



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

RELAZIONE ANNUALE 2015

Articolo 9, comma 3, lettera c, legge n° 84/94

Venezia, 28 aprile 2015

AUTORITA' PORTUALE

PRESIDENTE	Paolo Costa
SEGRETARIO GENERALE	Claudia Marcolin

COMITATO PORTUALE

PRESIDENTE	Paolo Costa
------------	-------------

VICE PRESIDENTE	Tiberio Piattelli Nicola Altamura Roberto Daniele Luca Zaia Luigi Brugnaro Luciano Claut Roberta Nesto Giuseppe Fedalto Massimo Comelato Filippo Olivetti Franco Corradi Giovanni Sportillo Alessandro Santi Gianluigi Satini Domenico Miceli Antonia Bantourakis Alberto Scarpa Gaetano Antonello Davide Tassan Tiziano Trevisan Umberto Zerbini
-----------------	---

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

PRESIDENTE	Gianluca Laganà Alessandro Franchi Caterina Santese
------------	---

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici nonché all'informatizzazione delle procedure.

1.2 Eventuali costituzioni di o partecipazioni in società di cui all'articolo 6 comma 6 della legge n. 84/94.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Aggiornamenti del Piano Regolatore Portuale.

2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione.

2.3 Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri.

2.4 Attività promozionale

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale

3.1.1 Elenco dei servizi affidati, modalità dell'affidamento, soggetti affidatari, decorrenza e scadenza dell'affidamento, eventuali partecipazioni dell'autorità portuale nelle società affidatarie ai sensi dell'articolo 23 comma 5 della legge n. 84/94

3.2 Articoli 16,17 e 18 della legge n.84/94

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni.

3.2.2 elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni.

3.2.3 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art.16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni.

3.2.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18, durata, scadenza e modalità di affidamento della concessione.

3.2.5 Esiti delle attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16.

3.2.6 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5.

3.2.7 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.

3.2.8 Notizie in merito all'applicazione del comma 15bis dell'articolo 17.

3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali

3.3.1 Notizie di carattere generale.

3.3.2 Elenco degli operatori iscritti nei registri.

4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI – OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURA-ZIONE

4.1 Manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.

4.3 Grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

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

5. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

5.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità.

6. GESTIONE DEL DEMANIO

6.1 Notizie di carattere generale.

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

6.3 Attività di controllo del demanio marittimo.

6.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi

7. TASSE PORTUALI

7.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.

1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici nonché all'informatizzazione delle procedure.

Organigramma

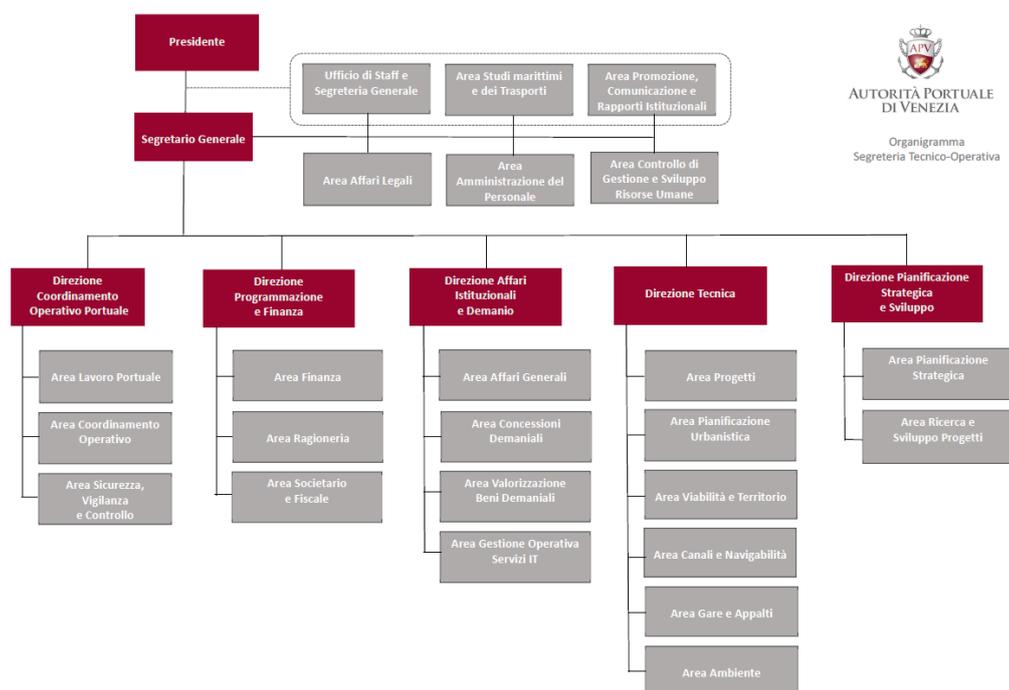
Nel corso dell'anno l'organizzazione ha mantenuto la sua originale configurazione, fatti salvi alcuni interventi di micro-organizzazione.

L'Autorità Portuale di Venezia è organizzata in un'unità organizzativa di staff del Presidente e del Segretario Generale e in cinque direzioni, come di seguito specificato:

- La **Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale** è composta da sei Aree che presidiano le politiche e gli indirizzi di sviluppo del Porto di Venezia, le problematiche inerenti alle valutazioni legali e alla gestione del contenzioso giudiziale, la cura dei rapporti istituzionali, delle relazioni con i media e delle attività di promozione e comunicazione, oltre alle funzioni di controllo e di valorizzazione dell'organizzazione;
- La **Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo**, è composta da 2 Aree, si occupa della ricerca di nuove opportunità di sviluppo portuale, delinea i piani di sviluppo strategico del Porto di Venezia, studia l'ottimizzazione dei flussi e delle modalità di trasporto che interessano l'infrastruttura portuale e cura la ricerca di finanziamenti (fund raising nei programmi di sviluppo europei, nazionali e regionali) per la realizzazione di progetti di interesse portuale. Attraverso una struttura di staff di direzione cura lo sviluppo anche di dispositivi ICT;
- La **Direzione Affari Istituzionali e Demanio** è composta da quattro Aree, cura la gestione e la valorizzazione dei beni demaniali e di proprietà dell'Ente, le relative istruttorie per il rilascio in concessione e le procedure tecniche e amministrative per l'esame dei progetti relativi ad insediamenti (opere, impianti e manufatti) da realizzare in ambito demaniale. Segue la gestione dei servizi interni di supporto tra cui il mantenimento dei sistemi ICT;
- La **Direzione Tecnica** è composta da sei Aree. Si occupa della realizzazione di opere infrastrutturali portuali e della manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, reti ferroviarie, banchine, canali di navigazione portuale, opere di urbanizzazione e reti tecnologiche nell'ambito del porto. Cura la redazione del Piano Regolatore Portuale, secondo gli indirizzi di sviluppo urbanistico previsti dal Piano Operativo Triennale e gestisce le questioni di impatto ambientale inerenti alle attività portuali;
- La **Direzione Programmazione e Finanza**, è composta da tre Aree, si occupa della programmazione finanziaria dell'Autorità Portuale, della redazione dei bilanci di previsione e di amministrazione, della gestione della tesoreria e delle attività amministrativo-contabili inerenti a riscossioni e pagamenti. Monitora, inoltre, le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni. Cura gli adempimenti in materia fiscale;
- La **Direzione Coordinamento Operativo Portuale** è composta da tre Aree. Si coordina con gli enti, le istituzioni e gli operatori portuali per risolvere

problemi legati allo svolgimento delle attività portuali, individuando anche modalità operative per migliorarle e aumentare la competitività del porto. Gestisce gli apparati e la rete di sorveglianza, vigilando sul rispetto delle disposizioni in materia di operatività portuale, sicurezza e igiene del lavoro. Istruisce le istanze per le autorizzazioni allo svolgimento di attività d'impresa portuale, per la fornitura dei servizi portuali e per l'esercizio delle attività collaterali.

L'attuale organigramma, con l'evidenza delle Aree, è di seguito rappresentato:



Dotazione organica

L'attuale dotazione organica della Segreteria Tecnico – Operativa è stata approvata con delibera del comitato portuale n. 6 del 2009 e dal Ministero dei Trasporti con nota prot. M_TRA/DINF/9337 del 14 luglio 2009, ed è composta come segue:

	Dirig.	Quadri A	Quadri B	Impiegati di 1° livello	Impiegati di 2° livello	Impiegati di 3° livello	Impiegati di 4° livello	Totale
Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	5*	18	13	18	23	9	5	91

* escluso il Segretario Generale

Al 31 dicembre 2015 la consistenza numerica del personale dipendente dell'Autorità Portuale è pari a 87 unità, così suddiviso:

Posizioni	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico	Personale in esubero
DIRIGENTI	5	5	0
QUADRI	31	25	0
IMPIEGATI	55	56+ 1 **	1*
OPERAI	0	0	0
TOTALI	91	87	1*
* INDICA IL PERSONALE IN ESUBERO			
** INDICA IL PERSONALE A TEMPO DETERMINATO			
N.B. IL SEGRETARIO GENERALE NON E' INCLUSO			

Nella tabella non sono stati inclusi i dipendenti cessati in data 31/12/2015.

Il numero dei dipendenti in posizione di esubero ai sensi dell'art. 23 L. 84/94 è di un'unità.

Andamento delle assunzioni e delle cessazioni e tipologie contrattuali

Nel corso dell'anno 2015 ci sono state complessivamente **quattro assunzioni**, come di seguito indicato:

- due impiegati con rapporto di lavoro a tempo indeterminato (un impiegato specialista in sistemi amministrativi di 2° livello e un operatore polifunzionale dei servizi al settore amministrativo di 4° livello) che sono state inserite rispettivamente in Direzione Tecnica (Area Ambiente) e nella Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale (Area Amministrazione del Personale);
- due impiegati con rapporto di lavoro a tempo determinato per sostituzione di personale assente per maternità appartenente alla Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo (n. 1 unità) e per necessità produttive inerenti allo sviluppo del progetto europeo EASYCONNECTING (n. 1 unità a tempo parziale).

Nel corso dell'anno è stato utilizzato il lavoro somministrato per la copertura di fabbisogni conseguenti ad assenze per maternità, allo sviluppo di progetti europei e ad esigenze produttive della Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale (otto unità in totale con contratti di durata variabile a seconda delle esigenze).

Ci sono state inoltre **5 cessazioni per quiescenza**, così suddivise: tre quadri A (di cui uno in posizione di esonero ex art. 72 D.L. 112/2008), un Quadro B e un impiegato di 1° livello (in posizione di esubero e distacco presso la Regione del Veneto). Si sono inoltre conclusi alcuni contratti a tempo determinato iniziati nel 2014 per un totale complessivo di 4 unità, di cui due collegati alla sostituzione di personale assente per maternità, uno collegato allo sviluppo del progetto europeo GREENBERTH e uno collegato ad esigenze produttive della Direzione Programmazione e Finanza.

Per quanto riguarda il lavoro a tempo parziale, nel corso dell'anno sono stati trasformati da tempo pieno a tempo parziale due rapporti di lavoro, prorogati altri due rapporti a tempo parziale e concesse due modifiche di articolazione oraria. La situazione al 31/12/2015 era la seguente:

Ore di lavoro	N. Dipendenti
20 ore (52,63%)	2
25 ore (65,79%)	1
32 ore (84,21%)	2
32,5 ore (85,53%)	1
34 ore (89,47%)	2
35 ore (92,10%)	2

Andamento della composizione del personale

La composizione del personale dell’Autorità Portuale di Venezia dal 2014 al 2015 ha registrato le dinamiche indicate nelle tabelle sotto riportate:

Segreteria Tecnico-Operativa

		Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
2014	Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	6	27	55+2**	90
2015	Cessazioni		-3	-1**	-4
	Assunzioni			2	2
	Passaggi di livello		1	-1	0
	Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	6	25	56+1**	88
N.B.:	Il Segretario Generale è incluso fra i Dirigenti				
	** a tempo determinato				

Personale in posizione di distacco presso terzi/ esubero ex art. 23 L. 84/94

		Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
2014	Personale in posizione di distacco/esubero (art. 23)	0	0	2	2
2015	Personale in posizione di distacco/esubero (art. 23) cessato	0	0	-1	-1
	Personale in posizione di distacco/esubero (art. 23)	0	0	1	1

Personale in posizione di esonero ex art. 72 DL 112/2008

		Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
2014	Personale in posizione di esonero	0	1	0	1
2015	Personale in posizione di esonero cessato	0	-1	0	-1
	Personale in posizione di esonero	0	0	0	0

Analizzando la composizione dell'organico della Segreteria Tecnico-Operativa emergono i seguenti principali fenomeni:

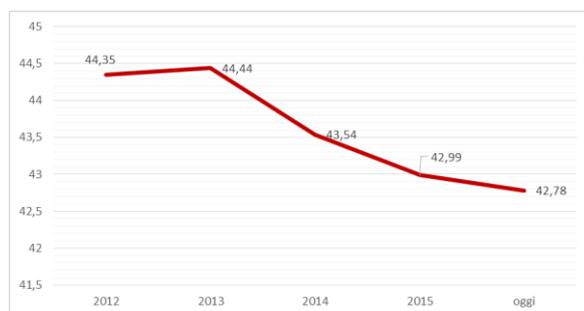
- ⇒ L'età media dei dipendenti è di circa 43 anni ed è rimasta sostanzialmente immutata negli ultimi anni;
- ⇒ L'anzianità media di servizio è di circa 11 anni con una diminuzione di un anno rispetto al 2014 e di due anni rispetto al 2013;
- ⇒ Il numero dei laureati sia tra gli uomini sia tra le donne risulta essere in costante crescita;
- ⇒ Il personale femminile è tendenzialmente in crescita. Le assunzioni a tempo indeterminato dell'ultimo anno hanno riguardato esclusivamente donne.

Osservando i singoli fenomeni per ciascuna categoria emerge la seguente situazione:

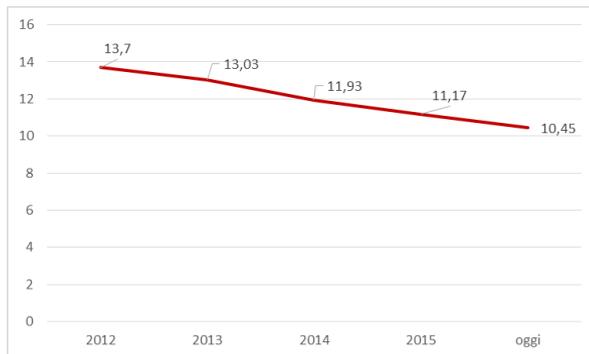
Categoria	Età anagrafica media	Anzianità di servizio media
Dirigenti	50	19
Quadri	47	15
Impiegati	41	9

Dinamica delle Risorse Umane

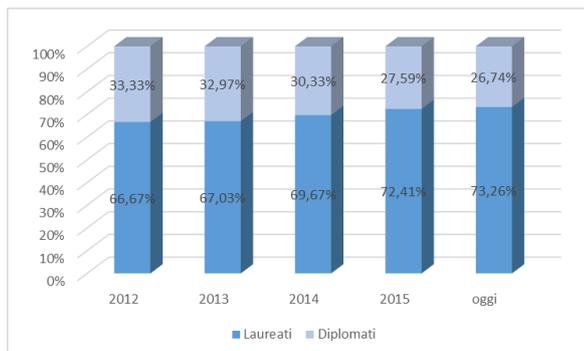
Durante il quadriennio si è assistito ad un progressivo ringiovanimento del personale dell'Autorità Portuale di Venezia, con una diminuzione dell'età di quasi due anni dal 2012 ad oggi. Oggi l'età media è di 42,78 anni in netta controtendenza rispetto a quella di un **dipendente pubblico che ormai sfiora i 50 anni** (49,2 anni) secondo gli ultimi dati della Ragioneria generale dello Stato. L'andamento dei dati nel quadriennio è il seguente:



Con la diminuzione dell'età anagrafica si è rilevato una diminuzione dell'anzianità di servizio che oggi è di circa 10,45 anni. L'andamento nel quadriennio è il seguente:



Il numero dei laureati risulta essere in crescita. Oggi quasi tre dipendenti su quattro ha almeno una laurea triennale. Molti sono anche in possesso di titoli superiori, lauree quadriennali/quinquennali, master di I e II livello, dottorati di ricerca e abilitazioni per l'esercizio di specifiche professioni.



L'Autorità Portuale ha sempre promosso azioni che permettono una conciliazione tra vita personale e quella lavorativa. In particolar modo è stata concessa la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a tempo parziale. Il personale a part-time in forza al 31 dicembre di ciascun anno è riportato nella seguente tabella:

2012	2013	2014	2015
7	6	8	10

Nel corso di questo periodo si è proceduto ad assumere n. 6 persone con un contratto di lavoro a tempo indeterminato (di cui una nel 2013, quattro nel 2014 e due nel 2015) mentre nello stesso periodo ci sono ben 10 pensionamenti (equamente distribuiti tra il 2014 e il 2015), compreso personale in posizione di esubero e distacco.

Nel corso del triennio 2013-2015 l'Ente si è avvalso di formule contrattuali flessibili quali il lavoro a tempo determinato, il lavoro somministrato e le collaborazioni a progetto. Questi contratti hanno permesso all'Ente di gestire in modo efficace i progetti europei, le sostituzioni maternità e le temporanee carenze di organico. La dinamica nel triennio è stata la seguente:

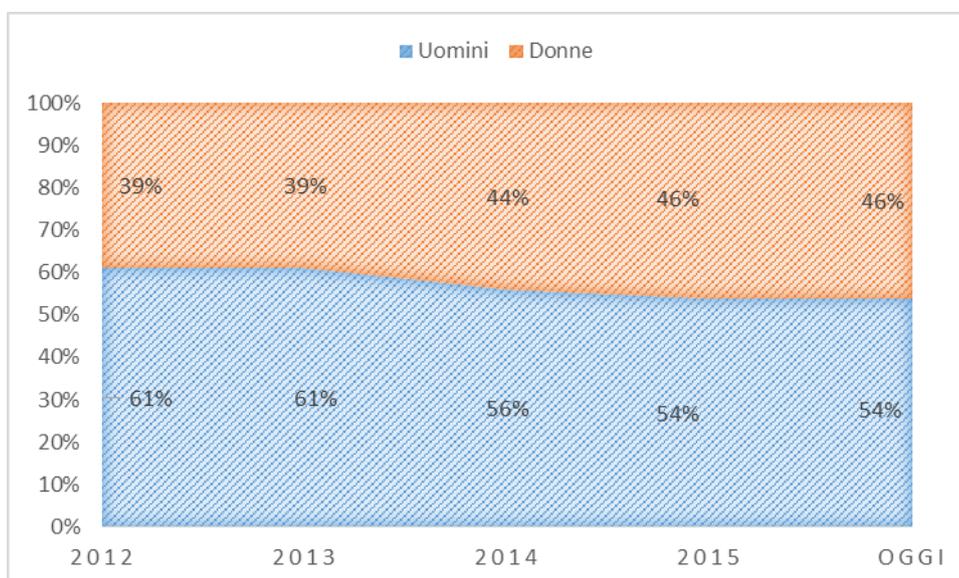
2013	2014	2015

8	12	13
---	----	----

La progressiva assunzione di personale giovane di sesso femminile ha fatto incrementare in modo importante le nascite. L'andamento delle nascite nel triennio è stato il seguente:

2012	2013	2014	2015
1	6	4	4

Nel corso degli ultimi anni si è registrata una progressiva assunzione di personale di sesso femminile che ha permesso di raggiungere alla fine del 2015 la soglia del 46% delle donne rispetto al totale.



Aspetto economico e normativo del personale dipendente

Contratto di 1° livello

Il rapporto di lavoro, l'inquadramento professionale e il trattamento economico-normativo del personale dell'Ente è disciplinato, per i dirigenti, dal C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità Portuali, che richiama, per la sola parte normativa, il CCNL dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, mentre per quanto riguarda quadri e impiegati, dal C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello.

Il C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità Portuali è scaduto il 31/12/2013, mentre quello dei lavoratori dei porti il 31/12/2015.

A far data dal 1° gennaio 2015, è stato ripristinato il trattamento economico previsto dal C.C.N.L. dei lavoratori dei porti (vigente per il periodo 1.1.2009 – 31.12.2012) che era stato bloccato fino al 31/12/2014 in applicazione dell'art. 9 c. 1 del D.L. 78/2010 e della Legge 122/2014.

A far data dal 01/08/2015, a seguito della pubblicazione in gazzetta ufficiale della sentenza della Corte Costituzionale n. 178/2015 - con cui è stata dichiarata l'illegittimità costituzionale del regime di sospensione della contrattazione collettiva risultante da tutta una serie di disposizioni legislative introdotte a partire dal 2010 e prorogate dalle Leggi di stabilità per l'anno 2014 e il 2015 - è stato applicato il trattamento economico previsto dal CCNL dei lavoratori dei porti vigente per il periodo 01/01/2013 – 31/12/2015.

E' invece continuato il recupero rateale in busta paga delle somme dovute dal personale dipendente relative al periodo gennaio-novembre 2013, in applicazione dell'art. 9 co. 1 D.Lgs. 78/2010. Per coloro che sono cessati nel corso del 2015 tali recuperi sono stati effettuati in unica soluzione. L'ammontare recuperato nell'anno è stato pari a € 59.723,22 rispetto al credito complessivo di circa € 165.000,00. Per quanto riguarda invece i recuperi rateali per gli anni 2011 e 2012, sono stati avviati a partire dal 01/01/2016. L'ammontare complessivo del credito relativo al biennio 2011-2012 è di circa € 245.000,00.

Contratto aziendale

Come in precedenza già specificato, a seguito della sentenza n. 178/2015 della Corte Costituzionale, l'Ente ha iniziato la negoziazione del contratto collettivo di II livello, a copertura del ciclo negoziale 1/8/2015 – 31/12/2017, che si è conclusa con la sottoscrizione dell'accordo in data 17/12/2015, recepito con Delibera del Comitato Portuale n. 12/2015.

I contenuti dell'accordo sono incentrati su cinque indirizzi:

La componente Competenza, mirata a mantenere, consolidare e a migliorare le competenze del personale in funzione della mission dell'Ente e delle politiche di visione strategica. I temi trattati riguardano in primis la formazione continua con programmi triennali e annuali di intervento formativo e le facilitazioni concesse al personale che intende partecipare a corsi universitari, master di approfondimento e corsi di specializzazione.

La componente Benessere Aziendale, mirata a favorire la conciliazione della vita sociale con quella lavorativa e delle pari opportunità. I temi trattati riguardano un approccio moderno connesso ai bisogni dei lavoratori, con l'introduzione del cd. Smart Working (Telelavoro in via sperimentale), di modalità di flessibilità dello svolgimento dell'orario di lavoro con soluzioni specifiche e sostenibili (part time e orari di lavoro, banca delle ore, orario compensato) e con l'introduzione del cd. Welfare aziendale, a sostegno della famiglia e della vita sociale.

La componente Comportamentale e Qualitativa della prestazione lavorativa individuale e organizzativa, mirata a sviluppare la cultura del merito, dell'orientamento al conseguimento degli obiettivi legati alla prestazione individuale e a quelli dell'intera organizzazione, al senso di appartenenza, a stimolare la proattività individuale e di gruppo e lo spirito d'iniziativa (con il consolidamento del premio innovazione) volto al miglioramento dei processi lavorativi in termini di efficienza ed efficacia.

I temi trattati riguardano le modalità di trattamento delle varie forme di premialità previste, ciascuna focalizzata ad armonizzare la prestazione lavorativa nel tempo, nella qualità, nell'innovazione, nei risultati, nell'efficienza e nell'efficacia.

La componente Perequativa fra compensi previsti dalla legge (Incentivo cd. Merloni spettanti al personale tecnico e diritti di toga spettanti al personale che esercita il patrocinio legale) e premialità prevista dalla contrattazione collettiva, mirata ad

equilibrare i trattamenti economici complessivi con modalità condivise e orientate a valorizzare il risultato.

I temi trattati riguardano il riequilibrio del sistema perequativo previsto dal previgente accordo sindacale di regolazione della componente economica legata agli incentivi spettanti ex lege al personale tecnico che svolge compiti definiti dal codice degli appalti – DLgs 163/2006 - relativi ad opere pubbliche, all'eventuale introduzione di nuovi Regolamenti connessi all'esigenza di revisione conseguenti a modifiche legislative intervenute negli ultimi due anni.

Collaborazioni a progetto

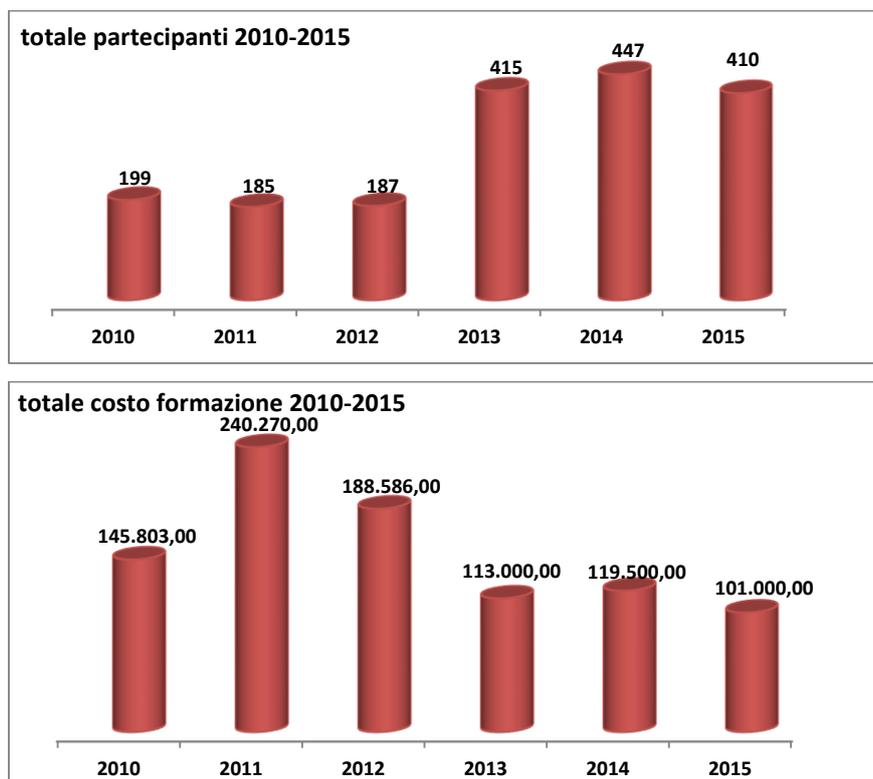
Nel corso del 2015 sono stati stipulati contratti di lavoro a progetto con tre collaboratori che hanno svolto incarichi collegati al coordinamento, alla rendicontazione e allo sviluppo degli stessi. Tutti i contratti sono stati sottoposti al controllo preventivo di legittimità da parte della Corte dei Conti, ai sensi dell'art. 3 comma 1 della Legge 20/1994, come modificato dall'art. 17 comma 30 del D.L. 78/2009, convertito con Legge n. 102/09 ed il relativo onere è stato finanziato dall'Unione Europea.

Formazione

Il Piano Formativo Triennale dell'Autorità Portuale di Venezia, introdotto nell'aprile 2013, è lo strumento attraverso cui l'Ente governa l'interno processo della formazione, monitorando l'efficacia, l'efficienza degli interventi formativi coerenti con la strategia e gli obiettivi aziendali (POT 2013-2015) anche in un'ottica di razionalizzazione dei costi. L'attività ha coinvolto 48 enti/istituti. Si evidenzia che il costo della Formazione obbligatoria in materia di Sicurezza ammonta a € 5.240,00. L'incidenza della trasferte sul costo della formazione è del 23,8%.

Di seguito l'analisi e la rappresentazione grafica dei risultati raggiunti nel corso del triennio 2013-2015, confrontando il triennio precedente:

- il numero dei corsi è aumentato (da 78 nel 2013 a 107 nel 2015)
- il numero dei partecipanti è raddoppiato rispetto al triennio precedente 2010-2012 (da 200 partecipanti nel 2010-2012 a 400 nel 2013-2015)
- il numero delle giornate formative per dipendente è raddoppiato rispetto al triennio precedente 2010-2012: da 2 a 4 giornate formative per dipendente.
- il costo totale dell'attività formativa è notevolmente diminuito
- il costo trasferta per attività formativa è diminuito mediamente del 30%



Sistema di Valutazione delle Prestazioni

In un'ottica di coerenza strategica e di maggiore efficienza dell'Ente è stato implementato nel 2013 il sistema di valutazione della prestazione collegato agli obiettivi individuati dal POT 2013-2015.

Nel 2015 in un'ottica di continuo miglioramento, tale sistema di Misurazione e Valutazione della Prestazione è stato aggiornato per renderlo più efficace attraverso:

- definizione di risultati e comportamenti attesi funzionali alla Policy aziendale;
- individuazione di indicatori più specifici e misurabili;
- differenziazione delle prestazioni;
- comunicazione delle regole del Sistema di ricompense;
- verifica, feedback e partecipazione continuativi della prestazione da parte del personale dirigente nel corso dell'anno;
- monitoraggio e governo di tutte le fasi del processo di Valutazione attraverso il Nucleo di valutazione come garanzia di equità e trasparenza.

Comunicazione Interna

Nel corso del 2015 l'Autorità Portuale di Venezia ha progettato il Piano di Comunicazione interna ed individuato una griglia di strumenti di comunicazione da implementare nel corso del 2016, al fine di accrescere l'efficacia in base alle finalità collegate alla politica aziendale definita.

Percorsi di Orientamento Formativo ed Inserimento

Nel 2015 l’Autorità Portuale di Venezia ha offerto 11 tirocini di orientamento formativo. Non pochi, considerando una popolazione aziendale complessiva di 91 dipendenti. Il trattamento economico prevede un rimborso spese mensile dai 300 ai 500 euro più buoni pasto del valore di 7 euro secondo quanto previsto dal Regolamento interno (Decreto 1735 del 05.12.2014). Degli 11 stage attivati nel corso del 2015, cinque sono curriculari. Tutti i candidati stagisti hanno svolto un colloquio di selezione conoscitivo con la funzione sviluppo risorse umane, il Direttore/responsabile della Struttura in cui è inserito e col tutor aziendale cui lo stagista è affiancato.

Welfare Aziendale e Flexible Benefits

Nel 2015 l’Autorità Portuale di Venezia ha avviato un percorso volto ad implementare un Sistema di Welfare aziendale strutturato e coerente con i bisogni del personale dipendente emersi nell’analisi condotta nell’ottobre del 2014 attraverso un questionario.

L’introduzione di un Sistema di Welfare e Flexible Benefits ha come fine quello di migliorare la qualità di vita del personale dipendente e delle loro famiglie e il loro reddito, dando loro la possibilità di accedere a diversi servizi (Famiglia, Benessere, Spesa), nonché il clima aziendale, incrementare la propria competitività e per questo è stato inserito nella Piattaforma di Contrattazione aziendale di II° livello siglata a dicembre 2015.

Concorso di Idee

A seguito degli accordi di secondo livello, l’Ente ha attuato il concorso di idee per l’innovazione attraverso un apposito regolamento. Tale iniziativa ha visto nel 2015 la presentazione di 7 progetti da parte di altrettanti gruppi di dipendenti. Tale iniziativa si propone di valorizzare le persone che operano all’interno dell’Ente, stimolandole a suggerire nuove idee volte a favorire il cambiamento dell’organizzazione e dei processi di lavoro in funzione di un miglioramento dei servizi erogati.

Informatizzazione interna dell’Ente

All’architettura software e analisi definita l’anno precedente è seguita nel corso del 2015 l’implementazione dei processi sui documenti digitali coinvolti nel ciclo di acquisto che sono la decretazione di impegno di spesa, la lettera d’ordine e infine la fattura elettronica. Questa lista di documenti dematerializzati, elaborati tramite il solo impiego di strumenti informatici, sarà estesa ai provvedimenti di decreto, delibera, disposizione di servizio e ordinanza.

L’introduzione della fattura elettronica passiva è stata gestita con un modulo dedicato all’interno del software documentale che riceve e protocolla il documento informatico, in seguito viene prelevato da un processo ad hoc che governa le fasi di assegnazione ai singoli incaricati fino alla liquidazione.

Parallelamente sono stati effettuati dei miglioramenti al portale web dedicato all’Amministrazione Trasparente al fine di aderire alle nuove specifiche, inoltre sviluppato un software che elabora le informazioni AVCP-ANAC per pubblicarle nella sezione riservata ai Provvedimenti-Singole Procedure.

L'albo online, approfondito lo scorso anno, è stato quindi progettato e implementato come sequenza di raccolta e catalogazione dei documenti all'interno del documentale seguita dal trasferimento al sito web dell'Amministrazione Trasparente per la pubblicazione automatica.

Informatizzazione esterna dei processi portuali

In merito ai sistemi informativi ad uso della port community, sulla base degli studi preliminari condotti nel corso del 2014 si è proceduto alla definizione di uno schema di interoperabilità tra LogIS e PMIS. Da un parte si prevedeva il trasferimento dell'operatività di Capitaneria di Porto, Agenti Marittimi e Terminal portuali da LogIS al sistema PMIS per l'espletamento delle formalità di pratica nave essendo il PMIS lo strumento definito dalla normativa nazionale essere deputato a gestire tali formalità, dall'altra l'acquisizione dal PMIS di tutti quei dati che permettessero di conservare le funzionalità verticali di LogIS dipendenti dalla pratica nave. Allo scopo si è proceduto a definire e realizzare, sulla base dei servizi di interoperabilità del PMIS disponibili, un sistema di acquisizione dati dal PMIS che, pur non soddisfacendo tutte le necessità di LogIS, poteva costituire un prototipo da raffinare una volta che i servizi resi disponibili da PMIS fossero stati adeguatamente rivisti. Tale revisione, attesa nel corso del 2016, permetterà la massima integrazione possibile tra i due sistemi minimizzando, anche sulla base di procedure transitorie concordate, l'impatto sulla comunità portuale veneziana dell'avviamento del PMIS nel Porto di Venezia.

In ambito ferroviario si è sviluppato il software SIMA (Sistema Integrato di Manovra) per la gestione e il monitoraggio attivo di tutte le fasi riguardanti le manovre ed il posizionamento dei carri ferroviari all'interno del Porto di Venezia. Il sistema prevede l'interazione profilata di tutte le parti del processo nonché la produzione della reportistica per la gestione contabile dei processi ferroviari.

Le principali funzionalità sono l'informatizzazione delle procedure di passaggio delle informazioni sulla Manovra Primaria tra Impresa Ferroviaria e Soggetto Unico oltre alla sincronizzazione col Port Community System LogIS.

Esso prevede, inoltre, una componente hardware/software integrata al resto del sistema, dedicata alla localizzazione e al tracciamento dei locomotori, con l'ausilio di adeguati strumenti di localizzazione GPS.

Riguardo all'informatizzazione dei controlli ai varchi, le procedure di sicurezza definite da Autorità Portuale con le ordinanze n. 336/2010 e n. 366/2012 trovano applicazione sul modulo AGS (Automated Gate System) che controlla il flusso dei veicoli e delle persone in transito sui varchi portuali di Porto Marghera.

Interagendo col sistema di controllo accessi portuale XAtlas e con le infrastrutture tecnologiche di varco (lettori di badge, barcode, pannelli a messaggio variabile, barriere, etc) gestisce il processo di verifica e controllo ai varchi. Le procedure di sicurezza devono infatti essere implementate coordinando le funzionalità degli oggetti di campo in funzione degli eventi che i dispositivi di input rilevano.

Misure adottate o previste per consentire la tempestiva effettuazione dei pagamenti.

Nel corso dell'esercizio l'Ente ha avviato una serie di interventi volti al rispetto dei tempi di pagamento dei fornitori dell'Ente. Tali azioni hanno riguardato:

- una attività di sensibilizzazione verso le strutture interne anche con specifica formazione sulle procedure amministrative e sulle indicazioni normative vigenti. La sensibilizzazione ha riguardato la cura nella redazione dei contratti promuovendo delle linee guida che tenessero conto dell'impatto della disciplina sui tempi medi di pagamento (30 o 60 giorni) nonché gli effetti che il ritardo dei pagamenti può avere sulla situazione finanziaria dell'ente;

- l'introduzione della dematerializzazione degli atti collegati alle fasi di gestione delle uscite dell'ente. Ciò ha comportato l'introduzione di opportuni automatismi a livello informatico finalizzati a tracciare e di conseguenza minimizzare gli intervalli di tempo tra le singole attività di istruttoria necessarie e propedeutiche al perfezionamento dell'atto di liquidazione della spesa;
- una ridefinizione dell'organizzazione degli uffici deputati all'emissione dei mandati, dei ruoli delle risorse umane e una calendarizzazione dei mandati di pagamento con cadenza settimanale.

Tempi medi pagamento annuali	
Indicatore di tempestività anno 2014:	-19,54
Indicatore di tempestività anno 2015:	-24,90

Tempi medi pagamento trimestrale per 2015	
Indicatore di tempestività I° trimestre	-21,98
Indicatore di tempestività II° trimestre	-24,41
Indicatore di tempestività III° trimestre	-24,53
Indicatore di tempestività IV° trimestre	-26,68

Facendo seguito a quanto previsto dalla normativa in merito alla trasparenza e ai decreti successivi l'Ente ha provveduto a calcolare l'indicatore di tempestività come previsto. L'indicatore di tempestività dei pagamenti [...] è calcolato come la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi nel periodo di riferimento. Il rapporto è definito così':

numeratore: contenga la somma, per ciascuna fattura emessa a titolo di corrispettivo di una transazione commerciale e pagata nel periodo di riferimento, dell'importo della fattura moltiplicato per i giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura stessa e la data di pagamento ai fornitori;

denominatore: contenga la somma degli importi pagati nel periodo di riferimento.

Sistemi di Gestione (Qualità norma ISO 9001 e Ambiente ISO 14001)

La norma UNI EN ISO 9001 è una norma volontaria che pone al centro del proprio focus l'organizzazione e i suoi principali processi strutturati sulla metodologia "Plan-Do-Check-Act". L'Autorità Portuale di Venezia ha avuto l'audit di sorveglianza della conformità del proprio Sistema di Gestione della Qualità nel corso del 2015. L'audit di verifica dell'ente di certificazione, conclusosi positivamente, non ha rilevato non conformità gravi, ma alcune raccomandazione che sono state prese in carico nel corso dell'anno.

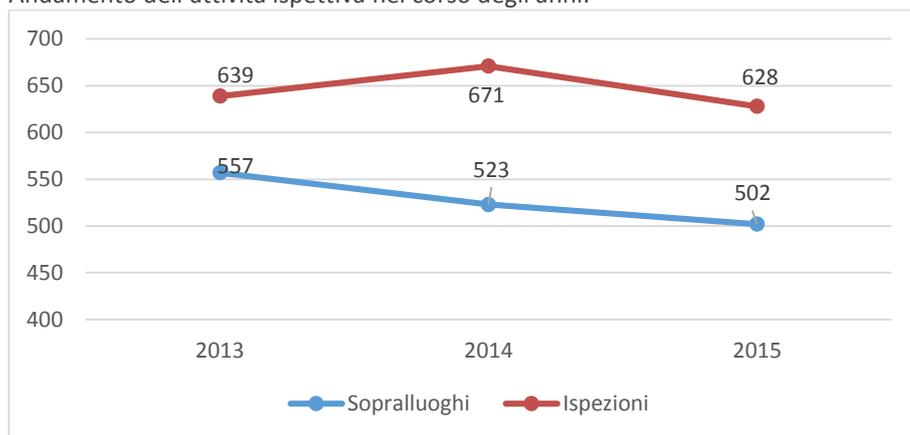
La norma UNI EN ISO 14001 è riconosciuta come standard per la certificazione di Sistema di Gestione Ambientale per organizzazioni di tutte le dimensioni. Basato

sulla medesima metodologia, fornisce un quadro sistematico per l'integrazione delle pratiche a protezione dell'ambiente, prevenendo l'inquinamento, riducendo l'entità dei rifiuti, il consumo di energia e dei materiali.

Nel 2015 è stato condotto l'Audit di sorveglianza che si è concluso con esito positivo. L'attestazione UNI EN ISO 14001:2004 fa parte di quella normativa ambientale di carattere volontario che negli ultimi anni ha visto un crescente interesse anche da parte degli enti pubblici, dove si sta assistendo ad una sempre maggiore necessità di coniugare l'ordinaria attività con obiettivi di miglioramento continuo e sviluppo sostenibile. Tale necessità nasce dall'esigenza di creare maggiore consenso nel territorio e soprattutto dall'esigenza di dotarsi di un sistema di gestione più razionale che soddisfi la volontà istituzionale di intraprendere un percorso di crescita nel massimo rispetto dell'ambiente, quello lagunare, nel quale il porto vive e si sviluppa.

A seguire si riportano i principali indicatori per il monitoraggio di alcuni processi o degli impatti ambientali:

Andamento dell'attività ispettiva nel corso degli anni:

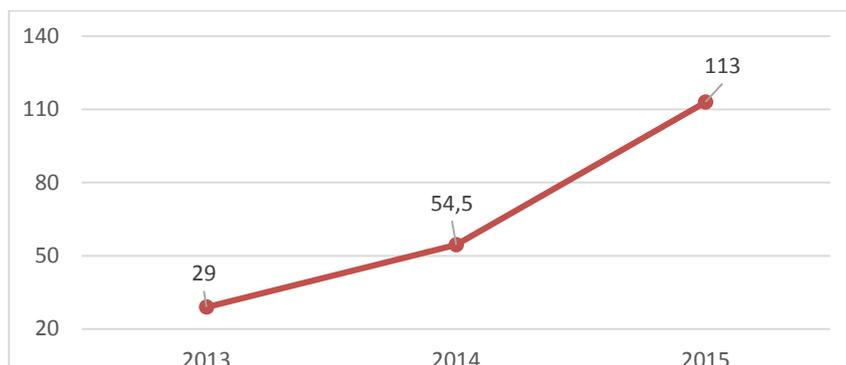


La gestione del processo di selezione del personale:

indicatore	2013	2014	2015
n. selezioni / anno	7	9	6
n. selezioni chiuse nell'anno	7	8	3***
n. di c.v. valutati /anno	88	103	89
Tempo medio per svolgimento iter selezione	29	54,5	113

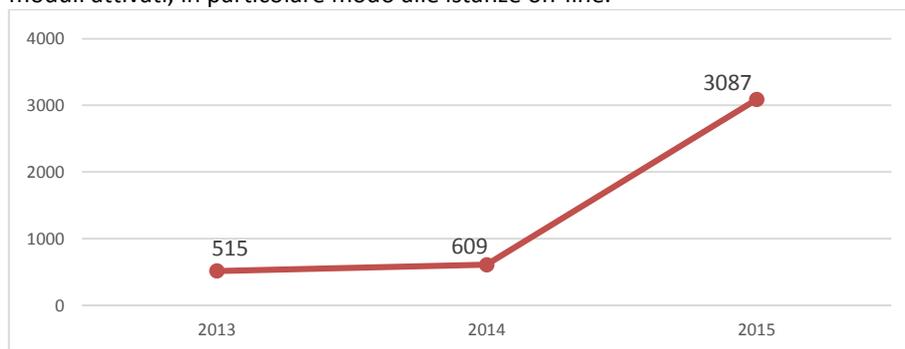
Il calcolo considera i tempi di pubblicazione ed il rispetto dei tempi di prescrizione in materia

Tempo medio per svolgimento iter selezione

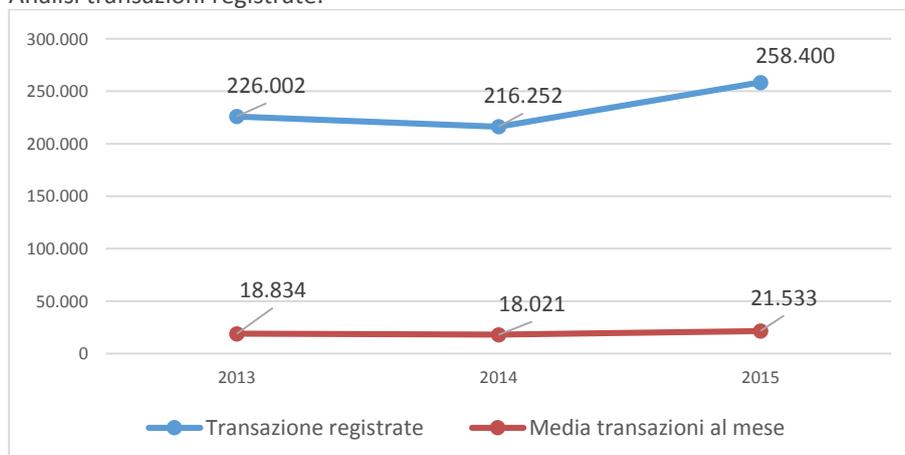


Indicatori Sistema Logis			
Anno	2013	2014	2015
Utenti accreditati	515	609	3087
Transazione registrate	226.002	216.252	258.400
Media transazioni al mese	18.834	18.021	21.533
Picco transazioni	26.155	24.947	26.803

Utenti accreditati al sistema logis, l'incremento di iscritti è dovuto al numero di moduli attivati, in particolare modo alle istanze on-line.



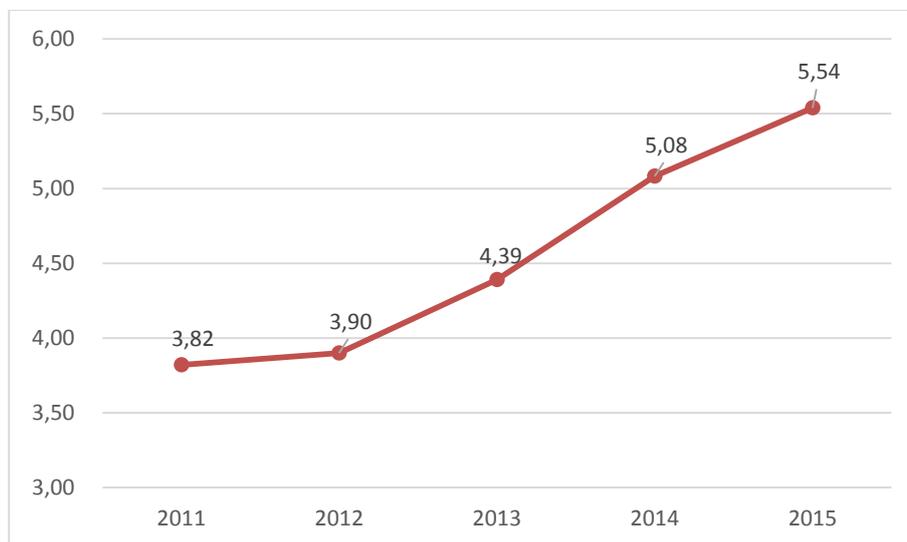
Analisi transazioni registrate.



Al fine di evidenziare i ritorni delle azioni intraprese nel corso degli anni si riportano gli indici elaborati dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nelle Relazioni annuali sull'attività delle Autorità Portuali con i dati stimati per il 2015.

Un primo indice elaborato è quello di **efficienza** così strutturato:

$$\frac{\text{entrate correnti proprie}}{\text{uscite correnti di funzionamento}} > 1$$

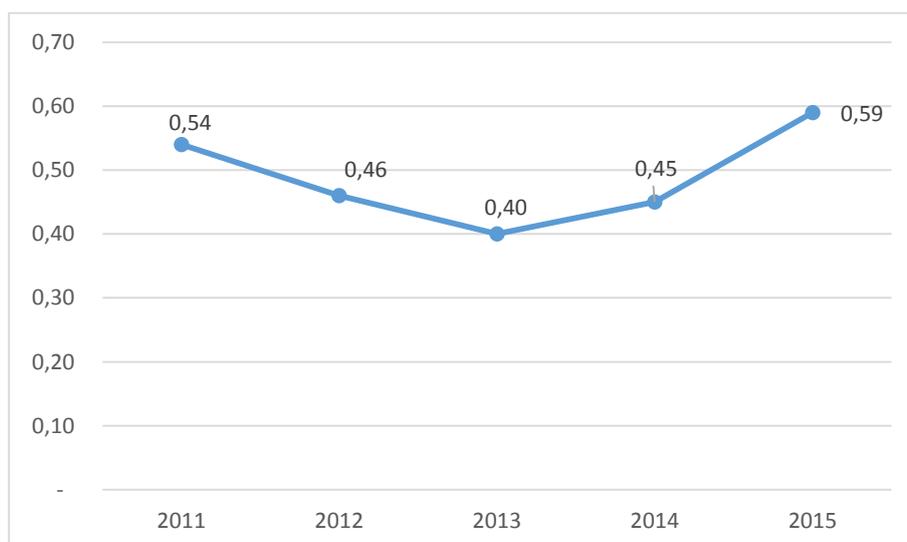


L'indice confronta le entrate proprie prodotte dall'Ente (tasse portuali, autorizzazioni varie ad operare e canoni di concessione) con le spese di funzionamento oneri per organi ente, oneri per il personale ente e beni e servizi per il suo funzionamento).

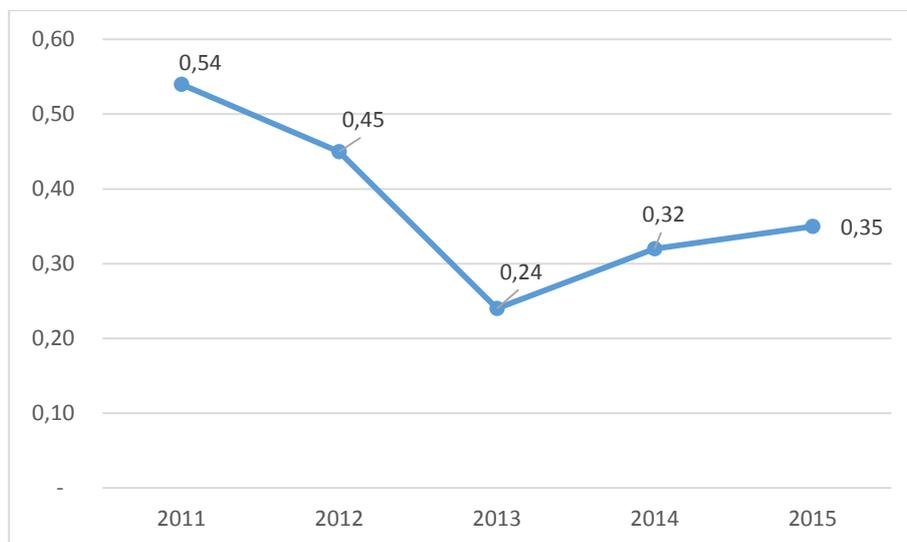
Come si vede il trend è in aumento grazie a un controllo delle spese di funzionamento sia di gestione delle entrate.

Altri indice elaborati riguardano l'**accumulo dei residui** sia passivi che attivi.

$$\frac{\text{residui passivi finali}}{\text{impegni + residui iniziali}} \text{ tendere a } 0$$



$$\frac{\text{residui attivi finali}}{\text{Accertamenti + residui iniziali}} \text{ tendere a } 0$$



In entrambi i casi i trend evidenziano un lieve aumento nell'accumulo dei residui.

1.2 Eventuali costituzioni di o partecipazioni in società di cui all'articolo 6 comma 6 della legge n. 84/94.

Il combinato disposto degli artt. 6 comma 1 lett.c) e 23 comma 5 riconosce all'Autorità Portuale la facoltà di costituire società esercenti servizi d'interesse generale così come individuati dai Decreti Ministeriali 14 novembre 1994 e 4 aprile 1996, in misura non maggioritaria.

Lo stesso art. 6 (comma 6) prevede, inoltre, che le Autorità Portuali possano costituire e partecipare a società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai propri compiti istituzionali, anche ai fini della promozione e dello sviluppo dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche. Per tali partecipazioni la norma non prescrive alcun limite alla misura della partecipazione.

Nel corso dell'esercizio 2015, Autorità Portuale di Venezia non ha costituito né ha acquisito partecipazioni di società; quelle detenute risalgono ad anni precedenti.

Si sottolineano i limiti in tema di partecipazione e costituzione di società pubbliche introdotti dalla normativa prevista dalla Legge Finanziaria 2008 (richiamata negli anni anche in provvedimenti successivi) la quale, pur non direttamente applicabile alle Autorità Portuali, è stata assunta comunque quale norma d'indirizzo e di buona amministrazione, con l'effetto che le partecipazioni che possono essere mantenute sono quelle la cui attività è strumentale rispetto ai compiti istituzionali dell'Ente socio.

Successivamente il legislatore ha emanato altre norme finalizzate al taglio della spesa pubblica che coinvolgono anche le società pubbliche ovvero: Decreto Legge n. 78/2010 convertito in Legge n. 122/2010 e Decreto Legge n. 95/2012 convertito in Legge n. 135/2012 (c.d. spending review). Per quanto riguarda quest'ultima (art. 4 co. 1), le partecipazioni detenute dall'Autorità Portuale di Venezia non rientrano nei limiti imposti dalla norma citata non partecipando a società con fatturato verso l'Ente per più del 90%.

La Legge n. 190/2014 (Legge di Stabilità 2015) all'articolo 1 co. 611 e 612 ha disposto che le Autorità Portuali a decorrere dal 1 gennaio 2015 avviino un processo di razionalizzazione (eliminazione, aggregazione e riorganizzazione per il contenimento

dei costi) delle società direttamente o indirettamente possedute, in modo da conseguire la riduzione delle stesse entro il 31 dicembre 2015, predisponendo a tal fine un “piano operativo di razionalizzazione” che deve essere adottato dagli organi di indirizzo.

Al 31/12/2013 le partecipazioni detenute erano di **17 società**, riconducibili (pur con un diverso grado di correlazione) a enti strumentali per la scrivente, svolgendo attività con impatti sul porto di Venezia e la cui partecipazione era stata deliberata dal Comitato Portuale negli anni passati e di conseguenza sottoposta all’approvazione degli organi vigilanti (delibere n. 12/2008, 2/2010 e 16/2010, inoltre sono stati fatti i seguenti passaggi in Comitato Portuale nelle seguenti sedute: 27 marzo 2008, 16 aprile 2009, 18 giugno 2009, 29 ottobre 2009, 3 febbraio 2010, 18 marzo 2010, 27 aprile 2010 e 17 giugno 2010). Alla data di elaborazione del “piano operativo di razionalizzazione”, a seguito delle modifiche normative ed in relazione ad un aggiornamento sulla strumentalità delle società, il numero delle partecipate è significativamente diminuito arrivando a **11** (con 4 alienazioni, 2 liquidazioni) concentrando la detenzioni in quelle la cui funzione strumentale e di supporto all’attività istituzionale della scrivente è più forte e marcata.

Alla data di elaborazione della presente relazione il numero di società partecipate è diminuito ulteriormente arrivando a **8** (con 3 alienazioni) con l’obiettivo di raggiungere il numero di **5** entro il 31/12/2016, come indicato nella relazione sui risultati conseguiti con il piano operativo di razionalizzazione 2015 e nel piano 2016 adottato con decreto del Presidente n. 1903 del 31 Marzo 2016, pubblicato sul sito, e inviata alla Sezione Regionale della Corte dei Conti il 1° aprile 2016.

Inoltre si fa notare che, nelle società in cui l’Ente detiene una partecipazione di controllo (diretta o indiretta), continua un percorso di contenimento dei costi degli organi, con una diversa attribuzione nell’ottica del controllo della spesa facendo passare i compensi **da € 416.600,00 a € 97.000,00** su base annua.

Nel contempo prosegue la promozione di una attività di razionalizzazione ed efficientamento delle varie società nell’ottica di un contenimento della spesa pubblica.

2. ATTIVITA' OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Aggiornamenti del Piano Regolatore Portuale.

Al 31 dicembre 2015, relativamente agli ambiti di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia, risultano in vigore i seguenti Piani:

- Il Piano Regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia-Marghera, sulla base del progetto dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia per la I° e II° Zona e il piano di sviluppo del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale per la III° Zona entrambi approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n. 319 del 15 maggio 1965;
- Il Piano Regolatore relativo alla III Zona, viste le susseguenti disposizioni legislative, riveste attualmente interesse solo per il terminal San Leonardo, unica opera realizzata, anche se parzialmente, in conformità al Piano e per la Cassa di Colmata A la cui utilizzazione a fini portuali è consentita dall'art. 12 della legge 798/84;
- Per le aree portuali di Venezia Centro Storico è tuttora vigente il Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 15 maggio 1908 n°603, ai sensi della legge 14 luglio 1907 n°542.

Tra il 2014 e 2015 sono stati sviluppati alcuni studi funzionali al nuovo PRP:

- Lo studio sulla filiera della chimica verde che ha visto svilupparsi la prospettiva per Porto Marghera di diventare non più sito produttivo (chiusura del cracking Versalis) ma polo logistico legato alla necessità delle aziende chimiche di avere un sistema di approvvigionamento efficiente - di logistica - per quei prodotti che prima reperivano dalle produzioni della chimica di base di Porto Marghera;
- Lo studio economico delle condizioni di mercato per la localizzazione dei vari settori a Porto Marghera che sarà completato nel corso del 2015;
- L'analisi, anch'essa in corso, delle infrastrutture portuali (banchine/accosti, piazzali, magazzini/edifici, terminal, marginamenti ecc.);
- L'analisi, in corso, degli investimenti a Porto Marghera;
- L'analisi dei traffici portuali con evidenziata l'incidenza delle varie tipologie di trasporto e dei settori merceologici;
- Lo studio condotto dall'OCSE in merito al rapporto tra porto e città, centrato soprattutto sul tema del futuro della crocieristica.

Nel corso del 2015 è stato avviato il procedimento per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Venezia. In data 8 settembre 2015 l'Autorità Portuale di Venezia ha pubblicato il bando di gara aperto ed internazionale per la redazione del nuovo P.R.P., del valore di 1,5 milioni di euro, a cui hanno partecipato cinque raggruppamenti temporanei d'impresе.

Il termine per la presentazione delle offerte era fissato al 18 novembre 2015.

Tra gli obiettivi del nuovo P.R.P. ci sono:

- favorire un uso portuale sostenibile della laguna;
- favorire iniziative e investimenti privati coerenti con i piani di sviluppo del territorio;

- favorire a Porto Marghera il potenziamento e l'insediamento di industrie che importano ed esportano a livello globale e che hanno bisogno della vicinanza a mare;
- razionalizzare il layout complessivo del porto e dei singoli terminal ed eventualmente la rilocalizzazione di alcune infrastrutture portuali;
- favorire, in un'ottica ambientale e di mercato, i collegamenti ferroviari con il retroterra;
- valutare sinergie con altri Comuni come Chioggia, Mantova o altri per la realizzazione di un sistema logistico portuale integrato così come indicato dal nuovo Piano Nazionale Strategico della Logistica e dei Porti.

Per quanto concerne il Piano Operativo Triennale 2013-2015, a seguito del verbale del 17 aprile 2014, il Comitato Portuale in data 16 luglio 2015 ne ha approvato gli aggiornamenti annuali, che hanno fissato le linee guida e i vincoli in cui si dovrà operare per la redazione del P.R.P. di Venezia. Il nuovo scenario farà perno strategico:

- a) Sulla piattaforma portuale d'altura per i traffici container e petroliferi (questi estromessi dalla laguna),
- b) E dovrà tener conto degli ulteriori grandi fenomeni in corso:
 - Rivoluzione negli approvvigionamenti energetici ed evoluzione verso la raffinazione verde;
 - Evoluzione verso la chimica verde ed altre produzioni manifatturiere leggere ubicate sul mare e della logistica connessa;
 - Uso del ferroviario per incentivare i traffici rinfuse (agroalimentare e siderurgico);
 - Utilizzo ottimale di avere una zona franca portuale;
 - Utilizzo ottimale del terminal per le autostrade del mare a Fusina;
 - Ottimizzazione dei traffici fluvio-marittimi verso il porto interno di Mantova;
 - Individuazione di possibili siti alternativi alla Marittima, per tener conto dell'evoluzione logistica e navale del comparto Crocieristico.

Lo stato della pianificazione per le aree del Porto di Venezia

L'Autorità Portuale di Venezia nel corso degli anni ha agito attraverso Piani Particolareggiati per sezioni specifiche attraverso le Intese con i Comuni competenti, così come previsto dall'art. 5 della legge 84/94 e dalla legge regionale n.11 del 2004. A tal proposito, il Piano Particolareggiato dell'area di Marittima (PP2) è stato approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 290 del 21 ottobre 2008, che comprende l'intervento nell'area definita come "ex deposito locomotive" retrostante la Stazione Crociere e il sistema degli accessi al porto passeggeri, e ha portato in prima fase alla definizione del progetto preliminare relativo ad un parcheggio a servizio delle aree di portuali di Marittima, e, in parte, dei residenti in Centro Storico. Oltre al tracciato del *People Mover*, l'area ospiterà il parcheggio citato ed altre attività funzionali al traffico crocieristico, ma utilizzabili anche dai residenti in Centro Storico. Il piano prevede, oltre alla realizzazione del parcheggio a servizio dei residenti e dei crocieristi, spazi dove troveranno posto gli enti istituzionali (Guardia di Finanza, ed altri), volumi per uffici, ed altre funzioni. La Variante è stata pubblicata il 4.11.2008 nel BUR n.91, mentre per quanto riguarda il progetto è stato redatto e consegnato ad APV il Definitivo. Attualmente l'Autorità Portuale sta valutando due proposte in Project financing per la realizzazione del garage, le quali richiedono una variante di destinazioni d'uso in accordo con il Comune di Venezia.

Per quanto riguarda il PP6 vi era stata una proposta del Comune di Venezia per l'arrivo del tram a San Basilio ma, successivamente alla fase di pubblicazione, il commissario straordinario non ha ritenuto di procedere con la variante al PP6.

Le intese con il Comune di Venezia – Il Piano di Assetto del Territorio del comune di Venezia

Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Venezia è stato approvato con D.G.P. n. 128 del 10 ottobre 2014. Fino all'approvazione dei P.I. (Piano degli Interventi) in generale sono fatte salve le prescrizioni delle norme del P.R.G.

La delibera di approvazione del PAT è stata oggetto di impugnazione avanti il TAR Veneto da parte dell'Autorità Portuale di Venezia, in quanto approvato in violazione delle disposizioni di cui all'art. 5 della Legge n. 84/1994 nonché all'art. 15 della Legge Regionale n. 11/2004.

Nelle more della revisione del Piano Regolatore Portuale per le aree portuali del Centro Storico nel Comune di Venezia, sono stati sottoscritti alcuni specifici protocolli, le "Intese" previste dalla legislazione urbanistica tra EELL e gli organi decentrati dello Stato, e quindi tra Comune di Venezia ed Autorità Portuale, al fine di dare definizione alle previsioni degli strumenti urbanistici comunali vigenti. Una prima Intesa preventiva, sottoscritta in data 17/3/98, ha fissato un quadro generale di riferimento per le aree portuali di Venezia, integrando le NTA della Variante al PRG per la Città Antica. A tale Intesa ha fatto seguito la definizione di un Piano Guida per la "Valutazione degli aspetti trasportistici e urbanistici di un nuovo sistema di accessibilità al Centro Storico di Venezia per la riorganizzazione delle zone del Tronchetto, Marittima e Piazzale Roma", e l'Intesa per il Piano Particolareggiato di San Basilio.

Come previsto dalla legge n. 84/94, il redigendo P.R.P. sarà approvato dal Comitato Portuale previa intesa con i comuni interessati dall'ambito portuale. Con il Comune di Venezia è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro che seguirà fin dall'inizio la redazione del nuovo P.R.P.

Con la finalità di sviluppare le attività legate alle Autostrade del Mare, era stato sottoscritto il 5 giugno 2003 l'Accordo di Programma con il Comune di Venezia per l'utilizzo e l'esproprio dell'area ex Alumix di Fusina, nel 2014 il terminal è diventato operativo. Nel 2015 è stato attivato il collegamento ferroviario con la rete nazionale.

Le Intese con il Comune di Mira – Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Mira

Nel territorio del Comune di Mira ricade l'importante sezione portuale di San Leonardo, dove è convogliata la quasi totalità del traffico petrolifero.

In accordo con il Comune di Mira è stata definita la parziale ristrutturazione di uno dei moli non utilizzati per destinarli all'allibio di navi cerealicole. Il progetto è stato approvato con prescrizioni dalla Commissione per la Salvaguardia di Venezia.

Il Comune di Mira che aveva avviato le procedure per la formazione del Piano di Assetto del Territorio, nel 2013 ha fermato l'iter del piano e sta procedendo ad una sua completa revisione. Fino all'approvazione del nuovo strumento di pianificazione comunale vige il P.R.G. approvato con D.G.R. n. 1615 del 20 marzo 1992 e sottoposto a variante in adeguamento al PALAV approvata con D.C.C. n. 48 del 10 aprile 2002.

Le Intese con il Comune di Cavallino Treporti – Il Piano di Assetto del Territorio del Comune di Cavallino Treporti

Il PAT del Comune di Cavallino-Treporti è stato approvato con Delibera di Giunta Provinciale n. 38 del 28/03/2012.

Il Comune di Cavallino-Treporti ha approvato con D.C.C. n. 43 del 23/07/2013 il Piano degli Interventi (P.I.).

Come detto in precedenza, il redigendo P.R.P. sarà approvato dal Comitato Portuale previa intesa con i comuni interessati dall'ambito portuale. Con i comuni di Mira e Cavallino Treporti le intese riguardano le specifiche aree dell'ambito portuale comprese nei due comuni.

La programmazione degli altri Enti Territoriali

Oltre che attraverso le Intese con i Comuni, l'Autorità Portale procede necessariamente anche con Intese e Accordi di Programma con gli altri Enti territoriali (Regione e Provincia), per poter affrontare alla scala adeguata, e con le opportune sinergie, le dinamiche di sviluppo del porto. Si guarda quindi con attenzione ai documenti di programmazione di questi enti, che per circostanze istituzionali e legislative (nuova legge urbanistica regionale 11/2004) sono elaborati in questo periodo.

La Regione del Veneto ha adottato il nuovo **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** nei primi mesi del 2009. Nel 2012 la Regione ha dato avvio ad una **variante** parziale al **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** (PTRC 2009) per l'attribuzione della **valenza paesaggistica**. La Variante (adottata con deliberazione della Giunta Regionale n. 427 del 10 aprile 2013) è stata pubblicata sul Bollettino ufficiale n. 39 del 3 maggio 2013.

La variante paesaggistica al PTRC che contiene però anche modifiche alle scelte strategiche di pianificazione, nella tavola 4 della mobilità inserisce Porto Marghera nell'*hub* policentrico del sistema della logistica (Venezia-Padova).

Nello specifico individua: l'ambito della portualità veneziana, le aree per lo sviluppo della crocieristica (Marittima e gronda lagunare sud), la localizzazione del porto *off shore* al largo della bocca di Malamocco, il tracciato per le autostrade del mare e nuovi collegamenti ferroviari e stradali.

La variante individua l'ambito portuale di Venezia come un'importate struttura logistica regionale (Art. 41 N.T.A., "Connessioni della logistica") e per le aree produttive di Porto Marghera - essendo connesse al Corridoio Mediterraneo - specifica che la Città Metropolitana di Venezia nei propri strumenti di pianificazione ha il compito di individuare i criteri localizzativi che garantiscano efficienza di collegamento e accessibilità alle aree produttive (Art. 43 N.T.A., "Aree e macroaree produttive afferenti i corridoi intermodali europei").

Il PTRC non ha però ancora concluso il suo iter in Consiglio Regionale con la definitiva approvazione.

Per quanto riguarda la Provincia sono in corso di definizione le competenze a seguito dell'istituzione della Città Metropolitana.

Accordo di Programma relativo al cd. "Progetto Vallone Moranzani".

L'Ente ha continuato a seguire lo svilupparsi dell'**Accordo di Programma relativo al cd. "Progetto Vallone Moranzani"**, in collaborazione con gli uffici del Commissario delegato per l'Emergenza Socio Economico Ambientale relativa ai canali portuali di grande navigazione della Laguna di Venezia.

L'Accordo Moranzani è stato sottoscritto definitivamente all'inizio del 2008 tra Autorità Portuale e Enti Locali e nazionali per risolvere il problema dei fanghi oltre C. Nel 2011 è stato firmato dai sottoscrittori del primo accordo, l' "Accordo Integrativo"

che ha inserito fra gli interventi l'adeguamento funzionale di Via dell'elettronica; il collegamento stradale tra Via dell'elettricità con SR 11; Terminal Ro-Ro e Piattaforma logistica Fusina.

Nel corso del 2015 è avvenuta l'apertura del Nodo Viabilistico Malcontenta (1° lotto – 1° stralcio funzionale della rotatoria tra Via dell'Elettronica e Via Malcontenta ed il connesso viadotto). Per quanto riguarda il collegamento stradale tra via dell'Elettricità e la S.R. 11, nel 2015 c'è stato l'affidamento dei lavori, che inizieranno nel 2016. I tre progetti sono a carico dell'Autorità Portuale.

2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione.

In data 16 luglio 2015 è stato approvato il secondo aggiornamento del Piano Operativo Triennale, redatto ai sensi della Legge 84/94 art.9, Comma 3 ed è da considerarsi anche quale integrazione del Piano Operativo Triennale 2013-2015 approvato dal Comitato Portuale il 16 gennaio 2013 e del relativo primo aggiornamento approvato in data 19 giugno 2014.

Tale secondo aggiornamento del POT indica degli ulteriori obiettivi in merito alle strategie e agli interventi previsti, integrando il primo aggiornamento con alcune variazioni del contesto.

In sintesi, il secondo aggiornamento del Piano Operativo triennale ha previsto delle integrazioni che riguardano:

- **Il Piano Regolatore Portuale**
- **Organizzazione portuale**
- **I progetti per l'Hub Portuale**
- **Settore Crocieristico**
- **Nuovi collegamenti marittimi**
- **Accessibilità nautica**
- **Il Punto Franco a Fusina**
- **I progetti infrastrutturali ferroviari**
- **Nuovi servizi di collegamento ferroviari**
- **La nuova accessibilità stradale**
- **Sviluppo del Port Community System LogIS**
- **Ausili al traffico marittimo**
- **Progetti per l'ambiente**
- **La Chimica Verde**
- **Progetto LNG**
- **Aggiornamenti in ambito demaniale**
- **Piano delle Partecipate**
- **Iniziative promozionali**
- **Iniziative di comunicazione**

Come citato nel Piano Operativo Triennale 2013-2015, e confermato nei successivi aggiornamenti APV ha dato avvio al **Piano Regolatore Portuale** di Venezia per ridisegnare l'assetto del porto post MoSE. Il nuovo scenario farà perno strategico sulla piattaforma portuale d'altura per i traffici container e petroliferi. In linea con il programma delle attività previsto, il lavoro di raccolta dati e gli studi propedeutici è proseguito fino alla fine del 2015, contemporaneamente alle attività del gruppo di lavoro APV. E' stato parallelamente redatto e pubblicato il bando per l'affidamento

del servizio di supporto esterno per la redazione del P.R.P., la VAS e il Rapporto di Sicurezza Portuale, ed è stato aggiudicato a dicembre 2015. Nel 2016 avverrà la stesura del rapporto ambientale preliminare analogamente alla scrittura del documento preliminare di piano. Dopo gli incontri con gli stakeholders, e comunque a compimento di un adeguato processo partecipativo, il progetto di Piano verrà sottoposto al Comitato Portuale.

Per quanto riguarda l'**organizzazione portuale** rimane prioritario rivedere i piani delle imprese promuovendo la specializzazione dei terminal, la modernizzazione delle tecniche di movimentazione e degli impianti di stoccaggio e il disegno dei terminal (in particolare di quelli in isola portuale) puntando ad una maggiore efficienza.

Si continua ad operare sia per quanto riguarda la verifica del rispetto dei piani e il controllo delle attività svolte dalle imprese, sia in affiancamento e a supporto degli operatori economici per favorire il raggiungimento degli obiettivi previsti dai piani di impresa in un'ottica di sviluppo coordinato e sistemico delle attività portuali.

In applicazione dei principi di trasparenza dell'azione amministrativa e di buona amministrazione è stata aggiornata la normativa relativa al procedimento istruttorio per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di attività d'impresa portuale (art. 16 legge 84/1994) per conto terzi non concessionaria. Per quanto concerne la security il porto è dotato di un sistema integrato di security denominato SaFE. Ad oggi per il sistema SaFE si stanno delineando dei processi evolutivi finalizzati ad aggiornarlo dal punto di vista tecnologico ed adattarlo alle nuove normative (es. Piano Cristoforo Colombo), alle mutate esigenze del porto e delle sue aree da proteggere, nel rispetto dei ruoli delle altre Istituzioni preposte a contribuire alla sicurezza del porto stesso.

Il **progetto Piattaforma d'Altura** nel corso dell'ultimo anno è maturato sia dal punto di vista amministrativo sia in ambito progettuale.

Parallelamente allo sviluppo del progetto dei terminal sono stati realizzati importanti studi: l'Analisi Costi Benefici del sistema, la valutazione degli impatti socio-economici diretti indiretti e indotti, l'analisi degli impatti negativi derivanti dalla mancata realizzazione del sistema, i benefici del sistema portuale fluvio-marittimo padano basato sul terminal off-shore di Venezia.

L'iter amministrativo del progetto ha avuto anch'esso interessanti sviluppi. In data 8 gennaio 2015 è stato siglato un Accordo di Programma tra l'Autorità Portuale di Venezia, il Comune di Venezia e il Ministero dello Sviluppo Economico (MISE), il quale prevede la riconversione e la riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera al fine di promuoverne lo sviluppo industriale. L'accordo prevede l'assegnazione di 153 mln/€ di fondi pubblici per lo sviluppo di tale area includendo parte dei lavori relativi alla progettazione e realizzazione del terminal Onshore dell'Hub portuale di Venezia. Nel luglio 2015 l'Unione Europea ha stanziato per il Porto di Venezia un cofinanziamento di 9,5 mln/€, finalizzati alla costruzione del primo prototipo di "Mama Vessel", l'innovativo sistema di trasferimento nautico che collegherà il porto Offshore ai terminal Onshore. Gli ulteriori 30,9mln/€ necessari per il completamento dell'opera saranno finanziati dalla società Panfido. La conclusione del "final design" è attesa per giugno 2017 mentre la costruzione del prototipo è prevista per luglio 2019. Il bando di gara (importo di 35 mln/€) per l'assegnazione dei lavori relativi al primo stralcio del nuovo terminal container Onshore denominato "Montesyndial", è stato lanciato nel dicembre 2015. Attualmente il progetto dell'Hub Portuale è stato sottoposto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed in attesa di approvazione da parte del CIPE.

L'avanzamento progettuale del sistema Hub Portuale ha interessato il progetto definitivo (novembre 2015) del nuovo "Terminal d'altura - Terminal Container Onshore Montesyndial" a Porto Marghera. Il progetto definitivo riguarda il primo

stralcio del nuovo terminal container Onshore, denominato “Montesyndial” che si estende su di una superficie di circa 12 ettari (che è solo una parte dei 90 ettari destinati al progetto del terminal Onshore) in corrispondenza delle aree dismesse della Montefibre di Porto Marghera. Il primo stralcio sarà realizzato con fondi MISE e APV.

E' inoltre attualmente in corso il “final design” e la realizzazione del prototipo del “sistema di trasferimento nautico” (denominato Mama Vessel).

Nell'ambito del **settore crocieristico** al fine di mantenere le condizioni di accessibilità nautica alla Stazione Marittima, è stata individuata una nuova via di navigazione alternativa a quella attraversante il bacino San Marco (a suo tempo interessata dai provvedimenti inseriti nel cd "decreto Clini-Passera"), per l'accesso delle navi da crociera alla stazione Marittima di Venezia. Autorità Portuale di Venezia ha sviluppato l'idea promossa dalla amministrazione comunale, basata sul collegamento del canale Malamocco-Marghera con il Vittorio Emanuele. Il tracciato che meglio bilancia le esigenze tecnico nautiche con la minimizzazione degli impatti ambientali è quello che prevede il collegamento dei due canali attraverso l'isola delle Tresse.

Riguardo i **nuovi collegamenti marittimi** effettuati del Porto di Venezia, dal 2015 è presente nuovo servizio di linea container operato da una joint venture di tre compagnie armatoriali (nella fattispecie CMA CGM, China Shipping e UASC) denominata Ocean Three (O3). Il servizio ha cadenza settimanale e collega lo scalo veneziano direttamente al Far East, con alcuni tra i principali porti cinesi e coreani. Per quanto riguarda il settore Ro-Ro è stato attivato un nuovo servizio ro-ro che collega Venezia alla Grecia (porto di Patrasso). Attualmente la frequenza è trisettimanale, ma è destinata a divenire giornaliera nel prossimo futuro. Questo nuovo collegamento potenzierà lo sviluppo delle autostrade del mare tra la Grecia, la Turchia e i Balcani ed il nord Italia e l'Europa centrale e settentrionale e creerà le condizioni per lo sviluppo del trasporto intermodale mare-rottaia: è previsto infatti l'inoltro della merce su semirimorchio via ferrovia verso il centro-nord Europa (Austria, Belgio, Olanda, Germania, ecc.).

Con riferimento all'**accessibilità nautica**, per quanto riguarda la conca di navigazione alla Bocca di Malamocco, l'Autorità Portuale rinnova l'impegno affinché vengano realizzate tutte le soluzioni infrastrutturali necessarie al pieno utilizzo della stessa, ovvero al transito della “nave di progetto” nelle diverse situazioni di carico e in tutte le condizioni meteomarine per le quali oggi è consentito l'accesso al Porto.

Nel Porto di Venezia esiste una zona franca, detta “**Punto Franco**” di Venezia, collocata tra i varchi portuali di Via del Commercio e di Via dell'Azoto a Marghera. Per via del crescente interesse di operatori Ro-Ro extra-comunitari interessati ad avvalersi delle prerogative della zona franca, la società Venice Ro-Port MoS che lo gestisce ha chiesto all'Autorità Portuale di attivarsi affinché sia creata un'analogha zona franca a controllo di tipo I anche all'interno del terminal. Nel corso del 2015 sono stati avviati incontri con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli finalizzati all'ampliamento della Zona Franca, che a breve sarà operativa a Fusina e consentirà al Terminal delle Autostrade del Mare di espandere i propri servizi in favore dell'autotrasporto internazionale sulle relazioni tra Italia e paesi extra-UE. E' attualmente in corso di valutazione la possibilità di attivare una zona franca ben più estesa e a macchia in funzione di attività di trasformazione industriale estero su estero agganciate ad attività di logistica industriale e distributiva.

Nell'ottica di sviluppare ulteriormente questo importante settore di traffico è stata avanzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la richiesta per garantire la disponibilità di un numero sufficiente di permessi di transito per motrici turche.

I nuovi **progetti infrastrutturali ferroviari** indicati nel POT prevedono la risoluzione delle criticità relative alle tratte a singolo binario (Raddoppio dell'innesto di Fusina, Raddoppio del tratto Via della Chimica-Via dell'Elettricità, Raddoppio di Via dell'Elettricità), alle interferenze tra binari utilizzati per la manovra tra i raccordati e Marghera Scalo con quelli della rete ferroviaria nazionale (Collegamento zona industriale sud-Marghera Scalo), ed al completamento dell'infrastruttura dedicata al terminal Autostrade del Mare (Terminal Ro-Ro di Fusina).

Per quanto concerne i progetti di "Raddoppio dell'innesto di Fusina" e il "Raddoppio Via della Chimica-Via dell'Elettricità" sono attualmente a livello di studio di fattibilità. Il progetto del "Raddoppio ferroviario di Via dell'Elettricità" e il "Collegamento zona industriale sud-Marghera Scalo", sono stati inseriti nel progetto complessivo di "Adeguamento funzionale, stradale e ferroviario e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Cruto al raccordo con innesto sulla A57" previsto dall'Accordo di Programma per la riconversione e la riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, sottoscritto in data 09/01/2015 tra Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia. Ad oggi hanno raggiunto il livello di progettazione definitiva con conseguente aggiornamento del quadro economico. Nel 2016 si prevede la conclusione della progettazione esecutiva e l'avvio dei lavori.

Il progetto del nuovo "Terminal Ro-Ro di Fusina" (operativo dal 2014 per i modi navali e stradali), che prevedeva la realizzazione di 4 binari interni al terminal, è stato completato ed il terminal ro-ro ha già avviato i primi servizi ferroviari.

In data 2 aprile 2015 è stato siglato un Accordo di Programma tra L'Autorità Portuale di Venezia e il Comune di Venezia relativo all' "Adeguamento della viabilità necessario per un efficiente accesso viabilistico e ferroviario al porto di Venezia che elimini i rischi derivanti dalle interferenze tra le varie tipologie di traffico portuale, industriale e urbano integrato".

Sulla base di tale accordo l'Autorità portuale di Venezia si impegna nel prossimo futuro allo spostamento del deposito locomotori attualmente situato in Parco Nuovo, in un'area prospiciente lo scalo ferroviario dell'isola portuale (Marghera Scalo). L'intervento sarà finanziato da fondi pubblici e da un possibile cofinanziamento EU.

Riguardo i **nuovi servizi di collegamento ferroviari**, a novembre 2015 è stato attivato un nuovo servizio di collegamento ferroviario dal terminal Autostrade del Mare di Fusina verso Francoforte che trasporta trailer provenienti dalla Grecia fino ai mercati dell'Europa Centrale (e viceversa) via Brennero. Il servizio ha attualmente cadenza settimanale ma si prevede possa raddoppiare già a breve l'attuale frequenza.

Inoltre APV è attualmente in contatto con altre due compagnie ferroviarie per l'attivazione di nuovi servizi: Rail Cargo Austria e Trenitalia. Con Rail Cargo Austria è in corso la definizione dei dettagli per lo sviluppo dei seguenti servizi:

- "Fresh fruit corridor", che prevede l'inoltro di frutta fresca, proveniente da Israele, Giordania e Palestina via mare, dai terminal TIV e VECOM, tramite modalità ferroviaria, fino a Rotterdam. Tale servizio sarà operato da Rail Cargo Austria con cadenza con una prova di tre corse per poi prendere cadenza settimanale;
- "Traffico diffuso" - dal 15 maggio 2016 Rail Cargo Austria ha dato la disponibilità alla gestione di traffici diffusi dal porto di Venezia in direzione Verona e comunque da inserire nella loro rete commerciale

- “Ro-Ro Belgio” - è in corso una trattativa per la gestione di nuovi traffici ro-ro che raggiungano il Belgio con la modalità ferroviaria, i traffici sarebbero settimanali e bilanciati nelle due direzioni partendo dal terminal di Fusina.

Con Trenitalia Cargo e Tecnoservice è in fase valutazione la fattibilità della gestione di servizi ferroviari per Monaco via Verona. Il servizio sarà svolto con carri pianali di tipo R - e quindi non specializzati per container - in modo da poter caricare indifferentemente container e prodotti siderurgici in colli da movimentare.

Gli interventi relativi alla **nuova accessibilità stradale** previsti dal POT prevedono la parziale risoluzione dei problemi della principale porta sud della terraferma veneziana. A tal proposito è stata progettata una nuova viabilità di collegamento tra la SR 11 e via dell'Elettricità. Il progetto, avviato nel corso del 2015 si colloca nell'ambito dell'Accordo di Programma “per la gestione dei fanghi di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell'area di Venezia – Malcontenta – Marghera”, ed è altresì previsto nell'Accordo di Programma tra il Ministero dello sviluppo economico (MISE), la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia, siglato in data 9 gennaio 2015, “Per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera”.

Per i mezzi pesanti provenienti dalla tangenziale e diretti all'Isola Portuale, è prevista la realizzazione di una seconda rampa di discesa parallela a quella di via del Commercio (fronte Fincantieri) che consentirà ai mezzi pesanti di poter entrare in porto senza dover attendere al passaggio a livello tra via del Commercio e via delle Macchine. Attualmente per questo progetto è stato predisposto uno studio di fattibilità.

L'Autorità Portuale di Venezia, in stretto coordinamento con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, sta svolgendo una serie di attività di analisi e sviluppo aventi come scopo ultimo la realizzazione di un'ideale forma di interoperabilità tra la National Maritime Single Window italiana (PMIS) e il **Port Community System di Venezia (LogIS)**: il primo modulo è in corso di completamento mentre per quanto riguarda il secondo modulo è stata completata a dicembre 2015 l'analisi strategica del sistema Logis e la definizione delle sue possibili evoluzioni nell'ambito del progetto Europeo Easyconnecting.

Relativamente agli **ausili al traffico marittimo**, la prima fase del progetto STIM (Sistema Telematico Integrato di Monitoraggio e Gestione Portuale) è in corso di completamento da parte dell'allora Magistrato alle Acque (oggi Provveditorato Interregionale), secondo le modalità concordate nell'apposito Accordo di Programma, siglato in data 8 luglio 2009, tra APV e l'ex MAV.

I **progetti per l'ambiente** sostenuti da APV nel corso del 2015 hanno riguardato:

- l'Accordo per Venezia “Venice Blue Flag” relativo al rinnovo del Protocollo d'Intesa 29 marzo 2012 per il controllo sui carburanti, la gestione delle acque meteoriche e la riqualificazione impiantistica termomeccanica;
- il rinnovo del Protocollo d'Intesa 29 marzo 2012 per il controllo sui carburanti che prevede l'effettuazione di analisi chimiche per la determinazione del contenuto di zolfo, su campioni di combustibile per uso marittimo, tese alla verifica del rispetto delle prescrizioni normative in materia di prevenzione e limitazione dell'inquinamento atmosferico.
- le attività per individuare ed implementare le migliori modalità di gestione delle acque meteoriche, sia per quanto concerne il Porto Passeggeri (nel corso del 2015 è stata ultimata la progettazione esecutiva, per la successiva realizzazione nel corso del 2016, di uno stralcio del Master Plan di adeguamento del molo di

- Levante che prevede tra l'altro la realizzazione di due vasche di trattamento in continuo delle acque meteoriche), sia per quanto riguarda il Porto Commerciale (prosegue lo studio sull'andamento quali/quantitativo delle acque di dilavamento dei piazzali del Porto Commerciale di Venezia);
- i progetti di riqualificazione impiantistica con particolare riferimento a quelli che riguardano gli impianti di produzione e distribuzione del calore a servizio degli edifici appartenenti al compendio immobiliare gestito dall'Autorità Portuale (i lavori sono attualmente in corso).

All'interno del Porto di Venezia è attualmente in corso il progetto di "**chimica verde**" Green Refinery.

Con il progetto di Green Refinery, la divisione R&M di ENI ha modificato in l'assetto impiantistico della raffineria. Il risultato di tali modifiche, è la produzione di bio diesel e GPL e benzine. La produzione a regime dell'impianto è stata attivata nel luglio 2014. Poiché la domanda sia mondiale che UE di biocarburanti è in costante crescita, il gruppo ENI è in programma la seconda fase del progetto della Raffineria Verde che prevede di realizzare un impianto per la produzione di idrogeno da far reagire direttamente con l'olio vegetale, aumentare la capacità produttiva dell'impianto fino a 380.000 t/a di green diesel, produrre fino a 47.500 ton/a di green fuel jet e costruire una sezione dedicata alla raffinazione dei feedstock vegetali greggi.

Nell'ambito del progetto europeo Poseidon MED I è stato condotto lo studio della domanda di **Gas Naturale Liquefatto (LNG)** ad uso carburante navale, per l'autotrazione e per consumo "small scale". I risultati di questo studio sugli scenari di mercato, individuano volumi molto interessanti a riguardo, che posizionano il Porto di Venezia come hub logistico per l'impiego di LNG come buncheraggio.

Lo sviluppo del sistema LNG vede due progetti di iniziativa privata:

- la realizzazione, da parte di ENI, di una stazione di rifornimento in prossimità del Canale Industriale Sud che servirà sia la traffico stradale che quello marittimo, cofinanziata nell'ambito del Progetto Europeo GAINN4CORE approvato al bando CEF 2014;
- la realizzazione da parte della società San Marco Petroli S.p.A di un deposito costiero con capacità di circa 12.000 mc. Per la prima fase di progettazione del deposito di San Marco Petroli è stata presentata richiesta di co-finanziamento nell'ambito del progetto europeo POSEIDON-GAINN presentato al bando CEF 2015. Detta realizzazione sarà preceduta, sempre a cura della San Marco Petroli S.p.A, dall'installazione di quattro stazioni di servizio GNL per autotrazione da collocarsi nella rete stradale del triveneto. Tali stazioni, inizialmente approvvigionate da altri depositi, consentiranno le attività di premarketing necessarie all'avviamento del deposito veneziano.

Per quanto riguarda l'**ambito demaniale**, come previsto dall'Accordo di programma Moranzani, l'Autorità Portuale ha avviato l'acquisizione delle aree interessate dall'intervento viabilistico WBS-VM, intervenendo rispettivamente con la procedura d'esproprio per l'acquisizione delle aree private e con le consegne per le aree di proprietà pubblica. I lavori di infrastrutturazione sono in avanzata fase di esecuzione. Verrà dato corso con la Capitaneria di Porto di Venezia e l'Agenzia del Demanio alle procedure di delimitazione per il trasferimento al pubblico demanio marittimo portuale di alcuni sedimi stradali e ferroviari attualmente patrimonio dell'Autorità Portuale di Venezia pervenuto in proprietà per acquisti effettuati a partire dal 2001.

Sul **piano delle società partecipate**, con Decreto n. 1776 del 31 marzo 2015 è stato adottato il "Piano operativo di razionalizzazione delle società e delle partecipazioni societarie direttamente o indirettamente possedute" per l'anno 2015.

Nell'ambito delle **iniziative promozionali** si prevede di realizzare strumenti promozionali e di comunicazione nuovi e specifici per far conoscere ai clienti attuali e potenziali del porto 5 nuovi asset su cui il porto di Venezia può contare dal 2015. Si tratta di: la riattivazione della Zona Franca del Porto di Venezia e la sua concessione ad un operatore privato, due nuovi collegamenti marittimi con il Far East operato dalla Ocean 3 Alliance e con la Grecia operato dal Gruppo Grimaldi, nuovi collegamenti ferroviari con il Centro Europa offerti da operatori tedeschi che intendono fare di Venezia il proprio hub, servizi fluviali da Venezia a Mantova offerti da un operatore privato dopo lo start up pubblico avviato dall'Autorità Portuale, una domanda crescente di strutture e servizi per sviluppare la logistica della chimica.

Riguardo alle **iniziative di comunicazione**, avvalendosi di strumenti digitali e online, partendo dalla valorizzazione del sito web del porto quale spazio in cui far confluire nuovi contenuti e ancorare strumenti informativi digitali, si è proceduto all'attivazione di ulteriori tipologie di strumenti quali: video multimediali, applicazioni multimediali per filiera, newsletter digitale dell'ente e utilizzo dei social.

Nel POT, oltre alle suddette integrazioni è stato dedicato un capitolo agli "**strumenti di finanziamento**" avviati nel corso del 2015, e in particolare all'Accordo di Programma tra il Ministero dello sviluppo economico (MISE), la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia "Per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera".

Tale Accordo di programma prevede vengano rese disponibili risorse complessive per quasi 153 milioni di euro, dei quali circa 103 a carico del MISE. APV nel corso del primo semestre del 2015, su richiesta del MISE, è stata impegnata nella redazione dei progetti preliminari relativi agli interventi di propria competenza, al fine di fornire al Ministero la documentazione necessaria per lo svolgimento dell'attività istruttoria. Semestralmente verranno poi effettuati il monitoraggio e la verifica dell'Accordo al fine di proporre, se necessario, eventuali aggiornamenti da sottoporre al Comitato di coordinamento.

Nel triennio 2015-2017 verrà posta in essere ogni misura necessaria per la programmazione, la progettazione e l'attuazione delle azioni concordate, secondo le modalità previste nell'Accordo, al fine di attivare ed utilizzare a pieno ed in tempi rapidi tutte le risorse finanziarie individuate per la realizzazione delle diverse attività e tipologie di intervento.

Inoltre, l'Ente, in un'ottica di miglioramento dell'efficienza del Porto, ha avviato una serie di iniziative con i vari soggetti (privati e istituzionali) tra le quali si riportano:

- un tavolo tecnico con tutti gli operatori del settore Agribulk (terminalisti, spedizionieri, agenti, traders, utilizzatori finali) per verificare i punti di forza e/o debolezza del settore delle rinfuse agroalimentari a Venezia e per giungere quindi ad individuare le misure che possano portare ad uno sviluppo del settore. Nel corso dei lavori si sono quindi evidenziate le principali criticità e si sono stabilite delle attività da intraprendere per risolvere o mitigare le stesse: per quanto riguarda i problemi di "calo peso" e "rese" si sono raccolti ciclicamente dati che hanno dimostrato un miglioramento delle performance, per quanto riguarda invece le problematiche legate ai problemi derivanti dalla presenza di un eccessivo numero di volatili si è provveduto a mettere in atto una serie di azioni di monitoraggio/controllo (tra cui cattura di esemplari ed analisi sanitarie sugli stessi) in stretta collaborazione con ULSS12 e Comune di Venezia;

- ha affrontato i problemi legati all'accessibilità portuale, in particolare per prevenire e risolvere le code di camion che si formano al nuovo varco di ingresso di Via dell'Azoto: si sono tenuti frequenti incontri con autotrasportatori e terminal sono state individuate soluzioni operative per la gestione degli accessi e sono anche state ridefinite le piste di accesso al varco;
- si è seguita anche l'accessibilità stradale al di fuori delle zone di competenza, in particolare per assicurare il transito dei colli eccezionali su strade di competenza del Comune di Venezia interessate da modifiche e lavori. In particolare, su proposta dell'Ente, il Comune di Venezia ha condiviso la necessità di consentire il transito dei colli eccezionali dal porto e per il porto ed ha acconsentito alla realizzazione di lavori di adeguamento lungo l'asse Viale Ancona-Via Torino-Via Righi per ovviare alle limitazioni di transitabilità derivanti dalle opere realizzate per il passaggio del tram, che rischiavano di limitare la sagoma dei mezzi eccezionali transitanti;
- è proseguito nel corso dell'anno il lavoro per creare le condizioni necessarie all'avvio di traffico Ro-Ro di provenienza extra-UE. Sono state avanzate numerose richieste presso il Governo per sciogliere i nodi concernenti le autorizzazioni di transito, e si sono seguiti i lavori della commissione mista Turco-Italiana sul Trasporto Stradale, che ha portato all'introduzione del concetto delle autorizzazioni stradali bonus in cambio della carica di mezzi stradali su treno. Inoltre, l'Ente ha anche avviato l'iter per il riconoscimento dello status di zona franca a controllo di tipo I ad un'area all'interno del Terminal delle Autostrade del Mare di Fusina;
- è proseguita la collaborazione con le altre Istituzioni operanti nel porto sia per affrontare alcuni problemi evidenziati da agenti marittimi e spedizionieri sia le richieste di informazione riguardo il peso di colli eccezionali partiti da Venezia e transitanti per Suez;
- non ultimo si è anche avviato un percorso, ancora una volta insieme agli operatori portuali interessati (Capitaneria, terminal, agenti, spedizionieri), per inquadrare modalità e conseguenze operative legate alla nuova normativa relativa alla pesatura dei contenitori, "Verified gross mass packed container", Risoluzione MSC. 380(94) del 21/11/2014, che entrerà in vigore nei prossimi mesi.

2.3 Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri.

Nel 2015 i traffici totali del porto di Venezia hanno registrato una crescita del 15,3%, attestandosi a circa 25,1 milioni di tonnellate di merci movimentate. Tutti i settori hanno fatto registrare degli incrementi, in particolare il settore petrolifero +40,2% ma anche quello commerciale +8,5% e quello industriale +2,7%.

La composizione complessiva dei traffici per settore subisce quindi alcune variazioni, il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri in maniera ancora netta ma il settore petrolifero ha incrementato significativamente il suo peso sul totale. Nel 2015, la composizione dei traffici risulta: 53,2% commerciale (56,6% nel 2014), 16,5% (18,5% nel 2014) industriale, 30,3% petrolifero (24,9% nel 2014).

Il settore delle rinfuse liquide, ha complessivamente registrato una crescita pari a +30,0%, con un aumento di circa 2,1 milioni di tonnellate, imputabili soprattutto

all'incremento dei traffici di prodotti raffinati (+2.150.000 tonnellate circa), in controtendenza i traffici di altre rinfuse liquide (-90.000 tonnellate circa).

Il settore delle rinfuse solide, che comprende i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (questi ultimi due compresi nella categoria "altre rinfuse solide"), ha visto aumentare i propri volumi di traffico rispetto al 2014, con una crescita di circa 330.000 tonnellate, pari al 4,7%. L'analisi dei traffici dei diversi settori merceologici evidenzia forti differenze nell'andamento degli stessi. Il comparto del carbone registra un +15,0%, con circa 2.900.000 tonnellate movimentate, anche le altre rinfuse solide (+26,9%) registrano un'importante crescita delle movimentazioni. In calo invece gli andamenti dei traffici nei settori dei cereali (-20,1%) dei mangimi/semi oleosi (-5,9%) e dei minerali (-6,1%).

Il settore delle merci varie in colli è in crescita rispetto al 2014 (+11,8% pari a circa 950.000 tonnellate). Questo risultato è stato determinato dall'aumento del traffico delle altre merci varie (tra cui i prodotti siderurgici) e dei contenitori che hanno fatto registrare un incremento rispettivamente del 26,9% e del 14,2% rispetto al 2014. In TEU, i traffici sono passati da 456.000 TEU del 2014, a 560.000 TEU del 2015 con un incremento pari a 22,8 punti percentuali.

Il settore passeggeri, nel 2015, ha fatto registrare una contrazione del 9,8%. I crocieristi hanno avuto un calo dell'8,5% (150.000 unità), la componente "navi veloci" un calo del 6,1% (-6.000 unità), mentre per i "traghetti" si registra una flessione del 33,6% (-35.000 unità).

I **traffici ferroviari** del porto di Venezia nel 2015 hanno fatto segnare una crescita del 5,9% in termini di carri e del 7,3% in termini di tonnellaggio trasportato attestandosi rispettivamente a 35,4 mila carri movimentati e 1,79 milioni di tonnellate trasportate.

Per quanto riguarda la composizione complessiva dei traffici per settore in termini di tonnellate il comparto siderurgico, principale utilizzatore del trasporto ferroviario, rappresentava quasi il 60% dei traffici del 2014 vale oggi il 57%. Particolarmente significativa la crescita del comparto energetico che ha visto raddoppiare i propri volumi contribuendo in modo decisivo all'aumento del volume di traffico di questa modalità. (Figura 1).

Figura1: volumi in tonnellate per settore merceologico

Prodotti	2014	2015	Δ%
Prodotti siderurgici	962.783	1.018.950	+6%
Prodotti agroalimentari	323.339	247.411	-23%
Prodotti chimici	152.786	156.933	+3%
Prodotti energetici	132.228	270.978	+105%
Container	59.568	81.389	+37%
Merce varia	34.526	11.705	-66%
Totale	1.665.230	1.787.366	+7%

Ovviamente anche i volumi per origine e destinazione sono stati influenzati dalle dinamiche dei settori merceologici, infatti come si può notare dalla Figura 2 le variazioni più importanti riguardano le origini/destinazioni con una maggior incidenza di dei due principali comparti sul totale.

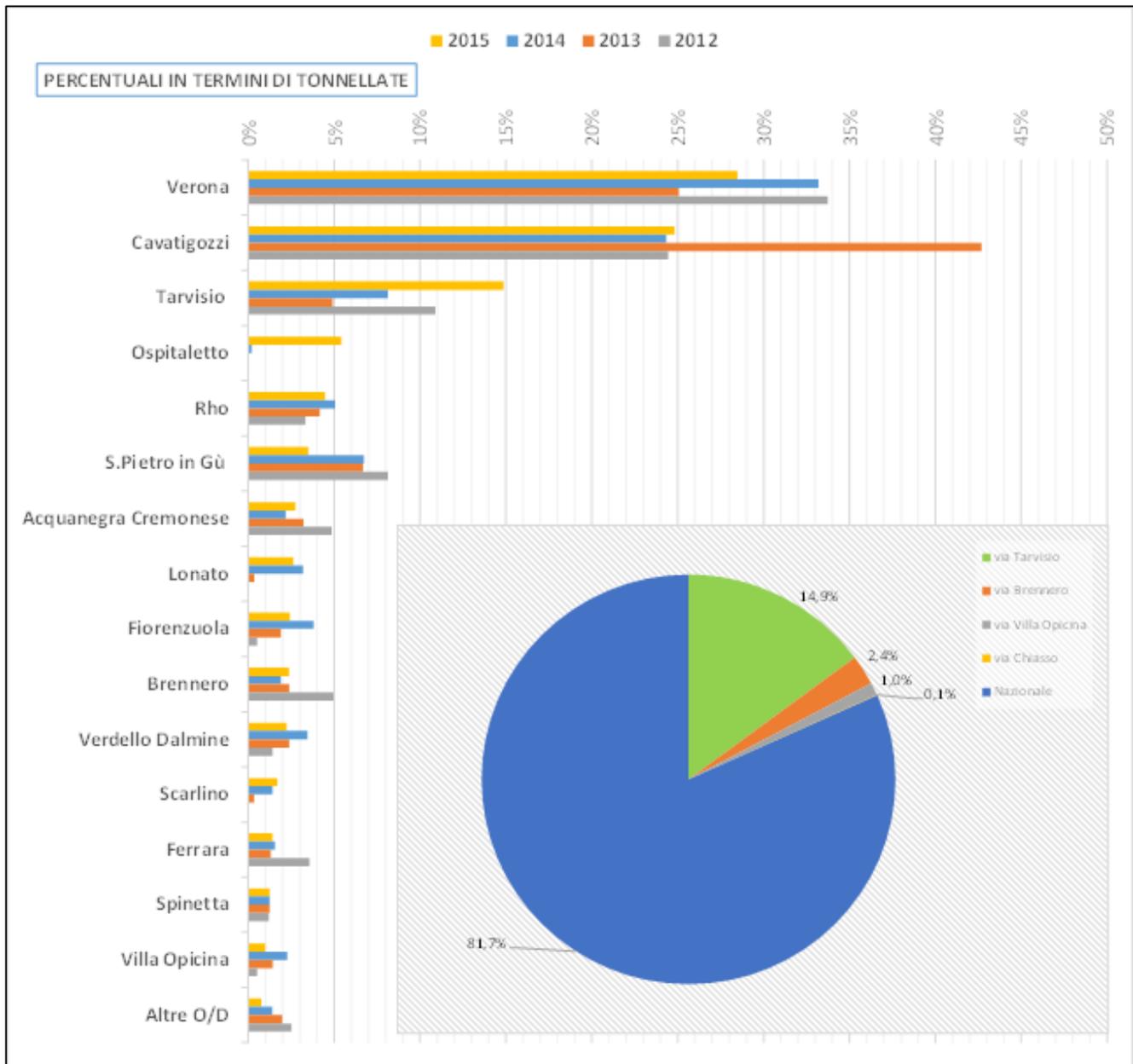
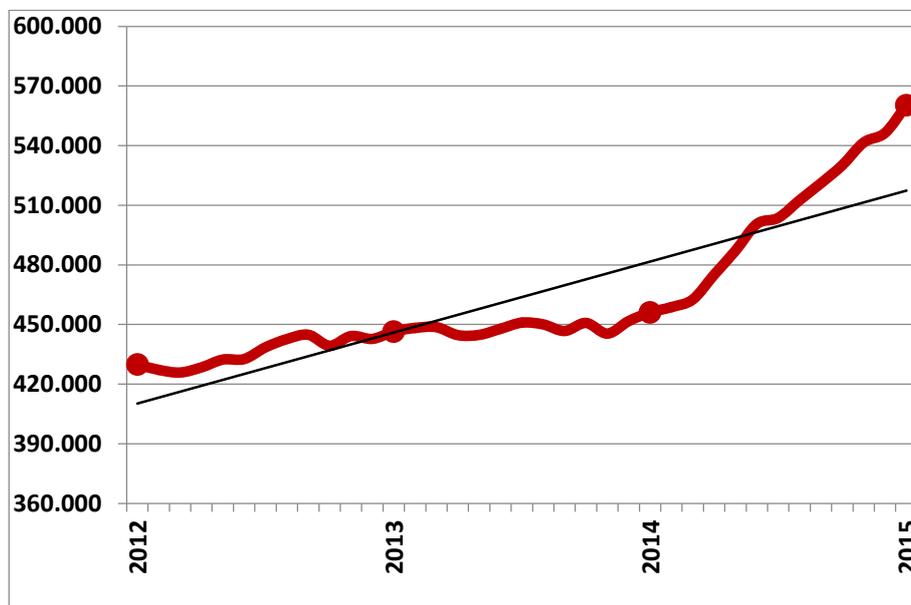


Figura 2: volumi di traffico in tonnellate per origine/destinazione

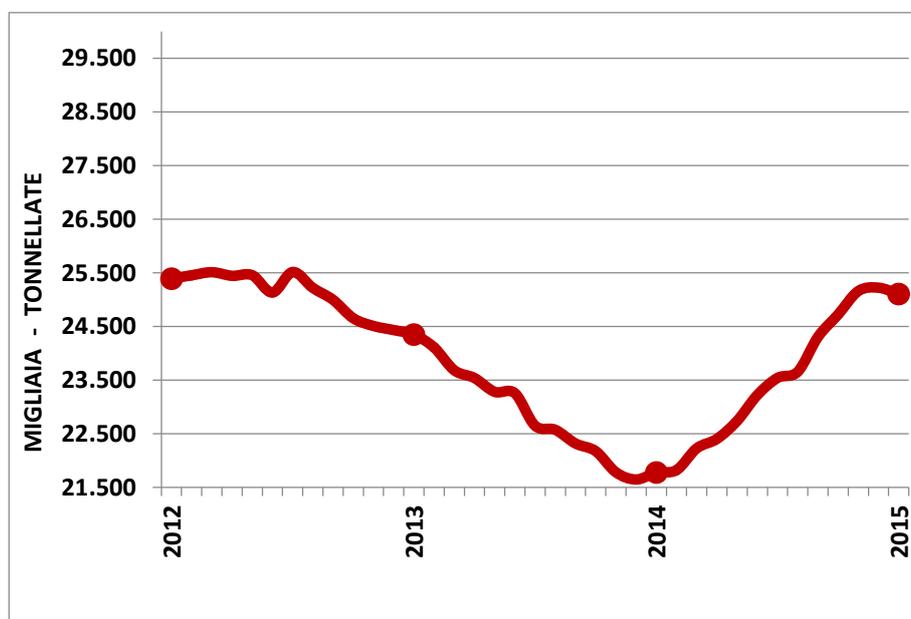
		Totale	Sbarchi	Imbarchi		
A	Rinfuse liquide	di cui	8.953.918	8.118.560	835.358	
a1		petrolio grezzo	15.792	-	15.792	
a2		prodotti raffinati	7.385.296	6.975.270	410.026	
a3		gas	-	-	-	
a4		altre rinfuse liquide	1.552.830	1.143.921	409.540	
B	rinfuse solide	di cui	7.332.689	7.193.392	139.297	
b1		cereali	682.038	633.418	48.620	
b2		mangimi	1.270.754	1.249.462	21.292	
b3		carbone	2.876.849	2.864.849	12.000	
b4		minerali	357.885	311.037	46.848	
b5		fertilizzanti	7.376	7.376	-	
b6		altre rinfuse solide	2.137.787	2.127.250	10.537	
C=A+B	Totale merci alla rinfusa		16.286.607	15.311.952	974.655	
D	Merci varie in colli	di cui	8.817.611	4.414.126	4.403.485	
d1		contenitori	5.211.765	1.850.023	3.361.742	
d2		ro-ro	806.912	361.662	445.250	
d3		altro	2.798.934	2.202.441	596.493	
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate		25.104.217	19.726.077	5.378.140	
F	N° navi		3.402			
G	N° passeggeri		1.755.355	-	-	
g1		di linea	154.313			
g2		crocieristi	1.601.042			
H	N° contenitori T.E.U. movimentati		di cui	560.301	301.014	259.287
h1		pieni	356.747	108.242	248.505	
h2		vuoti	203.554	192.772	10.782	
L	N° contenitori movimentati		di cui	353.824	190.091	163.733
l1		pieni	233.778	77.358	156.420	
l2		vuoti	120.046	112.733	7.313	

Al fine di dare una visione complessiva e allo stesso tempo rappresentativa dei trend di traffico si riportano di seguito, per alcune tipologie merceologiche, gli andamenti in un arco temporale di 4 anni.

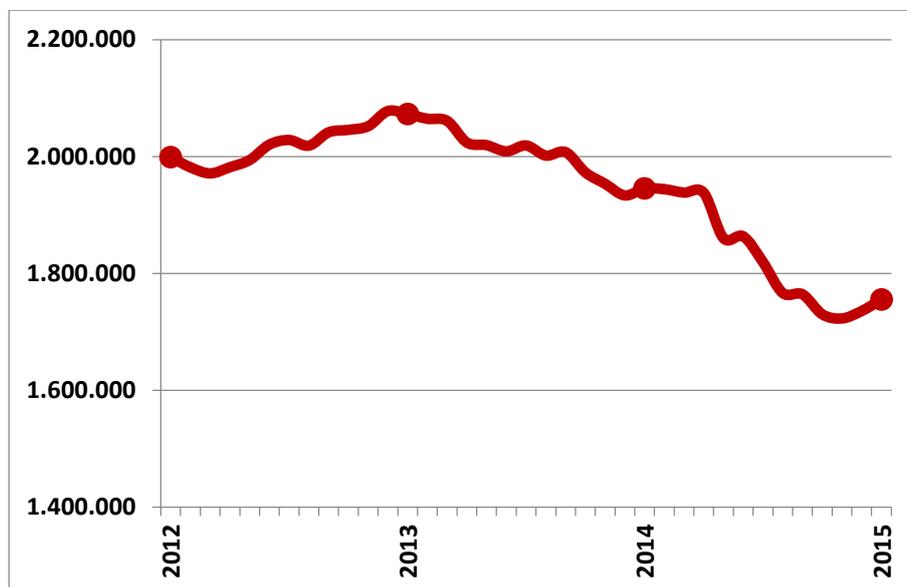
Traffico container (t.E.U.).



Traffico tonnellate merci.



Traffico passeggeri.



2.4 Attività promozionale

A partire dagli obiettivi promozionali definiti nel Piano Operativo Triennale 2013-2015 e dalle due successive revisioni, nel 2015 sono state realizzate numerose iniziative di promozione, comunicazione e relazione di rete anche innovative per diffondere presso una gamma sempre più vasta di stakeholder i vari progress del porto, sia sotto il profilo infrastrutturale, sia sotto il profilo operativo e sia sotto il profilo sociale (safety, green policy, social performances), e ciò a fronte di un impegno complessivo pari a soli 181.891,33 Euro; ciò ha imposto quindi la ricerca di sponsor, la scelta dei format che garantissero non solo efficacia, ma anche la massima efficienza, nonché è stato possibile grazie alla capitalizzazione di una serie di relazioni instaurate negli anni con influencer e partner istituzionali e non.

Di seguito un riepilogo delle azioni più rilevanti suddivise per filoni di attività a loro volta articolate per target/obiettivi.

a) Attività di supporto al business

Tenendo conto anche del riscontro positivo ricevuto dagli operatori circa l'orientamento per filiera delle attività promozionali attuato negli ultimi anni, si è intensificata questa policy specie nei comparti ove Venezia vanta particolari asset competitivi

Break Bulk/Project Cargo

è la filiera rispetto alla quale le azioni promozionali sono state più intense anche a fronte di successivi spunti positivi da parte di più operatori che hanno registrato numerosi successi consolidando la relazione con clienti sia del Nordest e sia esteri; le attività promozionali a supporto condotte si possono classificare in 4 filoni:

- Rafforzamento della relazione con testate di settore sia nazionali che estere (es. Heavy lift, Sollevare, ITJ, Break Bulk Magazine) per promuovere su scala internazionale gli asset competitivi del porto
- Presenza più incisiva e mirata a eventi di settore sia nazionali (GIS Piacenza, ove Venezia è stata premiata con “ITALA-Italian Terminal and Logistic Award”) che esteri (fiera Break Bulk Europe ad Anversa) preparati anche con il coinvolgimento degli operatori
- Story telling dei case history più sensazionali diffusi attraverso ogni genere di strumento (cs, video, news, ecc.) e canale di comunicazione (web, social media, stampa, ecc)
- Workshop tematici volti a coinvolgere solo stakeholder mirati per raggiungere precisi obiettivi; tra questi si cita il caso del seminario del 12 novembre (Workshop “La logistica dei Project cargo e dei Carichi Eccezionali: Opportunità e criticità”) organizzato in collaborazione con l’Associazione degli Spedizionieri che ha portato a 3 risultati: 1) l’attivazione di una relazione con AITE (Associazione Italiana dei Trasportatori Eccezionali) che si è resa disponibile a supportare azioni di lobby del porto di Venezia verso le istituzioni competenti per l’attivazione di uno Sportello Unico che semplifichi gli iter burocratici che impattano su questo tipo di trasporti; 2) l’offerta di un servizio di tipo “formativo” agli operatori del settore /clienti del porto in quanto al seminario erano stati coinvolti giuristi e assicuratori che trattavano temi di particolare complessità per il comparto; 3) sensibilizzazione delle istituzioni locali circa l’importanza del comparto.

Logistica della chimica

Al fine di valorizzare il patrimonio di know how/expertise nel comparto della chimica, da un lato, e quello infrastrutturale, dall’altro, e partire da un’analisi della domanda di logistica dei prodotti chimici condotta dalla Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo in collaborazione con Federchimica, si sono promossi incontri mirati su questa filiera sia sotto forma di indagine interna alla comunità portuale, per rilevare l’interesse e gli asset attuali dell’offerta, e sia sotto forma di incontri con industriali per registrare esigenze specifiche.

Energie alternative/LNG

Il comparto dell’LNG sta registrando un interessante sviluppo a livello internazionale e per coglierne le opportunità, oltre che i vantaggi ambientali, l’Autorità Portuale ha posto in essere una serie di progetti (che superano complessivamente il valore di 80 Ml di euro) con l’obiettivo di fare del Porto di Venezia l’hub logistico per questo combustibile nell’Alto Adriatico, con prospettive di crescita e di sviluppo molto interessanti. Sotto il profilo promozionale si è contribuito alla promozione e comunicazione presso target nazionali ed esteri di tali progetti creando occasioni di incontro con stakeholder di rilievo internazionale sia nell’ambito di eventi europei (tra cui i diversi incontri organizzati nell’ambito del progetto Poseidon Med) e sia nel caso di occasioni di confronto e formazione di target italiani (es. “La Sostenibilità della Supply-Chain come fattore di rilancio della filiera chimica”, Milano, 1° luglio; Workshop “GNL e nuove opportunità per il trasporto su strada”, 21 luglio, Focus “Prospettive della logistica della chimica a Venezia”, Venezia, 12 novembre; Convegno “Il Gas Naturale Liquido: prospettive per gli interporti”, Verona, 4 dicembre).

Ro – Ro/Intermodalità

Tenuto conto che da giugno 2014 il porto di Venezia può contare sullo scalo più moderno in Italia dedicato al traffico traghetti e che su questa infrastruttura si è investito molto sia sotto il profilo finanziario e sia sotto il profilo della riqualificazione ambientale, il comparto dei ro ro è stato oggetto di una serie di azioni promozionali particolarmente incisive; in particolare, tra queste vale la pena citare: il fatto che proprio l’Autorità Portuale di Venezia ha organizzato, in collaborazione con il Coordinatore Europeo delle Autostrade del Mare, una delle 3 MOS Conference a livello internazionale che si sono svolte nel 2015; l’occasione è stata fondamentale per mettere a sistema tutti i progetti in corso sviluppati dal porto di Venezia sul tema e coinvolgere circa 200 stakeholder privati e pubblici; altra azione promozionale degna di nota il lancio a giugno 2015, presso la Fiera Transport Logistic di Monaco, di un nuovo servizio Ro Ro Patrasso-Venezia in collaborazione con l’armatore Grimaldi e a novembre il lancio del servizio tutto intermodale Patrasso-Venezia-Francoforte che può contare su un treno dedicato; tali ultimi due servizi sono stati promossi ovviamente presso il mercato tedesco grazie alla collaborazione oramai consolidata con la camera di Commercio di Monaco, oltre che in entrambi i casi si sono realizzati dei video ad hoc per una promozione anche attraverso web e social media.

A ciò si aggiungano le azioni di scouting verso nuovi mercati, come nel caso del mercato Albanese, rispetto al quale si sono organizzati sia un incontro a Venezia con il Primo Ministro e sia una missione ad hoc a Tirana, volti ad illustrare le opportunità di sviluppo di una nuova linea ro ro con il porto di Durazzo; grazie alla relazione con l’Ambasciata italiana e l’ICE/ITA a Tirana sono stati organizzati anche incontri btob con operatori albanesi (es. Ass. autotrasportatori albanesi) per raccogliere elementi concreti volti a costruire un business plan che ora è al vaglio delle autorità albanesi.

Agribusiness

Rispetto a questa filiera le attività di supporto sono state più focalizzate sugli strumenti di comunicazione, realizzando la quarta app multimediale poi pubblicata nell’edicola digitale del porto di Venezia; lo strumento è di taglio tecnico e a disposizione degli operatori per i loro incontri di business; analogamente si è dato risalto agli investimenti effettuati da alcuni operatori insediati in area portuale.

Container

Nel settore container particolare attenzione è stata riservata alla promozione della linea diretta Venezia-Far East che è stata presentata con il coinvolgimento diretto dei vettori marittimi nei due eventi più importanti a livello istituzionale e mediatico realizzati nell’arco dell’anno:

- una conferenza sul “porto di oggi”, occasione per presentare le eccellenze del porto merci di Marghera, come leitmotiv dell’inaugurazione dell’anno portuale; alla conferenza hanno partecipato circa 400 persone tra imprese, operatori logistici e istituzioni;
- una conferenza su “Venezia terminale occidentale della nuova via marittima della seta” cui hanno partecipato anche alte cariche di Governo di Italia e Cina e il porto di Ningbo, già toccato dal servizio marittimo della Ocean 3 e con il quale si è stipulato un accordo di cooperazione per rafforzare la relazione con il mercato cinese; a tale appuntamento sono stati invitati alcuni caricatori che hanno poi approfondito con btob le caratteristiche del servizio.

Data l'importanza della linea per il porto di Venezia, è stato realizzato un video ad hoc per dare comunicazione della stessa anche attraverso web e piattaforme social/multimediali, nonché è stato presentato alla fiera Transport Logistics di Monaco nell'ambito di uno stand condiviso con il porto NAPA.

b) Attività volte al dialogo con il territorio

Il dialogo con il territorio rappresenta sempre più un'attività strategica e imprescindibile alla luce della rilevanza dell'integrazione porto-città per poter sviluppare ulteriormente le attività portuali attraverso un piano condiviso e conosciuto dalla collettività locale.

A tal fine, rispetto alle tradizionali attività di porto aperto rivolte a scuole, associazioni del territorio e municipalità, si è intervenuti con: a) nuovi strumenti e nuove tecniche di comunicazione che colpissero in modo più incisivo e mirato ciascun target della categoria "territorio/città"; b) l'apertura di un filone artistico-culturale di valorizzazione degli spazi del waterfront del centro storico con l'obiettivo di farlo "vivere" da parte dei cittadini; c) l'avvio di iniziative volte al cittadino comune cui raccontare il porto e le sue eccellenze con un linguaggio divulgativo.

Riepilogando, le principali azioni condotte sono:

- 1- rafforzamento della relazione con gli Istituti scolastici allargando il ventaglio dei target ai più piccoli (scuole elementari) rispetto ai quali è stato ideato e realizzato un percorso didattico ad hoc coinvolgendo educatrici per l'infanzia, attivando laboratori ludo-didattici e creando materiali informativi specifici con predilezione per la ricostruzione storica delle evoluzioni del porto per far riscoprire le origini portuali di Venezia; nel complesso si sono totalizzati: 6 laboratori indoor; 3 tour guidati al porto; 20 ore di didattica di cui 10 in aula e 10 "sul campo" e coinvolti 140 bambini; riguardo agli studenti delle scuole superiori, grazie alla collaborazione avviata con la Fondazione Gianni Pellicani, è stato realizzato un fascicolo storico-didattico sul porto affiancato da un'uscita didattica inserita tra l'altro all'interno del progetto "Itinerari Educativi" del Comune di Venezia: si è trattato di un tour guidato alle infrastrutture portuali di Marghera e di Marittima, grazie al quale gli studenti hanno avuto la possibilità di integrare con immagini "reali" quanto spiegato nel fascicolo, e quindi meglio comprendere il percorso storico compiuto dal porto all'interno del territorio; a ciò si aggiungano le collaborazioni con le Università per lezioni e incontri su temi più specifici con il coinvolgimento di esperti;
- 2- realizzazione e diffusione di un "brand" specifico di porto aperto che identificasse e promuovesse la policy del dialogo del porto con i più giovani; a tal fine sono stati coinvolte disegnatrici per l'infanzia e i piccoli stessi che hanno proposto delle frasi sul porto usate come copy; il nuovo marchio e il suo visual sono stati presentati anche all'ESPO Award sull'integrazione porto-città;
- 3- inserimento del waterfront del Centro Storico nel circuito culturale internazionale di Venezia, attraverso la collaborazione con La Biennale - a ulteriore riqualificazione del waterfront portuale del centro storico, che nell'arco degli ultimi 15 anni ha cambiato volto grazie a interventi condotti da APV per 20 milioni di euro, si è accettata la proposta di dedicare una parte della stazione passeggeri di San Basilio a ARTERMINAL, ossia uno spazio dedicato all'arte e alla cultura, inaugurandolo con la mostra "The Bridges of Graffiti", che non avrebbe potuto trovare a Venezia una struttura/spazio migliori; l'obiettivo era ricordare come la

dimensione internazionale, quella più propria a Venezia, è ancora oggi alimentata anche attraverso lo scambio e l'incontro tra diverse culture che è il grande contributo del porto alla Città; come ieri il rapporto tra la Serenissima e l'Oriente ha portato a Venezia l'arte Bizantina, ad esempio, anche oggi l'apertura del waterfront veneziano all'arte e alla cultura può dar voce a realtà espressive differenti, tutte quelle che possiamo conoscere e raggiungere attraverso i viaggi e gli scambi commerciali.

4- realizzazione di iniziative aperte al cittadino comune per comunicare un porto “friendly” e accompagnare per mano i visitatori all'interno dei terminal del porto sia commerciali che industriali con il coinvolgimento degli operatori, delle varie Istituzioni che operano in porto e dei servizi tecnico-nautici; per tutti si cita l'iniziativa PORTO DI VENEZIA: OPEN FACTORY, che ha impegnato la comunità portuale nella guida di 50 visitatori alla scoperta della “fabbrica portuale”.

5- realizzazione di iniziative di rafforzamento della “identità portuale”, laddove i soli 16.500 addetti al porto costituiscono già di per sé un target su cui puntare per la costruzione di un'immagine positiva del porto; la comunità portuale infatti è stata protagonista di un Trofeo sportivo, nell'ambito della Venice Marathon, che oltre a contribuire al team building portuale, ha consentito anche di sensibilizzare i partecipanti rispetto ad alcune situazioni di difficoltà di Porto Marghera, per cui i corridori hanno agito da Fund Raiser per azioni umanitarie verso il territorio nel quale il porto è inserito.

6- realizzazione di iniziative specifiche su tematiche di rilievo per la collettività territoriale come la sicurezza del lavoro (per cui si cita tra tutti il Safety Day realizzato in collaborazione con operatori e industriali) e la tutela ambientale (numerose iniziative di promozione delle azioni in campo ambientale sia su scala locale/nazionale, come nel caso del seminario “Go for Green” organizzato in collaborazione con il terminal Vecon, sia su scala internazionale, come nel caso della partecipazione di Venezia alla Green Port Convention di Copenhagen).

Riguardo ai principali progetti di sviluppo, l'uno nel settore merci, Venice Off Shore On Shore Port System, e l'altro, nel settore passeggeri, progetto di un nuovo percorso per raggiungere lo scalo passeggeri di Venezia collocato a Marittima, si sono organizzati numerosi incontri sia con esperti, sia con testate nazionali ed estere e sia con Istituzioni e Associazioni di categoria per illustrarne le valenze.

c) Attività di comunicazione innovative

L'evoluzione sempre più vorticoso del mondo della comunicazione e l'incidenza sempre maggiore della stessa rispetto al raggiungimento degli obiettivi di marketing istituzionale e hanno imposto un impegno particolarmente ingente nel corso del 2015 per mettere in campo nuove tecniche, nuovi strumenti e nuovi canali.

In particolare largo spazio è stato dato alla comunicazione multimediale integrata che creasse ridondanza e rimandi da uno strumento all'altro per l'approfondimento delle informazioni: il portale infatti, arricchito di nuove sezioni e sempre aggiornato, ha potuto contare su una nuova Newsletter digitale volta ad informare costantemente un mailing selezionato sui progress del porto, ancorata ai suoi contenuti, e ad un nuovo profilo twitter del porto, che rimanda ad approfondimenti sul web.



Per costruire i nuovi strumenti e aprire il canale social è stata condotta un'analisi di benchmarking per valutare l'approccio comunicativo da adottare segnalandone i costi e i benefici.

Tra gli strumenti poi si sono prediletti i video multimediali (es. sulle Autostrade del Mare da Venezia; sul servizio Venezia-Far East, sulle eccellenze del porto oggi, sul servizio intermodale Patrasso-Venezia-Francoforte) e le App per filiera pubblicate sull'edicola digitale del porto di Venezia, laddove le 3 già presenti sono state integrate con i progress del porto e ne è stata realizzata una quarta dedicata all'agribulk nelle due versioni italiano e inglese.

Un lavoro specifico è stato poi condotto rispetto alle testate estere di settore che sono state ingaggiate e fidelizzate attraverso una informazione costante e dettagliata su novità di particolare interesse per la testata, oltre che le stesse sono state coinvolte in eventi di rilievo internazionale fornendo occasione di comunicazioni in esclusiva e preferenziali.

3. ATTIVITA' SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale

3.1.1 Elenco dei servizi affidati, modalità dell'affidamento, soggetti affidatari, decorrenza e scadenza dell'affidamento, eventuali partecipazioni dell'autorità portuale nelle società affidatarie ai sensi dell'articolo 23 comma 5 della legge n. 84/94

<i>n. progr.</i>	<i>Descrizione servizio</i>	<i>Soggetto affidatario</i>	<i>Decorrenza e termine</i>
1	<i>Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 nov. 1994 - art. 1, lett. B)</i>	Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	periodo: dall'1 gennaio 2014 al 31 dicembre 2016
2	<i>Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (Decreto Legislativo 182/2003 e Decreto ministeriale 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della Legge 84/1994, che all'art. 1, lettera B))</i>	A.T.I. costituita da Veritas Spa, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo Servizi Scarl, Berengo Spa, C.M.E.V. Società Cooperativa, Sacaim Spa	1° giugno 2010 – 31 maggio 2030
3	<i>Contratto di concessione di servizio integrato di fornitura dei servizi di cui agli artt. 208 e 209 del D.lgs 163/2006 di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell'art. 6, co.1 della legge 84/1994.</i>	Veritas s.p.a.	1 gennaio 2011-1gennaio 2021
4	<i>Stazioni marittime passeggeri. Gestione dei servizi finalizzati all'attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse</i>	Venezia Terminal Passeggeri s.p.a.* Art. 23 Legge 84/94	Concessione con scadenza 31/05/2024
5	<i>Servizio Ferroviario</i>	Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.** Art. 23 Legge 84/94	<i>periodo: concessione dall'1 gennaio 2003 al 31 dicembre 2017 da APV</i> Concessione con scadenza nel

			2023 da Comune di Venezia
6	<i>Servizi informatici e telematici</i>	Nethun S.p.A.* Art. 23 Legge 84/94	Concessione con scadenza nel 2015
7	<i>Progettazione, costruzione e gestione economico-funzionale dell'implementazione di un sistema sperimentale di alimentazione fotovoltaica sul sentiero luminoso del Canale Malamocco – Marghera a Venezia.</i>	Lighting Venice Port Srl (Concessionario)	Concessione di 25 anni con scadenza nel 2039 Inizio in data 26/01/2015
8	<i>Servizio di pulizia, ritiro, trasporto e gestione di rifiuti, manutenzione delle aree verdi presso le strade e le aree comuni ricomprese all'interno della circoscrizione portuale del Porto di Venezia – Sezioni di Marghera e di Venezia-Marittima</i>	-	Concessione di 5 anni
9	<i>Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 nov. 1994 - art. 1, lett. B)</i>	Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia	periodo: dall'1 gennaio 2014 al 31 dicembre 2016
10	<i>Servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (Decreto MTN 14 nov. 1994 - art. 1, lett. B)</i>	A.T.I. fra: VERITAS SpA - Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia - Conepo Servizi - Berengo SpA - CMEV - SACAIM SpA	periodo: dall'1 giugno 2010 al 31 maggio 2030
11	<i>Servizio di fornitura alle navi di acqua potabile a mezzo acquedotto e bettolina (Decreto MTN 14 nov. 1994 - art. 1, lett. C)</i>	VERITAS SpA	periodo: dall'1 giugno 2011 al 31 maggio 2021

*partecipazione indiretta tramite APV Investimenti s.p.a.

**partecipazione diretta dell'Autorità Portuale di Venezia del 15,96% ed indiretta tramite APV Investimenti s.p.a.

3.2 articoli 16, 17 e 18 della legge 84/94

Il quadro complessivo pone in evidenza un porto in cui le imprese portuali, per conto terzi o per conto proprio, svolgono le operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su un numero di imprese portuali autorizzate ex articolo 16 cui affidare l'esercizio di alcune attività comprese nel proprio ciclo operativo (tre imprese nel 2014, tre imprese a partire dal 1° gennaio 2015) ed una serie di imprese in regime di libera concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge ad intermediare il lavoro portuale temporaneo.

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni

Per quanto riguarda le procedure concernenti le modalità di rilascio delle concessioni demaniali marittime si fa presente che già nel corso del 2010 sono stati adottati appositi regolamenti per il rilascio di concessioni demaniali marittime pluriennali ed infraquadriennali.

Procedure ad evidenza pubblica sono da sempre state adottate per le concessioni di rilievo, mentre già a decorrere dal 2014 tutte le istanze presentate per ottenere una concessione demaniale marittima vengono pubblicate sul sito web dell’Autorità Portuale.

Si fa presente infine che sono state avviate le procedure per l’aggiornamento tecnologico ed adeguamento normativo dell’applicativo del sistema informatico per il demanio, che consentirà una gestione delle concessioni demaniali marittime nel pieno rispetto delle tempistiche imposte dalla L. 241/90 e che potrà interfacciarsi con il SID del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. La messa in esercizio del predetto nuovo applicativo è in corso.

Nel corso dell’ultimo trimestre 2015 si è dato il via ad un progetto avente come obiettivo quello di creare, sul sito web Istituzionale, una sezione dedicata al Demanio che sia di aiuto all’utenza esterna per una miglior comprensione del procedimento e degli adempimenti necessari per il rilascio di una concessione demaniale, nonché del “Regolamento concessioni” aggiornato. Tutto ciò in linea con quanto previsto dal Piano Operativo Triennale 2013-2015 in tema di e-governement, in applicazione della filosofia del miglioramento continuo “Kaizen” e di auto-apprendimento per un miglior supporto all’utenza portuale; il tutto ai fini di ottimizzazione ed efficienza del procedimento e con il supporto del nuovo software gestionale “I-sit Demanio”.

E’ stata mantenuta anche nel 2015 l’organizzazione complessiva del settore del lavoro portuale definita attraverso l’Ord. 347/2011 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 12 marzo 2008 presso l’Ufficio di Prefettura di Venezia, relativamente alla definizione, anche ai fini della sicurezza, dei segmenti di ciclo appaltabili ed i servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali.

In applicazione dei principi di trasparenza dell’azione amministrativa e di buona amministrazione è stata poi colta l’occasione per aggiornare la normativa di riferimento per la parte relativa al procedimento istruttorio relativamente alle istanze per impresa portuale in conto terzi non concessionaria. In particolare è stata emanata l’Ord. 402 del 15 dicembre 2014 che ha definito i criteri per la selezione imprese portuali non concessionarie, garantendo il rispetto dei suindicati principi di trasparenza delle pubbliche amministrazioni. Sulla scorta di tale ordinanza si è proceduto alla selezione ed all’individuazione dei soggetti autorizzati all’esercizio di operazioni portuali, non concessionarie per l’anno 2015.

Relativamente al tema safety, nel corso del 2015 sono proseguite intense campagne di ispezione da parte dei funzionari dell’APV per il controllo delle procedure di sicurezza che hanno portato a circa 630 azioni ispettive, in linea con gli anni precedenti, che si sono focalizzate sul coinvolgimento dei terminalisti, portando il rapporto su un piano di competenza tecnica elevata sviluppando un rapporto collaborativo che ha portato ad uno scambio trasparente di informazioni da rendere poi disponibili all’interno di APV ed utili alla percezione delle dinamiche esistenti nei

terminal e tra i terminal. Si è inoltre continuato l'affinamento della prassi ispettiva integrandola nei Sistemi di Gestione Qualità ed Ambientale dell'Ente.

Nel dettaglio, l'anno 2015, rispetto al 2014, ha visto:

- un leggero decremento delle attività ispezionate (da 671 ovvero 1,84 ispez./giorno a 628 ovvero 1,72 ispez./giorno) a cui corrisponde
- un leggero calo dei sopralluoghi (da 523 ovvero 1,43 sopr./giorno a 502 ovvero 1,38 sopr./giorno);
- durante ogni sopralluogo è stata enfatizzata l'attenzione sulle varie attività portuali in esso svolte.

È continuata la campagna iniziata nel 2013, per raccogliere elementi, sia sul campo con sopralluoghi, sia a livello documentale, utili a fornire ai vertici dell'Ente una valutazione complessiva di ogni singolo terminal relativa a molteplici aspetti inerenti l'igiene e la sicurezza sul lavoro connessi anche alla tutela del bene demaniale:

- stato di manutenzione di banchine, piazzali, magazzini, aree destinate a servizi accessori, viabilità, recinzioni perimetrali sia che fossero dei beni demaniali che beni privati;
- stato di manutenzione mezzi operativi e tenuta documentazione collegata, piano di rinnovamento mezzi;
- gestione della sicurezza e certificazioni;

sempre a tutela del bene demaniale si è mantenuta un'attività di controllo su eventuali pratiche non corrette che comportano immissione di contaminanti o materiali in rete fognaria.

APV continua la sua partecipazione attiva alle riunioni del Comitato Regionale di Coordinamento e dell'Organismo Provinciale di Coordinamento delle attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro al fine di realizzare con Enti quali SPISAL, INAIL e Direzione Territoriale del Lavoro, attività congiunte di vigilanza in porto.

Non vi sono state nel 2015 riunioni del Comitato di Igiene e Sicurezza in quanto si sono privilegiati gli impegni assunti da APV in seno al Sistema Operativo Integrato (SOI) ampliando l'azione ispettiva con campagne specifiche e mantenendola anche nei giorni festivi e nell'orario serale. In prospettiva, per il 2016, si ritiene altresì opportuno coinvolgere nuovamente i soggetti previsti partecipare al Comitato di Igiene e Sicurezza.

Prosegue il progetto, congiunto con INAIL (ex ISPESL) e altri Enti parte di un Gruppo di Lavoro, sull'accesso degli operatori in stiva con ceste agganciate a gru portuali di banchina esteso anche al tema degli ambienti sospetti di inquinamento o confinati. Si è pervenuti ad una prima bozza di documento tecnico da pubblicarsi a carico dell'INAIL e che diventerà il riferimento per una buona prassi da predisporre da parte di un terminalista che ha già manifestato interesse e disponibilità al progetto.

Nel corso del 2015 si è avviata la selezione, tramite bando e gara d'appalto, del servizio di infermeria portuale che è stato affidato agli inizi del 2016 ad un nuovo soggetto. L'infermeria portuale è stata dotata di un monitor multiparametrico con defibrillatore. Si è colta l'occasione per definire delle procedure di intervento condivise con il SUEM118 con l'integrazione del ruolo del nuovo soggetto. Inoltre si è avviata coi terminal portuali operanti nell'area d'intervento dell'infermeria

portuale, una revisione ed omogeneizzazione delle procedure di emergenza dei terminali stessi al fine che siano coordinate con le azioni dell'infermeria portuale.

Relativamente al tema Rischi da Incidente Rilevante è stata approvata, nel corso della Conferenza dei Servizi del 10/07/2015, con prescrizioni recepite a fine 2015, la revisione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale – RISP – già approvato nel 2008. Nel periodo in cui si è svolta la Conferenza dei Servizi, il D. Lgs. 26/06/2015 n° 105 ha abrogato il D.M. 293/2001 con conseguente decadenza dell'obbligo, da parte delle AP di redigere sia il RISP che il successivo Piano di Emergenza Portuale – PEP - . Su intesa degli Enti partecipanti alla Conferenza dei Servizi, si è deciso di completare comunque la revisione del RISP e di provvedere in ogni caso alla redazione del PEP, ritenendo quest'ultimo documento, già in forma di bozza avanzata, utile alla Prefettura di Venezia per la redazione del Piano di Emergenza ora di sua competenza a seguito dei disposti del nuovo D.Lgs. sopra citato. Il RISP, nella sua forma consolidata, sarà comunque distribuito ai vari Enti secondo quanto previsto dall'abrogato D.M. 293/2001.

Relativamente al tema della Port Security, nel corso del 2015 è continuata da parte del Port Security Officer, in collaborazione coi terminalisti, la revisione dei Port Facility Security Assessment (PFSA), già iniziata nel corso del 2013 a seguito di una ispezione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto e di una precedente campagna, condotta dall'Autorità Marittima, di riesame, verifica attuazione e controllo quinquennale dei Port Facility Security Assessment (PFSA) e dei relativi conseguenti Plan (PFSP).

Tale attività è propedeutica ad una ispezione della Commissione Europea (Regolamento n. 884/2005 CE) al Porto di Venezia prevista per il 2016.

Continua l'attività di gestione delle eventuali varianti a tali PFSA e PFSP conseguenti alle mutate normative (es. applicazione D.Lgs. 154/2009) ed esigenze organizzative, operative, e infrastrutturali dei terminali portuali. Nel corso del 2015 sono stati revisionati da parte di APV alcuni Port Facility Security Assessment (PFSA) di impianti portuali che hanno poi portato ad altrettante revisioni dei relativi Plan (PFSP).

In seguito allo sviluppo della normativa comunitaria, che ha esteso in maniera integrata all'intero porto i requisiti in tema di security, APV ha revisionato il documento di valutazione dei rischi per tutto l'ambito di competenza ("Valutazione di Sicurezza del Porto"). Tale documento è stato di riferimento per la redazione, con il contributo di APV, del "Piano di Sicurezza Portuale" a cura dell'Autorità Marittima. Entrambi i documenti, "Valutazione di Sicurezza del Porto" e "Piano di Sicurezza Portuale", sono stati approvati dal Prefetto all'inizio del 2015.

APV ha contribuito, assieme ai componenti del Comitato di Security Portuale, alla stesura del Piano Locale "Cristoforo Colombo" per il contrasto di atti terroristici in ambito marittimo e portuale, approvato all'inizio del 2015 dal Comitato Provinciale per l'Ordine e la Sicurezza Pubblica.

Il 2015 ha visto attuarsi, come peraltro negli anni precedenti, il mantenimento in efficienza del sistema SaFE ("Security and Facilities Expertise") con un nuovo indirizzo di adeguamento tecnologico della parte di videosorveglianza sia terrestre che acquea. L'obsolescenza del sistema Hydra e l'impossibilità di una sua revisione tecnologica da parte del costruttore e detentore dei brevetti, ha costretto l'APV, sentita l'Autorità Marittima, a dismetterlo e a programmare per il 2016 la rimozione degli apparati.

Nel 2014 è entrato in funzione il nuovo varco doganale di via dell'Azoto al fine di rendere più fluidi i flussi di merci trasportate su strada e di rendere più efficaci i controlli ai fini sia doganali che di security per accedere in porto e nelle port facility. A tal fine nel 2014 è stato avviato il progetto comunitario AnNA, il cui termine è previsto entro la fine del 2016, che integrerà al già noto sistema SaFE per la gestione del controllo accessi e della videosorveglianza un nuovo sistema di controllo code all'accesso dei terminal in modo da evitare il congestionamento della viabilità nelle aree comuni dell'area doganale di Marghera. Saranno inoltre applicate procedure che estendono i controlli dalle persone ai veicoli e alle merci. È prevista la realizzazione di un parcheggio esterno all'area doganale dove potranno essere espletate le procedure di accredito per l'accesso in porto sia ai fini doganali che di security.

Dal 2014 si sono avviate le procedure per l'affidamento tramite bando di gara del servizio di vigilanza varchi, di presidio delle aree comuni e della control room di videosorveglianza di Marghera; il processo di affidamento è in corso e si dovrebbe concludersi nei primi mesi del 2016.

Nei primi mesi del 2015 l'Autorità Portuale ha ceduto all'Agenzia delle Dogane, a titolo gratuito, i due sistemi scanner a raggi X, lo ZBV mobile e l'OMV GANTRY fisso, destinati alle aree portuali commerciali di Marghera.

3.2.2 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art 16 della legge n. 84/1994.

Per quanto concerne la disciplina riguardante le operazioni portuali, rimangono tuttora 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 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° 404 del 15 dicembre 2014, concernente la "Determinazione del numero massimo di autorizzazioni all'esercizio di attività portuali da parte di imprese da rilasciare per l'anno 2015".

Ciò premesso, alla data del 31 dicembre 2015 i soggetti autorizzati a svolgere operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della Legge 84/1994 sono:

- 14 imprese portuali (autorizzate ex Ord. 73/1999) per conto terzi o per conto proprio concessionarie e non concessionarie:

TERMINAL RINFUSE VENEZIA S.r.l.
TERMINAL INTERMODALE VENEZIA S.p.A.
VECON S.p.A.
MULTISERVICE S.r.l.
ILVA LAMINATI PIANI S.p.A.
TERMINAL INTERMODALE ADRIATICO S.p.A.

COLACEM S.p.A.
TRANSPED S.r.l.
VE.RO. PORT MOS S.c.p.a
AFV ACCIAIERIE BELTRAME S.p.A
CONSORZIO VENEZIA NUOVA
VENEZIANA CONTENITORI S.R.L.
VE.PORT S.R.L.
GEODEM AMBIENTE S.R.L.

- 7 stabilimenti industriali (autorizzati ex Ord. 74/1999) già in autonomia funzionale:

ALCOA TRASFORMAZIONI S.r.l.
ENEL PRODUZIONE FUSINA S.p.A.
ENEL PRODUZIONE MARGHERA S.p.A.
CEREAL DOCKS MARGHERA
GRANDI MOLINI ITALIANI S.p.A.
SIMAR S.p.A
IDROMACCHINE 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.

Nel corso dell'anno 2015 è stata rilasciata 1 autorizzazione per svolgere operazioni portuali in autoproduzione (articolata in 7 tocche, avente durata media di 1 giorno ciascuna).

3.2.3 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento dei servizi 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, esso è disciplinato dal combinato disposto tra l'Ordinanza n° 248/2006 e l'Ordinanza n° 386/2013.

Ciò premesso, conformemente a quanto previsto dall'Ordinanza n° 403 del 15 dicembre 2014, 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 2015", le Società/Ditte autorizzate alla fornitura di detti servizi specialistici alle imprese ed agli stabilimenti, alla data del 31 dicembre 2015, sono 25:

Medrepair Italia
GM Service
Veneziana Contenitori S.r.l.
RBN Group S.c.a.r.l.
Ri. For. di Bodrin A. & C. S.n.c.
Rigato S.r.l.
VE. PORT S.r.l.
Trade Italia S.r.l.
Fagioli S.p.A.
SE.R.NAVI S.r.l.
SO.VE.TRA S.r.l.
G.S.P. Gestione Servizi Portuali S.r.l.

C.A.R.V.
 Pastrello Autotrasporti
 Porto Industriale Soc. Coop.
 GEODEM Ambiente S.r.l.
 Gerotto Federico S.r.l.
 Team Terminal S.r.l.
 SOLE S.c.c.p.A.
 Vigilanza Privata Serenissima S.c.a.r.l.
 Nuova Bordenca S.r.l.
 CTS S.c.c.p.A.
 Terminal Mosole S.r.l.
 TB Service S.r.l.
 Tessera Soc. Coop.

3.2.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art 18, durata, scadenza e modalità di affidamento della concessione.

1. IMPRESE PORTUALI CONTO PROPRIO / TERZI IN ZONA COMMERCIALE				
			Anno di Scadenza	durata in anni
1	TERMINAL RINFUSE VENEZIA S.r.l.	In corso di subentro all'atto pluriennale n. 29545 di Rep. del 19/01/1999	2023	25
2	TERMINAL INTERMODALE VENEZIA S.p.A.	In corso di rilascio atto suppletivo all'atto pluriennale n. 30038 di Rep. del 23/02/2000	2023	25
3	VECON S.p.A.	In corso di rilascio atto suppletivo all'atto pluriennale n. 28949 di Rep. del 30/09/1997	2022	25
4	MULTISERVICE S.r.l.	In corso di rilascio atto suppletivo all'atto pluriennale n.33060 di Rep. del 11/12/2007	2024	25
5	AFV ACCIAIERIE BELTRAME	Atto pluriennale in corso di rilascio	2026	25
6	ILVA LAMINATI PIANI S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2026	15

2. IMPRESE PORTUALI CONTO PROPRIO / TERZI IN ZONA INDUSTRIALE				
			Anno di Scadenza	durata in anni
1	TERMINAL INTERMODALE ADRIATICO S.p.A.	In corso di subentro all'atto pluriennale n. 29967 di Rep. del 22/09/1999	2023	25
2	TRANSPED S.r.l.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2035	25
3	VE.RO. PORT MOS	Atto pluriennale in corso di rilascio	2052	40

4	CONSORZIO VENEZIA NUOVA	Licenza quadriennale	2015	4
---	-------------------------	----------------------	------	---

3. IMPRESE INDUSTRIALI AUTORIZZATE GIA' IN AUTONOMIA FUNZIONALE				
1	ENEL PRODUZIONE S.p.A.	Concessione infraquadriennale	2016	4
2	ENEL PRODUZIONE S.p.A.	Concessione infraquadriennale	2016	4
3	GRANDI MOLINI ITALIANI S.p.A.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio	2016	4
4	IDROMACCHINE S.r.l.	Concessione pluriennale in corso di rilascio	2027	12
5	SIRMA S.p.A.	Procedura fallimentare in corso		
6	ALCOA TRASFORMAZIONI S.r.l.	Concessione infraquadriennale	2015	1
7	CEREAL DOCKS MARGHERA	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio	2016	2
8	COLACEM S.p.A	Concessione infraquadriennale	2015	1
9	SIMAR	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		
4. DEPOSITI COSTIERI				
1	VERSALIS	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		
2	PETROVEN S.p.A.	Concessione infraquadriennale	2016	2
3	RAFFINERIA ENI S.p.A.	Atto pluriennale n.. 35024 di Rep. del 30/10/2015	2034	20
4	EDISON S.p.A.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		
5	DECAL S.p.A.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2029	15
7	S. MARCO PETROLI S.p.A.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		
8	VENEZIANA BUNKERAGGI S.r.l.	Atto pluriennale in corso di rilascio	2027	15
9	IES S.p.A,	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		
10	SAPIO PRODUZIONE IDROGENO OSSIGENO S.r.l.	Concessione infraquadriennale in corso di rilascio		

3.2.5 Esiti delle attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16.

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 nonché l'analisi relativa alla situazione occupazionale dei soggetti autorizzati. Tutti i soggetti sono risultati in possesso dei requisiti per il rinnovo e/o mantenimento dell'autorizzazione stante il rispetto delle condizioni previste nel programma operativo.

Va peraltro evidenziato che, a seguito della crisi che ha colpito l'economia nazionale, alcuni terminal (Tia, Ilva e Grandi Molini) sono ricorsi a procedure concorsuali.

3.2.6 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5.

Quale vincitrice della gara ad evidenza pubblica europea esperita nel corso dell'anno 2011, la Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc. Coop. è stata autorizzata con Ord. n° 365 del 14 maggio 2012, a fornire, per il quadriennio 2012-2016 (ovvero dall'1 maggio 2012 e fino al 30 aprile 2016), 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.

Alla luce della quantità degli avviamenti forniti nel corso del 2012 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° 405 del 15 dicembre 2014 si è provveduto a determinare in 120 unità l'organico operativo dell'impresa ex art. 17 per l'anno 2015, peraltro nell'ottica prospettica di un suo graduale ridimensionamento.

Tutto ciò premesso, alla data del 31 dicembre 2015, l'organico dell'impresa autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17, comma 2, della Legge 84/1994 risulta essere così composto:

Presidente e Vicepresidente:	2
Dirigente di Chiamata:	2
Impiegati Amministrativi:	5
Personale Operativo:	104
Totale	113

3.2.7 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.

Di seguito la ripartizione del numero di ore totali spese in formazione ripartite per tipologia e per soggetti fruitori della stessa:

TIPO DI FORMAZIONE	N. di ore
--------------------	-----------

Affiancamenti aziendali	5.746
Formazione sul campo	566
Corsi accesso in stiva	376
Formazione ex accordi stato-regioni	1.463
Formazione RSPP+ RLS	96
Formazione ingresso lavoratori interinali	1.000
Formazione per nuove abilitazioni	776
Totale ore	10.023

FRUITORI DI FORMAZIONE	N. di ore
Personale amministrativo con funzioni direttive	318
Altro personale amministrativo	90
Soci lavoratori con mansioni operative	1.322
Lavoratori dipendenti con mansioni operative	1.941
Lavoratori interinali	6.351
Totale ore	10.023

3.2.8 Notizie in merito all'applicazione del comma 15bis dell'articolo 17.

In considerazione del fatto che nell'anno 2015 l'impresa fornitrice di lavoro temporaneo non si è trovata in stato di grave crisi economica, l'art.15 bis della legge 84/94 non ha trovato applicazione.

3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod.nav. e attività residuali

3.3.1 Notizie di carattere generale.

Sono soggette/i ad iscrizione a specifico registro:

- Le società di cui all'art.68 C.d.N (ord. APV 410/2015);
- Le attività collaterali a quelle portuali di deposito e /o manipolazione di merci (ord. APV 328/2009);
- Le persone che esercitano in ambito portuale la professione di accompagnatore turistico e/o guida turistica (ord. APV 408/2015);
- Gli addetti ai terminal passeggeri (ord. APV 407/2015).

3.3.2 Elenco degli operatori iscritti nei registri.

Per quanto riguarda l'attribuzione all'Autorità Portuale dei poteri di vigilanza di cui all'art. 68 del Codice della Navigazione ed alla conseguente iscrizione in apposito Registro (precedentemente tenuto dalla Capitaneria di Porto) di determinate attività svolte nell'ambito del demanio portuale, si è provveduto ad aggiornare la disciplina con l'emanazione dell'Ordinanza n° 410/2015.

Iscritti al 31 dicembre 2015		
Soggetti che espletano attività riguardanti nello specifico le navi, le merci ed i passeggeri, di cui alla citata Ordinanza n° 410		
Totale iscritti	Rinnovi	Nuovi iscritti

107	94	13
-----	----	----

Per quanto concerne invece le tipologie di attività soggette all'iscrizione al registro, alla luce dell'ultimo citato aggiornamento della disciplina intervenuto con l'ord. 410/2015 esse sono:

A - SERVIZI ALLE NAVI

- Fornitura e movimentazione provviste di bordo;
- Servizio di lavanderia e stireria industriale;
- Noleggio di pontoni e pontili per sbarco/imbarco passeggeri.

B - LAVORI A BORDO

- Manutenzione e riparazione di navi e loro parti;
- Installazione, manutenzione e riparazione di macchinari e strumenti di bordo;
- Installazione, manutenzione e riparazione di apparati idraulici, elettrici, elettronici, informatici e telematici di bordo;
- Fornitura e manutenzione di impianti antincendio di bordo;
- Arredo navale (dipintore, falegname tappezziere, vetraio e attività simili);
- Degassificazione, pulizia e bonifica delle stive (limitatamente alle sole motonavi da carico);
- Derattizzazione, disinfestazione a bordo ed utilizzo di gas tossici in ambito portuale.

C - LAVORI SUBACQUEI

- Controllo carene, ispezioni e riparazioni subacquee di navi e galleggianti, lavori subacquei in genere.

D - FORNITURA DI GALLEGGIANTI E PARABORDI

- Fornitura e rimorchio distanziatori galleggianti;
- Fornitura e posa di parabordi supplementari;
- Fornitura e posa di panne galleggianti.

E - PERIZIE E SERVIZI ALLE MERCI

- Consulente Chimico di porto (ai sensi Circ. M.T.N. DEM3/SP00160/1999 ed Ord. A.P. n. 114/2001);
- Controlli radiometrici (ai sensi D. Lgs 230/1995, D. Lgs n. 241/2000 e n. 257/2001).

F - FORNITURA DI SERVIZI ACCESSORI AI PASSEGGERI

- Fornitura di personale addetto ai terminal passeggeri o guide ed accompagnatori turistici (ai sensi delle vigenti leggi in materia di turismo ed in particolare alla L. R. Veneto n. 33/2002);
- Servizi di organizzazione tecnica e gestione delle attività escursionistiche dei passeggeri (ai sensi delle vigenti leggi in materia di turismo ed in particolare all'art. 6, lettera g, della L. R. Veneto n. 33/2002);
- Fornitura del servizio di noleggio autovettura con conducente (N. C. C.);
- Servizio di portabagagli da/per navi passeggeri: imbarco, sbarco e movimentazione bagagli;
- Servizi di trasferimento dei bagagli dalle zone portuali (esterne alle aree sterili) ad altre aree cittadine tramite autoveicoli e motobarche, non rientranti fra quelli previsti in favore della nave.
- Servizi a favore e di ausilio ai passeggeri e al loro trasferimento in area portuale;
- Servizio di assistenza ai passeggeri diversamente abili (wheelchair).

G - VIGILANZA IN AMBITO PORTUALE

- Sorveglianza e vigilanza privata in ambito portuale, svolta tramite Guardie Particolari Giurate.

Relativamente alle autorizzazioni all'esercizio di attività collaterali alle attività portuali, di deposito e di manipolazione di merci, presso aree private e/o demaniali, la cui disciplina è stata innovata con l'entrata in vigore dell'Ordinanza n° 328 del 31 dicembre 2009, i soggetti autorizzati ad operare ai sensi della citata normativa risultano le sotto riportate 5 imprese:

- *Pastrello Autotrasporti S.r.l.*
- *Fulltrans S.r.l.*
- *Gruppo Masiero Servizi Portuali S.r.l.*
- *T.B. Service S.r.l.*
- *Veneta Lombarda Spedizioni S.r.l.*

Iscritti al 31 dicembre 2015		
Registro "persone che esercitano in ambito portuale la professione di accompagnatore turistico e/o guida turistica" (ord. APV 408/2015)		
Totale iscritti	Rinnovi	Nuovi iscritti
366	340	26

Iscritti al 31 dicembre 2015		
Registro "addetti ai terminal passeggeri" (ord. APV 407/2015)		
Totale iscritti	Rinnovi	Nuovi iscritti
561	319	242

4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI – OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURA-ZIONE

4.1 Manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.

Relativamente agli escavi, gli interventi più significativi realizzati nel 2015 riguardano:

- escavo manutentorio del Canale Malamocco-Marghera;
- escavo manutentorio del bacino di evoluzione di Marittima, bacino interno di Marittima, canale del Tronchetto, canale della Giudecca con relativi accosti e canale S. Nicolò;
- Escavo del fondale degli accosti A9 - A8 - A7 - A6 di banchina Veneto nel Bacino molo A di Marghera;
- Escavo a quota m -10,50 s.l.m.m. degli accosti DECAL in Canale Industriale Sud - escavo DECAL 2;

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

- accesso nautico, l'escavo manutentorio di alcuni tratti dei canali Industriali Nord, Sud, Ovest e del canale Vittorio Emanuele II;
- accesso stradale, l'ampliamento del sedime stradale e la sostituzione delle intersezioni lineari a raso con rotatorie per la viabilità d'accesso al nuovo terminal Autostrade del Mare e la progressiva separazione fra traffico urbano e traffico commerciale nella viabilità afferente al porto;
- realizzazione e miglioramento degli attuali servizi infrastrutturali accessori, come magazzini e terminal;
- potenziamento delle banchine esistenti.

Gli interventi di manutenzione sono stati suddivisi in:

- manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture portuali;
- manutenzione ordinaria e straordinaria della viabilità nelle aree demaniali marittime;
- manutenzione ordinaria dei canali portuali.

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

4.1 Manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.

“Escavo manutentorio a quota P.R.P. del canale litoraneo Malamocco-Marghera dal curvone di S.Leonardo al Bacino 3 compreso”

Il progetto ha riguardato il dragaggio manutentorio del canale Malamocco-Marghera per il mantenimento dei fondali della cunetta navigabile a quota P.R.P. (m -12.00 s.l.m.m.). Il tratto di canale su cui si è intervenuti nel corso del 2015 per ripristinare i fondali a quota P.R.P. si estende dal curvone di S. Leonardo al bacino di evoluzione n° 3; anche tale bacino, situato in prossimità delle aree portuali del Molo A di Marghera, è stato interamente ricompreso nelle attività di escavo. Ad un anno esatto dal completamento degli ultimi lavori manutentori dei fondali a quota Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del canale Malamocco Marghera, sono stati eseguiti i rilievi batimetrici dei fondali della cunetta navigabile sulla stessa tratta di canale. Raffrontando i risultati finali dello scavo terminato nel marzo 2013 con i nuovi rilievi

di controllo, questi ultimi hanno messo in evidenza un diffuso interrimento della cunetta navigabile al piede di ognuna delle due scarpate, lato EST e lato OVEST. L'interrimento al piede delle due scarpate ha causato il restringimento della cunetta navigabile, lungo tutta la sua lunghezza: il restringimento della cunetta navigabile ha raggiunto in media un'entità del 40 %, con punte di riduzione fino al 70-80% nel tratto di maggior interrimento, in corrispondenza del curvino centrale del canale litoraneo. Al fine, quindi, di evitare possibili riduzioni degli attuali pescaggi del canale Malamocco-Marghera, è stato necessario intervenire con uno scavo manutentorio di riprofilatura della cunetta lungo ambo i lati del canale, per riportarla alle dimensioni raggiunte con il precedente escavo manutentorio. Gli interventi manutentori hanno visto, a secondo del tratto di canale, scavi del fondale con spessore medio da 60 a 30 cm.
Importo dei lavori: 1.336.990€

“Manutenzione ordinaria dei manufatti di segnalamento lungo i canali di grande navigazione nel Porto di Venezia per il biennio 2013-2014”

Nel corso del 2015 sono stati conclusi i lavori di manutenzione ordinaria e riparazione dei manufatti di segnalamento lungo i canali di grande navigazione nel Porto di Venezia, per il biennio 2013-2014. L'appalto ha compreso tutti i lavori di pronto intervento (da eseguire in piccole quantità), le forniture e le provviste e quant'altro necessario per dare il lavoro completamente compiuto.
Importo dei lavori: 257.141,72€

“Interventi di escavo manutentorio del bacino di evoluzione di Marittima, bacino interno di Marittima, canale del Tronchetto, canale della Giudecca con relativi accosti e canale S. Nicolò”

Con il progetto si sono eseguiti gli escavi manutentori dei fondali nel Bacino di Sant'Elena, nel Bacino di Evoluzione di Marittima, nel Bacino di Marittima e del Tronchetto e lungo le banchine Testata Marmi, Piave, Tagliamento, Isonzo, Santa Marta e San Basilio onde poter garantire l'accosto delle navi passeggeri ai terminal della zona portuale di Marittima per le stagioni crocieristiche 2015-2016. L'intervento, volto al mantenimento dei fondali degli specchi acquei delle aree di Marittima e del Canale della Giudecca, è servito a rimuovere le masse di sedimento spostate dalle eliche dei rimorchiatori e dalle stesse navi da crociera durante le precedenti stagioni e che sono andate ad accumularsi di volta in volta lungo le banchine e nei bacini stessi. Per assicurare manovrabilità in sicurezza alle navi si è ritenuto indispensabile procedere all'escavo manutentorio di pulizia lungo tutti gli accosti di Marittima a profondità diverse a seconda delle necessità di ogni accosto.
Importo dei lavori: 976.589,44€

“Escavo a quota m -10,50 s.l.m.m. degli accosti DECAL in Canale Industriale Sud al porto commerciale di Marghera – escavo DECAL 2”

Si sono concluse le attività di escavo dell'accosto DECAL 2 lungo la sponda sud del canale industriale Sud a Marghera. Tale intervento è relativo al tratto dove era stato già realizzato il marginamento ed ha assicurato l'approfondimento del fondale antistante fino a quota -10.50 s.l.m.m., allo scopo di permettere alla concessionaria Decal di usufruire di un accosto nel momento in cui l'accosto DECAL 1 sarà inutilizzabile a causa della prosecuzione dei lavori di marginamento. Lo scavo è stato eseguito partendo da filo banchina fino a raccordarsi con la cunetta del canale industriale Sud, già a quota -10.50 s.l.m.m. Il volume complessivo di sedimenti da rimuovere è stato pari a circa 55.000 mc.
Importo dei lavori: 2.222.138€

“Escavo del fondale degli accosti A9 - A8 - A7 - A6 di banchina Veneto nel tratto da progressiva m. 0,00 a progressiva m. 727,00 nel Bacino molo A di Marghera”

Nel 2015 si è provveduto allo scavo del fondale relativo agli accosti A9-A8-A7-A6 di Banchina Veneto nel Bacino Molo A di Marghera. Lo specchio acqueo interessato, con una superficie di circa mq 18.200, presentava un fondale con quota media pari a m -9,50 s.l.m.m. I lavori hanno permesso di raggiungere la quota di m -12,00. I materiali asportati sono stati circa mc 73.000,00 destinati in parte all'isola delle Tresse (mc 66.000,00 sedimenti A-B e C) ed in parte al Molo Sali (mc 6.000,00 sedimenti “oltre C”).

Importo dei lavori 216.769,94 €

“Lavori di manutenzione ordinaria delle strade demaniali portuali di Marittima e Marghera al porto di Venezia – sezione di Marghera e Venezia”

Nel 2015 si è provveduto ad avviare l'appalto per i lavori di manutenzione ordinaria delle strade demaniali portuali di Marittima e Marghera al porto di Venezia – sezione di Marghera e Venezia per gli anni 2015-2016-2017. I lavori, finalizzati a garantire la sicurezza della circolazione e il buono stato delle infrastrutture, consistono in: scavi, demolizioni e conferimento a pubbliche discariche; formazione di rilevati stradali; realizzazione di fognature, cavidotti e lavori stradali vari; realizzazione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso.

Importo dei lavori: 270.246,44 €

“Manutenzione straordinaria degli impianti ferroviari demaniali in concessione ad ERF S.p.A. al Porto Commerciale di Venezia- sezione di Marghera”

Si è provveduto alla manutenzione straordinaria degli impianti ferroviari demaniali in concessione ad ERF S.p.A. al Porto Commerciale di Venezia - sezione di Marghera. I lavori sono consistiti nella revisione di alcuni binari del porto commerciale, nel ripristino di due pesi elettroniche e nella revisione di alcuni deviatori.

Importo dei lavori: 449.712,99 €

“Masterplan molo di Levante: piano di adeguamento degli scarichi delle acque meteoriche di dilavamento del terminal passeggeri molo di Levante – Venezia: adeguamento della rete drenante le acque meteoriche di dilavamento del piazzale antistante il terminal Isonzo”

Nel 2015 si sono avviati i lavori di adeguamento della rete drenante le acque meteoriche di dilavamento del piazzale antistante il terminal Isonzo. Tale intervento, previsto nel masterplan del molo di Levante, interessa il Piazzale antistante il Terminal Isonzo e il Park lungo la dorsale Isonzo. Il Piazzale Isonzo e il Park Isonzo sono situati sul Terminal omonimo compreso tra il bacino di Marittima e il canale Scomenzera a Venezia. Gli interventi permetteranno l'adeguamento delle zone interessate in termini di efficienza idraulica e di rispetto delle normative in tema di trattamento e scarico delle acque in Laguna, nonché in termini di viabilità. L'intervento relativo al Piazzale è l'intervento principale e riguarda il rifacimento della rete drenante (fognatura acque meteoriche) di tutto il piazzale e di un tratto di banchina di Marittima, l'adeguamento della pavimentazione esistente in relazione allo scolo delle acque verso le nuove caditoie di progetto e la posa di una vasca contenente un impianto di trattamento acque meteoriche da scaricare a mare. L'intervento relativo al Park lungo la dorsale Isonzo prevede la sola posa di una vasca, contenente anch'essa un impianto di trattamento acque meteoriche, a servizio della rete drenante già esistente, recentemente ultimata. I lavori saranno conclusi entro il 31/03/2016.

Importo dei lavori: 667.342,59 €

“Acquisizione area Montefibre/AS e bonifica”

A seguito dell’acquisizione dell’area ex 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 Ministero 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. Nel corso del 2015 è stato redatto il progetto definitivo relativo al primo stralcio, primo lotto dell’area ex-Montefibre e sono proseguiti i lavori di bonifica dei suoli e della falda in area ex-Montefibre.

4.3 Grande infrastrutturazione: elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

Non si registrano attività svolte nel corso del 2015.

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

Nel corso del 2015 il terminal delle Autostrade del Mare di Fusina, completo nella sua prima fase realizzativa (che vede operativi un bacino con due accosti), ha consolidato il proprio traffico con la Grecia.

La linea Anek, infatti, ha continuato a operare con tre-quattro servizi settimanali verso i porti di Igoumenitsa e Patrasso, e nell’estate è anche partita una nuova linea, sempre diretta verso la Grecia, operata dall’armatore Grimaldi. La nuova linea, che ha come destinazione finale il porto di Patrasso, ha tre partenze settimanali.

L’arrivo del nuovo operatore ha avuto risvolti positivi sull’operatività del terminal non solamente perché ha fatto crescere i volumi, ma anche perché ha consentito l’avvio di servizi multimodali verso la Germania, grazie alla messa in servizio di un treno blocco settimanale dal terminal di Fusina a Francoforte.

Nel corso dell’anno si è anche lavorato in previsione degli ulteriori sviluppi del terminal, concentrandosi in particolare sull’acquisizione di traffico Ro-Ro di origine extra-UE. Stante l’attuale situazione economica e geo-politica dei paesi non UE del bacino mediterraneo, l’unico mercato a offrire concrete prospettive di sviluppo si è rivelato la Turchia.

Come condizione necessaria per l’avvio di tale traffico, che non può prescindere da alcune particolari prerogative offerte dalla presenza di una zona franca, si è pertanto avviato l’iter per la costituzione di una zona franca doganale anche all’interno del terminal di Fusina.

Dal punto di vista delle connessioni terrestri, i lavori di potenziamento della linea ferroviaria su via dell’Elettronica e del sistema viabilistico di via dell’Elettronica, compresa la risoluzione delle interferenze con via della Meccanica, via Malcontenta e via della Geologia sono stati completati: i lavori sono durati circa 2,5 anni e sono costati 15 milioni.

5. FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

5.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infra-strutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità.

Autorità Portuale di Venezia partecipa a programmi comunitari, nazionali e regionali per il finanziamento di progetti orientati al perseguimento degli obiettivi strategici dell'Ente, periodicamente definiti dall'Ente nell'ambito della propria pianificazione operativa (Piano Operativo Triennale).

A tal fine ha sviluppato competenze interne che curano l'inserimento di priorità strategiche e attività di interesse di APV nell'ambito di programmi operativi comunitari, nazionali e regionali e diffondono le informazioni riguardanti la possibilità di ottenere finanziamenti offerti dai programmi comunitari, nazionali e regionali sia per APV che per le imprese operanti nel porto di Venezia curando la presentazione delle relative domande di co-finanziamento.

Nel corso del 2015, le principali attività seguite sono state:

- chiusura dei progetti co-finanziati nell'ambito della programmazione Europea 2007-2013;
- avvio ed implementazione dei progetti co-finanziati nell'ambito della nuova programmazione Europea 2014-2020: programma *Connecting Europe Facility* (TEN-T);
- presentazione di nuove proposte progettuali a valere sui bandi dei nuovi programmi di Cooperazione Territoriale Europea 2014-2020, "Central Europe" e "Mediterranean".

1. PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2007 - 2014

A) Progetti di sviluppo infrastrutturale (Programma TEN-T)

Nel corso 2015 APV ha gestito la chiusura delle attività dei seguenti progetti co-finanziati dal programma TEN-T nell'ambito del periodo di programmazione 2017-2013, dei quali si sintetizzano le principali attività svolte:

- la manutenzione del pescaggio dei canali navigabili del porto con particolare riferimento ad opere straordinarie di dragaggio del Canale Industriale Ovest (tra la banchina Liguria e l'accosto ME10) finalizzate a portarne il pescaggio dagli attuali -10,50 a -11,80 (progetto NAPADRAG) – Contributo concesso: 532.040€;
- studi ed azioni pilota per definire la modalità elettronica di interscambio dei dati autorizzativi del traffico marittimo tra il port community system del porto di Venezia (denominato LogIS) e lo "Sportello unico marittimo nazionale" in attuazione di quanto previsto dalla Direttiva UE 65/2010 (progetto ANNA) – Contributo concesso: 312.195€;
- studi e progettazioni per lo sviluppo delle connessioni multimodali dei porti dell'alto Adriatico (Venezia, Trieste, Capodistria e Fiume) con i rispettivi hinterland e l'effettiva integrazione nella rete centrale TEN-T (progetto NAPA STUDIES) – Contributo concesso: 365.000€.
- Analisi e studi preliminari finalizzati all'elaborazione di "Master plan" per la promozione nei porti del Nord Adriatico dell'utilizzo del gas naturale

liquefatto (LNG), quale combustibile per trasporto marittimo (progetto POSEIDON MED) 2014 – Contributo concesso: 76.035 €.

B) Progetti di sviluppo della logistica, intermodalità, sicurezza, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica (programmi di Cooperazione Territoriale Europea)

Nel 2015 sono stati implementati 2 progetti co-finanziati dai Programma IPA Adriatico e MED, denominati:

- EASYCONNECTING, finalizzato al miglioramento delle connessioni di trasporto tra i Paesi dell'Area Adriatico-Ionica ed al incremento della competitività dei porti dell'area Adriatica – Contributo concesso: 608.221,33 €;
- GREENBERTH, finalizzato a sviluppare buone pratiche per migliorare la gestione delle risorse energetiche dei porti del Mediterraneo coinvolgendo nella realizzazione di piani di sviluppo/risparmio energetico soprattutto le PMI e i terminal portuali (progetto) – Contributo concesso: 194.000 €.

In particolare si sono consolidate le azioni che vedono impegnati APV ed il Comando Generale delle Capitanerie di porto nel definire e sviluppare l'interoperabilità tra la "Maritime Single Window" nazionale (PMIS) ed il "Port community system" locale (LogIS) per migliorare la sicurezza della navigazione in ambito portuale

C) Finanziamenti diretti in ambito ambientale

- Adriatic Ionian Maritime Spatial Planning (ADRIPLAN) - Programma DG MARE call 2012/25 Approvazione il 10/12/2013 contributo APV € 25.000,00

2) PROGRAMMAZIONE EUROPEA 2014 – 2020

Progetti di sviluppo infrastrutturale (Programma TEN-T)

Nel corso del 2015 hanno preso avvio i seguenti nuovi progetti co-finanziati dal Programma TEN-T Connecting Europe Facility (CEF) nell'ambito della Programmazione Europea 2014-2020:

- FRESH FOOD CORRIDORS: promuovere l'avvio di un nuovo collegamento ferroviario dal porto di Venezia verso i mercati del Centro-Est Europa (Olanda, Germania) di prodotti orto-frutticoli provenienti dal Mediterraneo orientale (Israele, Giordania) – Contributo concesso: 574.533 €;
- POSEIDON MED II per contribuire allo sviluppo di una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di GNL al porto di Venezia e la realizzazione della prototipo di nave semi-affondante (c.d. Mama vessel) alimentata a GNL per il trasporto di container dalla piattaforma d'altura ai terminal a terra di porto Marghera, porto Levante, Chioggia e Mantova – Contributo concesso: 147.000 €.

APV ha inoltre aderito all'iniziativa GAINN Italia promossa e coordinata dal Ministero Italiano dei Trasporti e selezionata al bando TEN-T CEF 2014 che coinvolge tra gli altri le Autorità Portuali di Genova, La Spezia, Livorno, Augusta, Ancona, Ravenna e Venezia e prevede azioni (studi, progettazioni e progetti pilota) volte definire una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione per promuovere l'utilizzo del GNL come carburante alternativo per il trasporto in Italia.

3) PROGETTI DI SVILUPPO DELLA LOGISTICA, INTERMODALITÀ, SICUREZZA, TUTELA DELL'AMBIENTE ED EFFICIENZA ENERGETICA (PROGRAMMI DI COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA)

Inoltre nel 2015 sono state sviluppate e presentate nuove proposte progettuali in partenariato con istituzioni e/o operatori privati di altri Stati Membri a valere sui primi bandi lanciati dai programmi di Cooperazione Territoriale Europea “Central Europe” e MED. Le azioni previste in queste tipologie di progetti mirano ad incrementare la competitività e l’efficienza del porto di Venezia attraverso le seguenti attività:

- analisi, studi e progettazioni per migliorare la capacità infrastrutturale (es. rete ferroviaria interna) e le connessioni con l’hinterland del porto di Venezia;
- analisi, studi e sperimentazioni di nuove tecnologie ICT per migliorare l’efficienza delle operazioni portuali
- azioni ed studi per estendere i proprio mercati e sostenere l’avvio di nuovi servizi intermodali;
- analisi e sperimentazioni di nuove soluzioni per ridurre le emissioni di CO2 ed incrementare l’efficienza energetica (es. promuovendo l’uso di carburanti alternativi);
- studi e sperimentazioni di modelli per ottimizzare la gestione del traffico portuale;
- definizione di linee guida e sviluppo di azioni per incrementare la sicurezza e la formazione.

6. GESTIONE DEL DEMANIO

6.1 Notizie di carattere generale.

Gli ambiti demaniali marittimi del Porto di Venezia

Gli ambiti demaniali marittimi portuali in giurisdizione all’Autorità Portuale di Venezia (D.M. 6 aprile 1994) includono:

- Gli specchi d’acqua ed i canali demaniali marittimi compresi tra la bocca di Malamocco e quella di Lido; la prima, a sud della laguna veneta, collega l’ambito di mare destinato alla piattaforma d’altura (D.M. 21/03/2014) con l’artificiale canale dei Petroli direttamente all’area industriale di Porto Marghera, la seconda, a nord, collegata direttamente al centro storico di Venezia;
- Le fasce demaniali lungo il ciglio dei canali marittimi come definite dalle norme di attuazione del P.R.P. di cui alla legge 20/10/1960 n. 1233;
- Aree, opere portuali, specchi acquei e fabbricati a Porto Marghera e Mira principalmente adibiti a:
 - Terminal per il traffico commerciale (merci varie, rinfuse, contenitori, depositi costieri e navi traghetto del bacino Mediterraneo);
 - Produzione industriale nella I° e II° Zona Industriale;
 - Attività cantieristica e nautica da diporto;
 - infrastrutture stradali e ferroviarie;
 - Locali per uffici operativi, servizi e spogliatoi in magazzini portuali, capannoni industriali ed officine;
- aree e specchi acquei di Venezia principalmente destinati a:
 - Terminal Passeggeri nella sezione di Marittima, S. Basilio e S. Marta;
 - Comparto ittico, interscambio merci con la città e logistica lagunare negli ambiti di Tronchetto, Scalo Fluviale, Colombuola, S. Andrea e Scomenzera;
 - Ormezzi per megayacht negli accosti di banchina Adriatica, Punta della Salute, Riva San Biagio;
 - Accosti destinati ad ormeggi per traffico di linea e non di linea al Tronchetto, Zattere, Bacino San Marco, Riva dei Sette Martiri, Riva Ca’ di Dio, S. Elena e a Punta Sabbioni in comune di Cavallino Treporti, nonchè ulteriori aree ed ormeggi dedicate alla cantieristica ed al diporto;
 - Terrazze ad uso commerciale lungo il canale della Giudecca;
 - Magazzini portuali ed uffici in zona S.ta Marta e San Basilio per operatori portuali ed attività formative;

Gli ambiti portuali del Porto di Venezia

L’art. 5 primo comma della Legge 84/94 affida all’Autorità Portuale il compito di delimitare l’ambito e l’assetto complessivo del porto attraverso il Piano Regolatore Portuale, individuando altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività cantieristica ed alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Gli ambiti portuali individuati dal Piano Regolatore Portuale vigente includono:

- Gli specchi d’acqua ed i canali di grande navigazione compresi tra la bocca di Malamocco e quella di Lido compresi i relativi moli foranei;
- Le aree della Sezione di Porto Marghera, I° e II° Zona Industriale;
- La Cassa di Colmata A;
- Il porto di S. Leonardo in comune di Mira;
- Le aree in Centro Storico di Venezia della Sezione di Marittima, S. Basilio, S.

Marta e Scomenzera nonché parte delle aree dedicate alla cantieristica a S. Pietro di Castello;

- Gli accosti di Riva dei 7 Martiri, San Biagio e Ca' di Dio.

Concessioni ex art. 18 Legge 84/94

Nel corso del 2015 hanno proseguito la loro attività portuale in regime di concessione demaniale i seguenti soggetti imprenditoriali.

Imprese Portuali conto proprio/terzi in zona commerciale:

1. Multi Service S.r.l. L'ambito territoriale è di complessivi mq 269.200 ca; si estende in ambito demaniale oltre a piazzali retro banchina, magazzini e officine per i mezzi operativi. L'impresa utilizza inoltre immobili non demaniali (piazzali e locali ad uso uffici ed officine) limitrofi al terminal;
2. L'insediamento è destinato ancora ad espandersi nel Molo Sali con l'utilizzo del compendio della ex Monopoli di Stato;
3. Terminal Intermodale Venezia T.I.V. S.p.A. L'ambito territoriale è di complessivi mq 141.300 con banchine, piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi;
4. Terminal Rinfuse Venezia - T.R.V. S.p.A. (in corso l'atto di subentro alla TRI S.p.A.) L'ambito territoriale è di complessivi mq 278.500 con banchine, piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi;
5. Vecon S.p.A. L'ambito territoriale è oggi di mq 275.000 con banchine che si sviluppano per m 885, piazzali, magazzini e officine per i mezzi operativi;
6. Ilva Laminati Piani S.p.A. L'ambito territoriale è di ca mq. 11.523;
7. AFV Acciaierie Beltrame SpA.

Imprese Portuali conto proprio/terzi in zona industriale:

In altri siti di Porto Marghera, ed al di fuori dell'insula portuale, il numero delle società che con diverse tipologie svolgono attività portuali commerciali, è rispettivamente il seguente:

- Per conto terzi: n. 3;
- Per conto proprio: n. 5;
- Svolgono attività portuali correlate alla loro attività industriale (ex autonomie funzionali): n. 7 soggetti;
- Svolgono attività portuali correlate alla loro attività di depositi costieri/raffinerie: n. 11.

Concessioni di aree portuali per traffico passeggeri.

Nell'area di Venezia-Marittima (con accosti anche a S. Basilio e Riva dei Sette Martiri) è insediata la società Venezia Terminal Passeggeri S.p.A. che gestisce il traffico crocieristico ed i servizi ed attività collegati.

La concessione è disciplinata con atto pluriennale ex art. 36 Cod. Nav. con scadenza il 31/05/2024 e con due atti pluriennali suppletivi con pari scadenza comprendenti tutte le aree, le banchine ed i fabbricati del molo di Ponente, l'uso di banchina Palazzo l'intera banchina Isonzo e Piave, quota parte delle aree e fabbricati (stazione Isonzo 1 e 2 e fabb.103) del Molo di Levante nonché l'intero assetto viario della sezione Marittima interno all'area del terminal.

Nell'area di Fusina a Porto Marghera la società Venice Ro Port Mos ha in concessione pluriennale il Terminal Autostrade del Mare ove attualmente gestisce il traffico Traghetti ro-pax da/per la Grecia.

Concessioni di aree portuali per altri usi.

In altri siti di Porto Marghera svolgono attività portuali commerciali (esclusi quelli riservati alle Amministrazioni dello Stato per l'esercizio di attività attinenti a quelle marittime e portuali o di istituto e per la cui disciplina è stata emanata l'Ordinanza n. 97 del 29.12.1999) in concessione a soggetti comunque legati all'attività portuale e così individuabili:

- Per attività proprie d'istituto: n. 8;
- Operatori portuali di servizio alle merci: n. 2;
- Agenzie marittime e spedizionieri: n. 7;
- Provveditorie marittime: n. 1;
- Autotrasportatori: n. 1;
- Imprese con attività di officina, riparazioni, manutenzioni 0
- Complementari all'attività di impresa portuale: n. 0

Altri insediamenti in ambito portuale.

Esistono altri insediamenti di attività comunque correlate all'ambito portuale o di indotto e siti al di fuori dell'ambito portuale commerciale:

- Operatori industriali con stabilimenti non collegati al mare: n. 2;
- Operatori che svolgono attività di lavori marittimi: n. 7;
- servizi portuali (rimorchio, pilotaggio ecc.): n. 6;
- Operatori del settore servizi di interesse ambientale: n. 3;
- aziende erogatrici di servizi di interesse pubblico generale (acqua, luce, gas ecc.): n. 11

Cantieristica (maggiore e minore)

Le imprese di cantieristica sono 6.

Pesca:

insediamenti per l'attività della pesca sono 5

Concessioni demaniali marittime per diporto, uso turistico-ricreativo, ludico, culturale ed altri

Alcune concessioni sono assegnate a società remiere e circoli velici, con durata annuale e con canone determinato sulla base dello specifico decreto ministeriale emanato a sensi della Legge 494/93 e s.m.i., della delibera regionale di individuazione delle fascia di valore turistico e della relativa voce unitaria di canone per i siti interessati; altre sono assegnate

per le seguenti attività:

- Culturali: n. 3;
- Diporto: n. 6;
- Ristorazione: n. 16;
- Ricreativi: n. 1 .

Concessioni demaniali marittime per altri usi

Vengono rilasciate concessioni di specchi acquei sia in centro storico (soprattutto nel Bacino di S. Marco) sia in altri canali portuali per stazionamento e/o operatività di natanti destinati a:

- Trasporto di persone di linea: n. 3;
- Trasporto di persone non di linea: n. 17;
- Trasporto merci: n. 13;
- Deposito merci per la città: n. 7 .

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

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

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

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

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

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

E' stato di conseguenza effettuato anche l'aggiornamento catastale anche degli ambiti demaniali di Porto Marghera interessati da dette infrastrutturazioni.

Regime giuridico di specchi acquei interclusi ed imboniti nell'ambito delle operazioni di costituzione della seconda zona industriale di Porto Marghera

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

Ampliamento degli ambiti per attività portuali commerciali

Nel corso dell'anno 2015 è stato sottoscritto tra Autorità Portuale e Comune di Venezia il **verbale di ricognizione ed anticipata consegna** dei sedimi stradale e ferroviario di via dell'Elettricità e aree limitrofe - Marghera (VE), individuati nell'accordo di programma sottoscritto in data 9 gennaio 2015 tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto. Tali aree sono oggetto di trasferimento dal comune di Venezia al demanio marittimo in giurisdizione all'Autorità Portuale.

Nello stesso periodo è stato avviato il procedimento di approvazione del progetto definitivo e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera denominata "**Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità e raddoppio del binario**

ferroviario portuale per il collegamento diretto con Marghera Scalo” e di deposito degli atti ai fini del procedimento espropriativo di ulteriori aree private necessarie.

Nell’anno 2015 è continuata l’attività di bonifica dei suoli e di demolizione degli immobili dismessi dell’intero compendio industriale ex Montefibre S.p.A. e del complesso industriale per la produzione di acido solforico e derivati della Syndial, già dismessi e acquisiti da parte di una società controllata dall’Autorità Portuale.

Sulla fascia di terreno della lunghezza di m 1069, corrente lungo la sponda sud del canale Industriale Ovest e per una profondità di m. 75 (escluse parti già demaniali fronte acqua di m. 10 ed ex “canalette” intercluse), di proprietà della stessa società, con Decreto n. 1839 del 25 novembre 2015 è stato approvato il progetto preliminare **“Piattaforma d’altura al Porto di Venezia – Terminal container Montesyndial”** con apposizione del vincolo preordinato all’esproprio per pubblica utilità.

Acquisizioni al demanio marittimo

La procedura di acquisizione dei beni immobili in comune di Venezia Porto Marghera lungo la sponda di ponente del canale Ovest, costituiti da banchina, bitte e vie di corsa gru prospicienti l’insediamento “Idromacchine S.p.A.” ha riscontrato difficoltà a concludersi per il mancato aggiornamento catastale dei beni da incamerare. Si prevede di concludere l’attività nel corso del 2016 a seguito del recente aggiornamento catastale predisposto da parte della concessionaria.

Interventi di consolidamento delle sponde dei canali portuali

Nel corso del 2015 gli interventi programmati dal Magistrato alle Acque, ora Provveditorato Interregionale per le OO. PP., volti ad impedire il rilascio in laguna dalle sponde dei canali portuali di materiali inquinanti hanno avuto un notevole rallentamento dovuto ai mancati finanziamenti governativi.

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

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

L’azione avviata negli anni scorsi dall’Autorità Portuale per sensibilizzare le imprese frontiste, utilizzatrici di opere portuali fuori Piano Regolatore e/o non più funzionali per vetustà, a verificare la possibilità di realizzare, in sinergia con gli interventi di palancolamento e con i programmi di escavo dei canali, nuove opere di banchina, ha visto nel corso del 2015 la consegna al Provveditorato Interregionale per le OO. PP. del tratto di sponda est del canale Industriale Ovest fronte Cereal Docks per l’avvio dei lavori di palancolamento e la successiva infrastrutturazione della banchina.

A seguito dell’impossibilità della società ECOPROGETTO VENEZIA S.p.A. di attuare la prevista messa in sicurezza ambientale con l’adeguamento al piano Regolatore Portuale dell’attuale banchina adibita allo scarico dei rifiuti solidi urbani della città di Venezia, l’Autorità Portuale e la società DECAL S.p.A. al fine di consentire la completa operatività della limitrofa banchina DECAL in fase di ultimazione, hanno avviato le

procedure per la sottoscrizione di un accordo teso ad autorizzare DECAL all'infrastrutturazione e alla messa in sicurezza ambientale dei 30 metri della banchina antistante ECOPROGETTO VENEZIA attigui alla propria infrastruttura.

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

Nel corso del 2015 continua il coordinamento tra le aree demanio e ragioneria al fine di approfondire ed efficientare i processi di riscossione e recupero dei corrispettivi demaniali.

Al 31.12.2015 sono stati emessi canoni per complessivi € 29.428.881,43, di cui € 4.212.900,76 relativi a concessioni per licenza, € 17.595.374,40 relativi a concessioni pluriennali e € 265.476,73 relativi ad indennizzi, e sono stati riscossi complessivamente € 29.379.181,40.

Alla luce degli impatti della riscossione delle entrate proprie sul saldo di cassa dell'Autorità Portuale, con disposizione di servizio n. 395, il Dirigente della Direzione Programmazione e Finanza è stato nominato Responsabile della Riscossione delle Entrate e sono state delineate le linee operative in materia di:

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

Nel 2015 si è proseguito con l'addebito degli interessi di mora decorsi i termini di pagamento indicati in fattura ed il risultato è stato il seguente:

2015
Addebito € 24.521,53

mentre di seguito sono esposti i risultati della riscossione delle entrate di competenza e a residuo.

FATTURATO – INCASSATO			
	2013	2014	2015 *
FATTURATO	22.030.858	25.948.871	29.428.881
INCASSATO	14.694.837	16.621.017	23.294.498
(incassato / fatturato)	66,7%	64,1%	79,2%

RESIDUI			
	2013	2014	2015 *
RESIDUI	11.213.717	7.843.449	10.855.799
INCASSATO	10.067.143	6.176.516	6.084.683
(incassato / Residui)	89,8%	78,7%	56,1%

*In fase di approvazione

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

L'attività di controllo sul demanio marittimo si è estrinsecata nella creazione e aggiornamento dei sistemi informativi territoriali per:

- modifiche degli ambiti del demanio marittimo di competenza dell'Autorità Portuale con eventuali nuove acquisizioni;
- monitoraggio dei beni demaniali dati in concessione;
- monitoraggio dei beni demaniali non dati in concessione.

Si riportano a titolo di esempio alcune informazioni sui beni demaniali contenute nei sistemi informativi:

- *caratteristiche geometriche*
- *data di costruzione*
- *stato manutentivo*
- *ragione sociale del concessionario*
- *coefficienti applicati per il calcolo del canone demaniale*

Sono stati effettuati numerosi sopralluoghi:

- di verifica della corrispondenza geometrica tra le concessioni demaniali e le occupazioni delle stesse da parte del soggetto titolato;
- di verifica degli adempimenti in capo ai concessionari riguardo alla manutenzione ordinaria e straordinaria del bene demaniale;
- di verifica dello stato dei beni demaniali non assegnati in concessione e di quelli in precario stato di manutenzione;
- di verifica degli abusi segnalati all'APV dalle forze dell'ordine e di segnalazione degli abusi rilevati dall'APV alle forze dell'ordine, con conseguente addebito di tariffe maggiorate.

Sono state inoltre realizzate alcune barriere fisiche, grazie all'intervento della Direzione Tecnica dell'APV, finalizzate alla dissuasione dell'abusivismo.

6.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi.

A) Concessioni depositi costieri (**presenti anche nell'elenco concessioni ex art.18)	
1	VERSALIS
2	PETROVEN S.p.A.
3	RAFFINERIA ENI S.p.A.
4	EDISON S.p.A.
5	DECAL S.p.A.
7	S. MARCO PETROLI S.p.A.
8	VENEZIANA BUNKERAGGI S.r.l.
9	IES S.p.A,
10	SAPIO PRODUZIONE IDROGENO OSSIGENO S.r.l.
11	ENI S.P.A.
B) Concessioni di aree portuali di traffico passeggeri	
1	VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI S.p.A.
C) Concessioni di aree portuali per altri usi	
1. PER ATTIVITA' PROPRIE D'ISTITUTO	
1	NUOVA COMPAGNIA LAVORATORI PORTUALI S.c.a.r.l.
2	APV INVESTIMENTI S.r.l.
3	CENTRO DIREZIONALE TRONCHETTO 2
4	CENTRO DIREZIONALE TRONCHETTO
5	SACAIM S.p.A.
6	GRUPPO ORMEGGIATORI S.c.a.r.l.
7	OLTREX VIAGGI 4M S.p.A.
8	PALAZZO GRASSI S.p.A.
9	NETHUN S.P.A.
2. OPERATORI PORTUALI DI SERVIZIO ALLE MERCI	
1	SERVIZIO DOGANALE CONTAINERS S.r.l.
2	VE.PORT S.r.l.
3. AGENZIE MARITTIME E SPEDIZIONIERI	
1	T&C
2	BURLOTTI SPEDIZIONI S.p.A.
3	TECNOSPEDAS S.r.l.
4	VIGLIENZONE ADRIATICA S.p.A.
5	S.A.GE.M. VENEZIA S.R.L.
6	BASSANI S.p.A.
7	CENTRAL SHIPPING AGENCY S.R.L.

4. PROVVEDITORIE MARITTIME	
1	LIGABUE CATERING S.p.A.
5. AUTOTRASPORTATORI	
1	CARV
2	AUTAMAROCCHI
6. ATTIVITA' VARIE DI OFFICINA PER ATTIVITA' DI IMPRESA PORTUALE	
0	
7. OPERATORI INDUSTRIALI CON STABILIMENTI NON COLLEGATI AL MARE	
1	PILKINGTON – SIV S.p.A.
2	FIORITAL S.r.l.
8. OPERATORI CHE SVOLGONO ATTIVITA' DI LAVORI MARITTIMI	
1	NAUTILUS S.r.l.
2	MARISUB S.n.c.
3	LA DRAGAGGI S.r.l.
4	MOSOLE S.r.l.
5	TRASMAR S.r.l.
6	LAVORI MARITTIMI E DRAGAGGI
7	CONSORZIO VENEZIA NUOVA
9. SERVIZI PORTUALI	
1	RIMORCHIATORI RIUNITI PANFIDO S.r.l.
2	CONEPO SERVIZI S.c. a r.l.
3	PETROMAR S.r.l.
4	CORPORAZIONE PILOTI
5	GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO DI VENEZIA S.c.a.r.l.
10. OPERATORI DEL SETTORE SERVIZI DI INTERESSE AMBIENTALE	
1	GUARDIE AI FUOCHI S.c.a.r.l.
2	ECOPROGETTO VENEZIA S.r.l.
3	ALLES S.p.A.
11. AZIENDE EROGATRICI DI SERVIZI DI INTERESSE PUBBLICO	
1	EDISON S.p.A.
2	TELECOM ITALIA S.p.A.
3	V.E.R.I.T.A.S. S.p.A.

4	ITALGAS S.p.A.
5	TELECOM S.p.A.
6	ENEL DISTRIBUZIONE S.p.A.
7	RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.
8	SNAM RETE GAS S.p.A.
9	FASTWEB S.p.A.
10	ESERCIZIO RACCORDI FERROVIARI S.r.l.
11	TERNA SPA
12	WIND TELECOMUNICAZIONI SPA
D) Cantieristica	
1	CA.NA.VE
2	CANTIERE MOTONAUTICO S. PIETRO DI CASTELLO S.a.s.
3	DE PELLEGRINI ELIO
4	FINCANTIERI S.p.A.
5	MARINE TECH
6	TAPEZZERIE MUNARI PAOLO
7	CANTIERI NAVALI SERENISSIMA
E) Per uso turistico/ricreativi e altro	
1. CULTURALI	
1	CONSORZIO FORMAZIONE LOGISTICA
2	MARSILIO EDITORI
3	CONSORZIO VEMARS
2. DIPORTO	
1	COMPAGNIA DELLA VELA
2	IN.NA.VE.
3	MARINA DI LIO GRANDO S.r.l.
4	VDV
5	VENICE YACHT PIER S.r.l.
6	VENTO DI VENEZIA
3. RISTORAZIONE	
1	ALL'ARMONIA S.a.s.
2	CAFFE RISTORANTE ROMA
3	DE BORTOLI NELLO S.n.c.
4	GELATERIA NICO M.R.C. S.n.c.
5	GRAND HOTEL MOLINO STUCKY SRL
6	HOTEL CIPRIANI
7	LAGUNA BAR S.r.l.

8	PASTRELLO MANUELA
9	PENSIONE LA CALCINA S.a.s.
10	PIZZERIA RISTORANTE ALLE ZATTERE S.r.l.
11	REALE NICOLA
12	RISTORANTE PIZZERIA DA GIANNI
13	SIMONATO ITALO
14	TWIGA S.r.l.
15	BAUER S.p.A.
4. RICREATIVI	
1	C.A.P.V.
F) Concessioni demaniali marittime per altri usi	
1. TRASPORTO PERSONE DI LINEA	
1	A.C.T.V.
2	ALILAGUNA
3	TERMINAL FUSINA SRL
2. TRASPORTO PERSONE NON DI LINEA	
1	COMUNE DI VENEZIA
2	CONSORZIO MOTOSCAFI
3	COOP. GONDOLIERI TRAGHETTO SANTA LUCIA
4	LA LAGUNARE S.r.l.
5	NETHUN S.p.A.
6	NOLEGGIO VENICE
7	SAN SALVADOR S.r.l.
8	SOC. DI NAV. CANAL GRANDE S.r.l.
9	SOC. DI NAV. NAVAL LAGUNARE
10	SOC. DI NAV. TRAVEL VENICE S.r.l.
11	SOC. NAV. LAGUNA VENETA
12	VENEZIANA MOTOSCAFI GRAN TURISMO S.r.l.
13	VENEZIANA MOTOSCAFI SCO.COOP.
14	VENICE BY BOAT
15	IL VENTO DI VENEZIA
16	IL BURCHIELLO
17	VENEZIA CITY SIGHTSEEING
3. TRASPORTO MERCI	
1	CONAD
2	CASA VINICOLA F.LLI SCATAMBURLO
3	COOP ALLEANZA 3.0

4	DITADI DAVIDE
5	GESAL
6	PRIX QUALITY S.r.l.
7	SCALO FLUVIALE SOCIETA'
8	Società Coop. Trasporti LAGUNA VENETA
9	TIOZZO FLAVIO NETTI S.n.c.
10	TRANSPORT LINES S.r.l.
11	DESSERT SERVICE JESOLO S.R.L.
12	TRATELA SRL
13	TGR SRL
4. DEPOSITO MERCI PER LA CITTA'	
1	BOSCOLO IVANO BIELO
2	CO.DI.VE. S.r.l.
3	COMUNE DI VENEZIA
4	EPIU' S.r.l.
5	IBIF S.r.l.
6	PARTESA VENETO S.r.l.
7	VENEZIANA di NAVIGAZIONE S.p.A.
6. SOGGETTI PUBBLICI E PRIVATI OPERANTI IN SETTORI DI INTERESSE CITTADINO	
1	COMUNE DI VENEZIA
2	A.D.G. di BONFA' D. e G.
3	RAI S.p.A.
4	UNIVERSITA' IUAV DI VENEZIA
7. ALTRI	
1	A.S.D. VENICE MARATHON CLUB
2	AGESTAR
3	ALGHESPED
4	ALILAGUNA S.p.A.
5	APML
6	ASDASD
7	BAGAROTTO
8	BAGGIO TRASPORTI
9	BALDAN ARONNE
10	BALDIN
11	BARBERINI
12	BARIZZA
13	BARONCINI

14	BOSCOLO BIELO IVANO
15	BASE
16	BASSANI
17	BASSANI ADRIATICO
18	BERRELLI ANTONIO
19	BONALDO
20	BORELLA
21	BOSCOLO VANNI SALE
22	BOULOS
23	BRENTELLA TRASLOCHI
24	BRUNATO CLAUDIO
25	BRUSATO TRASPORTI
26	BUCELLA
27	BULLO TECNOLOGIE E SERVIZI
28	CA' DEL GUARDI
29	CAENAZZO
30	CALIMANI DAVIDE
31	CALZAVARA GIORGIO
32	CALZAVARA DAVIDE
33	CAMELLI STEFANO
34	CAMERA ARBITRALE
35	CAMUFFO S.N.C.
36	CANDIANI LUIGI
37	CARBOX
38	CARITAS
39	CAV – CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE S.P.A.
40	CENTRO FIORI
41	CESANA ENRICO
42	CIBIEN
43	CIGA
44	CIPRIANI SPA
45	CLODIENSE OPERE MARITTIME
46	COMUNE DI VENEZIA
47	CONDOMINIO "BANCHINA DELL'AZOTO"
48	CONDOMINIO TORREUNO
49	CONSORZIO F.S.B.
50	CONSORZIO URBAN
51	CONSORZIO VENEZIA NUOVA
52	CORTE DEI CONTI

53	D'AVINO FABRIZIO IPPOLITO
54	DALLA PORTA MARIO
55	DANIELI
56	DEPPIERI
57	DONA' ANTONIO
58	DONADONI
59	DORIGO ROSELLA
60	E.R.P.A. S.R.L.
61	ELENIA
62	ELMAR S.R.L.
63	ENI
64	ENVICON
65	ENZO MIRCO
66	ESSO
67	EXPO VENICE
68	F.LLI CHIESURA
69	FEICHTINGER WILDFRIED
70	FONDAZIONE CINI
71	FRATELLI BOSCOLO
72	FULLIN GIORGIO
73	GABRIELLI S.P.A.
74	GEMIL
75	GERINI
76	GHEZZO
77	GIANOLLA GIOVANNI
78	GIOL GIOVANNI
79	GLOBUS SPED
80	GRUBISSA FLAVIO
81	GUARDI
82	H.M.S. S.a.s.
83	IN HOUSE
84	INTERROUTE SPA
85	ISPRA
86	ISTITUZIONE CENTRO PREVISIONI E SEGNALAZIONI MAREE
87	ITALIAN SEAWAYS
88	JLT
89	KOINE' S.r.l.
90	LAVANDERIA L.S.G.
91	LEGA NAVALE

92	LIGABUE ALEX INTI
93	LISATTI
94	LOGISTICA PADANA BACCETTI
95	LONGONI
96	LORATO ANDREA
97	LOZZI
98	MABAPA GESTION
99	MARCASSA
100	MARSILIO EDITORI S.P.A.
101	MASSARIA MARIO
102	MEGEZIA
103	MENEGAZZO
104	MIGLIORINI EROS
105	MOCELLIN
106	MORETTI
107	MULTISERVICE
108	NETHUN
109	NOPROFIT CONSULTING
110	OPERA SANTA MARIA DEL PORTO MARIPORT
111	ORAM
112	ORSEOLO RESTAURI
113	PALMA
114	PAROLIN
115	PATRON LORENZO
116	PELLEGRINI GIUSEPPE
117	PIETROGRANDE
118	PISTOLATO
119	POLYMNIA
120	PORTABAGAGLI DEL PORTO DI VENEZIA SCARL
121	PULESE ALESSANDRO
122	RADICH
123	RADONICICH
124	RCL CRUISES LTD
125	RIS SRL
126	RLC CRUISES
127	ROSAN MASSIMO
128	ROSSI ANDREA
129	SAGEMART
130	S.D.C. S.R.L.

131	SAN POLO SOUVENIRS
132	SAVOIA&JOLANDA
133	SCAPIN ROBERTO
134	SCARANO
135	SCARPA FRANCESCA
136	SCATTOLIN DISTRIBUZIONE AUTOMATICA
137	SCATTOLIN GUIDO
138	SCAVELLA GIOVANNI
139	SEAWAY
140	SED LOG
141	SEEMAR
142	SERVIZI TECNICI
143	SIDERSPED
144	SIFA
145	SOC. COOP. LAGUNA VENETA
146	SPEZIALI
147	STELLA MARIS AND FRIENDS
148	TCE LAGUNARE
149	TECNOSERVICE
150	TENDERINI ANNA
151	TIOZZO FLAVIO NETTI E DANIELE NETTI
152	TIV
153	TODESCO
154	TOMMASI
155	TRAILER
156	TRASPORTATORI LAGUNARI
157	TRENTIN ESTERINA
158	UFFICIO MIGRAZIONI CARITAS
159	UMBRIA ENERGY SRL
160	UNITECNICA S.A.S.
161	VALUECORE
162	VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI
163	VERITAS SPECCHI ACQUEI
164	VESMAR
165	VIANELLO LUIGI
166	VIANELLO MICHELE
167	VIBA
168	VIVIANI
169	VOLTOLINA



170	Z.B.
171	ZAMPOLLI CATERINA
172	ZANON SEAFISH INGROSS
173	ZIPPONI

7. TASSE PORTUALI

7.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.

Le principali risorse proprie dell'Autorità Portuale sono costituite dal gettito derivante dalla tassa portuale, dalla tassa di ancoraggio e dai canoni per concessioni demaniali.

L'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali è stata introdotta con la legge Finanziaria 2007 (Legge 296 del 27 dicembre 2006) prevedendo l'integrale attribuzione delle tasse portuali sulle merci sbarcate ed imbarcate, della tassa erariale (ora, con DPR 10 del 28 maggio 2009, unificate nella tassa portuale) e della tassa di ancoraggio.

Corrispondentemente sono stati soppressi gli stanziamenti da parte dello Stato per manutenzioni e, al fine di attenuare le possibili tensioni finanziarie collegate alla cancellazione di detti contributi, è stato istituito presso il Ministero dei Trasporti, un fondo perequativo, la cui ripartizione è regolata con DM 69/T del 7 marzo 2008, come modificato dal D.M. n. 57 del 20 febbraio 2013. L'ammontare del fondo per l'anno 2015 è stato di € 46,2 milioni e la quota assegnata all'Autorità Portuale di Venezia è stata di € 4.168.741,56.

Nel contempo è stata prevista (senza avvalersene) la possibilità di applicare addizionali su tasse, canoni e diritti per espletare compiti di vigilanza e sicurezza e di beneficiare della devoluzione da parte dello Stato di quote di tributi diversi dalle tasse e diritti portuali, che ha trovato parziale attuazione con il decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83, nonché applicare (Decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 convertito, con modificazioni, dalla Legge 9 agosto 2013 n. 98) aumenti o riduzioni delle aliquote della tassa portuale e di ancoraggio per favorire la competitività degli scali.

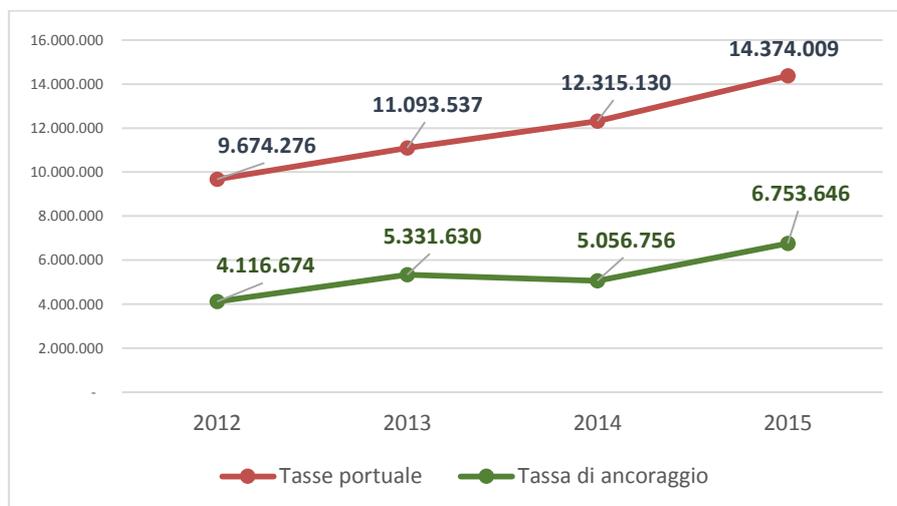
Le Entrate per tasse

Le entrate derivanti dalla riscossione delle tasse portuali sono le seguenti:

Anno	Consuntivo 2014	Consuntivo 2015	Preventivo 2016
Tasse portuale	12.315.130	14.374.009	13.500.000
Tassa di ancoraggio	5.056.756	6.753.646	5.000.000

Per il 2016, alla luce di una situazione economica tutt'ora instabile, in occasione della presentazione del Bilancio di Previsione si è ritenuto opportuno stimare un gettito prudenzialmente inferiore (euro 18.500.000) rispetto a quello del Consuntivo 2015 (euro 21.127.655).

Nel grafico a seguire viene evidenziato l'andamento delle tasse in un arco temporale quadriennale. L'incremento di tale entrata nel corso del quadriennio ha permesso di ampliare le azioni dell'Ente a favore del Porto, sul fronte della spesa.



Prospettive future

Il Decreto Legge 22 giugno 2012, n. 83 (cosiddetto "Decreto Sviluppo") convertito dalla Legge 134/2012 ha previsto all'art. 14 l'istituzione nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di un fondo per il finanziamento degli interventi per "agevolare la realizzazione delle opere previste nei rispettivi piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari e gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali" alimentato su base annua in misura pari all'1% dell'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite di ciascun porto e comunque nel limite di 70 milioni di euro, importo elevato a 90 milioni dall'art. 22, comma 3 del decreto Legge 21 giugno 2013, n. 69 (cosiddetto "Decreto del Fare") convertito con modificazioni dalla Legge 98/2013.

Entro il 30 aprile di ciascun esercizio finanziario il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sulla base del gettito IVA registrato in ciascun porto, quantifica l'ammontare della quota da iscrivere nel fondo che verrà ripartito con apposito decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Il 2 aprile 2014 è stato emanato il decreto di ripartizione della quota per l'anno 2013 calcolata sull'imposta sul valore aggiunto dovuta sull'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite del sistema portuale italiano per l'anno 2012. Il fondo è stato ripartito assicurando all'Autorità Portuale di Venezia euro 5.312.442, ovvero l'80% della quota relativa all'imposta sul valore aggiunto dovuta all'importazione delle merci introdotte nel territorio nazionale per il tramite del Porto di Venezia.

Il rimanente 20% del fondo è stato invece ripartito secondo finalità di carattere perequativo e di questo non ha beneficiato l'Autorità Portuale di Venezia.

Nel corso dell'esercizio 2015, tuttavia, non è stato emanato il decreto di ripartizione della quota riferita all'anno 2014 da liquidarsi nel 2015. Per tale motivo il fondo non è stato ancora ripartito e non è stata rilevata tale entrata nel Consuntivo 2015.

Nel Bilancio di previsione relativo all'esercizio 2016, alla luce dell'incertezza sulla tempestività del riparto del fondo, è stato quindi prudenzialmente stimato l'ammontare del fondo IVA nell'importo di 3 milioni di euro in aggiunta ad ulteriori 4 milioni relativi al "Fondo Perequativo" di cui all'art. 1, comma 983, della Legge Finanziaria 2007. Si sottolinea come tale incertezza circa il momento di erogazione delle somme induce ad assumere comportamenti prudenziali e ciò rallenta la

programmazione degli investimenti futuri e pertanto la possibilità d'azione degli enti stessi, condizione che nel caso dello scalo Veneziano è maggiormente penalizzante se si considera l'esigenza che il Porto di Venezia ha di aumentare e successivamente mantenere le profondità utili per il transito navale.

Alcune Autorità Portuali, per favorire la competitività e la gradualità nell'applicazione negli anni, si sono avvalse della facoltà di riduzione delle suddette tasse. Detta possibilità non è stata considerata ad oggi da Autorità Portuale di Venezia ritenendo maggiormente profittevole sostenere con le maggiori entrate interventi di supporto ai servizi logistici ed intermodali effettivamente in grado di orientare il gradimento ed interesse degli operatori per lo scalo.

**AUTORITA' PORTUALE
PORTO DI VENEZIA**
Concessioni demaniali anno 2015

FUNZIONI E CATEGORIE	CONCESSIONI	AREE SCOPERTE	SPECCHI ACQUEI	IMPIANTI DI FACILE RIMOZIONE	IMPIANTI DI DIFFICILE RIMOZIONE		PERTINENZE	
	numero	mq	mq	mq	mq	mc	mq	mc
COMMERCIALE	139	814.131	87.140	40.912	865	1.730	255.263	732.278
Terminal operators	49	766.998	10.057	3.021	498	1.257	223.809	586.093
Attività commerciali	90	47.134	77.082	37.891	366	473	31.454	146.185
Magazzini portuali	0	0	0	0	0	0	0	0
SERVIZIO PASSEGGERI	2	170.196	0	50	0	0	72.255	240.410
INDUSTRIALE	30	89.268	206.342	969	21.068	4.242	46.173	21.681
Attività industriali	13	29.040	50.279	270	5.808	515	13.763	0
Depositi costieri	9	44.474	109.808	678	8.997	3.727	23.113	0
Cantieristica	8	15.754	46.255	21	6.263	0	9.297	21.681
TURISTICA E DA DIPORTO	8	13.583	34.833	1.631	4	11	5.857	1.236
Attività turistico ricreative	2	2.035	132	0	0	0	141	424
Nautica da diporto	6	11.548	34.701	1.631	4	11	5.716	812
PESCHERECCIA	5	0	66	24	359	0	0	0
INTERESSE GENERALE	43	33.596	27.792	201.168	40.001	0	8.349	12.119
Servizi tecnico nautici	20	14.796	16.016	222	46	0	5.817	7.054
Infrastrutture	19	3.375	120	174.758	39.955	0	1.678	5.035
Imprese esecutrici di opere	4	15.425	11.657	26.188	0	0	854	30
VARIE	92	22.189	247	946	0	0	3.414	10.026
TOTALE GENERALE	319	1.142.963	356.419	245.701	62.297	5.984	391.311	1.017.750