

- il marginamento del Molo Sali – 1^a fase;
- il completamento della banchina Beltrame/ILVA;
- la viabilità di accesso al Molo Sali, e la sistemazione dei piazzali e della rete fognaria;
- il consolidamento della banchina Testata Marmi;
- il consolidamento della banchina Tagliamento;
- la ristrutturazione dei fabbricati 12 e 13 (fabbricati demaniali in Centro Storico);
- infrastrutture per il diporto in Canale Industriale Ovest;
- gli escavi dei canali;
- lo smaltimento dei fanghi conseguenti agli escavi.

Degli interventi più significativi ultimati nel 2005 si ricorda a Marghera:

- la costruzione del ponte sul canale industriale Ovest;
- la ristrutturazione del parco ferroviario.

E, a Marittima:

- la ricostruzione di un tratto della banchina S. Marta;
- il rifacimento dei piazzali e della rete fognaria al Molo di Ponente.

Relativamente agli escavi, gli interventi più significativi realizzati nel 2005 riguardano:

- l'escavo del canale Malamocco – Marghera a -10,50 slm;
- l'escavo bacino del Tronchetto;
- l'escavo dell'accosto antistante la nuova banchina Sali;
- l'escavo accosti vari.

Il conferimento di fanghi di risulta all'isola delle Tresse è proseguito sulla base di apposita convenzione con Vesta.

Manutenzioni ordinarie

Le manutenzioni sostenute dall'autorità Portuale hanno comportato una spesa complessiva di € 1.743.378,95 così suddivisa:

- € 1.244.663,36 per manutenzione immobili ed impianti;
- € 70.888,89 per manutenzione attrezzature, macchinari e mezzi di trasporto;
- € 49.352,75 per manutenzione mobilio e macchine d'ufficio;
- € 378.473,95 per manutenzione ordinaria canali portuali ed ausili alla navigazione.

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

Direzione Sicurezza e Ambiente

Indagini Ambientali – Suoli e Sedimenti

Nel corso dell'anno 2005 la Direzione Sicurezza e Ambiente ha continuato ad effettuare le indagini ambientali, caratterizzazioni ed analisi, finalizzate alla determinazione del tipo di suolo e quindi degli eventuali costi di bonifica. In particolare si è proceduto nell'affidamento di:

- indagine di validazione delle caratterizzazioni dei sedimenti lagunari provenienti dal canale Industriale Nord finalizzata alla definizione dell'attività di bonifica previste dall'Accordo di Programma per la chimica a Porto Marghera (€ 8.500,00);
- caratterizzazione dei sedimenti nel canale Malamocco Marghera finalizzata all'individuazione dei siti idonei al conferimento dei fanghi prodotti dall'escavo del canale Malamocco Marghera, a cura del Commissario Delegato (€ 45.000,00);

Per la valutazione delle pendenze ambientali legate alla contaminazione del suolo e all'eventuale presenza di rifiuti interrati nel sito ex Alumix, si è proceduto nell'affidamento di:

- indagine geognostica ed ambientale in area prospiciente il canale navigabile, interessata da un progetto di recupero con insediamento di attività portuali e scavo di una darsena di circa 19.000 mq di superficie (€ 50.000,00);
- esecuzione di un Audit Ambientale in area interna rispetto alla laguna, interessata da un progetto per la realizzazione dell'opera pubblica denominata "terminal autostrade del mare"(€ 58.000,00).

La Direzione Sicurezza e Ambiente, nell'ambito degli interventi di bonifica all'interno del Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera, ha provveduto alla stesura del Piano

di Caratterizzazione delle aree di competenza APV, all'interno dell'Isola Portuale di Porto Marghera.

Tali attività si inquadrano nell'ambito degli interventi prioritari per i quali la Regione ha stanziato 1.100.000 €, che saranno erogati sulla base di quanto previsto dall'Allegato A alla DRGV 2404 del 09/08/2005. "Disciplinare per la realizzazione di intervento di enti pubblici volti a bonificare il sito inquinato di interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera".

Commissario Delegato

La Direzione Sicurezza e Ambiente, grazie alle specifiche competenze e allo scopo di fornire valido supporto, ha iniziato una stretta collaborazione con il Commissario Delegato per l'Escavo dei Canali di Grande Navigazione.

A poco più di un anno dall'Ordinanza n. 3383 del 4 dicembre 2004, i risultati raggiunti dalla Gestione Commissariale sono di seguito elencati:

1. E' stato approvato il sovrizzo della zona centrale dell'Isola delle Tresse, consentendo l'escavo del Canale Malamocco-Marghera. Ciò ha comportato la revoca dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto del 19 marzo 2004 che aveva disposto il divieto di transito alle navi con pescaggio superiore a 30', consentendo ora il transito a navi con pescaggio fino a 32'.
2. E' in corso la procedura di valutazione del Project Financing riguardante lo scavo del Canale Malamocco-Marghera fino alla profondità di -11m ed alla sua manutenzione per i successivi 3 anni. Si tratta della rimozione di circa 2.300.000 mc di sedimenti entro colonna C/Prot. 93 e la loro allocazione in un sito costituito dall'ampliamento planimetrico verso est dell'Isola delle Tresse. Non appena ottenuti i pareri favorevoli da parte della Commissione VIA regionale e della Commissione regionale di valutazione degli investimenti, si procederà alla Conferenza di Servizi per l'approvazione del progetto ed all'indizione della gara internazionale per la ricerca del Concessionario, che si prevede di individuare entro il corrente anno 2006.

3. Si sono appena concluse le operazioni di affidamento dei lavori/servizi di bonifica del 1° lotto del marginamento con rettifica del Molo Sali. Si tratta della rimozione e successivo smaltimento di circa 110.000 mc di sedimenti oltre colonna C/Prot. 93, che consentiranno di ricavare un volume utile per la messa a dimora di circa 400.000 mc di fanghi entro colonna C/Prot. 93, compatibili con il futuro utilizzo dell'area.
4. Sono in corso le procedure per l'approvazione del sovrizzo anche delle testate nord e sud dell'Isola delle Tresse, fino alla quota del sovrizzo della parte centrale, di cui al punto 1. Ciò consentirà di ottenere un volume utile di deposito di sedimenti entro colonna C/Prot. 93 di circa 400.000 mc. Complessivamente dalle operazioni 3 e 4 si otterrà un volume utile di circa 800.000 mc che consentirà all'Autorità Portuale di proseguire per il 2006 l'attività di scavo dei canali portuali, diversi dal Canale Malamocco-Marghera oggetto del Project Financing di cui al punto 2.

Gestione scarichi pluviali

E' proseguita la manutenzione del sistema provvisorio di gestione delle acque pluviali nell'Isola Portuale, con parziale dismissione di tratti dello stesso avvenuta contestualmente all'avanzamento dello stadio dei lavori di nuova realizzazione della rete di scarico. Per tali interventi sono stati impegnati € 170.00,00 per il periodo 2005 e parte 2006.

Piano per la Gestione dei Rifiuti delle navi e dei residui del carico del Porto di Venezia

Con il decreto legislativo 24 giugno 2003, n° 182 il legislatore ha affidato ai porti il compito di provvedere a tutti quei servizi che siano in grado di assicurare l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo raggiungibili con le migliori tecnologie

disponibili. L'entrata in vigore del provvedimento ha attribuito alle Autorità Portuali nuove competenze in materia di programmazione nella gestione dei suddetti rifiuti nell'ambito di propria competenza ed ha richiesto, allo scopo, la redazione di uno specifico *Piano di Raccolta e Gestione dei rifiuti*.

La Direzione Sicurezza e Ambiente, ha predisposto il Piano di gestione dei rifiuti prodotti da nave nel Porto di Venezia. Tale Piano, presentato al Comitato Portuale, è stato in seguito sottoposto all'attenzione di diversi enti (Sanità Marittima, Provincia), secondo quanto previsto dal D.Lgs 182/2003. In data 25 maggio 2005 il documento è stato inviato alla Regione, Direzione Tutela dell'Ambiente, per la necessaria valutazione e approvazione.

Dal Piano è emerso che un'area di possibile miglioramento del sistema di raccolta e trattamento dei rifiuti prodotti da nave nel Porto di Venezia potrebbe essere la costruzione di un impianto fisso per il trattamento delle acque oleose di sentina. Infatti, il concessionario del servizio dispone di un impianto mobile per la raccolta e la sola parziale separazione fisica dell'acqua dall'olio, mentre il trattamento vero e proprio viene effettuato presso gli impianti di Ravenna o Livorno. Per tale motivo sono stati avviati una serie di studi e valutazioni preliminari per stabilire la possibile ubicazione sia dei serbatoi per lo stoccaggio di tale rifiuto, sia per l'impianto di trattamento vero e proprio.

In data 30/05/2005, inoltre, c'è stata una visita da parte dell'EMSA (Agenzia Europea per Sicurezza Marittima) per l'acquisizione di alcune informazioni relative al funzionamento del sistema di notifica, raccolta e smaltimento dei rifiuti da nave, nell'ambito di una serie di visite ispettive presso i principali porti europei. L'esito della visita è stato positivo, non sono state evidenziate particolari criticità ed è stato inoltre apprezzato il sistema di notifica via web che è in corso di implementazione nel Porto di Venezia.

In questa fase gli aspetti tariffari rimangono quelli previsti dalle concessioni vigenti per i servizi di asporto rifiuti.

SECURITY

Allo scopo di fare fronte alla normativa internazionale in materia security, sono stati realizzati, in tempi brevissimi, profondi cambiamenti culturali, organizzativi e strutturali, in

seguito a scelte della comunità internazionale, in risposta ad una minaccia concreta. Se non fossero avvenuti il porto di Venezia si sarebbe trovato fuori gioco e relegato nel gruppo dei porti “non sicuri” e quindi da evitare per le navi.

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

In tale processo, iniziato nel 2004 e tuttora in corso, un ruolo importante viene giocato dalla tecnologia ed infatti le relazioni sono state in parte sulla ricerca delle soluzioni tecnologiche che oggi caratterizzano il nostro porto, e gli altri porti del mondo. Sono state affrontate inoltre le implicazioni organizzative, economiche, ed infine le relazioni con i diritti umani e dei lavoratori e cosa concretamente succede in questi ambiti.

Il lavoro dell'Autorità Portuale – Direzione Sicurezza e Ambiente, che ha seguito questi cambiamenti e operato scelte a volte difficili in tempi brevi, ci ha portato oggi ad avere un porto differente rispetto a pochi anni fa.

In particolare le più rilevanti innovazioni dell'anno 2005 sono:

- La procedura di identificazione delle persone che è operante, e basata su tecnologie avanzate, ed integrata con il nuovo sistema di ingressi ad alta automazione.
- I perimetri sono più sicuri, sorvegliati e fisicamente difficili da attraversare.
- Le aree portuali beneficiano di un estensivo uso di tecnologie di videosorveglianza e di un dispiegamento di personale addetto alla sicurezza senza precedenti, con costi senza precedenti.

A tal proposito si rende atto anche dello sforzo fatto dai terminalisti per formare, preparare procedure, realizzare infrastrutture che hanno permesso di operare tali cambiamenti.

Polizia Amministrativa, Sicurezza, Igiene del Lavoro e Ambiente

In data 23 dicembre 2002 è stata emanata l'Ordinanza n. 156 "Disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza, igiene del lavoro e ambiente nel porto di Venezia".

L'attività di verifica dell'applicazione delle norme di sicurezza del lavoro è stata svolta prevalentemente attraverso le seguenti azioni:

- Coordinamento, tramite riunioni periodiche, dei Responsabili del Servizio di Prevenzione e Protezione delle varie imprese portuali del porto commerciale e dei relativi Rappresentanti dei lavoratori, per una applicazione uniforme delle norme relative al miglioramento della sicurezza ed in merito agli aggiornamenti relativi alle leggi o disposizioni emanate in materia di sicurezza, ambiente e vigilanza per la conseguente applicazione di quanto disposto.
- Coordinamento, tramite riunioni periodiche, del "Comitato di Igiene e sicurezza" e dei Gruppi settoriali e tematici (GSST) in cui è stato articolato (GSST Analisi Infortuni, GSST Formazione-Informazione, GSST Lavori in Quota, GSST Lavori a Caldo, GSST Merci Pericolose, GSST Polveri) e che prevedono la partecipazione, oltre che dei rappresentanti delle imprese portuali, anche dei vari Enti di controllo.
- Predisposizione studi ed elaborazione statistiche sugli infortuni sul lavoro portuale e sulle tecniche lavorative con relative indagini e rilevazione dati anche per quanto riguarda l'antiquinamento e le merci pericolose.
- Valutazione dei documenti di sicurezza di cui all'art. 4 del DLgs 272/99 e relativa verifica della rispondenza tra i singoli documenti e l'operatività svolta dalle imprese portuali.
- Disciplina della viabilità portuale.
- Disciplina dell'accesso delle persone nelle aree portuali.
- Disciplina delle aree di sosta degli automezzi.
- Istruttoria delle istanze per il rilascio o rinnovo dei permessi di accesso di veicoli e persone in ambito portuale con predisposizione e rilascio dei relativi tesserini di riconoscimento/autorizzazione.