



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA

**PRIMA REVISIONE ANNUALE DEL
PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2018-2020 - PORTO E TERRITORIO**

**APPROVATO DAL COMITATO DI GESTIONE
CON DELIBERA N.6 DEL 12 OTTOBRE 2017**

Documento redatto ai sensi dell'art.9 comma 5, lett.b) della Legge 84/94

Venezia, 27 febbraio 2019



INDICE

AVVERTENZA	4
1. PREMESSA	4
2. Strumenti di finanziamento europei	5
3. Inquadramento economico	11
4. I traffici marittimi globali	12
3.1 Andamento dei traffici dell'AdSPMAS	14
3.2 Ripartizione modale dei traffici AdSPMAS	18
3.3 Nuovi collegamenti feeder	19
4 IL PORTO DAL MARE	20
4.1 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica	20
4.1.1 Infrastruttura immateriale e di ausilio per il miglioramento dell'accessibilità	21
5 I terminal	23
5.1.1 Montesyndial	23
5.1.2 Nuovo terminal crociere	24
5.2 Cantieristica	24
6 IL PORTO DA TERRA	26
6.1 L'accessibilità ferroviaria	26
6.2 L'accessibilità stradale	30
6.3 Sistema informativo geografico integrato	30
6.4 Zona franca	31
7 Sostenibilità ambientale	33
7.1 Sviluppo dell'LNG	33
7.2 Nuova centrale turbogas Edison	35
7.3 Il Piano Ambientale ed Energetico	35
7.4 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti dtec	36
7.5 Progetti per il miglioramento energetico	36
7.6 Il progetto idrogeno di ENI	37
8 RAPPORTO CON IL TERRITORIO	38
8.2 Le nuove competenze dell'AdSPMAS	38
8.3 Il Piano Regolatore di Sistema Portuale	39





AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA



AVVERTENZA

Il presente documento di revisione del Piano Operativo Triennale 2018 – 2020, redatto ai sensi dell’art. 9, comma 5, lett.b) della Legge 84/94, aggiorna ed integra e non sostituisce la precedente versione approvata del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con delibera n.6 del 12 ottobre 2017.

1. PREMESSA

La revisione del Piano Operativo Triennale segue e ribadisce le strategie indicate precedentemente, finalizzate a promuovere la crescita e lo sviluppo del sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia, in maniera coerente sia agli strumenti di indirizzo sovraordinati che alla pianificazione territoriale.

Nel corso del 2018 l’AdSPMAS, ha avviato numerose azioni con l’obiettivo di migliorare l’accessibilità nautica, l’accessibilità ferroviaria, l’accessibilità stradale e quella digitale. Allo stesso tempo sono state portate avanti iniziative per migliorare la sostenibilità ambientale delle attività portuali al fine di garantire uno sviluppo equilibrato e sostenibile del sistema portuale di Venezia e Chioggia, allo stesso tempo rispettoso delle peculiarità storiche, ambientali e culturali delle città.

Confermando pertanto le linee strategiche del POT approvato, si provvede al primo aggiornamento sull’avanzamento degli interventi previsti, corredato da delle integrazioni relative ad alcune variazioni del contesto che comportano alcuni adattamenti della strategia.

2. Strumenti di finanziamento europei

L'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale partecipa a programmi europei, nazionali e regionali per il finanziamento di progetti orientati al perseguimento degli obiettivi strategici stabiliti dall'Ente nell'ambito della propria pianificazione operativa (Piano Operativo Triennale). Nel corso del 2018, l'Ente è stato impegnato nella fase di gestione ed attuazione dei progetti europei in corso e nella fase di avvio di nuovi progetti approvati nell'ambito della programmazione Europea 2014-2020, per un totale di contributi europei gestiti pari ad oltre 34 milioni €. Inoltre sono state sviluppate nuove proposte e presentate le relative domande di contributo a valere sui bandi 2018 dei programmi di Connecting Europe Facility (CEF) e Cooperazione Territoriale Europea (programmi ADRION e Central Europe).

Progetti approvati nel 2018

a) Progetti di sviluppo del GNL – Programma CEF

Nel corso del 2018 sono stati approvati importanti progetti dal Programma europeo Connecting Europe Facility (CEF) che vedono coinvolta AdSPMAS congiuntamente ad operatori portuali nello sviluppo di una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di gas naturale liquido (GNL) al porto di Venezia.

- La società Rimorchiatori Riuniti Panfido ha ottenuto l'approvazione della modifica dell'attività finanziata in precedenza della c.d. Mama Vessel; il contributo europeo pari a 9.6 milioni € sarà ora destinato alla progettazione e realizzazione di una innovativa bettolina per il trasporto di GNL con spintore dual-fuel (diesel/Lng). Le dimensioni complessive di spintore più bettolina sono di circa 150mx25m, con un pescaggio di 6,50m, sarà in grado di trasportare 3.000/4.000 m³ di LNG tra il terminal di stoccaggio e le navi da rifornire (progetto POSEIDON MED II).

- La società Venice LNG prevede la realizzazione di un terminal costiero di GNL nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 m³ e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettoline, camion e treni.

Il progetto prevede un investimento complessivo di c.a. 105 milioni di euro e nel 2018, grazie al sostegno dell'AdSPMAS, ha avuto il riconoscimento di contributi europei per un importo complessivo di 18.5 milioni di Euro per la prima e seconda fase dei lavori di costruzione del Terminal (progetti GAINN4SEA e VENICE LNG FACILITY).

b) Progetti di cooperazione tra i porti dell'Adriatico - Programma ITALIA-CROAZIA

A luglio 2018 la Regione del Veneto, che gestisce il Programma di Cooperazione Transfrontaliera Italia-Croazia 2014/2020, ha comunicato l'approvazione di 50 progetti sui 197 presentati per un importo totale di più di 101 milioni di Euro. Sono 4 i progetti a cui partecipa l'AdSPMAS, che sono risultati tutti approvati per un contributo totale di 1.275.000 € finanziati al 100%. Si tratta di progetti che rilanciano la cooperazione tra i porti dell'Adriatico, qui di seguito brevemente descritti:

- progetto INTESA: coordinato proprio dal porto di Venezia, che vede coinvolti tra gli altri il Comando Generale delle Capitanerie di porto ed i Ministeri dei Trasporti di Italia (RAM) e Croazia, prevede lo sviluppo di un sistema integrato di gestione e monitoraggio del traffico marittimo in Adriatico. E' prevista l'adozione di sistemi IT per scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione – previsioni di maree e di condizioni meteo, etc. – finalizzati a migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e la sicurezza della navigazione dei traffici intra-Adriatici (finanziamento complessivo di 2.9 milioni €, di cui 440 mila euro per AdSPMAS).



- progetto PROMARES: coordinato dal porto di Trieste, che prevede azioni congiunte tra porti e interporti dell'area per lo sviluppo di collegamenti intermodali tra porti e retro-porti/interporti (finanziamento totale di 2.7 milioni €, di cui 230 mila euro destinati all'AdSPMAS);
- progetto REMEMBER: coordinato dal porto di Ancona, che prevede azioni e piani condivisi per la promozione e per la valorizzazione del patrimonio culturale-portuale dell'Adriatico, come la realizzazione di applicazioni multimediali per informazioni su itinerari turistici, mostre a tema, piccoli interventi che migliorino l'accessibilità delle aree portuali per anziani e persone con disabilità, oltre alla creazione di musei virtuali per la valorizzazione del patrimonio intangibile della tradizione portuali (stanziamento complessivo è di 2.8 milioni €, di cui 330 mila euro per l'AdSPMAS).
- progetto DIGLOGS, coordinato dall'Università di Fiume (Rijeka), che prevede lo sviluppo e la sperimentazione di applicativi IT per migliorare la mobilità di merci e passeggeri in ambito portuale (budget complessivo pari a 2.5 milioni €, di cui 275 mila euro destinati all'AdSPMAS).

Nuovi progetti sviluppati nel 2018

Nel 2018 sono state sviluppate nuove proposte progettuali e curata la presentazione delle relative domande di contributo a valere sui bandi dei programmi di Connecting Europe Facility (CEF) e Cooperazione Territoriale Europea ("CENTRAL EUROPE" e "ADRION"). Si tratta di progetti che mirano a contribuire al miglioramento della competitività e dell'efficienza del porto di Venezia.

a) Programma Connecting Europe Facility (CEF)

L'Ente ha aderito a due proposte promosse e coordinate rispettivamente da Interporto Quadrante Europa di Verona e l'Autorità Portuale di Valencia e presentante al bando CEF con termine il 24 ottobre u.s.



1) Proposta “Veneto intermodal”

La proposta, promossa e coordinata da Interporto Quadrante Europa di Verona, coinvolge 3 nodi prioritari della rete TEN-T (Porto di Venezia, Interporti di Padova e Verona e) ha l’obiettivo generale di ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei 3 terminali con la rete TEN-T attraverso azioni (progettazioni) per migliorare l'accessibilità ferroviaria e le connessioni di “ultimo miglio” in coerenza con il Piano dei trasporti della Regione Veneto.

In particolare l’AdSPMAS ha candidato la progettazione definitiva ed esecutiva di un nuovo collegamento ferroviario nel porto commerciale di Marghera, consistente in un ponte ferroviario (c.d. “ponte Casanova”) per collegare la parte occidentale della rete portuale alla stazione ferroviaria di Marghera Scalo, eliminando le doppie manovre sulla stazione ferroviaria di Mestre. L’importo complessivo della progettazione è pari a 850.000 €, di cui si chiede il co-finanziamento CEF del 50%.

2) Proposta “Green C Ports

La proposta è promossa e coordinata dall’Autorità Portuale di Valencia, al quale partecipano oltre ad AdSPMAS anche, tra gli altri, Puertos del Estado e le Autorità Portuali di Valencia, Bremerhaven, Bilbao e Pireo. Il progetto prevede studi ed azioni pilota e mira a sviluppare una rete di sensori per rilevamento condizioni meteo-marine e di modelli per analisi previsionali e di informazioni real-time alle navi. Per il porto di Venezia è previsto l’acquisto e messa in rete di nuovi sensori alle bocche di porto del Lido e di Chioggia, lungo il Canale Malamocco-Marghera, e l’installazione di nuove telecamere per il miglioramento dell’accessibilità nautica ai porti di Venezia e Chioggia. Il budget di AdSPMAS ammonta indicativamente a 600.000 € di cui si chiede il co-finanziamento del 50%.

b) progetti di cooperazione territoriale - Programma Central Europe e ADRION

1) proposta INTERGREEN NODES

La proposta presentata al bando 2018 del programma CENTRAL EUROPE, è stata promossa dall'Università di Wildau e vede coinvolti oltre all'AdSPMAS anche tra gli altri i porti di Berlino, Rostock, Budapest e Koper. Il progetto prevede azioni volte a rendere il trasporto merci nelle aree urbane dei nodi dell'Europa Centrale più sostenibile e intermodale nell'ultimo miglio. Verranno sviluppate soluzioni innovative che riguardano i sistemi integrati di trasporto e servizi basati su processi e piattaforme digitali. L'obiettivo è la creazione di un "corridoio verde", che coinvolga soggetti Istituzionali ed operatori del settore del trasporto e della logistica.

Il finanziamento richiesto per AdSPMAS è pari a 150.000 €, finanziati al 100%.

2) proposta NAVIS

La proposta presentata al bando 2018 del programma ADRION e promossa dal Centro Europeo per il Patrimonio Bizantino (GR) ha l'obiettivo di recuperare e valorizzare il patrimonio storico-culturale dei porti dell'Area Adriatico-Ionica. In particolare l'AdSPMAS intende svolgere azioni di recupero, schedatura e informatizzazione del patrimonio archivistico dell'ente e promuovere itinerari turistici all'interno delle città portuali che leghino le due anime tutelando così sia il patrimonio culturale (la tradizione e l'eredità marittimo-portuale) e sia naturale (riducendo la pressione sui centri storici).

Il finanziamento richiesto per AdSPMAS è pari a 350.000 €, finanziati al 100%.

Azioni in programma per il 2019

In vista dei prossimi bandi CEF in programma nella seconda parte del 2019, l'AdSPMAS intende candidare i lavori di adeguamento del canale

Malamocco-Marghera ed altre sezioni di canali afferenti, per un importo complessivo di c.a. 26 milioni €, di cui si chiede il 20% di contributo europeo.

Si stanno valutando inoltre ulteriori possibilità di finanziamento per i lavori del nuovo Terminal container in area Montesyndial.

Meccanismo per collegare l'Europa 2021-2027 (CEF 2)

Nel quadro del prossimo bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027 la Commissione europea ha proposto di aumentare del 47%, rispetto al periodo precedente, il "meccanismo per collegare l'Europa" (CEF 2). Ciò dimostra l'impegno dell'UE a favore di un'Unione ben collegata e integrata in cui i cittadini e le imprese possono beneficiare appieno della libera circolazione e del mercato unico.

Per il periodo 2021-2027, la Commissione propone di rafforzare la dimensione ambientale del meccanismo per collegare l'Europa. L'obiettivo finale è che tale strumento contribuisca per il 60% della sua dotazione agli obiettivi in materia di clima. Ciò permetterà di consolidare l'Unione dell'energia, mantenere gli impegni assunti dall'UE nel quadro dell'accordo di Parigi e rafforzare la leadership mondiale dell'Europa nella lotta ai cambiamenti climatici.

La proposta della Commissione ha l'obiettivo generale di sviluppare e modernizzare le reti transeuropee nei settori dei trasporti, dell'energia e digitale, nonché di agevolare la cooperazione transfrontaliera nell'ambito dell'energia rinnovabile, tenendo conto degli impegni di decarbonizzazione a lungo termine e ponendo l'accento sulle sinergie tra i suddetti settori.

Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:

- per il settore dei trasporti:
 - contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune per quanto riguarda reti e infrastrutture efficienti e interconnesse per una mobilità intelligente, sostenibile, inclusiva e sicura;

- adeguare le reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare;
- per il settore dell'energia: contribuire allo sviluppo di progetti di interesse comune relativi all'ulteriore integrazione del mercato interno dell'energia e all'interoperabilità transfrontaliera e intersettoriale delle reti, facilitare la decarbonizzazione e garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di energia rinnovabile;
- per il settore digitale, contribuire allo sviluppo di reti ad altissima capacità e di sistemi 5G, all'aumento della resilienza e della capacità delle reti dorsali digitali sui territori dell'UE, collegandole ai territori vicini, e alla digitalizzazione delle reti dei trasporti e dell'energia.

Nel quadro del prossimo bilancio dell'UE per il periodo 2021-2027 la Commissione europea propone di aumentare del 47%, rispetto al periodo precedente il "meccanismo per collegare l'Europa", con 42,3 miliardi di € a sostegno di investimenti nelle reti infrastrutturali europee per i settori dei trasporti (30,6 miliardi di €), dell'energia (8,7 miliardi di €) e del digitale (3 miliardi di €).

Per la prima volta in assoluto, il meccanismo per collegare l'Europa sosterrà anche infrastrutture di trasporto a duplice uso civile-militare con 6,5 miliardi di €. L'obiettivo è adattare la rete europea di trasporto alle esigenze militari e migliorare la mobilità militare all'interno dell'UE.

3. Inquadramento economico

Sebbene la fase espansiva dell'economia mondiale prosegua, tuttavia il commercio mondiale sta facendo registrare segnali di rallentamento a causa delle crescenti tensioni protezionistiche fra Stati Uniti e Cina. Anche l'economia nazionale ha fatto registrare nel corso del 2018 un profilo congiunturale in rallentamento con una stima di crescita del PIL scesa all'1,0% rispetto all'1,6% stimato nel 2017. Le nuove stime di

crescita del PIL contenute nel Documento Programmatico di Bilancio 2019 prevedono, infatti, una crescita del PIL reale rispettivamente dello 0,9% per il 2019 e dell'1,1% per il 2020 rispetto all'1,4% e all'1,3% contenuti nel DEF 2018.

A dispetto di un quadro nazionale in fase di contrazione, l'economia del Nord Est ha invece consolidato, nel corso del 2017, la propria crescita sia per effetto del rafforzamento delle componenti interne della domanda sia grazie all'aumento dell'export (Rapporto Economia del Veneto - Banca d'Italia 2018). Il miglioramento del quadro economico ha contrassegnato tutti i settori dell'industria manifatturiera e dei servizi. Il trend positivo è perseguito anche nei primi mesi del 2018. Le esportazioni di beni sono cresciute in linea con la domanda globale. Per quanto riguarda la produzione industriale la stessa è cresciuta del 4,1% facendo segnare un +2,5% rispetto al 2016, grazie in particolare all'aumento degli ordinativi sia interni che esterni. Anche nei primi sei mesi del 2018 (dati Unioncamere Veneto) la produzione industriale ha registrato una crescita del 3,2% rispetto allo stesso periodo del 2017. Per quanto riguarda gli scambi con l'estero, per effetto del rafforzamento della domanda internazionale, le esportazioni di beni sono aumentate del 5,1% rispetto al 2016. La dinamica dell'export si è consolidata sia nei paesi UE28 sia in quelli extra UE. L'export si è inoltre notevolmente rafforzato nei paesi dell'Europa Centro Orientale sia UE che extra UE. Le vendite hanno invece subito un rallentamento sul mercato cinese. Anche l'import nel 2017 ha registrato una forte crescita (+8,4%) sia per effetto della ripresa dei prezzi delle materie prime sia l'accelerazione dell'attività produttiva.

4. I traffici marittimi globali

Nel 2017 il volume degli scambi via mare ha avuto una crescita del 4%, facendo registrare la performance migliore degli ultimi cinque anni (Uncatd –Review of Maritime Transport 2018). Il volume totale delle

merci scambiate via mare è stato, infatti, pari a 10,7 miliardi di tonnellate.

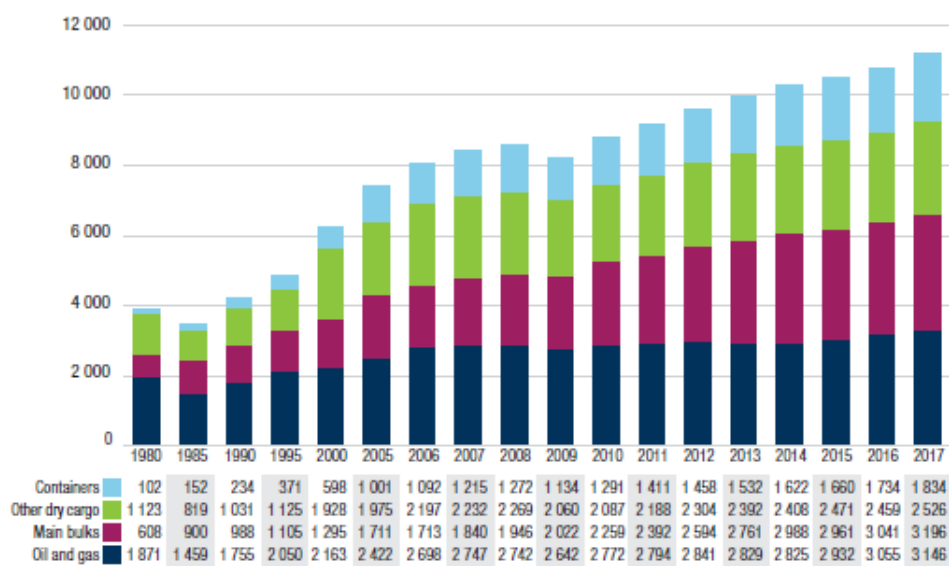


Figura 1 International Seaborne trade (Review of Maritime Transport 2018 Unctad)

Il settore delle rinfuse solide (carbone, metalli ferrosi e cereali) è quello che maggiormente ha contribuito alla crescita degli scambi con una quota percentuale pari al 42,3 del totale. Il commercio delle rinfuse solide è infatti cresciuto del 4% nel 2017 grazie in particolare al deciso incremento dell'import cinese di minerali ferrosi (+5% nel 2017) con un volume di scambi pari a 1,1 miliardi di tonnellate. Australia, Brasile e Sud Africa si confermano leader exporter nel settore. Gli scambi di carbone sono cresciuti del 5,8% trainati dalla domanda cinese e coreana. Per quanto riguarda i cereali (frumento, cereali grezzi e semi di soia) gli scambi sono stati pari a 515,1 milioni di tonnellate con un incremento del 7,1% rispetto al 2016. Anche il settore container ha fatto segnare nel 2017 una buona performance con una crescita del 6,4% pari ad un volume di scambi di 148 milioni di TEU. Le principali rotte commerciali si confermano quella Asia – Europa (24,8 mln di TEU) e la Trans-Pacific (27,6 mln. TEU).

3.1 Andamento dei traffici dell'AdSPMAS

I volumi di traffico movimentati nel 2018 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale mostrano una crescita di circa il 4,7% rispetto al 2017 raggiungendo complessivamente 27,5milioni di tonnellate (+1,2milioni di tonnellate circa). Questo risultato positivo si deve alla buona performance del porto di Venezia che vede incrementare i propri traffici (+5,3%) contrariamente a quanto accade nel porto di Chioggia dove gli scambi risultano in calo rispetto all'anno precedente (-10,6%).

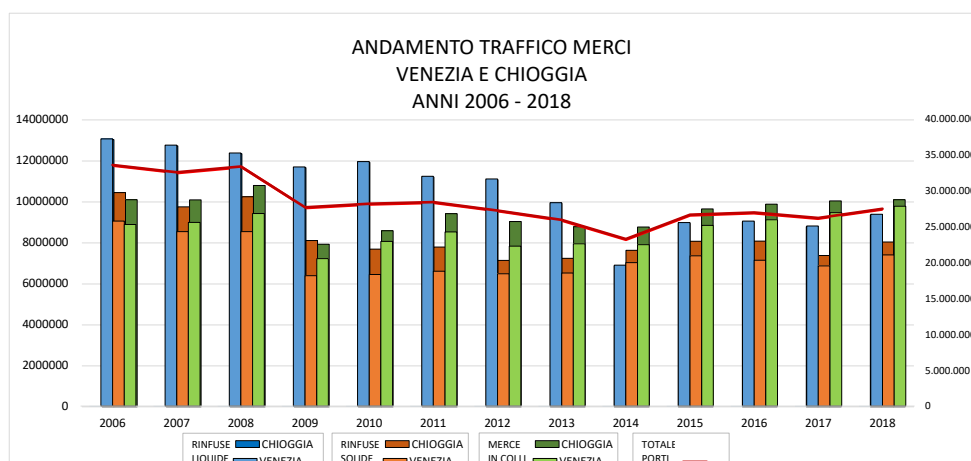


Figura 2 Andamento traffici AdSPMAS

Il porto di Venezia nel 2018 ha fatto registrare volumi totali di circa 26,5milioni di tonnellate, in aumento rispetto all'anno precedente (+1,2 milioni di tonnellate, +5,3%). Per tutti i settori le previsioni indicano tassi di crescita positivi: commerciale +2,4%, industriale +17,1% e petrolifero +5,2%.

La composizione complessiva dei traffici per settore rimane in linea con quella del 2017, il traffico commerciale continua a prevalere sugli altri. Nel 2018, la composizione dei traffici risulta: 54,7% commerciale (56,3% nel 2017), 15,2% (13,7% nel 2017) industriale, 30,0% petrolifero (30,0% nel 2017).



Il settore delle rinfuse liquide, ha complessivamente fatto registrare una crescita pari al 7,0%, con un incremento di circa 550 mila tonnellate, imputabili soprattutto ai traffici di prodotti raffinati (+7,1 % pari a 515.000 tonnellate circa) e ai prodotti chimici (+9,8% pari a circa 115.000 tonnellate circa). In leggero calo le altre rinfuse liquide (-8,7% pari a circa 30.000 tonnellate). Gli sbarchi di olio greggio sono cessati definitivamente (-50.000 tonnellate circa).

Il settore delle rinfuse solide, che comprende i traffici dei prodotti del settore agroalimentare, energetico, minerario, siderurgico e dell'edilizia (quest' ultimo compreso nella categoria "altre rinfuse solide"), vede aumentare i propri volumi di traffico rispetto al 2017, con una crescita di circa 550.000 tonnellate, pari al 7,8%. L'analisi dei traffici dei diversi settori merceologici evidenzia incrementi in tutti i vari comparti. I cereali registrano un aumento del 27,6%, con circa 950.000 tonnellate movimentate, i prodotti metallurgici salgono del 5,8% (+100.000 tonnellate circa), i minerali aumentano del 34,8% (+110.000 tonnellate circa) e i prodotti chimici incrementano i volumi del 40,3% (+30.000 tonnellate circa). In linea con i risultati del 2017 i mangimi, carbone e le altre rinfuse solide.

Il settore delle merci varie in colli evidenzia una crescita rispetto al 2017 (+2,6 % pari a circa 250.000 tonnellate). Questo risultato è stato determinato dall' incremento del traffico dei Ro-Ro (+20,8% pari a circa 320.000 tonnellate). Al contrario le altre merci varie (tra cui i prodotti siderurgici) risultano in leggero calo (-4,0% pari a circa 95.000 tonnellate). I contenitori sono in linea con i risultati dello scorso anno (+0,4%) in termini di tonnellate. I traffici container passano da 611.000 TEU del 2017 a 632.000 TEU del 2018 con un incremento pari a 3,3 punti percentuali.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, nel 2018, si registra una crescita dell'8,4% (1,8 milioni di passeggeri circa). I crocieristi salgono del 9,2% (135.000 unità), la componente "navi veloci" e i "traghetti" sono in linea con i risultati del 2017.



Le movimentazioni nel 2018 del porto di Chioggia indicano un calo del 10,6% rispetto al 2017 attestandosi a 1 milione di tonnellate intermedie. Il calo è determinato dalla diminuzione delle merci varie in colli (-41,6%, -250.000 tonnellate circa), al contrario risultano in crescita le rinfuse solide (+24,8%, +130.000 tonnellate circa), incremento che però non riesce a compensare la flessione del comparto siderurgico in colli.

Il 2017 e il 2018 (nonostante un lieve rallentamento previsto per l'ultimo trimestre) rappresentano certamente due anni di espansione per l'industria siderurgica. In particolare, nel 2018, il mercato siderurgico dell'UE ha continuato a crescere e le importazioni sono aumentate più rapidamente di quanto accaduto per le diverse produzioni nazionali. Questo è dovuto soprattutto all'immissione sul mercato di ingenti quantitativi extra da Paesi terzi a causa delle politiche di salvaguardia. Per il futuro le stime indicano un moderato aumento dei consumi di acciaio nell'Eurozona anche se il rallentamento della domanda globale e i contrasti commerciali in atto, in particolare con gli Stati Uniti, rappresentano un potenziale pericolo per la crescita futura degli utilizzatori di acciaio. Tuttavia le proiezioni segnalano che i consumi di acciaio nell'UE saliranno di circa 1,1 punti percentuali generando di conseguenza un aumento della produzione dei settori utilizzatori di acciaio dell'1,8%.

Le previsioni per il settore energetico italiano (Unione Petrolifera) prefigurano una domanda complessiva di energia primaria in crescita fino al 2020 (164,1 milioni di Tep), per poi scendere nel decennio successivo (160,0 nel 2025 e 155,8 milioni di Tep nel 2030). Il livello di consumi al 2030 sarà sugli stessi livelli di quello del 1988, con un importante apporto delle rinnovabili (passate da 10,6 a 39,4 Mtep), a discapito dei prodotti petroliferi (passati da 91,1 a 51,8 Mtep). Si prospetta uno scenario futuro, determinato dalla Strategia Energetica Nazionale, nel quale vi sarà un significativo cambiamento del peso delle singole fonti primarie sul totale del consumo energetico dovuto all'aumento delle fonti rinnovabili e al phase out del carbone che causeranno un

minor utilizzo di petrolio e gas naturale. I combustibili fossili rimarranno comunque le fonti energetiche principali nella transizione verso la decarbonizzazione.

L'andamento dei volumi portuali relativi al settore agroalimentare dipende principalmente da due fattori: il livello dei diversi raccolti nazionali (prima fonte di approvvigionamento dell'industria agroalimentare italiana) e dai volumi dei raccolti centroeuropei (principale alternativa alla produzione nazionale). Le previsioni sulla produzione cerealicola totale dell'UE per il 2018/2019 indicano una diminuzione del 5% rispetto al 2017/2018, che verrà compensata in prima battuta dall'utilizzo delle ampie scorte presenti nei magazzini.

Per quanto riguarda il mercato italiano nella prossima campagna (2018/2019), secondo le stime di Coceral e di Istat, per le principali tipologie di cereali (frumento tenero, duro e mais) si prevede un calo medio di circa il 3%, che conferma purtroppo la tendenza strutturale al calo degli ultimi anni.

L'intero comparto cerealicolo europeo soffre della continua riduzione dei prezzi di mercato che rende sempre più limitato il margine per i produttori, spingendoli progressivamente a ridurre le superfici investite.

In questo contesto, i volumi cerealicoli attesi per il prossimo anno saranno tendenzialmente in linea, o in leggera crescita, con quelli dall'anno in corso che dal punto di vista delle importazioni è stato molto positivo (importazioni di cereali in Italia nei primi 8 mesi del 2018 sono cresciute del 3,9%; Anacer).

Le previsioni di crescita economica per il nordest, hinterland di riferimento per il settore dei contenitori dell'AdSPMAS, per il 2019 sono state riviste al ribasso, evidenziando un trend di crescita meno marcato di quanto ipotizzato nei mesi scorsi. Fattore determinante nella previsione dei volumi di traffico di questo comparto sarà la permanenza nel Porto di Venezia del servizio diretto con l'Estremo Oriente.

In questo scenario, tenuto conto degli andamenti dei porti del cluster del nord Adriatico, si delinea un tasso di crescita annuo di circa il 2,5%.

Anche il settore ferroviario portuale risentirà del trend nazionale e pertanto si prevede una crescita pari a solo il 2,5%, valore molto più basso del dato fatto registrare nel 2018 e pari a 13%.

3.2 Ripartizione modale dei traffici AdSPMAS

La ripartizione modale del traffico marittimo relativo al Porto di Venezia è riportata nella figura 3, da cui si evince sebbene la principale modalità di trasporto per servire l'hinterland di riferimento sia quella su gomma (78%) tuttavia, il Porto di Venezia utilizza anche altre modalità di trasporto in quote sempre più rilevanti. In relazione alla funzione logistica svolta dal Porto di Venezia ai flussi derivanti dalle relazioni marittime si aggiungono anche quote stradali e ferroviarie che utilizzano il porto come nodo terrestre.

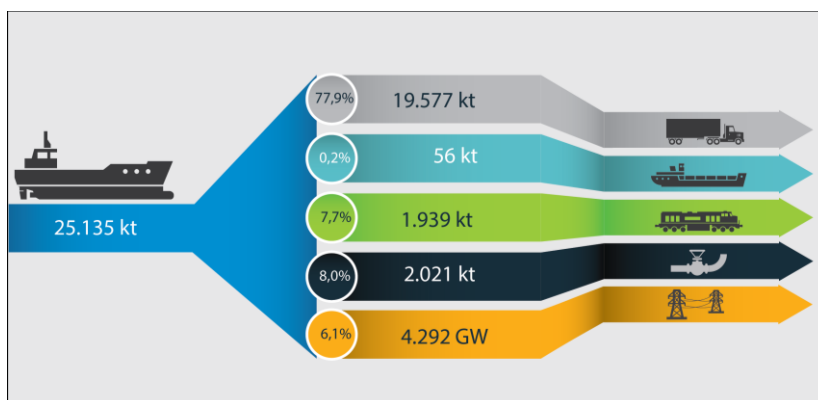


Figura 3 Ripartizione modale traffico marittimo del Porto di Venezia 2017

Si sottolinea che i dati inerenti la ripartizione modale dei traffici del Porto di Venezia sono riferiti al 2017, in attesa di ricevere i dati definitivi 2018, relativi agli oleodotti e la trasformazione in energia elettrica.

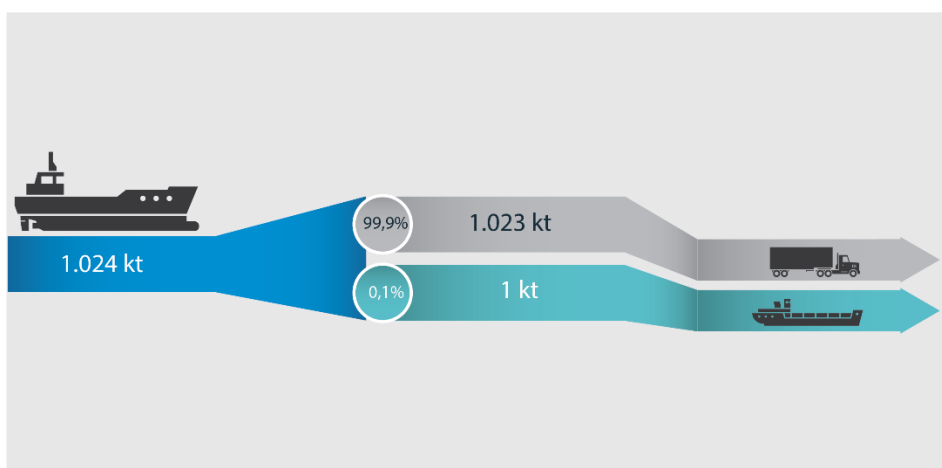


Figura 4 Ripartizione modale traffico marittimo del Porto di Chioggia 2018

Nel Porto di Chioggia il traffico marittimo si ripartisce esclusivamente sulle modalità stradale e fluviale.

3.3 Nuovi collegamenti feeder

A partire da novembre 2018 è attivo presso il Porto di Venezia un collegamento espresso via feeder con il porto del Pireo. Il servizio, con un transit time di due giorni e mezzo Venezia – Pireo e viceversa, impiega navi container da 1.400 TEU ed è operato dal gruppo Cosco Shipping Lines. Si tratta di un servizio esclusivo che collega settimanalmente lo scalo di Venezia con l'hub Pireo di Cosco, ponendo lo scalo veneziano in posizione privilegiata per la velocità dei collegamenti con il Far East sfruttando circa venti partenze settimanali dall'hub greco.

4 IL PORTO DAL MARE

4.1 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica

Nel corso dell'ultimo anno l'operatività dei porti di Venezia e Chioggia è stata condizionata negativamente a causa del progressivo e rapido processo di interrimento dei canali di accesso ai due porti. In particolare il Canale Malamocco – Marghera è interessato da un grave fenomeno di franamento di materiale delle sponde all'interno della cunetta navigabile. L'impossibilità di mantenere i fondali alle quote necessarie dovuta anche alla mancanza di siti idonei al conferimento dei sedimenti derivanti dagli escavi manutentivi ordinari e straordinari, ha portato a limitazioni alle dimensioni delle navi che possono scalare i porti di Venezia e Chioggia. Tali limitazioni stanno avendo, pertanto, ripercussioni negative sull'intera economia del sistema portuale e del territorio che ad esso afferisce, sistema portuale che deve invece operare alla massima efficienza, soprattutto in considerazione della ormai prossima entrata in funzione del sistema MOSE, che renderà i Porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato. Al fine di ovviare a questa situazione di emergenza e riportare i canali di accesso alle quote necessarie per garantire il transito delle navi in sicurezza, l'AdSPMAS sta portando avanti presso i competenti enti istituzionali una serie di interventi di competenza dello Stato volti a:

- promuovere la revisione del Protocollo '93 per la caratterizzazione e la gestione dei sedimenti con l'individuazione dei nuovi siti di conferimento. Si stima un fabbisogno immediato di circa 3,5 milioni di metri cubi per le attività di scavo programmate tra le quali la messa in sicurezza e il mantenimento del Canale Malamocco-Marghera (circa 1,6 milione di metri cubi) e del Porto di Chioggia (400.000 metri cubi). E un ulteriore fabbisogno di circa 1,5 milioni di metri cubi, legato agli sviluppi progettuali del

- nuovo terminal di Montesyndial (c.a. 1 milione di metri cubi) e del nuovo terminal crociere (500.000 metri cubi);
- avviare il completamento dei lavori delle sponde del Canale Malamocco-Marghera per garantirne la piena navigabilità e porre fine al grave fenomeno di deterioramento dei margini delle casse di colmata. Gli interventi di marginamento consentiranno inoltre di ristabilire la necessaria separazione tra materiale confinato nelle casse di calmata e la Laguna di Venezia limitando di conseguenza l'attività di manutenzione dei canali di navigazione. Si sottolinea, ancora una volta, come la questione sopra trattata sia fondamentale ed essenziale per la sopravvivenza del porto.

4.1.1 Infrastruttura immateriale e di ausilio per il miglioramento dell'accessibilità

Parallelamente alle migliorie infrastrutturali per garantire l'accessibilità nautica, quali l'approfondimento dei canali e l'allargamento dei bacini di evoluzione, molteplici sono le soluzioni "soft" per incrementare l'operatività portuale, in termini di aumento delle performance, riduzione dei ritardi, ampliamento delle finestre temporali nonché aumento della sicurezza della navigazione.

Da anni l'Autorità di Sistema Portuale è, infatti, impegnata nell'implementare ausili alla navigazione al fine di garantire la navigabilità dei canali portuali anche in caso di condizioni meteo marine avverse e in condizioni di scarsa visibilità preservando la sicurezza e tutelando le performance del sistema portuale.

A tal fine si intende continuare nelle attività di sistematizzazione dei diversi sensori meteo esistenti ed operanti in ambito lagunare e di implementazione di nuovi in quelle aree attualmente non coperte. L'obiettivo è quello di dotare l'intera comunità portuale di un quadro completo circa le condizioni meteo marine del porto. Tale sensoristica

potrà essere accompagnata da telecamere per il diretto rilevamento dello stato di navigabilità dei canali portuali.

Si proseguirà nella integrazione dei sistemi di controllo meteo delle flotte, per ora riferita al solo gruppo Carnival, al fine di garantire ai centri di controllo delle compagnie di navigazione la piena conoscenza delle reali condizioni dello scalo lagunare.

Nel corso del 2018 è stata avviata, in accordo con la locale Capitaneria, la sperimentazione per l'utilizzo di strumenti di supporto alla manovra da fornire ai piloti (PPU), attraverso l'adozione di cartografia ottimizzata e di antenne ad alta precisione per la geo localizzazione. La prima fase di sperimentazione si concluderà nei primi mesi del 2019, seguirà una seconda fase per giungere all'adozione definitiva di tale strumentazione. Congiuntamente verrà resa permanente la trasmissione di AtoN virtuali (aids to navigation) per la definizione della rotta ottimale per l'ingresso e l'uscita dai porti di Venezia e Chioggia.

L'AdSPMAS ha avviato, a tal fine, un processo per dotare almeno le imbarcazioni che lavorano su commesse della stessa di dispositivi AIS. Ad oggi sono installati su draghe e imbarcazioni per la pulizia degli specchi acqueei. L'uso dell'AIS consente alle piccole imbarcazioni di essere localizzate dalle navi anche in condizioni di scarsa visibilità. Si sta, inoltre, avviando, in collaborazione con il Comando Generale della Guardia Costiera, la realizzazione di una app mobile da distribuire gratuitamente a tutti gli utilizzatori dei canali portuali. Tale applicazione consentirà di visualizzare la propria posizione e velocità su di una cartografia aggiornata nonché di visualizzare i dati in tempo reale, le condizioni meteo e soprattutto la posizione delle navi dotate di AIS.

In vista dell'entrata in funzione del sistema MOSE, che inevitabilmente porrà ulteriori vincoli all'accesso ai porti di Venezia e Chioggia, si continueranno ad affinare le analisi tra previsione di chiusura e traffico marittimo previsto, al fine di individuare procedure e soluzioni sia gestionali che tecnologiche per limitare le ripercussioni sul traffico por-

tuale. A tale scopo verranno realizzati, in collaborazione con il Comando Generale del corpo delle Capitanerie di Porto, strumenti specifici per l'allertamento delle singole navi.

Inoltre, al fine di incrementare le performance portuali, si intendono implementare dei sistemi evoluti per la programmazione degli arrivi e partenze (c.d. piano accosti) integrando le richieste pervenute dalla National Single Windows (PMIS) con le esigenze specifiche della portualità lagunare.

5 I terminal

5.1.1 Montesyndial

Con Deliberazione di Giunta n°1602 del 30 Ottobre 2018, la Regione del Veneto ha approvato in via definitiva l'Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale relativo all'arretramento della banchina del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell'area di Montesyndial.

L'arretramento di 35 m dell'attuale sponda è contestuale alla realizzazione di una nuova banchina. Risulterà pertanto una sezione del canale pari a circa 190m per un tratto di circa 1.600m.

L'intervento è volto a garantire la piena accessibilità nautica del Canale Industriale Ovest, consentendo il transito in sicurezza alle navi, con larghezza fino a 300m e larghezza fino a 42m, che devono raggiungere le aree più interne del canale stesso anche in presenza di navi ormeggiate in banchina Liguria e banchina Emilia.

Considerata l'approvazione, da parte del Ministero dell'Ambiente, della variante progettuale del progetto di bonifica relativo alle aree di

primo, secondo e terzo stralcio dell'area Montesyndial, si intende procedere con l'avvio dei lavori del primo stralcio a valere sullo specifico co-finanziamento nell'ambito dell'Accordo MISE.

Il futuro sviluppo dell'attività container a porto Marghera verrà concentrato esclusivamente nelle aree di Montesyndial. Non si prevede pertanto di dedicare ulteriori spazi nelle altre aree portuali all'imbarco/sbarco dei container.

5.1.2 Nuovo terminal crociere

L'AdSPMAS sta provvedendo, coerentemente con gli indirizzi dell'ultimo Comitato (7 Novembre 2017), allo sviluppo del progetto per il Nuovo Terminal Crociere in area Marghera Nord e alle analisi richieste per il Canale Vittorio Emanuele III. Inoltre, su richiesta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, si sta procedendo ad effettuare un'ulteriore analisi di altri potenziali siti ove realizzare un nuovo terminal crociere.

5.2 Cantieristica

Fincantieri prevede nel proprio business plan 2016-2020 di sostenere nuovi investimenti nello stabilimento di Marghera per accrescerne l'efficienza e la capacità produttiva al fine di soddisfare le nuove commesse navali ottenute. Gli interventi proposti, il cui valore ammonta a circa 150 milioni di Euro, consentono una ridefinizione del layout del sito produttivo al fine di:

- efficientare le attività di produzione scafo;
- aumentare le aree di pre-montaggio e pre-allestimento blocchi e sezioni navi;
- realizzare aree per lo stoccaggio dei materiali;
- adeguare le strutture ausiliare alla produzione.

Gli interventi, per cui Fincantieri ha fatto istanza autorizzativa, prevedono l'inizio dei lavori entro la fine del 2018 e la loro ultimazione entro



la seconda metà del 2020. La cantieristica di Porto Marghera si conferma quindi un asset strategico per il porto e per il suo territorio.



6 IL PORTO DA TERRA

6.1 L'accessibilità ferroviaria

Il Porto di Venezia ha fatto registrare negli ultimi anni un costante aumento dei traffici ferroviari (nel 2017 90.521 carri - 5.368 treni - 2,33 milioni di tonnellate di merce, nel 2018 tali traffici sono aumentati del 13% in peso). Nell'ottica di rispondere in maniera adeguata allo sviluppo dei traffici, in data 08.02.2018, è stato firmato un protocollo d'intesa, fra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, relativo a "Interventi di potenziamento infrastrutturale funzionali allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale". Tale atto ha istituito un gruppo di lavoro composto da RFI e AdSPMAS che ha consentito di individuare specifici interventi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, relativi al Comprensorio di Venezia Marghera Scalo ed alla sua connessione con l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il piano complessivo degli interventi è stato condiviso e sottoscritto, in maniera congiunta, da RFI, AdSPMAS e Regione del Veneto, che, in data 13 Dicembre 2018, hanno formalizzato il proprio impegno a reperire le risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle fasi di fattibilità immediata e, allo stesso tempo, allo sviluppo della progettazione degli interventi di medio e lungo periodo.

Gli interventi individuati nel breve medio periodo riguardano:

-l'adeguamento del tracciato ferroviario lungo Via Elettricità; l'intervento, parte dell'Accordo Mise (gennaio 2015), prevede il raddoppio del binario e la riduzione delle interferenze con il sistema stradale (cfr. par. 4.2 accessibilità stradale), costo complessivo 12 milioni di euro. In base a rilievi di traffico e simulazioni condotte nel 2018, la soluzione individuata come ottimale prevede la realizzazione del binario lato est rispetto alla carreggiata stradale.



Figura 4 Progetto raddoppio ferroviario su Via dell'Elettricità.

- l'ampliamento della capacità disponibile per la stazione di Venezia Marghera Scalo, grazie all'elettificazione e centralizzazione di 7 binari aggiuntivi, all'adeguamento di 4 binari a modulo 750 mt e la realizzazione di un nuovo apparato di comando e controllo centralizzato (c.a. 13 milioni di euro complessivi);

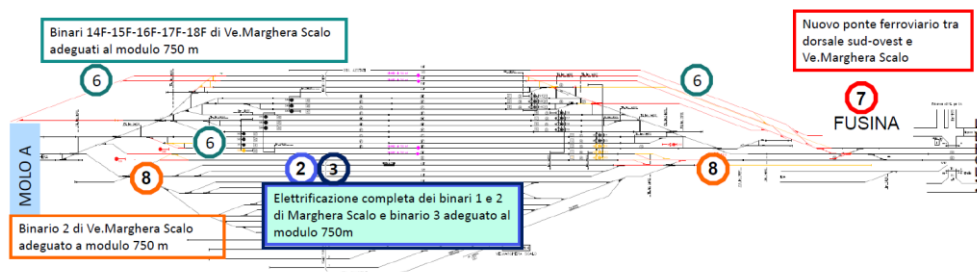


Figura 5 Interventi previsti sull'impianto di Venezia Marghera Scalo.



- il rifacimento e centralizzazione del Parco Breda, con la realizzazione di un fascio comandato tramite l'apparato centrale di Venezia Mestre composto da 7 binari centralizzati, di cui 3 elettrificati e 2 muniti di segnalamento per arrivi e partenze (c.a. 8 milioni di euro);

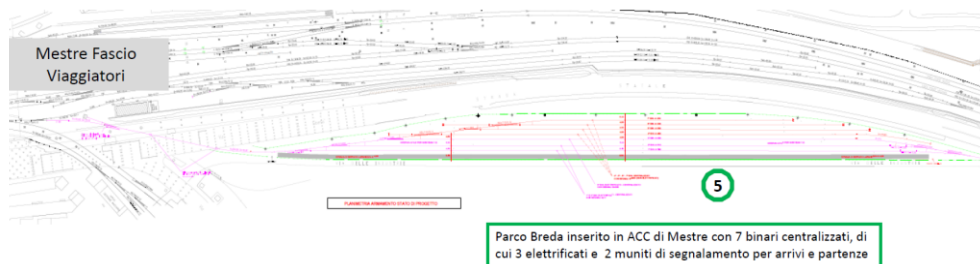


Figura 6 Interventi previsti su Parco Breda.

- un nuovo ponte ferroviario per il collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo. L'intervento (la cui procedura di gara per l'affidamento della progettazione di fattibilità è in fase di espletamento) permetterà di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla Stazione di Mestre, ottenere molteplici benefici in termini di capacità e sicurezza del sistema portuale e ridurre il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria e di ridurre i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso (c.a. 16,5 milioni di euro).



Figura 7 Localizzazione dell'intervento del nuovo ponte ferroviario di collegamento tra Marghera Scalo e la dorsale sud ovest del porto.

- lo studio di fattibilità del collegamento ferroviario fra il Terminal Portuale del Porto di Chioggia e la linea Rovigo-Chioggia.

Gli interventi individuati nel lungo periodo riguardano la realizzazione di nuove connessioni della rete portuale alla rete ferroviaria nazionale, necessarie per rispondere alle prospettive di sviluppo del porto che vedranno spostarsi a sud il baricentro dei traffici. A tale scopo sono state valutate due alternative progettuali che saranno approfondite per valutarne la fattibilità tecnico-economica:

- un nuovo ponte mobile sul Canale Industriale Ovest che connetta la stazione di Marghera Scalo con il Nuovo Terminal Container in area Montesindial e serva direttamente l'area sud del Porto;
- una nuova stazione merci, nella Penisola della Chimica, a servizio delle aree di maggior sviluppo del Porto di Venezia, dorsale



Sud-Ovest, e la sua connessione con la rete nazionale sulla linea Padova Venezia.

Riguardo a quest'ultimo intervento è in corso l'attività di un gruppo di lavoro per l'individuazione di un tracciato multimodale diretto, l'innesto dei bivi e la penisola del petrolchimico e tra l'autostrada Venezia-Padova e la rotonda della Romea in prossimità del porto.

6.2 L'accessibilità stradale

Lo sviluppo dell'accessibilità stradale vedrà la realizzazione della riqualificazione e messa in sicurezza di Via dell'Elettricità. L'intervento, inserito nell'Accordo Mise del 2015, ha come obiettivo la riduzione delle interferenze tra sistema stradale e ferroviario. Sarà realizzato un nuovo senso di marcia nel tratto nord di Via dell'Elettricità attivando così un ingresso diretto al porto dalla tangenziale in grado di alleggerire i flussi su rampa di via del Commercio. Si prevede il completamento del progetto entro il 2021.

Inoltre è in corso di predisposizione un'infrastrutturazione fisica (portali) che consente il monitoraggio del traffico portuale, il rilievo costante dei flussi veicolari sarà un elemento di base per ulteriori sviluppi progettuali che ottimizzino la rete.

6.3 Sistema informativo geografico integrato

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato un processo interno di riassetto dell'infrastruttura informativa con l'obiettivo di integrare in modo sistematico la componente geografica nei propri database e ottenere un significativo miglioramento delle capacità di analisi e interpretazione del ricco patrimonio di dati gestito dai propri uffici. La disponibilità di un sistema informativo geografico coerente e strutturato è, infatti, la condizione necessaria per poter svolgere operazioni fondamentali per la gestione del territorio,

come la comparazione di scenari o indagini statistiche ed economiche su base geografica, indispensabili al supporto dei processi decisionali in una realtà complessa come quella di un Sistema Portuale. Il Sistema Informativo Geografico consentirà di raggiungere i seguenti obiettivi:

- organizzare e gestire in modo efficiente la crescente numerosità dei dati generati ed elaborati all'interno di una struttura;
- consentire a tutte le Direzioni l'acquisizione, l'elaborazione e l'analisi delle informazioni in possesso dell'ente con tecniche di processamento geografico;
- quantificare aspetti territoriali al fine di effettuare confronti, calcolare indici e condurre analisi multi-criteri, anche su base geografica e visualizzare i risultati tramite strumenti più efficaci di interpretazione visiva e di comunicazione.
- fornire strumenti di esplorazione interattiva di basi conoscitive articolate.

6.4 Zona franca

Per il Porto di Venezia, a seguito della costituzione del Tavolo sullo sviluppo della Zona Franca, che coinvolge oltre all'AdSPMAS, la Regione del Veneto, il Comune, la Città Metropolitana e la Camera di Commercio di Venezia, sono stati delineati gli indirizzi di ampliamento della Venice Free Zone che dovrebbe essere posizionata e dimensionata a seconda delle opportunità offerte dal mercato ovvero sulla base delle proposte/richieste evidenziate da-gli operatori, dalla comunità portuale e dalle istituzioni.

L'espansione della Venice Free Zone si potrà concretizzare solo con l'emana-zione, da parte del governo, di un apposito decreto attuativo (come previsto dalla legge di riforma portuale 169/2016 e ss.mm.ii) che attribuisca all'AdSPMAS il potere di modificare la zona franca, come già realizzato per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Adriatico Orientale.



Lo scopo sarà definire una zona franca diffusa che sia coerente con le esigenze avanzate dalle rilevanti necessità del commercio internazionale e dall'economia del territorio.





7 Sostenibilità ambientale

7.1 Sviluppo dell'LNG

L'AdSPMAS partecipa, sin dal 2014, ai bandi del programma Connecting Europe Facility (CEF) beneficiando di contributi europei per lo sviluppo dell'utilizzo del LNG come carburante, in particolare attraverso i progetti Poseidon Med I e II e con l'iniziativa "GAINN, Italian LNG Strategy" coordinata a livello nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Su iniziativa della società Venice LNG, è stato presentato il progetto per la realizzazione di un terminal costiero di stoccaggio di LNG nel canale Sud. L'investimento complessivo è stimato in circa 105 milioni di euro ed ha ottenuto un importante co-finanziamento europeo nell'ambito della programmazione CEF pari a c.a. 18,5 milioni di euro. I tempi di realizzazione sono di circa 4 anni: la fase di progettazione e di ottenimento delle autorizzazioni si concluderà entro giugno 2019, seguiranno poi 2 anni e mezzo di lavori di realizzazione. Il terminal è previsto entrare in funzione nel 2022.

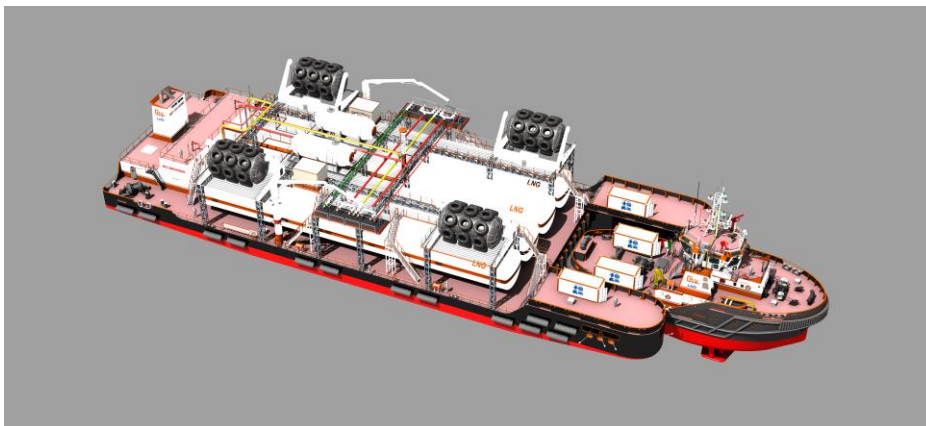
L'AdSPMAS e la società Rimorchiatori Riuniti Panfido sono coinvolti in un progetto europeo (POSEIDON MED II) che prevede la progettazione e realizzazione di una innovativa bittolina per il trasporto di LNG con spintore bi-fuel. Il sistema di motorizzazione prevede l'alimentazione sia tramite diesel che tramite LNG e sarà in grado di trasportare LNG tra il terminal di stoccaggio e le navi da rifornire. Sarà dotata di un si-





stema innovativo di zavorre in grado permettere in tempi brevi il perfetto bilanciamento dell'imbarcazione. Le caratteristiche del Power Unit- Rimorchiatore sono:

- Lunghezza fuori tutto 37.00 m
- Larghezza 14.00 m
- Pescaggio 5.50 m



Le dimensioni della Cargo Unit - pontone sono

- Lunghezza fuori tutto 82.40m
- Larghezza 26.70m
- Pescaggio 2.75/4 m
- Capacità di carico 4000 metri cubi LNG e 1000 tonnellate di Marine Diesel Oil (MDO)



7.2 Nuova centrale turbogas Edison

La Centrale termoelettrica (CTE) di Marghera Levante è attualmente costituita da due sezioni, entrate in esercizio in anni differenti e funzionalmente indipendenti, alimentate esclusivamente a gas naturale, di potenza termica complessiva pari a 1.455 MWt.

Il progetto di rinnovamento con miglioramento ambientale presentato dalla società Edison nasce dall'esigenza di mantenere da un lato la funzione strategica che la Centrale stessa riveste nell'area Nord Italia e dall'altro di rispondere alle nuove esigenze di un mercato sempre più attento all'ambiente. Il progetto di rifacimento con miglioramento ambientale consentirà in particolare di:

- mantenere invariata la capacità di produzione autorizzata della Centrale;
- ridurre la potenza termica installata della CTE passando dagli attuali 1.455 MWt a 15°C ai futuri 1.262 MWt (-13% circa), con un miglioramento sostanziale dell'efficienza energetica;
- razionalizzare il prelievo idrico per il raffreddamento dei gruppi e lo scarico in laguna, in sinergia con le attività di infrastrutturazione della nuova banchina in area Montesyndial;
- ridurre i consumi di acqua industriale nell'assetto di pura condensazione di circa il 15%;
- conseguire una significativa riduzione delle emissioni in atmosfera di NOx (circa il 20%)

Il costo totale dell'investimento è previsto in circa 320 milioni di Euro.

7.3 Il Piano Ambientale ed Energetico

Come previsto all'articolo 4-bis della Legge 84/1994 e s.m.i., l'AdSPMAS redigerà il documento di pianificazione energetica ed ambien-

tale del sistema portuale, in cui verranno indicate le specifiche iniziative tese a ridurre gli impatti delle attività portuali sull'ambiente, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂.

7.4 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti

L'AdSPMAS, in ottemperanza alla Direttiva 2000/59/CE ed al D.lgs. n. 182/2003 ha presentato alla Regione del Veneto per la sua approvazione, il proprio Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.

7.5 Progetti per il miglioramento energetico

Nell'ottica di ridurre l'impronta ambientale della attività portuali, l'AdSPMAS sta conducendo un'analisi finalizzata a mappare e valutare i processi, i vettori ed i consumi energetici in ambito portuale riguardanti i fabbricati, i mezzi operativi portuali ed i servizi tecnici dotati di alimentazione tradizionale e/o elettrica. L'analisi ha coinvolto i principali terminal portuali. Per ciascuno di essi è stata analizzata la rete di distribuzione dei consumi ed è stato effettuato un primo censimento delle varie aree con le relative utenze.

Sulla base delle risultanze delle analisi verranno elaborate una serie di proposte per accrescere l'efficientamento energetico delle operazioni portuali attraverso l'implementazione di sistemi di gestione dell'energia che rispondono a standard riconosciuti a livello internazionale. Per ogni intervento proposto verrà inoltre definita la stima dei costi ad esso associata, una valutazione semplificata della sua profittabilità ed una valutazione in termini di riduzione dell'impatto ambientale generato.

7.6 Il progetto idrogeno di ENI

L'ENI ha in programma la realizzazione di un idrogenodotto che colleghi il petrolchimico con la raffineria per trasferire parte dell'idrogeno utilizzato durante il processo di cracking. L'idrogeno verrà trasferito dal petrolchimico alla raffineria attraverso un tubo sub-lagunare posato mediante trivellazione orizzontale controllata. Il tracciato del tubo sarà lungo circa 2.600 m. Tale tipologia di installazione permette l'esecuzione dei lavori senza alcuna interferenza con il movimento delle navi, in quanto non richiede interventi di superficie ad eccezione dei punti di inizio e fine della trivellazione. ENI prevede un tempo di realizzazione di circa 14 – 16 mesi.



Figura 8 Localizzazione idrogenodotto

8 RAPPORTO CON IL TERRITORIO

8.1 Acquisizione aree demaniali Chioggia

L'AdSPMAS sta procedendo con l'iter di delimitazione, ai sensi dell'art. 32 del Codice della Navigazione, delle aree demaniali. Per il 2019 si prevede di dare completo assetto alla disciplina concessoria dei beni e delle opere.

8.2 Le nuove competenze dell'AdSPMAS

Al fine di poter adempiere in maniera efficiente alle nuove competenze attribuite dal legislatore, l'AdSPMAS sta predisponendo un proprio regolamento di attuazione dell'art.5, comma 5 bis della Legge 84/94 per disciplinare il procedimento di rilascio dell'autorizzazione per l'esecuzione di opere nei porti da parte di soggetti privati.

8.3 Il Piano Regolatore di Sistema Portuale

A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. 31 dicembre 2017 n.232 c.d. "Correttivo Porti", è mutato il quadro legislativo di riferimento per la stesura dei Piani Regolatori Portuali e sono venute meno le linee guida per la loro redazione. AdSPMAS ha dovuto rielaborare, coerentemente con la nuova norma, la redazione del Piano Regolatore Portuale che era stato avviato prima dell'entrata in vigore di detta legge. Attualmente l'AdSPMAS sta procedendo alla elaborazione del Documento di Pianificazione Strategia di Sistema (DPSS). Tale documento, coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, persegue i seguenti obiettivi:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici della pianificazione dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua e perimetra le aree destinate a funzioni strettamente portuale e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano;
- c) prevede una relazione illustrativa che descrive gli obiettivi e le scelte operate e i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara ed univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali.