documentale.

7. Monitoraggio dei programmi di finanziamento europei e presentazione di nuove candidature

Al fine di attrarre risorse finanziarie esterne a supporto degli investimenti sul territorio, nel corso del 2026 la Società rafforzerà l'attività di monitoraggio sistematico dei bandi e dei programmi di finanziamento promossi dall'Unione Europea (quali Connecting Europe Facility - CEF, Horizon Europe e i programmi di cooperazione territoriale).

Questa attività punta a capitalizzare l'esperienza che la Società sta già maturando attraverso la gestione dei progetti complessi attualmente in corso, nello specifico il progetto VIEWWS (finanziato con fondi europei CEF-T) e il progetto CRISTAL di ricerca e innovazione a valere sul programma Horizon.

L'obiettivo per l'anno 2026 è identificare nuove opportunità di finanziamento coerenti con le linee strategiche regionali, ponendo le basi per la candidatura di futuri progetti nei settori della mobilità sostenibile e della sicurezza delle reti idroviarie. Ciò consentirà di realizzare interventi ad alto valore tecnologico riducendo la necessità di ricorrere a risorse di bilancio regionali o nazionali dirette.

8. Partecipazione alla Fiera Let Expo a Verona e Green Logistics a Padova

Nel corso del 2026, la Società parteciperà a due appuntamenti chiave per il settore, in coordinamento con la Regione del Veneto e i partner del "Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto":

Let Expo (Verona, 10-13 marzo 2026): evento di riferimento per il trasporto intermodale e l'innovazione tecnologica applicata alla mobilità sostenibile.

Green Logistics Expo (Padova, 14-16 ottobre 2026): salone internazionale dedicato all'efficienza energetica, alla logistica sostenibile e alla digitalizzazione delle infrastrutture.





Per garantire una presenza efficace, proseguiranno le attività organizzative e di coordinamento con gli stakeholders di riferimento necessarie alla promozione della realtà di Infrastrutture Venete S.r.l. incardinata nel sistema logistico regionale.

9. Adeguamento termini di pagamento previsti dalla Piattaforma Crediti Commerciali (PCC)

La recente iscrizione della società Infrastrutture Venete S.r.l. nell'elenco Istat delle amministrazioni pubbliche, richiamato all'art. 1 della L. 196/2009, ha obbligato la registrazione e la gestione della Piattaforma dei Crediti Commerciali (vedi circolare MEF-RGS n.1/2024) nonché la conseguente comunicazione dello stock del debito (art. 1 co. 867 L.145/2018).

Tale Piattaforma costituisce lo strumento di monitoraggio e verifica di quanto previsto all'art.4 del D. Lgs. 231/2002, emanato al fine di dare attuazione alla direttiva 2000/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali.

In particolare è stato stabilito che il periodo di scadenza delle fatture emesse nei confronti di una pubblica amministrazione (Infrastrutture Venete S.r.l. compresa) sia pari a 30 giorni dalla data di ricevimento della fattura (data SDI), estendibile a 60 giorni in relazione alla specifica natura del rapporto contrattuale. Occorre, quindi, attuare un sistema di scambio dei dati di pagamento sistematico tra PCC e software gestionale, e allineare i termini di pagamento a quanto sopra richiamato, considerando che sarà necessaria anche una costante attività manuale, in particolare per transazioni sospese a causa di contestazioni, contenziosi, note accredito, ritenute 0,5% (art. 11, comma 6 del D.Lgs. 36/2023), verifiche Equitalia e DURC, fatture estere, altro.

L'obiettivo è rispettare i termini di pagamento evitando le correlate conseguenze negative in termini di riduzione delle spese di cui all'art. 1 comma 864 della L. 145/2018.

10. Gestione introiti contrassegni LV tramite corrispettivi elettronici

Con DGR 1120 del 17/08/2021 sono stati adottati gli indirizzi operativi nei confronti della Società al fine di assicurare il soddisfacimento dell'interesse sotteso alle funzioni delegate in materia di navigazione, compreso il rilascio dei contrassegni di identificazione per i natanti con determinate caratteristiche tecniche, superando di fatto il regime convenzionale regolato sin dal 2005 e allineando così il settore navigazione al settore ferroviario.

Si è provveduto, quindi, in ottica di detraibilità IVA sugli acquisti, alla fatturazione di tutti i corrispettivi incassati da Infrastrutture Venete S.r.l. per il rilascio dei contrassegni targhe LV.

In considerazione della mole di fatture emesse annualmente, ca. n. 4.500 nell'anno 2025, e considerato il rinnovo massivo previsto nel 2027, che comporterà la potenziale emissione di ulteriori ca. n. 17.000 fatture, da un approfondimento della normativa fiscale, risulta possibile esercitare l'opzione di trasmissione telematica dei dati dei corrispettivi giornalieri all'Agenzia delle Entrate e quindi sostituire la fatturazione con l'emissione di corrispettivi, salvo diversa richiesta dell'utente.

Per tale finalità occorre, quindi, implementare procedure che consentano di trasmettere all'Agenzia delle Entrate i corrispettivi sia a seguito di incasso allo sportello tramite POS, che di incasso mediante il software online, tramite circuito PagoPA.

11. Approvazione della nuova procedura targhe laguna veneta





L'attuale iter procedurale è il risultato di una stratificazione di diverse deliberazioni della Giunta Regionale (n. 223/2003, n. 780/2015, n. 345/2017 e n. 1120/2021). Questa complessità, unita alle recenti indicazioni della Regione Veneto, rende necessario un aggiornamento per allineare il procedimento alle attuali evoluzioni tecnologiche e operative. A tal fine, nel 2026 la Società elaborerà una nuova proposta procedurale da sottoporre all'approvazione della Giunta Regionale.

12. Aggiornamento/ammodernamento programmi in uso all'ufficio risorse umane

Per la gestione e l'amministrazione del personale, la Società si avvale attualmente della suite INAZ (paghe.net, RioWeb e Portale Inaz). Al fine di ottimizzare i processi quotidiani e incrementare la sicurezza informatica, nel corso del 2026 è previsto un piano di ammodernamento tecnologico degli applicativi.

Nello specifico, l'aggiornamento del sistema di rilevazione presenze automatizzerà la raccolta dati, riducendo gli errori e introducendo la piena dematerializzazione dei giustificativi (ferie, permessi, straordinari) per un'archiviazione più rapida ed efficiente. Parallelamente, verrà effettuato l'upgrade al sistema "pagheinweb", fondamentale per garantire l'accessibilità all'applicativo in ogni momento e supportare appieno il lavoro agile.

Infine, in linea con la strategia di cybersecurity avviata da Infrastrutture Venete S.r.l., il passaggio a un servizio in cloud assicurerà la massima protezione dei dati sensibili, garantendo backup automatici e abbattendo i costi di gestione dell'hardware.

2. PRINCIPALI ATTIVITÀ CONNESSE ALLA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA

1. Elettificazione della linea ferroviaria Adria – Mestre, tratta Adria - Mira-Buse

Nel corso del 2026 è prevista l'ultimazione dei lavori di elettificazione e l'ottenimento dell'AMIS rilasciata da ANSFISA.

2. Completamento dei corsi di formazione per il personale operante sulla linea

Con riferimento all'attivazione del sottosistema energia sulla linea ferroviaria Adria – Mestre, di cui al precedente punto 1., nel corso del 2026 saranno completati i corsi di formazione abilitanti per il personale da impiegarsi per la gestione e la manutenzione di detto sottosistema.

3. Convenzione con il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (RFI) per l'immissione in servizio del nuovo sistema energia sulla linea Adria–Mestre, a seguito del completamento dell'elettificazione

Un'ulteriore attività conseguente all'attivazione del sottosistema energia sulla linea ferroviaria Adria – Mestre è rappresentata dall'aggiornamento della Convenzione già sottoscritta con RFI in data 24/06/2025, al fine di definire puntualmente le competenze nella gestione, in particolare in ragione della presenza delle Stazioni di Mestre ed Adria di competenza di detto Gestore.

4. Interventi sostitutivi connessi alla soppressione di n.11 P.L. lungo la linea ferroviaria Adria-Mestre nei comuni di Piove di Sacco – Intervento n. 2

Nel corso del 2026 saranno ultimati i lavori di realizzazione della pista ciclabile nel Comune di Piove di Sacco, in forza dell'Accordo di Programma sottoscritto in data 30/05/2024 con detta Amministrazione





nonché con il Comune di Arzergrande, cui seguirà la chiusura del PI al km 1+328.

5. **Ristrutturazione piazzale antistante area ricovero veicoli ferroviari e nuovo sistema di raccolta e trattamento acque meteoriche**

Nel corso del 2026 saranno ultimati i lavori di sistemazione del piazzale carburanti antistante all'area di ricovero dei veicoli ferroviari, come da impegno assunto con Trenitalia S.p.a. nell'ambito del contratto di comodato d'uso sottoscritto in data 30/08/2024.

6. **Linea Adria-Mestre - Adeguamento Stazioni e Fermate per Persone a Ridotta Mobilità - I Lotto**

L'investimento è finanziato con fondi FSC 2021-2027 e prevede la realizzazione di alcuni interventi per la rimozione di ostacoli per le persone con ridotta mobilità. L'intervento principale riguarda la fermata di Cavarzere centro storico. Nel corso del 2026 sarà ultimata la fase della progettazione.

7. **Linea Adria-Mestre - Soppressione dei P.L. nel Comune di Mira e realizzazione nuova pista ciclopeditonale**

Nel corso del 2026 sarà ultimata la progettazione esecutiva per l'eliminazione di n. 2 passaggi a livello pubblici e n. 1 privato e per la realizzazione di un collegamento ciclopeditonale dalla Stazione di Porta con gli itinerari ciclabili del Comune di Mira Ovest. Successivamente sarà dato avvio al procedimento e indetta la conferenza dei servizi ai fini della sottoscrizione di un Accordo di programma con il Comune di Mira, finalizzato alla regolazione delle attività di competenza.

8. **Ricognizione degli immobili ferroviari al fine della relativa qualificazione o dismissione e lavori di demolizione per n. 20 fabbricati inagibili**

Nel corso del 2026 proseguirà il programma di ricognizione degli immobili ferroviari, di proprietà della Regione del Veneto il cui possesso è stato trasferito ad Infrastrutture Venete S.r.l., per la relativa riqualificazione o dismissione, oltre all'esecuzione dei lavori di demolizione di n. 7 fabbricati che risultano inagibili.

3. **PRINCIPALI ATTIVITÀ CONNESSE ALLA NAVIGAZIONE INTERNA**

1. **Ponte ferroviario di Rosolina/Loreo lungo l'idrovia Po Brondolo.**

Nel corso del 2026 saranno ultimati i lavori denominati "Linea ferroviaria Rovigo-Chioggia. Attraversamento Canale di Rosolina. Completamento del ponte ferroviario esistente finalizzato alla messa in funzione del sistema di sollevamento della campata centrale", nonché eseguite le attività di supporto in capo a RFI S.p.a. in ordine all'ottenimento dell'AMIS rilasciata da parte di ANSFISA.

2. **Progetto VIEWWS**

Per quanto riguarda gli interventi finanziati con fondi CEF-T-2021, di cui al progetto VIEWWS, nel corso del 2026 saranno ultimati i lavori di "Rialzo del ponte Stradale di Trecenta S.P. 1 in Comune di Trecenta (RO) – Ricostruzione Ponte" e gli "Interventi di manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dei manufatti idraulici di Baricetta nel Comune di Adria".

Il progetto VIEWWS, oltre a comprendere detti lavori e i lavori di cui al precedente punto 1, comprende anche la progettazione del nuovo ponte ferroviario di Arquà Polesine, sulla linea Bologna-Padova, posta in capo a RFI S.p.A., in forza di un protocollo d'intesa sottoscritto con la Regione del Veneto il 17/01/2024. Nel corso del 2026 verrà completata detta progettazione, tuttavia per la risoluzione della criticità generata dal citato ponte ferroviario si rimanda anche al successivo punto.





3. Redazione del DOCFAP per la risoluzione della criticità generata dal ponte ferroviario di Arquà Polesine, sulla linea Bologna-Padova

In ragione degli esiti progettuali rappresentati da RFI S.p.A. per cui i costi stimati risultano nettamente superiori ai fondi ministeriali assegnati (Decreto Direttoriale n. 249 del 14.10.2022, registrato alla Corte dei Conti al n. 2987 il 04.11.2022), nel 2025 è stato affidato a un operatore esterno l'incarico di redigere un DOCFAP. Nel corso del 2026 è prevista la conclusione di questo documento, che ha l'obiettivo di rivalutare le alternative progettuali disponibili e di fornire gli strumenti necessari per individuare l'intervento più idoneo a risolvere il *collo di bottiglia*.

4. Rizezionamento straordinario della cunetta navigabile

Nell'ambito del finanziamento ministeriale di cui al citato Decreto Direttoriale n. 249 del 14.10.2022, che interessa anche il "Rialzo del ponte Stradale di Trecenta S.P. 1 in Comune di Trecenta (RO) – Ricostruzione Ponte" citato al precedente punto 2., vi è anche l'intervento denominato "Risoluzione di ostacoli alla navigazione di V classe CEMT, lungo la linea navigabile Fissero-Tartaro-Canal Bianco mediante rizezionamenti straordinari della cunetta navigabile presso: l'interporto di Rovigo, Adria e Torretta in comune di Legnago". Nel corso del 2026 si procederà con l'avvio della procedura di gara per l'appalto dei lavori.

Tra gli interventi di rizezionamento è previsto anche lo scavo per garantire l'uscita a mare dal Po di Levante – Laguna Marinetta, per le unità nautiche costruite nel Cantiere Navale Visentini, oltre allo scavo del bacino di evoluzione ivi presente, e l'uscita a mare dalla laguna di Barbamarco, a beneficio del porto peschereccio di Pila in Comune di Porto Tolle.

Nel corso del 2026 si darà avvio anche agli interventi di:

- rizezionamento della cunetta navigabile del Naviglio Brenta e del Circondario di Padova per l'eliminazione dei punti critici;
- rizezionamento della cunetta navigabile del Canale dell'Orologio, del Rio Interno e del rinforzo spondale degli argini del Canale Commessera.

5. Interventi di manutenzione straordinaria e realizzazione pontili

Nel corso del 2026 saranno ultimati i lavori ad oggetto "Attuazione PNC Parco del Delta del Po. Progetto integrato per il potenziamento dell'attrattività turistica delle aree del Parco Delta del Po, scheda progettuale n. 3 - realizzazione/ristrutturazione di pontili nell'area fluviale e lagunare del Delta del Po" nel territorio della Provincia di Rovigo.

Per quanto attiene agli interventi finanziati con L.R. 13/03/2024, n. 25, nel corso del 2026 saranno inoltre completati i lavori di cui all'Accordo di Collaborazione sottoscritto con la Regione del Veneto in data 30.12.2024 e completate le progettazioni degli interventi di cui all'Accordo di Collaborazione sottoscritto con la Regione del Veneto in data 12-18.11.2025.

6. Interventi sui sostegni idraulici e sulle conche di navigazione

Nel corso del 2026, oltre alle ordinarie attività di manutenzione, saranno eseguiti i seguenti interventi sulle conche di navigazione e sui sostegni idraulici in gestione alla Società, specificatamente si procederà con l'appalto per l'esecuzione di:

- "Revamping degli impianti meccanici della passerella pedonale retraibile a servizio della conca di navigazione di Intestadura nei comuni di Musile e San Donà di Piave (VE)";
- "Interventi di manutenzione straordinaria del sostegno idraulico di Canda (RO) sull'idrovia Fissero-





Tartaro-Canalbianco”;

- “Sostituzione del sistema fisso per la movimentazione dei panconi (paranco) del sostegno idraulico di Bussari”;
- “Adeguamento impiantistico al nuovo Regolamento Direttiva Macchine (2006/42/CE) della Conca di Torretta Veneta, in Comune di Legnago (VR)”.

7. Ponte storico di Zelo

Tra i *colli di bottiglia* presenti lungo l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco rientra anche il ponte storico di Zelo in comune di Giacciano con Baruchella (RO), di cui nel corso del 2026 verrà completata la progettazione per la risoluzione di detta criticità.

8. Analisi della domanda di effettivo utilizzo ai fini del trasporto merci dell'idrovia Fissero-Tartaro Canalbianco

A seguito della conclusione dello studio sviluppato dalla CGIA di Mestre (*“Analisi della domanda di effettivo utilizzo ai fini del trasporto merci dell'idrovia Fissero-Tartaro Canalbianco”*), nel corso del 2026 saranno attuate specifiche iniziative di divulgazione dei risultati. L'obiettivo è condividere gli esiti della ricerca per sensibilizzare gli stakeholder e favorire il rilancio della navigazione commerciale.

4. PRINCIPALI ATTIVITÀ CONNESSE AL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (TPL)

1. Contratti regionali del servizio di trasporto pubblico ferroviario

Nel corso del 2026 proseguiranno le attività di gestione dei contratti di servizio di trasporto pubblico locale ferroviario sulla rete regionale (CdS 2018-2032) e sulle linee Adria-Mestre, Rovigo-Chioggia, Rovigo-Verona (CdS 2025-2034).

2. Contratto servizio ferroviario sulla direttrice Brennero-Bologna (2023-2031)

Nel corso del 2026 continuerà la gestione tecnico-economica del Contratto di Servizio con Trenitalia S.p.A., con l'esecuzione delle attività di monitoraggio e controllo quali-quantitative sul servizio reso. L'attività in capo a Infrastrutture Venete S.r.l. comprende inoltre il coordinamento e la rendicontazione alla Regione del Veneto, alle altre Regioni/Province interessate dal Servizio e al Ministero, nonché il monitoraggio in ordine alla prevista fornitura del nuovo materiale rotabile. Nel corso del 2026 saranno inoltre avviate le attività di revisione del Contratto di Servizio per scadenza del primo periodo regolatorio e per superamento delle soglie di risultato.

3. Revisione del Contratto di Servizio 2018-2032 (CdS 2018-2032) per il servizio di trasporto pubblico locale sulle linee regionali sottoscritto con Trenitalia S.p.A.

A seguito della chiusura del primo periodo regolatorio 2018-2022 del “Contratto di Servizio per il trasporto pubblico ferroviario di interesse regionale e locale tra Regione Veneto e Trenitalia S.p.A. per gli anni 2018-2032” (CdS), a fronte delle risultanze di gestione derivanti dal confronto PEF-CER e del conseguente riassorbimento delle partite economiche pendenti, già nel corso del 2025 sono state avviate le attività di revisione completa del PEF per il residuo periodo di Contratto oltre che la revisione del CdS stesso, che si concluderanno entro il 2026.





5. PIANO REGIONALE DELLA PORTUALITÀ TURISTICA (PPT) E DELLA RETE DELLA NAVIGAZIONE INTERNA

Nel corso del 2026 continueranno le attività di collaborazione con le strutture tecniche regionali per la redazione del PPT, quale piano di settore del Piano Regionale dei Trasporti 2020 – 2030, con il supporto del Gruppo di Progettazione costituito in forza della convenzione sottoscritta con la Regione del Veneto 29.12.2021.

In particolare si concluderanno le attività finalizzate alla definizione della rete appartenente al demanio della navigazione, con la conseguente ridefinizione delle competenze di Infrastrutture Venete S.r.l..

