

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

- Trasporto di persone non di linea: n. 17;
- Trasporto merci: n. 13;
- Deposito merci per la città: n. 7.

Una particolare categoria degna di menzione raggruppa i soggetti pubblici e privati che operano in settori a prevalente interesse cittadino, fra i quali in primo luogo il Comune di Venezia, per lo svolgimento di attività di rifornimenti anonari o similari (n. 4).

Aggiornamento catastale delle aree e degli edifici siti nell'ambito della zona portuale di Venezia Marittima

È stato completato il censimento catastale dei beni demaniali delle zone di Scomenzera, S. Marta, S. Basilio, Sant'Andrea e Marittima.

Prosegue l'attività per l'aggiornamento catastale per le variazioni intervenute in detti ambiti.

Ampliamento del parco ferroviario portuale a Porto Marghera e allargamento di via dell'Azoto con nuovo varco doganale di ingresso al Porto

È stato completato ed è in esercizio l'ampliamento e l'infrastrutturazione del parco ferroviario lungo il lato di levante di via dell'Azoto a Porto Marghera con allargamento di via dell'Azoto con realizzazione del nuovo varco doganale di ingresso ai terminal commerciali.

E' di conseguenza in corso l'attività di aggiornamento catastale anche degli ambiti demaniali di Porto Marghera interessati da dette infrastrutture.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014*****Regime giuridico di specchi acquei interclusi ed imboniti nell'ambito delle operazioni di costituzione della seconda zona industriale di Porto Marghera***

A causa delle vicende politiche nazionali non è stato completato l'iter legislativo conseguente alla proposta di articolo di legge al fine di verificare la possibilità di risolvere l'annosa questione della permuta a Porto Marghera tra le ex canalette demaniali imbonite ed i terreni privati a suo tempo sbancati. In attesa della risoluzione della questione, detti beni rimangono disciplinati in regime di concessione demaniale annuale.

Ampliamento degli ambiti per attività portuali commerciali

Nell'anno 2014 è continuata l'attività di bonifica dei suoli e di demolizione degli immobili dismessi dell'intero compendio industriale ex Montefibre S.p.A. e del complesso industriale per la produzione di acido solforico e derivati della Syndial, già dismessi e acquisiti da parte di una società controllata dall'Autorità Portuale;

Acquisizioni al demanio marittimo

La procedura di acquisizione dei beni immobili in comune di Venezia Porto Marghera lungo la sponda di ponente del canale Ovest, costituiti da banchina, bitte e vie di corsa gru prospicienti l'insediamento "Idromacchine S.p.A." ha riscontrato difficoltà a concludersi per il mancato aggiornamento catastale dei beni da incamerare. Si prevede di concludere l'attività nel corso del 2015 a seguito del preventivo aggiornamento catastale in corso di predisposizione da parte della concessionaria.

Interventi di consolidamento delle sponde dei canali portuali

Nel corso del 2014 gli interventi programmati dal Magistrato alle Acque, ora Provveditorato Interregionale per le OO. PP., volti ad impedire il rilascio in laguna dalle

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

sponde dei canali portuali di materiali inquinanti hanno avuto un notevole rallentamento dovuto ai mancati finanziamenti governativi.

In tale ambito l'Autorità Portuale ha avuto vari contatti con il Ministero dell'Ambiente e l'Avvocatura di Stato finalizzato a render noto il fatto di non possedere, nell'ambito della propria autonomia finanziaria, i capitali necessari per sostenere l'onerosità derivante dagli interventi conseguenti al marginamento alla stessa attribuiti non beneficiando, neppure in minima parte, delle cosiddette transazioni economiche a valenza ambientale poste in essere dal Ministero dell'Ambiente, il Magistrato alle Acque ed i privati frontisti di Porto Marghera.

Tale carenza di risorse è destinata a ripercuotersi anche sugli obblighi di gestione del sistema di drenaggio delle acque di falda e di manutenzione dei tratti di sponda i cui lavori di messa in sicurezza sono terminati e che il Provveditorato Interregionale per le OO. PP. ha iniziato a riconsegnare all'Autorità Portuale.

L'azione avviata negli anni scorsi dall'Autorità Portuale per sensibilizzare le imprese frontiste, utilizzatrici di opere portuali fuori Piano Regolatore e/o non più funzionali per vetustà, a verificare la possibilità di realizzare, in sinergia con gli interventi di palancoamento e con i programmi di escavo dei canali, nuove opere di banchina, ha visto nel corso del 2014 l'avvio delle intese con ECOPROGETTO VENEZIA S.p.A. per la messa in sicurezza ambientale e di adeguamento al piano Regolatore Portuale dell'attuale banchina adibita allo scarico dei rifiuti solidi urbani della città di Venezia con l'approvazione del progetto esecutivo.

Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

Nel corso del 2014 è stato incentivato il coordinamento tra le aree demanio e ragioneria al fine di approfondire ed efficientare i processi di riscossione e recupero dei corrispettivi demaniali. Al 31.12.2014 sono stati emessi canoni per complessivi € 25.948.871,35, di cui € 2.926.613,05 relativi a concessioni per licenza, € 16.289.275,61 relativi a concessioni pluriennali e € 708.057,98 relativi ad indennizzi, e sono stati riscossi € 22.797.533,40.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

Visto il perdurare della situazione di crisi economica-finanziaria della comunità portuale, con conseguente difficoltà nella riscossione dei crediti dell'Ente, con disposizione di servizio n. 395, il Dirigente della Direzione Programmazione e Finanza è stato nominato Responsabile della Riscossione delle Entrate e sono state delineate le linee operative in materia di:

- Modalità di riscossione del credito,
- Contestazione sugli addebiti,
- Solleciti di pagamenti,
- Dilazioni di pagamento.

Nel 2014 si è proseguito con l'addebito degli interessi di mora decorsi i termini di pagamento indicati in fattura ed il risultato è stato il seguente:

2014
Addebito € 3.547,26

Il dato ha subito una progressiva diminuzione nel tempo, a riprova del fatto che l'introduzione di questa operazione ha fatto sì che i debitori, per evitare l'addebito degli interessi di mora, si siano sempre più adeguati a versare gli importi richiesti dei termini imposti.

Pertanto, grazie ad un'azione costante sui debitori e l'introduzione delle nuove procedure, alle quali l'intero Ente si è attenuto, si è riusciti a raggiungere un risultato positivo ed a far in modo che la riscossione delle entrate oggi avvenga prontamente ed integralmente, con una notevole diminuzione dell'importo a residuo, con un progressivo miglioramento rispetto agli anni precedenti.

FATTURATO – INCASSATO			
	2012	2013	2014 *
FATTURATO	22.369.301	22.030.858	25.948.871
INCASSATO	14.194.670	14.694.837	16.621.017
(incassato / fatturato)	63,5%	66,7%	64,1%

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

RESIDUI			
	2012	2013	2014 *
RESIDUI	12.372.862	11.213.717	7.843.449
INCASSATO	9.324.252	10.067.143	6.176.516
(incassato / Residui)	75,4%	89,8%	78,7%

*In fase di approvazione

Attività di controllo sul demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari e attività intrapresa per la normalizzazione.

Nel corso dell'anno 2014 sono continuate, e nella maggior parte dei casi già concluse, azioni a tutela al fine di disporre e valorizzare siti e beni in cui situazioni di abusivismo ne protraevano l'indisponibilità; a corredo sono state intraprese apposite azioni legali per la riscossione ed il recupero dei corrispettivi demaniali maturati in forza delle predette situazioni.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA

Rendiconto Generale 2014

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014****DIREZIONE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO****ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO****Notizie di carattere generale**

In data 19 giugno 2014 è stato approvato il primo aggiornamento del Piano Operativo Triennale, redatto ai sensi della Legge 84/94 art.9, Comma 3 ed è da considerarsi anche quale integrazione del Piano Operativo Triennale 2013-2015 approvato dal Comitato Portuale il 16 gennaio 2013. Tale primo aggiornamento del POT indica degli ulteriori obiettivi in merito alle strategie e agli interventi previsti, integrando il precedente documento con alcune variazioni del contesto. In sintesi, l'aggiornamento del Piano Operativo triennale ha previsto delle integrazioni che riguardano:

- Lo snellimento delle procedure doganali;
- L'avvio della Zona Franca;
- La realizzazione di una rete a "banda ultralarga" su Porto Marghera;
- La revisione dell'impianto ferroviario e un nuovo modello di esercizio;
- La riqualificazione delle aree di Santa Marta e San Basilio;
- Potenziamento del settore del project cargo;
- Sviluppo di un piano per la dotazione di impianti LNG utilizzabili per la propulsione navale e la trazione stradale;
- Progetti di Green Refinery e Green Chemistry.

Tra le molteplici attività dell'Ente, si è proseguito nello sviluppo di due progetti definiti strategici e di preminente interesse nazionale: **il Porto d'Altura** (Offshore/Onshore) e la via

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

d'accesso alternativa alla Marittima per le navi da crociera, individuata nel **Canale Contorta-Sant'Angelo**.

Con la messa in funzione del MOSE, in caso di chiusura delle paratie, il traffico marittimo diretto al porto di Venezia subirà delle restrizioni. Per questo motivo l'Autorità Portuale di Venezia ha proposto, quale opera compensativa alla realizzazione della diga mobile alle bocche di porto, la realizzazione di una piattaforma d'altura atta a ricevere le navi petroliere (come previsto dalla legge speciale per Venezia del 1983) e le portacontainer transoceaniche, che fungerà anche da porto rifugio in caso di temporanea chiusura del porto. L'investimento minimo per la messa in opera del sistema è stimato in 1,5 miliardi di euro.

Il terminal offshore è già stato riconosciuto quale opera prioritaria dagli organismi dello stato, secondo questo iter autorizzativo:

- Il 5 Maggio 2011 il CIPE ha deliberato l'avvio della progettazione del Terminal d'altura anche al fine dell'estromissione dei petroli dalla Laguna di Venezia;
- Il 19 Giugno 2011 è stata firmata l'Intesa Stato/Regione Veneto per le opere in legge Obiettivo 443/2001 che riconosce il Terminal d'altura e le sue connessioni a Marghera come Infra-struttura Strategica Nazionale;
- Il 21 Luglio 2011 la delibera del "Comitatone" ex l. 794/84 21/07/2011 ha individuato la conca di navigazione a Malamocco e il Terminal d'altura come strutture combinate di accesso permanente al porto di Venezia;
- Il 27 Ottobre e il 24 novembre 2011 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare della diga foranea e del terminal petrolifero offshore;
- Il 29 marzo 2012 il Comitato Tecnico di Magistratura del Magistrato alle Acque di Venezia ha approvato il progetto preliminare relativo al terminal plurimodale offshore al largo della costa di Venezia comprensivo della diga foranea, terminal petrolifero e terminal container.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

Il progetto preliminare della Piattaforma offshore è stato depositato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e nell'Agosto 2013 ha ottenuto parere favorevole, con prescrizioni, nella Valutazione di Impatto Ambientale Speciale.

Riguardo il **Porto d'Altura**, per quanto di competenza dell'Autorità Portuale, all'interno del progetto europeo TEN-T: "Implementation study to prepare a Public Private Partnership (PPP) to improve the capacity of the port of Venice and related logistics system" è stata affidata la progettazione di base del mezzo di trasferimento nautico portachiatte nonché l'identificazione della miglior forma di co-partecipazione pubblico/privata ovvero dell'architettura giuridico-finanziaria per la realizzazione e la gestione dell'opera. Un ulteriore studio è stato effettuato al fine di approfondire il modello gestionale di movimentazione dei container.

Dal punto di vista amministrativo, nel 2014 il progetto strategico del **Porto d'Altura** ha avuto un ulteriore sviluppo. In data 21 marzo 2014, con Decreto Ministeriale del Ministero dei trasporti e infrastrutture n. 101 è stato stabilito "L'Ampliamento della circoscrizione portuale dell'Autorità portuale di Venezia", la quale nel dettaglio dichiara che "la circoscrizione territoriale dell'APV viene estesa alla superficie destinata alla Piattaforma d'Altura (localizzata alle coordinate Lat. 45°17,3'N Long. 12°30,4'E WGS84), ai relativi bacini di evoluzione, agli specchi acquei e alla rada ad esso complementari nonché al canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e alle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio di impianti e infrastrutture di collegamento". Il 1°agosto 2014 la Delibera CIPE ha espresso parere favorevole sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, relativo al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) per gli anni 2014-16. La tabella III.1 – 4 dell'XI Allegato Il 25 novembre 2014 si è conclusa positivamente la Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 165 e ss. del D.Lgs. 163/2006, avviata il 27 ottobre 2014, presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del progetto preliminare Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial. Il progetto è presentato al Comitato Interministeriale per la programmazione economica per l'approvazione definitiva. Infine, nel dicembre 2014 è stato confermato il finanziamento all'avvio "delle attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d'altura davanti al

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

porto di Venezia”, con legge di Stabilità, n. 190 del 23 dicembre 2014, che ha assegnato al progetto ulteriori 95 milioni di Euro, suddivisi in 72.000 € per l’anno 2015, 10 milioni per l’anno 2016, 30 milioni per l’anno 2017 e 55 milioni per l’anno 2018.

Per quanto riguarda il **Canale Contorta-Sant’Angelo**, l’iter amministrativo del progetto nel 2014 ha avuto una sostanziale evoluzione. Con deliberazione della Giunta Regionale n. 2259 del 10 dicembre 2013 (all. 26) la Regione Veneto ha richiesto l’inserimento dell’intervento denominato "Adeguamento via acquea di accesso alla stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta - Sant'Angelo", in Comune di Venezia, tra gli interventi ricompresi nell'Intesa Generale Quadro per l'integrazione del Programma delle Infrastrutture Strategiche (art. 1 comma 1 L. n. 443/2001), sottoscritta tra il Governo e la Regione del Veneto, al fine di individuare una via alternativa al bacino di S. Marco per il transito delle "grandi navi". Il 16 aprile 2014, in sede di Conferenza Unificata, la Regione Veneto ha rilasciato l’intesa sul Programma Infrastrutture Strategiche, subordinata all’inserimento nell’11° allegato infrastrutture dell’opera di adeguamento della via navigabile alternativa di accesso al Porto di Venezia. Nella seduta dell’01/08/2014 il CIPE ha formulato parere favorevole all’inserimento del Contorta nel programma delle opere previsto dalla Legge Obiettivo. Nella riunione dell’8 agosto 2014 il Comitato di indirizzo, coordinamento e controllo per la salvaguardia della laguna di Venezia istituito ai sensi dell’art. 4 legge n. 798/1984 (c.d. “Comitatone”), composto, oltre che dai rappresentanti dell’Autorità Portuale e della Capitaneria di Porto anche dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, dal Ministro dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, dal capo della Segreteria Tecnica del Ministro dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca, dal Presidente della Regione Veneto, dal Commissario Straordinario di Venezia, dal Magistrato alle Acque e dai Sindaci dei Comuni limitrofi, ha confermato che il progetto relativo al canale Contorta-Sant’Angelo “è l’unico che nell’attuale fase emergenziale, soddisfa sia l’obiettivo di eliminazione del traffico delle Grandi navi da crociera dai canali di San Marco e della Giudecca sia quello di mantenimento dell’eccellenza della portualità croceristica veneziana, possedendo, allo stato, un adeguato livello di definizione progettuale in quanto presenta gli elementi necessari e sufficienti per essere sottoposto a VIA”. L’Autorità Portuale di Venezia con decreto presidenziale del 12 agosto 2014 ha dato mandato alla propria segreteria tecnica di predisporre tutti gli atti e documenti

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

necessari per avviare l'iter autorizzativo del progetto "Contorta" presso gli organi competenti, ivi compresa la domanda da presentare ai sensi degli artt. 165 e 182 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i. per l'attivazione della procedura di impatto ambientale presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai fini dell'acquisizione del parere di competenza. Inoltre con nota prot. 13785 del 15/09/2014 APV, in qualità di soggetto proponente, ha presentato al MATTM istanza di valutazione di impatto ambientale ex artt. 165 e 182 del D. Lgs. 163/2006 e s.m.i., riscontrata dal Ministero con comunicazione di procedibilità del 18 settembre (Tutta la documentazione relativa al progetto preliminare nonché allo Studio di Impatto Ambientale è pubblicata sul sito internet del MATTM). In data 17-18 novembre 2014 la Commissione VIA Nazionale ha effettuato un sopralluogo, sulla base del quale in data 20 gennaio 2015 il MATTM ha inviato ad APV una richiesta di integrazioni, alla quale APV ha dato adempimento in data 10 marzo 2015.

Un'attività rilevante per l'Autorità Portuale nel corso del 2014 è stata la gestione, per quanto di competenza, delle interferenze al traffico marittimo causate dalla realizzazione del sistema Mose.

Nel corso dell'estate-autunno 2014 si sono svolti i lavori di posa dei cassoni che hanno comportato la chiusura della bocca di porto di Malamocco per un totale di circa 25 giorni, con il conseguente utilizzo della **nuova conca di navigazione**. In previsione di tali lavori, Autorità Portuale ha avviato una serie di analisi e studi sulle interferenze causate al transito delle navi, sulle ricadute e economiche (relative alle attività portuali e ai traffici) e sulle soluzioni da adottare per limitarne gli impatti.

I risultati di tali attività sono stati presentati ai vari soggetti istituzionali coinvolti per adottare tutte le misure necessarie atte a limitare i disagi agli utenti portuali.

Con questo primo utilizzo operativo della nuova conca di navigazione, sulla base delle verifiche svolte, sono state valutate e considerate anche in ottica futura, soluzioni migliorative sia infrastrutturali che gestionali.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

E' stata eseguita un'analisi a consuntivo che ha confermato quanto stimato in fase preliminare, i cui risultati forniscono anche delle indicazioni su cui lavorare in previsione dell'entrata in funzione del Mose prevista per il 2017.

Lo stato di attuazione di tali obiettivi, al 31 dicembre 2014, viene di seguito riassunto.

Per quanto concerne lo **snellimento delle procedure doganali**, dopo una prima fase di entrata in funzione del nuovo varco portuale di Via dell'Azoto, sono definite le modalità operative da implementare per perseguire lo semplificazione delle procedure, per aumentare gli standard di security e per ottimizzare la viabilità del porto. Per fare ciò si è potenziato il ruolo di coordinamento degli enti e delle istituzioni operanti in ambito portuale verso gli operatori del porto.

Di grande importanza risulta **l'avvio della Zona Franca** la quale è fondamentale per aumentare gli asset di competitività del porto. Nella fattispecie nella Zona Franca si potranno eseguire manipolazioni usuali, perfezionamento attivo e trasformazione delle merci e vi si potranno gestire attività di lavorazione e trasformazione senza alcun impatto sulla fiscalità indiretta nazionale e comunitaria.

Gli investimenti in ICT per la **realizzazione di una rete a "banda ultralarga" su Porto Marghera** rappresentano a livello europeo una condizione necessaria per una crescita economica intelligente, sostenibile e inclusiva in base alla strategia "Europa 2020" (EU2020) e all'Agenda Digitale Europea. In ambito portuale la maggiore disponibilità di connessioni a banda ultralarga ha effetti positivi sulla capacità di controllo dei flussi di traffico, riduce gli accodamenti; consente la diminuzione dei consumi di carburante e del numero degli incidenti, migliora la viabilità (inland e marine) e la qualità dei servizi offerti, inoltre facilita le procedure di controllo di safety, security ed ambientali. Lo sviluppo di questa infrastruttura rappresenta inoltre per Porto Marghera un fattore localizzativo attrattivo di investimenti industriali che si affianca alla vicinanza al mare, alle infrastrutture e ai sottoservizi esistenti. La rete integrata in questione sarà inoltre affidabile e ad alto livello di interoperabilità e supporterà i molteplici servizi per la trasmissione digitale delle informazioni. Nel corso del dicembre 2014, in sinergia con il Comune di Venezia, si è definita un'ipotesi di primi

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

interventi di collegamento di parti dell'isola portuale con la rete del Comune stesso, stimando un investimento iniziale di circa 900.000€.

Il sistema ferroviario in ambito portuale è in corso di implementazione dal punto di vista infrastrutturale e gestionale. Si è provveduto alla progettazione (Via dell'Elettronica) e la realizzazione (Via dell'Elettricità) di nuovi binari, tesi ad incrementare la capacità del sistema, con particolare riferimento alle aree portuali di previsto maggior incremento di traffico, tra cui il nuovo terminal RoRo di Fusina. E' stato predisposto **un nuovo modello di esercizio** che, grazie al passaggio alla gestione unica della manovra primaria e secondaria, consentirà di utilizzare quasi esclusivamente Marghera Scalo per la gestione di treni e tradotte. Ciò ha consentito inoltre di ampliare l'orario di operatività giornaliera della società di manovra (ERF) a 24h.

La **riqualificazione delle aree di Santa Marta e San Basilio** è inserita all'interno della proposta di Accordo di Programma, sottoscritta il 31 gennaio 2014 tra Autorità Portuale, Comune di Venezia e Provincia di Venezia relativa alla connessione del sistema tranviario a S. Basilio. Con La proposta di Accordo si intende perseguire l'obiettivo di migliorare la mobilità del centro storico, offrendo un collegamento rapido anche alla sezione crociere del porto di Venezia, e di attuare la riqualificazione sia della parte urbana della Città Antica di Venezia sia della zona in cui oggi si sviluppa uno degli otto terminal passeggeri (che accoglie le navi da crociera di media grandezza, i mega yacht e le navi veloci, e uffici ad uso degli operatori portuali).

L'Autorità Portuale di Venezia, già dal 2014 ha condotto una serie di azioni che hanno come obiettivo specifico la tutela del livello di accessibilità stradale del Porto, per mantenimento e il **potenziamento del settore del project cargo**. Si è svolto un lavoro di mappatura delle tipologie di traffico e delle arterie utilizzate per raggiungere le banchine, finalizzato ad informare gli enti competenti riguardo la situazione viabilistica attuale, i quali, nel caso, hanno concordato delle modalità di intervento per la modificazione della viabilità del bacino produttivo di riferimento di detti colli eccezionali e dei relativi collegamenti.

In data 5 marzo 2014 è stato modificato l'accesso alle strutture portuali del Porto di Venezia – Sezione Commerciale di Marghera, conseguentemente all'apertura del **nuovo**

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

varco di accesso portuale in via dell'Azoto. Inoltre, al fine ottenere maggiore sicurezza e più velocità operativa, è iniziata l'attività di informatizzazione dei varchi per la realizzazione di un sistema di controllo accessi con funzionalità interoperabili con il sistema LogIS dedicate alla gestione dell'ingresso/uscita dei mezzi su gomma. I varchi del Molo A e di Via dell'Azoto verranno dotati di apparati innovativi dedicati al controllo accessi dei veicoli (auto e camion) e dei rispettivi autisti e passeggeri, di sistemi OCR per la lettura delle targhe e di un sistema di videosorveglianza per il monitoraggio delle corsie e dell'area.

Alla luce della recente Direttiva, approvata dal Parlamento Europeo il 15 aprile del 2014 (che individua il 2025 come data ultima per la realizzazione delle opere infrastrutturali relative all'implementazione di impianti LNG nei porti TEN-T), e considerando che diverse compagnie a livello mondiale hanno adottato green policies per la riduzione delle emissioni, la domanda di mercato per l'adozione delle tecnologie per l'uso dell'LNG risulta decisamente pressante. Nel 2014 sono state poste le basi per **lo sviluppo di un piano per la dotazione di impianti LNG utilizzabili per la propulsione navale e la trazione stradale.**

All'interno del Porto di Venezia sono in corso due progetti di Green Refinery e Green Chemistry. Con il progetto di Green Refinery, la divisione R&M di ENI ha modificato in modo drastico l'assetto impiantistico della raffineria (che riceveva petrolio greggio per poi distillarlo e rettificarlo nei vari combustibili commerciali). Il risultato di tali modifiche, è la produzione di bio diesel (da mescolare con gasolio raffinato proveniente da altri impianti) e GPL e benzine (già blendati con quote bio). La produzione a regime dell'impianto è stata attivata nel luglio 2014. Elevance e Versalis sono in trattative per la costruzione di un accordo relativo allo sviluppo di un progetto di **Green Chemistry** che sta proponendo nuovi scenari a Porto Marghera. Tale accordo utilizzerà il know-how di una società americana che ha sviluppato un brevetto proprietario per processi chimici di metatesi nel campo delle materie prime rinnovabili. Tale progetto si articolerà in tre diverse fasi: la realizzazione dell'impianto pilota per la produzione del nuovo catalizzatore, lo sviluppo e l'ingegnerizzazione del nuovo processo industriale e la costituzione di una Joint venture finalizzata alla realizzazione dell'impianto industriale da circa 100.000 ton/a che utilizzerà etilene prodotto dal cracking di Marghera, già attualmente disponibile per sovracapacità produttiva dell'impianto.

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

Il primo aggiornamento del POT delinea inoltre gli sviluppi relativi al **Nuovo Piano Regolatore Portuale**. Le profonde rivoluzioni nei traffici unitizzati (container e ro-ro), nei traffici legati alla trasformazione industriale, la trasformazione del modello portuale legata anche all'evoluzione del naviglio, processi storici come la realizzazione di un mercato unico in un'Europa allargata a 27 Stati e lo spostamento del baricentro dei traffici verso l'Asia con la conseguente nuova centralità del Canale di Suez come rotta principale, rendono urgente da parte dell'Autorità Portuale di Venezia, l'avvio della revisione del Piano Regolatore Portuale vigente datato 1965.

ICT per il Porto e sistemi informativi interni

Per quanto concerne lo sviluppo del Port Community System veneziano (LogIs) le attività sono state in primo luogo rivolte all'avvio del processo di interoperabilità con la single window nazionale marittima PMIS, considerando le scadenze dettate dall'applicazione della direttiva 65/2010.

In collaborazione con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e l'ausilio di società specializzate si è iniziato con lo sviluppo di un assessment sullo stato dell'arte del PMIS, dei PCS in esercizio in Italia, con particolare riferimento al LogIS. Successivamente si sono sviluppate le attività che hanno portato alla definizione dei documenti relativi al "Modello preliminare di processo unico di pratica nave e modello dei dati – Analisi di processi marittimo portuali e definizione del corrispondente DATA MODEL", alla definizione dell'interoperabilità tra PMIS e un generico PCS, per giungere infine alla definizione dell'interoperabilità tra PMIS e LogIs.

Inoltre, l'11 giugno 2014 è stato siglato un accordo con l'Associazione delle Imprese di Spedizione della Provincia di Venezia per l'interoperabilità del sistema LogIs con la piattaforma tecnologica di AssoSped, creando di fatto un sistema in grado di dialogare anche con le altre piattaforme tecnologiche messe a disposizione da altri soggetti istituzionali o privati.

Si è altresì provveduto, con la redazione di un apposito progetto preliminare, ad una prima fase di applicazione delle tecnologie del sistema LogIs per la informatizzazione dei varchi di

AUTORITA' PORTUALE DI VENEZIA**Rendiconto Generale 2014**

accesso al porto commerciale, in considerazione anche delle azioni previste dal progetto europeo Anna che vede la partecipazione dell'Agenzia delle Dogane.

Per quanto riguarda l'informatizzazione dei processi interni all'Ente, nel corso del 2014 sono state svolte attività di analisi e sviluppo al fine di assolvere ad una serie di adempimenti indispensabili e obbligatori per legge, nel contempo si è definita un'architettura software idonea ad ospitare i processi dematerializzati.

La disciplina sugli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni ha introdotto l'analisi e in seguito l'implementazione del portale web dedicato all'Amministrazione Trasparente dell'Ente che contiene dati e documenti relativi all'organizzazione, alle attività amministrative e ai servizi erogati.

Parallelamente la pubblicazione delle informazioni sui contratti con la trasmissione all'AVCP, oggi ANAC, ha introdotto dei passaggi obbligatori nelle varie fasi previste nell'affidamento. Un applicativo dedicato raccoglie i dati permettendone lo scaricamento e la successiva pubblicazione web in corrispondenza alla scadenza annuale.

Gli obblighi di pubblicazione di atti e provvedimenti amministrativi, precedentemente affissi all'albo pretorio, si intendono assolti con la pubblicazione nel sito web. Al completamento dell'analisi dell'albo online seguirà l'implementazione nei primi mesi dell'anno 2015.

La definizione dell'architettura software, conseguente al raccoglimento dei bisogni e criteri basati sull'integrazione tra i diversi sistemi informatici, è orientata ai servizi e pensata per gestire i flussi di lavoro sui documenti elettronici che ad oggi si realizzano ancora in formato cartaceo.

La conversione al formato digitale e la definizione dei processi porta al risultato che soddisfa i requisiti tecnici e legali previsti nei documenti elettronici. Una prima istanza, la decretazione di impegni di spesa per consulenti e collaboratori, è stata già messa in esercizio.

Prerequisito alla scadenza di legge del 31 marzo 2015, è stata analizzata la ricezione della fattura passiva PA, quale documento elettronico che viene riconosciuto e governato nel