

AREA CONTROLLO DI GESTIONE E QUALITA'

Le principali attività svolte nel corso del 2011 posso essere riassunti nei seguenti punti:

- Rafforzamento Sistema Gestione Qualità;
- Realizzazione di un questionario soddisfazione utenti;
- Attività di supporto o di collaborazione alla realizzazione di alcune azioni collegate alle partecipate:
 - a. Bando utilites;
 - b. Analisi economico - patrimoniale – finanziaria;
- Collaborazione alla realizzazione dell'indagine Benessere Organizzativo;
- Collaborazione all'Implementazione Sistema Gestione Ambientale;
- Redazione Report economico- finanziari elaborati.

Durante il mese di gennaio 2011 si è tenuto l'audit interno. L'audit è stato svolto da personale interno specificatamente formato sulle norme iso e sul funzionamento dell'Ente.

Durante alcuni incontri si sono riesaminati gli indicatori individuati al fine di sensibilizzare le strutture coinvolte nei processi dell'Ente sull'importanza del monitoraggio e della misurazione.

A seguito dell'audit interno si è svolto il riesame della direzione che si è concentrato su alcuni indicatori di processo e sulle osservazioni emerse a seguito dell'audit interno e sulle raccomandazioni emerse in sede di audit da parte dell'Ente di Certificazione.

Per quanto riguarda l'impianto documentale del SGQ nel corso del 2011 si sono aggiornate le seguenti procedure:

PR01 Tenuta sotto controllo dei documenti;

PR02 Protocollo;

PR07 Progettazione;

PR15 Vigilanza e Controllo in Ambito Portuale.

Risulta importante l'azione iniziata nel 2011 di analisi di alcuni processi che riguardano principalmente le concessioni, le autorizzazioni al lavoro portuale ed il rilascio dei titoli d'accesso.

In marzo si è svolta la visita di sorveglianza da parte dell'Ente di Certificazione che si è chiusa con esito positivo, rilevando alcune raccomandazioni di lieve entità.

Uno dei requisiti della norma iso 9001 è costituito dalla valutazione della soddisfazione degli utenti. Attraverso lo sviluppo delle competenze interne maturato con il cambiamento culturale promosso da mirate azioni formative, si è sviluppato un questionario sulla soddisfazione degli utenti che si interfacciano con l'Ente per alcuni servizi.

Dall'analisi dei risultati sono emersi utili suggerimenti sia per alcune azioni in corso di informatizzazione dei processi lavorativi, sia per delineare delle azioni per migliorare il rapporto con l'utenza. Tra queste azioni va ricordata l'installazione della cassa automatica, la pubblicazione degli iscritti nei registri per facilitare l'incontro della domanda e offerta di lavoro e i miglioramenti ad alcune pagine del sito.

Nel corso del 2011 è proseguita l'attività di supporto al project manager del progetto di introduzione della norma volontaria iso 14001 nell'Ente. In particolare si è lavorato sulla rafforzamento degli strumenti comuni ai due sistemi di gestione e sulle analisi dei processi che hanno portato alla rivisitazione di alcune procedure. Importanti innovazioni sono state fatte nello svolgimento dell'attività di vigilanza e controllo in Ambito Portuale. Su tale fronte si è lavorato sulla definizione degli elementi caratterizzanti le funzioni ispettive.

E' stata inoltre introdotta una check list di controllo sugli aspetti rilevanti da controllare in merito alle norme emanate (leggi e ordinanze).

L'attività di supporto è continuata nella preparazione e nell'audit per la certificazione.

Nel corso del 2011 si sono prodotti alcuni report di analisi economico finanziari dell'Autorità Portuale per l'analisi dell'avanzo di amministrazione, delle uscite e delle entrate, per un arco temporale di 3 anni. A questi va' aggiunta l'analisi del costo del personale strutturato per aree e per voci di costo e dei dati derivanti dalla contabilità analitica per l'esercizio 2010.

Il confronto con quanto avviene in altre organizzazioni della pubblica amministrazione resta un aspetto rilevante e allo stesso tempo critico per l'assenza di modelli o strumenti strutturati specialmente per le Autorità Portuali. Per sopperire a tale esigenza, rielaborando l'analisi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sull'attività delle Autorità Portuali, si sono definiti dei benchmarking con le altre Autorità Portuali.

Tale strumento ha permesso di prendere in esame l'insieme delle Autorità Portuali in Italia e il posizionamento di ognuna di queste su indici finanziari o singoli aspetti gestionali.

A ciò va' aggiunta l'attività di affiancamento e supporto al Segretario Generale durante i briefing con i vari dirigenti o su temi di carattere trasversale dell'Ente.

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 delle cifre impegnate nel corso dell'anno 2011, si segnalano:

- l'ampliamento del parco ferroviario di Marghera;
- l'ampliamento del terminal Passeggeri di Banchina Isonzo, II e III stralcio;
- l'adeguamento di via dell'Elettronica;
- Darsena Canale Ovest;
- la sistemazione di via dell'Azoto (1° stralcio);
- l'adeguamento della banchina Veneto;
- il C.I.F. (Centro di Ispezione Frontaliero);
- 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.);
- completamento dell'adeguamento di banchina Piemonte;
- la realizzazione della copertura del Magazzino 311;
- il completamento degli ausili luminosi alla navigazione nel canale Malamocco – Marghera.

Relativamente agli escavi, gli interventi più significativi realizzati nel 2011 riguardano:

- l'escavo del curvone S. Leonardo a -11,30 m;
- la continuazione dei lavori di dragaggio dei Canali Ind.li Ovest e Sud a -10,50 m;

- i lavori di escavo del Canale Malamocco Marghera a – 12 m;
- gli interventi di escavo manutentorio a Marittima.

Le somme impegnate nel 2011 relative ad investimenti per immobili ed opere ammontano a € 25.085.530, così ripartiti per fonte di finanziamento:

– Autofinanziamento	€	18.069.389
– TEN-T	€	628.141
– Comma 983 – Legge 27/12/2006, n. 296	€	5.970.000
– Regione Veneto	€	419.000

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.

Manutenzioni: elenco degli interventi, 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 € 4.641.593 così suddivisa:

- € 625.957 per manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali ad uso APV, comprese spese per pulizia, vigilanza uffici e riscaldamento (dei quali 265.136 € impegnati dalla Direzione Tecnica);
- € 3.522.393 per manutenzione, pulizia, riparazione e vigilanza di parti comuni;
- € 493.243 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.

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.

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

Uno dei progetti più importanti in fase di avvio prevede la realizzazione nel Comune di Venezia, presso l’area “ex Alumix”, in località Fusina di Porto Marghera in passato occupata dallo stabilimento Alumix – ex Sava e sulla prospiciente sponda verso il canale S.Leonardo-Marghera nel tratto a nord di punta Fusina – di una darsena con 4 ormeggi per navi ro-ro/ro-pax e una piattaforma logistica dotata di infrastrutture viarie e ferroviarie e di nuovi fabbricati, magazzini, piazzali portuali e parcheggi per un’area complessiva di circa 36 ettari.

Nel luglio 2011 il Comitato tecnico ha approvato il progetto di risanamento dell’area ex Alumix dando di fatto il via libera alla realizzazione del nuovo terminal per i traghetti che dovrebbe essere completato entro il 2014.

Il progetto per l’area verrà realizzato tramite Project Financing da un concessionario (gruppo di soggetti che attueranno l’intervento) già individuato nel 2010 mentre i lavori per un primo stralcio corrispondente alla Darsena Nord, da realizzarsi con fondi dell’Autorità Portuale, sono stati consegnati nel corso del 2011.

Infine sono già stati ottenuti tutti i pareri e le autorizzazioni necessari mentre si è ancora in attesa della compatibilità ambientale.

Parallelamente, anche con un contributo nell'ambito del programma TEN-T, sono iniziati i lavori di adeguamento di via dell'Elettronica, con il raddoppio dei binari per Fusina e la realizzazione di 4 corsie (2 per ogni senso di marcia), per poter collegare adeguatamente il nuovo terminal alla rete stradale e ferroviaria dell'entroterra.

Interventi in campo ambientale

Nel corso dell'anno 2011 sono proseguiti e sono stati riportati gli esiti di vari studi tra i quali di seguito si riportano alcuni estratti.

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

La campagna di indagine, affidata al gruppo di lavoro costituito da Università Ca' Foscari di Venezia e CNR, è iniziata a luglio 2009 ed è terminata a novembre 2009. Tale indagine, volta a misurare l'influenza del traffico delle grandi navi sulla qualità dell'aria nell'area urbana di Venezia, si è basata anche sui risultati ottenuti nel corso delle precedenti campagne di indagine (2007 e 2008). In particolare è stato indagato l'eventuale apporto di aerosol con diametro aerodinamico inferiore a 2.5 μm (PM2.5), di microinquinanti organici (Idrocarburi Policiclici Aromatici) e di specie gassose inquinanti (NO₂, SO₂) associato al traffico navale nel Canale della Giudecca a Venezia.

L'elaborazione dei dati raccolti ha portato alle seguenti conclusioni:

per quanto concerne le analisi dei dati di concentrazione di PM2.5:

- è stata osservata una buona correlazione fra le concentrazioni medie giornaliere di PM2.5 e quelle di PM10 misurate dalle centraline dell'ARPA Veneto;
- non è stata osservata una significativa correlazione fra il tonnellaggio di traffico navale giornaliero e le concentrazioni medie giornaliere di PM2.5, in linea con quanto osservato anche nel precedente studio svolto nell'estate 2007;
- il sistema di misura sincronizzato con la telecamera ha permesso di individuare specifici picchi di concentrazione di PM2.5 a Sacca San Biagio causati dal passaggio di navi nel canale della Giudecca. Tali picchi possono portare a significativi incrementi di concentrazione che risultano tuttavia di breve durata;

- L'impatto medio sulle concentrazioni di polveri sospese rilevate a Sacca San Biagio è risultato 5% +/- 1% ed è leggermente inferiore al valore 7% - 8% rilevato nel 2007 in analogia a quanto osservato per le emissioni di inquinanti gassosi.

per quanto riguarda gli IPA in fase “gassosa” si è osservata corrispondenza tra gli aumenti della concentrazione media giornaliera di IPA quando il vento spirava dalla direzione della Marittima con l'incremento del tonnellaggio delle navi presenti nell'area portuale.

I risultati ottenuti hanno messo in evidenza che il contributo diretto delle sorgenti nel settore di analisi alla concentrazione di ΣIPA ha un valore compreso tra 22% e 28%, superiore a quello rilevato nello studio del 2007, dovuto ad una più accurata procedura sperimentale adottata in questo studio. Si ritengono i risultati molto interessanti ma necessari di ulteriori approfondimenti.

Per quanto riguarda l'analisi delle emissioni gassose, il metodo utilizzato ha fornito risultati significativi circa le emissioni di SO₂ e NO₂ nel canale della Giudecca. La tecnica, basata su telemisure con sistemi a remote sensing, ha consentito di valutare il contributo del traffico marittimo rispetto ad altre attività presenti nella stessa porzione di città. A tale proposito, va ricordato che le grandi navi, diversamente da quelle di stazza inferiore, possono navigare soltanto lungo il Canale della Giudecca entro l'area urbana.

Per ogni nave sono stati calcolati i flussi di emissione relativi a SO₂ e NO₂, per ciascun passaggio. È stato poi calcolato, nei giorni con migliori condizioni meteorologiche, il valore in massa di SO₂ e NO₂, dovuto al traffico lungo il Canale della Giudecca e il valore di fondo.

Il valore medio in massa calcolato con le misure di remote sensing per le grandi navi per l'SO₂ è pari a 139 kg e 267 kg per NO₂. Il valore misurato per l'intero traffico acqueo è pari a 525 kg per SO₂ e 710 Kg per NO₂. Il contributo delle grandi navi risulta pertanto rilevante ma non prevalente e pari a 22% per SO₂ e 32 % per NO₂.

Sono stati inoltre confrontati i dati emissivi rilevati nelle precedenti campagne di indagine al fine di valutare gli effetti dell'applicazione del Venice Blue Flag.

Kg (massa/die)	2007 (S = 2,5%)			2008 (S= 2%+/-0,5%)			2009 (S=max 2%)		
	SO2	NO2	SO2/NO2	SO2	NO2	SO2/NO2	SO2	NO2	SO2/NO2
Misurato	205	284	72.02.00	159	272	58.05.00	139	267	51.08.00

È stato pertanto possibile rilevare una quantità in massa di NO₂ più o meno costante (indice della combustione) e, contemporaneamente, una diminuzione notevole della quantità di SO₂, indice dell'utilizzo di un migliore carburante.

Lo stesso sistema strumentale è stato anche applicato per valutare il flusso di emissione di tutte le navi turistiche che stazionano nel porto di Venezia. Stando alle misure effettuate durante questa campagna, tale contributo è significativo, essendo in media superiore alla quantità di gas rilasciata durante il transito nel canale di un valore pari a circa il 28% per l'SO₂ e il 20% per l'NO₂. Per questo motivo si ritiene utile proporre ulteriori misure di questo tipo, tenendo conto che dal 1 gennaio 2010 è stato imposto dalla normativa di riferimento l'obbligo di utilizzare carburante con massimo tenore di zolfo pari a 0,1 % in fase di stazionamento.

Studi relativi all'implementazione di nuove tecnologie per risparmio energetico

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 sono stati individuati gli 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 e si è dato seguito alle azioni previste nel protocollo di intesa con ENEL del 2010, come di seguito specificato.

Protocollo di Intesa con ENEL

Il 2 febbraio 2010 Enel e l'Autorità Portuale di Venezia hanno firmato a Roma, dopo una serie di incontri intercorsi nel 2009, un protocollo d'intesa finalizzato alla realizzazione di un porto ecologico a basso impatto ambientale.

Obiettivi primari di tale progetto erano quelli di predisporre:

- lo studio e la progettazione di un impianto di elettrificazione delle banchine (cold ironing) destinate alle navi da 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 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”.

In accordo con i contenuti previsti dal protocollo, la collaborazione avviata presenta nel 2011 l'avanzamento dettagliato nei successivi paragrafi.

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.

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 rientra nella Politica Ambientale di APV che mira a:

- perseguire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali sviluppando una catena logistica sostenibile, investendo in nuove conoscenze e tecnologie, accrescendo la cooperazione fra le amministrazioni portuali per facilitare l'implementazione delle migliori pratiche ambientali e per condividere i costi delle soluzioni ambientali individuate;
- prevenire e ridurre consumi, rifiuti e l'inquinamento all'interno del sistema portuale;
- svolgere un ruolo di soggetto promotore del valore "tutela ambientale" fra le strutture portuali;
- considerare le migliori pratiche e utilizzare le maggiori tecnologie per le opere di sviluppo, gestione e manutenzione delle infrastrutture portuali finalizzate alla riduzione delle pressioni ambientali.

Nel corso del 2011 è stato realizzato il basic design e la relazione tecnica di pre-fattibilità per la realizzazione di una infrastruttura per il terminal crociere del bacino di Marittima di Venezia. La stima dell'importo previsto per tale progetto, da realizzarsi per fasi in moduli successivi, è pari a 55.000.000 € ed è attualmente in corso la ricerca dei finanziamenti.

Mobilità elettrica in area portuale

Di seguito si riportano le attività e il loro stato d'avanzamento nel 2011:

- ultimato il piano di mobilità elettrica per il trasporto di personale e crocieristi nell'area portuale;
- lavori in corso per l'installazione delle prime due public station per la ricarica elettrica in area portuale ed attivato primo contatto di fornitura "Enel Drive";
- in fase di valutazione da parte della società Venice Terminal Passengers l'avvio di un servizio di trasporto dei crocieristi su mezzi elettrici.

Impianto Fotovoltaico

Lo studio ha previsto un approfondimento tecnico-scientifico sulle tecnologie, sul regime normativo degli incentivi di legge 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.

Nel 2011 è stato realizzato lo studio di fattibilità per la realizzazione dell'impianto di generazione di energia elettrica da fonte solare fotovoltaica su copertura di edifici in area demaniale dell'Autorità Portuale di Venezia, avente le seguenti caratteristiche:

- orizzonte temporale impianto pari a 20 anni;
- disponibilità delle aree da parte di VTP di durata non inferiore a 25 anni;
- capacità installabile pari a 1,2-1,4 MW;
- produzione annua pari a circa 2 milioni di kWh/anno pari a circa l'80% del fabbisogno di energia per illuminazione e climatizzazione del Terminal Passeggeri.

La realizzazione dell'impianto consentirà il risparmio di circa 350 TEP e 900 tonnellate di CO₂.

Sono in corso le attività propedeutiche per la costituzione della Joint Venture EGP-VTP; allo stato attuale l'affidamento del progetto è ancora in corso di individuazione.

Illuminazione artistica a basso consumo nell'area portuale

La recente Legge Regionale n. 17/2009 della Regione Veneto recante “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.

Si riportano di seguito le azioni che sono state intraprese nel 2011:

- realizzata illuminazione artistica del contesto architettonico di S. Marta;
- installati 15 proiettori orientabili con sorgente luminosa a LED.

La potenza complessiva installata è pari a 68W a fronte di un consumo di 43 W con un conseguente di risparmio energetico pari al 45% rispetto ad un impianto similare realizzato con lampade a scarica ad alta pressione ad elevata resa cromatica.

Piani di caratterizzazione e bonifiche in corso di esecuzione nelle aree di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia***Adeguamento Via dell'Elettronica***

Il Piano di Caratterizzazione, 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.

Il piano di caratterizzazione, realizzato nel 2009, ha permesso di individuare due hot spot da bonificare; è stato inoltre possibile, grazie agli esiti della caratterizzazione, redigere da parte della Ditta appaltatrice il Piano di gestione terre approvato dal Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia con decreto n. 23 del 26/07/2011. Attualmente i lavori sono in corso.

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 è inserito 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.

La bonifica dei suoli è stata terminata e sono in fase di chiusura i lavori relativi all'ampliamento del Parco Ferroviario.

Bonifica dell'area ex Alumix a Fusina

Con Decreto del Commissario Delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia n. 26 del 21/10/2011 è stato approvato il progetto di bonifica dell'area "Terminal Ro-Ro e Piattaforma Logistica di Fusina", in area ex Alumix a Fusina. Gli interventi, che prevedono il recupero di un'area contaminata, ammontano a circa 55 milioni di euro, comprensivi dei costi per la

realizzazione del marginamento finalizzato alla conterminazione lagunare e dei costi per la bonifica dei suoli.

Piano di caratterizzazione della Macroisola portuale

In seguito all'esperimento della procedura aperta, sono stati affidati i servizi di caratterizzazione ambientale ed analisi di suoli ed acqua di falda nella macroisola portuale, all'interno dei circa 120 ha dell'ambito demaniale marittimo gestito da APV. Il servizio è stato concluso nel 2011 ed è attualmente in fase di validazione ed ha previsto l'esecuzione di più di 400 sondaggi e l'analisi di più di 2000 campioni di terreno. I risultati permetteranno di eseguire l'analisi di rischio sito specifica e di definire l'eventuale necessità di intervenire con attività di bonifica.

Piano di caratterizzazione Nodo Malcontenta

Nel 2011 APV ha presentato al Commissario Delegato il Piano di caratterizzazione dei terreni interessati alla nuova viabilità – Nodo Malcontenta – che è stato approvato con Decreto n. 22 del 26/07/2011. Attualmente, APV sta predisponendo il bando per l'appalto integrato di approvazione definitiva/esecutiva ed esecuzione dei lavori.

Acquisizione area Montefibre e bonifica

Sono state acquisite le aree di Montefibre (65 ha) e Syndial (circa 25 ha). A seguito dell'acquisizione dell'area Montefibre, APV ha richiesto il decreto di autorizzazione in via provvisoria, per motivi d'urgenza, all'avvio dei lavori di bonifica, ai sensi dell'articolo 252 comma 8 del D.lgs. 152/06. Il Ministro dell'Ambiente ha firmato il decreto nel mese di agosto 2010, ciò ha permesso di dare il via alla redazione di tutti i documenti tecnici ed amministrativi per l'appalto integrato di progettazione esecutiva e esecuzione dei lavori relativi al primo stralcio.

L'Appalto concerne la progettazione esecutiva e l'esecuzione degli interventi relativi alla bonifica dei suoli e della falda in area ex-Montefibre. In seguito all'esperimento della gara, l'appalto è stato affidato.

Dragaggio dei canali Industriali Ovest e Sud fino alla quota intermedia di – 10,5 m s.l.m.m.

L'intervento consiste nell'approfondire i canali industriali Ovest e Sud di accesso alle aree interne al porto, che risultano essere i più inquinati, sino alla quota di -11 m s.l.m.m.; l'intervento è complementare all'intervento di escavo dei canali portuali alla quota di -11 m s.l.m.m. – AdP “Moranzani”. L'intervento consentirà l'accesso in porto a navi di stazza superiore a quelle attuali, favorendo così l'aumento dei traffici e delle merci. I lavori sono in fase conclusiva.

Sono state approvate due perizie di variante: la seconda, approvata nel mese di luglio 2011 prevede l'escavo di parte dello specchio acqueo di Darsena della Rana alla quota -8 m s.l.m.m., per consentire l'ingresso agli ormeggi ME3 e ME4.

I lavori di dragaggio sono attualmente in corso. A fine 2011 sono stati rimossi 500.000 mc di materiali in Classe C, destinati all'isola delle Tresse, e 170.000 mc di Classe Oltre C, destinati alla Colmata Molo Sali.

Escavo canali portuali alla quota -11 m s.l.m.m. – AdP “Moranzani”

L'intervento consiste nell'approfondire i canali portuali secondari rispetto ai canali di grande navigazione, sino alla quota di -11 m s.l.m.m.; l'intervento si palesa come completamento rispetto al precedente e stralciato dallo stesso perché i canali secondari risultano ad elevato tasso di inquinamento.

L'intervento consentirà l'accesso in porto a navi di stazza superiore a quelle attuali, favorendo così l'aumento dei traffici e delle merci.

I lavori sono in fase conclusiva, la tempistica prevede chiusura lavori per il 18/05/2012.

Dragaggio del Canale Malamocco-Marghera fino alla quota -12 m s.l.m.m.

L'intervento consiste nell'approfondire i canali portuali di grande navigazione e quelli secondari, sino alla quota di -12 m s.l.m.m. come previsto dal Piano Regolatore Portuale.

L'intervento consentirà l'accesso in porto a navi di stazza superiore a quelle attuali, favorendo così l'aumento dei traffici e delle merci.

Per l'estensione della profondità dei fondali da -11 m a -12 m in tutti i tratti consentiti dal PRP vigente risulta necessario l'escavo di c.a 2.500.000 mc classificati tra Entro C ed Entro A. Tale intervento garantirebbe l'accesso a tutti gli accosti che abbiano banchine idonee e con un pescaggio utile pari a 37'6" (39'6" di fondale ”– 2' di franco sottochiglia).

Il progetto è stato approvato in data 16/06/2011 e i lavori sono attualmente in corso (realizzati per circa il 30%).

Dragaggio Darsena delle Rana a -9 m s.l.m.m.

Il progetto prevede le attività di dragaggio successive a quelle previste dall'”Intervento di dragaggio alla quota intermedia -10,50 m s.l.m.m. del canale industriale Ovest e Sud – Seconda Perizia di Variante”. La seconda perizia di variante è stata approvata con Decreto del Commissario Delegato per l’Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai Canali Portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia numero 27 del 25 ottobre 2011.

Il progetto prevede l’ulteriore approfondimento dello specchio acqueo della Darsena della Rana (superficie di ca. 6 ettari) fino alla quota -9 m s.l.m.m.

Il dragaggio in oggetto è necessario per garantire la massima fruibilità dell’accosto ME9 il cui banchinamento consente il fondale massimo di m -9,00 s.l.m.m.

Nel mese di dicembre 2011 APV ha presentato il progetto di dragaggio di Darsena della Rana ed è attualmente in corso di predisposizione il decreto di approvazione.

Escavo manutentorio di un tratto di canale Industriale Nord a quota -10 m s.l.m.m.

Per poter garantire l’accesso in sicurezza alle navi commerciali destinate ai terminal del canale Nord ed assicurare manovrabilità in sicurezza all’uscita dal cantiere della Fincantieri delle grandi navi crocieristiche lì costruite, si rende indispensabile ed urgente eseguire uno scavo manutentorio a quota -10 m del tratto iniziale il canale Nord in raccordo al bacino di evoluzione n. 1.

L’intervento ha lo scopo di ripristinare l’originaria quota del canale Nord di -10,00 m s.l.m.m. oramai presente solo sulla parte centrale del canale a causa di interramenti di sedimenti provenienti dalle navi in evoluzione nel vicino bacino n. 1.

Il Comitato Tecnico Scientifico della Struttura Commissariale, nella seduta del 29/11/2010, ha reso parere favorevole al progetto presentato richiedendo tuttavia un’indagine integrativa sulla qualità dei sedimenti interessati dal dragaggio; in data 28/06/2011, sulla base delle analisi aggiuntive trasmesse da APV, la Struttura Commissariale ha ritenuto le indagini integrative condotte correttamente.