

Autorità Portuale di Venezia

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

2008 – 2011

PRIMA REVISIONE ANNUALE



IL PRESENTE DOCUMENTO È STATO REDATTO AI SENSI DELLA LEGGE 84/94 ART. 9 C. 3 ED E' DA CONSIDERARSI QUALE INTEGRAZIONE E AGGIORNAMENTO DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2008 – 2011 APPROVATO DAL COMITATO PORTUALE L'11 SETTEMBRE 2009, CHE COSTITUISCE IL "PROGRAMMA DI MANDATO".

a cura della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo

Venezia, 3 febbraio 2010

Documento approvato dal Comitato Portuale dell' 3 febbraio 2010

Sommario

PREMESSA	7
Capitolo 1 IL PORTO POSSIBILE	8
Il porto nel contesto delle reti Europee	8
Obiettivi e interventi per cogliere le opportunità di scenario.....	10
Nuove aree per le attività portuali all’interno dell’ambito di Porto Marghera	10
Nuove aree per le attività portuali all’esterno dell’ambito di Porto Marghera	12
Nuove aree per lo sviluppo della crocieristica	12
Accessibilità nautica	13
Accessibilità ferroviaria	14
Accessibilità via terra.....	16
Sviluppo dell’ICT per il porto di Venezia.....	17
Servizi di collegamento.....	18
Ferroviari	18
Fluviale.....	18
Autotrasporto.....	19
Capitolo 2 COME FAR FUNZIONARE IL PORTO POSSIBILE	20
Per una portualità veneta	20
Strumenti per la pianificazione: il Piano Regolatore Portuale, i Progetti Strategici	21
NAPA “Associazione dei Porti del Nord Adriatico”	23
Promozione	25
Aspetti innovativi relativi alle attività di promozione	25
Promozione “Corporate”	27
Comunicazione	28
Porto Verde	30
Piano fotovoltaico	30
L’energia da biomasse	31
Piano per la razionalizzazione dell’energia	32
Valorizzazione delle attività portuali.....	33
Valorizzazione delle risorse umane e organizzazione	33
Grandi Rischi.....	34
Predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale e Piano di Emergenza Portuale... ..	34

Capitolo 3	STRUMENTI.....	35
	Risorse Finanziarie.....	35
	Revisione dei Canoni Demaniali	36
	Società Partecipate.....	37
	Finanziamenti Europei.....	37
ALLEGATI		39
	Allegato A: SOCIETÀ PARTECIPATE E CONTROLLATE	39
	Allegato B: TABELLE OPERE	40
	Tabella 1: OPERE INFRASTRUTTURALI (in corso di aggiornamento)	40
	Tabella 2: EDIFICI ED AREE (in corso di aggiornamento).....	41
	Tabella 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI (in corso di aggiornamento)	42
	Tabella 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI (in corso di aggiornamento)	43
	Allegato C: SCENARI MACROECONOMICI E TENDENZE NEL TRASPORTO MARITTIMO	44

PREMESSA

L'arco di tempo intercorso tra l'approvazione del "programma di mandato 2008-2011" e la stesura della presente revisione, ha visto sconvolti gli scenari di riferimento economici a causa della nota crisi internazionale.

Se gli assunti di ogni pianificazione erano basati su una visione di mercato globale, con conseguente continua crescita degli scambi commerciali, dei flussi di traffico di merci, della domanda di naviglio, della domanda di infrastrutture, ora è in atto un generale ripensamento che genera incertezza negli investitori già segnati dalla crisi finanziaria.

Anche l'Autorità Portuale ha necessariamente svolto un attento riesame del posizionamento del Porto di Venezia alla luce della crisi.

Non solo ne è emersa la capacità di recupero dei traffici a livelli degli ultimi anni ma, cosa più significativa, il nostro scalo ha ancora la possibilità di acquisire grandi quote di mercato nel proprio bacino di influenza attuale nonché con una maggiore espansione nelle regioni centro europee, ciò anche attraverso un ritrovato ruolo dell'Adriatico.

Si è deciso pertanto di confermare nei limiti delle disponibilità finanziarie proprie e di terzi attivabili in Partnership pubblico-privato, il piano d'investimenti anche in funzione anticiclica.

L'obiettivo è quindi quello di mantenere il livello di attività proprie dell'Autorità Portuale al miglior livello utile per preparare il porto al miglior posizionamento competitivo all'uscita dalla crisi augurabilmente collocabile attorno alla fine del 2010.

Capitolo 1 IL PORTO POSSIBILE

Il porto nel contesto delle reti Europee

La strategia dell’Autorità Portuale di Venezia è in linea con quanto l’Unione Europea sta mettendo in atto in termini di politica portuale e di revisione delle reti tran europee di trasporto. Di fatto è previsto e già in corso che nell’anno corrente (2010) la Commissione europea valuti “lo stato dei collegamenti dei porti con l’entroterra in occasione dell’esame intermedio della rete TEN-T nel 2010” (ex art. 19 del Regolamento finanziario (CE) 680/2007).

L’attuale sistema di alimentazione dei mercati europei è infatti incongruente con le strategie della nuova Commissione Europea che individua nella decarbonizzazione dei trasporti - in particolare del trasporto marittimo ed aereo- uno degli strumenti necessari alla lotta al cambiamento climatico. Tale obiettivo è perseguibile attraverso anche la costruzione di un sistema di trasporti integrato per un uso più “intelligente e responsabile” della logistica che implica cioè la scelta delle soluzioni che riducono complessivamente la quantità totale di CO₂ emesse. In questo caso i porti del Nord Adriatico e quindi Venezia devono essere visti come un’opportunità per l’Europa di mettere in atto un sistema di trasporto e distribuzione dei traffici che riduce non solo il maggior costo di trasporto ma anche i maggiori consumi energetici e la maggior quantità di emissioni –di gas ad effetto serra, ma non solo-- prodotte da carichi provenienti dal Mediterraneo , sbarcati nei porti del Mar del Nord e poi trasferiti prevalentemente via strada nel resto d’Europa, ivi comprese le regioni più vicine ai porti mediterranei o a quelli baltici.

Fino al 2008 -- ma tutto “sembra” continuare anche oggi-- i principali porti del Mar del Nord, quelli storicamente e naturalmente favoriti per i flussi di merci da e per gli Stati Uniti e il resto delle Americhe, hanno continuato ad operare come gateways per l’intera Europa, vedendo progressivamente crescere i flussi di merci trattate da e per l’Estremo Oriente, nonostante che questi attraversassero prima tutto il Mediterraneo da Suez a Gibilterra e viceversa.

I porti del Nord Adriatico potranno nei prossimi anni essere avvantaggiati dallo spostamento verso Est del baricentro della economia europea. Lo stock del prodotto interno lordo europeo viene ancora essenzialmente dalla vecchia Europa (EU15), ma la variazione positiva, i maggiori tassi di crescita si manifestano soprattutto nella nuova Europa (EU12), che nel periodo 2000-2007 annualmente è cresciuta mediamente del +5,30% mentre la “vecchia Europa (EU 15) solo del +2.85%¹. La nuova Europa diventa quindi sempre più origine e destinazione di flussi crescenti di traffici intraeuropei (considerando ormai come tali anche quelli con il South East Europe e, in prospettiva la Turchia) Traffici ai quali si aggiungono quelli aventi come origine e destinazione i paesi confinanti ad Est, in primis la Russia, ma anche l'Ucraina e le economie caucasiche.

Lo spostamento ad est del baricentro dell'economia europea e la crescita di importanza delle economie confinanti ad est e dei traffici terrestri verso il Caucaso e l'Estremo Oriente e la necessità di ottimizzare i gateways portuali per i traffici da e per il mercato asiatico sono sicuramente fattori che devono essere tenuti in considerazione nella identificazione di border points strategici lungo i confini terrestri della UE e di sistemi portuali (ed aeroportuali) che meglio di altri possono soddisfare le esigenze di relazioni con il resto del mondo.

In questo contesto il ruolo dei porti del Nord Adriatico (così come i porti del Mar nero occidentale) più vicini all'Estremo Oriente tramite Suez, ma anche tramite Gibilterra con l'adattamento della rete infrastrutturale principale -- parte della core TEN-T-- a servizio di questi assumono un ruolo determinante, potendo massimizzare le tratte marine e minimizzare le tratte terrestri della catena logistica, anche al fine di ridurre gli impatti in termini di costi energetici e di emissioni di CO₂. Non c'è dubbio poi che i porti del Nord Adriatico attraverso il corridoio adriatico - baltico che non è altro che il prolungamento di un progetto TEN-T già esistente (Gdansk – Vienna) fino a Venezia/Trieste e Bologna potranno avere il ruolo di terzo mare russo.

¹ Rielaborazione su dati Eurostat

Obiettivi e interventi per cogliere le opportunità di scenario

Alla luce delle opportunità di scenario il quadro di certezze, che ci si impegna ad offrire agli operatori del porto di Venezia, riguarda i seguenti punti strategici:

- nuove aree per le attività portuali;
- nuove aree per lo sviluppo della crocieristica;
- accessibilità nautica;
- accessibilità ferroviaria;
- accessibilità stradale;
- sviluppi ICT per il porto di Venezia.

Inoltre si intende favorire forme di aggregazione tra tutti gli operatori portuali, per iniziative logistiche a sviluppo dei traffici portuali.

Nuove aree per le attività portuali all'interno dell'ambito di Porto Marghera

Se storicamente lo sviluppo industriale di Marghera ha potuto contare per lunghi anni dello scorso secolo sui vantaggi che derivavano dalla sua collocazione in area portuale, oggi è lo sviluppo più propriamente portuale che può ridare una prospettiva almeno a parte delle aree industriali dismesse, o in corso di dismissione, quando queste siano adiacenti alle banchine.

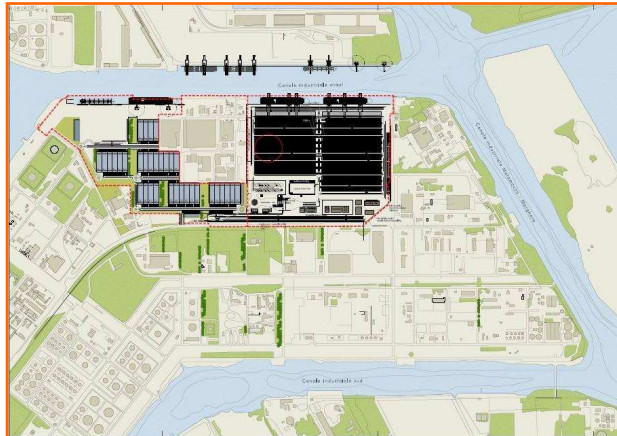
A tal fine, in una prima fase, nella penisola del petrolchimico sono state individuate delle aree, di prevista acquisizione, per la realizzazione di un'area di espansione portuale da dedicare ad attività mista di nuovo terminal contenitori e di strutture per la logistica.

Nuove aree nella penisola del Petrolchimico

L'obiettivo che ci si è proposto è stato l'individuare una strategia di business di ampio respiro per il recupero e la valorizzazione di un'area all'interno della penisola del Petrochimico composta da:

- Area Montefibre (sup. 51 ha)
- Area Syndial (sup. 22 ha)

che, qualora venisse meno il progetto di rilancio di nuove produzioni industriali in corso di valutazione da parte dell'impresa e delle autorità competenti, potrebbe estendersi anche all'area centrale degli stabilimenti Montefibre pari a circa 15 ha.



Dopo attente valutazioni tecnico-economiche sull'evoluzione mondiale dei traffici e del valore aggiunto potenzialmente acquisibile si è proposto di realizzare un nuovo terminal container basato su due approdi e affiancato da un'area logistica Distripark, che tiene conto della futura ricollocazione del punto franco.



Nuove aree per le attività portuali all'esterno dell'ambito di Porto Marghera

L'Autorità Portuale esaminerà con attenzione e interesse, nell'ambito del "progetto strategico" ex art. 26 della L.R. 11/2004 , così come previsto dal Piano Territoriale Regionale di Coordinamento, in seguito PTRC, l'ipotesi avanzata dalla stessa proposta di PTRC formulata dalla Giunta Regionale di sviluppo logistico-portuale della "testata est" dell'asse plurimodale Venezia-Padova, che si colloca in corrispondenza del tracciato della idrovia, legata ad un progetto che metta assieme le istanze di carattere logistico e portuale con quelle infrastrutturali "di terra e di mare".

Le peculiarità riguardano:

- la disponibilità dei terreni, il buon posizionamento e l'elevato grado di accessibilità;
- la prossimità fisica con le aree di porto Marghera e la possibilità di costruire con esse un progetto molto articolato per quanto concerne le funzioni e totalmente interconnesso per quanto riguarda le infrastrutture;
- la possibilità di mettere mano ad una delle aree marginali dell'insediamento di Mira con opere di riqualificazione sia verso l'asse della Romea che verso la laguna.

Nuove aree per lo sviluppo della crocieristica

La notevole crescita del settore crocieristico, sia in termini di flotta mondiale in servizio, che in termini di gigantismo navale, pone la necessità di definire e accettare un tetto superiore di capacità ricettiva infrastrutturale dell'attuale terminal della Marittima servito attraverso la bocca portuale di San Nicolò.

Si rende pertanto necessario prospettare la soluzione di un impianto portuale aggiuntivo, con relativi collegamenti viari, atto a far fronte a tale previsione d'incremento della domanda, con accesso dalla bocca di porto di Malamocco.

La risposta di medio periodo verrà dall'attrezzatura di almeno un accosto per l'accoglienza di navi passeggeri anche lunghe 360 metri nel terminal per le autostrade del mare in corso di realizzazione in area ex-Alumix a Fusina.

In una prospettiva più lunga, è stata individuata in sede di proposta di PTRC del Veneto, una superficie, attualmente collocata al di fuori della circoscrizione portuale, che si estende nel Comune di Mira, prossima alla località Moranzani ed a Fusina, che può incontrare l'esigenza di essere raggiungibile in breve tempo dalla rete autostradale, dalla ferrovia e dall'aeroporto, con la possibilità di poter disporre di un rapido collegamento con la città storica.

Accessibilità nautica

L'Autorità Portuale ha recentemente sottoscritto un accordo con il Magistrato alle Acque per l'adeguamento della conca di navigazione alla bocca di porto di Malamocco secondo le prescrizioni formulate dal Comitato di indirizzo coordinamento e controllo ex legge speciale per Venezia nel 2003 e di tutta la dotazione infrastrutturale e tecnologica necessaria per garantire la migliore accessibilità nautica, nonché per eliminare o mitigare le interferenze causate dai lavori di costruzione e di funzionamento del sistema MOSE.

Inoltre, nell'ambito delle tecnologie per il monitoraggio della navigazione, si prevede entro giugno 2010 il completamento della prima fase del progetto STIM, realizzato assieme al Magistrato alle Acque, che garantirà la copertura radar anche di tutto il canale Malamocco–Marghera.

Il piano dei dragaggi di ripristino delle quote di profondità dei canali lagunari rispetta i limiti previsti dal PRP vigente.

La seguente tabella definisce gli escavi in corso con previsione di conclusione degli stessi:

Tratto	Profondità Prevista	Stima fine Lavori
Bacino Evoluzione 1	-11 m	1 sem 2010
Bacino Evoluzione 2	-11 m	1 sem 2010
Bacino Evoluzione 3	-11 m	1 sem 2010
Bacino Evoluzione 4	-11 m	1 sem 2010
Canale Malamocco Marghera sino San Leonardo	-14 m	fine 2014
Canale Malamocco Marghera (bacini evoluzione 1, 2, 3, 4 compresi)	-12 m	fine 2011
Canali Ovest e Sud (primo tratto -12 m)	-10,50 m	2 sem 2011

Parte degli interventi da realizzare per migliorare l'accessibilità nautica, si baseranno su finanziamenti europei TEN-T ottenuti sul bando 2009 delle reti trans europee per un importo complessivo di circa 4.000.000 €.

L'Autorità Portuale ha riavviato d'intesa con il Magistrato alle acque le attività di progettazione e realizzazione del terminal petrolifero offshore necessario per l'estromissione del traffico delle petroliere in laguna secondo il dettato della legge speciale per Venezia. E' in corso di valutazione la possibilità di usare lo stesso terminal offshore anche per il ricevimento e la distribuzione di rinfuse secche, come ad esempio il carbone, destinato alle centrali lagunari e ad altri utenti.

Accessibilità ferroviaria

Il collegamento della rete ferroviaria interna al porto di Venezia con la rete retrostante va riconsiderato in modo radicale; questo infatti e' un tema comune a tutti i porti europei e, in particolare a quelli, come il porto di Venezia, collegabili con la Rete Transeuropea di Trasporto anche alla luce della recente definizione dei "Freight Corridors", ovvero la rete europea dei corridoi ferroviari destinati al trasporto delle merci.

La definizione in corso del tracciato del Progetto Prioritario 6 della Rete Transeuropea di Trasporto è il luogo per porre il tema di un miglior collegamento ferroviario, sia dell'Isola Portuale che delle altre estensioni portuali di Marghera, con la rete ad alta capacità/alta velocità nelle direzioni di Padova, Udine e Trieste.

Si è pertanto prospettato il disegno di una nuova ferrovia di collegamento tra la penisola del Petrolchimico, dove verrebbe realizzato un apposito scalo, e la direttrice Padova – Venezia in prossimità della linea dei Bivi, realizzando in tal modo un completamento a sud della stessa che consente di evitare il già critico nodo di Mestre.

Resta comunque indispensabile definire degli interventi e dei nuovi modelli di esercizio, anche per mezzo dell'informatizzazione, atti a migliorare l'impianto ferroviario esistente già nel breve/medio periodo.

A tal fine si intende realizzare un notevole incremento dell'offerta ferroviaria col passaggio della capacità del sistema dagli attuali 20 treni/giorno a 40.

L'attuale dotazione infrastrutturale ferroviaria dell'area portuale vede una rete notevolmente estesa a servizio della zona di Marghera e tradizionalmente divisa in Porto Commerciale e Porto Industriale. I traffici in arrivo e partenza sono appoggiati alla Stazione di Venezia-Marghera scalo, nata alcuni anni orsono a seguito della concentrazione del traffico passeggeri con relative attività di supporto a Venezia-Mestre. L'attuale interferenza di circolazione in questa stazione tra treni passeggeri e merci, che sarà ancor più accentuata con l'entrata in funzione del SFMR, richiede la rivisitazione del modello di esercizio.

L'attuale disponibilità di tracce nella rete nazionale, quasi esclusivamente nel periodo notturno, comporta la necessità di realizzare punti di incrocio/stoccaggio.

Il posizionamento di tali "polmoni" dovrà necessariamente tener conto della disponibilità delle aree ma anche e soprattutto mirare all'ottimizzazione dei costi del servizio di manovra.

In quest'ultima ottica i movimenti all'interno dei raccordi dovranno avere un'unica regia, approfittando anche dell'unicità attuale del fornitore del servizio sia in ambito portuale, sia nella stazione FS.

La regia potrà avvenire col classico modello della sala di controllo centrale, ma saranno possibili anche soluzioni tecnologiche in totale automatismo (p.es. prenotazione del blocco), esportabili a situazioni analoghe.

Ai fini della velocità, e quindi dell'economicità dei movimenti di manovra, occorre anche apportare modifiche all'armamento, che riducano/eliminino le inversioni del senso di marcia oggi necessarie per i movimenti da e per il porto industriale e le interferenze tra treni e manovre.

Si è inoltre provveduto ad inserire il porto di Venezia nel tracciato del corridoio "D" (Valencia – Budapest) nell'ambito dello sviluppo dei sei corridoi ERTMS identificati come prioritari dall'EU e dotati di avanzati sistemi di interoperabilità ferroviaria e tecnica.

Parte degli interventi da realizzare per migliorare l'accessibilità ferroviaria, si baseranno su finanziamenti europei TEN-T ottenuti sui bandi 2007, 2008 e 2009 delle reti trans europee per un importo complessivo di circa 2.000.000 €.

Accessibilità via terra

Per garantire una migliore accessibilità su gomma alle aree commerciali di Marghera, sono stati progettati nel corso del 2009 e partiranno all'inizio del 2010 i lavori per la ristrutturazione della viabilità di entrata al porto, con un intervento che prevede l'ampliamento di via dell'Azoto (3,3 mln €).

La problematica di adeguare il sistema in uscita/entrata dal porto dal ponte "strallato", ha portato negli anni scorsi ad individuare una soluzione progettuale che collega via dell'Elettricità' direttamente con la SS11.

La soluzione è stata ribadita dal Comune di Venezia con un atto di indirizzo della giunta comunale ed è prevista dal progetto generale della viabilità prevista all'interno dell' accordo di programma "Moranzani".

Nel corso dei prossimi mesi si potrà valutare strumenti e procedure per attuare tale intervento.

Ss309 - Romea Commerciale:

è in corso la valutazione del tracciato della nuova Romea che dovrà prevedere il collegamento con il sistema autostradale.

Per la viabilità portuale e' rilevante poter avere un collegamento il più vicino e accessibile possibile alla ss11, in prosecuzione dell'intervento precedente.

Parte degli interventi da realizzare per migliorare l'accessibilità stradale, si baseranno su finanziamenti europei TEN-T ottenuti sui bandi 2008 e 2009 delle reti trans europee per un importo complessivo di circa 1.000.000 €.

Sviluppo dell'ICT per il porto di Venezia

L'Autorità Portuale di Venezia conferma il proprio impegno allo sviluppo dell'ICT nel porto di Venezia quale strumento indispensabile per migliorare l'operatività portuale ed aumentare la competitività dello scalo.

In particolare si prevede lo sviluppo e l'integrazione in LogIS dei seguenti moduli:

- integrazione con il sistema informatico dell'Agenzia delle Dogane.
- Ferroviario, per il dialogo con i sistemi FS/ERF;
- Sanità Marittima, per la gestione della Libera Pratica Sanitaria alle navi con NSIS;
- Merci pericolose in container, per la tracciabilità delle stesse in porto;
- AIS, per la ricezione dei dati AIS con l'automazione delle pratiche navi e la visualizzazione grafica della posizione delle stesse;
- Fatturazione avanzata dell'utilizzo del sistema;
- SAFE/LogIS per la security e per la gestione degli accessi e della tracciabilità dei veicoli;
- SIT/LogIS per la gestione territoriale integrata dei dati;
- Sviluppi LogIS per il transito e la sosta delle merci nelle aree portuali.

Servizi di collegamento

Ferroviani

Gli ingenti investimenti previsti per il potenziamento dei traffici ed in particolare per quelli containerizzati, trovano significato solamente se supportati da adeguate azioni per il rafforzamento del posizionamento del Porto nel suo hinterland di riferimento che dovrà anche estendersi per mezzo di un adeguato potenziamento dei servizi ferroviari di collegamento con i principali nodi della rete europea. A tal fine l’Autorità Portuale intende impegnarsi per la definizione di “programmi di esercizio” con imprese del settore (ferroviarie/MTO) nonché con la società regionale Sistemi Territoriali per l’attivazione ed il sostegno nella fase di start up, di appositi, nuovi servizi di “treni-blocco” intermodali per le principali destinazioni transalpine.

Il primo in direzione Tarvisio - Austria verrà lanciato in occasione della riapertura del collegamento con Treviso - Udine attraverso la linea dei Bivi che RFI impegnata prevede di completare entro marzo 2010.

Fluviale

L’Autorità Portuale di Venezia partecipa attivamente al nuovo “Coordinamento per lo sviluppo funzionale del sistema della navigazione fluvio-marittima del Nord Italia e del Nord Adriatico” anche a supporto di UNII, nonché a conferenze di settore quali “Smart Rivers 21”, organizzate da PIANC International (World Association for Waterborne Transport Infrastructure) ed EFIP (Federazione Europea dei Porti Interni).

Si sottolinea inoltre l’iniziativa che vede il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in collaborazione con le Regioni per il miglioramento tecnologico della flotta.

Per lo sviluppo dei traffici da e per Venezia, le principali iniziative di sviluppo a riguardo sono l’aggiornamento del Master Plan della rete e l’adattamento dei canali alla quinta classe. Tali opere permetteranno la perfetta integrazione tra sistema

portuale Veneto, il sistema fluviale Padano-Veneto e conseguentemente con la rete di trasporto trans-europea.

La Commissione Europea, riconosciuto il ruolo della navigazione fluviale Padano-Veneta come parte integrante della rete europea dei trasporti, ha provveduto a co-finanziare i lavori di adeguamento dei canali e del potenziamento delle interconnessioni multimodali con un contributo a valere sul bando TEN-T 2009 per un importo complessivo di 9.000.000 €.

Si conta soprattutto sui flussi assicurati dal traffico di prodotti cerealicoli, prodotti siderurgici, project cargo e container.

L'area di Mantova, tra l'altro, è risultata essere, da approfondite ricerche di mercato, un ottimo volano per coinvolgere primari vettori che scalano regolarmente al Porto di Venezia e per affinare una catena logistica che possa sfruttare al massimo le tratte fluviali Venezia - Mantova e Venezia - Cremona.

Autotrasporto

Parte prevalente dei traffici afferenti il nostro porto, proviene da un entroterra di riferimento per un raggio non superiore ai 150 km, dove il camion costituisce il mezzo più economico e versatile.

La recente grave crisi del settore, unitamente all'offerta sempre più aggressiva, al limite del dumping, di servizi ferroviari verso altri porti rischiano di compromettere quella fondamentale risorsa costituita dall'insieme delle ditte di autotrasporto locali.

L'Autorità Portuale intende promuovere delle azioni per lo sviluppo ed il mantenimento di adeguati standard di servizio anche per questa peculiare tipologia di trasporto; in particolare per: formazione, innovazione, qualità, gestione merci pericolose, etc.

Capitolo 2 **COME FAR FUNZIONARE IL PORTO POSSIBILE**

Per una portualità veneta

Per far sì che possa essere effettivamente sviluppato e riaffermato un ruolo nazionale e internazionale alla portualità veneziana in quanto veneta, è necessario pensare con urgenza a mettere assieme, in un unico soggetto titolato a gestire l'intero sistema lagunare (di Venezia, Marghera comprensivo dell'offshore energetico sostitutivo dell'accosto petrolifero di San Leonardo e Chioggia), prima, e l'intero sistema veneto includendo Porto Levante e l'ulteriore portualità offshore (allibo di cereali davanti a Chioggia, rigassificatore al largo di Porto Levante), poi. Questo per mettere assieme tutte le componenti portuali con tutte le loro tipicità (dal fluviale alle rinfuse, dalle crociere ai containers).

E' evidente che con lo sviluppo della portualità "off shore", ovvero di operazioni di sbarco, imbarco e allibo in mare aperto che avvengono a poche miglia dalla costa (si pensi all'allibo di cereali al largo di Chioggia e al rigassificatore al largo di Porto Levante, alla prossima realizzazione di un impianto di allibo di carbone per la centrale termoelettrica di Porto Tolle, al trasferimento in mare aperto del terminale dell'oleodotto attualmente situato a San Leonardo), si sta definendo un sistema portuale solo apparentemente "diffuso" in quanto il suo raggio di estensione non è poi superiore a quello di altri porti europei.

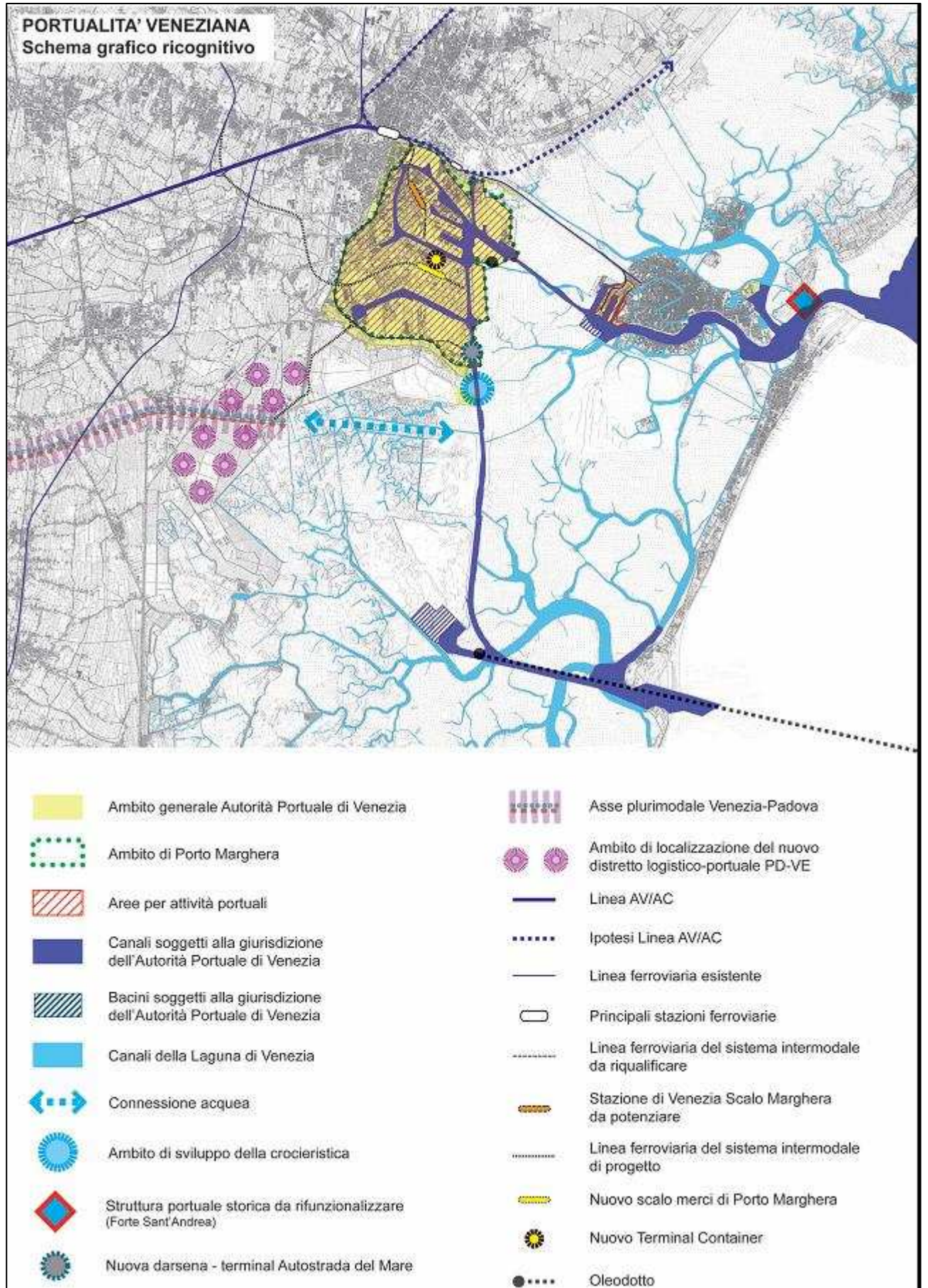
Tale previsione consentirebbe di "trattenere" in loco entrate fiscali che attualmente vengono versate all'amministrazione centrale dello Stato, destinabili allo sviluppo dello stesso sistema portuale e logistico regionale.

Si intende pertanto attivare, con tutti gli Enti territoriali coinvolti, un'iniziativa finalizzata a formulare una richiesta al Ministero di estensione della circoscrizione territoriale del porto di Venezia all'intera laguna e all'intero arco costiero regionale.

Strumenti per la pianificazione: il Piano Regolatore Portuale, i Progetti Strategici

Anche ai fini suddetti, l’Autorità Portuale di Venezia sta delineando il nuovo proprio strumento di pianificazione, ovvero il PRP, da costruire in coordinamento con gli specifici “progetti strategici”, previsti dalla Legge Regionale n. 11/2004, Art. 26 e individuati dalla proposta di PTRC regionale che verteranno su un adeguamento funzionale dell’ambito portuale.

Piani che terranno conto delle indicazioni strategiche in via di consolidamento lungo l’iter di approvazione del PTRC della Regione del Veneto.



NAPA “Associazione dei Porti del Nord Adriatico”

L’11 novembre 2009 a Capodistria i Presidenti dei Porti di Koper, Venezia, Trieste e Ravenna hanno costituito l’associazione volontaria “Napa – North Adriatic Port Association”.

L’associazione che è aperta all’adesione del porto di Rijeka (Croazia), ha durata di 20 anni e sede presso il Porto di Trieste è verrà presieduta a rotazione semestrale dai Presidenti dei porti associati. La presidenza per il primo semestre 2010 è affidata al Presidente del porto di Capodistria (seguiranno poi, semestre dopo semestre, Ravenna, (Rijeka), Trieste e Venezia per ricominciare con Koper).

Si tratta di un passo strategico con l’obiettivo di migliorare il potenziale commerciale, la qualità e l’efficienza del sistema portuale dell’Alto Adriatico e le infrastrutture collegate.

L’Associazione non ha scopo di lucro ed è costituita per realizzare gli obiettivi e le azioni già previste all’interno del “Protocollo di Intesa riguardante la collaborazione tra porti dell’Alto Adriatico” siglato a Venezia il 17 aprile 2009.

In particolare l’Associazione promuove iniziative ed azioni atte a sviluppare i seguenti settori:

- collegamenti, marittimi e terrestri, dall’hinterland verso la nuova Europa, allo scopo di ampliare i rispettivi bacini di riferimento e di conseguenza anche i servizi commerciali offerti;
- servizi crocieristici e passeggeri;
- protezione dell’ambiente e qualità;
- sicurezza (safety e security);
- formazione;
- servizi di Information Technology.

L’Associazione promuoverà inoltre la costituzione di un co-modality promotion center come richiesto dalle comunicazioni europee (rapporto della Comunità Europea dei progetti comunitari Ten-T), al fine di favorire il potenziamento del corridoio Adriatico-

Baltico e di far acquisire ai porti del Nord Adriatico il ruolo di piattaforma logistica europea per i traffici, in particolare, dell'Estremo Oriente verso l'Europa e da/per l'Europa Centro Orientale.

Grazie all'armonizzazione delle politiche e delle attività, i quattro scali si presentano così, al mercato internazionale - oltre Gibilterra, Suez, ma guardando l'entroterra oltre i confini interregionali, Brennero, Tarvisio e Divaccia - come un unico grande hub di riferimento per la movimentazione delle merci e dei passeggeri.

L'Associazione potrà anche svolgere azioni di "promozione" ai diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario, internazionale) al fine di promuovere una pianificazione coordinata dello sviluppo delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime e informatiche a servizio del Nord Adriatico e di armonizzare regolamenti, tempi e procedure - incluse quelle doganali e sanitarie - che disciplinano le operazioni portuali.

Promozione

Rispetto al Piano esistente, nel campo della promozione, si segnala l'introduzione di alcuni aspetti innovativi. Sotto il profilo strategico – programmatico si tratta di:

1. il coinvolgimento degli operatori di settore e dei potenziali clienti del territorio nella fase di elaborazione dell'attività di "promozione di business";
2. la selezione e l'orientamento delle azioni promozionali a seconda delle specifiche valenze del porto che si intende promuovere ed in particolare rispetto ai target in ciascun mercato di interesse prioritario;
3. l'introduzione di un nuovo tipo di attività promozionale volta alla valorizzazione delle aree e infrastrutture portuali in un ottica di "*Inward Investment Promotion*", ovvero di attrazione di potenziali investitori.

Sotto il profilo strumentale, si aggiunge lo strumento della comunicazione, consentendo di potenziare e rafforzare l'impatto delle azioni promozionali.

Aspetti innovativi relativi alle attività di promozione

1. coinvolgimento degli attori economici nell'elaborazione del programma di promozione commerciale.

Rispetto all'attività di promozione di tipo business generating, si intende proporre un nuovo metodo per l'elaborazione delle azioni a supporto della promozione commerciale nel biennio 2010-2011.

Tale innovazione risulta dalle riflessioni convergenti, cui sono giunti in questi ultimi anni i nostri operatori, gli addetti alla promozione degli altri porti, nonché l'area promozione e l'area marketing e sviluppo business dell'ente e che si riassumono

nella necessità di una stretta collaborazione tra le stesse e di queste con operatori portuali (terminalisti e spedizionieri in particolare), da un lato, e imprese ed industrie del territorio, dall'altro, per l'elaborazione di un piano di marketing (analisi e selezione dei mercati, individuazione delle valenze del prodotto-porto rispetto alla domanda) in cui le azioni di promozione commerciale si inseriscano come una delle leve per raggiungerne i risultati di sviluppo business, rispondendo, inoltre, a esigenze espresse dagli operatori.

2. selezione e orientamento delle azioni in funzione di due macro-oggetti di promozione

Tenuto conto della sempre maggiore complessità dello scenario economico e quindi della necessità di porsi "obiettivi di riposizionamento relativo", ovvero rispetto ad una domanda diversificata espressa da mercati già con caratteristiche diverse e per di più in evoluzione, sono stati identificati diversi oggetti di promozione, laddove ciascuno di essi è ovviamente incentrato sul porto, ma differenziato rispetto ai contenuti che si vogliono veicolare, ai destinatari degli stessi e all'area geografica di riferimento.

In estrema sintesi si può individuare:

1. una promozione "lato terra", volta a far conoscere i nuovi punti di forza del porto di Venezia (pescaggi, nuovi spazi, progetti di sviluppo, relazioni istituzionali privilegiate, ecc.) al fine di:

- a) riposizionarsi rispetto all'hinterland, diventando di fatto il nodo logistico di riferimento del Veneto e del Nordest; sotto questo profilo si continuerà il roadshow intrapreso nel 2009 presso gli industriali del Veneto, approfondendo le relazioni rispetto allo sviluppo di nuovi progetti per *cluster* merceologico ;
- b) riposizionarsi rispetto al Centro-Est Europa attivando nuovi servizi ferroviari e promuovendo la centralità del porto rispetto ai Corridoi europei ad alta capacità/velocità di prossima realizzazione;

c) promuovere la conoscenza delle valenze e potenzialità di Venezia rispetto all'intermodalità chiatta-nave e viceversa.

2. una promozione "lato mare", volta a far conoscere i nuovi servizi e le potenzialità del porto, da un lato, come porto del Veneto e, dall'altro, come porto dell'Alto Adriatico, al fine di un riposizionamento sui mercati esteri.

Sotto il profilo geografico per il biennio 2010-2011, particolare attenzione si ritiene di puntare su:

- l'area del Mediterraneo, in quanto bacino di riferimento naturale per lo sviluppo di linee dirette/feeder,
- sui mercati indiano e cinese, per effetto di relazioni istituzionali attivate nel 2009 con il Ministero dello Sviluppo Economico/SImest/ICE nonché, in prospettiva, cominciare a sondare il mercato brasiliano.

3. "Inward Investment Promotion"

Alla luce del grande sforzo di pianificazione strategica e investimento finanziario dell'Autorità Portuale rispetto ai grandi progetti di espansione del porto, si ritiene importante prevedere delle azioni di promozione dei nuovi progetti su piazze di valenza internazionale del settore.

Promozione "Corporate"

Si continua l'impegno nelle attività di "porto aperto", ovvero rivolte alla Città per sensibilizzare l'opinione pubblica veneziana nei confronti della realtà portuale accrescendo la percezione dell'importanza della stessa per il sistema economico del territorio.

Inoltre, si conferma il supporto organizzativo e finanziario alle principali manifestazioni cittadine e si segnala, tra le altre, la collaborazione con la Fondazione San Camillo Onlus–Ospedale IRCCS - istituto pubblico di ricerca che opera nel

settore della Riabilitazione - che, attraverso una convenzione con l’Autorità Portuale, porterà a: lo sviluppo di un Progetto di formazione congiunto, la Copertura parziale/totale delle spese sanitarie per i traumatizzati sul lavoro marittimo/portuale, lo sviluppo di un progetto di ricerca sulla fruibilità di Venezia da parte dei passeggeri croceristi diversamente abili.

Infine, si prevede di realizzare iniziative che ripercorrono iconograficamente e attraverso particolari documenti la storia del nostro porto, specificamente volte a far riscoprire il porto alla città come fonte originaria e ancora attuale di ricchezza culturale, occupazionale, economica e di sviluppo per Venezia.

Comunicazione

Nel contesto globale in cui si inserisce il porto di Venezia, emergono tra gli altri due elementi rilevanti sotto il profilo della comunicazione:

- la necessità di avvalersi di nuove forme e tecnologie di comunicazione di massa (social network, blog, ecc.)
- la sempre maggior rilevanza che il “web” sta assumendo s come strumento di comunicazione.

Ne deriva la necessità, da un lato, di rivedere la valenza e l’efficacia comunicativa del brand del porto di Venezia e delle forme ovvero strumenti attraverso i quali viene promosso e dall’altro, di investire sulla ristrutturazione del sito attuale per renderlo accessibile e fruibile da tutti i potenziali clienti e utenti del porto, nei modi e nelle forme di comunicazione più moderni, finanche interattivi.

Si procederà quindi prima ad un’analisi dell’attuale identità comunicativa del Porto per poi individuare i contenuti e le forme dei nuovi strumenti di comunicazione, il linguaggio ed i codici grafico-stilistici più adatti per comunicare i valori, la *mission* ed i servizi del Porto di Venezia e quindi elaborare un nuovo percorso di comunicazione sul porto da far adottare, secondo regole condivise, dalle diverse componenti della comunità portuale.

Porto Verde

La necessità per i porti di raggiungere un rating ambientale elevato pone l'esigenza di individuare i punti di miglioramento dei servizi offerti alle navi.

In particolare, i servizi di fornitura di forza motrice (energia elettrica) alle navi risulta essere un elemento di forte interesse per i notevoli risvolti economici, ambientali e sociali che ciò riveste.

Il miglioramento della qualità dell'aria e riduzione dei rumori in ambito portuale rientra negli obiettivi della Commissione Europea (Raccomandazione della Commissione 8 maggio 2006 n° 339 finalizzata a promuovere l'utilizzo dell'elettricità erogata da reti elettriche terrestri per le navi ormeggiate nei porti comunitari) nonché fra gli obiettivi individuati e richiesti dalla comunità dei porti (Greenports e ESPO).

Occorre pertanto lavorare per l'applicazione di tecnologie da fonti alternative e rinnovabili per il Porto di Venezia.

Piano fotovoltaico

Le proposte prevedono, innanzitutto, la copertura dei terminal portuali a Marittima nonché magazzini a Marghera con impianti fotovoltaici.

Nell'ipotesi che si potesse ricoprire la metà delle superfici disponibili, il Porto di Venezia potrebbe contare in una fonte energetica di circa 2.5 Mw da utilizzare per le attività portuali.

E' attualmente in fase di revisione finale, un piano generale predisposto nel 2009 per poter impiegare impianti a pannelli fotovoltaici da applicare sui tetti dei terminal crocieristici di Marittima.

Le navi potranno così beneficiare di quota parte dell'energia elettrica prodotta in porto.

Il beneficio delle fonti rinnovabili è anche nella produzione in continuo dell'energia, la cui immissione nella rete nazionale è seguita dal prelievo nel momento di necessità (operazioni portuali, navi ormeggiate).

L'energia da biomasse

L'Autorità Portuale di Venezia si fa carico della necessità di promuovere iniziative mirate alla riduzione dei gas serra e tra le azioni intraprese si è creata una società di scopo per l'utilizzo delle biomasse algali per la produzione di energia elettrica.

Le biomasse coltivate in speciali bioreattori costituiscono la massima evoluzione tecnologica per una fonte rinnovabile che, in condizioni controllate, è in grado di restituire sotto forma di energia elettrica e calore, l'energia solare e, nel contempo, riduce l'emissioni di gas serra. L'Isola delle Tresse è stata individuata come luogo ideale per il prototipo della centrale. Questo consentirà inoltre di riqualificare questo sito, che dopo decenni di destinazione d'uso come sito di conferimento dei fanghi, potrebbe rappresentare un successivo nodo della griglia energetica sostenibile per il porto di Venezia.

Se da un lato si è impegnata in questa azione verso le attività portuali, sarà promotrice dell'adeguato approfondimento necessario per la comprensione della Direttiva Europea EU Emission Trading Scheme (EU- ETS) al comparto marittimo, finora escluso da qualsiasi sistema di obbligo di compravendita dei diritti di emissione di gas ad effetto serra, sia europeo, che internazionale, ma che ne entrerà a far parte a partire dal 2012.

L'Autorità Portuale sta inoltre studiando la possibilità di potenziare le linee elettriche di distribuzione per far fronte alle esigenze di potenza delle navi da crociera e traghetti, valutando l'opzione di utilizzare, in maniera specifica, la centrale a turbine da 12 Mw in corso di realizzazione presso la centrale dell'Enel a Fusina, che utilizzerà gran parte dell'idrogeno disponibile come sottoprodotto di alcune attività industriali di Porto Marghera.

La possibilità per le navi predisposte di utilizzare energia elettrica direttamente dalla banchina rappresenta la prossima frontiera per l’Autorità Portuale di Venezia per la riduzione dell’impatto delle navi nell’ecosistema lagunare.

Piano per la razionalizzazione dell’energia

E’ stato inoltre predisposto nel corso del 2009 ed anch’esso attualmente in fase di revisione finale, un piano generale per poter razionalizzare l’energia impiegata, sia per scaldare e raffreddare gli edifici, sia per ridurre i consumi di energia e elettrica e gas.

Valorizzazione delle attività portuali

Valorizzazione delle risorse umane e organizzazione

Il percorso, rigorosamente concertativo, avviato a partire dalla seconda metà del 2004 attraverso l'istituzione del c.d. "Tavolo del Lavoro" e volto ad un necessario adeguamento dell'organizzazione del lavoro portuale alle innovazioni normative introdotte ad opera della Legge 8 luglio 2003, n° 172, ha registrato una sensibile accelerazione anche grazie all'impegno sottoscritto da tutte le parti datoriali e sociali attraverso il "Protocollo di intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza sul lavoro nel porto di Venezia" dello scorso 22 febbraio 2008.

In particolare, sentito il parere della Commissione Consultiva Locale ed informato il Comitato Portuale, in data 29 giugno 2009 è stata emanata l'Ordinanza n° 308 concernente la "Nuova organizzazione del settore del lavoro portuale" che ha inteso definire, anche ai fini della sicurezza, i segmenti di operazioni portuali appaltabili ed i servizi specialistici, complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali. Detta organizzazione, in vigore dal 1° gennaio 2010 verrà sperimentata per un primo periodo di un anno.

Il procedimento di gara che si prospetta ha il precipuo intendimento di:

- 1) selezionare, secondo il criterio della più elevata efficienza, un numero d'impresе in linea con le determinazioni previste dall'art. 16, settimo comma, della Legge n° 84/1994, premiando quei soggetti che assicurino l'effettiva regolarità ed efficienza delle operazioni autorizzate garantendo, su richiesta, turni lavorativi distribuiti nell'arco delle 24 ore (c.d. operatività "h 24") in favore delle imprese concessionarie;
- 2) definire con inequivocabile certezza, specie ai fini della salute e sicurezza sul luogo di lavoro, i principi cardine cui uniformarsi nello svolgimento delle operazioni portuali, avendo particolare riguardo all'osservanza delle norme per la prevenzione degli infortuni, all'importanza del coordinamento tra più soggetti operanti attraverso l'istituto dell'appalto di servizi nonché alla certificazione delle abilitazioni e dei percorsi formativi sostenuti dal personale avviato nelle operazioni portuali;

3) assicurare la massima trasparenza nel procedimento di rilascio delle autorizzazioni ex art. 16, intesa come tutela della concorrenza “per” il mercato.

Non va infine trascurato il percorso avviato con le imprese autorizzate e finalizzato all’ottenimento delle certificazioni relative ai sistemi di gestione della qualità (UNI EN ISO 9001:2000), gestione ambientale (UNI EN ISO 14001:2004) e gestione della sicurezza (OHSAS 18001:2007), da intendersi inquadrato in un’ottica di qualificazione del Porto di Venezia e dei soggetti economici in esso operanti e di accrescimento della cultura e della pratica della sicurezza nel settore del lavoro portuale, coerentemente con quanto stabilito dai citati D.M. 16 dicembre 2004 e “Protocollo d’intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza del lavoro nel porto di Venezia”.

In tale direzione l’Autorità Portuale intende fornire con attività di informazione e formazione ogni supporto a tutti gli operatori portuali sui principali sistemi di gestione:

- per la Qualità (SGQ), secondo i principi stabiliti nella norma internazionale UNI EN ISO 9001:2008;
- per la Sicurezza e Salute nei luoghi di lavoro (SGSL), secondo la norma internazionale BSI OHSAS 18001:2007;
- per l’Ambiente (SGA), secondo lo standard internazionale della norma ISO 14001:2004.

Grandi Rischi

Predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale e Piano di Emergenza Portuale

Attualmente è in corso di redazione il Piano di Emergenza Portuale, per la gestione delle emergenze derivanti da incidenti rilevanti. Tale piano si baserà sulle valutazioni espresse del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale approvato nel 2008.

Capitolo 3 STRUMENTI

Risorse Finanziarie

Il percorso verso l'autonomia finanziaria completa sta abbandonando l'ipotesi della partecipazione all'extragettito (in particolare IVA).

Sta prendendo piede l'ipotesi della devoluzione di "quote di tributi diversi dalle tasse portuali", come originariamente previsto dalla legge di riforma ed in particolare di una quota dell'IVA versata sulle merci transitate dal porto.

Nel caso del porto di Venezia una compartecipazione al gettito IVA del 3% assicurerebbe un'entrata compresa tra i 30 ed i 35 mil/€ per anno, ma soprattutto una elasticità dell'entrata sull'andamento dei traffici più contenuta.

Sul piano delle entrate tributarie, nell'anno trascorso ed in prospettiva, si registra una crisi economica generalizzata che ha portato l'entrata da tasse portuali e di ancoraggio a livello di complessivi € 13.200.000,00 (bilancio di previsione 2009 assestato con secondo elenco di variazione) contro i € 16.091.460,80 registrati per il 2008.

Per gli anni a venire si ritiene di assumere come base il dato sull'entrata 2009 adeguato con modesta proiezione di crescita anche sulla scorta del positivo effetto trascinamento che gli investimenti in corso, soprattutto sul fronte degli escavi, dovrebbero indurre.

Sul fronte delle entrate merita inoltre un particolare rilievo l'importante innovazione introdotta a norma dell'art. 1 comma 989 della L. 296/2006 con il D.p.r. 107/2009, in vigore dal 20 agosto 2009, volto a:

- semplificare e razionalizzare le tasse portuali, accorpando tasse di ancoraggio e sovrattassa di ancoraggio in una unica tassa denominata tassa di ancoraggio;
- accorpate la tassa erariale e quella portuale sulle merci imbarcate e sbarcate in una sola tassa definita portuale;

- introdurre processi di adeguamento tariffario (la cui entrata in vigore per il momento è stata sospesa per evitare ripercussioni negative sul sistema economico), anche al fine di recuperare il mancato adeguamento ISTAT negli anni omesso.

Si deve far osservare poi che sul piano dell'entrata derivante dalla assegnazione della quota annuale del fondo perequativo di cui all'art. 1 c. 983 L. 296/06 , il porto di Venezia è stato per il secondo anno consecutivo riconosciuto performante sul panorama nazionale con conseguente attribuzione di significative quote del fondo (anno 2009 € 1.944.000 su € 10.000.000, che costituiscono l'importo da assegnare).

Il piano degli investimenti approvato è previsto venga sostenuto con mutui, già oggetto di bando o che lo saranno nei prossimi anni, con una previsione di arrivare nel 2014 all'importo complessivo di € 225.000.000,00.

Revisione dei Canoni Demaniali

Secondo quanto previsto dal POT 2008-2011, nel corso del 2009 si è provveduto ad avviare il processo di revisione dei criteri di assegnazione e determinazione dei canoni demaniali.

La prima fase si è conclusa con l'individuazione di criteri di determinazione dei canoni demaniali, per le licenze di durata fino a quattro anni che, partendo da un valore iniziale di riferimento su tabelle dell'OMI (Osservatorio Mercato Immobiliare), arrivano ad una puntuale determinazione del canone attraverso coefficienti di parametrizzazione tipologica, qualitativa, temporale e soggettiva. Ciò permetterà di valorizzare maggiormente le concessioni del centro storico.

Analogamente, si procederà nel corso del 2010, alla nuova determinazione dei canoni per le concessioni pluriennali che consentirà all'intera comunità portuale sensibili benefici.

Il rispetto degli impegni sugli impegni programmati e le performance conseguite diventeranno sempre più criterio fondante per la gestione delle concessioni.

Società Partecipate

Per quanto riguarda le partecipazioni è stato avviato un percorso, mediante un apposito gruppo di lavoro, con l'incarico di elaborare le linee guida per la fornitura di servizi di qualità all'utenza da parte delle società direttamente o indirettamente controllate.

La valutazione delle funzioni strategiche delle società partecipate ha portato, come primo risultato, a decidere per NETHUN di scindere il ramo d'azienda riguardante i servizi di interesse generale rappresentati dalle utilities (energia elettrica, gas, acqua) e di procedere alla loro terziarizzazione mediante procedura di evidenza pubblica, previa individuazione di adeguati livelli di servizio (carta dei servizi). Nethun dovrà invece concentrare la sua attività sulle funzioni strategiche di: ICT, TLC, security, parking, accosti acquei, etc.

Finanziamenti Europei

Oltre che dei contributi già menzionati a co-finanziamento delle infrastrutture l'Autorità Portuale di Venezia beneficia di contributi finanziari, da parte dell'Unione Europea, per il perseguimento dei propri obiettivi istituzionali sui seguenti temi:

Programma Reti Trans Europee di Trasporto TEN-T

Programma che finanzia la progettazione e la realizzazione di infrastrutture per incrementare l'accessibilità ferroviaria, stradale e nautica dei principali nodi europei e le relative connessioni.

Programma EastMed - MoS

Presentazione di domanda di co-finanziamento comunitario (c.d. **progetto AdriaMoS**) per i principali interventi infrastrutturali previsti al porto di Venezia legati allo sviluppo delle Autostrade del Mare per il Mediterraneo Orientale, in particolare:

- Project Financing "Piattaforma Logistica di Fusina" (opere di banchina e correlate);

- Adeguamento della sezione del Canale Malamocco-Marghera al Piano regolatore;
- Segnalamenti luminosi (n. 3);
- Modifica della viabilità Moranzani (raccordo tra Romea e Malcontenta e Via dell'Elettronica).

Progetto WATERMODE: promozione di una rete transnazionale per la promozione del trasporto multimodale, mediante l'implementazione di un quadro di conoscenze condivise sulle piattaforme logistiche multimodali presenti nell'area dell'Europa Sud-orientale.

Progetto SONORA: supporto alle Regioni dell'Europa Centrale nello sviluppo dell'accessibilità lungo l'asse Sud-Nord, tra l'Adriatico ed il Baltico, promuovendo l'attivazione ed il miglioramento di servizi logistici multimodali per il trasporto merci e, in generale, il miglioramento della rete di trasporto.

Progetto MEMO: promozione dell'applicazione di tecnologie innovative per nuove aree e servizi portuali, in particolare legate alla prevenzione dei rischi marittimi ed al miglioramento degli standard di sicurezza nella navigazione.

Progetto ALPCHECK 2: sviluppo di un modello di trasporto stradale per l'intero arco alpino, in grado di supportare i decisori pubblici competenti tramite l'accesso ad un vasto database inerenti i flussi di traffico, l'impatto ambientale, i ritrovati tecnologici.

ALLEGATI

Allegato A: SOCIETÀ PARTECIPATE E CONTROLLATE

RAGIONE/DENOMINAZIONE SOCIALE	CAPITALE SOCIALE	PERCENTUALE
SOCIETÀ PARTECIPATE DIRETTAMENTE DA AUTORITÀ PORTUALE		
APVINVESTIMENTI SPA	€ 65.000.000	100 %
CONSORZIO FORMAZIONE LOGISTICA INTERMODALE	€ 31.893	94,52%
VENEZIA LOGISTICS SCARL	€ 10.000	92,86 %
CONSORZIO VENICE MARITIME SCHOOL	€ 62.000	31%
ESERCIZIO RACCORDI FERROVIARI SPA	€ 624.000	15,96 %
SOCIETÀ AUTOSTRADA DI ALEMAGNA	€ 312.000	1,963%
AUTOVIE VENETE	€ 157.965.738	0,0384%
SOCIETÀ PARTECIPATE TRAMITE APVINVESTIMENTI S.P.A.		
NETHUN SPA	€ 3.215.000	98,11%
FLUVIOMAR SRL	€ 99.000	55%
ESERCIZIO RACCORDI FERROVIARI SPA	€ 624.000	52,68%
E-NAVE SRL	€ 10.000	51%
VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI SPA	€ 3.920.020	35,50%
IN VENICE SRL	€ 100.000	33,33%
INTERPORTO DI VENEZIA SPA	€ 13.288.000	10,01%
SOCIETÀ DELLE AUTOSTRADE VE-PD SPA	€ 20.925.000	5,13%
VENICE YACHT PIER SRL	€ 498.696,72	5,013%
EXPO VENICE SPA	€ 400.000	5%
SAVE SPA	€ 13.000.000	0,1333 %

Allegato B: TABELLE OPERE

Tabella 1: OPERE INFRASTRUTTURALI

POT	Descrizione	Nuovi Valori POT (€)	Stato attuazione
4	Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia lato canale Nord compresi sbancamenti, banchinamenti ed escavi	10.300.000	p.p.
6	Marginamento con rettifica Molo Sali lato Canale Nord compreso consolidamento dell'area - incluso contributo AdP Moranzani	25.000.000	p.d.
10	Manutenzione straordinaria della banchina Palazzo a Marittima	2.500.000	p.e.
11	Infrastrutture per nuovi terminal cabotaggio Fusina (1^ fase)	50.000.000	p.d.
18	Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Marghera	10.000.000	p.p.
28	Interventi di ristrutturazione degli impianti elettrici, idrici, di illuminazione nei settori comuni. Da realizzarsi per stralci funzionali.	5.000.000	s.f.
60	2° Lotto ristrutturazione banchina Piemonte	10.500.000	in corso
61	Manutenzione straordinaria per adeguamento e ripristino banchina Emilia – Molo B	12.400.000	p.d.
66	Rete di trattamento acque piovane a Marittima	4.000.000	s.f.
72	Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale	7.000.000	in corso
75	Infrastrutture per la nautica da diporto a Porto Marghera	6.125.142	in corso
76	Manutenzione straordinaria per adeguamento strutturale delle banchine portuali della zona di Marittima. Da realizzarsi per stralci funzionali (ban. S.Marta)	6.500.000	p.e.
80	Completamento interventi per vasche prima pioggia in isola commerciale a Marghera	5.000.000	in corso
87	Punto di ispezione veterinario transfrontaliero	2.000.000	p.d.
95	Consolidamento banchina Aosta	3.500.000	p.d.
103	Intervento di manutenzione straordinaria degli impianti termici	3.000.000	s.f.
104	Interventi di ristrutturazione degli impianti elettrici, idrici, di illuminazione nelle aree in concessione. Da realizzarsi per stralci funzionali.	3.000.000	s.f.
105	Rete telematica portuale	1.000.000	s.f.
109	Interventi per il completamento della messa in sicurezza ambientale dell'Isola Portuale (marginamenti)	86.400.000	s.f.
110	Adeguamento spogliatoi a Porto Marghera	750.000	in corso
119	Infrastrutture tecnologiche per l'accessibilità nautica	10.000.000	s.f.
114	Demolizione "scassa" Ro-Ro e ricostruzione tratto banchina Isonzo	16.000.000	p.d.
121	Progettazione e interventi per il "Porto Verde"	5.000.000	s.f.
122	Adeguamento Isola Portuale	5.000.000	s.f.
117	Piano di Gestione dei Rifiuti	9.000.000	s.f.
TOTALE		298.975.142	
		di cui finanziati per	103.845.142
		di cui NON finanziati per	195.130.000

s.f. = studio di fattibilità; p.p. = progettazione provvisoria; p.d. = progetto definitivo; progetto esecutivo; in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

Tabella 2: EDIFICI ED AREE

POT	Descrizione	Nuovi Valori POT (€)	Stato attuazione
70	Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 2 (fab. 11)	3.500.000	in corso
79	Acquisizione aree espansione del porto	110.500.000	in corso
83	Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 3 (fab. 15)	5.200.000	in corso
84	Potenziamento dei piazzali al Molo A	5.000.000	s.f.
85	Potenziamento dei piazzali al Molo B	10.000.000	s.f.
86	Potenziamento dei piazzali al Molo Sali	5.000.000	s.f.
91	Ampliamento Terminal passeggeri a Marittima - IV Lotto (terminal Isonzo II lotto)	9.000.000	in corso
96	Acquisizione e trasformazione a piazzali area in canale industriale ovest	60.000.000	s.f.
97	Ampliamento porto commerciale in isola portuale (Fase 1)	4.000.000	p.p.
98	Ampliamento porto commerciale in isola portuale (Fase 2)	4.000.000	p.p.
99	Ampliamento area portuale in area ex Monopoli	5.000.000	p.d.
102	Ampliamento area portuale in area ex Aluvenice	10.000.000	p.d.
111	Risistemazione fabbricati per servizi istituzionali a Marittima (1°p. fab. 123)	2.000.000	p.d.
116	Realizzazione dei piazzali portuali nell'area Cipi sartori	10.000.000	s.f.
118	Acquisto area Syndial da AdP Moranzani	10.700.000	s.f.
TOTALI		253.900.000	
		di cui finanziati per	72.280.000
		di cui NON finanziati per	181.620.000

s.f. = studio di fattibilità; p.p. = progettazione provvisoria; p.d. = progetto definitivo; progetto esecutivo; in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

Tabella 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI

POT	Descrizione	Nuovi Valori POT (€)	Stato attuazione
34	Riordino accessi area portuale di Marittima e relative infrastrutture (1° stralcio)	5.000.000	p.e.
67	Ristrutturazione viabilità nel porto commerciale di Marghera	9.000.000	p.e.
77	Adeguamento tratto viabilità tra Via Volta e Via Galvani	2.000.000	p.e.
100	Ampliamento del parco ferroviario - lato via dell'Azoto	9.000.000	p.e.
101	Contributo per viabilità per AdP "Moranzani"	12.000.000	s.f.
115	Adeguamento e ampliamento di via dell'elettronica	10.000.000	p.e.
123	Progettazione nuove soluzioni di collegamento tra porto ed il PP6	5.000.000	s.f.
124	2° binario elettrificato in uscita da Porto Marghera	1.000.000	s.f.
	TOTALI	53.000.000	
		di cui finanziati per 33.450.000	
		di cui NON finanziati per 19.550.000	

s.f. = studio di fattibilità; p.p. = progettazione provvisoria; p.d. = progetto definitivo; progetto esecutivo; in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

Tabella 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI

POT	Descrizione	Nuovi Valori POT (€)	Stato attuazione
7	Bacino Molo A - Intervento rafforzam. Banchine con escavo a -12 m	40.000.000	p.d.
68	Spostamento sottoservizi Marghera	6.310.000	p.p.
73	Caratterizzazione aree demaniali ai sensi del DM 471/99	1.100.000	in corso
74	Escavo canali navigabili e accosti, inclusi conferimenti per smaltimento. Da realizzarsi per stralci funzionali.	42.000.000	in corso
78	Escavo alla quota media di -11 m slmm del Canale Malamocco-Marghera	48.000.000	in corso
82	Interventi di manutenzione, integrazione ed ampliamento degli ausili luminosi per la navigazione nel canale Malamocco - Marghera e presso la stazione Marittima	4.400.000	p.e.
90	Intirantamento sponda est canale industriale ovest per escavo	20.000.000	p.p.
92	Escavo canale industriale Ovest	40.100.000	s.f.
93	Escavo canali portuali alla quota di -11 m slmm AdP Moranzani	36.500.000	in corso
94	Escavi canali portuali alla quota di -12 m slmm	45.000.000	p.p.
120	Contributo per opere di caratterizzazione e stabilizzazione fanghi - AdP Moranzani	24.000.000	s.f.
TOTALI		307.410.000	
		di cui finanziati per	257.410.000
		di cui NON finanziati per	50.000.000

s.f. = studio di fattibilità; p.p. = progettazione provvisoria; p.d. = progetto definitivo; progetto esecutivo; in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

Allegato C: SCENARI MACROECONOMICI E TENDENZE NEL TRASPORTO MARITTIMO