



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2013-2015
SECONDO AGGIORNAMENTO**



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE DI VENEZIA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

2013-2015

SECONDO AGGIORNAMENTO

IL PRESENTE DOCUMENTO È STATO REDATTO AI SENSI DELLA LEGGE 84/94 ART.9, COMMA 3 ED E' DA CONSIDERARSI QUALE INTEGRAZIONE E AGGIORNAMENTO DEL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2013-2015 APPROVATO DAL COMITATO PORTUALE IL 16 GENNAIO 2013, CHE COSTITUISCE IL "PROGRAMMA DI MANDATO", E DEL RELATIVO PRIMO AGGIORNAMENTO APPROVATO IL 19 GIUGNO 2014.

Documento approvato dal Comitato Portuale del 16 luglio 2015

*a cura della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo
Venezia, 16 luglio 2015*

COMITATO PORTUALE

Presidente dell'Autorità Portuale

Paolo Costa

Presidente

Comandante della Capitaneria di Porto

Tiberio Piattelli

Vice Presidente

Dirigente Ufficio delle Dogane di Venezia

Dirigente Ufficio Genio Civile Opere Marittime

Presidente Della Giunta Regionale

Sindaco del Comune di Venezia

Delegato del Sindaco di Mira

Sindaco di Cavallino Treporti

Presidente C.C.I.A.A. di Venezia

Rappresentante Armatori

Rappresentante Industriali

Rappresentante Imprenditori Artt. 16 e 18 L.84/1994

Rappresentante Aziende di Spedizione

Rappresentante Agenti e Raccomandatori Marittimi

Rappresentante Autotrasportatori

Rappresentante Imprese Ferroviarie

Rappresentanti dei Lavoratori

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

Laura A. Bantourakis

Alberto Scarpa

Gaetano Antonello

Davide Tassan

Umberto Tronchin

Umberto Zerbini

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Gianluca Laganà

Presidente

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Alessandro Franchi

Caterina Santese



Sommario

Premessa	8
1. ANDAMENTO DEI TRAFFICI.....	8
2. AGGIORNAMENTI.....	10
2.1 Il Piano Regolatore Portuale.....	10
2.2 Organizzazione portuale.....	12
2.3 I progetti per l'Hub Portuale.....	14
2.4 Settore Crocieristico.....	17
2.5 Nuovi collegamenti marittimi	19
2.6 Accessibilità nautica.....	20
2.7 Il Punto Franco a Fusina	20
2.8 I progetti infrastrutturali ferroviari	21
2.9 Nuovi servizi di collegamento ferroviari.....	27
2.10 La nuova accessibilità stradale.....	28
2.11 Sviluppo del Port Community System LogIS	32
2.12 Ausili al traffico marittimo.....	33
2.13 Progetti per l'ambiente	34
Venice Blue Flag 2015	34
Rinnovo del Protocollo d'Intesa 29 marzo 2012 per il controllo sui carburanti.....	34
Gestione delle acque meteoriche.....	35
Riqualificazione impiantistica termomeccanica.....	36

2.14 La Chimica Verde	36
Bio-raffineria	36
Green Chemistry.....	39
2.15 Progetto LNG	40
2.16 Aggiornamenti in ambito demaniale.....	42
2.17 Piano delle Partecipate	43
2.18 Iniziative promozionali	44
2.19 Iniziative di comunicazione.....	46
3. STRUMENTI DI FINANZIAMENTO.....	48
3.1 Accordo MISE.....	48
3.2 I progetti europei.....	49
Progetti in corso (2015)	50
Nuovi progetti (2015-2017).....	51
3.3 Autofinanziamento	52
TABELLE DEGLI INTERVENTI	53
TABELLA 1: OPERE INFRASTRUTTURALI	54
TABELLA 2: EDIFICI ED AREE.....	56
TABELLA 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI	57
TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI	58





Premessa

Confermando le indicazioni del POT approvato il 16 gennaio 2013, e del relativo aggiornamento approvato il 19 giugno 2014, si provvede al secondo aggiornamento sull'avanzamento degli interventi previsti, corredato da delle integrazioni relative ad alcune variazioni del contesto che portano ad adattamenti della strategia.

1. ANDAMENTO DEI TRAFFICI

Nel 2014 i traffici totali del porto di Venezia hanno registrato una diminuzione del 10,5%, attestandosi a circa 21,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. I cali più marcati si sono registrati nel settore petrolifero -37,9% e nel settore commerciale -1,5%, in controtendenza invece il settore industriale che ha registrato un +30,0% con 4 milioni di tonnellate movimentate.

La composizione complessiva dei traffici per settore subisce quindi alcune variazioni, il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri in maniera sempre più netta. Nel 2014, la composizione dei traffici risulta: 56,6% commerciale (51,5% nel 2013), 18,5% (12,8% nel 2013) industriale, 24,9% petrolifero (35,7% nel 2013).

Il settore delle rinfuse liquide, ha complessivamente registrato una flessione pari a -30,6%, con una perdita di circa 3 milioni di tonnellate, imputabili soprattutto alla scomparsa dei traffici di olio greggio (-3.650.000 tonnellate circa), in controtendenza i traffici di prodotti raffinati (+180.000 tonnellate circa) e le altre rinfuse liquide (+430.000 tonnellate circa) che però non hanno compensato la diminuzione degli sbarchi di olio greggio.

Il settore delle rinfuse solide, che comprende i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (que-

sti ultimi due compresi nella categoria “altre rinfuse solide”), ha visto aumentare i propri volumi di traffico rispetto al 2013, con una crescita di circa 500.000 tonnellate, pari al 7,7%. L’analisi dei traffici dei diversi settori merceologici evidenzia forti differenze nell’andamento degli stessi. Il comparto del carbone registra un +32,8%, con circa 2.500.000 tonnellate, anche i cereali (+41,4%) registrano un’importante crescita delle movimentazioni. In calo invece gli andamenti dei traffici nei settori dei mangimi/semi oleosi (-9,4%), dei minerali (-10,4%) e delle altre rinfuse solide (-8,6%).

Il settore delle merci varie in colli è sostanzialmente stazionario rispetto al 2013 (-0,4% pari a circa 30.000 tonnellate). Questo risultato è stato determinato dal calo del traffico delle altre merci varie (tra cui i prodotti siderurgici) e dei ro-ro. Al contrario i contenitori sono cresciuti rispettivamente del 6,2% e del 2,1% rispetto al 2013. In TEU, i traffici sono passati da 446.000 TEU del 2013, a 456.000 TEU del 2014 con un incremento pari a 2,1 punti percentuali.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel 2014, si è registrata una contrazione del 6,1%. I crocieristi hanno avuto un calo del 4,9% (91.000 unità), la componente “navi veloci” un calo dell’1,4% (-1.300 unità), mentre per i “traghetti” si registra una flessione del 25,3% (-35.000 unità).

Analizzando i dati relativi al primo quadrimestre del 2015 si è riscontrata una controtendenza rispetto all’andamento del 2014, infatti, i volumi di traffico totali del porto sono aumentati rispetto allo stesso periodo dello scorso anno (+13,6% pari a circa 975.000 tonnellate). A questo risultato ha contribuito in modo sostanziale la crescita delle rinfuse liquide (+40,6% pari a circa 800.000 tonnellate), in positivo anche il settore delle merci varie in colli (+16,8% pari a circa 435.000 tonnellate). In forte aumento anche i container con circa 31.000 TEU in più movimentati e mantenendo questo trend anche per i prossimi mesi nel 2015 verrà superata quota 500.000 TEU. In generale si ritiene ragionevole il perdurare dell’andamento registrato nel primo quadrimestre dell’anno arrivando a fine anno ad un aumento, rispetto al 2014, dei volumi totali di circa 2,2 milioni di tonnellate e di circa 50.000 TEU.



2. AGGIORNAMENTI

2.1 Il Piano Regolatore Portuale

Come citato nel Piano Operativo Triennale 2013-2015, e successivamente confermato nel primo aggiornamento del POT del giugno 2014, APV intende dare 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 (questi estromessi dalla laguna), e dovrà tener conto degli ulteriori grandi fenomeni in corso quali:

- La rivoluzione negli approvvigionamenti energetici ed evoluzione verso la raffinazione verde;
- L'evoluzione verso la chimica verde ed altre produzioni manifatturiere leggere ubicate sul mare e della logistica connessa;
- L'uso del ferroviario per incentivare i traffici rinfuse (agroalimentare e siderurgico)
- L'utilizzo ottimale di avere una zona franca portuale;
- L'utilizzo ottimale del terminal per le autostrade del mare a Fusina;
- L'ottimizzazione dei traffici fluvio-marittimi verso il porto interno di Mantova;
- L'individuazione di possibili siti alternativi e/o complementari alla Marittima nel lungo periodo, per tener conto dell'evoluzione logistica e navale del comparto Crocieristico;
- L'entrata in esercizio del sistema Mose.

Il Nuovo Piano Regolatore Portuale dovrà inoltre confrontarsi con una situazione attuale che presenta una serie Proposte, Accordi e progetti molto articolati:

- La piattaforma d'altura al porto di Venezia e il terminal container Montesyndial è considerata infrastruttura di preminente interesse nazionale ed è inserita nel Programma delle Infrastrutture Strategiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti approvato con Delibera del CIPE n. 136 del 12/12/2012, (il progetto ha ottenuto il parere favorevole da parte della Commissione tecnica di verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS in data 02/08/2013 con nota n.1320)
- Il progetto di “Adeguamento via acqua di accesso alla Stazione Marittima di Venezia e riqualificazione delle aree limitrofe al Canale Contorta Sant'Angelo” rientra nell’XI allegato Infrastrutture approvato dal CIPE nella seduta del 01/08/2014
- L’Accordo di Programma siglato tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia per la riconversione e riqualificazione industriale dell’area di crisi industriale complessa di Porto Marghera del 08/01/2015 che prevede la realizzazione di n.23 interventi necessari ad ottimizzare il quadro delle infrastrutture dell’area di Porto Marghera.
- L’Accordo di Programma tra Autorità Portuale e Comune di Venezia siglato ad aprile 2015 sull’adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità e raddoppio del binario ferroviario portuale per il collegamento diretto con Marghera Scalo.
- il terminal “Autostrade del Mare” di Fusina che nel 2014 è diventato operativo;
- la Proposta di Accordo di Programma tra l’Autorità Portuale e il Comune di Venezia per la connessione del sistema tranviario a San Basilio a Venezia firmata il 31/01/2014.
- il protocollo d’intesa per porto Marghera firmato il 14 novembre 2014 tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione Veneto, Provincia di Venezia, Comune di Venezia, Autorità Portuale di Venezia e Eni S.p.A., Versalis S.p.A. per lo sviluppo della “chimica verde”.



Secondo il programma delle attività previsto, il lavoro di raccolta dati e gli studi propedeutici proseguiranno fino alla fine del 2015, parallelamente alle attività del gruppo di lavoro APV.

Verrà inoltre redatto, nel corso di quest'anno, 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, e si prevede che le procedure di pubblicazione, gara e aggiudicazione si concludano entro il 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.

2.2 Organizzazione portuale

Il layout attuale dei terminal "commerciali" risponde al dettato della prima applicazione della legge 84/94, in uno scenario dei traffici marcatamente diverso da quello che si prospetta per il prossimo futuro.

In particolare, rimane prioritario rivedere i piani delle imprese promuovendo, per quanto possibile:

- la specializzazione dei terminal, al fine di raggiungere una dimensione adeguata a competere nello scenario dei traffici globalizzati ed al servizio delle catene logistiche, anche favorendo l'integrazione di attività relative a determinate filiere ed incentivando lo sviluppo di una logistica integrata attraverso siti di industria leggera e lavorazione della merce a "km zero" rispetto al punto di interscambio nave/terra, in grado di legare maggiormente il porto e l'economia del territorio retrostante;
- la modernizzazione delle tecniche di movimentazione e degli impianti di stoccaggio, anche in relazione alla ricerca di una sempre maggior sostenibilità ambientale nella gestione delle attività [c.d. concetto *Green Port – Green Terminal*];

- definire il disegno dei terminal, in particolare di quelli in isola portuale, puntando ad una maggiore efficienza sia in termini strettamente operativo-portuali che per quanto riguarda il flusso veicolare e quindi la circolazione stradale e ferroviaria.

Si sta operando non solo nel senso della verifica del rispetto dei piani e di controllo delle attività svolte dalle imprese, ma in affiancamento ed 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. Tutto ciò nel contesto della pianificazione definita dall'Autorità Portuale.

E' evidente che una delle condizioni per poter realizzare questi obiettivi è la stretta collaborazione tra terminalista ed Autorità Portuale per la programmazione/pianificazione degli investimenti coerentemente con i traguardi di sviluppo dello scalo e nel rispetto dei diversi ruoli pubblici e privati.

Il quadro complessivo pone in evidenza un'organizzazione del lavoro portuale in cui le imprese, 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 ed una serie di imprese in regime di libera concorrenza che forniscono servizi specialistici, accessori e complementari ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge ad intermediare il lavoro portuale temporaneo.

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. E' stata quindi 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.



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 sistema richiede una revisione delle sue finalità, delle sue capacità di analisi e delle risposte che deve fornire per garantire la tutela della security, integrandole con la funzionalità di gestione dei flussi di persone e veicoli.

L'utilità di integrare funzionalità diverse appare evidente nella gestione dei nuovi varchi del Porto Commerciale di Marghera.

Ottimizzazioni sono necessarie, non solo per l'aggiornamento alle nuove tecnologie, ma anche per il contenimento dei costi di manutenzione, razionalizzando ed integrando le funzioni svolte dalle diverse Istituzioni, operanti in ambito portuale e preposte alla gestione di alcune componenti del sistema.

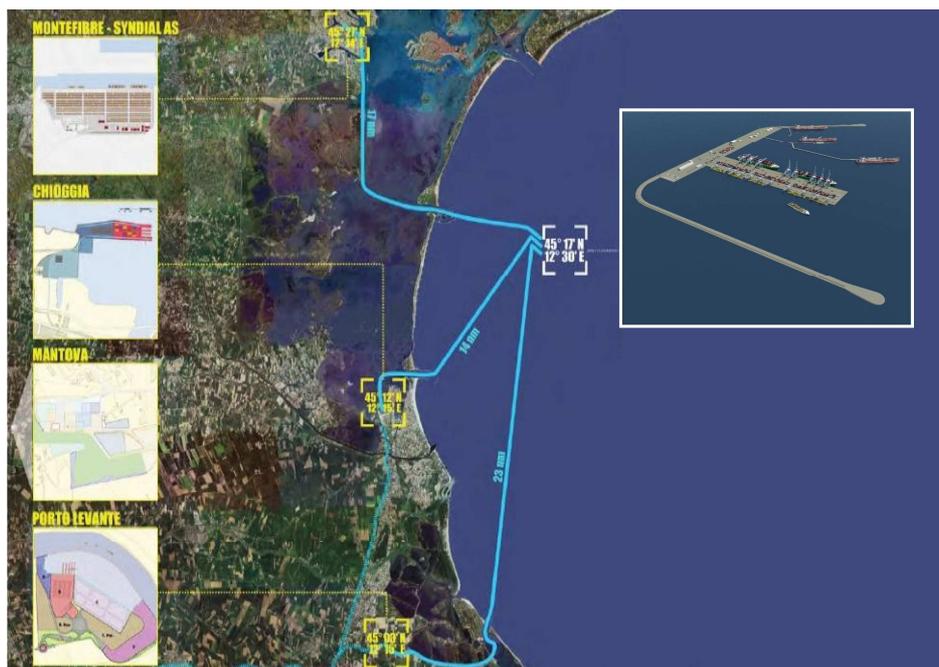
2.3 I progetti per l'Hub Portuale

Per il mantenimento delle condizioni di accessibilità nautica al passo con l'aumento delle dimensioni delle navi per i traffici di contenitori ed energetici è previsto lo sviluppo dell'Hub Portuale.

La realizzazione di una nuova piattaforma portuale consentirà di innovare nella strategia di salvaguardia, rendendo definitivamente compatibile lo sviluppo portuale del settore merci con la tutela e conservazione ambientale della laguna veneziana.

Il progetto per l'Hub portuale consiste nella realizzazione di una piattaforma portuale d'altura al largo dei lidi di Venezia (offshore) finalizzata all'estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia (ex L.798/84), e di un terminal per la movimentazione in altura di container di-

retti a Porto Marghera (con sviluppo di un terminal “onshore” a Montesyn-dial), Chioggia, Porto Levante (Rovigo) e al porto interno di Mantova. La piattaforma portuale d'altura costituisce insieme alla conca di navigazione la struttura di accesso permanente al porto di Venezia.



Inquadramento territoriale dell'Hub Portuale (offshore), e dei terminal onshore di riferimento

L'intervento riguarda la realizzazione di:

- una diga foranea di protezione dei terminali container ed energetico;
- un terminal energetico collegato a terra via pipeline;
- una piattaforma all'interno della diga foranea, per il ricevimento di navi portacontainer di ultima generazione di dimensioni 1.000x200 mt, ampliabile per fasi successive fino a 2.000x200 mt. Tale progetto consentirà la movimentazione annua di 1,35 milioni di TEU (aumentabili a 3 milioni con l'ampliamento);

Con Decreto MIT 101 del 21 marzo 2014 (G.U. del 9/04/2014) si definisce l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Venezia “alla superficie destinata alla Piattaforma d'Altura (localizzata alle coordinate Lat. 45°17,3'N Long. 12°30,4'E WGS84), ai relativi bacini di evo-



luzione, agli specchi acquei e alla rada ad esso complementari nonché al canale di grande navigazione di congiungimento dello stesso alla bocca di porto di Malamocco e alle aree di collegamento in mare e a terra per il passaggio di impianti e infrastrutture di collegamento”.

Con la Delibera CIPE del 1 agosto 2014 è stato formulato parere favorevole sull’XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) 2013, relativo al Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) per gli anni 2014-16. La tabella III.1 – 4 dell’XI Allegato indica tra le opere il porto di Altura di Venezia.

Il 25 novembre 2014 si è inoltre conclusa positivamente la Conferenza dei servizi ai sensi dell’art. 165 e ss. del D.Lgs. 163/2006, avviata il 27/10/2014, presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’approvazione del progetto preliminare Piattaforma d’Altura al Porto di Venezia e Terminal Container Montesyndial. Il progetto è stato presentato al Comitato Interministeriale per la programmazione economica per l’approvazione definitiva.

Nel dicembre 2014 è stato confermato il finanziamento per l’avvio “delle attività finalizzate alla realizzazione di una piattaforma d’altura davanti al porto di Venezia”, con legge di Stabilità, n. 190 del 23 dicembre 2014, che ha assegnato al progetto ulteriori 95 milioni di Euro, suddivisi in 72.000 € per l’anno 2015, 10 milioni per l’anno 2016, 30 milioni per l’anno 2017, 55 milioni per l’anno 2018;

Il 16 febbraio 2015 è stata riconosciuta l’opera, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale “ampliamento del porto”, ed in quanto tale si applica ad essa l’esenzione IVA (art 1, c 992 Legge 296/2006);

L’11 marzo 2015 è stato presentato il progetto complessivo al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Attualmente il progetto è stato sottoposto al MIT e al CIPE per l’approvazione del progetto preliminare e per l’avvio del primo stralcio relativo al Terminal Container nell’area ex Montesyndial. La delibera del CIPE potrà dare avvio alla realizzazione del «Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest - Area Montesyndial» la cui copertura finanziaria è assicurata dai 35 milioni di euro assegnati con l’Accordo di programma sot-

toscritto in data 8 gennaio 2015 tra il Ministero dello sviluppo economico, 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» e dai 100,072 milioni di euro stanziati dall’art. 1 comma 186, della legge 24 dicembre 2012, n. 228, come successivamente confermati e rimodulati dall’art. 1, comma 729, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

E’ altresì in corso di negoziazione un co-finanziamento dell’Unione Europea sia per la realizzazione della navi “mama vessels” che per i lavori a terra.

E’ attualmente in corso di aggiornamento l’analisi costi/benefici del progetto, finalizzata a valutarne le ricadute sulla società considerando contemporaneamente sia gli interessi degli investitori che della collettività. I primi risultati prodotti dall’analisi, dimostrano che la realizzazione dell’off-shore appare sempre più di fondamentale importanza sia per garantire lo sviluppo sinergico dei porti del Nord Adriatico per il traffico container sia per le ricadute socio-economiche sul territorio in termini di valore aggiunto e occupazione.

2.4 Settore Crocieristico

A seguito dell’emanazione del D.L. del 02/03/2012 “Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale”, per il mantenimento delle condizioni di accessibilità nautica al passo con l’aumento delle dimensioni delle navi passeggeri, si rende necessaria la realizzazione di una via di navigazione alternativa al passaggio attraverso la bocca di porto di Lido, il Bacino di San Marco e il Canale della Giudecca, in grado di consentire l’accesso al porto di Venezia – stazione di Marittima attraverso il Canale Contorta Sant’Angelo e la riqualificazione delle aree limitrofe.



Il progetto proposto ha l'obiettivo quindi di mantenere a Venezia le strutture portuali a servizio del settore delle crociere, ovvero di confermare Venezia come home port crocieristico. La delocalizzazione rappresenterebbe pertanto un fattore di detrazione (implicando un grave danno per l'occupazione), per un settore in crescita che è stato oggetto di ingenti investimenti infrastrutturali (500 milioni di euro tra investimenti pubblici e privati).

Il Progetto Preliminare è stato predisposto da APV nel luglio 2014. Il progetto è inserito nell'elenco delle opere ed interventi strategici (Legge 443/2001) di cui alla Deliberazione del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica del 1 agosto 2014, quale intervento "per la sicurezza dei traffici delle grandi navi nella laguna di Venezia". In data 16/09/2014 è stata presentata istanza di Valutazione Impatto Ambientale (Legge Obiettivo 443/2001). In data 20 gennaio 2015 la Commissione di Valutazione di Impatto Ambientale ha richiesto una serie di integrazioni alle quali è stata data risposta nel marzo 2015. L'Autorità Portuale di Venezia ha pertanto inviato la documentazione utile a soddisfare tutti i chiarimenti richiesti sul progetto.

A seguito dell'insediamento della nuova amministrazione comunale, nell'ambito del procedimento VIA del Canale Contorta S. Angelo l'APV ha avviato un approfondimento su una via alternativa denominata "Tresse Est" in accordo con il Comune di Venezia e d'intesa con la Commissione VIA. Si tratta di un'alternativa coerente con l'indicazione espressamente indicata dal Comitato dello scorso 8 agosto 2014 che prevedeva di poter valutare altre alternative per raggiungere la Marittima ovviando il passaggio davanti S. Marco.

Il piano operativo andrà adeguato recependo gli esiti del procedimento in corso.

Inoltre con riferimento alle prospettive di lungo periodo, con la redazione del Piano Regolatore Portuale (cfr. par. 2.1) si analizzeranno ipotesi alternative e/o complementari alla Marittima ipotizzando diverse possibili localizzazioni, (bocca di Lido, bocca di Malamocco, Marghera, Dogaletto) anche

se da incardinare su ipotesi progettuali diverse da quelle finora presentate e verificate inadeguate.

In merito alle ipotesi alle bocche di porto saranno verificati in particolare quali interventi devono essere adottati per ovviare ai problemi di accessibilità terrestre, sia per l'approvvigionamento merci che per i passeggeri, e ai problemi di safety e security. L'ipotesi Marghera andrà invece verificata coerentemente con lo sviluppo del progetto del terminal d'altura e dei conseguenti nuovi terminal commerciali a terra, mentre l'ipotesi Dogaletto andrà esaminata prevalentemente anche alla luce delle tematiche ambientali.

2.5 Nuovi collegamenti marittimi

Grazie all'incremento dei pescaggi ai massimi consentiti dal PRP, il Porto di Venezia ospita da inizio anno un 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. Il transit time in export verso il porto di Shanghai è di 27 giorni.

Per quanto riguarda il settore Ro-Ro è in corso di avvio un nuovo servizio ro-ro che collega Venezia alla Grecia (porto di Patrasso). E' prevista, in principio, una frequenza trisettimanale, 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-rotaia: è previsto infatti l'inoltro della merce su semirimorchio via ferrovia verso il centro-nord Europa (Austria, Belgio, Olanda, Germania, ecc.)



2.6 Accessibilità nautica

Con riferimento a quanto indicato nel POT 2013-2015 riguardo 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. In tal senso continuerà ad avviare azioni, anche legali se necessario, per far sì che le istituzioni competenti garantiscano la piena agibilità portuale.

2.7 Il Punto Franco a Fusina

Nel Porto di Venezia esiste una zona franca, detta “Punto Franco” di Venezia, istituita con il decreto legislativo 05/01/1948 n. 268. Si tratta di una zona franca a controllo di tipo I riconosciuta dall’Unione Europea. Per ragioni commerciali, nel tempo, la sua delimitazione e la sua localizzazione furono modificate più volte, da ultimo con il Decreto Interministeriale (MEF, sentiti MISE e MIT) del 22/03/2013, che l’ha 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 a avvalersi delle prerogative della zona franca sbarcando/imbarcando le proprie merci e i propri mezzi provenienti da paesi terzi nel nuovo terminal Autostrade del Mare avviato nel 2014 a Fusina, la società Venice Ro-Port MoS che lo gestisce ha chiesto all’Autorità Portuale di attivarsi affinché sia creata un’analogia zona franca a controllo di tipo I anche all’interno del terminal. Sono già stati avviati i primi incontri con l’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per raggiungere questo nuovo traguardo (l’ampliamento della Zona Franca) che consentirebbe al Terminal delle Autostrade del Mare di Fusina di espandere i propri servizi in favore dell’autotrasporto internazionale sulle relazioni tra Italia e paesi extra-UE.

Non è infine esclusa 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. Detta zona dovrebbe essere insediata in ambito portuale su sedime di industrie dismesse a breve distanza dalle banchine portuali.

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, limitatamente al 20% del traffico complessivo previsto ad oggi (quindi 15-20.000 permessi/anno), dove l'80% verrebbe svolto via ferrovia. Questo porterebbe indubbi benefici al Paese in quanto:

- lo sviluppo del traffico aggiuntivo Ro-Ro dalla Turchia a Venezia porterebbe nelle casse dell'erario dello Stato italiano una somma stimabile, per 15.000 trasporti su gomma, in circa 3.000.000 Euro/anno di tasse automobilistiche e diritti fissi (tali diritti non vengono riscossi a Trieste a seguito di un decreto ministeriale ipotizzando una fattispecie di abuso di posizione dominante vietata dall'art. 102 del TFUE, all. 3)
- porsi come interlocutore privilegiato all'interno dell'Europa e negoziare vantaggi per le imprese italiane in Turchia;
- avviare un percorso che permetta di implementare la quota via ferrovia e una maggiore sinergia in Turchia con le imprese italiane.

2.8 I progetti infrastrutturali ferroviari

I nuovi interventi previsti in ambito ferroviario 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



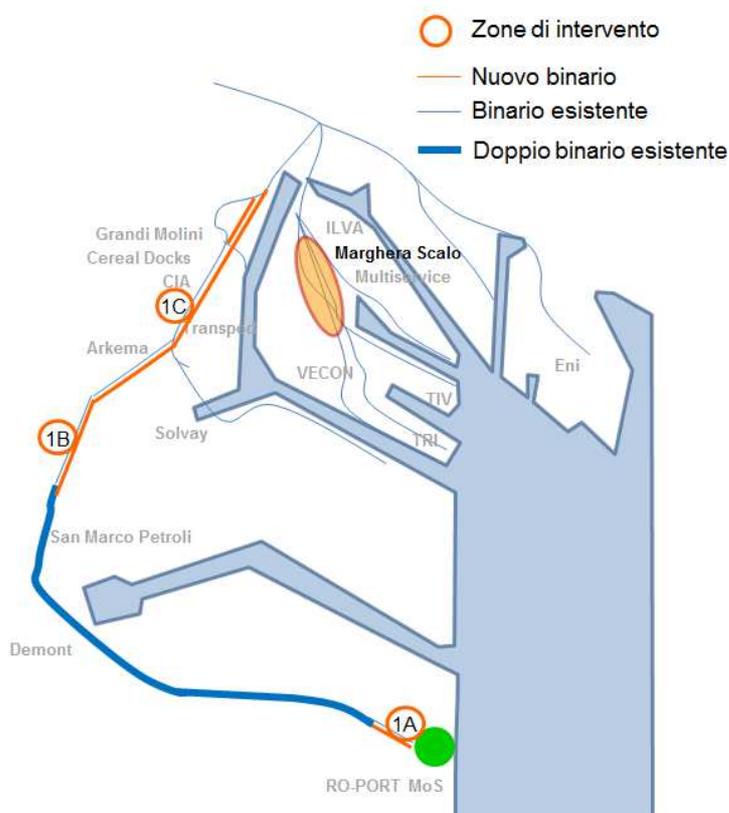
completamento dell'infrastruttura dedicata al terminal Autostrade del Mare (**Terminal Ro-Ro di Fusina**).

Gli interventi proposti consentiranno di incrementare la capacità della rete, ridurre i tempi delle manovre e ridurre le emissioni stradali, portando benefici sia in termini economici (dovuti allo sviluppo dei traffici ferroviari) che in termini sociale ed ambientali (miglioramento delle condizioni lavorative, riduzione delle interferenze tra modalità differenti, riduzione degli impatti ambientali).

Per quanto concerne la risoluzione delle criticità relative alle tratte a singolo binario, ovvero il progetto di completamento del raddoppio della linea, è in programma la realizzazione dei seguenti interventi:

- il raddoppio dell'innesto di Fusina che riguarda la realizzazione del secondo binario di collegamento tra il terminal di Fusina e il doppio binario di Via dell'Elettronica (260m);
- il raddoppio Via della Chimica-Via dell'Elettricità, che prevede la costruzione di un nuovo tratto di binario dall'ingresso di San Marco Petroli S.p.A a Via dell'Elettricità correndo parallelamente a Via Malcontenta (750m);
- il raddoppio di Via dell'Elettricità, costituito da interventi che si sviluppano in ambito portuale.

I progetti "**Raddoppio innesto Via Fusina**" e "**Raddoppio Via della Chimica-Via dell'Elettricità**" consentiranno di incrementare la capacità della rete, ridurre i tempi delle manovre e ridurre le emissioni stradali. La quantificazione dei benefici e l'ACB completa sarà possibile nell'ambito della realizzazione dello studio di fattibilità e della progettazione definitiva (previsto nel programma NAPASTUDIES).



Planimetria del progetto di completamento del raddoppio della linea ferroviaria.

L'Analisi Costi Benefici del progetto relativo al **“Raddoppio di via dell’Elettricità”** (comprensiva anche del progetto per il collegamento tra la zona industriale sud e Marghera Scalo) ha dimostrato evidenti benefici per la collettività in termini di surplus (di consumatore/produttore/altri) e una riduzione delle esternalità negative.

Il risultato di tale analisi ha fatto inoltre emergere un miglioramento, rispetto allo Status quo, dei tempi di servizio della manovra secondaria in Zona Industriale mediamente del 28,7% (-31,8% per effettuare 4 manovre, -31,3% per 5, -26,8% per 6, -25,0% per 7) e una riduzione della congestione e delle emissioni stradali. La stima economica delle emissioni stradali risparmiate porta inoltre un guadagno complessivo rispetto allo Status quo, (con un tasso di attualizzazione del 5% in 30 anni) di circa 27 M€ e la stima



economica del tempo risparmiato in tale ipotesi progettuale è pari a 9,5 M€ (in 30 anni) rispetto allo Status quo.

Gli interventi relativi al raddoppio dell'innesto di Fusina e al raddoppio del tratto Via della Chimica-Via dell'Elettricità, sono co-finanziabili con fondi TEN-T.

Il progetto del raddoppio ferroviario di Via dell'Elettricità, già analizzato nell'ambito del Progetto europeo INWAPO è inserito, seppur con alcune modifiche, 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.

Anche il progetto per il **collegamento tra la zona industriale sud e Marghera Scalo**, che nasce dalla necessità di rispondere all'incremento del traffico previsto nella zona industriale di Marghera a causa dell'apertura del Terminal Ro-Ro di Fusina è inserito nell'intervento di adeguamento di via dell'Elettricità appena citato. L'intervento di potenziamento della infrastruttura consiste nella costruzione di un nuovo tratto di binario che si innesta sul Binario Azotati e, tagliando il fascio di binari di Parco Nuovo, prosegue per Via della Pila per circa 250 m, e confluisce in Via Elettricità con asse parallelo all'asse stradale (lunghezza complessiva 1.300 m circa). A completamento di esso, dovrà essere realizzato un tratto di curva di lunghezza pari a circa 130 m in modo tale da creare un collegamento infrastrutturale tra il binario fin qui descritto e il binario di via Banchina dei Molini.

L'intervento è stato sviluppato al livello di analisi di fattibilità (nel 2013) e approfondito relativamente ai benefici indotti sulla manovra ferroviaria e alle interferenze con il sistema stradale, nell'ambito del Progetto europeo INWAPO, con l'intento di supportare lo sviluppo dei traffici provenienti da

tutta la cosiddetta Zona Industriale di Porto Marghera ed in particolare dal Nuovo Terminal Ro-Ro aperto a maggio 2014 (progetto ADRIAMOS).



Localizzazione del progetto di collegamento tra la zona industriale sud e Marghera Scalo

L'Analisi Costi Benefici del progetto relativo al "Collegamento tra la zona industriale sud e Marghera Scalo", ha dimostrato evidenti benefici per la collettività in termini di surplus (di consumatore/produttore/altri) e una riduzione delle esternalità negative per l'ambiente e la collettività.

Il risultato di tale analisi ha fatto inoltre emergere un miglioramento, rispetto allo Status quo, dei tempi di servizio della manovra secondaria in Zona Industriale mediamente del 31,7%. Inoltre la stima economica del tempo risparmiato in tale ipotesi progettuale è pari a 16,5 M€ rispetto allo Status quo e la stima economica delle emissioni stradali risparmiate porta una valorizzazione complessiva rispetto allo Status quo di circa 27 M€ (con un tasso di attualizzazione del 5% in 30 anni).

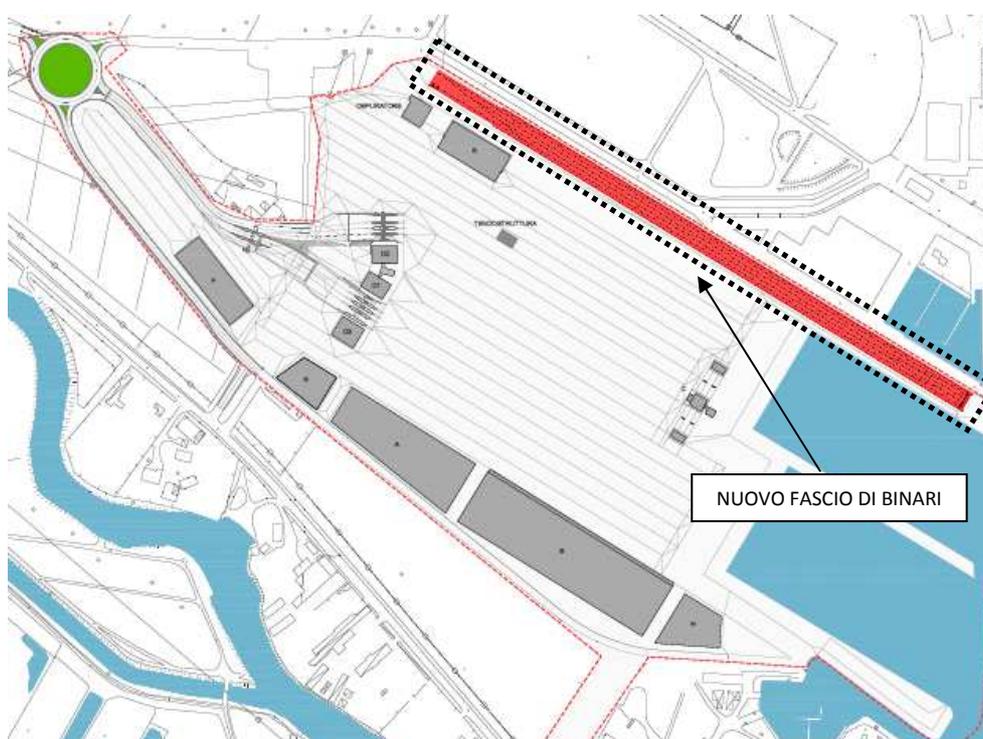
Il progetto del nuovo **Terminal Ro-Ro di Fusina**, operativo dal 2014 per i modi navali e stradali, si colloca all'interno del programma europeo Adria-mos.



Il nuovo terminal prevede la realizzazione di un'ampia area scoperta per l'accodamento dei mezzi all'imbarco/sbarco, di vari fabbricati e di una linea ferroviaria, il tutto a supporto delle attività portuali offrendo parimenti la possibilità di sviluppo di altre attività accessorie che possono essere strettamente legate all'attività principale da un punto di vista logistico.

Proprio la linea ferroviaria, assicura l'intermodalità del terminal, permettendo al traffico rotabile trasportato via mare di essere in diretto collegamento con la rete ferroviaria nazionale.

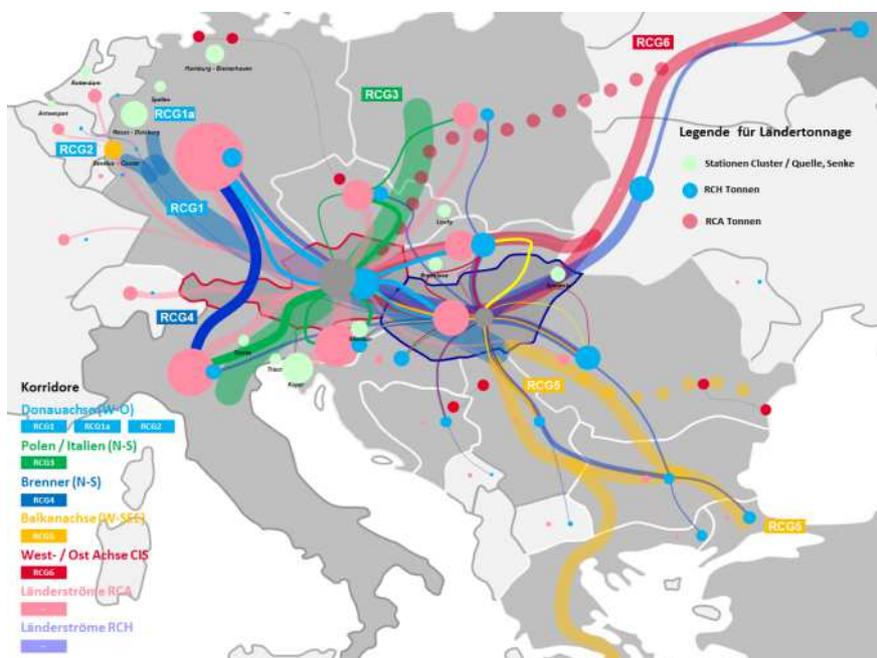
Attualmente è in fase avanzata di realizzazione un nuovo fascio di 4 binari parallelo al confine Nord dell'area, i quali presentano tutti lunghezze operative intorno a 500 m.



Planimetria di progetto relativa al nuovo fascio di binari a nord dell'area del terminal Fusina.

2.9 Nuovi servizi di collegamento ferroviari

Anche a seguito di una mirata azione di marketing svolta dall'Autorità Portuale, l'importante impresa ferroviaria Rail Cargo Austria (RCA) ha deciso la realizzazione di un proprio terminale logistico in Porto Marghera in un'area appositamente individuata dalla stessa, oggi in disuso. In tal senso l'Autorità Portuale, per il tramite della società APV Investimenti, si sta adoperando al fine di favorire l'insediamento.



La rete dei servizi operati da RCA

Il terminale logistico-ferroviario, che consentirà l'insediamento di circa 50 addetti, è previsto entrare in operatività entro il primo semestre del 2016, ovvero successivamente al completamento dei necessari lavori di adeguamento della struttura. Grazie alla presenza di questa importante compagnia si potranno espandere i servizi nazionali ed internazionali offrendo collegamenti giornalieri con molteplici destinazioni nazionali e nell'Europa centro-orientale.



Tale nuovo insediamento di RCA comporterà una rete di collegamenti ferroviari strutturati soprattutto verso l'Europa orientale, a servizio delle merci transitanti per il Porto di Venezia nonché della domanda di trasporto dell'entroterra veneto.

Inoltre tali collegamenti offriranno la possibilità di servire il mercato cosiddetto "diffuso", quindi relativo anche alla spedizione di singolo carro (offerta che a Venezia era venuta meno da tempo).

2.10 La nuova accessibilità stradale

I nuovi interventi previsti in ambito viabilistico, prevedono la parziale risoluzione dei problemi della principale porta sud della terraferma veneziana, non solo gravata da problemi di traffici propri e di transito, ma anche da un elevato livello di commistione di tipologie di traffico con scopi tra loro differenti e conflittuali. Tali problemi comportano un'elevata congestione che abbassa notevolmente il livello di servizio dell'intero sistema. Il problema fondamentale risiede in un'inadeguata infrastrutturazione (che fa da contraltare ad una caotica strutturazione) delle aree comprese tra la SS Romea ed il sistema SP 24 – via Malcontenta – SR 11 – viale Fratelli Bandiera, che per loro natura generano elevati interscambi. A questo si aggiunge una forte compresenza nell'area di diverse componenti funzionali che generano flussi in forte contrasto tra loro che gravitano direttamente sugli assi principali.

Ulteriore problema che presenta il sistema viabilistico di tale area è la mancata soluzione delle intersezioni dei diversi assi della rete composta da SS Romea, SP 24, via Malcontenta, SR 11 e via Fratelli Bandiera. La varietà delle sezioni, delle tipologie e della regolazione delle intersezioni non crea una vera e propria gerarchizzazione dei flussi, provocando colli di bottiglia ed un diffuso rischio che riducono la capacità complessiva del sistema.

Sulla scorta di tali considerazioni, è stata progettata una nuova viabilità di collegamento tra la SR 11 e via dell'Elettricità. La nuova infrastruttura di

progetto, è compresa tra via Cruto, via dell'Elettricità ed il sedime del raccordo ferroviario Fusina – Marghera e riguarderà nello specifico la realizzazione di una rotatoria a 4 bracci, il collegamento tra la nuova rotatoria e la SR11 e un sistema di raccolta delle acque meteoriche con relativa vasca di trattamento. Il progetto, che nel 2015 vedrà l'avvio dei lavori di realizzazione, 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", su uno scenario di progetti già articolati o in fase di elaborazione da parte della stessa Autorità Portuale (in primis il nodo viabilistico Malcontenta che vedrà la conclusione dei lavori nel settembre 2015) e di altri enti.

Questo intervento è altresì previsto nel già citato 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".

Come detto in precedenza relativamente agli interventi di riqualificazione ferroviaria di via dell'Elettricità si è provveduto, insieme al potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, anche all'adeguamento complessivo della strada.

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:

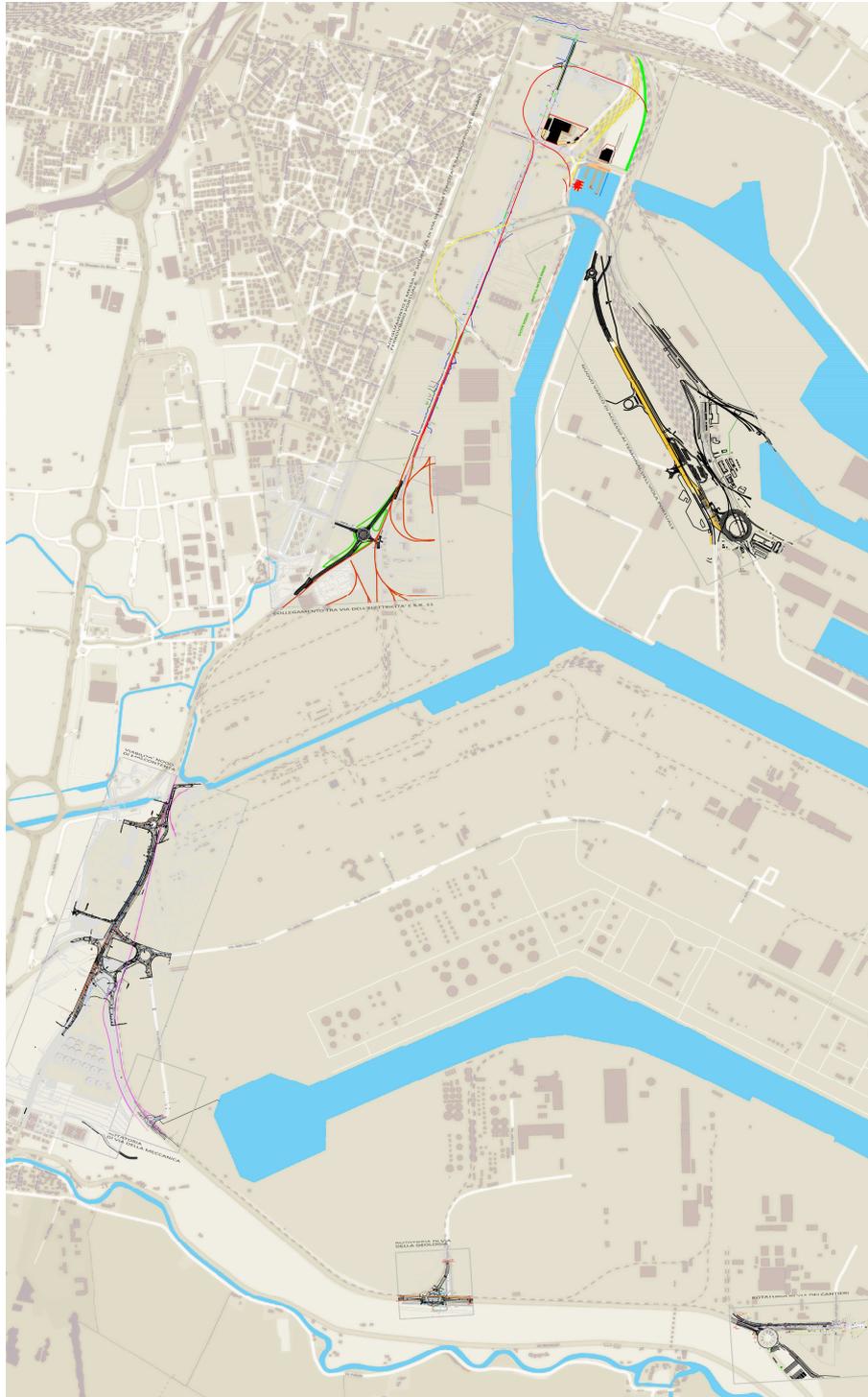
- allo spostamento del parco officine di ERF in un'area prospiciente il parco ferroviario dell'isola portuale;
- all'assunzione dell'onere di manutenzione di via dell'Elettricità, conseguente al trasferimento di tale viabilità al Demanio Marittimo;



- alla garanzia di accesso su via dell'Elettricità dalle aree prospicienti e uso pubblico di detta viabilità e relative pertinenze senza oneri per il Comune di Venezia, conseguentemente alla potestà urbanistica ed edilizia esercitata dal Comune di Venezia anche a seguito del trasferimento di tale viabilità al Demanio Marittimo e che viene riconosciuta in forza della Variante al PRG per Porto Marghera, approvata, ai sensi dell'intesa tra Comune Regione e APV, con DGRV n.350 del 09.02.1999.

Inoltre, 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 è stato predisposto uno studio di fattibilità. Tale intervento renderà più fluida l'accessibilità al porto, eliminando situazioni di perditempo e interferenze.





Planimetria generale degli interventi infrastrutturali





2.11 Sviluppo del Port Community System LogIS

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) in conformità alle previsioni della direttiva europea 65/2010

Alla luce dei risultati ottenuti dalle precedenti attività svolte nel ambito del progetto europeo Easyconnecting, è iniziata, un'analisi di dettaglio sui servizi web forniti (o attesi), ad oggi, dal PMIS, al fine di individuare criticità e vantaggi nell'utilizzo di tali servizi da parte di LogIS ed eventualmente proporre migliorie ed integrazioni, allo scopo di definire, congiuntamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, la soluzione ottimale per l'implementazione dell'architettura di interoperabilità tra il PMIS e LogIS.

In parallelo è iniziato lo sviluppo delle prime componenti software, lato LogIS, per la realizzazione della suddetta interoperabilità, sulla base dei servizi web già offerti dal PMIS.

Le prossime fasi del progetto sono le seguenti:

- completamento della verifica delle funzionalità di interoperabilità offerte dal PMIS (servizi web esistenti ed eventuali nuove implementazioni), con conseguente accertamento della totale copertura delle necessità di LogIS, nonché della loro coerenza con gli studi preliminari sui processi e sull'interoperabilità tra i sistemi già eseguiti nelle fasi iniziali del progetto;
- definizione formale dell'interfaccia PMIS-LogIS, costituita da wsdl ed xsd di tutti i servizi web;
- disponibilità delle funzionalità di interoperabilità in ambiente di test ed in ambiente di produzione/demo;
- conclusione delle attività di sviluppo delle componenti di interoperabilità lato LogIS;

- eventuale fase di *trial* della nuova “piattaforma di interoperabilità” che coinvolga la comunità portuale di Venezia.

Sempre nell’ambito dell’interoperabilità tra sistemi afferenti le procedure portuali, APV darà ulteriore implementazione a quanto previsto dall’Accordo con Assosped del 11.06.2014, concernente lo sviluppo di una piattaforma software al servizio della comunità portuale, finalizzata al ciclo merce e all’espletamento delle finalità doganali.

2.12 Ausili al traffico marittimo

Attualmente la prima fase del progetto STIM (Sistema Telematico Integrato di Monitoraggio e Gestione Portuale) è in corso di completamento, secondo le modalità concordate nell’apposito Accordo di Programma, siglato in data 8 luglio 2009, tra APV e l’allora Magistrato alle Acque (oggi Provveditorato Interregionale).

Attualmente è in corso l’elaborazione di un nuovo Accordo di Programma tra APV, il Provveditorato Interregionale opere pubbliche per il Veneto (ex MAV) e il Comando Generale della Capitaneria di Porto, finalizzato all’integrazione dei sistemi radar realizzati con il progetto STIM e quelli presenti alle bocche di porto (SIMNAV).

Tale Accordo è stato previsto nell’ottica di un’unificazione con il VTS (Vessel Traffic Service) nazionale gestito dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, nonché allo scopo di implementare idonee soluzioni tecnologiche a supporto delle decisioni per la miglior organizzazione del traffico navale.

Gli strumenti così realizzati saranno propedeutici all’attivazione di un centro VTS della Capitaneria di Porto di Venezia competente anche per i canali marittimi della laguna di Venezia.



2.13 Progetti per l'ambiente

Venice Blue Flag 2015

In data 10 Aprile 2015 è stata siglata tra Comune di Venezia, Capitaneria di Porto di Venezia ed Autorità Portuale di Venezia da una parte e le compagnie di navigazione che scalano la Marittima dall'altra, una nuova edizione dell'Accordo volontario per Venezia "Venice Blue Flag".

L'Accordo, introdotto per la prima volta nell'anno 2007, rinnova anche per tutto il 2015, l'impegno all'utilizzo di carburante a ridotto tenore di zolfo (inferiore allo 0.1%) da parte delle navi non solo all'ormeggio, ma fin dall'ingresso alla bocca di porto del Lido. Tale iniziativa che di per sé anticipa quanto stabilito dalla normativa, che per i porti italiani prevede una percentuale di zolfo inferiore al 3.5% a partire dal 2014 e dello 0.5% a partire dal 2020, permette di abbattere in misura rilevantissima gli inquinanti, come recentemente confermato da una nota di ARPAV - Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Veneto.

Rinnovo del Protocollo d'Intesa 29 marzo 2012 per il controllo sui carburanti

A seguito della manifestata intenzione da parte degli Enti sottoscrittori, Autorità Portuale di Venezia, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli – Direz. Interregionale per il Veneto ed il Friuli Venezia Giulia e Capitaneria di Porto di Venezia, è stato sottoscritto anche per la stagione 2015 il Protocollo d'Intesa già stipulato nel 2012 e rinnovato per gli anni successivi.

Il Protocollo d'Intesa e la relativa Convenzione, prevedono 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 ed a supporto di quanto concordato con l'accordo volontario "Venice Blue Flag". Il Protocollo deriva dalla volontà delle Parti di mantenere in essere un'attività di collaborazione, volta a per-

seguire un interesse di natura generale di salvaguardia della salute dei cittadini e della tutela ambientale della città di Venezia.

Gestione delle acque meteoriche

Proseguono le attività per individuare ed implementare le migliori modalità di gestione delle acque meteoriche, sia nelle aree del Porto Commerciale che nelle aree del Porto Passeggeri.

Per quanto concerne il Porto Passeggeri, è in corso la progettazione esecutiva, per la successiva realizzazione nel corso del 2016, di uno stralcio del Master Plan di adeguamento del molo di Levante. Lo stralcio in oggetto, per un importo di 1.000.000 € prevede la sistemazione delle reti del piazzale retrostante la Stazione Isonzo (circa 13.000 mq) e la realizzazione di due vasche di trattamento in continuo delle acque meteoriche con tecnologia Sotmfilter®.

Per quanto riguarda il Porto Commerciale, proseguono i lavori per acquisire maggiori informazioni in merito allo stato delle reti fognarie e alla qualità delle acque meteoriche.

Nell'ambito del progetto Safeport, nel corso del 2014, sono state installate presso alcuni punti significativi della rete fognaria, tre sonde per il monitoraggio in continuo della qualità dei reflui. Proseguirà quindi lo studio sull'andamento quali/quantitativo delle acque di dilavamento dei piazzali del Porto Commerciale di Venezia, al fine di avere adeguati strumenti per la pianificazione dei criteri di gestione e dei miglioramenti infrastrutturali da implementare. La rete di monitoraggio installata, consente la verifica di parametri caratteristici quali pH, conducibilità e torbidità; tale rete di monitoraggio costituisce uno strumento dinamico per individuare eventi di sversamento accidentali o particolari alterazioni delle acque, per consentire, in una fase successiva l'installazione di sistemi pneumatici per la segregazione delle linee in caso di verificarsi di emergenze.



Riqualificazione impiantistica termomeccanica

Nell'ambito degli interventi finalizzati alla riduzione dei consumi energetici, ricadono 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.

Tali immobili infatti sono serviti da impianti che in alcuni casi, a seguito di modifica della destinazione d'uso od in relazione all'effettiva occupazione degli spazi, risultano sovradimensionati o non in grado di raggiungere convenientemente le condizioni di confort e che per questo necessitano di adeguamenti tecnici e normativi.

Le centrali termiche (CT) oggetto di tali interventi sono:

- CT a servizio della Caserma GdF presso il fabbricato 9;
- CT a servizio della chiesetta S. Marta, oggi spazio espositivo;
- CT a servizio del fabbricato 255 situato nell'area di Marittima;
- CT a servizio dei fabbricati 440, 441 e 448 che ospitano uffici e spogliatoi
- Impianti di distribuzione all'interno del fabbricato 448.

La progettazione, in fase di ultimazione, consentirà la stima dei costi di intervento e la definizione di un programma di intervento.

In ogni caso si prevede che i lavori saranno eseguiti tra settembre 2015 ed la prima metà del 2016.

2.14 La Chimica Verde

Bio-raffineria

La raffineria di Venezia riceveva petrolio greggio per poi distillarlo e rettificarlo nei vari combustibili commerciali (benzine, gasolio, ecc).

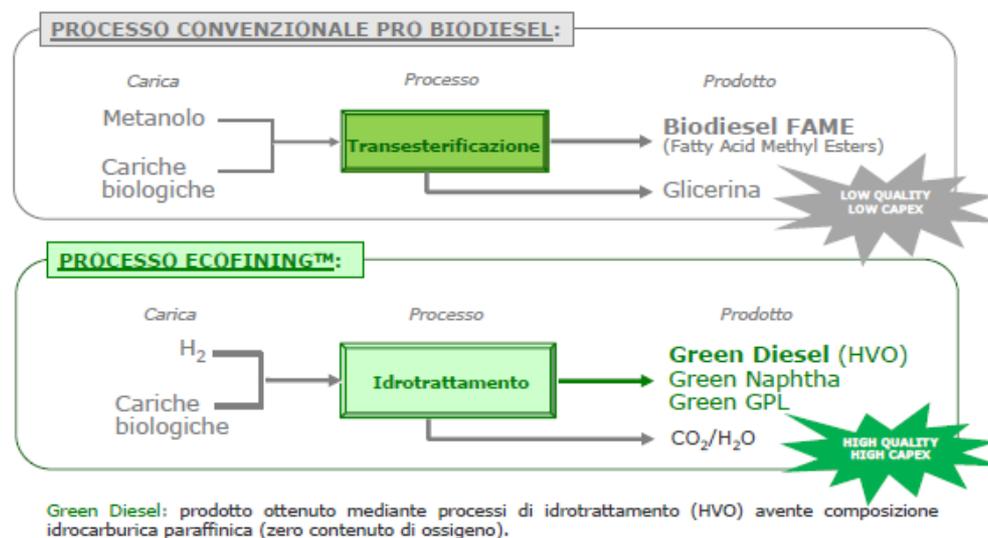
Con il progetto della *Green Refinery*, la divisione Downstream di ENI ha modificato in modo drastico l'assetto impiantistico della raffineria con le seguenti modifiche:

- Fermata della distillazione primaria del greggio (il *topping*) e dei relativi servizi;
- Modifica degli impianti a valle per processare *virgin nafta* al fine di produrre idrogeno;
- Costruzione della nuova sezione (chiamata ECOFINING) che fa reagire l'idrogeno con oli vegetali raffinati

In questa prima parte del progetto è stato utilizzato olio di palma proveniente da piantagioni ecosostenibili.

Tale processo è andato a regime nel 2014 con ottime performance sia dal punto di vista produttivo che qualitativo: infatti, il prodotto della Raffineria di Venezia si differenzia dai Biodiesel tradizionali (i cosiddetti *FAME*) per le ottime proprietà fisiche e chimiche che, tra le altre caratteristiche, ne consente la perfetta miscelazione con il gasolio distillato dal petrolio (il *FAME* si può miscelare solo fino al 7%).

Uno schema semplificato dei due processi, quello tradizione e quello ENI (HVO), è riportato nella figura seguente:

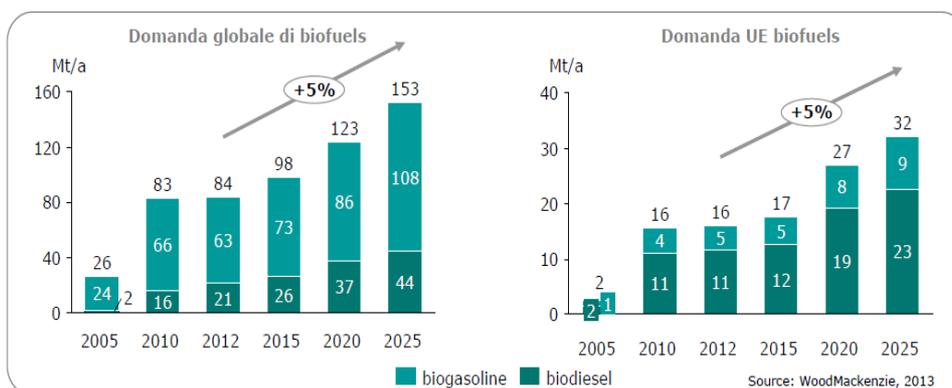


Processo convenzionale/Biodiesel e processo Ecofining/Green Diesel

Poiché la domanda sia mondiale che UE di biocarburanti è in costante crescita, come è evidente dai risultati di uno studio pubblicato di recente (v.



figura seguente), il gruppo ENI sta già realizzato la seconda fase del progetto della Raffineria Verde.



Domanda globale e UE di biocarburanti

In tale seconda fase si prevede principalmente di:

- realizzare un impianto per la produzione di idrogeno da far reagire direttamente con l'olio vegetale, rendendo in tal modo non più necessario l'impiego di virgin nafta.
- 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
- costruire una sezione dedicata alla raffinazione dei feedstock vegetali greggi (es. olio di jatropha, di soia, olio esausto frittura, ecc) ma che potrà anche olii e grassi animali vari, da fornire anche ai futuri impianti Versalis della *Green Chemistry* (v. oltre).

Nel frattempo, sia le pipeline che collega San Leonardo alla Raffineria di Venezia che quella che collega Venezia alla ex Raffineria IES di Mantova sono state convertite al vettoriamento di gasolio al posto di petrolio greggio. Quindi è sempre più evidente il ruolo della *green refinery* di Venezia come hub logistico di ENI: infatti, ipotizzando una produzione di 300.000 t/a di bio diesel che viene dosato al 5% nel gasolio raffinato proveniente da altre raffinerie, ENI R&M potrebbe concentrare a Venezia l'intera attività di

blending sia per il Nord Est che per l'area di Mantova , con un flusso logistico di gasolio valutabile in $300.000/0,05 = 6 \text{ ML ton/a}$.

ENI R&M ha confermato informalmente questa strategia anche se, per ora, con flussi logistici inferiori a causa dei tempi di adeguamento degli impianti.

Green Chemistry

L'annuncio della costruzione del accordo tra Elevance e Versalis nello sviluppo di un progetto di *green chemistry* sta proponendo nuovi scenari a Porto Marghera.

Secondo quanto comunicato da Versalis, tale accordo utilizzerà il know-how della società USA Elevance, che ha sviluppato un brevetto proprietario (vincitore del Nobel Winning Prize Technology) per processi chimici di metatesi nel campo delle materie prime rinnovabili.

Tale progetto si articolerà come segue:

- Lo sviluppo e l'ingegnerizzazione del nuovo processo industriale
- La costituzione di una Joint venture finalizzata alla realizzazione dell'impianto industriale da circa 100.000 ton/a (costo ipotizzato dell'opera: 100-120 ML€), che utilizzerà etilene prodotto dal cracking di Marghera, già attualmente disponibile per sovraccapacità produttiva dell'impianto.

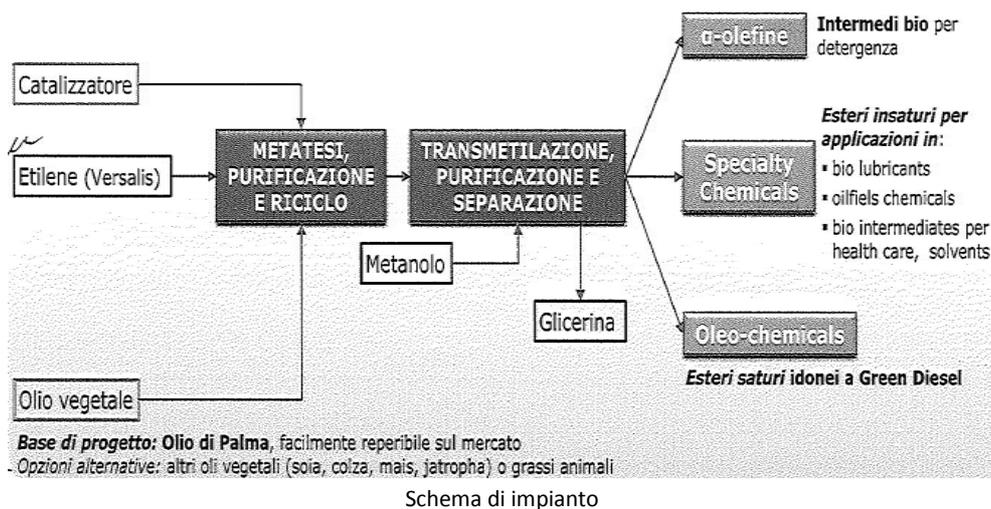
I prodotti di tale lavorazione saranno gli intermedi, ossia *le basi* per alimentare la successiva produzione di detersivi, lubrificanti, prodotti per la cura personale, solventi, ecc.

Uno schema semplificato dell'impianto è rappresentato nella figura successiva.

E' interessante evidenziare la sinergia tra questo nuovo impianto e la Green Refinery: infatti non solo nell'impianto di Versalis saranno utilizzati alcuni feedstock raffinati nella relativa sezione della raffineria, ma un flusso di sottoprodotti del processo di Green Chemistry (circa il 40%) sarà inviato in raffineria per essere convertito in bio diesel.



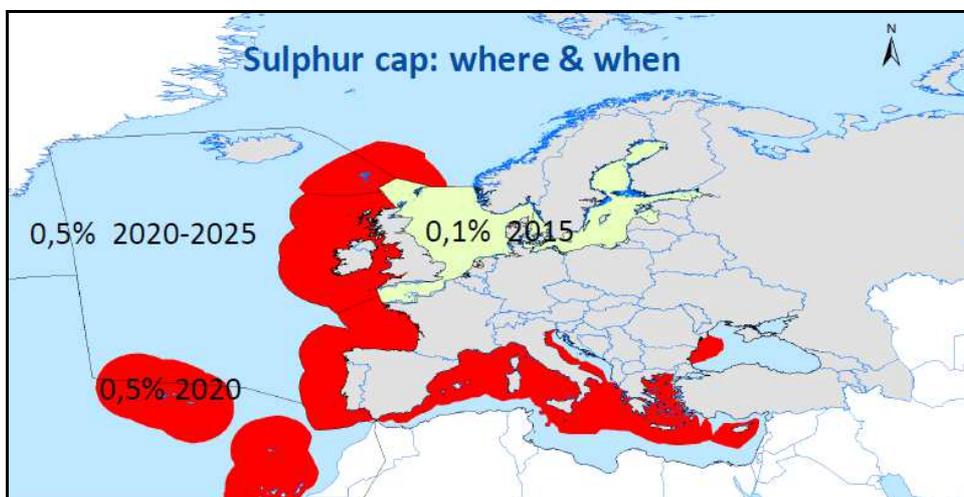
Questo conferma sempre di più il cambio di strategia del gruppo ENI sui prodotti bio, con un modello di sviluppo che per essere esportato anche in altri siti italiani (es. Gela).



2.15 Progetto LNG

L'utilizzo del LNG nella motorizzazione navale non è più oggetto di discussione: per le aree ECA (Emission Control area) il limite di zolfo nei carburanti è già allo 0,1 % dallo scorso 1 gennaio; per le aree più industrializzate (EU, USA, Giappone, ecc.) si prevede entro il 2020 un livello di zolfo nei combustibili navali minore dello 0,5%, contro un valore attuale del 4,5% (area rossa nella figura seguente)

Infine per tutte le altre aree portuali mondiali, il limite dello 0,5% potrà essere posticipato dal 2020 al 2025, a seguito di una *review* nel 2018 sulla base della reale disponibilità di combustibili con ridotto livello di zolfo.



Livello di zolfo nei combustibili navali

La recente direttiva, approvata dal Parlamento Europeo il 15 aprile del 2014, individua il 2025 come data ultima per la realizzazione delle opere infrastrutturali nei porti TEN-T. La direttiva prevede anche che all'interno del Piani di Programmazione Economica di ogni stato membro saranno individuati proprio quali porti TEN-T dovranno dotarsi delle infrastrutture per stoccaggio e bunkeraggio LNG.

Alle base dell'enorme sviluppo a livello mondiale dell'impiego di questo combustibile nel comparto marino sono principalmente le performance ambientali del LNG, che lo rendono inoltre particolarmente indicato anche durante lo stazionamento in porto: infatti, rispetto ai combustibili tradizionali, il livello di CO₂ si riduce del 20-25%, quello di NO_x del 80-90 % mentre sono nulle sia le emissioni di polveri sottili (PM₁₀, ecc) che di SO_x (bisossidi di zolfo). In tal modo, pur essendo il LNG un combustibile fossile, si può concorrere al raggiungimento degli obiettivi europei 20-20-20 anche nel comparto della logistica, molto penalizzato dall'impegno di energie rinnovabili.

Inoltre la favorevole tassazione del LNG, in analogia con il GPL, lo rende particolarmente interessante in alternativa agli altri combustibili fossili tradizionali (bunker fuel, gasolio, ecc).



A tale importante risultato in ambito marittimo si sono poi aggiunti anche interessanti progetti di sviluppo per l'impiego di LNG per autotrazione: molti imprenditori locali, che raggiungono quotidianamente il Porto di Venezia per le attività logistiche, si sono già favorevolmente espressi per la creazione di un punto di rifornimento per i loro mezzi a lunga percorrenza. Questo fenomeno è emerso dai primi risultati di studio sugli scenari di mercato, attualmente in corso anche in ambito NAPA (Progetto Europeo POSEIDON MED), che sta individuando volumi molto interessanti a riguardo, che posizionerebbero il Porto di Venezia come hub logistico per l'impiego di LNG come buncheraggio.

Il Porto di Venezia, inoltre, in considerazione della consolidata esperienza dei nuovi siti industriali nel trattare sostanze criogeniche, svilupperà congiuntamente ad operatori del settore un piano per dotarsi di impianti idonei a soddisfare tale domanda.

Nell'ultima call CEF Ten-T, scaduta il 3 marzo 2015, sono stati presentati dei progetti di sviluppo per l'LNG nell'ambito delle iniziative GAINN e POSEIDON MED 2 (vedi cap. 3.3).

2.16 Aggiornamenti in ambito demaniale

Come previsto dall'Accordo di programma Moranzani 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, 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 (demanio idraulico, demanio comunale e provinciale). I lavori di infrastrutturazione sono in avanzata fase di esecuzione. Le aree acquisite dall'Autorità, una volta completati i lavori, saranno variamente identificate catastalmente e successivamente

te trasferite alle singole amministrazioni che per competenza territoriale ne cureranno la gestione.

Verrà dato corso con la Capitaneria di Porto di Venezia e l'Agazia 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.

Si tratta di aree distribuite tra l'insula commerciale di Porto Marghera e il terminal Autostrade del Mare di Fusina per una superficie totale di circa 146.645 m².

2.17 Piano delle Partecipate

Sul piano delle società partecipate si dà atto che, in linea con le sempre più precise prescrizioni di legge, è continuata l'analisi per far sì che il mantenimento sia limitato a società esercenti attività strumentali rispetto ai compiti istituzionali della scrivente.

Dette prerogative sono state fatte proprie dalla scrivente nel tempo tant'è che il piano di dismissione e/o razionalizzazione può considerarsi in effetti avviato sin dal 2007 quando i principi nel tempo enunciati (ancorché non applicabili direttamente alle Autorità Portuali) sono stati adottati come principi di buona amministrazione.

Alla luce dei recenti provvedimenti (L. 190/2014 art. 1 co. 612) si dà atto che 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 dando atto in esso non solo dell'azione che si intende svolgere ma anche dei risultati già raggiunti posto che al 31 marzo 2015 le società partecipate sono 11 dopo averne alienate 4 e liquidate 2 dal 1 gennaio 2013. Peraltro ove si consideri che di 2 società è in corso l'alienazione, il numero effettivo di partecipazioni detenute può considerarsi di 9 contro le 17 iniziali.



2.18 Iniziative promozionali

Rispetto agli obiettivi promozionali definiti nel Piano Operativo Triennale 2013-2015, e rispetto a quanto previsto nella precedente revisione dello stesso, oltre che confermare le linee d'azione enunciate, 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, l'uno con il Far East operato dalla Ocean 3 Alliance e l'altro 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.

Promozione della Zona Franca del Porto di Venezia

Al fine di costruire una vera e propria campagna promozionale sulla Zona Franca del Porto di Venezia (VFZ) - considerato il fatto che la materia è complessa e si tratta di un asset che è stato dormiente per diversi anni - si procederà con un approccio di direct marketing che si fonda su dati, aspettative e richieste raccolti dai potenziali clienti, attorno ai quali costruire l'offerta, col vantaggio poi della relazione instaurata con i target.

Riguardo al processo di attivazione di una VFZ Presso il terminal traghetti di Fusina, si procederà ad integrare la comunicazione rispetto ad esso con tale asset aggiuntivo.

Infine, considerato che dal secondo semestre del 2014 l'Autorità Portuale ha coinvolto nella attività prima di indagine e poi di promozione della VFZ

gli Industriali di Venezia che hanno attivato un Gruppo di Lavoro ad hoc cui partecipano la Regione del Veneto, Unioncamere e le Dogane, per valutare la possibilità di attivare una zona franca più estesa all'interno dell'ambito industriale valorizzando il trionomio "industria-portualità e logistica – si procederà ad elaborare strategie di promozione e comunicazione a supporto di tale possibilità, anche avvalendosi della collaborazione sinergica con le aziende di promozione delle istituzioni suddette.

Promozione nuovi collegamenti marittimi – fluviali - ferroviari

L'avvio di nuovi collegamenti marittimi, del servizio fluviale e, verso fine anno, di collegamenti ferroviari con il Centro Europa, costituisce un'offerta portuale-logistica molto appetibile per il bacino di riferimento del porto nazionale ed europeo.

Pertanto, si intende procedere alla organizzazione di un road show per la promozione di tali nuovi asset dell'offerta del porto di Venezia, contando sulla collaborazione oramai consolidata con le Confindustrie e con le Camere di Commercio italiane ed estere, a partire dai clienti veneti, per poi presentarsi a quelli del Nordest e del Centro Europa, sia organizzando incontri nelle sedi delle Associazioni di categoria, sia attraverso incontri mirati che pongano in contatto gli operatori logistici con le imprese.

Promozione della logistica della chimica a Marghera

La disponibilità di aree e strutture, il know how e gli elevati standard di sicurezza nel comparto chimico che contraddistinguono l'area industriale di Marghera rispondono ad una domanda crescente di stoccaggio e distribuzione di prodotti chimici che proviene dai Paesi del Medio e Lontano Oriente che stanno diventando via via i nuovi provider del mercato europeo.

Già sono stati avviati contatti con importanti player del Qatar interessati ad aree e strutture di Marghera per la logistica dei prodotti chimici esportati da questo Paese verso il Centro Europa e si ritiene di procedere con attività di contatto analoghe con altri possibili clienti interessati presso il Far East.



Inoltre, si procederà a promuovere le specifiche valenze di Porto Marghera per possibili insediamenti rispetto alla domanda del comparto presso i principali operatori del settore nazionali.

Attività promozionali per filiera

A partire da una serie di analisi di mercato condotte dall'Autorità Portuale sulle filiere con maggiori potenzialità per il nostro porto e considerati i riscontri positivi degli operatori rispetto alle attività di promozione organizzate per comparto, si procederà ad organizzare incontri aperti ai clienti per un confronto tra l'offerta attuale e la domanda che via via si arricchisce di nuove specificità rispetto alla pressione dei competitor e all'evoluzione dei mercati.

Tali incontri, saranno sviluppati anche attraverso le collaborazioni oramai consolidate con le Associazioni Industriali al fine di favorire concrete occasioni di business a beneficio degli operatori.

2.19 Iniziative di comunicazione

Riguardo alle azioni di comunicazione già previste nell'ultimo Piano Operativo Triennale in cui si specifica che saranno privilegiate quelle inbound, avvalendosi di strumenti digitali e on line, a partire dalla valorizzazione del sito web del porto quale spazio in cui far confluire nuovi contenuti e ancora strumenti informativi digitali, si intende procedere all'attivazione di 4 ulteriori tipologie di strumenti:

- video multimediali - che documentino e informino i diversi target rispetto alle nuove iniziative e/o ai progress del porto; in questo senso, si ritiene di procedere alla realizzazione a) di video documentari degli eventi più importanti organizzati durante l'anno da divulgare presso gli stakeholder coinvolti e interessati al tema approfondito dall'evento; b) video

clip di taglio business da destinare ai clienti del porto rispetto a determinati comparti;

- app multimediali per filiera - da pubblicare su google play e app store e fruibili quindi dai tablet, come strumento di promozione di taglio business a servizio degli operatori, tenuto conto che si inseriranno contenuti tecnici, dati e mappe, nonché ipertesti di collegamento ai siti degli operatori;
- Newsletter digitale dell'ente - con ipertesti che rinviano al sito dell'ente per approfondimenti sui contenuti - da diffondere presso gli stakeholder nazionali per direct mailing; tale strumento, in corso di adozione da parte dei principali porti europei, raggiunge l'obiettivo di una informazione diretta e di servizio in merito alla soluzione di criticità tecniche relative all'operatività del porto piuttosto che relative ai nuovi traguardi raggiunti o alle nuove strategie elaborate per affrontare le sfide lanciate dall'evoluzione degli scenari;
- utilizzo dei social – nel caso di specifiche iniziative, per valorizzare i contenuti trattati presso un'audience su vasta scala, si rende necessario attivare la comunicazione sui social per stimolare il coinvolgimento degli stakeholder nel dibattito.





3. STRUMENTI DI FINANZIAMENTO

3.1 Accordo MISE

Il 9 gennaio 2015 è stato siglato un 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”.

Con l’Accordo di programma vengono rese disponibili risorse complessive per quasi 153 milioni di euro, dei quali circa 103 a carico del MISE.

Tale Accordo ha l’obiettivo di favorire la riconversione e la riqualificazione economica dell’area industriale di Porto Marghera attraverso la realizzazione di interventi necessari ad ottimizzare il quadro delle infrastrutture dell’area. A tal proposito sono stati quindi individuati da Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale, interventi strategici che riguardano i seguenti ambiti:

- Sicurezza idraulica;
- Banchinamento di alcune aree portuali, inclusivo del marginamento;
- Viabilità e accessibilità;
- Connettività a banda larga.

Si tratta di interventi che, opportunamente integrati e messi a sistema, possono facilitare lo sviluppo di Porto Marghera e l’avvio di processi produttivi moderni, innovativi e ambientalmente sostenibili, capaci di creare nuova occupazione.

Nello specifico, gli interventi oggetto dell’Accordo sono ventitre, dodici dei quali hanno come soggetto attuatore l’Autorità Portuale di Venezia (e verranno qui dettagliati, in seguito, nelle “Tabelle degli interventi”).

APV nel corso del primo semestre del 2015, su richiesta del MISE, sarà 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.

3.2 I progetti europei

Le politiche dell'Unione Europea perseguono come obiettivo fondamentale quello della promozione della crescita e della competitività dell'area UE, assicurando una maggior livello di coesione tra gli Stati Membri ed adeguati livelli di occupazione, istruzione e benessere per i cittadini dell'area UE. In particolare con la Strategia Europa 2020¹ l'Unione Europea ha fissato i tre obiettivi da raggiungere:

- Crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione;
- Crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva, favorendo un'economia a basse emissioni di carbonio;
- Crescita inclusiva: promuovere un'economia con alto tasso di occupazione, che favorisca la coesione economica, sociale e territoriale.

Nel perseguimento di tali obiettivi, la strategia Europea mantiene una forte attenzione per le politiche di trasporto, in particolare per la promozione del trasporto marittimo, lo sviluppo della portualità nonché dell'integrazione tra modalità di trasporto, destinando importanti finanziamenti a sostegno dello sviluppo di infrastrutture di trasporto sostenibili ed efficienti.

¹ "Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva", (COM 2010) 2020 del 3.3.2010.



Spetta perciò agli Enti pubblici e privati cogliere le opportunità messe a disposizione dall'Europa, attuando modalità organizzative ed operative adeguate. Dal 2007 ad oggi l'Autorità Portuale di Venezia ha ottenuto finanziamenti complessivi per oltre 20 milioni di euro. Si tratta di risorse finanziarie importanti e necessarie, che permettono al Porto di Venezia di realizzare interventi di sviluppo in termini di infrastrutture, di sostegno all'attivazione di nuovi servizi logistici e, in generale, di contribuire al miglioramento della competitività, produttività ed efficienza delle attività portuali.

Progetti in corso (2015)

Nel corso del 2015, l'Ente è impegnato nelle seguenti attività co-finanziate da fondi europei, in particolare si segnalano i progetti:

- **COSTA II EAST - POSEIDON MED**, che concerne lo sviluppo di un Masterplan (il quale prenderà in considerazione l'intera filiera logistica) per la promozione dell'utilizzo del carburante alternativo LNG nei porti del Nord Adriatico.
- **ANNA**, progetto che mira a facilitare l'introduzione dello Sportello Unico Marittimo Nazionale (Direttiva UE 65/2010) e la conseguente modalità elettronica di trasmissione dei dati autorizzativi del traffico marittimo. Le attività previste per APV riguardano lo sviluppo di soluzioni di interoperabilità tra il *port community system* di Venezia (LogIS), i sistemi informativi di istituzioni ed operatori coinvolti nelle procedure di controllo ai varchi nell'ambito del ciclo di import/export.
- **EASYCONNECTING**: miglioramento delle connessioni di trasporto dei porti dell'Area Adriatico-Ionica coinvolti nel progetto, in termini sia di maggior competitività ma anche di efficienza e sostenibilità. APV, in coordinamento con il Comando Generale delle Capitanerie di porto, promuove l'integrazione sperimentale del sistema nazionale di monitoraggio del traffico (PMIS) con il *port community system* di Venezia.

Nuovi progetti (2015-2017)

La nuova programmazione europea 2014-2020 mette a disposizione risorse finanziarie di consistente ammontare. A seguito delle proposte della Commissione Europea e in corso di negoziazione nel corso del 2015 l'APV si vedrà riconosciuti co-finanziamenti per i seguenti progetti:

Programmazione TEN-T – Bando 2014 (*Connecting Europe Facility*):

- progettazione esecutiva ed opere per la realizzazione della struttura di base del nuovo terminal container in area Montesyndial a porto Marghera (NAPA4CORE);
- progettazione esecutiva e realizzazione del prototipo di nave per il trasferimento dei container dal terminal d'altura ai diversi scali a terra dotata di un sistema di propulsione "dual-fuel" diesel-LNG con bassi livelli di emissione di CO2 e risparmio energetico (Poseidon MED II);
- studi ed azioni pilota per promuovere l'utilizzo del carburante alternativo LNG nel porto di Venezia (iniziative GAINN);
- studi ed azioni pilota per promuovere l'avvio di un nuovo collegamento *door-to-door* di prodotti orto-frutticoli provenienti da Israele, Giordania e Palestina verso i mercati del Centro-Est Europa (FRESH FOOD CORRIDORS).

Programmazione Fondi Strutturali 2014-2020 - Programma Operativo della Regione Veneto (POR) - parte FESR -

- **Intermodalità:** azioni per promuovere l'attivazione di nuovi servizi intermodali (servizi ferroviari e navigazione interna) per aumentare il bacino di utenza del porto di Venezia;
- **Agenda Digitale:** progetti per attivare la copertura di rete a banda larga ed ultra-larga a Porto Marghera, anche per stralci, con priorità su Fusina e area Montefibre;
- **Innovazione ed efficienza energetica:** azioni per promuovere l'utilizzo di carburanti alternativi (LNG, elettricità) e fonti di energia rinnovabili in porto; sviluppo di soluzioni ICT per il controllo e monitoraggio del traffico ed il miglioramento delle connessioni ferroviarie.



Programma di Cooperazione Transnazionale Central Europe – Bando 2015

- azioni a sostegno di nuovi collegamenti da e per i mercati dell'Europa Centrale, con particolare riferimento alla promozione di soluzioni di trasporto multimodale (progetti TALKNET ed INTER-Green);
- azioni a supporto della riqualificazione delle aree dismesse di porto Marghera (progetto RESITES);
- azioni a supporto del miglioramento dell'efficienza energetica e dell'uso di fonti di energia rinnovabili nelle infrastrutture portuali (progetto MEET PORTS).

Programma Horizon 2020 Bando 2015 (Smart, Green and Integrated Transport)

- Progettazione, sviluppo e test di piattaforma IT in grado di condividere dati, per facilitare i processi decisionali - data driven - all'interno della catena logistica (proposte LogisView e PLoPEE).

3.3 Autofinanziamento

La gestione finanziaria dell'ente sarà sostenuta anche grazie all'autofinanziamento quale saldo positivo della gestione corrente, possibile con una attenta gestione della spesa corrente (cioè di funzionamento degli uffici) e migliorando la resa della gestione del demanio anche attraverso azioni volte ad aumentare la base d'entrata con nuove concessioni e adeguando le tariffe a valori di mercato.

L'esito di questa azione combinata consente di conseguire risorse da destinare ad interventi in conto capitale per opere ed escavi essenziali per sostenere lo sviluppo del porto.

E' in corso altresì l'introduzione di sistemi di contabilità analitica per monitorare e ottimizzare le risorse impiegate per raggiungere gli obiettivi di budget e di programmazione.

TABELLE DEGLI INTERVENTI

TAB.1 Opere infrastrutturali

TAB.2 Edifici e aree

TAB.3 Collegamenti ferroviari e stradali

TAB.4 Dragaggi, bonifiche e smaltimento fanghi



TABELLA 1: OPERE INFRASTRUTTURALI				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato di attuazione	Finanziamento
4	Riconfigurazione testata Molo Sali con eliminazione strettoia lato canale Nord compresi sbancamenti, banchinamenti ed escavi	10.300.000	p.d.	
6	Marginamento con rettifica Molo Sali lato Canale Nord compreso consolidamento dell'area - incluso contributo AdP Moranzani	25.000.000	p.d.	
7	Bacino Molo A - Intervento rafforzamento Banchine Veneto, Friuli e Cadore con escavo a -12 m (secondo stralcio)	20.000.000	p.p.	
10	Manutenzione straordinaria della banchina Palazzo a Marittima	2.500.000	p.e.	
18	Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Marghera	1.500.000	p.d.	APV 1.000.000
28	Interventi di ristrutturazione degli impianti elettrici, idrici, di illuminazione nei settori comuni. Da realizzarsi per stralci funzionali.	1.000.000	s.f.	APV 1.000.000
61	Manutenzione straordinaria per adeguamento e ripristino banchina Emilia-Molo B	12.400.000	p.e.	
66	Rete di trattamento acque piovane a Marittima	2.000.000	In corso	
72	Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale	1.200.000	In corso	APV 1.200.000
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.	
82	Interventi straordinari su supporti agli steli del sentiero luminoso	1.000.000	In corso	APV 1.000.000

95	Consolidamento banchina Aosta	4.500.000	p.d.	
114	Demolizione "scassa" Ro-Ro e ricostruzione tratto banchina Isonzo	16.000.000	p.d.	
131	Porto d'Altura (diga, terminal petrolifero, pipeline, molo container)	1.574.000.000	p.p.	
132	Bonifica ed infrastrutturazione a terminal area ex Montefibre ex Syndial AS	162.000.000	p.p.	100.000.000 MIT + 34.000.000 MISE + 1.000.000 APV
140	Realizzazione nuovi approdi per la nautica da diporto	5.000.000	p.e.	5.000.000 PRIVATI
142	ICT e tecnologie per l'accessibilità nautica	1.000.000	s.f.	UE
144	Garage multipiano a Marittima	85.000.000	p.d.	
147	Interventi sviluppo Banda Larga – stralci 1,2,3 (Isola Portuale di Marghera, Montefibre, Fusina)	6.400.000	s.d.f.	300.000 APV
151	Banchinamento sponda CD- GMI	14.000.000	p.d.	10.000.000 MISE 4.000.000 APV
	TOTALE	1.951.300.000		

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso



TABELLA 2: EDIFICI ED AREE				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato di attuazione	Finanziamento
70	Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 2 (fab. 11)	2.000.000	s.f.	
		500.000	p.e.	
83	Sistemazione aree e fabbricati demaniali nella zona portuale del centro storico - fase 3 (fabb.3,4,9)	10.000.000	s.f.	
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.	
99	Ampliamento area portuale in area ex Monopoli	8.000.000	p.p.	APV 1.000.000
137	Collegamento del porto Crociere con la rete tramviaria e opere connesse	20.000.000	p.p.	
	TOTALE	60.500.000		

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

TABELLA 3: COLLEGAMENTI STRADALI E FERROVIARI

POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato di attuazione	Finanziamento
123	Progettazione nuove soluzioni di collegamento ferroviario tra porto ed il PP6	2.500.000	p.d.	
124	2° binario elettrificato in uscita da P. Marghera	1.000.000	s.f.	
138	Collegamento SR11 – via dell'Elettricità	3.000.000	In corso	APV 3.000.000
139	Nuovo collegamento stradale/autostradale al Porto di Venezia-Sezione di Marghera	30.000.000	s.f.	
141	Realizzazione autoparchi a servizio del porto commerciale	1.500.000	s.f.	APV 1.000.000
143	Collegamento ferroviario bivi/penisola del Petrochimico e scalo (vedi int. 123)	300.000.000	s.f.	
145	Adeguamento via dell'Elettricità, incluso linea ferroviaria (vedi int. 48)	8.000.000	s.f.	8.000.000 MISE
146	Adeguamenti rete ferroviaria	500.000		APV 500.000
148	Potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria su via Elettricità per fasi	4.000.000	p.d.	4.000.000 MISE
149	Realizzazione vie di corsa sistemi Rubber Tired Gantry a Marghera	300.000	s.d.f.	APV 300.000
150	Raddoppio rampa via del Commercio, per l'accesso al porto sezione di Marghera	2.300.000	s.d.f.	
152	Nuovo parco ferroviario officine in isola portuale	2.400.000	s.d.f.	
	TOTALE	355.500.000		

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare;

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso



TABELLA 4: DRAGAGGI, BONIFICHE E SMALTIMENTO FANGHI				
POT	Descrizione	Valori POT (€)	Stato di attuazione	Finanziamento
68	Spostamento sottoservizi Marghera	6.310.000	s.f.	
74	Escavo canali navigabili e accosti, inclusi conferimenti per smaltimento. Da realizzarsi per stralci funzionali	10.000.000	in corso	
120	Contributo per opere di caratterizzazione e stabilizzazione fanghi - AdP Moranzani	14.000.000	s.f.	
133	Protezione del canale Malamocco-Marghera connesso all'escavo manutentorio	70.000.000	p.p.	
	TOTALE	100.310.000		

s.f. = studio di fattibilità;

p.p. = progettazione preliminare

p.d. = progetto definitivo;

p.e. progetto esecutivo;

in corso = in pubblicazione bando o lavori già in corso

