

imprese, delle disposizioni in materia di sicurezza, ambiente ed igiene del lavoro nel corso delle operazioni e dei servizi portuali.

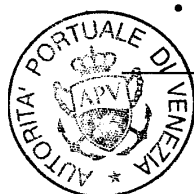
nel corso del 2010, oltre al miglioramento del Sistema, si è provveduto a rispondere alle raccomandazioni (4 in tutto) e spunti di miglioramenti (complessivamente 2) rilevati dal team di audit.

Con disposizione di servizio n. 247 del 04 marzo 2010 è stato costituito un gruppo di lavoro per la modifica del “Regolamento recante la disciplina del procedimento amministrativo e dell’accesso alla documentazione amministrativa ai sensi della L. 241/90 e s.m.i.”. il gruppo di lavoro ha interessato 17 dipendenti dell’Autorità Portuale e aveva l’obiettivo di definire il nuovo Regolamento recante la disciplina del procedimento amministrativo e dell’accesso alla documentazione amministrativa ai sensi della L. 241/90 e s.m.i. e alla modifica della documentazione del SGQ. In particolare si è giunti:

- alla mappatura dei procedimenti amministrativi di ogni direzione in maniera sintetica e analitica;
- all’aggiornamento del regolamento;
- alla verifica della loro coerenza in termini di complessità, natura degli interessi pubblici tutelati nonché della sostenibilità dei tempi sotto il profilo dell’organizzazione amministrativa.

La mappatura ha portato a evidenziare 55 procedimenti amministrativi dell’Ente attraverso una analisi organizzativa che ha definito per ognuno:

- la definizione del procedimento;
- i termini di conclusione;
- le norme di riferimento;
- l’oggetto del provvedimento;
- il responsabile;
- il soggetto che adotta l’atto;
- le aree interne interessate e i relativi compiti;
- i soggetti esterni e i relativi compiti.



COPIA COMPENDIO ANNUALE

PROGRAMMAZIONE FINANZIARIA

- AREA DECISIONALE -

IL RESPONSABILE

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

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

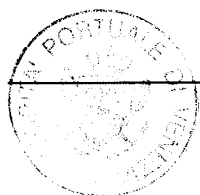
Il Comitato Portuale del 29 ottobre 2009, con delibera n.12, ha approvato il progetto di riorganizzazione della società Nethun s.p.a. e di affidamento a terzi della concessione e del servizio di fornitura di acqua, energia elettrica e gas (comprensivo del riscaldamento) a mezzo evidenza pubblica.

A tal fine l'Area Controllo di Gestione ha collaborato con il Responsabile Unico del Procedimento per l'analisi dei seguenti approfondimenti:

- descrizione dei servizi oggetto di affidamento;
- esame dei principi comuni per la carta dei servizi;
- esame degli standard qualitativi, degli aspetti contrattuali da inserire nello schema di contratto e le eventuali sanzioni previste in caso di inadempienze;
- definizione dello schema tariffario individuando le componenti con cui costruire la proposta dell'offerta economica;
- determinazione della durata dell'affidamento in base agli investimenti richiesti;
- redazione prospetto relativo al piano finanziario di base;
- definizione degli aspetti economici, tecnici, legali e amministrativi del contratto di servizio.

In collaborazione con la Direzione Programmazione e Finanza si è sviluppata una analisi economico – patrimoniale - finanziaria di 10 società direttamente o indirettamente collegate all'Autorità Portuale di Venezia. Tale analisi ha interessato un arco temporale (dove possibile) di 4 esercizi ed è stata sviluppata esclusivamente con risorse interne, accrescendo competenze e professionalità di queste.

Per ogni società sono stati elaborati degli specifici indicatori di bilancio e dei margini finalizzati ad analizzare la struttura dello Stato Patrimoniale, del Conto Economico, dell'Indebitamento e del Cash Flow. Al fine di aumentare la significatività dell'analisi, si è



COPIA CERTIFICATA AUTENTICA

PROGRAMMA GESTIONE FINANZA

- AREA CONTROLLO UNICITÀ -
IL RESPONSABILE
(Fco. T. Farese)

cercato di fornire un trend di 4 anni. Nel concreto si sono sviluppati una serie di indicatori suddivisi in tre macro gruppi che hanno analizzato:

- la struttura patrimoniale;
- l'indebitamento ed il Cash flow;
- la struttura del conto economico.

Per giungere alla realizzazione dell'analisi sono stati raccolti per il periodo 2006-2009 i bilanci delle società

ovvero:

- Stato Patrimoniale;
- Conto Economico;
- Nota Integrativa.

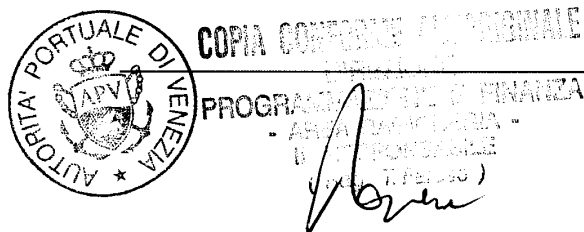
Successivamente si è provveduto a riclassificare le voci di conto economico e di stato patrimoniale evidenziando le variazioni tra la gestione 2008 e 2009 al fine di quantificare i flussi di cassa.

Strumenti di programmazione finanziaria

Con la Disposizione n. 276 del 10 novembre 2010, grazie all'analisi fatta nel 2009, sono state introdotte le proposte migliorative per la redazione degli atti di impegno. In particolare la direzione responsabile per competenza dovrà individuare:

- le finalità dell'ente che vengono perseguite con l'acquisto del bene o del servizio;
- attestare di aver svolto la regolare istruttoria;
- individuare la possibile collocazione della spesa tra le risorse assegnate con il budget di previsione.

Il visto di regolarità contabile, posto dal Direttore Programmazione e Finanza dovrà verificare:



- il rispetto dei principi contabili e delle procedure previste dall'ordinamento finanziario e contabile;
- l'osservanza delle norme fiscali;
- la regolarità formale della documentazione;
- la giusta imputazione al bilancio e la disponibilità del capitolo;
- la valutazione del procedimento di formazione dell'atto sotto gli aspetti finanziari ed economici;
- la compatibilità di equilibrio del bilancio annuale e pluriennale.

Tale disposizione rafforza la metodica di budgeting che sta alla base di un sistema di pianificazione, programmazione e controllo di gestione.



COPIA CONTROLLATA
PROGRAMMI ECONOMICI E FINANZA
- AREA REGIONALE -
IL RESPONSABILE
(*Fig. T. Farese*)

DIREZIONE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO

L'Autorità Portuale di Venezia, ha intrapreso una serie di azioni di efficientamento dei processi portuali e di progetti infrastrutturali che mirano a garantire negli anni futuri standard di adeguata accessibilità nautica ed efficienza che lo possano rendere sempre più competitivo sul mercato globale.

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

- un nuovo collegamento tra lo scalo veneziano e i porti del far east che consente al Nordest e ai paesi confinanti con l'Italia (Germania e Austria in particolare) di avere un collegamento diretto con l'Oriente con cadenza settimanale
- una nuova "autostrada del mare" che unisce Venezia con la Siria ed Egitto su base settimanale, trasportando veicoli rotabili (camion) e passeggeri (anche con auto al seguito) dall'Europa al Medio Oriente e viceversa.

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

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

Ai fini di soddisfare la domanda di crescita dello scalo veneziano, lo studio ha individuato come soluzione ottimale la realizzazione di un porto d'altura che consente sia di



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

PROGRAMMA REGIONALE FINANZA

Aren

assolvere alla necessità normativa di estromettere il traffico petrolifero della laguna, sia di dotare lo scalo veneziano di una infrastruttura adeguata ad ricevere navi portacontainer di ultima generazione.

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

La realizzazione del Porto D'altura è stata recepita dal Governo italiano accogliendo l'accordo di programma siglato il 4 agosto 2010 tra Magistrato alle acque di Venezia e dell'Autorità Portuale di Venezia. Tale riconoscimento, ha portato all'identificazione, d'intesa con la Regione del Veneto, della piattaforma portuale d'altura come opera di "interesse strategico nazionale" ed inserita pertanto nell'"Allegato infrastrutture" del Documento di Programmazione Economica 2010 approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) il 18 novembre 2010.

Contestualmente a queste soluzioni infrastrutturali a lungo termine, sono state studiate soluzioni gestionali per l'incremento dell'accessibilità del traffico marittimo sia passeggeri che merci, attuabili ad esempio con accorgimenti sulle precedenza d'accesso o sugli orari di partenza ed arrivo.

Tali soluzioni sono frutto di una analisi su dati storici di tracciamento svolta in stretta collaborazione con l'Università di Venezia, Dipartimento di Scienze Matematiche, che ha portato ad una ricostruzione ex-post l'intera attività di movimentazione delle navi e dei servizi tecnico-nautici per poi operare, tramite algoritmi matematici, operazioni di ottimizzazione che hanno fornito indispensabili informazioni e miglorie del sistema.

Parallelamente a quanto svolto sull'accessibilità nautica, si è provveduto a studiare i possibili margini di ottimizzazione dell'attuale accessibilità stradale, non solo da un punto di vista strettamente infrastrutturale, ma soprattutto da un punto di vista procedurale. A tal scopo si è svolto, in cooperazione con il Dipartimento Trasporti dell'Università di Padova, un assesment delle attuali procedure di accesso terrestre alle aree portuali dell'Isola Portuale per l'individuazione di inefficienze che causano inutili riduzione di capacità operativa.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
PROGRAMMAZIONE E FINANZA
- AREA REGIONALE -
IL RESPONSABILE
(*firmato*)

Gli studi svolti sui livelli di accessibilità, sia nautica che stradale, pur evidenziando alcuni accorgimenti per incrementare il livello di servizio, hanno dimostrato come l'accessibilità ai servizi portuali sia adeguata e coerente con i futuri piani di sviluppo.

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

Proseguendo nell'obiettivo di rendere il Porto di Venezia competitivo in uno scenario globale, sono stati organizzati dei tavoli tecnici con la locale Capitaneria di Porto e la locale Corporazione Piloti, in modo da investigare tutte le possibili migliorie all'accessibilità nautica del Porto di Venezia, derivanti dal lavoro di escavo dei canali portuali, così come da Piano Regolatore Portuale. Tale approfondimento ha permesso di incontrare le esigenze di alcune tra le più grandi compagnie armatoriali del settore container, le quali hanno così potuto organizzare un servizio diretto dal Far East a Venezia con navi portacontainer lunghe fino a 300 mt e cariche di oltre 3500 teus.

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



COPIA CERTIFICATA AUTENTICA

PROGRAMMA DI SVILUPPO FINANZIARIO

- ATTIVITÀ PORTUALE -

IL DIRIGENTE GENERALE

(10/11/2010)

insieme all'università Ca'Foscari di Venezia e finalizzati alla definizione di una struttura tariffaria alternativa a quella ora utilizzata allo scopo di aumentare l'efficienza e la competitività del porto.

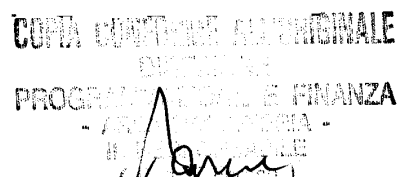
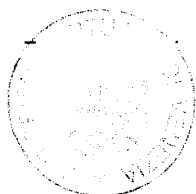
Tali sforzi di efficientamento hanno di conseguenza riguardato anche azioni di coordinamento nella gestione delle relazioni con gli enti di controllo operanti in porto (i.e. Agenzia delle Dogane ed Ufficio di Sanità Marittima), in particolare per ciò che concerne i colli di bottiglia legati alle importazioni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

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

L'Autorità Portuale di Venezia ha partecipato inoltre, in rappresentanza di Assoporti, agli incontri periodici del comitato tecnico-scientifico per i temi economico-statistici di ESPO (European Sea Ports Organization). Tali incontri hanno come fine principale quello di realizzare una serie di indicatori di performances portuali (PPRISM), così come da indicazione dell'unione Europea.

Sistema telematico di Port Community

In questi ultimi anni l'Autorità Portuale di Venezia ha dato il suo massimo impegno nell'analisi e nello sviluppo dell'ict allo scopo di informatizzare la gestione documentale di alcuni dei principali processi portuali e fornire alla Port Community una serie di applicativi e servizi "web-based" che permettessero, da una parte, di facilitare e velocizzare i processi stessi a beneficio degli operatori portuali e del porto nel suo complesso, dall'altra di passare da una logica di gestione prettamente basata sulla trasmissione dei dati su supporto cartaceo ad una logica orientata al "paperless", al dialogo e all'integrazione fra i sistemi informativi già operativi nell'ambito portuale e, in definitiva, al concetto di "single window system", con la realizzazione di un vero e proprio "Port Community System (PCS)", il sistema logis. L'Autorità Portuale ha proseguito le attività di analisi e sviluppo di logis, aggiungendo al sistema nuove componenti e funzionalità allo scopo di aumentarne le performance

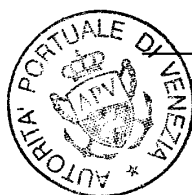


Il sistema, allo stato attuale, grazie anche alle molteplici nuove funzionalità sviluppate nel corso del 2010, è composto dalle seguenti componenti principali:

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

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

Nel 2010 è stato sviluppato il progetto ITS Adriatic Gateway congiuntamente agli altri scali membri dell’Associazione dei Porti del Nord Adriatico e del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per porre le basi di una infrastrutturazione telematica condivisa. Tale Progetto è stato approvato dal comitato Ten-T dell’U.E. e verrà formalizzato con decisione del Commissario Europeo dei trasporti.



COPIA CONFESSIONE AUTOGRAFICA

PROGRAMMAZIONE E FINANZA

- AREA INCUBAZIONE -

IL RESPONSABILE

(G. T. Farese)

Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione

Il 2010, seppure ancora segnato dalla crisi economica che ha compresso i traffici mondiali, ha confermato quanto previsto ed auspicato nel Piano Operativo Triennale 2008-2011, ovvero che il Porto di Venezia ha le potenzialità per riappropriarsi di un importante bacino economico geograficamente connesso puntando sul miglioramento degli standard di accessibilità evitando così inutili distorsioni di approvvigionamento dei territori.

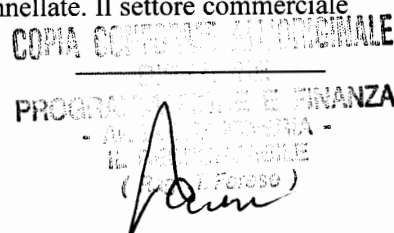
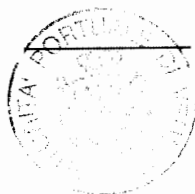
In particolare è stato possibile osservare la stretta correlazione tra miglioramento dell'accessibilità nautica e offerta di servizi marittimi. A seguito dell'incremento dell'accessibilità si è infatti immediatamente dato sfogo alla domanda latente di servizi che si è concretizzata con l'arrivo al porto di Venezia di navi portarinfuse di ultima generazione come ad esempio la "Iron Brandyn" che dal maggio 2010 entra nel nostro scalo, nonché, come già precedentemente accennato, con la realizzazione di una linea diretta con l'Estremo Oriente per il trasporto contenitori operata da un consorzio di 4 compagnie armatoriali tra le più grandi al mondo, che da Luglio 2010 tocca settimanalmente il nostro scalo portando importanti quantitativi di merce ed allo stesso tempo consentendo un collegamento diretto ed efficiente tra il mercato produttivo del nord est italiano ed i mercati globali.

Oltre ai macro risultati osservabili direttamente, si è ritenuto fondamentale realizzare un monitoraggio sistematico degli obiettivi posti dal Piano e del loro stato di attuazione. A tale scopo si è creato un semplice ma efficace strumento per il monitoraggio che raccogliendo le informazioni sullo stato di attuazione di ogni attività prevista ne consente una valutazione lucida e completa.

Sulla base di quanto emerso dal monitoraggio e dai macro risultati osservati, si è ritenuta ancora valida ed attuale l'impostazione del Piano Operativo Triennale 2008-2011, la prima revisione annuale approvata dal Comitato Portuale in data 3 febbraio 2010 ha pertanto aggiornato ma non modificato l'impostazione del Piano confermandone gli obiettivi e gli strumenti per attuarli.

Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro

Nel 2010 i traffici totali del porto di Venezia hanno fatto segnare un aumento rispetto al 2009, con un incremento del 4,5%, pari a circa 1.135.000 tonnellate. Il settore commerciale



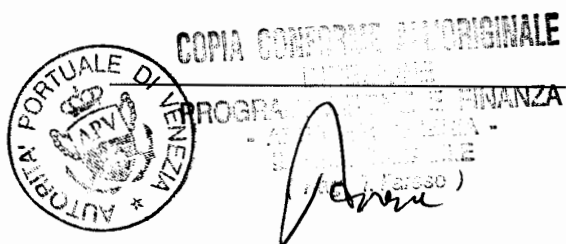
ha fatto registrare un' importante crescita pari all' 11,7%, anche il settore petrolifero è cresciuto (+0,7%), mentre per il settore industriale si è riscontrata una diminuzione dell' 8,5%.

Il settore delle rinfuse liquide, che al proprio interno comprende il settore combustibili e quello dei prodotti chimici, ha fatto segnare un aumento del 2,2%, pari a di circa 255.000 tonnellate. Nonostante questo incremento la quota di questo settore, sul totale dei traffici, è scesa dal 46,3% dello scorso anno al 45,2% attuale. Nel dettaglio, il settore dei combustibili, con 10.396.121 t è rimasto sugli stessi valori dello scorso anno (+0,45% pari a circa 45.000 t) con un' incidenza sul traffico totale del 39,4%, mostrando un calo (-1,6%) rispetto al 2009. I traffici di altre rinfuse liquide (prevalentemente prodotti chimici) fanno segnare una crescita del 15,7% (+207.830 t).

Il settore delle rinfuse solide, che contiene i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, chimico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (questi ultimi due compresi nella categoria "altre rinfuse solide"), ha leggermente incrementato i volumi di traffico rispetto al 2009, con un aumento di circa 55.000 tonnellate (+0,9%), e con una quota del 24,3% sul traffico totale del porto in leggera diminuzione rispetto al 25,1% del 2009. Nel dettaglio si osserva un aumento dei traffici di altre rinfuse del 12,3% (+219.962 t), minerali +37,35% (+166.003 t), cereali +13,1% (+34.951 t) e dei semi oleosi +5,9% (86.672 t). L'unica riduzione significativa si è avuta nei traffici di carbone calati del 18,6% (-441.295 t).

Il settore delle merci varie in colli ha aumentato i propri volumi di traffico dell' 11,5% (pari a 826.291 t) rispetto al 2009, facendo registrare un forte incremento dell'incidenza sul traffico totale, passata del 28,5% del 2009 al 30,4%. A questo risultato hanno contribuito le merci varie e i contenitori. Le prime (prevalentemente prodotti siderurgici) sono cresciute 38,7% (+635.320 t). I contenitori sono aumentati del 7,6% (+280.350 t) in termini di peso mentre in termini di TEU sono cresciuti del 6,6% (+24.439 unità) incrementando sia in sbarco che in imbarco rispetto allo scorso anno.

Continua a crescere globalmente il settore passeggeri. L'aumento complessivo è dovuto alla continua progressione dei passeggeri croceristi (+12,5%) che nel 2010 sono stati 1.598.616, massimo storico per il porto di Venezia. La componente "traghetti" si assesta sui valori del 2009 con un -0,2% (-638 unità) mentre le "navi veloci" registrano un calo del 6,7% (-7.285 unità). Il settore raggiunge un nuovo record complessivo con 2.058.377 (+9%).



Nel breve periodo si prevede un aumento della quota del settore commerciale sul totale dei traffici, determinata dall'aumento dei traffici grazie all'apporto del nuovo servizio diretto container con il Far East e dalla ripresa del settore Ro-Ro. Anche le merci in colli (general cargo e prodotti siderurgici) dovrebbero aumentare i traffici, in conseguenza ad una ripresa della produzione industriale. Anche il settore petrolifero dovrebbe accrescere leggermente i propri traffici, mentre il comparto industriale probabilmente continuerà a contrarre i propri traffici, soprattutto se le movimentazioni di carbone per le centrali termiche non riprenderanno sui livelli degli anni precedenti. Il settore passeggeri è previsto continui la propria espansione a ritmi molto sostenuti, grazie soprattutto ai traffici di crocieristi che cresceranno per effetto delle maggiori dimensioni di alcune navi che toccano il porto di Venezia e al crescente interesse delle compagnie di navigazione rispetto alle crociere nell'area del Mediterraneo orientale.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
DIREZIONE
PROGRAMMI ECONOMICI E FINANZA
- AREA POLITICA -
ELABORAZIONE
(1984/07/Paraso)

DIREZIONE TECNICA**MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI**

- **Opere di grande infrastrutturazione**
- **Tutela dell'ambiente**
- **Safety & Security**

Interventi infrastrutturali

Tra le opere più significative che contribuiscono all'ammontare della cifre impegnate nel corso dell'anno 2010 si segnalano:

- l'ampliamento del parco ferroviario;
- l'inizio degli interventi propedeutici al nuovo terminal cabotaggio;
- la ristrutturazione del magazzino 15 a Santa Marta;
- l'ampliamento del terminal Passeggeri di Banchina Isonzo, II e III stralcio;
- l'adeguamento di via dell'Elettronica;
- la sistemazione di via dell'Azoto
- la manutenzione e ampliamento degli ausili luminosi alla navigazione nel canale Malamocco – Marghera;
- sistemazione di parte della rete idrica in diverse zone del porto;
- sistemazione e ampliamento di parte delle rete di illuminazione del porto (sia a Marghera che a Venezia);
- l'adeguamento di banchina Piemonte;
- l'avvio dell'adeguamento della banchina Veneto;
- l'adeguamento funzionale dell'area CIPI Sartori (a cura della società Vecon con Direzione dei Lavori e Coordinamento della Sicurezza svolta dall'A.P.V.);

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE



DIREZIONE
PROGRAMMATIONE E FINANZA

- AREA PORTUALE
C. T. RESPONSABILE
(G. T. Faresse)

[Handwritten signature]

Relativamente agli escavi, gli interventi più significativi realizzati nel 2010 riguardano:

- gli escavi manutentivi di accesso a Marittima;
- i lavori di dragaggio del Canale Industriale Ovest e Sud alla quota di -10,50 m;
- la continuazione dei lavori di escavo del Canale Malamocco Marghera a - 11 m, tramite project financing inclusa la perizia di variante che ha esteso l'intervento ai bacini di evoluzione n.1 e 2;
- l'escavo di alcuni nuovi accosti.

Le somme impegnate nel 2010 relative ad investimenti per immobili ed opere ammontano a € 48.292.949, così ripartiti per fonte di finanziamento:

- Autofinanziamento	€	41.450.095
- Stato – Maggior introito su mutuo di cui L. 166/2002	€	3.465.714
- Regione Veneto – Contributo L.R. n. 8/1982	€	300.000
- DGR 3173/09 – Adeg. impianti dep. locomotive	€	269.000
- TEN-T 2009-IT-91406-S (Accessi portuali)	€	628.140
- Comma 983 – L. 27.12.2006, n. 296	€	2.180.000

Nel complesso le azioni sono volte a migliorare i seguenti aspetti:

- ✓ accesso nautico, con il ripristino dei fondali previsti dal Piano Regolatore;
- ✓ accesso stradale, con l'ampliamento e l'adeguamento delle sezioni stradali che accedono al porto;
- ✓ accesso ferroviario, con il potenziamento dell'attuale sistema di accesso/uscita e per la formazione dei convogli ferroviari;
- ✓ realizzazione e miglioramento degli attuali servizi infrastrutturali accessori, come magazzini e terminal
- ✓ potenziamento delle banchine esistenti.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
DIREZIONE
PROGRAMMI LOCALI E FINANZA
- AREA PORTUALE -
IL RESPONSABILE
(M. T. Caruso)

Manutenzione ordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione, ammontare dell'eventuale contributo ministeriale e delle risorse proprie impiegate.

Le manutenzioni sostenute dall'Autorità Portuale hanno comportato una spesa complessiva di € 4.805.207 così suddivisa:

- € 639.616 per manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali ad uso APV, comprese spese per pulizia, vigilanza uffici e riscaldamento;
- € 3.499.390 per manutenzione, pulizia, riparazione e vigilanza di parti comuni;
- € 666.201 per manutenzione ordinaria canali portuali ed ausili alla navigazione.

Gli interventi di ordinaria manutenzione hanno quindi interessato canali, strade, piazzali, fabbricati, impianti elettrici e di illuminazione dei settori comuni.

Infrastrutture finalizzate alle “autostrade del mare”, risultati ottenuti e prospettive future.

Sia a Marghera che a Venezia sono già operanti servizi di “autostrade del mare” che utilizzano accosti Ro-Ro, talvolta all'interno di terminal multipurpose.

Lo sviluppo delle “Autostrade del mare” richiede il raggiungimento di una maggior efficienza degli accessi alle aree portuali e la programmazione degli interventi viari e ferroviari, già succintamente descritti in precedenza, risponde propriamente a tale obiettivo. In particolare gli interventi nell'area di Marghera, ove si svolgono sia servizi nazionali che internazionali, puntano a fluidificare il traffico in arrivo e in partenza verso e dalle banchine portuali, evitando interferenze tra la modalità ferroviaria e quella stradale.

A Marittima, dove si svolge il traffico Ro-Pax di collegamento con la Grecia, sono proseguiti gli interventi di manutenzione e ristrutturazione delle aree ed edifici a servizio del terminal.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE E FINANZA
[Handwritten signature]

L'attuazione del programma sulle autostrade del mare, come indicato dal Piano Operativo Triennale, individua più aree per la realizzazione di terminal dedicati.

Considerate le necessità di rapida connessione tra le aree dedicate alle “Autostrade del Mare” e le reti nazionali, nonché la necessità di eliminare interferenze tra detto traffico e quello convenzionale (con particolare attenzione a quello internazionale), l'Autorità Portuale ha progettato, nell'area di Marghera, un terminal dedicato alle autostrade del mare (area di espansione in ambito portuale).

Dopo la chiusura della Conferenza di Servizi per l'approvazione della VPRG relativa all'area ex Alumix di Fusina, che ha trasformato la destinazione d'uso di PRG in “Zona portuale”.

Il progetto per l'area verrà realizzato tramite Project Financing: è stato individuato nel corso del 2010 il concessionario (gruppo di soggetti che attueranno l'intervento) per la realizzazione della “Piattaforma Logistica Terminal di Fusina - Autostrade del Mare”, e se ne prevede il completamento entro quattro anni. E' stata avviata al riguardo la progettazione e l'acquisizione dei pareri, nulla osta, autorizzazioni.

In parallelo, è stata verificata la necessità di andare ad un adeguamento della viabilità di accesso al terminal: è stato predisposto un progetto di adeguamento funzionale di via dell'Elettronica, che collega l'area del nuovo terminal alla rete infrastrutturale, sia stradale che ferroviario (con raddoppio del binario esistente), su cui è stato ottenuto un contributo nell'ambito del programma TEN-T. I lavori per l'intervento sono stati aggiudicati e già avviati.

Interventi in campo ambientale

Nel corso dell'anno 2010 sono proseguiti e sono stati riportati gli esiti di vari studi tra i quali di seguito si riportano alcuni estratti.

