

Studi e rilevazioni commissionati dall’Autorità Portuale sugli effetti idrodinamici del transito delle navi da crociera in bacino San Marco e canale della Giudecca

Per comprendere in modo più dettagliato gli effetti del traffico navale sul moto ondoso, l’APV ha deciso di approfondire gli studi effettuati in passato, utilizzando le tecniche più innovative sviluppate negli ultimi anni dalla ricerca scientifica.

Dalle analisi eseguite è emerso che l’effetto principale del passaggio delle navi e dei traghetti attraverso il canale della Giudecca è quello di generare un abbassamento del piano medio dell’acqua che dalla chiglia della nave si propaga verso le sponde del canale. In generale questo abbassamento dipende da:

- rapporto tra la sezione corrente della nave e la sezione e liquida del canale;
- velocità della nave;
- profondità del canale.

Inquinamento atmosferico: studio dell’influenza del traffico navale passeggeri sulla qualità dell’aria per la città di Venezia - ISAC-CNR, IDPA-CNR.

Anche nel 2009 si è deciso di affidare al gruppo di lavoro costituito da Università Ca’ Foscari e CNR la campagna di indagine relativa al 2009. Tale indagine è stata basata anche sui risultati ottenuti nel corso delle precedenti campagne di indagine (2007 e 2008). In particolare sono previsti rilevamenti da effettuarsi in due stazioni del territorio urbano di Venezia, per la determinazione in continuo delle particelle fini (PM_{2,5}), per la determinazione di idrocarburi policiclici aromatici in fase “gassosa” e “particolata” e infine di gas (NO₂, SO₂). Le attività sono attualmente in corso di validazione.

Studi relativi all’implementazione di nuove tecnologie per risparmio energetico

Di questi studi, ultimati nel corso del 2009, si è incominciato ad avviarne l’implementazione attraverso nuove infrastrutture o l’adeguamento di quelle esistenti.



Copia conforme all'originale
PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO
PROTEZIONE AMBIENTALE E FINANZA
[Signature]

Piano Energetico del Porto Di Venezia

Tra le azioni per la sostenibilità energetica del Porto di Venezia c'è la riduzione delle emissioni atmosferiche gas-serra in linea con gli impegni presi dall'Italia a livello internazionale attraverso la ratificazione del Protocollo di Kyoto. In tale ottica vi è stata l'individuazione degli elementi più critici, nell'ambito dei consumi, dell'attuale sistema energetico dell'area portuale, identificando possibili interventi per il miglioramento dell'efficienza e l'impiego di fonti rinnovabili.

Lo studio descrive una serie di soluzioni mirate all'abbattimento della CO₂ e il relativo risparmio energetico attraverso:

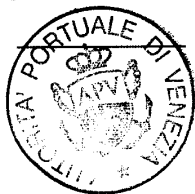
- sostituzione caldaie a gas con caldaie a biocombustibile ;
- cogenerazione, termico/elettrico a guidare, negli edifici;
- azioni per la riduzione del 20% dei consumi;
- installazione impianti fotovoltaici.

Protocollo di Intesa con ENEL

Nel corso del 2009 vi è stata una serie di incontri tra l'APV ed ENEL che ha portato alla sottoscrizione di un protocollo d'intesa il 2 febbraio 2010 a Roma presso la sede dell'ENEL; tale protocollo prevede che sia avviato un tavolo di lavoro congiunto per lo sviluppo di una strategia e di un progetto volti a minimizzare gli impatti ambientali del traffico portuale.

Obiettivi primari di tale progetto sono quelli di predisporre:

- lo studio e la progettazione di un impianto di elettrificazione delle banchine (cold ironing) destinate alle navi crociera del Porto di Venezia;
- uno studio sulla mobilità interna di passeggeri e merci nel porto di Venezia al fine di realizzare un sistema di infrastruttura di ricarica intelligente per i veicoli elettrici destinati al trasporto dei passeggeri e delle merci con particolare attenzione ai servizi alle persone con mobilità ridotta e, compatibilmente con le esigenze dei



GIUNTA REGIONALE DEL VENETO
PROGRAMMA REGIONALE DI FINANZA
- AREA DELLO SVILUPPO -
IL RESPONSABILE
(*F. Farese*)

concessionari di APV, a valutare uno studio per il trasporto sostenibile delle merci all'interno dell'area portuale.

- lo studio di un sistema di impianti di illuminazione innovativi e ad alta efficienza energetica nelle aree indicate da APV utilizzando le migliori tecnologie, tenendo in considerazione la Legge Regionale 17/2009 della Regione Veneto "Nuove, le norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici";

ENEL e APV studieranno, inoltre, le opportunità di realizzazione di un impianto fotovoltaico nelle aree del porto di Venezia, mentre ENEL presterà la propria collaborazione per monitorare i consumi di energia elettrica all'interno del porto di Venezia al fine di valutarne il potenziale efficientamento energetico.

Nell'ambito del Progetto, infine, verrà delineato un piano di comunicazione specifico per diffondere l'iniziativa oggetto del protocollo d'intesa: considerata l'importanza ambientale dei risultati conseguibili l'impegno sarà anche quello di svolgere, ciascuno negli ambiti e nei settori di propria competenza, un ruolo proattivo per la diffusione delle tecnologie innovative sperimentate e per l'eventuale adeguamento normativo che ne favorisca la diffusione .

Progetto Cold Ironing

Secondo la raccomandazione della Commissione Europea dell'8 maggio 2009 sull'uso della *shore side electricity* per le navi ormeggiate nei porti e considerato che, ai sensi dell'art 2 c. 215 della L. Finanziaria 2008 (L. 244/07), il Ministero dei trasporti promuove la realizzazione di accordi con le autorità portuali e i fornitori di energia elettrica per l'approvvigionamento di elettricità alle navi a prezzi convenzionati e compatibili con le attuali modalità di approvvigionamento in porto, l'Autorità Portuale si è attivata per la realizzazione di uno studio di fattibilità per l'elettrificazione delle banchine dedicate alla crocieristica, a Venezia, Marittima.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE

RELAZIONE
PROGRAMMA DI INVESTIMENTI FINANZIARI

Dall'analisi dei dati è emerso che, attrezzando quattro ormeggi per la fornitura della corrente elettrica alle navi con il sistema cold ironing, si arriverebbe a coprire il fabbisogno energetico di circa l' 80% delle navi attraccate in Marittima; considerando solo le grandi navi (con stazza maggiore di 30.000 ton), tale percentuale supera il 90. Tale intervento è ripreso nel protocollo d'intesa sottoscritto con ENEL.

Fotovoltaico

L'attività mira alla valutazione delle soluzioni tecniche e del percorso amministrativo necessario alla creazione di parchi fotovoltaici nelle aree di pertinenza dell'APV a Venezia, Porto Marghera, nonché della potenzialità offerta da altre aree della laguna veneziana. Lo studio, ha previsto un approfondimento tecnico-scientifico sulle tecnologie, sul regime normativo degli incentivi di legge

PARAMETRO	UNITA' MISURA	MARITTIMA	MARGHERA	TRESSE	TRESSE PRIMO LOTTO
Superficie utile	metri quadri	19.000,00	8.700,00	200.000,00	12.000,00
Potenza installata	MWp	2,40	1,00	25,00	1,00
Producibilità annua	MWh	2,20	0,85	26,40	0,85
Valore investimento	milioni €	11,90	4,50	112,50	4,50
Ricavi totali 20 anni	milioni €	28,90	11,30	220,00	8,80

e dell' iter autorizzativo, finalizzato ad una progettazione preliminare dal punto di vista tecnico-economico-finanziario, con la comparazione in termini di costo-efficacia tra diverse tipologie di fotovoltaico.

Anche questo intervento è ripreso nel protocollo d'intesa sottoscritto con ENEL.



COMITATO CONSULENTI REGIONALE

PROGRAMMA REGIONALE DI SPESA

- AREA PORTUALE -

IL RESPONSABILE

(F. T. Farose)

Impianto di illuminazione del Porto di Venezia

La recente Legge Regionale 17/2009 della Regione Veneto “Nuove norme per il contenimento dell'inquinamento luminoso, il risparmio energetico nell'illuminazione per esterni e per la tutela dell'ambiente e dell'attività svolta dagli osservatori astronomici” ha imposto l'osservanza di stringenti parametri tecnici circa la progettazione dei nuovi impianti di illuminazione pubblica nonché l'adeguamento di quelli esistenti.

E' in corso uno specifico studio finalizzato ad individuare la migliore integrazione fra la tecnologia a LED in grado di garantire gli elevati standard di sicurezza per i lavoratori, passeggeri nonché ottemperanza alle prescrizioni di security ISPS in ambito portuale.

Impianto Pilota per Centrale Elettrica ad alghe

Studio di fattibilità e realizzazione di un impianto pilota e successiva progettazione esecutiva per la costruzione di una centrale a biomasse algali. La progettazione sarà relativa ad un impianto industriale in grado di garantire ca 52 Mw di potenza. Le attività sono in capo alla società Enave. L'APV è coinvolta per quanto riguarda l'individuazione delle aree e infrastrutturazione necessaria. Sulla base di alcune valutazioni preliminari è stato stabilito di utilizzare parte dell'Isola delle Trezze, localizzata nell'area nord dell'isola stessa.

Piani di caratterizzazione e bonifiche in corso di esecuzione nelle aree di competenza dell'Autorità portuale di Venezia

Piano di Caratterizzazione di Via dell'Elettronica

Progetto trasmesso alla Conferenza di Servizi per il Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera in data 30/04/2009; è stato approvato dalla Conferenza di Servizi Istruttoria del 28/07/2009 con alcune richieste di integrazioni.



COPIA CONFERENZA NAZIONALE
PROGRAMMA PORTUALE E FINANZA
AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA
(R. L. 15/1/2009)
[Handwritten signature]

Il piano di caratterizzazione ha previsto l'investigazione del sedime interessato ai lavori di trasformazione di via dell'Elettronica per adeguarla ai flussi di traffico stradale e ferroviario che verranno generati dal nuovo terminal di Fusina. Il costo per la realizzazione dell'indagine, secondo quanto stabilito dal computo metrico è pari a 125.795,00.

Il Piano di Caratterizzazione risulta propedeutico alla progettazione di sistemazione della viabilità co-finanziato con fondi TEN-T.

Bonifica dell'area interessata dal progetto di ampliamento del Parco ferroviario di Marghera

Nell'ambito della realizzazione di due interventi infrastrutturali a Porto Marghera (ampliamento del Parco ferroviario e sistemazione di via dell'Azoto), si è reso necessario, attesa la contaminazione dei terreni nell'area interessata dagli interventi, procedere alla bonifica del sito.

L'intervento si inserisce in un contesto di sistemazione e di riqualificazione dell'area, di realizzazione di una viabilità in grado di fornire maggiore qualità in termini di sicurezza lungo le vie di accesso al Porto Commerciale e di ammodernamento del sistema ferroviario di collegamento tra il Porto e la rete ferroviaria italiana.

Il progetto di bonifica, redatto ai sensi del D.lgs 152/06 è stato istruito dalla Conferenza di Servizi del 28/07/2009; sono state richieste integrazioni e formulate prescrizioni a cui è stata data risposta. La revisione del progetto di bonifica dei suoli è ora in fase di valutazione da parte degli Istruttori della Conferenza di Servizi. Il costo stimato per la bonifica dell'area è di oltre 3,5 milioni di euro.



COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
PRESIDIO
PROGRAMMAZIONE E FINANZA
- AREA PORTUALE -
R. PORTUALE
(14/07/2009)
[Handwritten signature]

Gestione dei rifiuti da nave

Con il decreto legislativo 24 giugno 2003, n° 182 il legislatore ha affidato ai porti il compito di provvedere a tutti quei servizi che siano in grado di assicurare l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con le migliori tecnologie disponibili. L'entrata in vigore del provvedimento ha attribuito alle Autorità Portuali nuove competenze in materia di programmazione nella gestione dei suddetti rifiuti nell'ambito di propria competenza ed ha richiesto allo scopo la redazione di uno specifico Piano di Raccolta e Gestione dei rifiuti.

Il Piano è stato approvato con Deliberazione Consiglio Regionale n. 42 del 10 luglio 2008.

In seguito all'adozione del Piano, individuata la necessità di dotare il Porto di un impianto per il trattamento delle acque di sentina, grigie e di lavaggio, è stata bandita la gara "Finanza di progetto, ex Art. 153, commi 1-14, del D.lgs. n. 163/2006, per l'affidamento della concessione di progettazione definitiva, progettazione esecutiva, costruzione e gestione funzionale ed economica di un impianto di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, ai sensi dell'Art. 4 del D.lgs. n. 182/2003"

Certificazione ambientale iso 14001

Il progetto prevede la predisposizione dei documenti richiesti dalla norma UNI EN ISO 14001:2004, al fine di ottenere la certificazione ambientale. In particolare si prevede la predisposizione dell'Analisi Ambientale Iniziale, l'elaborazione e la sottoscrizione della Politica Ambientale, l'individuazione di Obiettivi, Traguardi e Programmi, Procedure, Registrosioni, etc. con un approccio volto all'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale con il Sistema di Gestione qualità.

È ultimata ad oggi la stesura del documento di progettazione che individua soggetti, tempi e risorse interne ed esterne per l'implementazione del SGA nell'ambito dell'APV.



COPIA COMPRESA ALL'ORDINALE

Parte III – pag. 58

PROGRAMMA DI FINANZA

Araven

Safety - Rischi incidenti rilevante

Nel corso del 2010 sono proseguite intense campagne di ispezione da parte dei funzionari dell'A.P.V per il controllo delle procedure di sicurezza in materia di lavoro portuale, e che hanno portato a circa 800 azioni ispettive, in linea con l'anno precedente.

Nel contempo è proseguita la campagna del Sistema Operativo Integrato, e del Comitato Igiene e Sicurezza.

Nel corso del 2008, da parte di una specifica Conferenza di Servizi, è stato approvato il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale - RISP -; attualmente si sta predisponendo il bando per l'affidamento dell'incarico per la redazione del Piano di Emergenza Portuale.

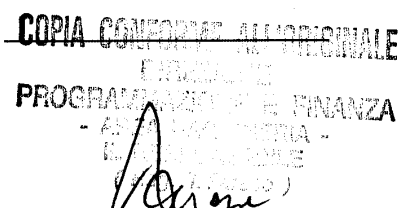
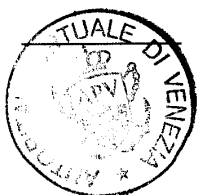
Sempre in tema di gestione delle emergenze, nel corso del 2010, è proseguita la partecipazione con l'Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto e con l'Ente Zona Industriale di Porto Marghera alla gestione del Sistema Integrato per il Monitoraggio Ambientale e la Gestione delle Emergenze - SIMAGE.

In previsione del prossimo aggiornamento del Piano Regolatore Portuale, sarà avviato uno studio per la predisposizione di un Rapporto di Sicurezza sui rischi da incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali.

Security

I porti, dopo l'attacco terroristico di New York, sono stati riconosciuti come punto vulnerabile, critico, capace di interferire con la sicurezza, e più in generale con la normale vita di un paese, quindi sono diventati uno dei luoghi dove si è manifestato in maniera concreta un aumentato bisogno di sicurezza in maniera concreta, creando un conflitto con quello che negli anni passati era diventato il paradigma della apertura del porto alla città.

In seguito all'attacco a New York, le Nazioni Unite e la sua specifica agenzia per le questioni marittime, IMO, hanno avuto la decisiva spinta propulsiva a produrre, in tempi



eccezionalmente brevi, un documento di accordo che è diventato famoso come ISPS Code: il codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali.

L'essenza, e l'innovazione, introdotta dal "Codice" consiste nell'estendere alla security marittima i principi di valutazione e gestione del rischio; nel definire un approccio standardizzato; nel richiedere strumenti di pianificazione omogenei nei vari paesi (i piani di sicurezza per navi e porti) ed infine nell'identificare nuove professionalità e responsabilità a bordo e a terra (security officers).

A livello locale sono state superate le preoccupazioni che si sono create nella città di Venezia in seguito ad evidenti modifiche procedurali e strutturali nel rapporto tra operazioni navali e città storica, che inevitabilmente si sono irrigidite, anche se lo sforzo è quello di mantenere il delicato rapporto tra città d'acqua e funzione portuale su un piano di reciproco rispetto ed utilità.

Venezia è un porto simbolo per la storia del mondo, ed è tuttora un porto di rilevanza internazionale. Per rimanere tale è indispensabile che rimanga un porto sicuro, ed ovviamente compatibile con la città di cui è una delle espressioni di modernità e vitalità.

Sono stati realizzati, in tempi brevissimi, profondi cambiamenti culturali, organizzativi e strutturali, in seguito a scelte della comunità internazionale, in risposta ad una minaccia concreta. Se non fossero avvenuti il porto di Venezia si sarebbe trovato fuori gioco e relegato nel gruppo dei porti "non sicuri" e quindi da evitare per le navi.

Un ruolo importante viene giocato ovviamente dalla tecnologia, ed infatti le relazioni sono state in parte sulla ricerca delle soluzioni tecnologiche che oggi caratterizzano il nostro porto, e gli altri porti del mondo. Sono state affrontate inoltre le implicazioni organizzative, economiche, ed infine le relazioni con i diritti umani e dei lavoratori e cosa concretamente succede in questi ambiti.

Bisogna rendere atto dell'enorme sforzo fatto dai terminalisti per formare, preparare procedure, realizzare infrastrutture che hanno permesso di operare normalmente.

Questo ci ha portato oggi ad avere un porto differente rispetto a pochi anni fa. E' operante, e basata su tecnologie avanzate, la procedura di identificazione delle persone ed integrata con il nuovo sistema di ingressi ad alta automazione. I perimetri sono più sicuri,



COPIA CERTIFICATA

PROGR. ...

sorvegliati e fisicamente difficili da attraversare. Le stesse aree portuali beneficiano di un estensivo uso di tecnologie di videosorveglianza e di un dispiegamento di personale addetto alla sicurezza.

In seguito allo sviluppo della normativa comunitaria, che ha esteso in maniera integrata all'intero porto i requisiti in tema di security, APV ha completato nel corso del 2009 l'iter di approvazione di un documento di valutazione dei rischi per tutto l'ambito di competenza. Tale documentazione sarà di riferimento per la successiva redazione del "Piano Integrato di Security Portuale" a cura dell'Autorità Marittima.

È stato ultimato il progetto Security and Facilities Expertise – SaFE-, che concorre ad incrementare i livelli di sicurezza nel Porto di Venezia, anticipando in parte quanto previsto nei contenuti del Piano di security di cui sopra. Il finanziamento di riferimento per tali interventi è quello ottenuto dal Ministero degli Interni (ammontare complessivo 7 milioni di euro).

Un ulteriore intervento a supporto delle azioni previste è stata l'acquisizione di due sistemi scanner a raggi X, lo ZBV mobile ed il GANTRY fisso, destinati alle aree portuali commerciali di Marghera, del costo complessivo di 4 milioni di euro. L'installazione dello scanner fisso è stata completata nel corso del 2009 e durante il corso del 2010 si è dato avvio all'impiego di tali mezzi, che hanno portato già ad un positivo riscontro.



COPIA CERTIFICATA
PRODOTTORE
FIRMA

DIREZIONE AMMINISTRAZIONE E AFFARI ISTITUZIONALI**AREA LAVORO PORTUALE****1. Introduzione.**

Sono affidati all'Area Lavoro Portuale in particolare i seguenti compiti:

- Esame istanze per rilascio/rinnovo licenze di autorizzazione di impresa portuale;
- Esame istanze per rilascio/rinnovo licenze di autorizzazione per la fornitura di servizi specialistici, complementari e accessori;
- Esame istanze per rilascio/rinnovo licenze di autorizzazione per l'esercizio di attività collaterali alle attività portuali di deposito e manipolazione di merci;
- Valutazione economico-finanziaria piani d'impresa;
- Segreteria Commissione Consultiva Locale;
- Tenuta Registri delle imprese autorizzate e dei lavoratori operanti in porto, anche ai fini della certificazione delle professionalità dei lavoratori adibiti ad operazioni portuali e servizi specialistici, complementari e accessori;
- Tenuta Registri e vigilanza sulle attività esercitate in porto ex art. 68 Codice della Navigazione;
- Tenuta Registri e vigilanza sulle attività di cui alle Ordd. 329/2009 e 330/2009, gestione e coordinamento dei corsi di formazione/informazione sulla Sicurezza in ambito portuale riservati ai nuovi iscritti nei Registri medesimi;
- Verifiche sulla corretta applicazione della Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria nei confronti dei lavoratori appartenenti all'impresa di cui all'art. 17, comma 2, della Legge 84/1994;
- Procedure per l'operatività di imprese portuali non concessionarie;
- Verifica dello stato operativo delle imprese portuali autorizzate;



COPIA

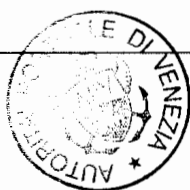
PRODOTTO

- Valutazione ex ante e ex post dei piani di investimento delle imprese terminaliste e relativa attività di coordinamento con le altre strutture;
- Vigilanza e controllo sulle attività delle società che svolgono operazioni portuali e servizi specialistici, complementari e accessori;
- Redazione delle Relazioni Annuali e sul Lavoro Portuale da trasmettere al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- Procedure inerenti l'affidamento ed il controllo sulle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'art. 16, comma 1, della Legge 84/1994;
- Aggiornamento delle norme e procedure connesse alle tematiche sopra elencate e loro informatizzazione (es. piattaforma informatica LogIs, procedure di accesso in area sterile nel Terminal Passeggeri, ecc.).

Alla luce delle innovazioni normative introdotte per effetto della Legge 8 luglio 2003, n° 172 nonché da quanto previsto al punto 14 del “Protocollo di intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza del lavoro nel porto di Venezia”, sottoscritto in data 22 febbraio 2008 presso l'Ufficio di Prefettura di Venezia, relativamente all'impegno a definire, anche ai fini della sicurezza, i segmenti di operazioni portuali appaltabili ed i servizi portuali complementari ed accessori, nel corso del 2010 si è dato concreto avvio alla riorganizzazione complessiva del settore del lavoro portuale disciplinata con l'Ord. 308/2009.

Tutto ciò ha comportato, nell'ordine, l'individuazione dei segmenti di ciclo operativo/operazioni portuali che le imprese portuali concessionarie (terminal) possono affidare ad altre imprese portuali autorizzate ai sensi del solo art. 16 previa autorizzazione dell'Autorità Portuale, una conseguente riformulazione della disciplina inerente la fornitura di servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali nonché un aggiornamento delle attività oggetto di iscrizione nel Registro di cui all'articolo 68 del Codice della Navigazione.

Le modifiche normative hanno pertanto condotto al necessario aggiornamento ed all'emanazione di apposite Ordinanze che disciplinano localmente quanto previsto dagli articoli 16, 17 e 18 della Legge 84/1994, ovvero:



CORRISPONDENTE AUTONOMO
PROCESO DI FINANZA
"A..."
P. ...
P. ...

- l'esercizio da parte di imprese di attività portuali per conto proprio o di terzi;
- l'esercizio di attività portuali da parte di imprese industriali già in regime di autonomia funzionale; deroga transitoria per le imprese industriali dei settori siderurgico e metallurgico;
- l'esercizio diretto di operazioni portuali da parte del vettore marittimo o impresa di navigazione o del noleggiatore (navi in auto-produzione);
- l'esercizio alla fornitura dei servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali da rendersi ai soggetti autorizzati ai sensi degli artt. 16 e 18 della Legge 84/1994;
- l'esercizio dell'attività di fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17 della Legge 84/1994;
- la possibilità per le imprese portuali concessionarie di affidare ad altre imprese portuali, autorizzate ai sensi dell'art. 16, l'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo, dietro motivata richiesta.

2. Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994.

Per quanto concerne la disciplina riguardante le operazioni portuali, rimangono ancora vigenti le Ordinanze n° 73/1999 e n° 74/1999 riguardanti rispettivamente "l'autorizzazione all'esercizio, da parte di imprese, di attività portuali per conto proprio o di terzi" e "l'autorizzazione all'esercizio di attività portuali da parte di imprese industriali già in regime di autonomia funzionale".

Sulla base di quanto previsto dall'art. 16, comma 7, della Legge 84/1994 relativamente alla determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciare per l'esercizio di attività di impresa portuale e considerate le determinazioni della variante al Piano Regolatore Generale per Porto Marghera nonché le destinazioni funzionali delle aree ricomprese all'interno dell'ambito portuale così come individuato dal Piano Regolatore Portuale, si è provveduto ad emanare l'Ordinanza n° 321 del 23 dicembre 2009, concernente la "Determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese da rilasciare per l'anno 2010".



CORR. G. N. 1000/2009

PROG. N. 1000/2009

Successivamente, giunto a compimento attraverso il diretto coinvolgimento di tutte le categorie interessate il percorso concertativo precedentemente accennato volto alla revisione dell'intera disciplina concernente il lavoro portuale nel porto di Venezia, poi sfociato nell'Ordinanza n° 308/2009, si è provveduto a rilasciare tre autorizzazioni di durata triennale (decorrenza 01.01.2011 – 31.12.2013, una volta decorso positivamente un primo periodo sperimentale con decorrenza 02.2010 e scadenza 12.2010 e fermo restando il rispetto degli oneri inseriti nei medesimi atti autorizzativi) per l'esercizio dell'attività di impresa portuale di sbarco/imbarco e movimentazione merci per conto terzi, non concessionaria.

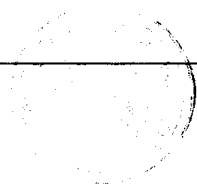
Inoltre, sempre nel corso dell'anno 2010 l'Autorità Portuale ha continuato ad effettuare le verifiche concernenti i piani di ottenimento delle certificazioni dei sistemi di gestione della qualità (UNI EN ISO 9001:2008), ambientale (UNI EN ISO 14001:2004) e della sicurezza (18001:2007), quest'ultima rientrando pure tra gli impegni sottoscritti in sede del citato protocollo sulla sicurezza.

Infine, come di consueto la verifica annuale dello stato operativo e del programma degli investimenti condotta ai sensi degli artt. 16, sesto comma, e 18, ottavo comma, della Legge n° 84/1994 ha inteso comprendere pure l'analisi dei rispettivi piani di sviluppo dei terminal, la loro concordanza con le linee di indirizzo contenute nel Piano Operativo Triennale 2008 – 2011 nonché l'analisi relativa alla situazione occupazionale dei soggetti autorizzati.

Ciò premesso, alla data del 31 dicembre 2010 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 sono:

- 16 imprese portuali (autorizzate ex Ord. 73/1999) per conto terzi o per conto proprio:

MULTI SERVICE S.r.l.	TRANSPED S.p.A. (canale ind.le Ovest)
FINTITAN S.r.l.	T.I.V. S.p.A.
SILO. PAGNAN S.p.A.	TRANSPED S.p.A. (canale ind.le Nord)
T.R.I. S.p.A.	COLACEM S.p.A.
VECON S.p.A.	CEREAL DOCKS S.p.A.
ILVA S.p.A.	I.C.C.O. Logistica Portuale S.r.l.
C.I.A. S.p.A.	Veneziana Contenitori S.r.l.
T.R.M. S.r.l.	T.B. Service S.r.l.
- 8 stabilimenti industriali (autorizzati ex Ord. 74/1999) già in autonomia funzionale:



COPIA COPIA COPIA COPIA COPIA

PROGRAMMA TRIENNALE 2008-2011

ALCOA TRASFORMAZIONI S.r.l.	ENEL Prod. Spa (Stabilimento Fusina)
IDROMACCHINE S.p.A.	ENEL Prod.Spa (Stabilimento Marghera)
BUNGE ITALIA S.p.A.	GRANDI MOLINI ITALIANI S.p.A.
SIMAR S.p.A.	MARGHERAPORTUALE S.p.A.

Per quanto riguarda invece le autorizzazioni all'esercizio diretto di operazioni portuali in autoproduzione, è ancora in vigore quanto previsto dall'Ordinanza n° 95/1999, se svolte da parte del vettore marittimo (o impresa di navigazione o noleggiatore) in occasione dell'arrivo o partenza di navi dotate di mezzi meccanici e di personale alle dirette dipendenze, adeguato alle operazioni da svolgere.

3. Elenco dei soggetti autorizzati alla fornitura di servizi specialistici, complementari e accessori al ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della legge n. 84/1994.

Per quanto concerne lo specifico settore dei servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali di cui all'art. 16, primo comma secondo periodo, la sopra menzionata riorganizzazione ha reso necessaria una parziale revisione delle attività, ora disciplinate dal combinato disposto dell'Ordinanza n° 248/2006 con l'art. 3 dell'Ordinanza n° 308/2009.

Ciò premesso, conformemente a quanto previsto dall'Ordinanza n° 319 del 23 dicembre 2009, concernente la "Determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio dei servizi portuali riferiti a prestazioni specialistiche, complementari ed accessorie al ciclo delle operazioni portuali per l'anno 2010", le Società/Ditte autorizzate alla fornitura di detti servizi specialistici alle imprese ed agli stabilimenti, alla data del 31 dicembre 2010, sono 19:

Vig. Privata	Serenissima	Coop. Services a r.l.
S.c.a.r.l.		
Ri.For. & C. S.n.c.		Co.Se.Ma. S.c.a r.l.
Ve. Cont. S.r.l.		Team Terminal S.r.l.
Sole Soc. Coop.		Pastrello Autotrasp. S.r.l.
Mandrizzato S.r.l.		Porto Industriale Soc. Coop.



COPIA DOCUMENTO UFFICIALE

PROCEDURA

I.C.E.M. Servizi Soc. Coop.	Servizi Portuali S.r.l.
Nuova Bordenca S.r.l.	Sea Service S.r.l.
C.A.R.V. Consorzio	Aliani Autotrasporti S.r.l.
FAGIOLI S.p.A.	G.S.P. Servizi S.r.l.
Medrepair S.p.A.	

4. Determinazione dell'organico operativo del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 o 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. B) della legge 84/1994.

Quale vincitrice della gara ad evidenza pubblica europea esperita nel corso dell'anno 2002, la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc. Coop. è stata autorizzata, per il quinquennio 2002-2007 (ovvero dall'1 ottobre 2002 e fino al 30 settembre 2007), a fornire lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 per l'esecuzione delle operazioni portuali e dei servizi portuali autorizzati ai sensi dell'articolo 16, comma 3, della Legge 84/1994. Successivamente, per effetto di quanto previsto dall'accordo del 19 dicembre 2005, la concessione per la fornitura di lavoro portuale temporaneo è stata prorogata fino al 31 dicembre 2011.

Alla luce della quantità degli avviamenti forniti nel corso del 2009 alle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della Legge n° 84/94, tenuto conto delle indicazioni espresse dalla Direzione Generale per i Porti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nonché dei previsti pareri formulati dagli Organi Collegiali, con l'Ordinanza n° 320 del 23 dicembre 2009 si è provveduto a determinare per l'anno 2010 l'organico operativo dell'impresa ex art. 17 riducendolo dalle precedenti 115 alle attuali 98 unità.

Tutto ciò premesso, alla data del 31 dicembre 2010, l'organico dell'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17, comma 2, della Legge 84/1994 risultava essere così composto:

- presidente e vicepresidente:	2
- dirigente di chiamata:	1
- impiegati amministrativi:	5



COPIA COMPENSAZIONE

PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE

REGIONE DEL VENETO
DIREZIONE REGIONALE
OPERA
PROGRAMMA OPERATIVO REGIONALE
REGIONE DEL VENETO
DIREZIONE REGIONALE
OPERA