



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 - 2024

Venezia, 9 dicembre 2021



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale
Porti di Venezia e Chioggia

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 - 2024

Venezia, 9 dicembre 2021

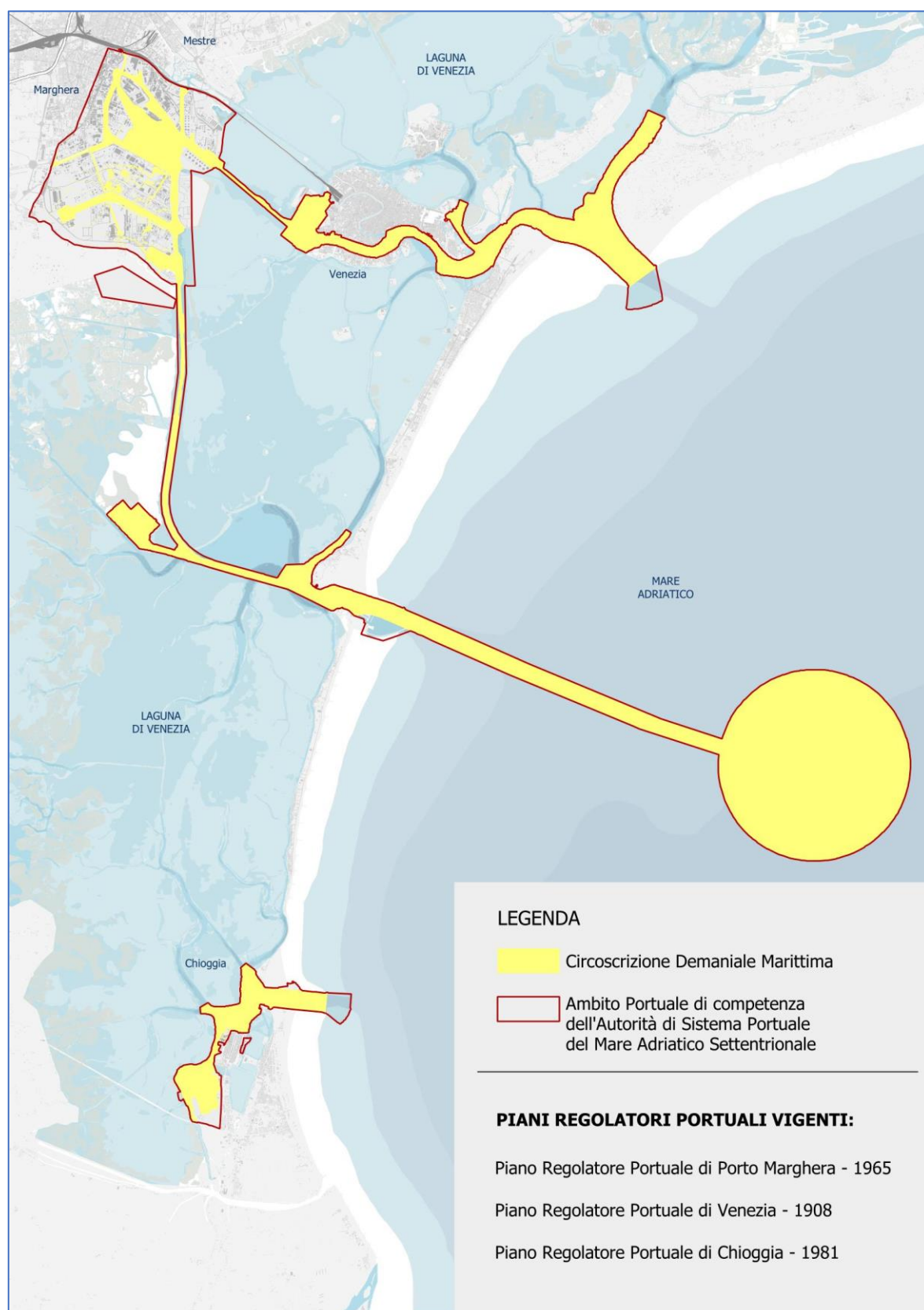
ELENCO DEGLI ACRONIMI

- AIVP - ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS
- ADM - AGENZIA DEI MONOPOLI
- AdSP - AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
- AdSPMAM - AUTORITÀ PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE
- AdSPMAS - AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
- AGID - AGENZIA PER L'ITALIA DIGITALE
- APVI - APV INVESTIMENTI
- ART - AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
- ASPO CHIOGGIA - AZIENDA SPECIALE PER IL PORTO DI CHIOGGIA
- AsVIS - ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
- CAGR - COMPOUND ANNUAL GROWTH RATE
- CAV - CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE
- CBAM - CARBON BORDER ADJUSTMENT MECHANISM
- CCIAA - CAMERA DI COMMERCIO INDUSTRIA AGRICOLTURA ARTIGIANATO
- CDP - CASSA DEPOSITI E PRESTITI
- CEF - CONNECTING EUROPE FACILITY
- CFLI - CONSORZIO FORMAZIONE LOGISTICA INTERMODALE
- CTC- CHIOGGIA TERMINAL CROCIERE
- CTE - COOPERAZIONE TERRITORIALE EUROPEA
- D.LGS. - DECRETO LEGISLATIVO
- DAFI - DIRECTIVE ON ALTERNATIVE FUEL
- DEASP - DOCUMENTO ENERGETICO AMBIENTALE DI SISTEMA PORTUALE
- DEF - DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
- DNSH - DO NOT SIGNIFICANT HARM
- DPC - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE COLLETTIVA
- DPI - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE
- ERF - ESERCIZI RACCORDI FERROVIARI
- ETS - EMISSION TRADING SYSTEM
- EUROFER - EUROPEAN STEEL ASSOCIATION
- GDF - GUARDIA DI FINANZA
- GHG- GREENHOUSE GASES
- GNL - GAS NATURALE LIQUEFATTO
- GPL - GAS PROPANO LIQUIDO
- GRT - GROSS REGISTER TONS
- IAPH - INTERNATIONAL ASSOCIATION OF PORT AND HARBOUR
- IEA - INTERNATIONAL ENERGY AGENCY
- IMO - INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION
- LNG - LIQUIFIED NATURAL GAS
- MCE - MECCANISMO PER COLLEGARE L'EUROPA
- MIMS - MINISTERO PER LE INFRASTRUTTURE E LA MOBILITÀ SOSTENIBILI
- MITE - MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
- MOSE - MODULO SPERIMENTALE ELETTROMECCANICO
- NADEF - NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
- OPS - ONSHORE POWER SUPPLY
- PA - PUBBLICA AMMINISTRAZIONE
- PCF - POSTO DI CONTROLLO FRONTALIERO

-
- PD – PROGETTO DEFINITIVO
 - PE – PROGETTO ESECUTIVO
 - PFTE – PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
 - PIL - PRODOTTO INTERNO LORDO
 - PIOPP - PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OPERE PUBBLICHE
 - PMI - PURCHASE MANGER INDEX
 - PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA
 - RFI - RETE FERROVIARIA ITALIANA
 - RINA - REGISTRO NAVALE ITALIANO
 - RV - REGIONE DEL VENETO
 - SDF – STUDIO DI FATTIBILITÀ
 - SDGs - SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
 - SDI - SPECIAL DATA INFRASTRUCTURE
 - SNSVS - STRATEGIA NAZIONALE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE
 - SRM - STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO
 - SOI - SISTEMA OPERATIVO INTEGRATO
 - SUA- SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO
 - TEN –T - TRANS EUROPEAN NETWORK
 - TEU - TWENTY FOOT EQUIVALENT
 - TSL - TONNELLATA STAZZA LORDA
 - UNEM - UNIONE ENERGIE PER LA MOBILITÀ
 - UNESCO - ORGANIZZAZIONE DELLE NAZIONI UNITE PER L'EDUCAZIONE, LA SCIENZA E LA CULTURA
 - VAS - VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
 - VIA - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
 - VNCL - VENICE NEWPORT CONTAINER LOGISTIC
 - VTP - VENICE TERMINAL PASSEGGERI
 - WPSP - WORLD PORT SUSTAINABILITY PROGRAM
 - ZES - ZONA ECONOMICA SPECIALE
 - ZLS - ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

INDICE

PREMESSA	IX
EXECUTIVE SUMMARY	1
1. METODOLOGIA	2
2. ANALISI DI SCENARIO	5
2.1 SCENARIO NORMATIVO E PIANIFICATORIO	5
2.2 MACRO TREND LOGISTICI E MARITTIMI	10
2.3 SCENARIO MACRO ECONOMICO INTERNAZIONALE	13
2.4 SCENARIO DELL'ECONOMIA NAZIONALE.....	15
2.5 SCENARIO DELL'ECONOMIA REGIONALE.....	17
2.6 SCENARIO INFRASTRUTTURALE FERROVIARIO	19
2.7 POSIZIONAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE	22
2.8 TRAFFICI DEL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE	22
2.9 RIPARTIZIONE MODALE DEL PORTO DI VENEZIA	33
3. PRIORITÀ EMERSE DALLA CO-PROGETTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER	34
4. STRATEGIA DI SVILUPPO SOSTENIBILE DEL CLUSTER PORTUALE DEL VENETO	38
4.1 IL WORLD PORT SUSTAINABILITY PROGRAM.....	38
4.2 VISION 2022-2030	41
4.3 LINEE STRATEGICHE.....	44
4.4 SINERGIA MULTILIVELLO DI ATTUAZIONE E RISVOLTI DI BUSINESS	47
5. AZIONI	50
5.1 OB. 1: NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE	53
5.2 OB. 2: RIGENERAZIONE E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE	64
5.3 OB. 3: TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE	94
5.4 OB. 4: MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY	103
5.5 OB. 5: SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO CITTÀ	107
ALLEGATI	114



PREMESSA

Il triennio 2022/2024 rappresenta un periodo di cruciale rilevanza per l'economia mondiale, in ragione della concentrazione, in un lasso di tempo relativamente breve, di tutta una serie di cambiamenti – accompagnati a sfide trasversali – che presentano elementi di estrema complessità, uniti alla possibilità di realizzare trasformazioni o transizioni di rilevanza epocale.

In questo contesto – caratterizzato altresì da una componente di forte incertezza connessa all'evoluzione della pandemia e delle ricadute che la stessa ha e sta avendo a livello sociale, economico e ambientale – la definizione di una programmazione operativa, su base triennale, rappresenta, da un lato, un esercizio di particolare complessità in ragione della numerosità dei fenomeni in atto (e della relativa capacità di intravederne e prevederne gli sviluppi) e, dall'altro, una grande opportunità – se efficacemente basata e ancorata a una solida attività di programmazione – di compiere una vera e propria evoluzione verso un *nuovo modello di sviluppo portuale sostenibile* in grado di promuovere lo sviluppo economico e il lavoro, nel rispetto e tutela dell'ambiente unico della laguna.

Il Programma Operativo Triennale (POT) 2022/2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e Chioggia (AdSPMAS) - va in questa direzione, nel convincimento che l'attenta programmazione di azioni specifiche – operativa, appunto – rappresenti una modalità di mantenere la regia dell'Ente sulle leve per la ripresa e il rilancio dell'intero sistema portuale del Veneto.

È un POT che si pone in diretto contatto con le dinamiche normative, economiche, sociali e ambientali che stanno interessando la portualità europea e che, allo stesso tempo, ne offre una “declinazione” veneziana, nella profonda consapevolezza di operare – e di programmare, appunto – all'interno di un ecosistema imprenditoriale di primario rilievo, di poter contare su una forza lavoro specializzata e di essere localizzata all'interno di un fragile e prezioso ambiente lagunare, che è – e deve continuare ad essere – un paradigma di coesistenza e di simbiosi tra uomo e natura.

La molteplicità delle sfide e la “declinazione” specifica della portualità del Veneto hanno portato l'AdSP alla costruzione di un percorso di programmazione che si basa e si sviluppa grazie a una cooperazione allargata in primis con le Amministrazioni pubbliche – di livello comunitario, nazionale, regionale e comunale (Città Metropolitana e Comuni) - e con le Amministrazioni operanti in porto, e allo stesso tempo con il cluster economico e con gli operatori del porto presente e futuro, nonché il mondo della cultura, della formazione, dell'Università e della ricerca, nonché delle Associazioni e dei cittadini.

Il futuro – ma, ancor più, il presente – del sistema portuale Venezia - Chioggia (recentemente anche più connesso alla rete delle Autorità portuali del Nord Adriatico – NAPA) e del lavoro all'interno del porto è connesso alla piena realizzazione del porto secondo le sue caratteristiche specifiche che conducono alla costruzione di un *porto regolato, sostenibile e pienamente integrato con il proprio ecosistema economico regionale e macro regionale, con la città e con la laguna*.

In questo contesto, alcuni elementi vanno ricordati per il forte impatto (e la limitata programmabilità) sulla programmazione operativa del presente documento.

In primo luogo l'evoluzione del modello di crocieristica che – in ragione delle recenti scelte del Governo italiano, connesse al concorso di idee per crocieristica e containeristica transoceanica fuori laguna e, ancor più, di transizione delle crociere a Marghera – si presenta come una sfida complessa (anche ben bilanciata dal complesso di poteri e di risorse della struttura commissariale) che troverà una sua piena definizione e visione nel corso del biennio 2022/2023, con uno sviluppo pertanto che sarà apprezzabile nel corso di sviluppo del presente POT e delle sue revisioni annuali.

In secondo luogo, il complesso degli investimenti pubblici e privati che trovano nel POT un indirizzo strategico e programmatico, nonché operativo, è fortemente connesso (se non addirittura condizionato) alla positiva conclusione dell'iter di adozione del così detto “Protocollo fanghi” e del conseguente Piano morfologico, che rappresentano allo stesso tempo elementi per consentire l'accessibilità al porto (se non la sua stessa operatività) e una garanzia di rispetto di regole condivise per la tutela dell'ambiente lagunare.

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale



Principali caratteristiche degli scali dell'AdSPMAS

	Venezia	Chioggia
Superficie ambito AdSPMAS	7.167 ettari	504 ettari
Circoscrizione demaniale marittima	5.324 ettari (di cui 520 ha a terra e 4.804 ha canali)	434 ettari (di cui 69 ha a terra e 365 ha canali)
Terminal conto terzi	7	3
Terminal conto proprio	12	1
Terminal passeggeri	1	1
Superficie complessiva	2.100 ettari	574 ettari
Lunghezza rete ferroviaria	65 km	-
N° accosti	147	32
Lunghezza banchine passeggeri	3 km	-
Lunghezza banchine merci	16 km	3 km
Fondale	10-12 metri	7 metri

EXECUTIVE SUMMARY

La redazione del POT 2022 – 2024, all'interno di un quadro normativo sovraordinato che ha tracciato le linee d'indirizzo per il futuro sviluppo del sistema portuale veneto, dovrà contemperare lo svolgimento delle attività portuali e logistiche con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del proprio territorio.

Il **Capitolo 1 – Metodologia** - illustra il metodo adottato per la redazione del POT e mette in luce uno degli elementi maggiormente innovativi rispetto alle programmazioni precedenti, rappresentato dal valore che si è voluto attribuire alla *partecipazione*, in quanto il coinvolgimento attivo degli stakeholder è stato un elemento centrale dell'intero processo, volto a rilevare spunti utili a definire priorità d'azione, a riconnettere il porto al territorio e alla città, a raccogliere osservazioni e contributi.

Il **Capitolo 2 – Analisi di scenario, posizionamento e traffici del sistema portuale** - presenta i cambiamenti in atto nello scenario normativo e pianificatorio, a livello nazionale ed europeo, nonché quelli economici e geopolitici, che caratterizzano il complesso periodo post pandemia di Covid-19. Se da un lato, infatti, i Decreti Legge n. 45 del 1° aprile 2021 e n. 10320 luglio 2021 hanno, di fatto, sancito la necessità di ripensare il futuro a lungo termine dell'intero sistema portuale del veneto, dall'altro la pandemia sta producendo effetti congiunturali sia sul breve-medio periodo che strutturali di permanente modificazione degli assetti geopolitici ed economici. Gli effetti sono evidenti anche sul posizionamento e sui traffici del sistema portuale. Infine l'analisi delle altre funzioni portuali evidenzia le vocazioni prevalenti, anche in prospettiva, dei porti di Venezia e Chioggia.

Il **Capitolo 3 – Priorità emerse dalla co-progettazione con gli stakeholder** - dà evidenza agli esiti del processo partecipativo, riportando in particolare le priorità emerse a seguito degli incontri con i diversi stakeholder coinvolti, nonché un'analisi dei questionari raccolti.

Il **Capitolo 4 – Strategia di sviluppo sostenibile del cluster portuale veneto** - contiene la visione strategica del futuro del sistema portuale veneto, propedeutica alla costruzione dell'architettura delle azioni, declinate secondo le linee guida internazionali applicate ai porti a livello mondiale e definite nel World Port Sustainability Program (WPSP) elaborato dall'International Association Ports and Harbour (IAPH).

Il **Capitolo 5 – Azioni** - contiene il dettaglio delle azioni e dei singoli interventi che si prevede di realizzare nel prossimo triennio per porre le basi per costruzione del sistema portuale del futuro: un sistema integrato nell'ambiente in cui è inserito, regolato, innovativo, attivo nei comparti delle merci e dei passeggeri a livello internazionale.

1. METODOLOGIA

Governance. Per la redazione del POT, l'AdSP ha costruito una metodologia che si basa, preliminarmente, su una **governance interna** del processo di redazione che vede nella **Cabina di regia** (composta da Presidente, Segretario Generale e Direttori) l'unità organizzativa che definisce indirizzi e priorità strategiche e nel **Team di redattori** (composto da rappresentanti delle Direzioni interne che si occupano di pianificazione urbanistica/trasportistica, stakeholder engagement, analisi dei dati, comunicazione, promozione) il gruppo che opera sotto il coordinamento del Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo. L'intero documento è stato sviluppato nell'arco di circa quattro mesi di lavoro.

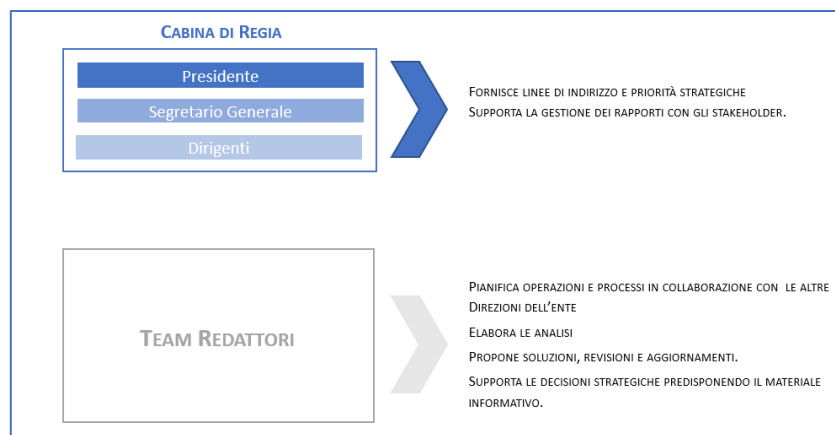


Figura 1. Governance interna per la redazione del Piano Operativo Triennale 2022-2024. (Fonte: elaborazione AdSPMAS)

Principi generali. La definizione della metodologia si fonda su due principi:

- **coinvolgimento degli stakeholder:** è stato adottato un processo partecipativo volto a rilevare elementi utili alla definizione delle priorità d'azione, nonché ulteriori spunti per le strategie dell'Ente;
- **sostenibilità:** si è puntato sulla integrazione della sostenibilità in tutte le attività istituzionali dell'Ente, utilizzando le linee guida internazionali applicate ai Porti a livello mondiale e definite nel WPSP, elaborato dall'IAPH.

Con riferimento al *coinvolgimento degli stakeholder*, AdSPMAS introduce – per la redazione del POT 2022-2024 – un approccio fondato sulla valorizzazione della partecipazione come elemento utile per la definizione delle politiche di sviluppo sostenibile del sistema portuale del Veneto, nella convinzione che solo un'azione condivisa (e, quindi, non isolata) può raccogliere la sfida di identificare e sviluppare soluzioni efficaci per le sfide globali e locali che ricadono sull'ecosistema portuale e logistico del Veneto.

Secondo l'Accountability Stakeholder Framework AA1000 del 2015 (cfr. Figura 2), AdSPMAS sta evolvendo da un **processo di policy making di I generazione** – ovvero "non strutturato" (finora erano coinvolti gli Organismi di governance previsti per legge – Comitato di gestione, Organismo di partenariato risorsa mare, Commissioni consultive – in osservanza dei dettami normativi o come chiamata a raccolta reattiva, sulla base di sollecitazioni e pressioni dalla comunità portuale e/o territoriale, per affrontare criticità sopraggiunte ad affliggere il sistema) – a un **sistema relazionale di**

confronto proattivo, ponendosi in ascolto dei pubblici per raccogliere attese, informazioni, bisogni (cd. confronto relazionale di **II generazione**)¹.



Figura 2. Stadi di sviluppo dello stakeholder management.
(Fonte: Accountability Stakeholder Engagement standard AA1000, 2015)

La scelta di tale approccio metodologico trova le sue radici nella volontà dell’Ente di innovarsi per poter favorire la sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio-lungo periodo, requisito imprescindibile dello sviluppo durevole dei territori.

Metodologia e fasi. La metodologia ha previsto un’articolazione del processo di redazione in **sei fasi**.

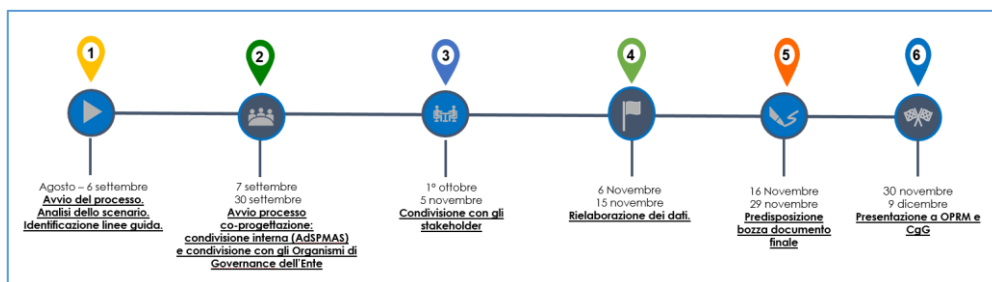


Figura 3. Le sei fasi del processo di redazione del Piano Operativo Triennale 2022-2024. (Fonte: elaborazione AdSPMAS)

Fase 1: Analisi dello scenario, identificazione delle linee guida (agosto – 6 settembre): AdSPMAS ha stimolato un confronto interno volto a valutare come affrontare la particolare complessità del contesto attuale e futuro in cui si inserisce la portualità del Veneto. Si è proceduto, quindi, allo studio degli elementi di scenario – normativi, pianificatori, economici e geopolitici – in base ai quali sono state definite le principali sfide, da cogliere attraverso la definizione di apposite linee strategiche e relative azioni. In questa prima fase si è ritenuto di introdurre i due elementi di innovazione metodologica già citati: processo partecipativo e adozione delle linee guida del WPSP.

¹ Passo questo necessario per procedere lungo un percorso che prevede al suo termine l’adozione di modello di terza generazione utile, in particolare, per la progettazione di opere strategiche o per la revisione dei Piani di più lungo periodo, in linea con iniziative di successo portate avanti da altre Amministrazioni nazionali ed europee.

Fase 2: Co-progettazione mediante condivisione interna e con organismi di governance dell'Ente (7 settembre – 30 settembre). AdSPMAS ha organizzato una serie di incontri (in presenza e online) per illustrare le fasi di costruzione del POT, gli attori coinvolti, gli strumenti e gli obiettivi del percorso che si sarebbe intrapreso, nonché le relative tempistiche e rilevare osservazioni o raccogliere contributi. Il kick-off dell'intero processo, svoltosi il 7 settembre, ha coinvolto i Dirigenti dell'Ente ed è stato propedeutico al successivo, più ampio, coinvolgimento del personale delle varie Direzioni, delle società partecipate e dei membri degli organi di *governance* (Comitato di gestione, Organismo di partenariato risorsa mare, Commissioni consultive, Organismo di valutazione indipendente).

Fase 3: Condivisione con gli stakeholder esterni (1 ottobre - 5 novembre). AdSPMAS ha attivato l'ascolto un ampio confronto con tutte le varie componenti dell'ecosistema istituzionale, sindacale, privato e associativo di riferimento, aprendo poi altresì alla cittadinanza. A tal fine è stato infatti elaborato un questionario *on-line* (reso fruibile attraverso la piattaforma SurveyMonkey e diffuso sia in direct mailing che sul web presso gli interlocutori suddetti) articolato in nove domande in cui era presente una sezione aperta ove rappresentare istanze e proposte. Sono stati compilati 219 questionari, oltre il 50% (135) dei quali riportava spunti, istanze e punti di vista che sono stati considerati per migliorare ulteriormente l'elaborazione delle strategie.

Fase 4: Elaborazione dei dati (6 novembre – 15 novembre). AdSPMAS ha analizzato tutte le informazioni raccolte, ossia le proposte tecniche espresse dall'Ente e dagli organi di *governance* portuale, gli esiti dei questionari, gli spunti provenienti dalle risposte aperte dei questionari, gli esiti dei quattordici incontri di consultazione. Tali informazioni sono state sistematizzate per tema e correlate alle linee guida adottate come riferimento, al fine di una migliore implementazione delle strategie e degli interventi da porre in essere nei prossimi anni.

Fase 5: Predisposizione bozza del documento di POT (16 novembre – 29 novembre). AdSPMAS ha predisposto il documento finale, riportando le analisi di contesto, gli esiti del processo partecipativo, l'enucleazione della vision e l'articolazione degli obiettivi strategici e del set di azioni e interventi, il tutto conformemente al già citato modello di riferimento internazionale WPSP definito per i porti che intendano perseguire gli obiettivi dell'Agenda 2030, integrando la sostenibilità nelle proprie strategie.

Fase 6: Presentazione agli Organi di Governance (30 novembre – 9 dicembre). L'ultima fase, come previsto dalla legge, consiste nella presentazione del documento agli Organi di *Governance* del sistema portuale per addivenire alla versione finale approvata.

2. ANALISI DI SCENARIO

2.1 SCENARIO NORMATIVO E PIANIFICATORIO

Lo scenario normativo rappresenta un elemento in grado di avere un impatto rilevante – a breve e medio termine – sull'intero impianto strategico del sistema portuale, soprattutto con riferimento alle modalità e alle tempistiche in cui le relative disposizioni trovano attuazione e al loro impatto sulla pianificazione e sull'operatività portuale. Qui di seguito se ne analizzano le principali caratteristiche con riferimento alla *policy europea in tema di trasporti e infrastrutture*, alla *policy europea in materia di ambiente* e alla *policy nazionale*.

Policy europea in tema di trasporti e infrastrutture

Il ruolo dei porti nel contesto europeo, definito nelle varie Comunicazioni della Commissione Europea, è andato evolvendosi nel tempo, delineandosi in un concetto di nodo fortemente integrato con il territorio e con il sistema delle reti, ma anche al centro delle politiche di transizione dell'Unione.

Ruolo dei porti. La Commissione Europea² riconosce i porti quali **nodi fondamentali per la connettività internazionale**, per l'**economia europea** e per le **rispettive regioni**. Nella transizione verso un trasporto a emissioni zero, i porti dovrebbero diventare **poli di mobilità** e **trasporto multimodali**, in grado di collegare tutti i modi di trasporto pertinenti.

I porti interni e marittimi hanno grandi potenzialità per diventare nuovi poli di energia pulita per sistemi elettrici integrati, l'idrogeno e altri combustibili a basse emissioni di carbonio, nonché per fungere da piattaforme per il riutilizzo dei rifiuti e l'economia circolare.

La crisi COVID-19 ha evidenziato l'importanza vitale del settore dei trasporti e della logistica per l'economia; il settore, che fa affidamento su reti resilienti e sulla garanzia della business-continuity per il trasporto di passeggeri e merci, è essenziale per il funzionamento delle catene di approvvigionamento. Lo sviluppo di un'**infrastruttura di trasporto efficiente e resiliente** è, pertanto, al centro dei piani e degli sforzi europei e per la ripresa, che danno priorità ai collegamenti di trasporto multimodale tra porti, aeroporti, centri logistici e centri urbani.

A ciò si aggiunge anche la volontà di costruire partenariati forti ed affidabili in grado di garantire stabilità e sicurezza per rafforzare le catene di approvvigionamento globali. Nel discorso sullo Stato dell'Unione del 15 settembre 2021, la Commissione Europea ha presentato la propria visione per ridefinire il modello di connessione mondiale dell'Europa (Europe's Global Gateway Plan): attraverso la nuova strategia per la connettività globale, che secondo alcuni osservatori rappresenterà l'alternativa europea alla "Belt and Road Initiative" cinese, l'Unione Europea intende rafforzare la propria presenza in Africa e diventarne il principale partner commerciale, sostenendone la transizione green della propria economia.

Per il periodo di **programmazione 2021 – 2027**, l'Unione Europea ha previsto di mobilitare notevoli investimenti e concentrare le risorse in nuove tecnologie e processi digitali, infrastrutture sosteni-

² Comunicazione della Commissione Europea COM(2020) 789 final.

bili ed efficientamento energetico, quali settori chiave per aumentare la competitività e la produttività europea su scala globale e per favorire la resilienza e diversificazione delle catene di lavoro europee.

CEF. Con l'approvazione del **Regolamento UE 2021/1153** è stato, inoltre, istituito il nuovo **Connecting Europe Facility (CEF2)**, con l'obiettivo generale di costruire, sviluppare, modernizzare e completare le reti transeuropee nei settori dei *trasporti*, dell'*energia* e del *digitale*, stimolando gli investimenti sia pubblici che privati, realizzando maggiori sinergie e complementarità tra questi tre settori per accelerare la de-carbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia dell'Unione Europea.

Per il periodo 2021-2027, la Commissione ha proposto di rafforzare la dimensione ambientale del CEF stesso. L'obiettivo è far sì che esso 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.

Gli obiettivi specifici del programma sono i seguenti:

- settore **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 e adeguare le reti TEN-T alle esigenze della mobilità militare;
- settore **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 *de-carbonizzazione* e *garantire la sicurezza* dell'approvvigionamento, agevolare la cooperazione transfrontaliera in tema di *energia rinnovabile*;
- 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.

La **dotazione finanziaria** per l'attuazione del CEF, per il periodo 2021-2027, è fissata a **33,7 miliardi Euro** a sostegno di investimenti nelle reti infrastrutturali europee per i settori dei trasporti (25,8 miliardi di Euro), dell'energia (5,8 miliardi di Euro) e del digitale (2,1 miliardi di Euro).

Policy europea in tema ambientale

Green Deal. L'UE è impegnata a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Nel 2019 la Commissione Europea ha presentato il Green Deal ovvero la propria strategia di crescita volta ad avviare il percorso di trasformazione dell'Europa in una società a impatto climatico zero, giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva. Attraverso il Green Deal l'Unione Europea si è posta l'obiettivo di ridurre del 40% i gas serra entro il 2030 e conseguire la piena de-carbonizzazione entro il 2050.

Nella visione dell'Unione Europea il futuro del sistema dei trasporti dovrà essere subordinato alla completa **de-carbonizzazione della mobilità** per favorire la transizione ecologica verso un nuovo modello di sviluppo economico, in linea con gli obiettivi individuati dall'Accordo di Parigi per la riduzione delle emissioni di gas serra. Nella Comunicazione "Fit for 55: realizzare l'obiettivo climatico dell'UE per il 2030 lungo il cammino verso la neutralità climatica", la Commissione Europea ha alzato i propri target prevedendo anche una nuova proposta regolamentare sui carburanti marittimi, introducendo nuovi e più stringenti obblighi per le navi in arrivo o in partenza dai porti dell'UE

– a prescindere dalla bandiera che battono – limitando il tenore di gas a effetto serra dei combustibili che usano e rivedendo progressivamente al ribasso tali limiti. Il pacchetto “Fit for 55%” si pone, infatti, come obiettivi principali:

- *stabilire il prezzo del carbonio* in diversi settori, cosa che genererà notevoli entrate supplementari utili a garantire una transizione equa e renderà meno costose le soluzioni più pulite;
- sostenere un *maggiore utilizzo delle energie rinnovabili* e *maggiori risparmi energetici*;
- sostenere l'aumento delle *vendite di veicoli nuovi ed ecologici* e di *carburanti più puliti* per i trasporti;
- sostenere l'*industria* affinché possa guidare la *transizione verde* attraverso gli investimenti in innovazione;
- allineare la *tassazione delle fonti di energia* agli obiettivi climatici e ambientali.

La Commissione Europea ha inoltre proposto di rivedere lo schema di scambio delle emissioni (**Emission Trading Scheme**) - il sistema per lo scambio di quote di emissione di gas serra finalizzato alla riduzione delle emissioni nei settori maggiormente energivori - includendovi anche il commercio via nave, finora escluso.

Carbon Border Adjustment Mechanism. A ciò si aggiunge anche il “Carbon Border Adjustment Mechanism”, un sistema di perequazione carbonica, per l’accesso esterno al mercato europeo di servizi e di prodotti, il cui obiettivo è quello di evitare che gli sforzi di riduzione delle emissioni dell'Unione siano compensati da un aumento delle emissioni al di fuori dell'Unione attraverso la delocalizzazione della produzione o da un aumento delle importazioni di prodotti a minore intensità di carbonio. La ratio del meccanismo è contrastare la perdita di competitività dei settori produttivi europei attraverso l’applicazione di un dazio correlato al contenuto di carbonio, per beni ad alta intensità energetica in ingresso ai confini europei, con l’effetto ulteriore di influenzare la scelta del consumatore.

NextGenerationEU. Anche nell’ambito del NextGenerationEU, il maxi-piano da 750 miliardi di € che dovrebbe rilanciare l’economia europea affossata dalla crisi pandemica, il 37 % delle risorse è destinato alla spesa per la transizione verde.

Ulteriore riferimento è rappresentato dal **Regolamento UE 2020/852** che sancisce il principio di non arrecare un danno significativo” (Do Not Significant Harm - DNSH). Gli interventi pianificati, se da un lato dovranno essere funzionali a rinnovare il patrimonio infrastrutturale portuale esistente attraverso il ricorso a soluzioni e tecnologie innovative, dall’altro dovranno essere in grado di migliorare l’efficienza del sistema portuale attraverso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti adatte a rispondere ai fabbisogni delle imprese e della collettività nel pieno rispetto degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell’Agenda ONU 2030.

Sotto il profilo ingegneristico sono da considerare gli “**Orientamenti tecnici per le infrastrutture a prova di clima per il periodo 2021 – 2027**” nei quali la pianificazione degli interventi infrastrutturali prevede la verifica della neutralità climatica (mitigazione dei cambiamenti climatici) e della resilienza climatica dell’infrastruttura (adattamento ai cambiamenti climatici).

Policy nazionale

A livello nazionale due disposizioni normative – D.L. 45/2021 e il D.L. 103/2021 – hanno sancito la necessità di ripensare il futuro a lungo termine dell'intero sistema portuale veneto.

Concorso di idee. Il Decreto Legge 1° aprile 2021 n. 45, convertito in legge 17 maggio 2021 n. 75, ha previsto la realizzazione di un **concorso di idee** per la realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tons e dalle navi portacontainer per trasporti transoceanici.

Decreto grandi navi. Il Decreto Legge 20 luglio 2021 n. 103, convertito in legge 16 settembre 2021 n. 125, recante misure urgenti per la **tutela delle vie d'acqua** di interesse culturale e per la **salvaguardia di Venezia**, oltre a definire i compiti del Commissario Straordinario stabilisce che entro il 31.12.2021 venga approvato l'aggiornamento del Piano Morfologico e ambientale della Laguna di Venezia che, con il "nuovo Protocollo Fanghi" è elemento fondamentale per attività di escavo.

Focus D.L. n. 103/2021, come convertito dalla L. n. 125/2021.

Il D.L. n. 103/2021 ha disposto il divieto di transito delle grandi navi lungo il Bacino di San Marco, il Canale di San Marco e il Canale della Giudecca e ha altresì individuato un Commissario Straordinario, nella persona del Presidente dell'AdSPMAS, per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.

Divieto di transito. Riguarda le navi aventi almeno una delle seguenti caratteristiche:

- **stazza lorda** superiore a **25.000 TSL**;
- **lunghezza** dello scafo al **galleggiamento** superiore a **180 metri**;
- **altezza** dalla linea di galleggiamento (*air draft*) superiore a **35 metri**, con esclusione delle navi a propulsione mista vela – motore;
- impiego di **combustibile** in manovra con contenuto di **zolfo uguale o superiore allo 0,1 %**.

Compiti del Commissario Straordinario. Progettazione, affidamento ed esecuzione dei seguenti interventi:

- realizzazione di **punti di attracco temporanei** non superiori a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 TSL;
- **manutenzione dei canali** esistenti;
- **interventi** accessori per miglioramento di **accessibilità nautica** e **sicurezza della navigazione**;
- promozione di **studi** idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna.

Impatto sulle attività dell'AdSPMAS. Il Commissario Straordinario, sulla base del Decreto interministeriale di cui all'art. 2, comma 5 del D.L. 103/2021 e del Protocollo d'Intesa siglato, **si avvarrà del personale dell'AdSPMAS** senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.

L'AdSPMAS nello svolgimento dei suoi compiti istituzionali ricoprirà un **rinnovato e più complesso** ruolo nel coordinamento delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali, nonché delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito delle aree portuali coinvolte.

Impatto sulle strategie di sviluppo dell'area portuale di Marghera. Con l'entrata in vigore del D.L. 103/2021 l'AdSPMAS dovrà rivedere le strategie di sviluppo dell'area portuale di Marghera ricercando soluzioni che consentano forme di flessibilità nell'uso delle aree e delle banchine (sul piano spaziale e/o temporale) funzionali al raggiungimento degli obiettivi organizzativi relativi al traffico crocieristico.

Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Un ulteriore riferimento di indirizzo è rappresentato dal PNRR, in particolare per le componenti:

- a) “Intermodalità e logistica integrata”, che ha come obiettivo il miglioramento della competitività e della capacità produttiva dei porti promuovendo l’intermodalità e la connessione con le grandi linee di comunicazione europee, sviluppando collegamenti sia con i traffici oceanici che con quelli intra-mediterranei, in un’ottica di riduzione delle emissioni climalteranti.
- b) “Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA”, che riconosce la transizione digitale quale fattore trainante per l’efficienza e la competitività dei sistemi portuali; concetto ripreso anche nell’allegato al **Documento di Economia e Finanza 2021** – “Dieci anni per trasformare l’Italia”.

Nell’ambito del **PNRR Italia** sono previste risorse finanziarie del:

- MIMS per l’elettrificazione delle banchine portuali, intervento prioritario al fine di ridurre le emissioni inquinanti delle navi ormeggiate in porto durante le operazioni di carico e sbarco in banchina, con impatti positivi sull’ecosistema marittimo e ambientale e una dotazione finanziaria di complessivi 700 milioni di Euro;
- MiTE per la riduzione dei consumi energetici legati alle attività di movimentazione merci e agli edifici portuali, con particolare attenzione ai sistemi di illuminazione e sostituzione di impianti per migliorare l’efficienza energetica, alla produzione di energia da fonti rinnovabili e monitoraggio ambientale delle aree portuali, con una dotazione finanziaria complessiva di 270 milioni di Euro.

Elementi rilevanti per la redazione del POT.

La pianificazione strategica dell’AdSPMAS dovrà essere adeguata a soddisfare gli indirizzi espressi da:

- policy europea nei settori dei trasporti e delle infrastrutture, sapendo altresì cogliere le opportunità di risorse rese disponibili dal Connecting Europe Facility;
- policy europea in tema di sostenibilità ambientale, sapendo adeguare i propri investimenti ai criteri previsti dal Green Deal Europeo;
- quadro normativo nazionale che, con l’adozione del D.L. 45/2021 del D.L. 103/2021 ha, di fatto, ridisegnato il modello del sistema portuale;
- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e opportunità di sviluppo offerta dalle risorse disponibili.

La realizzazione degli interventi di accessibilità nautica, previsti e finanziati sia dal cosiddetto Decreto Crociere che dal PNRR/Fondo Complementare, è vincolata all’approvazione del nuovo Piano Morfologico e del nuovo Protocollo Fanghi strumenti dirimenti per l’avvio tempestivo delle opere in risposta alle esigenze del territorio, alle aspettative degli operatori nonché per l’utilizzo delle risorse stanziato dal Governo per specifiche annualità.

Tabella degli interventi finanziati dal PNRR/Fondo complementare (D.M. 13 agosto 2021 n.330)

Intervento	Finanziamento assegnato
Nuovo terminal container Montesyndial	35.150.000,00€
Ripristino marginamenti casse di colmata B	27.500.000,00€
Ripristino marginamento ambientale sponda nord canale sud	
Nuovo ponte ferroviario su Canale Ovest	8.000.000,00€
Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica	12.000.000,00€
Elettrificazione banchine aree di Marghera	57.600.000,00€
Elettrificazione banchine aree di Venezia	32.200.000,00€
Totale	172.450.000,00€

2.2 MACRO TREND LOGISTICI E MARITTIMI

La regionalizzazione degli scambi. Le **supply chain**, che fino ad oggi hanno rappresentato uno dei vettori principali della dislocazione produttiva nel mondo, sono ora più che mai soggette a forti condizionamenti. La crisi in atto spingerà, probabilmente, a riorganizzarle su una dimensione intermedia entro i confini di una **globalizzazione più regionale**, condizionata da una maggiore autosufficienza delle grandi aree economiche che potrebbe indurre le imprese a rivedere sia il proprio mix di prodotti sia a ridisegnare la filiera degli approvvigionamenti.

L'eccessiva globalizzazione delle catene logistiche ha messo, infatti, in evidenza la limitata elasticità delle filiere produttive rispetto agli shock della domanda e dell'offerta. Il congestionamento di merci, che sta coinvolgendo i principali hub portuali mondiali, unitamente ad un clima di crescenti tensioni geopolitiche, porterà probabilmente a ripensare drasticamente le politiche di approvvigionamento.

Le strategie geopolitiche che si stanno delineando a livello europeo evidenziano, infatti, la volontà di conseguire un più elevato livello di autonomia per limitare l'eccessiva interdipendenza fra le catene globali del valore.

La diversificazione delle fonti di approvvigionamento. La Commissione Europea – nel proprio “Strategic Foresight Report 2021” – sostiene la necessità di rendere più sicura e diversificata la fornitura delle materie prime cosiddette “critiche”, la cui scarsa reperibilità potrebbe rendere vani gli sforzi per sostenere lo sviluppo e la crescita di settori produttivi strategici per la transizione green dell'economia europea (batterie, ingredienti farmaceutici, componenti per gli impianti ad idrogeno, semiconduttori ecc.). E' tuttavia necessario ed auspicabile che alla **diversificazione delle supply chain** si accompagnino nuove politiche commerciali che permettano di rafforzare alleanze strategiche attraverso accordi commerciali e relazioni inter-regionali o multilaterali con i paesi, quali il continente africano, che detengono grandi quantità di materie prime critiche. È ormai noto, infatti, come l'Africa sia al centro degli interessi strategici delle grandi potenze mondiali sia per la ricchezza delle proprie materie prime strategiche sia per la crescita demografica ed economica che sta avendo. Il continente africano sta, infatti, attraversando una fase di forte dinamismo economico sostenuto dai cospicui investimenti esteri effettuati negli ultimi anni in particolare dalla Cina.

La “slowbalisation”. La distruzione della supply chain, verificatesi nella prima parte della pandemia, sta costringendo numerose imprese a ripensare in modo resiliente la propria filiera di approvvigionamento, muovendo verso un sistema di forniture “multilocale” e spostando la produzione più vicino ai centri di consumo, sfruttando l'uso delle tecnologie messe a disposizione dalla manifattura 4.0. Come evidenziato anche dall'ultimo rapporto della Fondazione Nord Est, la diffusione delle tecnologie digitali di ultima generazione sta imponendo profondi **cambiamenti strutturali nelle catene globali di fornitura** i cui effetti riguardano:

- la riduzione dell'intensità del commercio internazionale di beni;
- la crescita del contenuto della quota dei servizi negli scambi;
- il minor peso della componente costo del lavoro nelle decisioni di fornitura;
- la tendenza verso una maggiore regionalizzazione degli scambi internazionali e rafforzamento di catene di valore continentali.

È probabile, pertanto, che nel futuro si parli di “**slowbalisation**”, una fase in cui il processo di globalizzazione sarà meno caratterizzato da scambi internazionali di beni finali ed intermedi e più da flussi di informazioni e condivisione delle conoscenze.



Figura 4. Nuove tendenze della globalizzazione. (Fonte Fondazione Nord Est 2020)

Andamento dell’offerta di trasporto marittimo. Le imprese manifatturiere in tutto il mondo saranno sottoposte a maggiori pressioni per aumentare la produzione interna, far crescere l’occupazione nei loro paesi d’origine, ridurre o addirittura eliminare la loro dipendenza da fonti percepite come rischiose nelle loro catene di fornitura globali.

Nel corso dell’ultimo anno, complice la forte ripresa dei commerci globali, il costo della spedizione di merci in container dalla Cina all’Europa è più che quadruplicato con tempi di attesa della merce che, in alcuni casi, hanno superato anche i trecento giorni. Il costo di trasporto di un container da 40 piedi dall’Asia ai porti del Nord Europa è, infatti, passato dai 2.000 dollari di novembre a più di 12.000 dollari attuali. In alcuni casi l’aumento dei costi di trasporto è stato anche pari al 300% superando addirittura il margine stesso di profitto derivante dalla vendita del prodotto. Il grafico sotto riportato, elaborato dalla società di consulenza marittima Drewry, evidenzia la crescita vertiginosa dell’aumento del costo di trasporto dei container rispetto al periodo pre-Covid.

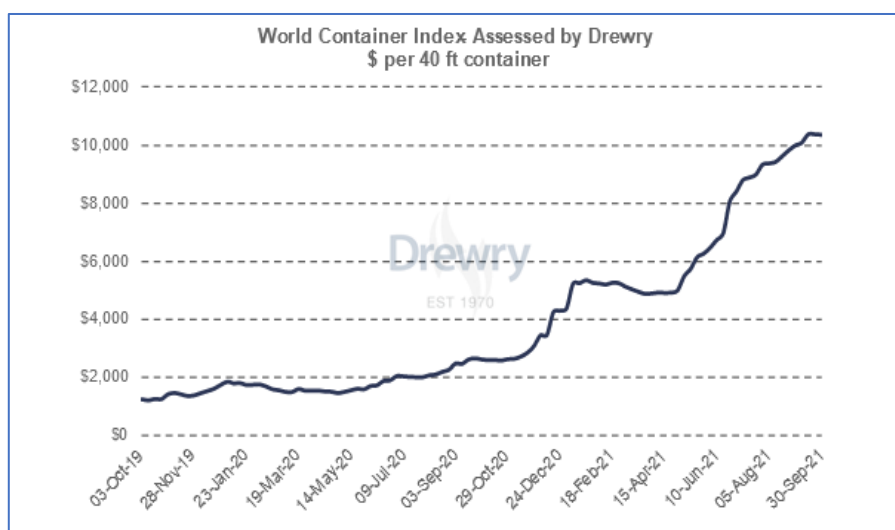


Figura 5. Indice dell’andamento del costo di trasporto di un container da 40 piedi. (Fonte Drewry 2021)

Secondo molti osservatori questa situazione di **stress sulla supply chain** è destinata ad intensificarsi piuttosto che a risolversi a breve. Diverse imprese manifatturiere, inoltre, hanno dichiarato di aver

quasi terminato le scorte di materie prime e di semilavorati denunciando al tempo stesso un aumento del prezzo dei fattori produttivi.³

La Fondazione Filiera Italia, che raggruppa i principali marchi dell'agroalimentare italiano, rileva la scarsa disponibilità dei container, legata ad alcune pratiche degli operatori come il "blank sailing" e le cancellazioni senza preavviso delle spedizioni che stanno penalizzando fortemente l'export italiano. Di fronte a tempi di attesa sempre maggiori, che rendono sempre più difficile e costoso il processo di assemblaggio dei prodotti finiti, per di più a fronte di domanda in continua crescita, molte imprese stanno investendo per accrescere la propria capacità produttiva interna di componenti.

Anche il settore del tessile/abbigliamento si sta riorganizzando per far fronte all'aumento dei costi extra legati ai tempi di attesa delle merci ed alla crescita dei costi del trasporto marittimo⁴. Secondo gli operatori del settore, infatti, il beneficio di produrre in Asia è ormai quasi del tutto annullato dai tempi troppo lunghi ed insostenibili richiesti per le consegne. La carenza di container ha fatto crescere il "lead time" dai 4-5 mesi pre-crisi fino ai 7-8 mesi attuali.

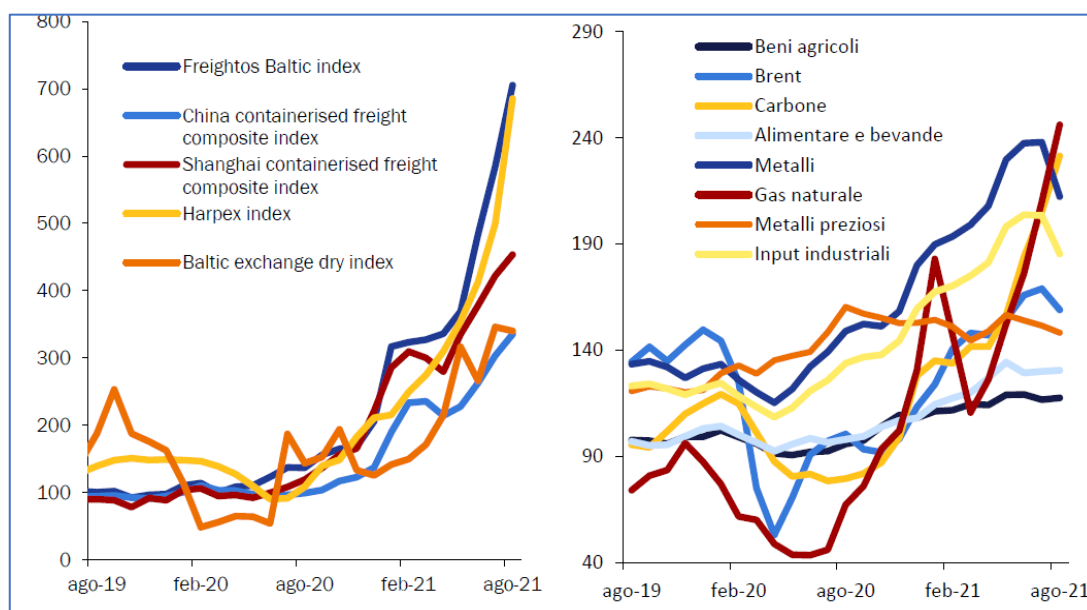


Figura 6. Principali indicatori dell'andamento dei costi del trasporto marittimo e indici dei prezzi delle principali commodity (Fonte NADEF 2021)

La filosofia che sta emergendo è quella secondo cui la produzione dovrebbe essere concentrata laddove è necessaria, più vicina al mercato finale di consumo. Riportare la produzione in Europa permette, inoltre, di generare un'enorme riduzione delle emissioni di CO2. È il caso per esempio della filiera della bicicletta, settore in forte espansione nel quale attualmente il valore della produzione di componenti in Europa si attesta attorno ai 3 miliardi di euro; nei prossimi 5 anni si

³ Emblematico, a tal proposito, è il caso dei microchip la cui scarsità sta di fatto bloccando intere linee di assemblaggio di molte case automobilistiche con gravi ripercussioni in termini di produzione e vendite. Il rincaro dei noli, che per alcuni settori si sta rivelando insostenibile, rischia di compromettere anche la ripresa.

⁴ Il gruppo Benetton ha, ad esempio, recentemente ufficializzato la propria intenzione di riavvicinare la produzione a causa degli extra costi imposti dalla logistica delle merci. L'azienda riposiziona parte delle proprie attività, finora localizzate in Asia, nell'area del Mediterraneo (Serbia, Croazia, Turchia, Tunisia ed Egitto). La decisione è dettata dalla necessità di disporre di un maggior controllo sull'intero processo produttivo nonché sui costi di trasporto.

prevede che tale valore raddoppi per raggiungere quota 6 miliardi (Fonte: Il Sole 24ORE). Un recente studio condotto dal Politecnico di Milano ha, infatti, evidenziato come ogni bicicletta importata dalla Cina costa da 61 kg a 123 kg di emissioni extra rispetto alla produzione in Europa.

Il trend verso navi compatte. È possibile cogliere questo cambio di prospettiva anche dalle mutate strategie di alcuni operatori marittimi. Se fino a ieri il fenomeno del cosiddetto **gigantismo navale** ha rappresentato il trend dominante, oggi si coglie un parziale segnale di cambio di tendenza. Secondo la rivista specializzata di settore “Alphaliner”, alcuni dei maggiori carrier del segmento container, infatti, hanno deciso di ridurre gli ordinativi delle mega portacontainer e di ordinare esclusivamente navi porta container di medie piccole dimensioni per focalizzarsi maggiormente sui traffici regionali utilizzando navi a impatto zero in termini di emissioni di carbonio. A riprova di ciò va segnalato come, in questo comparto, stia prendendo piede una classe standard caratterizzata da **navi compatte** da 7.000 TEU. La nascita di questa nuova classe è dettata sia dalla necessità di superare una serie di limiti accentuati dal gigantismo navale, in primis il limite di molte strutture e sovrastrutture portuali, sia dalla necessità di utilizzare porti regionali per ovviare al sempre crescente congestionamento dei principali porti gateway, nonché dall’obbligo di ridurre e contenere al massimo le emissioni nocive. Fra il 2023 e il 2024 è prevista la consegna di 58 nuovi esemplari di questa nuova classe di naviglio di cui 21 alimentate a LNG e 37 a combustibile convenzionale.

	2023												2024											
	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
Asiatic Lloyd				1		1						1				1								
CMA CGM									1			1			1					1			1	
Eastern Pacific								1				1	1						2				1	1
X-Press			2					1		1	1	1	1			1								
Seaspan (Zim)			1								1	1	1	1		1	1	1	1	1	2	1		1
Seaspan (ONE)															1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
TS Lines											1			1		1	1	1			1		1	

Figura 7. Ordinativi nuova classe di navi container da 7000 TEU. (Fonte Alphaliner 2021)

2.3 SCENARIO MACRO ECONOMICO INTERNAZIONALE

Lo shock post Covid-19. Sebbene la situazione economica sia nettamente migliorata negli ultimi mesi – con la previsione annuale di crescita del PIL contenuta nella “Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza” che è salita al 6% rispetto al 4,5% ipotizzato dal DEF di aprile 2021 – tuttavia la **pandemia da COVID-19** ha provocato una **serie di shock multipli al sistema economico e produttivo**:

- blocchi alla produzione, contrazioni della liquidità per le imprese, restrizioni ai trasporti dal lato dell’offerta;
- contrazione dei redditi delle persone dal lato della domanda;
- debito pubblico di molti paesi;
- squilibrio dei mercati finanziari;
- nuova dinamica inflazionistica.

La pandemia produrrà sia effetti congiunturali sul breve medio periodo che strutturali di permanente modificazione degli assetti geopolitici ed economici. L’incertezza che oggi regna sulle aspettative di ripresa delle economie e dei commerci influenza in maniera preponderante le dinamiche del trasporto merci e passeggeri delle diverse aree geografiche. Se da un lato, infatti, l’andamento macro e micro economico di un territorio genera specifiche necessità di approvvigionamento di materie prime o di prodotti semilavorati da parte delle aziende e in misura minore da parte dei

servizi, similmente un aumento o una diminuzione del trasporto merci ha impatti diretti sulla creazione o meno di ricchezza e valore aggiunto.

Lo stesso discorso vale anche per il segmento **passaggeri** dove un incremento dei flussi turistici nazionali ed esteri può generare nuova domanda di mobilità e viceversa. Nonostante la ripresa economica globale si sia consolidata a partire da inizio 2021, grazie all'aumento delle vaccinazioni ed alla rimozione di gran parte delle restrizioni sociali, il ciclo economico continua ad essere influenzato dall'evoluzione della pandemia e dalla diffusione di nuove e più contagiose varianti del virus.

Il rialzo dei prezzi. Se, da un lato, la ritrovata vivacità della domanda globale ha sostenuto l'aumento degli scambi commerciali internazionali nella prima metà dell'anno con un incremento del 2,4%, dall'altro, ha innescato una corsa al rialzo dei prezzi delle materie prime e dei prodotti intermedi, ulteriormente amplificata dalle limitazioni all'offerta che la crisi ha prodotto sulle catene internazionali di approvvigionamento. Inoltre l'aumento del prezzo del petrolio, che ha superato i 75 dollari al barile, ha comportato un incremento dei prezzi a livello mondiale; il tasso di inflazione al consumo nel terzo trimestre 2021 è arrivato al 4,2% su base annua, spinto in particolare dal rialzo dei prezzi dell'energia. Le prospettive per la ripresa economica mondiale restano comunque solide: è attesa, infatti un'espansione dell'economia globale del 5,7% nel 2021 e del 4,5% nel 2022. L'indice composito dei responsabili degli acquisti (PMI), dopo aver raggiunto il livello più alto dall'inizio della pandemia nel maggio del 2021, sta rilevando una normalizzazione dei livelli di attività.

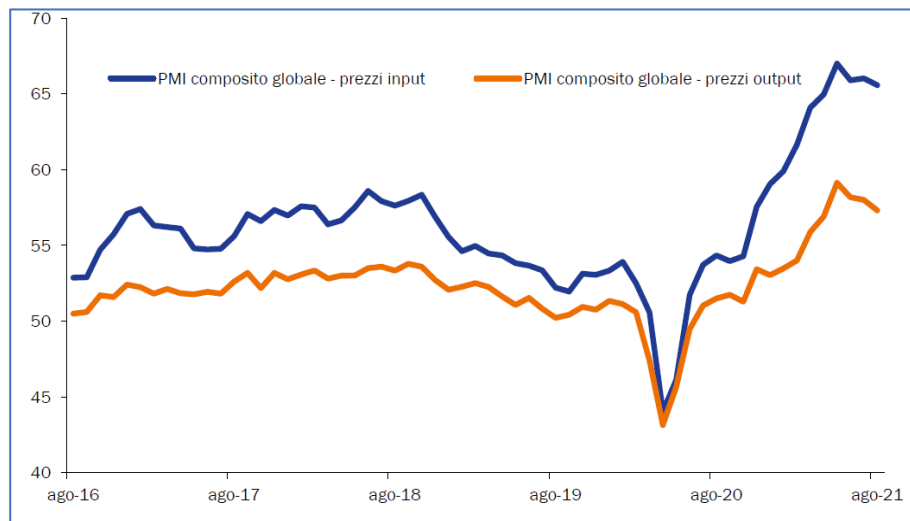


Figura 8. Indice PMI - composito globale - componente prezzi (Fonte NADEF 2021)

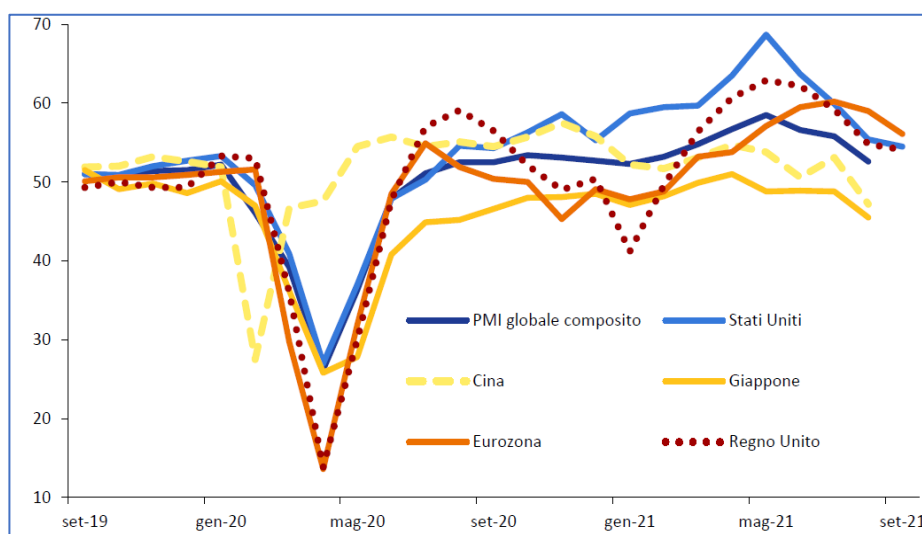


Figura 9. Indice PMI globale composito e per paese (Fonte NADEF 2021)

2.4 SCENARIO DELL'ECONOMIA NAZIONALE

Andamento del 2021. Nella prima metà del 2021 l'economia italiana ha registrato una fase di ripresa, iniziata nel primo trimestre e rafforzatasi in misura significativa nel secondo grazie al progressivo allentamento delle restrizioni alla mobilità legato alla pandemia Covid-19 ed al recupero della domanda interna. Nel corso del secondo trimestre del 2021, infatti, il PIL nazionale ha fatto registrare una crescita marcata arrivando a collocarsi a 3,8 punti al di sotto dei livelli pre-crisi. Se l'andamento dei consumi è risultato altalenante, più dinamico nel secondo trimestre rispetto al primo, quello degli investimenti è stato invece positivo in entrambi i trimestri dell'anno. La maggiore dinamica della domanda internazionale, connessa al perdurare di condizioni di finanziamento favorevoli nonché l'impulso indotto dalle agevolazioni fiscali per il settore delle costruzioni hanno contribuito al miglioramento delle condizioni di investimento delle imprese.

Per quanto riguarda gli scambi con l'estero, se nel primo trimestre 2021 la dinamica delle esportazioni è risultata più contenuta rispetto a quella delle importazioni, nel secondo trimestre l'export ha segnato una crescita superiore all'import beneficiando della ripresa del commercio mondiale e della ripresa della produzione di beni, facendo segnare a giugno un +0,4% e consolidandosi sopra i livelli pre-crisi. Il recupero è stato eterogeneo tra settori e mercati.

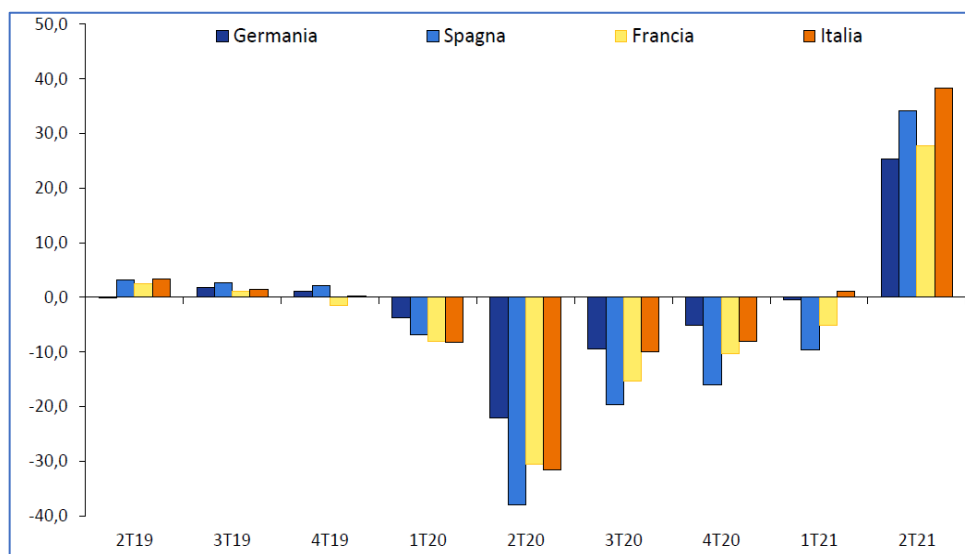


Figura 10. Esportazione di beni e servizi in volume (Fonte NADEF 2021)

Nonostante sull'ultimo trimestre 2021 rimanga un po' di incertezza legata in particolare all'aumento dei prezzi di alcune materie prime nonché all'andamento della pandemia, comunque l'anno in corso dovrebbe chiudersi con un recupero del PIL stimato attorno al 6%, trainato dalla crescita dei consumi privati e dalla ripresa del settore dei servizi la cui crescita nel terzo trimestre 2021 è stata superiore a quella dei beni.

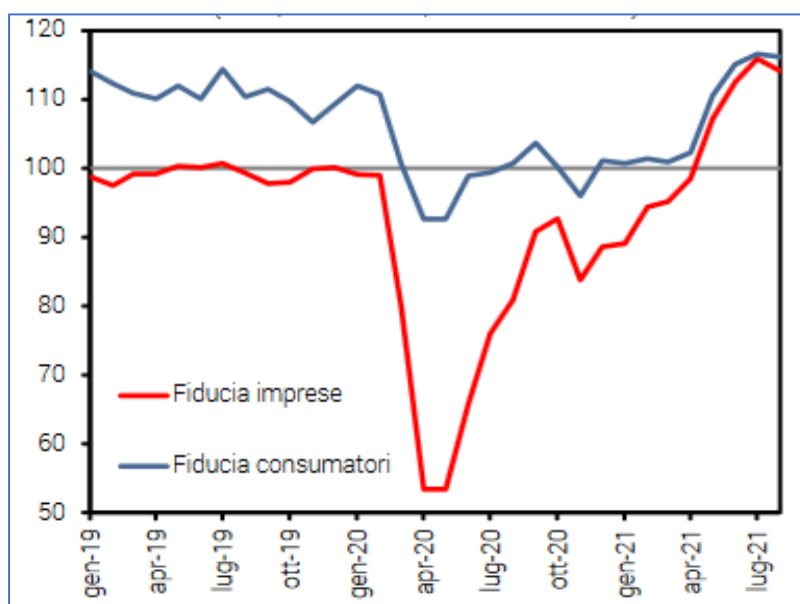


Figura 11. Indice fiducia famiglie e imprese (Fonte Centro Studi Confindustria 2021)

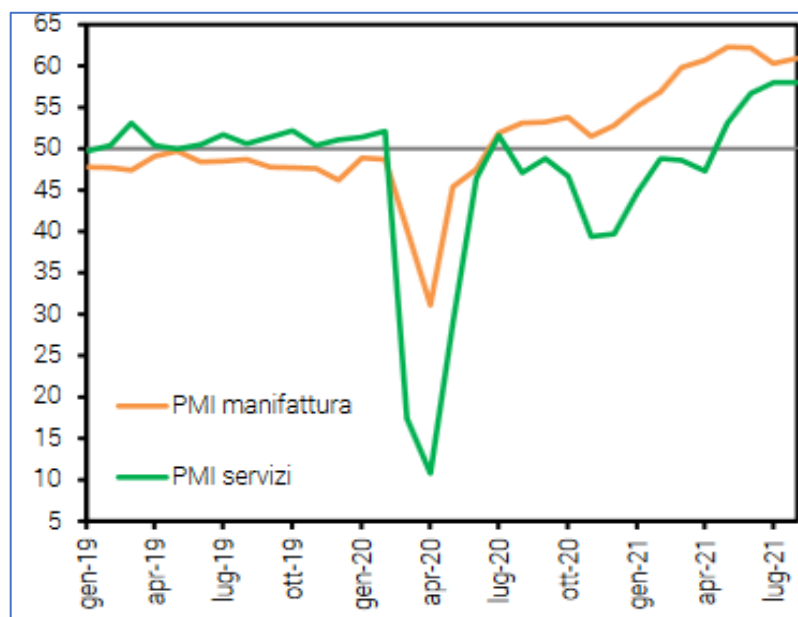


Figura 12. Indice PMI servizi e manifattura (Fonte Centro Studi Confindustria 2021)

2.5 SCENARIO DELL'ECONOMIA REGIONALE

Parziali segni di ripresa. Anche l'economia del Nord Est ha risentito del rallentamento del commercio mondiale e delle tensioni prima dal lato dell'offerta e poi dal lato della domanda nelle catene globali del valore. La Fondazione Nord Est stima che il calo subito nel 2020 sia pari a -9,3%, con un recupero solo parziale nel 2021 (5,6%). Nel periodo gennaio-settembre 2020 le esportazioni del Trentino si sono ridotte del 16,4%, quelle del Veneto dell'11%, della provincia di Bolzano del 7,6% e del Friuli-Venezia Giulia del 6,1%. Si tratta di un impatto importante sul futuro delle catene globali del valore in cui è coinvolto, con intensità diverse, il 64,7% delle imprese del Nord Est.

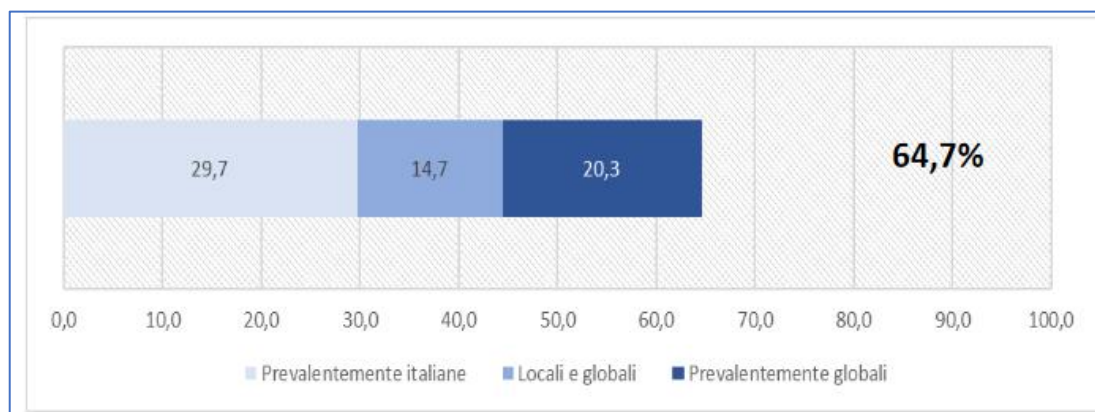


Figura 13. Partecipazione delle imprese del Nord Est alle catene locali e globali del valore. (Fonte Fondazione Nord Est)

Nel secondo trimestre 2021, grazie al miglioramento della situazione sanitaria e al conseguente allentamento delle restrizioni alla mobilità, la manifattura del Veneto ha ridotto il gap rispetto al 2019. Nel periodo aprile – giugno 2021, infatti, la produzione industriale veneta ha registrato un rimbalzo del 34,1%.

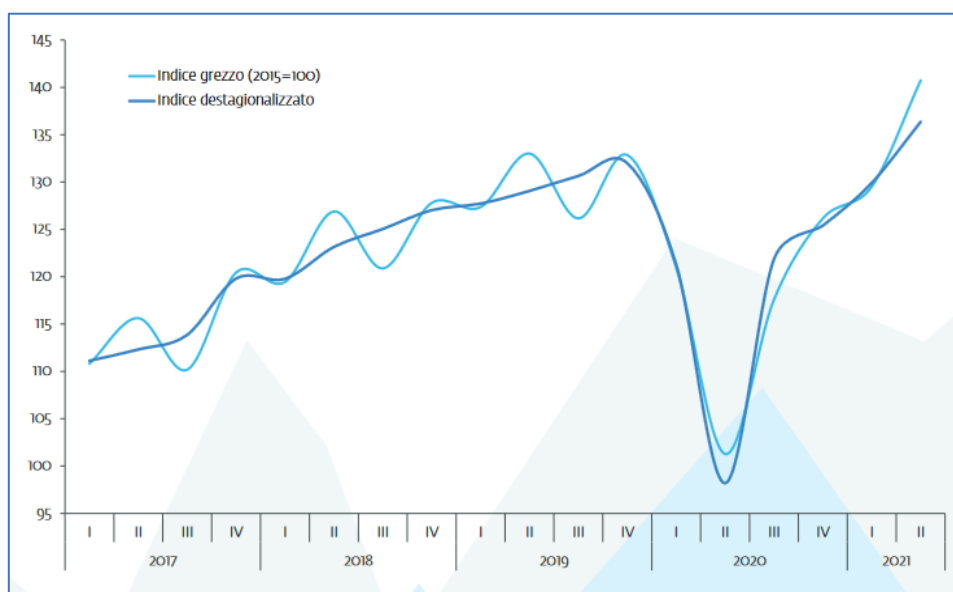


Figura 14. Indice regionale della produzione industriale- dati grezzi e destagionalizzati (Fonte Unioncamere Veneto)

Analisi per settore. A livello settoriale i comparti che hanno recuperato in maniera più consistente i livelli pre-crisi sono l'alimentare e bevande (+27%), favorito dalle riaperture di bar e ristoranti; le macchine elettriche ed elettroniche (+20,1%); le altre imprese manifatturiere (+17,3%), che includono la farmaceutica e la chimica; il legno e mobile (+12,8%), settore che risente dell'effetto degli incentivi per le ristrutturazioni. In aumento, ma con un incremento inferiore alla media regionale, anche i settori metalli / prodotti in metallo (+4,8%) e mezzi di trasporto (+0,6%) settore che risente dell'abbandono delle motorizzazioni convenzionali a favore dei veicoli a impatto zero e della ricaduta sull'intera filiera. I settori che invece tardano a registrare una ripartenza significativa risultano la carta e stampa (-1,7%); il tessile e abbigliamento (-7,2%), penalizzato anche dai problemi nelle catene di fornitura e dalla conseguente interruzione di alcune linee produttive; il marmo, vetro e ceramica (-12,1%); la gomma e plastica (-19,4%) che risente della consistente riduzione dell'interscambio commerciale con l'estero.

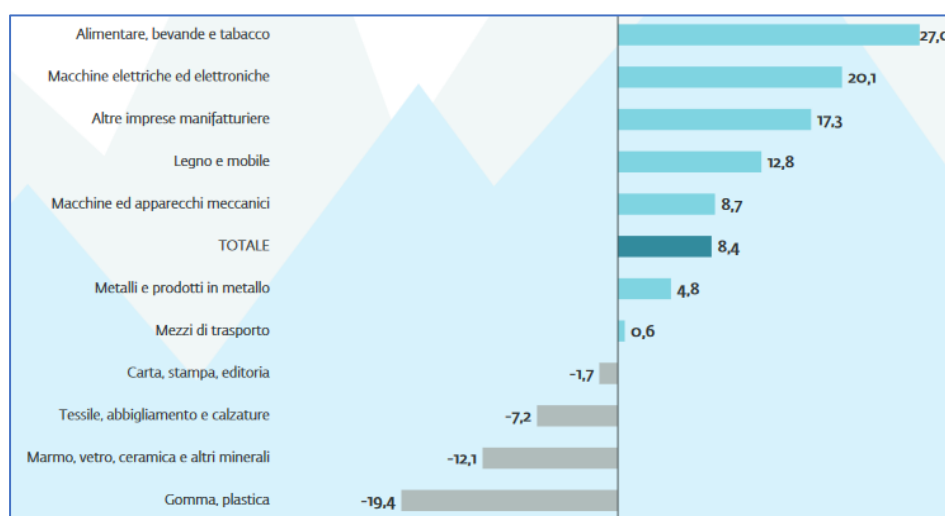


Figura 15. Variazione congiunturale indice produzione su media 2019 per settori II trimestre 2021 (Fonte Unioncamere Veneto)

Parametro significativo è anche il tasso di utilizzo degli impianti che aumenta rispetto al trimestre precedente, segnale che evidenzia una buona vitalità del comparto produttivo regionale. Le prospettive degli imprenditori veneti per i prossimi tre mesi sono di fiducia e ottimismo.

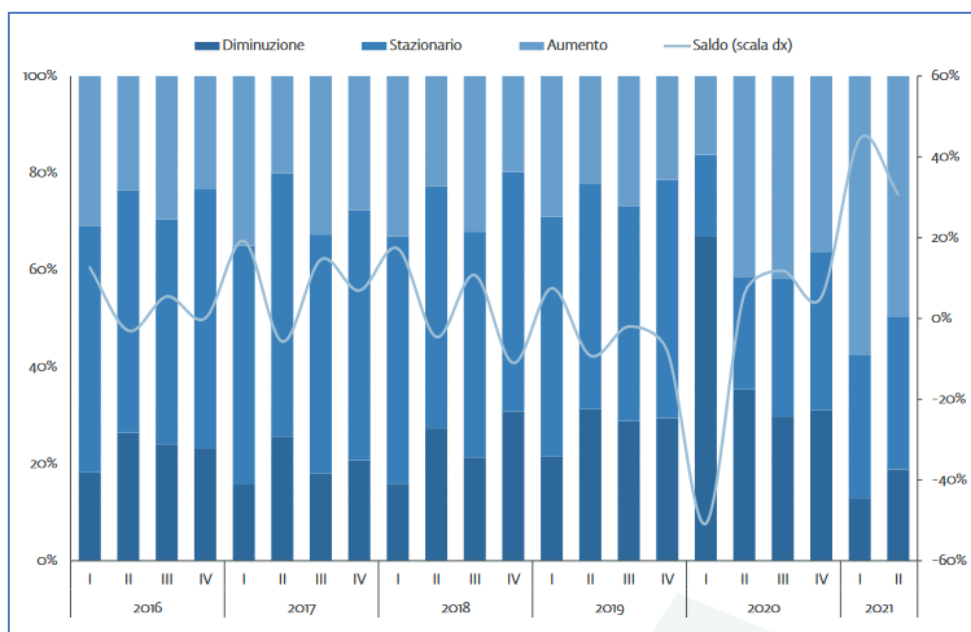


Figura 16. Previsioni a 3 mesi della produzione industriale. (Fonte Unioncamere Veneto)

Elementi rilevanti per la redazione del POT.

I principali driver di mercato per le strategie di AdSPMAS sono:

- la riorganizzazione e l'accorciamento delle supply chain apriranno nuovi mercati compatibili con lo sviluppo dei traffici dei porti di Venezia e Chioggia e con la valorizzazione della funzione logistica.
- Lo stress della catena logistica ha un'incidenza ormai troppo elevata nella tratta marittima sul prezzo finale del prodotto e sui tempi di consegna delle merci.
- La dinamica degli ordinativi di navi portacontainer non è più solo orientata ai mega carrier, ma anche a navi di medie dimensioni che richiedono comunque fondali superiori a -12m.
- E' in corso la tendenza alla regionalizzazione dei mercati di approvvigionamento.
- La ripresa economica è più sostenuta rispetto a quando previsto.

L'AdSPMAS dovrà essere in grado di porre in atto azioni e iniziative per cogliere i cambiamenti in corso relativi sia ad una nuova logistica sempre più regionalizzata e a valore aggiunto sia ad un'accessibilità in grado di accogliere le navi di medie dimensioni.

Lo sviluppo della la funzione logistica consentirà al proprio tessuto produttivo di cogliere, unitamente all'istituzione della Zona Logistica Semplificata, i benefici del posizionamento portuale.

Il superamento dei limiti di accessibilità nautica saranno possibili solo sul lungo periodo.

2.6 SCENARIO INFRASTRUTTURALE FERROVIARIO

Cura del ferro. Nell'ultimo decennio il trasporto ferroviario merci, nonostante la crisi Covid-19, ha vissuto complessivamente una crescita prossima al 10 % a fronte di una caduta di circa 6 punti percentuali del prodotto interno lordo, grazie alla cosiddetta "cura del ferro" e alla crescita dei nuovi operatori sul mercato.

Andamento traffico ferroviario. La crisi pandemica è stata contenuta anche grazie ad alcune misure inserite nel “Decreto rilancio” del 2020 che hanno ridotto il pedaggio ferroviario e pertanto i prezzi medi del trasporto. Di conseguenza, nel 2020, dopo una forte battuta d’arresto nel primo semestre, il traffico ferroviario è tornato a crescere in maniera importante e ci si aspetta un’ulteriore crescita legata anche a ristori previsti per le compagnie ferroviarie dallo stesso “decreto rilancio”, , non ancora erogati per via del processo autorizzativo ancora in corso da parte della Commissione Europea.

Scenario. La ripresa del settore merci ferroviario e la tendenza positiva sono confermati, per i prossimi anni, dalla crescita sui principali corridoi transalpini, dovuta ai rilevanti investimenti in corso sull’infrastruttura: tra questi l’apertura del tunnel del Brennero, che ha l’obiettivo di portare su ferro circa il 50 % del traffico e rappresenta il principale asse di sviluppo di traffico merci tra Italia e l’Europa centrale. Nel prossimo decennio il completamento delle opere in corso e le nuove opere finanziate dal PNRR porteranno una vera e propria esplosione del traffico ferroviario (in tabella le principali infrastrutture previste).

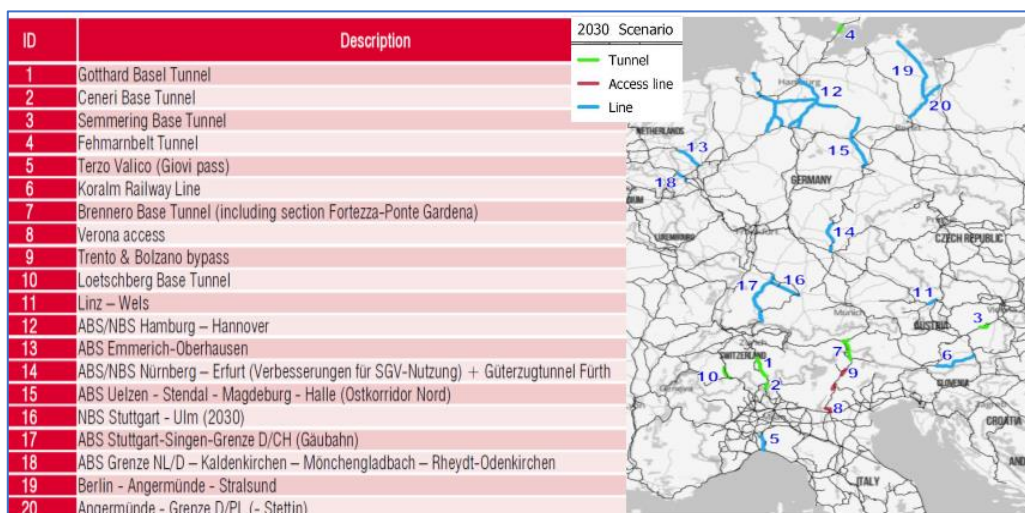


Figura 17 Interventi ferroviari al 2030 sulla rete ferroviaria europea (Fonte BCP Rail Freight Study, 2021)

Lo studio condotto per il tunnel del Brennero ha, infatti, stimato che, con tale scenario infrastrutturale completato, la domanda complessiva del trasporto merci possa crescere del 29,8% nel 2030 e, con ulteriori infrastrutturazioni, del 50,9% nel 2040. Al 2040 lo stesso studio prevede una crescita della modalità ferroviaria del 82,8% con una crescita attesa più alta dei prodotti manifatturieri alimentari e metallici e una crescita più contenuta dei prodotti agricoli, minerali e prodotti non metalli e in particolare dei carburanti.

Tale incremento di traffico richiede il tempestivo potenziamento anche dell'infrastruttura ferroviaria nei nodi (interporti e porti) e lo sviluppo di nuovi terminal intermodali in particolare nel nord Italia.

Elementi rilevanti per la redazione del POT.

- La modalità ferroviaria è in crescita negli ultimi anni nel porto di Venezia
- Si prevede un incremento esponenziale del traffico ferroviario internazionale e nazionale conseguentemente all'ampio programma di investimenti finanziato dalle risorse messe a disposizione dalla Commissione Europea.

L'implementazione del sistema di ultimo miglio stradale e ferroviario è la condizione essenziale per rispondere in maniera efficiente sia alla straordinaria crescita della domanda ferroviaria sia alla necessità di separare il traffico urbano da quello portuale mantenendo il ruolo del sistema portuale veneto come Core Port nella rete TEN-T. Questa implementazione dell'accessibilità dovrà prevedere anche l'upgrading dei terminali ferroviari portuali introducendo la funzione intermodale a servizio dei traffici marittimi e terra su terra.

2.7 POSIZIONAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

Posizionamento. Il sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale si posiziona in Italia al nono posto per tonnellate totali movimentate (primi nove mesi del 2021). Se da un lato le performance migliori si registrano nel settore delle rinfuse solide e delle merci in colli, comparti utili all’approvvigionamento dell’industria manifatturiera dell’hinterland, dall’altro il settore passeggeri ha risentito pesantemente delle limitazioni normative imposte a livello locale.

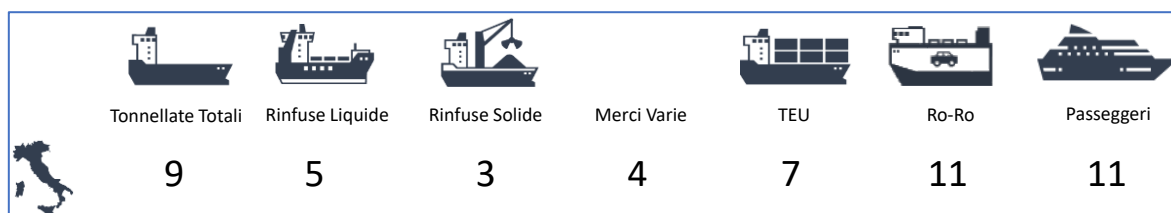


Figura 18 Posizionamento del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale in Italia (Fonte AdSPMAS)

La figura che segue evidenzia, in ordinata per ogni AdSP, il numero di tonnellate totali movimentate nei primi 9 mesi del 2021 e, in ascissa, il tasso di crescita registrato rispetto allo stesso periodo dell’anno precedente.

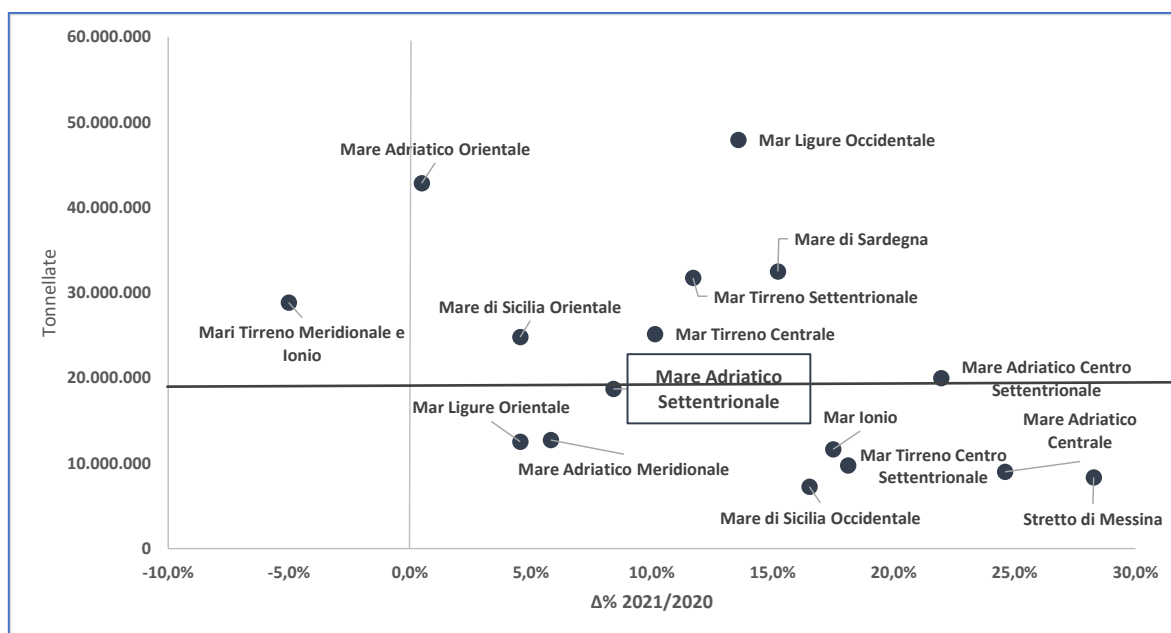


Figura 19 Posizionamento relativo di AdSPMAS in Italia rispetto alle tonnellate totali e al tasso di crescita sull’anno precedente. (Fonte AdSPMAS)

2.8 TRAFFICI DEL SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE

Traffici complessivi AdSPMAS. Nel 2020 il traffico merci del porto di Venezia ha subito, principalmente a causa del Covid-19, un brusco calo attestandosi intorno ai 22,4 milioni di tonnellate. Nel quinquennio precedente le movimentazioni si erano stabilizzate intorno ai 25 milioni di tonnellate (vedi figura 20), equivalenti a circa - 15% rispetto ai massimi volumi registrati nel 2008. Nel 2020 il traffico passeggeri ha visto pressoché azzerati i propri volumi, scesi a poco più di 50 mila passeggeri,

per effetto della pandemia e dei provvedimenti di legge che hanno imposto il divieto di transito alle navi crociera superiori a 25.000 TSL per il Canale della Giudecca.

Nel 2020 anche il traffico relativo al Porto di Chioggia ha subito un calo, attestandosi poco sopra le 900 mila tonnellate, contro un volume medio dell'ultimo quinquennio pari a circa 1,2 milioni di tonnellate.

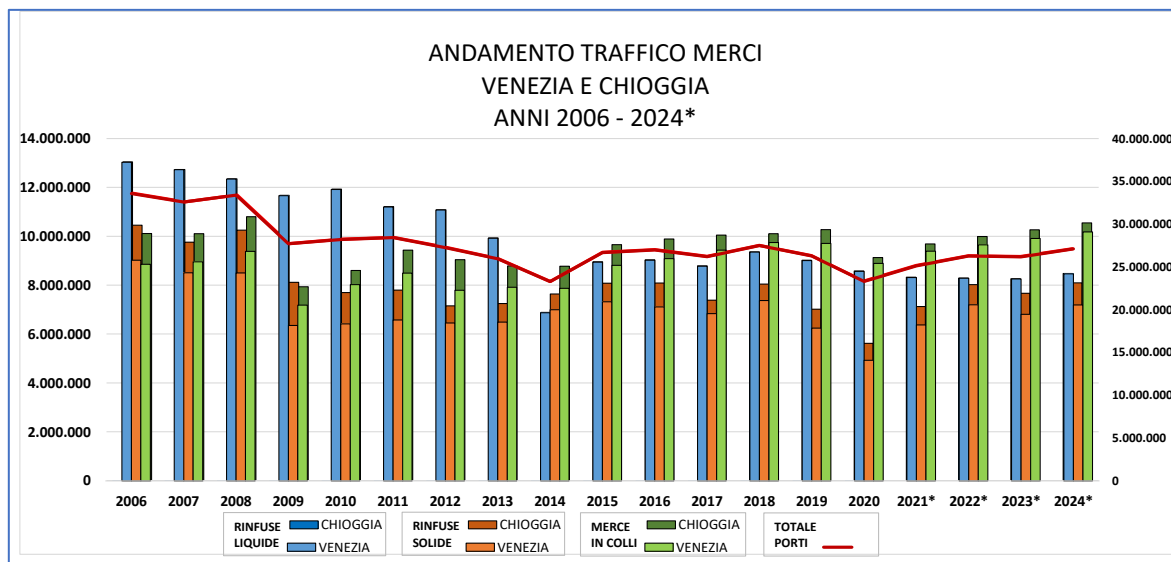


Figura 20. Andamento traffico merci AdSPMAS, proiezioni su dati sui prossimi 3 anni. (Fonte dati AdSPMAS e A.S.PO Chioggia.* dati previsionali)

Il 2021 ha mostrato nei primi 9 mesi segnali incoraggianti e dovrebbe concludersi con circa 24 milioni di tonnellate movimentate dagli scali dell'AdSPMAS con un incremento pari a circa il 7% rispetto all'anno precedente e un recupero stimato del 55% delle tonnellate perse a causa della crisi.

Nel breve periodo, alla fine del 2024, le stime sui volumi totali del sistema portuale indicano il superamento dei 27 milioni di tonnellate intermedie con un tasso di crescita, rispetto al 2021, del 7,7%. Questo risultato sarà possibile, in particolare, grazie al contributo delle rifuse solide e in seconda battuta delle merci varie in colli.

Rinfuse liquide. Dal 2006 al 2014, si è rilevata una progressiva riduzione del traffico merci del Porto di Venezia, da attribuire principalmente alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio determinati dalla trasformazione della raffineria Eni in una bio-raffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito. Dal 2015 le movimentazioni di rinfuse liquide si sono attestate attorno ai nove milioni di tonnellate annue, con una perdita di circa mezzo milione di tonnellate nel 2020 a causa delle restrizioni determinate dall'emergenza sanitaria. Il 2021 dovrebbe concludersi con un ulteriore leggero calo, mentre gli scambi nel breve periodo dovrebbero vedere gradualmente un'inversione di tendenza, nonostante le dinamiche industriali locali che interesseranno le filiere petrolifera e chimica, grazie alla ripresa dei consumi. Sulla scia di tale ripresa, a fine 2024 si dovrebbe registrare un aumento dei volumi, su base 2021, di poco inferiore al 2%.

Rinfuse solide. Nel 2021 le rinfuse solide stanno segnando un ottimo risultato tanto che ci si aspetta che superino i volumi del 2019. Tale settore è quello che dovrebbe contribuire maggiormente alla crescita dei volumi del sistema portuale nei prossimi anni grazie alle buone performance attese nei comparti agroalimentare, siderurgico e delle costruzioni (cemento), grazie agli interventi previsti dal PNRR, ai bonus sulle ristrutturazioni e alla graduale ripresa del settore turistico. Al contrario il carbone, dopo un rimbalzo previsto nella prima metà del 2022, dovuto agli alti livelli dei prezzi delle materie prime energetiche, diminuirà progressivamente nel corso del biennio successivo, vedendo ridursi di più del 60% i propri volumi.

Complessivamente a fine 2024 il settore delle rinfuse solide dovrebbe registrare un risultato positivo con un incremento, su base 2021, di poco inferiore al 14%.

Merci in colli. Più stabile, anche se in calo nel 2020, l'andamento delle **merci in colli**⁵, composte da traffico **ro-ro, merci varie, prodotti siderurgici e container**, che dopo un quinquennio di crescita son crollate ai volumi del 2016. Il segmento **container è quello che ha contribuito maggiormente al ritorno ai volumi di cinque anni fa**, con una perdita di circa 100mila TEU, rispetto al valore massimo raggiunto nel 2018. Il 2021 dovrebbe chiudersi con un risultato positivo (di poco inferiore al 4%) che però non riuscirà a compensare le perdite realizzate nel 2020. Nel breve periodo, il comparto risentirà positivamente delle dinamiche del settore siderurgico; un contributo positivo, anche se limitato, sarà fornito anche dalla movimentazioni di merci in container ancora condizionate dai limiti di accessibilità nautica. Migliore è atteso essere il risultato dei ro-ro che contribuiranno in modo sostanziale alla crescita del comparto general cargo tanto che a fine 2024, si dovrebbe registrare un incremento totale delle merci in colli superiore all'9% rispetto al 2021.

Le filiere del porto di Venezia.

Nei paragrafi che seguono vengono descritte le macro tendenze globali, nel breve periodo, e gli andamenti di ogni filiera, sui traffici totali degli scali.

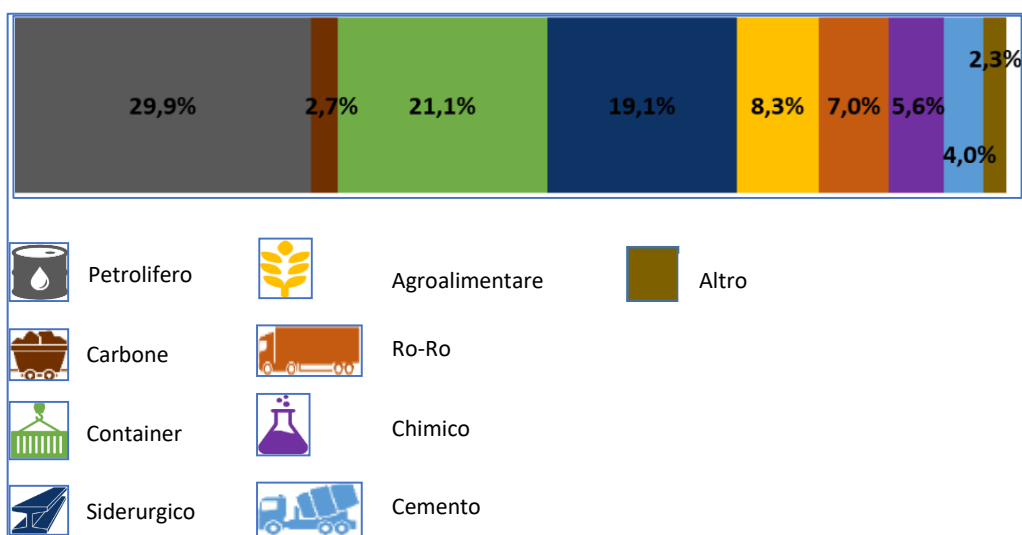


Figura 21. Composizione dei traffici del sistema portuale. (Fonte:AdSPMAS)

Petroliero. Il comparto petrolifero, che rappresenta per il porto di Venezia circa un terzo delle movimentazioni (29,9%), ha evidenziato, a livello nazionale, una decisa contrazione dei consumi che complessivamente, come segnalato dall'Unione Energie per la Mobilità (UNEM), raggiungono, nel 2020, le 50,3 milioni di tonnellate, in calo di 9,9 milioni di tonnellate (-16,4%) rispetto al 2019, di cui oltre la metà concentrati nel trasporto stradale che più di altri ha risentito delle misure di lockdown. UNEM stima, per i consumi petroliferi totali nel 2021, un ritorno alla crescita a partire dalla seconda parte dell'anno, consentendo un recupero di circa la metà delle perdite accumulate nel 2020 (5 milioni di tonnellate).

Per quanto riguarda il contesto veneziano i risultati dei primi 9 mesi dell'anno in corso sono in linea con quelli dell'anno precedente, anche a causa del prolungato fermo impianti della bio-raffineria Eni che si somma alle restrizioni della mobilità, che ha fatto registrare un ulteriore calo dei volumi, e alla drastica riduzione del bunkeraggio connesso al settore croceristico.

⁵ Così come definite nei modelli statistici ESPO.

Nel breve periodo la principale dinamica che interesserà in negativo il comparto sarà la chiusura, a metà 2022, dell'impianto di *cracking* di Versalis che, per produrre prodotti chimici, utilizzava più di un milione di tonnellate/anno di virgin nafta.

Carbone. Il settore energetico, oltre che dal comparto petrolifero, è interessato anche dalle movimentazioni del carbone (2,7% del totale dei traffici), materia prima utilizzata per la generazione dell'energia termoelettrica e per l'alimentazione di importanti industrie, come ad esempio i cementifici e le acciaierie. Nel 2020, l'International Energy Agency (IEA) evidenzia che in Unione Europea si è registrato un calo dei consumi pari al 20,5%. Una decisa contrazione della domanda che ha portato effetti negativi anche su produzione e commercio internazionale, in diminuzione in quasi tutte le aree geografiche. Questo risultato segue l'aumento dell'1,5% delle importazioni registrato nel 2019, determinato solo da una crescita delle scorte. Il Gestore Mercati Energetici (GME), nel proprio report periodico di aprile 2021, afferma che in Unione Europea il trend di diminuzione di questa materia prima è divenuto strutturale ed irreversibile a causa di traguardi sempre più ambiziosi in termini di contenimento delle emissioni che obbligano importanti politiche di *phase out* volte a favorire la de-carbonizzazione del settore elettrico.

Anche il porto di Venezia sta seguendo questo andamento e, negli ultimi anni, ha registrato la diminuzione dei valori assoluti degli sbarchi passati dai quasi 3 milioni di tonnellate movimentate nel 2015 a mezzo milione nel 2020. Anche le quote destinate ai diversi settori utilizzatori sono considerevolmente mutate: mentre nel 2015 la quota di carbone destinata al comparto termoelettrico era circa l'85% del totale e la rimanente parte era riservata al fabbisogno di altre tipologie di industrie; ora il rapporto si è rovesciato, con una quota residuale riservata alla produzione di energia elettrica (circa il 9%) e più del 90% assorbito dagli altri comparti utilizzatori.

Nei primi 9 mesi del 2021, a causa dei prezzi delle materie prime alternative, gli sbarchi di carbone utilizzato per la produzione di energia elettrica hanno registrato un piccolo rimbalzo che ha portato al raddoppio dei volumi movimentati, comunque molto bassi (meno di 100mila tonnellate). Le previsioni nel breve periodo indicano una quota stazionaria (circa 500mila ton.) di movimentazioni riservata all'alimentazione dell'industria siderurgica e dei cementifici, mentre si potrebbe assistere a piccoli rimbalzi per quote destinate all'industria termoelettrica. Nel 2022, inoltre, è prevista la cessazione dell'utilizzo del carbone per l'alimentazione della centrale Enel Palladio con la trasformazione della stessa a gas metano.

Nel medio periodo si assisterà, con ogni probabilità, al sempre minor ricorso a questa materia prima in quanto tutti i diversi comparti produttivi dovranno rendere più sostenibili i propri cicli produttivi, attraverso l'utilizzo di combustibili più green per l'alimentazione dei propri impianti.

Container. Il secondo settore per peso specifico in tonnellate degli scambi effettuati è quello delle merci in container che vale, per il porto di Venezia, il 21,1% dei volumi totali movimentati. Nel 2020 si è registrato un significativo calo del PIL e parallelamente dei risultati del commercio estero italiano. Entrambi gli indicatori hanno subito una marcata riduzione, a causa delle misure restrittive introdotte per il contenimento della pandemia. Nell'anno in corso, in Italia si è registrata una ripresa migliore delle aspettative che ha messo sotto pressione le diverse catene logistiche che interessano il comparto dei container.

Per quanto riguarda il contesto veneziano, va sottolineato come le variazioni nei volumi di merci containerizzate siano state più significative nella fase di flessione e lo saranno meno nella ripresa dei traffici, a causa dei vincoli infrastrutturali dello scalo che hanno inciso sulla continuità del servizio diretto con il Far East.

E' da notare un maggior equilibrio tra container pieni movimentati in import e in export; la differenza, da sempre a favore dell'export, si è ridotta generando una minor necessità di import di container vuoti. Questa dinamica influenza in modo significativo i risultati ottenuti anche se, da un punto di vista di sostenibilità del settore, è meno preoccupante. Nei primi nove mesi del 2021 si è registrato un calo delle movimentazioni di container pari a -4,1%, ma i pieni rimangono in linea con

il livello dello stesso periodo dello scorso anno (-0,9% TEU), mentre i vuoti calano significativamente (-11,3% TEU).

Siderurgico. Nel porto di Venezia il terzo settore per importanza è quello **siderurgico**, che rappresenta il 19,1% dei volumi in tonnellate movimentati.

A livello locale i risultati del comparto sono ottimi, infatti, considerando i primi 9 mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, si nota come sia i volumi delle merci in colli (+6,8%) che quelli delle rinfuse (+50,9%) sono superiori anche a quelli del 2019. Inoltre, è interessante notare l'evoluzione della composizione merceologica delle rinfuse siderurgiche che mostra un poderoso aumento degli sbarchi di **rottame ferroso**, elemento utile alla produzione di acciaio in modalità più sostenibile da un punto di vista ambientale. Infatti, una delle principali tematiche che coinvolgono lo sviluppo del settore siderurgico è la sostenibilità ambientale che dovrà essere perseguita da tutti i player della filiera⁶.

Agroalimentare. Il comparto agroalimentare, che rappresenta per il porto di Venezia in termini di tonnellate movimentate l'8,3% dei volumi totali, è caratterizzato dalla presenza di due tipologie di industrie: quella molitoria (molini per la produzione delle farine per l'alimentazione umana) e quella mangimistica per uso zootecnico (allevamenti avicoli, di bovini e suinicoli). A queste si aggiunge l'industria della spremitura dei semi oleosi per la produzione di olii e farine, quest'ultime destinate, attraverso l'industria dei mangimi, al settore zootecnico. Inoltre, vi è l'industria olearia che, nell'attuale contesto nazionale, è da considerarsi essenzialmente una sub-fornitrice di farine della stessa industria mangimistica.

Va tenuto in considerazione che, soprattutto per i cereali, i volumi movimentati dai porti dipendono anche dall'andamento del raccolto nazionale e dei paesi centro europei che approvvigionano le industrie del settore via strada e via ferrovia; in particolare il mercato del Porto di Venezia è maggiormente collegato all'andamento dei raccolti nell'Europa orientale. Inoltre, la bassa elasticità della domanda dei prodotti agroalimentari, come rilevato anche durante la crisi del 2008-2009, permette al settore di rispondere meglio alle crisi economiche rispetto ad altri settori produttivi garantendo volumi più stabili.

A livello locale, nei primi 9 mesi del 2021, il porto di Venezia registra un +8% a cui hanno contribuito entrambe le componenti di settore: quella dei prodotti riservati all'industria alimentare (+31,9%) e quella dei prodotti ad uso zootecnico (+2,6%).

Chimico. Il comparto chimico, che comprende sia la chimica liquida che quella solida, vale, in termini di tonnellate, il 5,6% dei traffici totali di merci nel porto di Venezia. Gran parte dei prodotti movimentati da questo settore riguardano la chimica industriale di Versalis e proprio le scelte di questo player potrebbero influenzare in modo significativo l'andamento dei traffici del comparto. L'annunciata dismissione dell'impianto di cracking e la conseguente trasformazione da polo produttivo a logistico se da un lato ridurrà sicuramente le tonnellate di merce petrolifera (virgin nafta) movimentata, riducendo quindi i volumi di sottoprodotti chimici in esportazione, dall'altro porterà ad un aumento degli sbarchi di prodotti chimici finiti (etilene e propilene). Questo cambiamento permetterà comunque a Versalis di garantire l'approvvigionamento via pipeline degli stabilimenti di Ravenna e Ferrara mantenendo le proprie quote di mercato.

⁶ Testimonianza di ciò è il recente accordo di riconversione degli impianti siderurgici sottoscritto fra il Ministero dello Sviluppo Economico e il gruppo Arvedi: quest'ultimo si è impegnato a sviluppare un nuovo processo di produzione dell'acciaio di elevata qualità senza più l'utilizzo di materiali vergini quali la ghisa, ma introducendo nuovi processi finalizzati al trattamento ed alla lavorazione esclusiva del rottame ferroso abbattendo in tal modo il carico di anidride carbonica derivante dal processo di approvvigionamento della materia prima.

Ro-Ro. Secondo le analisi di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), la ridefinizione di alcune supply chain su scala regionale nel periodo post pandemia riporterà in Europa alcune filiere e ciò potrà favorire ulteriormente la crescita del trasporto marittimo a corto raggio per il quale il Mediterraneo, e l'Italia in particolare (244 milioni di tonnellate trasportate dalle navi e una quota di mercato del 37%), ha già una posizione di leadership in ambito europeo.

Il settore del Ro-Ro ha fatto registrare, in Italia, l'aumento maggiore con quasi il 9% rispetto al 2021, con un sensibile effetto rimbalzo. La congestione dei porti del Far East e del Nord America ha evidenziato la vulnerabilità delle rotte navali lunghe nel 2020 mostrando la necessità di mettere in atto processi di reshoring o di near shoring, vale a dire riportare più vicine all'Europa, o nell'Europa stessa, alcune filiere che in caso di shock economici possono garantire maggiore tempestività negli approvvigionamenti stessi.

Nel porto di Venezia il settore delle merci trasportate in **Ro-Ro** vale, in termini di tonnellate, il 7,0% del volume totale di merci movimentate. Lo sviluppo del comparto è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità, manifesta altresì dinamismo. Per cogliere le opportunità offerte da una ripresa del commercio tra queste due macro aree, oltre al potenziamento del terminal Autostrade del Mare di Fusina (che ha raddoppiato la propria capacità), il settore beneficerà del potenziamento della modalità ferroviaria sotto il profilo infrastrutturale. La possibilità di disporre, infatti, di servizi intermodali efficienti per una pluralità di destinazioni è il fattore strategico per lo sviluppo e la crescita del segmento. Al fine di conseguire un'adeguata massa critica per garantire tali servizi ferroviari, è fondamentale sfruttare l'opportunità di abbinare il traffico destinato all'imbarco con quello destinato all'entroterra veneto. In questa prospettiva sistema portuale sta lavorando per la creazione di apposite piattaforme intermodali.

Project cargo. I project cargo di cui Venezia e Chioggia sono leader di mercato, costituiscono un'eccellenza dell'offerta portuale di Venezia e Chioggia, comparto rilevante per l'attività degli scali, per l'alto valore aggiunto delle merci movimentate e per l'impatto occupazionale. Considerando le sempre maggiori restrizioni al trasporto stradale per questa tipologia di carichi, l'opportunità costituita dal settore fluviale, rappresenterà sempre più un asset strategico per il sistema portuale lagunare.

Passeggeri. Per quanto riguarda il settore **crocieristico**, a livello mondiale i passeggeri sono passati da 2 milioni alla fine degli anni '80 ai 30 milioni del 2019, con un tasso annuo medio di crescita del 5% (Fonte CLIA 2020 State of the Cruise Industry Outlook). Annualmente il comparto genera un valore globale diretto, indiretto e indotto, stimato in 150 miliardi di dollari, impiegando direttamente oltre 1,2 milioni di persone (Fonte elaborazione CDP). La crisi pandemica pone però nuove sfide all'industria delle crociere in un contesto di rapida evoluzione, soprattutto in considerazione del fatto che gli investimenti del settore sono di lungo periodo e quindi non permettono di rispondere agevolmente e prontamente ad una marcata fluttuazione di domanda. Attualmente le principali compagnie di crociera hanno investimenti in corso per circa 67,7 miliardi di dollari nella costruzione di nuove navi.

In uno studio condotto da Rina (Registro Italiano Navale) e dall’Ufficio Studi di SACE, è stato modellizzato il settore per descriverne l’andamento e per prevederne l’evoluzione durante e dopo la pandemia: a fronte di un drastico calo dei passeggeri registrato durante le fasi più acute della crisi pandemica, il modello prevede per i prossimi anni una graduale ripresa della domanda.

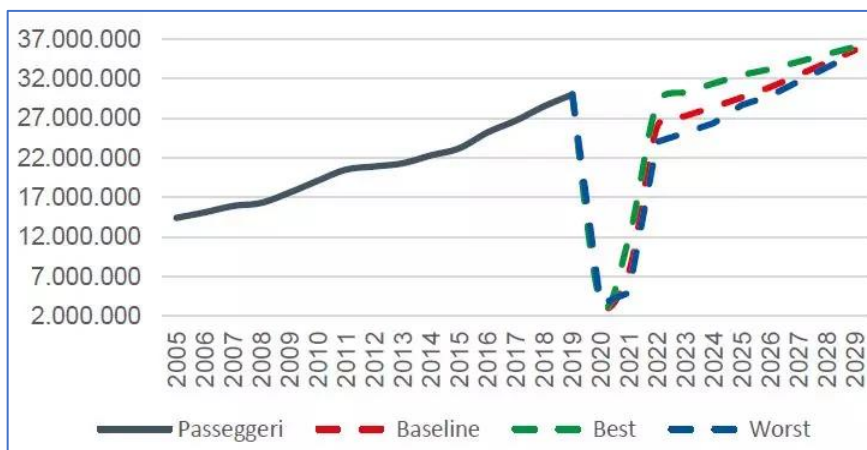


Figura 22. Previsioni andamento traffico crocieristico. (Fonte Rina SACE)

Tutto ciò grazie all’alto tasso di resilienza del comparto che ha dimostrato, negli anni, di essere in grado di superare i momenti di incertezza con un elevato grado di adattamento operativo che permette, contemporaneamente, di contenere le spese e praticare politiche di prezzo aggressive per attirare nuovi clienti. Per i prossimi anni ci si attende, tuttavia, una significativa frenata degli investimenti che erano quasi raddoppiati nell’ultimo quinquennio.

Per quanto riguarda i porti dell’AdSPMAS, il settore passeggeri è risultato in costante crescita fino al momento in cui è stato introdotto, nel 2013, un primo vincolo autoimposto all’accessibilità nautica relativamente alle navi superiori alle 96.000 TSL.



Figura 23. Andamento del traffico crocieristico (year-to-date) del porto di Venezia. (Fonte elaborazione AdSPMAS)

Da quel momento l'andamento del comparto nel porto di Venezia è stato pertanto anticiclico rispetto a quanto avvenuto mediamente a livello mondiale, con i volumi ridotti a 1,6 milioni di passeggeri nel 2019. Il vincolo ha reso il porto di Venezia anelastico rispetto all'andamento internazionale, con cali più netti in fase di bassa domanda e riprese più lente con livelli di domanda crescenti.

La pandemia ha portato ad un crollo totale dei volumi, la cui ripresa oggi è condizionata dall'introduzione del Decreto Legislativo 103/2021, che vietando l'accesso alla Marittima per le navi superiori alle 25.000 TSL, limita pesantemente il potenziale dello scalo veneziano. Lo stesso decreto ha nominato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale quale Commissario Straordinario con il compito di individuare e attrezzare fino a 5 punti di attracco, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, per navi da crociera di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT, a Porto Marghera, realizzando i necessari miglioramenti per accessibilità nautica e la sicurezza della navigazione.

Nel 2021, alcune, sporadiche, navi da crociera hanno potuto approdare nei terminal commerciali di Marghera, nel 2022 saranno resi disponibili almeno 2 accosti come previsti da Decreto Legge.

I vincoli imposti al porto di Venezia, home port, stanno avendo, inoltre, grandi ripercussioni su tutti gli itinerari adriatici pianificati dalle compagnie di crociera, incidendo sugli altri scali. Se da un lato infatti alcune compagnie hanno mantenuto la presenza delle navi in Adriatico riposizionandosi nei porti di Trieste e Ravenna, altre hanno ridefinito gli itinerari in altri mari.

Per ciò che concerne infine il settore delle **crociere fluviali**, negli ultimi anni si è osservata un'espansione del mercato nel nord dell'Europa (Francia, Olanda, Germania) e in altri distretti specifici (Danubio verso Mar Nero e Fiume Volga) che vedono imbarcazioni di notevoli dimensioni trasportare centinaia di passeggeri in viaggi di durata 7/10 giorni.

La crocieristica fluviale italiana, e quella veneziana, rispetto a quella delle grandi vie d'acqua europee, è ancora un mercato minore. La sfida dei porti di Venezia e Chioggia sarà valorizzare tutte le opportunità offerte dalla Laguna di Venezia e dalla Litoranea Veneta e eliminare i vincoli infrastrutturali per il completo sfruttamento della via fluviale.

Per quanto riguarda i **grandi yacht**, un recente studio di Risposte&Turismo, ha evidenziato che questo segmento ha le caratteristiche per sviluppare servizi che hanno nella sostenibilità e nell'alto valore aggiunto le loro caratteristiche principali, capaci di produrre ricchezza per il porto e tutto il territorio attraverso la creazione di cluster che mettano a sistema competenze e risorse che lo stesso è in grado di esprimere. Il mercato dei grandi yacht sta infatti vivendo una fase di sviluppo e crescita, con 821 imbarcazioni in costruzione o ordinate in questo periodo.

I dati di traffico mostrano come, tra il 2006 e il 2019, l'andamento sia quasi sempre oscillato tra le 140 e le 200 unità, con un picco positivo nel 2009 (207 imbarcazioni) e un picco negativo nel 2016 (123 imbarcazioni). Complessivamente, si può scorgere una lieve flessione nel traffico rispetto a dieci anni fa, sebbene vi sia una netta crescita, soprattutto tra il 2017 e il 2019, di grandi yacht di lunghezza oltre i 71 metri. È altresì evidente come il numero di yacht presenti a Venezia dipenda da anche eventi di particolare pregio, come quelli collegati alla Biennale Architettura e Cinema, e che nel periodo invernale il numero di unità sia mediamente molto ridotto.

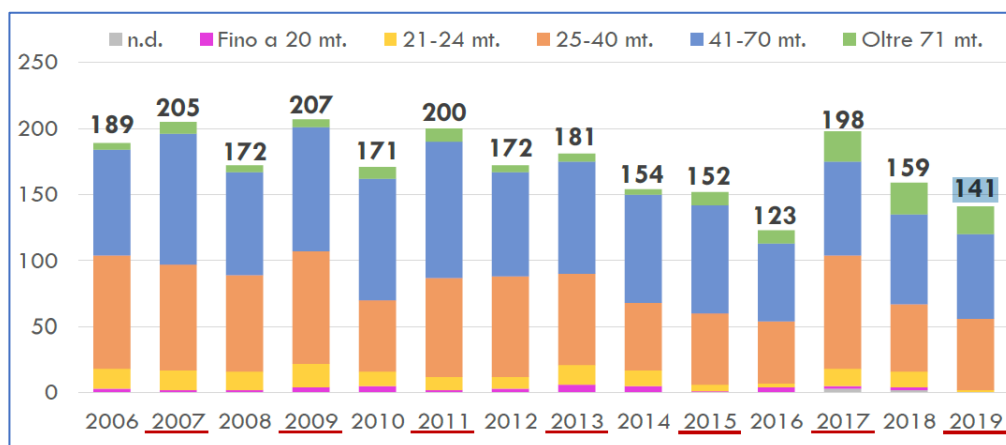


Figura 24. Traffico yacht a Venezia suddiviso per categorie dimensionali 2006 – 2019: (Fonte Risposte e Turismo 2021)

Inoltre per potenziare l’offerta di servizi per il settore dei maxi yacht e rendere maggiormente attrattivo il porto di Venezia per questo segmento di mercato, l’AdSPMAS ha ottenuto rilevanti finanziamenti sul fondo PNRR/fondo complementare per favorire l’elettrificazione delle banchine per questo settore.

Al fine di accrescere l’attrattività degli scali per la presenza di maxi yacht, risulta strategico implementare l’offerta di servizi di manutenzione e re-fitting. L’AdSPMAS intende, pertanto, favorire l’insediamento e lo sviluppo di queste attività.



Figura 25. Elettrificazione banchine Venezia centro storico. Fonte AdSPMAS

La funzione diportistica. Nel settore delle unità da diporto oltre due imprese su tre dell’industria indicano una crescita nell’ultimo biennio e sono pochissime quelle che lamentano una leggera contrazione. A trainare e sostenere il settore a Venezia è la ricettività (in termini di infrastrutture e posti barca a disposizione dei diportisti): i posti barca nelle darsene in concessione di AdSPMAS sono infatti circa 800, con i 470 posti di Chioggia sostanzialmente rivolti all’entroterra padovano. Le darsene in concessione AdSPMAS sono le seguenti 4: Darsena Canale Industriale Ovest (Marghera), Darsena Dalla Pietà (Malcontenta), Marina di Lio Grando (Punta Sabbioni) e Darsena Le Saline (Chioggia).

Nel contesto lagunare, all’esterno dell’ambito portuale, seppur in prossimità dei canali di grande navigazione gestiti da AdSPMAS, sono situate alcune darsene di notevole capacità ricettiva che

ospitano anche imbarcazioni provenienti da viaggi internazionali. Sarà oggetto di valutazione, congiuntamente alle altre istituzioni interessate, la possibilità di ricomprendere queste strutture nelle competenze dell’AdSP, anche ai fini di una perequazione dell’offerta di ormeggi diportistici. L’AdSPMAS intende, infatti, far crescere tale settore anche verificando la possibilità di individuare nuove zone di espansione compatibili con le esigenze dei canali di grande navigazione.

	DARSENА INNАVE SPA MARGHERA	DARSENА INNАVE SPA MALCONTENTA	DARSENА LE SALINE CHIOGGIA	MARINA GRANDO LIO
POSIZIONE				
latitudine	45° 28,391' N	45° 25,532' N	45°13' 43" N	45° 27' 12" N
longitudine	12° 14,254 E	12° 15,516 E	12° 16' 81" E	12° 26' 03" E
ACCESSIBILITA' / CONNESSIONI				
tempo di percorrenza/miglia da bocca di porto più vicina	50 minuti	30 minuti	5/10 minuti - 0,7 MN	30 minuti - 1 MN
pescaggio massimo lungo i canali di accesso/avvicinamento marina	6 metri	6 metri	6 metri	5 metri
CARATTERISTICHE DARSENA				
n. posti barca	120	55	470	150
ormeggi per unità fino a metri...	24 metri	16 metri	30 metri	40 metri
tipologia unità da diporto ospitate (vela/motore/multiscafi)	motore - vela	motore	vela, motore, catamarani fino a 17 metri LFT	vela - motore - multiscafo
pescaggio max	6 metri	1,4 metri	5,5 metri	5 metri
limiti altezza barche	8 metri	nessun limite	nessun limite	nessun limite
operatività			h24- 7/7 - 365gg anno	h24- 7/7 - 365gg anno
cantiere - servizi tecnici			movimentazione, rimessaggio, lavorazioni, scarico/carico da trasporto, alberaggio/disalberaggio	officina, falegnameria, allaggi/vari e manutenzioni
imbarcazioni nuove costruzioni per anno	Tra 5 e 8 mediamente per anno	tra 5 e 8 mediamente per anno	attività non attiva	Circa 4 mediamente per anno (topette)
imbarcazioni straniere ospitate	Una decina./anno	Una decina/anno	Una decina/anno	Una decina /anno
imbarcazioni elettriche ospitate	presa elettrica mancante	presa elettrica mancante	presa elettrica mancante	presa elettrica mancante
servizi		distributore gasolio e benzina	ristorante, bar, lounge, piscina, guest rooms, solarium,giardino, wifi, previsioni digitali meteo, (3 release online al giorno)+ situazione locale in tempo reale	servizi igienici WC e docce anche per disabili
accessibilità disabili		si		si

Figura 26. Darsene da diporto (Fonte AdSPMAS)

Le filiere del Porto di Chioggia.

Traffico merci. Per quanto concerne il porto di Chioggia la filiera principale è quella **siderurgica**, che nei primi 9 mesi dell’anno, rappresenta il 28,4% del traffico totale. La quota di questo comparto, basato quasi interamente sugli scambi di prodotti siderurgici, è in calo di quasi 10 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2019. Esaminando i valori assoluti delle movimentazioni emerge una crescita rispetto allo scorso anno, anche se il settore non si è ancora riportato sui livelli di due anni fa. Il motivo del calo è da riscontrarsi soprattutto nei minori scambi con il mercato nord africano, primo partner commerciale per questo comparto nel 2019 e attualmente calato significativamente. La seconda filiera per importanza dei volumi è quella del **sale** che rappresenta circa il 25% del totale, a seguire il **settore chimico**, che rappresenta poco meno del 20%, e il **cemento** che supera il 10% del totale. Questi ultimi due comparti si basano su traffici conto proprio per aziende insediate nello scalo clodiense.

Settore ittico. Un settore di grande importanza per la realtà veneta, e per Chioggia in particolare, è quello ittico. Il settore della pesca e acquacoltura veneta da solo rappresenta il 3,0% della produzione del veneto e vale circa 194 milioni di Euro. Nel 2019 il numero delle imbarcazioni della flotta marittima veneta si è attestato su 652 unità: a tal riguardo Chioggia oltre al maggior numero di pescherecci, presenta la maggiore stazza e potenza motore totale, segno inequivocabile di una flotta marittima di altura e ben attrezzata. In Veneto da tempo è presente una estesa rete di imprese del settore pesca: sono infatti circa pari a 3.800 unità, che corrispondono al 15,5% delle aziende del settore ittico nazionale ed occupano più di 7.000 addetti con una produzione di circa 60.000 tonnellate. In questo contesto Chioggia si divide con Pila-Porto Tolle la leadership del settore

dal punto di vista della produzione, ma risulta il leader indiscusso dal punto di vista degli incassi con quasi 25 milioni di Euro. Per quanto riguarda poi l'export, nel 2019 i prodotti ittici esportati dal Veneto sono quasi 109,7 milioni di Euro e la Germania si conferma il Paese verso cui il Veneto esporta di più in valore (31,7% sul totale). Tutto ciò premesso è evidente come la risorsa della pesca sia tratto caratterizzante e distintivo di Chioggia ed è per questo motivo che ormai da decenni gli strumenti di pianificazione territoriale individuano quale priorità la ristrutturazione del porto peschereccio attraverso la messa a disposizione di idonee aree e di infrastrutture valorizzando il ruolo dell'imprenditoria ittica locale che, come detto, costituisce un fondamentale fattore di sviluppo economico. Appare quindi di tutta evidenza la necessità di avviare una consultazione permanente e fattiva tra AdSPMAS e Associazioni di Categoria della pesca.

Risulta comunque essenziale, al fine di non pregiudicare il mantenimento delle attività, il completamento e la messa in funzione della conca di navigazione alla bocca di Porto di Chioggia per mitigare quanto prima possibile le interferenze causate dall'azionamento del sistema Mose.

Elementi rilevanti per la redazione del POT.

- **Venezia:**
 - settori con potenziale di crescita positivo: agroalimentare, siderurgico, cemento e materiali da costruzione;
 - crescita della modalità Ro Ro;
 - settore passeggeri fortemente penalizzato dalla pandemia, dalle disposizioni normative.
- **Chioggia**
 - settori merci prevalenti in crescita: siderurgico, chimico, sale e cemento;
 - comparto ittico, leader di mercato in Italia;
 - settore diportistico;
 - potenzialità per crociere.

La riduzione di parte dei traffici *captive* orienta il sistema portuale veneto alla ricerca di una sempre maggior efficienza e competitività sul mercato; raggiungibile anche grazie al ricorso a servizi alla merce ad alto valore aggiunto, ma soprattutto allo sviluppo della ZLS, con l'insediamento di nuove realtà industriali e nuovi operatori terminalisti con caratteristiche di alto valore innovativo, tecnologico e che abbiano nella coesistenza con l'ambiente e l'economia circolare loro driver fondamentali. Conseguentemente la struttura produttiva dei porti potrà aprirsi anche all'insediamento di nuovi settori non direttamente portuali, ma a questi accessori.

2.9 RIPARTIZIONE MODALE DEL PORTO DI VENEZIA

Il sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale è unico nel contesto nazionale perché servito da tutte le modalità di trasporto. Risulta prevalente l'interscambio nave/strada anche se la modalità ferroviaria, negli ultimi anni, sta registrando tassi di crescita promettenti.

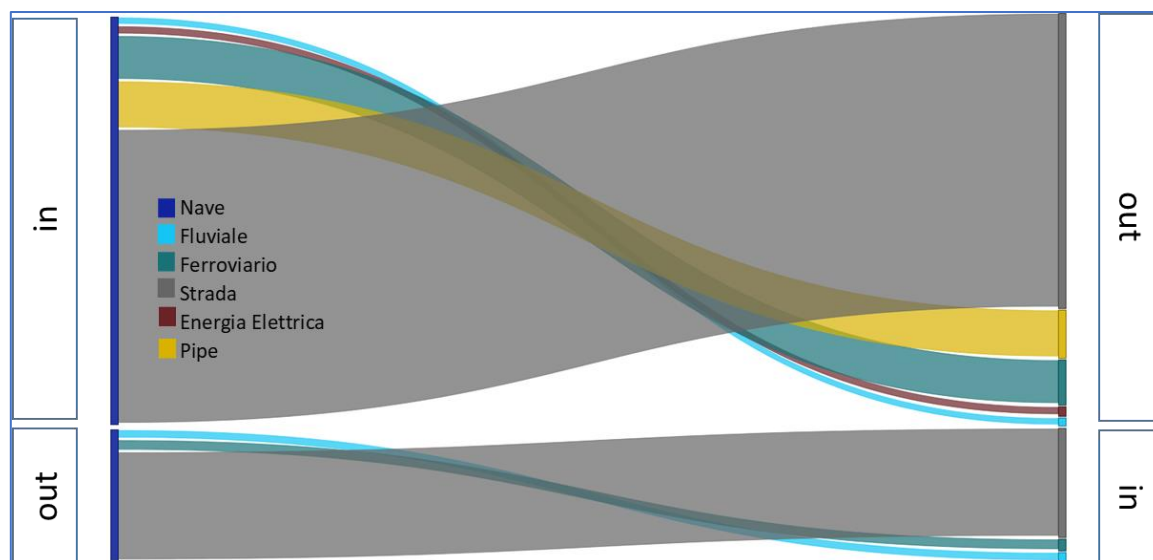


Figura 27. La ripartizione modale dei traffici. (Fonte AdSPMAS)

Attualmente la principale modalità utilizzata è quella stradale in considerazione della limitata estensione dell'hinterland servito. La quota ferroviaria, che attualmente si attesta all'8,5%, incrementerà grazie alle implementazioni infrastrutturali in corso, favorendo l'estensione dei mercati di riferimento.

L'8,5% del traffico in uscita dal porto via pipeline serve per gli approvvigionamenti degli impianti di Ferrara e Ravenna e dei depositi di Mantova.

3. PRIORITÀ EMERSE DALLA CO-PROGETTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

Il processo di co-progettazione. Come specificato nella premessa metodologica, per l’elaborazione del presente documento strategico si è attivato un processo di co-progettazione come primo importante passo per l’avvio di un *modus operandi* che caratterizzerà d’ora in avanti le azioni di *governance* dei Porti di Venezia e Chioggia.

Il processo è consistito, innanzitutto, in una serie di incontri di confronto e di presentazione delle principali fasi del processo partecipativo rivolti al personale interno, agli organi di *governance* dell’Ente e alle Istituzioni con cui si è instaurata una collaborazione continuativa; incontri che hanno consentito di evidenziare i temi più rilevanti per tali stakeholder. Inoltre, per raccogliere i riscontri provenienti da tutti gli stakeholder interni ed esterni, fino ai cittadini, sul sito istituzionale dell’Ente è stato lanciato un questionario che ha fornito 219 riscontri e 135 spunti analizzati e sistematizzati in una tabella di sintesi articolata secondo le cinque linee guida del WPSP utilizzate come riferimento di sviluppo della struttura del presente documento.

Esiti del questionario. Rispetto alla caratterizzazione dei soggetti che hanno compilato il questionario, si evidenzia nei grafici di seguito sia l’organizzazione di appartenenza che la città di residenza.

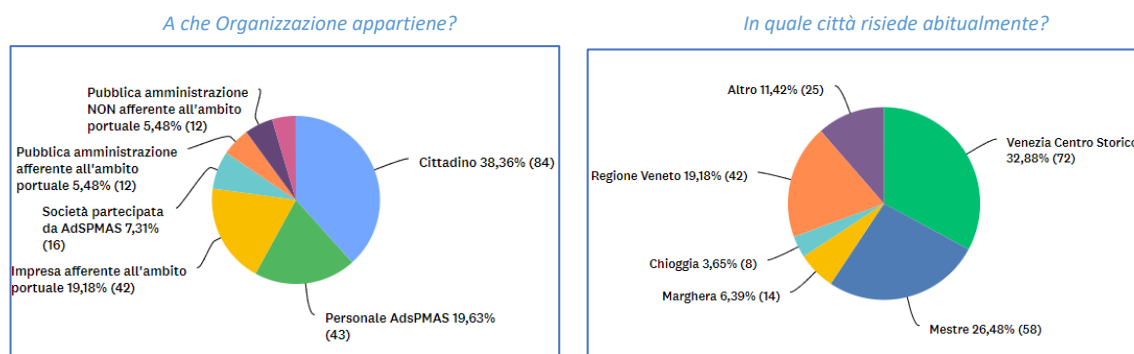


Figura 28 Questionari AdSPMAS. (Fonte AdSPMAS)

I quesiti sono stati costruiti nell’ottica di assegnare un grado di priorità ai principali temi strategici per lo sviluppo futuro dei Porti di Venezia e Chioggia con riferimento ai seguenti ambiti:

- attrattività / competitività,
- interconnessione,
- integrazione con il territorio,
- attenzione all’ambiente lagunare.

I contributi raccolti individuano l’**Ambiente**, l’**Integrazione con il territorio** e **Attrattività / competitività del sistema portuale** quali temi ritenuti molto importanti a cui segue l’**Interconnessione dei Porti** a cui è stato attribuito un livello di importanza medio.

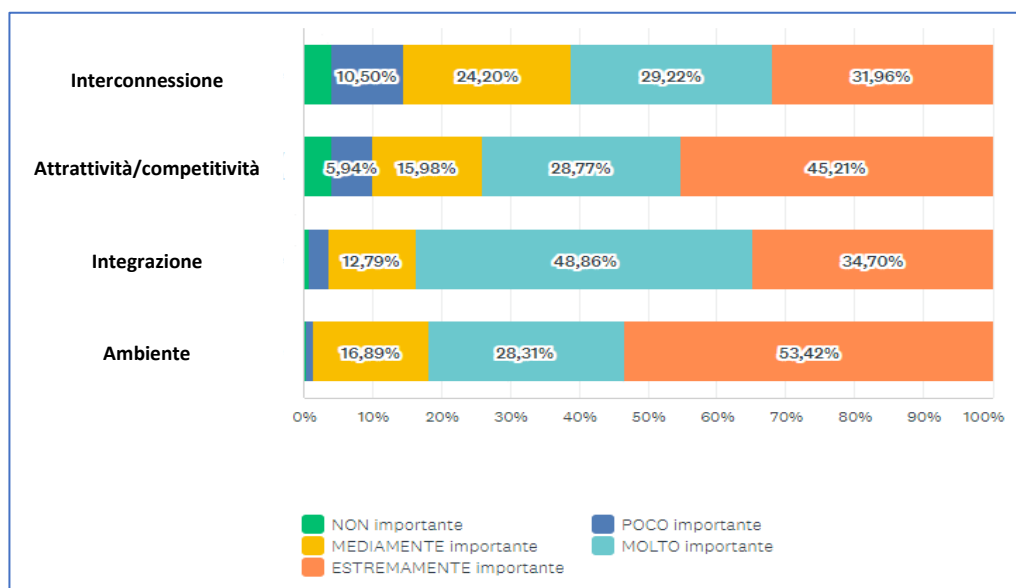


Figura 29. Percentuale di valutazione del grado di priorità da attribuire ai temi strategici. (Fonte AdSPMAS)

Incremento dell'attrattività dei porti di Venezia e Chioggia per il mercato della Pianura Padana.

Dall'analisi emerge che il recupero e la valorizzazione delle aree dismesse sia azione ritenuta più importante da includere nella programmazione triennale 2022-2024, seguita da una richiesta di miglioramento dell'efficienza dell'operatività portuale, dalla regolamentazione specifica per il sistema portuale in considerazione della propria unicità (Porto regolato), ritenuti tutti e tre molto importanti, a seguire vengono indicati come mediamente importanti la promozione dei Porti insieme alle istituzioni regionali e, infine, l'individuazione di nuove aree retroportuali di prossimità e non.

Valorizzazione dell'Interconnessione dei Porti di Venezia e Chioggia con il sistema logistico regionale, nazionale e europeo.

Lo sviluppo ferroviario e delle infrastrutture di collegamento, così come l'aumento dei servizi ferroviari di collegamento e lo snellimento delle procedure di entrata / uscita delle merci, vengono ritenuti molto importanti, a seguire la velocizzazione dell'accessibilità ai terminal commerciali e il miglioramento della viabilità stradale di accesso al porto risultano per gli intervistati mediamente importanti.

Integrazione con il territorio tramite il dialogo e la condivisione di progetti per favorire la relazione con la città.

Si evidenzia una sostanziale parità nell'attribuzione delle priorità laddove sono considerati "molto" importanti gli interventi proposti riguardanti lo sviluppo di progetti al meglio delle conoscenze scientifiche in collaborazione con centri di ricerca e la riqualificazione dei waterfront. Subito dopo, ritenuti mediamente importanti, vi sono la promozione di processi partecipativi aperti alle Comunità, le iniziative per la valorizzazione del patrimonio culturale marittimo-portuale e la creazione di fasce verdi nelle aree portuali, in particolare in prossimità delle aree urbane.

Attenzione alla valorizzazione dell'ambiente lagunare e progettazione delle opere e azioni sostenibili.

Emerge come tutte le azioni proposte abbiano ottenuto un livello di valutazione "molto importante". In particolare 4 azioni su 5 riguardanti il tema ambientale hanno ricevuto il punteggio più alto tra tutte le azioni proposte per i diversi temi indicati nel questionario. Sviluppo produzione di energie rinnovabili e l'efficientamento energetico delle attività portuali sono risultati essere tra le azioni di maggiore rilevanza ai fini della pianificazione delle azioni volte alla sostenibilità ambientale. Seguono l'attrazione dell'attività green e lo sviluppo di progetti di economia circolare portuale,

dell'utilizzo di carburanti alternativi e infine di azioni per ridurre il moto ondoso e mitigare i suoi effetti.

ATTRATTIVITÀ DEI PORTI	FEEDBACK FOCUS GROUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Riqualificazione di Marghera • Porto regolato h24 a garanzia operatività dei tre settori industria, servizi e turismo • Gestione interferenze traffico marittimo industriale e traffico passeggeri • Zona Logistica Semplificata - ZLS • Supporto tecnico amministrativo ai piccoli comuni che faranno capo alla ZLS • Zona Economica Speciale - ZES • Migliorare accessibilità nautica • Conche di Navigazione (completamento ma anche modifiche per garantire operatività) • Questione Montesyndial • Risoluzione tempi concessioni demaniali da cui dipendono gli assetti del sistema portuale e gli investimenti • Avviamenti art 17 - Piano organico porto • Migliorare l'accessibilità ferroviaria • Definizione uso mooring dolphin • Favorire presenza grandi industrie a Marghera • Impulso alla Digitalizzazione delle procedure • Porto offshore come soluzione ai vincoli posti dal MOSE combinati con gli effetti dei cambiamenti climatici • Efficientamento Governance – Lobby • Valorizzazione Chioggia • Sicurezza del Lavoro. Nuovo impulso al SISTEMA OPERATIVO INTEGRATO (SOI) • Porto come motore di internazionalizzazione del territorio. Necessità di inserire il porto in una agenzia regionale per la promozione del territorio • Partecipazione di Sistema a fiere ed eventi internazionali sulla logistica • Opportunità legata alla promozione regionale tra le aziende venete catchment area ristretta. Promozione della caratteristica di Porto della Regione del Veneto • Occupazione da reshoring • Snellire procedure per accelerare gli investimenti • Escavo manutentivo dei canali di navigazione portuale imprescindibile e prioritario • Coordinamento tra SUA, SUAP e sportello "Impresainungiorno"
INTERCONNESSIONE DEI PORTI CON IL SISTEMA LOGISTICO	FEEDBACK FOCUS GROUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo interconnessione • Sviluppo retroportualità • Gestione della relazione con i competitor nell'Alto Adriatico • Collegamento Nord Europa • Brennero 2029 • Creazione di un cluster interportuale veneto (network fra attori pubblici e privati della catena logistica integrando le potenzialità esistenti) • Fare sistema per migliorare la dotazione infrastrutturale condividendo la visione per le infrastrutture fisiche, digitali e tecnologiche • Sinergia con RFI per sostenere la crescita del traffico ferroviario e dare risposte ai fabbisogni delle imprese del Nord Est • Non disperdere risorse per fare treni su brevi percorrenze (distanza minima economicamente sostenibile = 300km) • Fare sistema per cogliere al meglio le opportunità offerte dai fondi europei per le infrastrutture e i trasporti • Sfruttare le potenzialità dei collegamenti internazionali che il sistema logistico veneto possiede
AMBIENTE LAGU-	FEEDBACK FOCUS GROUP
	<ul style="list-style-type: none"> • Collaborazione con Centri di ricerca e Università per l'analisi dei rischi e degli impatti, nel campo dell'elaborazione dei modelli di previsione degli effetti dei cambiamenti climatici

	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilità nautica – Malamocco Marghera • Riduzione della produzione di CO2 • Impiego dell'LNG • Priorità al risanamento di Marghera • Soluzione innovativa di economia circolare degli escavi • Marginamenti • Lobby per individuare un nuovo sito di conferimento fanghi • Soluzione problema polveri • Creazione di un canale di comunicazione diretto con le Associazioni di categoria per consentire al mondo delle imprese di conoscere e coordinarsi meglio con i programmi di investimento dell'Autorità, in tema di transizione energetica ed economia circolare
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">INTEGRAZIONE CON IL TERRITORIO</p>	<p>FEEDBACK FOCUS GROUP</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Processo partecipativo costante, modello costruzione POT • Combattere l'idea che il porto produce solo esternalità negative. • Contaminazione con le Istituzioni e le associazioni dedite all'arte e alla cultura come coadiuvante il processo di relazione con i non addetti ai lavori • Valorizzazione delle aree di cerniera attraverso progetti che prevedano un uso innovativo degli spazi • Porto come motore culturale di un territorio • Coinvolgimento a più livelli dei soggetti portatori di interesse: locale, nazionale, europeo e mondiale; cittadini, visitatori "costanti", turisti, operatori economici. • Integrazione porto centro storico e province venete • Rilancio del meta-distretto logistico veneto • Richiesta di contributi regionali per sostenere il trasporto ferroviario • Promuovere accordi programmatici • Tavoli di dialogo tematici (informazione, condivisione e trasparenza) con la città per tutela dell'eredità culturale, dell'ecosistema lagunare compatibile con la gestione del porto e le attività ad esso connesse • Creazione di un Dossier Venezia che evidenzi potenzialità e criticità su cui lavorare per cambiare prospettiva
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">TEMI TRASVERSALI</p>	<p>FEEDBACK FOCUS GROUP</p>
	<ul style="list-style-type: none"> • Tavoli di ascolto permanenti con stakeholder. Coinvolgimento a monte della progettazione per valorizzarne punti di forza e evidenziare ex ante criticità • Vittorio Emanuele III • World Port Sustainability Programme – IAPH modello condiviso da perseguire • Efficientamento Governance – necessità di porsi obiettivi concreti e misurabili nel tempo • Inserimento di AdSPMAS nel Progetto «Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità» • Inserimento di AdSPMAS all'iniziativa "European Bauhaus of the seas"

4. STRATEGIA DI SVILUPPO SOSTENIBILE DEL CLUSTER PORTUALE DEL VENETO

4.1 IL WORLD PORT SUSTAINABILITY PROGRAM

Il modello. La costruzione dell’impianto strategico del POT 2022/2024 – orientata all’integrazione della sostenibilità nell’attività dell’Ente – fa riferimento a un modello di sviluppo portuale sostenibile sviluppato nell’ambito dell’Agenda 2030 ONU⁷: si tratta del modello varato il 12 maggio del 2017 dallo IAPH nell’ambito dell’iniziativa WPSP volta a rafforzare il ruolo degli attori della comunità portuale mondiale per la creazione di valore aggiunto sostenibile per la collettività. L’iniziativa – nell’intento di fornire uno strumento sia di orientamento delle policy che di comunicazione – correla i 17 Sustainable Development Goals (SDGs) dell’Agenda 2030 ONU a **5 macro-aree prioritarie di intervento** per uno sviluppo portuale sostenibile: Infrastrutture resilienti (SDGs 8 – 9 – 13 – 14), Clima ed energia (SDGs 7 – 9- 12 – 13), Dialogo tra porto e città e supporto alle comunità (SDGs 3 – 6 – 11 – 14 – 15), Safety e Security (SDGs 3 – 4- 8 – 16), Governance ed etica (SDGs 1 – 2 – 4- 5 – 10 – 16).



Figura 30. Macro-aree prioritarie per lo sviluppo sostenibile dei porti del WPSP e SDGs ONU.

Razionali per la scelta del modello. A supporto della scelta di tale modello da parte di AdSPMAS, va evidenziato che l’adesione al WPSP è stata molto ampia da parte del settore marittimo-portuale mondiale, ritenendolo il miglior framework per adeguarsi agli indirizzi provenienti da quattro ambiti trasversali (esemplificati nella figura seguente). Inoltre per quanto riguarda il sistema portuale, lo stesso afferisce ad un sito UNESCO, sia sotto il profilo del patrimonio storico-artistico-architettonico-naturale e sia sotto il profilo del patrimonio immateriale della cultura millenaria.

⁷ L’Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile, sottoscritta il 25 settembre 2015 da 193 Paesi delle Nazioni unite, tra cui l’Italia, per condividere l’impegno a garantire un presente e un futuro migliore al nostro Pianeta e alle persone che lo abitano. Definisce 17 Obiettivi di sviluppo sostenibile (Sustainable Development Goals – SDGs nell’acronimo inglese) da raggiungere entro il 2030, articolati in 169 Target, il cui raggiungimento è misurabile attraverso oltre 200 indicatori, che rappresentano una bussola per porre il mondo su un sentiero sostenibile.

<p>Policy europea</p> <p>Le normative europee relative ai diversi ambiti (trasporto, energia, consumo di suolo, connessioni, digitalizzazione, ecc.) rilevanti per il comparto marittimo portuale sono permeati dai principi dell'Agenda 2030.</p>	<p>Finanza</p> <p>Il mondo della finanza richiede di dimostrare che opere infrastrutturali siano sostenibili; al tal fine ha coinvolto gli investitori nei seguenti tavoli:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Piano d'Azione per la Finanza sostenibile della Commissione Europea 2018</i>⁸; - <i>"Rapporto della "Multilateral Development Bank Infrastructure Cooperation Platform del 2020"</i>⁹.
<p>Finanza policy nazionale</p> <p>La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile – SNSvS assegna un ruolo rilevante a tutte le amministrazioni pubbliche come vettori trasversali di sostenibilità nelle proprie azioni pianificatorie.</p>	<p>Comunità locali e i giovani in particolare</p> <p>Consapevoli del futuro complesso che li attende, sono pronti a dare il proprio consenso solo a piani e opere su cui c'è piena trasparenza circa il reale contributo alla sostenibilità.</p>

Benefici dell'adozione del modello. L'adozione del modello abilita un processo trasformativo sistemico dell'Ente da un modello organizzativo "conforme"¹⁰ sotto il profilo della sostenibilità (posizionamento attuale dell'AdSPMAS, laddove si dà risposta alle prescrizioni normative in materia ambientale, sociale ed economica, ponendo in essere anche iniziative riconducibili alle dimensioni della sostenibilità a fini reputazionali) ad un **modello "manageriale" e "strategico"** (laddove la sostenibilità si integra nell'agire strategico dell'Ente). Tale passaggio si attua grazie all'orientamento e vincolo dell'Ente verso obiettivi strategici riconducibili agli SDGs, come richiesto dal WPSP, e al conseguente ingaggio dell'organizzazione nel perseguimento degli stessi¹¹.



Figura 31. Posizionamento dell'Ente lungo la rotta della sostenibilità: attuale e a seguito dell'attuazione del presente POT. (Fonte: Rielaborazione AdSPMAS del modello di Zadek (cfr. nota 4)).

⁸ Si attribuisce un ruolo di primo piano agli investitori per attuare gli Accordi di Parigi e l'Agenda 2030 definendone un /percorso chiaro e strutturato. Tra i risultati si annovera il Reg (UE) 2020/852 del 18/11/2020.

⁹ Gli investimenti nelle infrastrutture sono definiti come strumento fondamentale per "[...] trasformare il modo con cui i responsabili di progetti pubblici e privati pianificano, finanziano e gestiscono opere che devono soddisfare tutti i criteri di sostenibilità per tutto il ciclo di vita degli asset". In particolare per il monitoraggio degli investimenti in ottica sostenibile vengono individuati 16 indicatori correlati agli SDGs.

¹⁰Attuando una semplificazione del modello in materia di Corporate Social Responsibility di Zadek S. in "The Path to Corporate Responsibility", Harvard Business Review" 2004, no. 82.

¹¹Va tenuto conto, infatti, che dal Piano Operativo triennale derivano anche gli obiettivi assegnati alla struttura tecnico-operativa nelle sue varie articolazioni, nonché i piani relativi alla quantità e alla tipologia di risorse da impiegare per raggiungerli.

Per attuare tale balzo e integrare la sostenibilità nell'agire dell'Ente il primo step è l'articolazione dei contenuti del presente POT secondo le cinque aree di intervento prioritario individuate dal WPSP, le quali sono già correlate a specifici SDG e pertanto consentono già a livello macroscopico di evidenziare il contributo all'Agenda, favorendo azioni di monitoraggio, benchmarking e comparabilità a livello nazionale e internazionale.

Inoltre, parallelamente l'Ente ha avviato il percorso per la rendicontazione di sostenibilità per il quale si è inteso creare un matching tra gli indicatori selezionati dalla Global Reporting Initiative applicabili a AdSPMAS e – di nuovo – le linee guida del WPSP in modo che vi sia **allineamento nell'azione pianificatoria e rendicontativa garantendo maggiore trasparenza e ed intellegibilità degli avanzamenti sulla rotta della sostenibilità.**

L'Ente ha chiesto di aderire come socio co-fondatore e contribuire ai progetti legati alle linee di intervento strategiche del progetto "Venezia Capitale mondiale della sostenibilità" progetto nato dalla collaborazione tra Regione del Veneto e il Comune di Venezia con il coinvolgimento anche di istituzioni nazionali. Questo impegno rappresenta un'importante volontà dell'Ente di farsi parte attiva nella promozione dello sviluppo di un piano interventi funzionali alla crescita sostenibile del territorio.

4.2 VISION 2022-2030

La vision. La visione del futuro nasce non solo dalla piena consapevolezza della specificità unica di questo sistema portuale, ma anche da un'approfondita conoscenza della dinamiche che stanno caratterizzando i contesti nazionale ed internazionale e che -direttamente e indirettamente- influenzano ed interagiscono con i meccanismi dell'ecosistema in cui quotidianamente si svolge l'attività portuale.

La VISIONE STRATEGICA del sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale – Porti di Venezia e di Chioggia- è quella di un sistema portuale **#integrato** nell'ambiente in cui è inserito, **#regolato**, **#innovativo**, **#digitale**, **#green**, **#connesso** alle reti energetiche/di trasporto/logistiche europee e del territorio, attivo nei comparti delle merci e dei **#passeggeri** a livello internazionale, a **#supporto dell'intero sistema economico** regionale e macro-regionale, capace di cogliere le opportunità offerte dalla crescita dei traffici ferroviari, al servizio dei collegamenti marittimi e della logistica del Nord-Est sviluppando un' **#occupazione** di qualità adeguata ai fabbisogni del proprio contesto produttivo in **#dialogo** con il **#territorio**.

#Integrato. Un sistema portuale in grado di porsi come abilitatore e generatore di prosperità economica, in un dialogo bilanciato tra **sviluppo** e **integrazione** con l'**ecosistema lagunare**, con una forte **connessione con il territorio** di riferimento (Land of Venice – Triveneto), in cui gli elementi di attrattività sono connessi a un sistema innovativo, digitale, sincronizzato con i sistemi di **protezione della laguna**. Un sistema portuale che, pur nella sua unicità, data dalla localizzazione all'interno di un contesto ambientale, naturale e paesaggistico unici, riconosciuti patrimonio UNESCO, riesca a cogliere appieno le opportunità contribuendo alla lotta ai cambiamenti climatici attraverso l'implementazione di interventi green per mitigare o, se possibile annullare, il loro impatto sull'ambiente lagunare. Un sistema portuale che, in **collaborazione con le altre istituzioni scientifiche** e di ricerca presenti nel territorio, conduca in maniera sistematica **studi conoscitivi** dell'ecosistema lagunare **monitorando** lo stato attuale, le modifiche in corso nonché i **potenziali effetti** derivanti dalle attività portuali e antropiche presenti. Questo nell'ottica di pianificare e valutare progetti ed interventi infrastrutturali che concorrano allo sviluppo del porto così come alla riduzione degli impatti ambientali, alla tutela della biodiversità, del paesaggio nonché al miglioramento dell'efficienza energetica, contribuendo alla **transizione ambientale**, in linea con quanto indicato dalla Comunicazione della Commissione "Orientamenti tecnici per infrastrutture a prova di clima nel periodo 2021-2027".

#Regolato. Un porto che, con l'attivazione del sistema MOSE, ha reso i Porti di Venezia e Chioggia ad "accesso regolato", la cui piena operatività dipende dalla volontà di tutti gli attori coinvolti di porre in atto processi innovativi del quadro normativo che, unitamente alla digitalizzazione delle procedure, possano garantire la gestione, in piena efficienza, di un sistema portuale complesso, caratterizzato da una specifica infrastrutturazione ed operatività simile a quelli regolati del Nord Europa.

#Innovativo e #digitale. Un sistema portuale che rilanci la propria funzione strategica attraverso un adeguato livello di digitalizzazione, investendo in competenze ed innovazione, semplificando in modo sistematico i procedimenti amministrativi. Intraprendendo un percorso di digitalizzazione, basato sull'innovazione dei processi finalizzata al miglioramento dell'efficienza e della qualità dei servizi, al fine di coordinare le iniziative indicate nel piano nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione e governare i singoli progetti di trasformazione digitale.

Transizione #verde. Un sistema portuale che, sapendo cogliere le opportunità offerte dalla transizione verde, dovrà aspirare a divenire, grazie ad esempio all'area di Porto Marghera, un nuovo polo di **energia pulita** attraverso gli investimenti che primarie imprese stanno portando avanti nel settore dell'idrogeno e degli altri combustibili a basse emissioni di carbonio, contribuendo attivamente al raggiungimento degli obiettivi di riduzione dei gas serra al 2030 ed alla completa de-carbonizzazione entro il 2050. Nel nuovo modello portuale troveranno spazio esclusivamente iniziative, attori e progetti con elevati standard di sostenibilità che contribuiscano ad accelerare il processo di transizione energetica al fine di giungere, sul lungo periodo, alla piena autosufficienza, contribuendo in tal modo a rendere il sistema portuale un hub energetico anche grazie alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

#Connesso e #intermodale. Un sistema portuale efficiente, sicuro e interconnesso con il sistema logistico regionale, nazionale ed europeo nonché con i sistemi produttivi ad essi collegati, dovrà essere in grado di accrescere al meglio la propria componente intermodale, al fine di far evolvere il sistema portuale a vero e proprio **"hub intermodale"** a servizio dell'entroterra veneto e pienamente integrato con il proprio territorio. Dovrà essere, coerentemente agli indirizzi del Piano Regionale dei Trasporti¹², un **nodo logistico intermodale, interconnesso ed integrato con i corridoi europei della rete centrale TEN-T** a servizio del territorio e per questo in grado di **attrarre investimenti** nel proprio mercato di riferimento.

#Passeggeri: nuovo modello di crocieristica. Un sistema portuale che, in forza di legge, dovrà ripensare e ridisegnare il modello della crocieristica e andare a ridefinire i propri spazi per trovare una nuova collocazione alle cosiddette "grandi navi" per continuare a sostenere un settore, quello **crocieristico**, di primaria importanza per il comparto portuale e per tutto il tessuto economico regionale, salvaguardando e sviluppando di pari passo anche il comparto merci. Tale transizione si caratterizza per una particolare complessità – a causa delle tempistiche e delle modalità dell'intervento normativo – con la conseguenza che la definizione del modello di crocieristica e relativa visione di medio/lungo periodo (tra l'altro di competenza del Commissario Straordinario di governo) saranno possibili solo a valle dell'esperienza di approfondite analisi sull'accessibilità, sulla percorribilità dei canali, sulla comparazione di scenari per la realizzazione di nuovi ormeggi dedicati e relativa stazione marittima: per questo motivo, il modello avrà una definizione ed evoluzione di cui si darà conto negli aggiornamenti annuali del POT.

#Supporto per il sistema economico. Un sistema portuale dotato di **servizi efficienti e competitivi**, con una forte propensione alla sostenibilità, generatore di prosperità economica e crescita sociale del proprio territorio e tessuto produttivo, con un dialogo continuo con il territorio, di cui rappresenta una infrastruttura logistica, ma anche sociale e culturale. Dovrà essere in grado di riaffermare la propria centralità nei traffici merci e passeggeri approfittando delle opportunità che potrebbero

¹² Piano Regionale dei Trasporti approvato dalla Regione del Veneto con DGR n.75 del 14/07/2020

aprirsi come conseguenza dell'attuale ridisegno delle supply chain. Il porto come luogo in cui investire, anche grazie alla sua **intermodalità**, alle sue **connessioni** all'ecosistema **industriale** e **universitario** nonché alle opportunità offerte dalla **Zona Logistica Semplificata**.

#Occupazione e capitale umano. Un sistema portuale che, nella sua visione di porto sostenibile, dinamico ed efficiente dovrà essere capace di offrire un'**occupazione di qualità adeguata ai fabbisogni del proprio contesto** territoriale e produttivo. In tal senso sarà necessario rafforzare ulteriormente le sinergie con le Università, i centri di ricerca, i centri di formazione specializzati e le imprese operanti nel settore al fine di attivare percorsi per la formazione e l'aggiornamento di professionalità altamente qualificate da impiegare nei settori della logistica e della portualità. L'ambizione dovrà essere quella di creare nuove attività, o rinnovare quelle esistenti, per offrire un'occupazione ad alto valore aggiunto, adeguata all'evoluzione della domanda di lavoro. L'impegno lungo l'asse della sostenibilità sociale, inoltre, andrà oltre l'investimento doveroso nella tutela del lavoratore e del lavoro, la sua valorizzazione e la sua sempre maggiore qualificazione per intervenire in modo concreto a sanare gap ancora presenti nel comparto, sia sotto il profilo della parità di genere che sotto il profilo dell'inclusione. A tal proposito si lavorerà per la costruzione di un **sistema portuale pienamente inclusivo** impegnato, non solo per riconoscere e valorizzare le differenze, ma anche per ricercarle in quanto valore, mettendo in atto le misure necessarie ad abbattere le barriere all'entrata o alla progressione di carriera.

Dialogo con il #territorio Un sistema portuale in grado di costruire una relazione con il territorio che dia risposta ai bisogni espressi ponendo l'accountability in alto nella scala delle priorità. Un sistema portuale sempre più responsive e accountable che varca i confini del proprio core business e si impegna nello sviluppo di iniziative culturali e artistiche contribuendo alla valorizzazione e alla diffusione del grande patrimonio storico, artistico, industriale, urbano afferente a Venezia; un sistema che si avvale delle nuove tecnologie per rendere accessibili spazi e fruibili contenuti secondo nuove modalità, abbattendo le barriere e accorciando le distanze; un sistema che intende fare del confronto un modus operandi in modo che l'identità di Città-Porto si possa ricostruire; un sistema portuale che agisca come catalizzatore di iniziative culturali trasversali in particolare con riferimento alla dimensione della sostenibilità.

La premessa di tale nuovo approccio relazionale non può che fondarsi sulla collaborazione con il Comune e la Città Metropolitana di Venezia - ma anche con i Comuni di Chioggia e Cavallino Treporti - volta ad una governance complessiva delle iniziative più direttamente afferenti la vita e la realtà cittadina come turismo, cultura e policy di porto aperto: la strutturazione di programmi congiunti favorirà l'emergere e il consolidarsi di una comunanza di visione e di intenti, massimizzando il successo delle progettualità condivise.

4.3 LINEE STRATEGICHE

Contesto. L’analisi degli scenari geopolitico, normativo-pianificatorio ed economico, nonché i trend che stanno ridefinendo le logiche e le dinamiche delle supply chain, dimostrano quanto la redazione del POT 2022 - 2024, si collochi in un momento di forti trasformazioni dei modelli economici e sociali finora perseguiti nonché del quadro legislativo nazionale di riferimento.

Le linee Guida IAPH e il POT. Forti di questa consapevolezza, è stato intrapreso un percorso partecipato e condiviso che contribuisse alla definizione di un nuovo modello della portualità veneta, in grado di ridisegnare il concetto stesso di “sistema portuale” orientandolo verso la visione di un futuro in cui il porto, quale sistema complesso di reti e relazioni, sia in grado di generare nuovo valore aggiunto dal punto di vista ambientale, economico e sociale. Gli obiettivi strategici scelti – la cui derivazione dalle Linee Guida IAPH è esemplificata nella figura seguente – declinati nelle loro azioni ed interventi operativi, costituiscono, pertanto, il primo passo per dare pratica attuazione sul breve periodo, al percorso di costruzione della visione futura della portualità veneta.

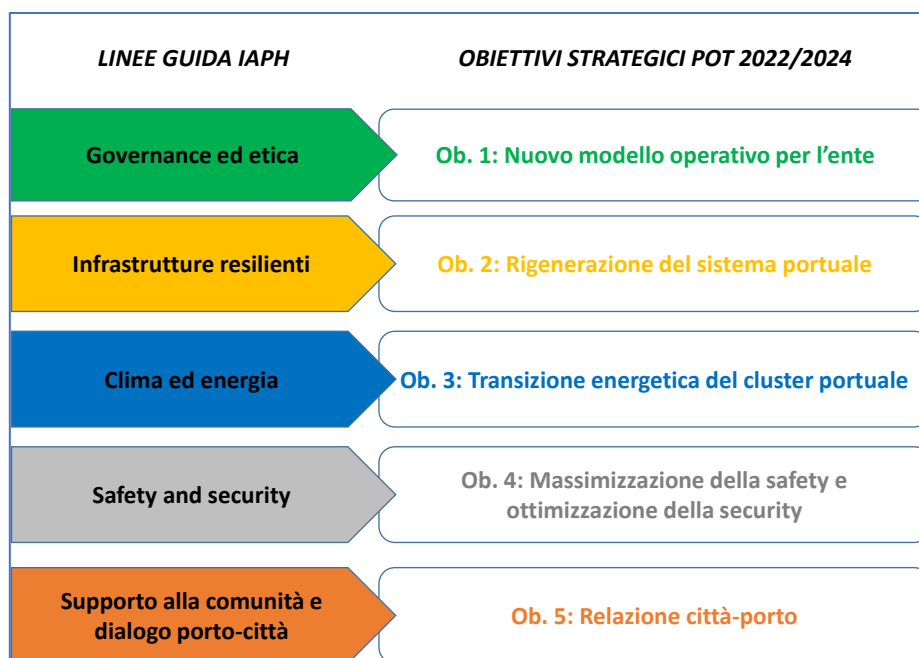


Figura 32. Raccordo Linee Guida IAPH e obiettivi POT.

Ob. 1: Nuovo modello operativo per l’Ente. Le sfide poste dal contesto economico e di mercato, che si presenta complesso e sempre in evoluzione, richiedono la transizione verso una forma di governance innovativa e adattiva, in grado di proporre e realizzare soluzioni nuove a sfide risalenti, in un sistema caratterizzato dalla capacità di adattarsi alle mutevoli circostanze. Sarà pertanto importante introdurre elementi di innovazione sia attraverso la razionalizzazione e digitalizzazione dei processi interni all’Ente, nonché di quelli relativi all’interazione Ente-utenza (Sportello Unico Amministrativo) così come l’adozione di sistemi di gestione geo-referenziata delle infrastrutture e relativa manutenzione e gestione demaniale. In questo riassetto, un focus particolare sarà anche rivolto alle società partecipate e alla revisione della relativa governance per accompagnare le sfide correnti del sistema portuale. Nuovo modello operativo significa altresì programmare attività nel settore del lavoro portuale e delle operazioni portuali, andando a lavorare sia sul tema delle competenze da riconnettere ai fabbisogni della comunità di business del porto, ma anche sulla regolamentazione delle imprese (e relativo numero) operanti in porto. Queste linee di azione vanno accompagnate da una massiccia azione di riposizionamento dell’ente e delle opportunità ad esso col-

legate sul piano della comunicazione, intesa sia come corporate communication che come promozione del porto e del suo territorio (in stretta collaborazione e partnership con la comunità portuale) come opportunità di investimento e di business. Come azione poi allargata e, da certi punti di vista, omnicomprensiva dell'approccio strategico dell'Ente, saranno realizzate attività per concretizzare l'integrazione dei principi di sviluppo sostenibile – come principio da declinare in modo mainstream – in tutte le attività istituzionali dell'Ente.

Ob. 2: Rigenerazione del sistema portuale. L'aspetto infrastrutturale rappresenta il *layer* di base di tutto il processo di rilancio del sistema portuale lungo tutti i passaggi fondamentali: dalla pianificazione, alla realizzazione di infrastrutture e collegamenti, alla gestione degli asset e alla loro valorizzazione e accessibilità. Il sistema portuale ha bisogno di un Piano regolatore che dia una visione coerente con il futuro dei porti e dei traffici, da realizzare attraverso un percorso di condivisione con l'ecosistema e con le amministrazioni interessate, in primis quelle comunali, assieme ai quali saranno inoltre concordate in ambito portuale le aree di interazione porto-città soggette alla pianificazione comunale. L'elemento programmatico e di visione deve poi andare di pari passo con il rilancio dei porti, con una nuova stagione delle concessioni che sia coerente con il nuovo mercato e il contesto competitivo in evoluzione. Il sistema portuale diventa così una nuova realtà su cui pianificare e realizzare investimenti, anche in ragione della costituzione della Zona Logistica Semplificata del Porto di Venezia e del Rodigino (DGR n. 1072¹³ del 03/08/2021). Lo sguardo al futuro si compone poi di due importanti aspetti connessi da una parte, allo sviluppo del concorso di idee per la crocieristica e containeristica transoceanica fuori laguna e, dall'altra, alla definizione di un "porto" che consenta lo sviluppo e la copresenza dei settori crocieristico, merci e industriale. La sostenibilità degli investimenti e l'operatività del sistema portuale sono legati al tema dell'accessibilità lato mare, con l'attività manutentiva dei canali e il tema ancora aperto del binomio "protocollo fanghi/piano morfologico", e lato terra, con una completa ridefinizione dell'accessibilità terrestre. Il tutto (pianificazione, concessioni, accessibilità) vanno poi organizzati e gestiti in modo coerente con l'operatività del sistema di protezione della laguna e della città (MOSE), per cui si prevede di condurre un lavoro di costruzione di un percorso di governance comune e sincronizzata, di digitalizzazione e ottimizzazione. Infine, *porto del futuro* significa anche realizzazione di nuove infrastrutture e terminal (es. Montesyndial), il ridisegno del waterfront per Venezia e Chioggia, il riassetto del sistema delle utility, nonché una riflessione sullo sviluppo di un punto franco in porto.

Ob. 3: Transizione energetica del cluster portuale. La piena integrazione della componente ambientale nel concetto di sostenibilità trova in questo obiettivo i principali elementi di attuazione. Punto centrale è rappresentato dalla progettazione e realizzazione di interventi (finanziati anche a valere sul PNRR) quali: l'efficientamento energetico, l'elettificazione delle banchine, la mobilità elettrica, la promozione del GNL e dell'idrogeno (Venice Hydrogen Valley). L'attività dell'Ente si concentrerà altresì sulla realizzazione di un programma di monitoraggio delle emissioni connesse all'effetto serra accanto a un vero e proprio piano per le alberature e aree verdi.

Ob. 4: Massimizzazione della safety e ottimizzazione della security. Evoluzione delle infrastrutture e delle facility portuali, innovazione e sostenibilità vanno declinate secondo la componente della security e della safety portuale, con azioni mirate sulla formazione in materia di sicurezza sul luogo di lavoro (a stretto contatto con i lavoratori e le imprese), continuando a monitorare l'adeguatezza delle misure di prevenzione pandemica, sempre in evoluzione. Una grande operazione di

¹³ DGR 1072/2021 "Approvazione del Piano di sviluppo strategico, finalizzato all'istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino" ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 5, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91 e dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

promozione e diffusione della cultura della sicurezza e dei controlli accompagnerà l'evoluzione del sistema portuale.

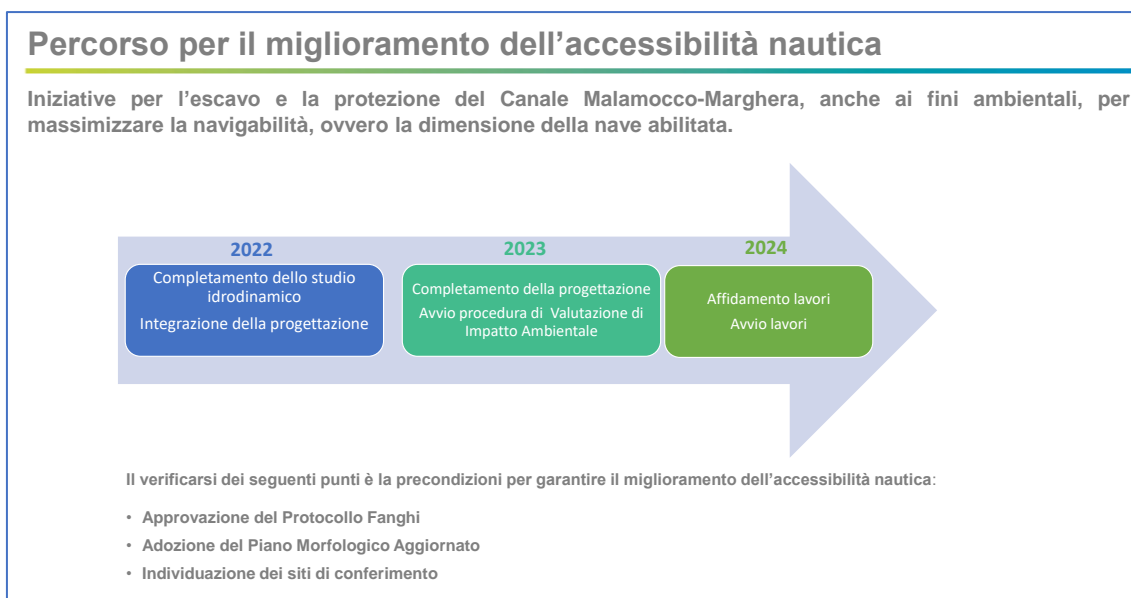
Ob. 5: Relazione città-porto. Il sistema portuale Venezia/Chioggia si vuole legare al territorio, aprendosi alle collaborazioni e alle partnership per la realizzazione di un sistema città-porto che tanto ha ancora da sviluppare nel contesto veneto. La collaborazione con il Comune di Venezia e le altre realtà locali, così come la sottoscrizione di accordi per suggellare la realizzazione di attività congiunte, sarà la base di questa nuova relazione. Una parte importante sarà poi l'apertura del porto alla città, che assumerà varie forme: dalla realizzazione di un Port Center diffuso sul territorio, alla realizzazione di iniziative di Open porto (sul modello delle principali e più avanzate esperienze portuali a livello internazionale), alla promozione di forme di comunicazione attraverso varie forme di espressione artistica. Una parte speciale sarà dedicata alla costruzione di una nuova narrazione del sistema portuale e della realtà di Marghera, vera e propria fucina di idee, innovazione, know-how e luogo del lavoro, per il quale si prevede di avviare un percorso finalizzato alla diffusione della cultura industriale in una fase di evoluzione verso forme sostenibili. Il rapporto con le Università avrà un filone di sviluppo molto importante, nella convinzione che il modello di porto al quale si sta puntando abbia necessità di promuovere progetti di studio (Master), di ricerca (Centro studi) e di divulgazione sulla portualità e sulla logistica, di alto livello, adeguato alle sfide del sistema portuale. Infine, un monitoraggio dell'impatto delle attività portuali (acqua, emissioni, rifiuti) sul territorio consentirà di studiare la situazione e mettere in campo le dovute contromisure.

4.4 SINERGIA MULTILIVELLO DI ATTUAZIONE E RISVOLTI DI BUSINESS

Collaborazione istituzionale. Quanto descritto, in termini di policy, di trend logistici e marittimi, unitamente all'evoluzione del posizionamento del sistema portuale veneto, nonché quanto emerso dal processo partecipativo, ha consentito la definizione della vision nonché delle strategie. Queste ultime, declinate in obiettivi, saranno attuate attraverso azioni ed interventi volti a superare le criticità in essere. Va però sottolineato che condizione imprescindibile per il conseguimento degli obiettivi individuati è **la collaborazione fattiva tra enti** che consenta di disporre di **strumenti coordinati e condivisi per la realizzazione delle azioni**.

La rigenerazione del sistema portuale prevede, infatti, interventi di portata rilevante sia lato mare che lato terra.

Accessibilità nautica. In particolare i progetti di mantenimento e miglioramento dell'accessibilità nautica (Ob.2 Rigenerazione del Sistema Portuale) richiedono, per essere attuati, che Il **Nuovo Protocollo per la gestione dei sedimenti e il Piano Morfologico**, entrambi in corso di revisione ormai da molto tempo, siano definitivamente adottati e che gli stessi si configurino come veri e propri strumenti operativi, per garantire la tutela ed il rispetto ambientale della Laguna di Venezia e consentire al tempo stesso ad AdSPMAS di adempiere ai propri compiti istituzionali, nel pieno rispetto delle normative ambientali. In assenza di questi strumenti operativi saranno inutilizzabili le ingenti risorse finanziarie messe a disposizione dal Governo, attraverso il PNRR/Fondo Complementare ed il "Decreto Venezia", penalizzando gli operatori portuali nonché tutto il tessuto produttivo veneto collegato al sistema portuale già in sofferenza a causa della crisi pandemica. AdSPMAS si renderà quindi parte attiva nel **supportare gli enti preposti** alla finalizzazione di questi documenti. Gli interventi di accessibilità nautica previsti sono indispensabili per migliorare l'offerta infrastrutturale ed assecondare, per quanto possibile, i trend di mercato che vedono una continua crescita del naviglio commerciale.



Accessibilità terrestre. Lo sviluppo dell'accessibilità terrestre (Ob.2 Rigenerazione del Sistema Portuale), che prevede una completa rivisitazione del sistema di ingresso/uscita dal porto e la realizzazione di una piattaforma intermodale, ha lo scopo di alleggerire la rete stradale e ferroviaria prossima ai centri abitati di Mestre e Marghera creando una connessione diretta alle reti di trasporto nazionale e di rendere più efficienti le manovre ferroviarie all'interno del porto incrementando ulteriormente la quota modale ferroviaria. Il piano complessivo degli investimenti, coerente con il

Piano Regionale dei Trasporto e in corso di sviluppo insieme a Regione del Veneto, CAV, RFI, Città Metropolitana e Comune di Venezia sarà attuato per stralci funzionali. **La sinergia tra enti sarà**, nuovamente, indispensabile per velocizzare l'iter burocratico e giungere quanto prima alla concreta realizzazione delle opere con benefici per l'intero sistema territoriale, urbano e produttivo. L'infrastrutturazione di livello del sistema portuale risulta indispensabile per mettere a valore le ampie aree disponibili a Porto Marghera, anche in previsione della costituenda Zona Logistica Semplificata. La combinazione di elevata connettività trasportistica, disponibilità di superfici, potenziali sgravi fiscali e la creazione di una nuova piattaforma intermodale consentiranno di mettere a sistema traffici marittimi e terrestri a favore dello shift modale da strada a ferrovia contribuendo altresì a creare la massa critica per lo sviluppo di collegamenti marittimi diretti.

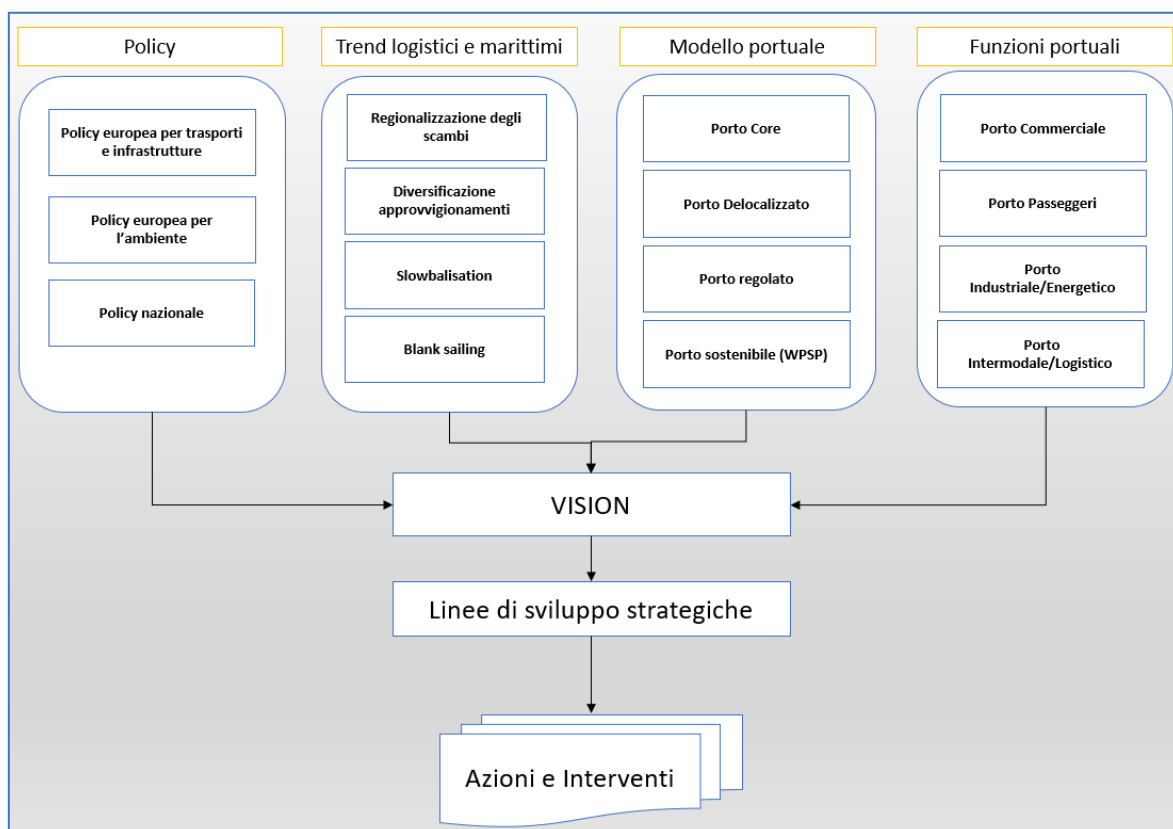
Nel breve periodo sono previsti interventi di adeguamento a modulo europeo e di implementazione della rete ferroviaria portuale di manovra, interventi che consentiranno di ridurre il costo generalizzato della manovra e il costo unitario del trasporto, di ridurre le interferenze sulla stazione di Mestre e con il sistema di viabilità urbana.

Nel medio periodo gli interventi previsti consentiranno di migliorare significativamente l'accessibilità all'isola commerciale, di incrementare la capacità di Marghera Scalo e realizzare una nuova stazione a parco Breda riducendo i costi di manovra e incrementando così l'attrattività per nuovi servizi ferroviari.

Nel lungo periodo sarà finalizzata la completa rivisitazione del sistema dell'accessibilità portuale grazie a un nuovo collegamento multimodale con le reti TEN-T, che consentirà al traffico merci di bypassare il nodo di Mestre e di rendere più efficienti le manovre ferroviarie all'interno del porto incrementando ulteriormente la quota modale ferroviaria e con benefici per i terminalisti e le attività insediate in area portuale.

Elementi di costruzione della visione. Lo schema che segue sintetizza il processo di costruzione del POT evidenziando gli elementi che hanno concorso alla definizione della visione la cui attuazione operativa dovrà prevedere l'opportuno coinvolgimento anche di altri attori istituzionali locali e nazionali.

Inoltre si prevede il monitoraggio dell'impatto sull'ambiente derivante dall'attuazione degli interventi, questo sarà attuato attraverso la definizione di indicatori di sostenibilità del singolo intervento. Il set di indicatori terrà conto dell'avanzamento fisico e procedurale correlato a fattori ambientali di rilevanza previsti dalla European Sea Port Organisation (ESPO).



5. AZIONI

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI
GOVERNANCE ED ETICA	Ob. 1: NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE	1 Nuovo assetto organizzativo e funzionale dell'Ente	1.1.1 Digitalizzazione e innovazione dei processi
			1.1.2 Sportello Unico Amministrativo
			1.1.3 Sistema informativo su base geografica a supporto della gestione e delle scelte strategiche
			1.1.4 Assetto delle società partecipate
		1.2 Lavoro e operazioni portuali	1.2.1 Analisi dei fabbisogni competenze occupazionali;
			1.2.2 Determinazione numero di imprese ex artt. 16-18 legge 84/1994
		1.3 Il riposizionamento del cluster portuale	1.3.1 Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto
			1.3.2 Marketing territoriale
			1.3.3 Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti
		1.4 Integrazione della sostenibilità nell'agire dell'ente	1.4.1 Piano di iniziative per promuovere la cultura della sostenibilità nell'Ente
1.4.2 Rendicontazione di sostenibilità			
INFRASTRUTTURE RESILIENTI	Ob. 2: RIGENERAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE	2.1 Un nuovo assetto pianificatorio dell'ambito portuale	2.1.1 Nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale
			2.1.2 Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali
			2.1.3 Istituzione della ZLS a porto Marghera
			2.1.4 Concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli artt. 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i.

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI
			2.1.5 Approdi temporanei crociere a Marghera
		2.2 Verso una nuova connessione/accessibilità dei porti	2.2.1 Navigabilità dei canali portuali (materiali e immateriali) 2.2.2 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - breve medio periodo 2.2.3 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - lungo periodo
		2.3 La mitigazione delle interferenze del MoSE	2.3.1 Azioni di governance e soluzioni gestionali per la mitigazione degli impatti relativi al sistema MoSE 2.3.2 Supporti tecnologico-informativi
		2.4 Il nuovo volto dei porti di Venezia e Chioggia	2.4.1 Nuovi terminal merci 2.4.2 Riqualificazione waterfront Venezia Centro Storico 2.4.3 Riqualificazione waterfront Chioggia 2.4.4 Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia 2.4.5 Adeguamento del Punto di Controllo Frontaliero del Porto di Venezia
CLIMA ED ENERGIA	Ob. 3: TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE	3.1 Transizione energetica del cluster portuale	3.1.1 Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports) 3.1.2 Elettificazione delle banchine (PNRR Cold ironing) 3.1.3 Assessment emissioni GHG e monitoraggio consumi energetici 3.1.4 Venice Hydrogen Valley 3.1.5 Sviluppo della catena logistica del GNL come carburante alternativo 3.1.6 Progetti per la salvaguardia del parco arboreo ed ampliamento aree a verde

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI
SAFETY & SECURITY	Ob. 4: MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY	4.1 Efficientamento controlli e garanzie a tutela della salute	4.1.1 Azioni di formazione sulla sicurezza sul luogo di lavoro
			4.1.2 Estensione misure di prevenzione pandemia
			4.1.3 Azioni di sensibilizzazione sulla cultura della sicurezza
			4.1.4 Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale
SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO-CITTÀ	Ob. 5: RELAZIONE CITTÀ-PORTO	5.1 Partnership per uno sviluppo territoriale sostenibile	5.1.1 Attivazione di forme di collaborazione strutturate con i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treponti e con la Città Metropolitana di Venezia per una governance condivisa della relazione porto-città
			5.1.2 Accordi e collaborazioni in materia di sostenibilità in ambito locale, nazionale e internazionale
			5.1.3 Port center diffuso
			5.1.4 Iniziative di “open port” negli spazi di cerniera: Il Porto in Città e la Città in porto
			5.1.5 L’arte per comunicare la portualità con un linguaggio universale
			5.1.6 Iniziative per la valorizzazione del patrimonio archivistico di AdSPMAS e della memoria sulla storia di Porto Marghera
			5.1.7 Creazione di un Centro Studi su Economia e Management della portualità e di un hub della cultura e della formazione portuale
		5.2 Riduzione impatti sul territorio	5.2.1 Iniziative per monitorare e contenere gli impatti relativi a: a) aria, b) acqua, c) emissioni sonore, d) produzione di rifiuti

5.1 OB. 1: NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE

OBIETTIVO STRATEGICO 1	NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE
LINEA GUIDA IAPH DI RIFERIMENTO	GOVERNANCE ED ETICA

AZIONE 1.1	NUOVO ASSETTO ORGANIZZATIVO E FUNZIONALE DELL'ENTE
-------------------	---

Intervento 1.1.1	Digitalizzazione e innovazione dei processi
Ratio	Le PA devono intraprendere azioni per l'avvio di progetti finalizzati alla trasformazione digitale dei propri servizi, in base al "Modello strategico evolutivo dell'informatica della PA".
Descrizione	
<p>L'Ente, intraprendendo il proprio percorso di <i>digital transformation</i> si pone l'obiettivo di integrare l'innovazione dei processi finalizzata al miglioramento dell'efficienza e della qualità dei servizi in accordo con le iniziative indicate nel piano nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione. In particolare si procederà con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • analisi e sviluppo di un modello di insieme dei processi con le relative informazioni finalizzato alla mappatura dei sistemi a supporto dell'operatività dell'ente. Il modello dei processi permetterà di disporre di un portafoglio applicativi in grado di soddisfare le esigenze di digitalizzazione dell'Ente; • implementazione di innovazioni operative attraverso il ricorso a: <ul style="list-style-type: none"> ○ Big data; ○ Cloud; ○ Artificial Intelligence a supporto dei processi; ○ Portafoglio applicativi e piattaforme IT; • scelta strategica del modello IT adeguato al "core" di ciascuna area funzionale dell'Ente e relativa definizione del programma di lavoro per la sua implementazione. 	
Periodo	2022-2023
Budget previsto	3.000.000,00€ (progettazione, sviluppo e implementazione)

Intervento 1.1.2	Sportello Unico Amministrativo
Ratio	Accrescere la digitalizzazione dei processi dell'Ente verso l'esterno
Descrizione	
<p>Lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) è stato introdotto con il decreto legislativo n.169/2016 di riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84.</p> <p>Rappresenta uno strumento di semplificazione amministrativa volto a snellire i rapporti tra l'AdSP e l'utenza, con l'obiettivo di fornire un'unica interfaccia a chi debba presentare istanze che si concludono con un provvedimento amministrativo.</p> <p>I procedimenti – a livello di macro titoli – gestiti all'interno del SUA sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rilascio di concessione demaniale marittima ex art.18 della Legge; • Iscrizione e rinnovo al registro ex art. 68 Cod. Nav. per l'esercizio attività produttive o commerciali in ambito portuale; • Iscrizione e rinnovo al registro delle Guide, Addetti ed Accompagnatori (art. 68 Cod. Nav.); • Rilascio titoli di accesso persona (D.lgs. 272/99; D.lgs. 203/2007; D.M. 154/2009); • Rilascio titoli di accesso veicoli (D.lgs. 272/99; d.lgs. 203/2007; D.M. 154/2009); • Rilascio di Autorizzazioni alle imprese per operazioni e servizi portuali (ex art. 16, comma 1 della Legge); • Rilascio di concessione demaniale marittima (art. 36 Cod. Nav.); • Rinnovo della concessione demaniale marittima (art. 36 Cod. Nav.); • Rinuncia alla concessione (art. 44 Cod. Nav.); • Subingresso nella concessione demaniale marittima (art. 46 Cod. Nav.); • Variazioni al contenuto della concessione demaniale marittima; (art. 24 Reg. Cod. Nav); • Affidamento ad altri soggetti delle attività oggetto della concessione demaniale marittima (art. 45 bis Cod. Nav); • Occupazioni temporanee di zone portuali (art. 1274 Cod. Nav.); • Concessioni temporanee (ex art. 10 Cod. Nav.); • Esercizio di attività collaterali alle attività portuali; • Autorizzazione di nuove opere in prossimità del demanio marittimo (art. 55 Cod. Nav.); • Rilascio autorizzazione allo sbarco di rottame ferroso (d.lgs. 81/2008 ss.mm.ii.; d.lgs. 230/1995); • Rilascio autorizzazione all'uso di fiamme libere (D.M. 10/1998; d.lgs. 81/2008 ss.mm.ii.; d.lgs. 272/99); • Autorizzazione di nuove opere nei porti (ex art. 5 comma 5 bis della Legge). <p>AdSPMAS ha adottato il Regolamento del SUA. Integrazione ZLS (processi per l'utenza esterna), anche sulla base delle scelte del Piano di Sviluppo Strategico ZLS.</p>	
Periodo	2022–2023
Budget previsto	500.000,00€ (progettazione, sviluppo e implementazione)

Intervento 1.1.3	Sistema informativo su base geografica a supporto della gestione e delle scelte strategiche
Ratio	Necessità di gestire in maniera unitaria le informazioni del territorio e disporre di strumenti di supporto alle decisioni
Descrizione	
<p>Una recente mappatura degli archivi di dati geografici e degli applicativi utilizzati, ha identificato, nel solo Ente di Autorità di Sistema Portuale, più di 116 differenti sistemi di archiviazione, non interconnessi tra loro. Tale assetto non consente ovviamente di disporre di dati certi e facilmente fruibili che consentano una visualizzazione dell'assetto attuale del territorio con la conseguente impossibilità di basare le scelte strategiche e la normale operatività su una affidabile base informativa.</p> <p>Pertanto si procederà allo sviluppo di una piattaforma gestionale GIS a supporto dei processi dell'Ente in relazione alla gestione territoriale ed in particolare riguardo alle funzioni demanio, urbanistica, gestione tecnica, accessibilità nautica, accessibilità ferroviaria nonché promozione e valorizzazione delle aree portuali.</p> <p>La road map dell'attività prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il follow-up delle azioni previste nell'ambito del progetto europeo "Di-logs" che ha permesso l'infrastrutturazione di base dei dati; • L'implementazione di una piattaforma GIS; • L'acquisizione di un programma operativo GIS sui processi gestionali dell'Ente. 	
Periodo	2022-2024
Budget previsto	1.500.000,00€

Intervento 1.1.4	Assetto delle società partecipate
Ratio	Revisione della governance
Descrizione	
<p>L'AdSPMAS detiene partecipazioni in società strumentali per il raggiungimento dei propri compiti istituzionali, nel rispetto dei principi, in primo luogo individuati dal D.lgs. 175/2016 (c.d. Decreto Madia).</p> <p>La funzionalità del <i>modello di governance</i> richiede periodici interventi di aggiornamento/revisione al fine di renderlo maggiormente funzionale alle esigenze istituzionali dell'Ente, sempre comunque in linea con il principio di strumentalità proprio delle società <i>in house</i>.</p> <p>Gli interventi, in relazione alle singole società, prevedono quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per <i>APVI/VNCL</i>: verifica della possibilità e della convenienza dell'unificazione delle due partecipate APV Investimenti SPA e Venice Newport Container and Logistics SPA; • per <i>ERF</i>: analisi dello scenario (e relative verifiche di fattibilità/percorribilità) di <i>governance</i> societaria di ERF (e relativo ruolo di regia capo ad AdSP) rispetto alle sfide e al peso strategico del settore ferroviario a Marghera e anche in considerazione della scadenza del 31 dicembre 2023 delle concessioni in capo ad ERF per la gestione del servizio di manovra ferroviaria (AdSPMAS/ERF) e per la gestione della rete (Comune di Venezia/ERF); • per <i>CFLI</i>: promozione e ulteriore implementazione – in linea con le nuove sfide dell'AdSP – dell'ITS Academy, anche attraverso il coinvolgimento di altri soggetti operanti nel settore della logistica e dei trasporti, in ambito portuale e su più ampia scala territoriale; • per <i>CTC</i>: identificare e definire scenari di sviluppo societario – allargamento della compagine sociale vs dismissione delle quote detenute e subentro contestuale di operatori di settore – come costruzione di una business partnership che accompagni e valorizzi lo sviluppo dell'attività crocieristica nello scalo di Chioggia coerentemente con le prospettive del settore crocieristico. 	
Stakeholder Coinvolti	Società partecipate
Periodo	2022-2024
Budget previsto	120.000,00€

AZIONE 1.2	LAVORO E OPERAZIONI PORTUALI
Intervento 1.2.1	Analisi dei fabbisogni competenze occupazionali
Ratio	Specializzare la forza lavoro in porto e sviluppare percorsi formativi finalizzati all'innalzamento del livello di sicurezza delle operazioni portuali.
Descrizione	
<p>Sulla base delle esigenze formative dei terminal e delle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 17 L. 84/94 raccolte nel corso di un'analisi condotta dall'AdSP, è emersa la necessità di formare specifiche professionalità (autisti tug-master/ro-ro e gruisti, figure professionali in possesso di patente E, con abilitazione per pala e forklift) che, per gli artt. 17, sarà finanziata attraverso l'utilizzo di fondi specifici (ex art. 17 comma 15-bis) mentre per gli altri si attiveranno campagne formative allargate.</p> <p>Saranno realizzati i seguenti corsi di <i>formazione</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> • corsi organizzati con CFLI; • addestramento pratico in collaborazione con i terminal portuali; • utilizzo dei DPI di III categoria per i lavori in quota; • corsi sugli spazi confinati; • campagne volte ad elevare il livello di sicurezza delle operazioni portuali. <p>Si svilupperà altresì – previo studio di fattibilità, anche finalizzato a verificarne la possibilità di valorizzazione nell'ambito del NAPA – un polo formativo (in collaborazione con CFLI) per l'addestramento pratico dei lavoratori portuali (a corredo di quello teorico già esistente) così articolato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uno spazio chiuso per addestramento sui lavori in quota; • uno spazio aperto che simuli la stiva di una nave per addestramento con pale ed escavatori. 	
Stakeholder Coinvolti	Terminalisti, imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16, imprese autorizzate ai sensi dell'art. 17
Periodo	2022-2024
Budget previsto	<ul style="list-style-type: none"> • 300.000,00€ corsi per Art. 17 da fondi art. 17 comma 15-bis; • 100.000,00€ campagne formative generali per artt. 16, 17 e 18; <p>Per il polo formativo si prevede di fare ricorso al budget di CFLI.</p>

Intervento 1.2.2	Determinazione numero di imprese ex artt. 16-18 legge 84/1994
Ratio	Armonizzare la disciplina in relazione alle indicazioni contenute nella Delibera ART 57/2018
Descrizione	
<p>Emerge sempre più il fatto che la determinazione del numero di imprese autorizzate non debba fondarsi solo su aspetti di carattere portuale ma estendersi alla visione prospettica dei traffici portuali, in relazione al più ampio evolversi dei mercati internazionali.</p> <p>L'esperienza recente anche legata alla crisi economica attraversata ha dimostrato come i porti sono sempre più l'intersezione tra la dinamica logistica e quella economica con scambi, soste, spostamenti ecc. legati ad una evoluzione non solo portuale. E' per questo che la determinazione della dinamica occupazionale e dei relativi fabbisogni che non sono solo numerici ma anche rivolti a specifiche professionalità, deve avere una lettura che va oltre la domanda delle imprese portuali ma si rivolge alla logistica di sistema.</p> <p>Per la determinazione del numero massimo di autorizzazioni alle imprese concessionarie dei servizi portuali si deve tener conto, pertanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> dell'art. 16 della legge 84/94, che prescrive di fissare tali numeri in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico (assicurando comunque il massimo della concorrenza nel settore); della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che specifica come eventuali limitazioni al numero di prestatori debbano essere giustificate sulla base di motivi oggettivi, chiari e non discriminatori. <p>Si ritiene opportuno svolgere le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> predisposizione di uno studio finalizzato a individuare parametri (anche qualitativi) e criteri per la determinazione del numero di imprese per le operazioni portuali, avendo presente l'esigenza di soddisfare una serie di esigenze (risposta alla domanda dei traffici, concorrenza tra imprese intra-portuale, dimensione economica ottimale dell'impresa); confronto con i stakeholder di riferimento (MIMS e fruitori dei servizi); redazione di nuova Ordinanza. 	
Stakeholder Coinvolti	Operatori portuali
Periodo	2022
Budget previsto	50.000,00€

AZIONE 1.3	IL RIPOSIZIONAMENTO DEL CLUSTER PORTUALE
Intervento 1.3.1	Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto
Ratio	Dotare il sistema portuale di un brand rappresentativo
Descrizione	
<p>Per effetto del D.lgs. 169/16, l'AdSP risulta assumere in sé anche compiti istituzionali prima assegnati all'ASPO Chioggia, tra cui quello della promozione. Il cambiamento sia del soggetto che pone in essere l'attività di promozione e comunicazione (ossia l'AdSP) e sia dell'oggetto delle stesse (un intero cluster portuale) implica la necessità di costruire una nuova <i>brand identity</i> di sistema da veicolare attraverso tutti i principali strumenti di comunicazione – off line e on line – attraverso le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • studio dei principali benchmark di settore per l'identificazione dei punti di forza e di debolezza dei due scali, rispetto alle nuove esigenze di relazione e informazione; • nuova brand image di sistema portuale, con progettazione della connessa comunicazione corporate composta da diversi strumenti (conio del brand, brand manual, brand digital guidelines, sito istituzionale, brochure corporate, Newsletter digitale, infografiche e animazioni utili per i social media, ADV). <p>Sistema interconnesso di canali e strumenti off line e on line: si tratterà di agire in parallelo su più fronti per sviluppare un sistema interconnesso di canali e strumenti off line e on line, laddove il sito web del sistema portuale, integrato nella nuova comunicazione corporate, agisca da strumento evoluto, in grado di supportare al meglio tutte le necessità informative di AdSPMAS e le richieste di comunicazione e promozione del cluster portuale; la sua riprogettazione, in ottica di sistema portuale, sarà occasione di allineamento anche rispetto alle indicazioni Agid, alle ulteriori esigenze di trasparenza e accessibilità richieste alle PA, nonché per una garanzia di efficienza ed efficacia dei riscontri all'utenza tramite la digitalizzazione.</p>	
Elemento di monitoraggio	Time line di realizzazione degli output e feedback dagli utenti su efficacia e responsabilità dei nuovi strumenti
Stakeholder Coinvolti	Diverse Direzioni dell'Ente e Port Community di Venezia e Chioggia
Periodo	2022
Budget previsto	100.000,00€

Intervento 1.3.2	Marketing territoriale
Ratio	Favorire sinergie tra attori pubblici e privati creando massa critica per una più efficace promozione territoriale
Descrizione	
<p>La ripartenza post pandemica apre nuove prospettive ad iniziative di marketing territoriale, spingendo verso lo sviluppo di sinergie tra attori pubblici e privati in particolare nell’ambito della costruzione e promozione di un’offerta territoriale che ponga in relazione diverse eccellenze e la renda attraente per i gruppi di stakeholder selezionati.</p> <p>In questo quadro, si intende stimolare una collaborazione reciprocamente vantaggiosa tra attori istituzionali e operatori privati condividendo obiettivi promozionali e programmi di attività a tre livelli territoriali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>a livello locale</u> – con il Comune di Venezia sia in ambito <i>turistico</i> (es. promozione congiunta – rispetto ad obiettivi congiunti come turismo più qualificato e sostenibile – con le eccellenze veneziane e venete, con l’Aeroporto e con associazioni e operatori del comparto turistico) che in ambito multisettoriale (es. partecipazione come sistema “Venezia” a manifestazioni di grande portata come EXPO); • <u>a livello regionale</u> – con la Regione del Veneto con iniziative nell’ambito dei cd. “tavoli Paese” (es. Cina, Africa, Vietnam), per valorizzare il ruolo dei due scali veneti nell’offerta regionale proposta sia nel caso di incoming di delegazioni estere e sia di missioni estere di tutto il sistema regionale nonché in ambito commerciale e logistico (es. promozione congiunta con gli interporti veneti “come sistema logistico regionale”), coerentemente agli obiettivi del Piano Regionale dei Trasporti¹⁴; • <u>a livello nazionale</u> – con Assoporti e orientata all’attrazione di nuovi business e investimenti, anche in collaborazione con ITA e Invitalia e altre agenzie di internazionalizzazione che favoriscano l’incontro tra domanda e offerta sia in merito a specifici comparti dell’offerta portuale e sia rispetto ad asset connessi alle aree demaniali (spazi, strutture, condizioni di vantaggio per l’insediamento di nuove attività legate anche alla ZLS); • <u>a livello sovranazionale</u> – con il NAPA per la promozione presso le sedi europee di progetti congiunti in ambiti strategici – sustainability, innovation, energy, intermodality, education - con l’obiettivo comune di far rimuovere criticità e vincoli di natura infrastrutturale, finanziaria o programmatoria all’ulteriore sviluppo della portualità dell’arco adriatico; a tal fine, la Joint Declaration per la promozione della cooperazione trilaterale tra Italia, Slovenia e Croazia traccia la rotta delle nuove progettualità da valorizzare in occasione della Revisione delle Reti TEN-T in corso e dell’avvio della nuova programmazione dei programmi europei 2021-2027. 	
Stakeholder Coinvolti	Enti locali, Interporti, Assoporti, Associazioni di categoria, Porti NAPA
Periodo	2022-2024
Budget previsto	100.000,00€

¹⁴ Piano Regionale dei Trasporti approvato dalla Regione del Veneto con DGR n.75 del 14/07/2020

Intervento 1.3.3	Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti
Ratio	Favorire l'incontro della domanda e dell'offerta e il riposizionamento nazionale e internazionale del sistema portuale
Descrizione	
<p>Le indicazioni del POT in merito alle richieste del mercato e le opportunità e le criticità del nuovo contesto in cui si inserisce il cluster portuale saranno foriere di elementi utili alla elaborazione di nuove strategie di promozione istituzionale dell'offerta da articolare tra quelle condotte sui mercati esteri e quelle condotte presso clienti attuali e potenziali del Nordest con l'obiettivo di favorire il recupero di quote di traffico e l'attrazione di investimenti; per questi ultimi, in particolare, verrà intrapresa un'attività di scouting specifica volta anche alla valorizzazione delle opportunità offerte dalla ZLS.</p> <p>Per l'elaborazione di una programmazione mirata ed efficace, affiancando imprese operanti in un stesso comparto ovvero specifici operatori per il lancio di particolari servizi, ci si avvarrà di ciò che segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • collaborazione con il Sistema Italia all'estero (es. Ita, Camere di Commercio italiane all'estero), la rete diplomatica e associazioni di categoria ovvero realtà imprenditoriali attive anche all'estero con cui si è mantenuto costante contatto negli anni; • la relazione costante con la Port Community, compagnie di navigazione, operatori logistici europei per rilevare le opportunità e le criticità dell'offerta e favorirne l'incontro con la domanda; • la valorizzazione delle strutture regionali preposte all'internazionalizzazione; • la relazione con le Confindustrie per porre in essere attività di promozione congiunta. <p>Le attività previste sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • partecipazioni a fiere, business meeting, focus group, missioni di sistema: saranno corredate dalla diffusione di informazioni e dati utili sulle opportunità dell'offerta e sugli incentivi utili all'attrazione di investimenti e nuove attività e un particolare sforzo verrà impresso a favorire lo sviluppo dei collegamenti ferroviari e degli investimenti nei settori ad essi connessi, quali le piattaforme intermodali e i centri logistici; • un progetto di animazione territoriale – in collaborazione con il Comune, la Guardia Costiera e stakeholder legati al settore turistico (come guide, spazi museali, ecc.) – volto a sviluppare e promuovere Chioggia come <i>destinazione crocieristica</i>; • sostenere azioni e iniziative per lo sviluppo del traffico fluviale con gli operatori e congiuntamente agli altri enti ed associazioni impegnati nel settore. 	
Stakeholder Coinvolti	Sistema Italia all'estero, reti diplomatiche, ass. di categorie confindustriali e di comparto, operatori del sistema portuale veneto
Periodo	2022-2024
Budget previsto	400.000,00€

AZIONE 1.4		INTEGRAZIONE DELLA SOSTENIBILITÀ NELL'AGIRE DELL'ENTE
Intervento 1.4.1	Piano di iniziative per promuovere la cultura della sostenibilità nell'Ente	
Ratio	Per massimizzare gli sforzi e i risultati in termini di contributo all'Agenda 2030, si intende avviare un processo di acculturazione ed engagement dell'Ente	
Descrizione		
<p>Ad oggi AdSPMAS ha realizzato iniziative che possono essere ricondotte ai pilastri della sostenibilità, pur in assenza dell'applicazione di parametri o indicatori universalmente riconosciuti che ne misurassero i progress rispetto all'Agenda 2030. Rispetto alla maturità dell'organizzazione lungo un percorso di sostenibilità, si può dire che, allo stato attuale, l'Ente dà risposta alle attuali prescrizioni normative in materia ambientale, sociale ed economica, ma anche pone in essere diverse iniziative riconducibili alla sostenibilità.</p> <p>Per fare un salto di qualità si intende avviare un processo di coinvolgimento dei dipendenti a partire da un programma di acculturazione sul nuovo approccio da adottare per la costruzione di un sistema portuale sostenibile.</p> <p>Gli step del processo sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • inserimento dell'Agenda 2030 tra i temi di “formazione trasversale obbligatoria” per tutti i dipendenti e l'individuazione di corsi specifici per determinati dipendenti individuati come soggetti chiave per il cambiamento; • inserimento sostenibilità negli obiettivi di performances dell'organizzazione, ovvero ogni Direzione e Area in linea generale sarà vincolata a perseguire gli obiettivi strategici inseriti nel POT, di cui è evidente la correlazione all'Agenda; • apertura a momenti di condivisione e partecipazione trasversali per l'individuazione di nuovi progetti attinenti alle competenze delle singole Aree finalizzati al perseguimento di altri obiettivi e target dell'Agenda; • rafforzamento ruolo del Gruppo di Lavoro Sostenibilità, team interno di figure chiave a seconda dei settori recentemente costituito con Decreto del Presidente AdSPMAS n. 672 del 24/09/2021; • coinvolgimento del personale di attività di promozione della cultura della sostenibilità; • sviluppo di attività di comunicazione interna cadenzata in materia di sostenibilità. 		
Stakeholder Coinvolti	AdSPMAS e Società partecipate	
Periodo	2022-2024	
Budget previsto	100.000,00€	

Intervento 1.4.2	Rendicontazione di sostenibilità
Ratio	Presentare misure e progressi in merito a tematiche economiche, ambientali, sociali e di governance per garantire una comunicazione trasparente verso tutte le categorie di stakeholder.
Descrizione	
<p>A partire dal Modello propedeutico alla stesura della prima rendicontazione di sostenibilità presentato il 30 settembre 2021 su richiesta del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), il prossimo traguardo di AdSPMAS consiste nella redazione del primo bilancio di Sostenibilità, reporting periodico che deve fotografare il punto di partenza, le criticità e le opportunità del percorso che si intende intraprendere per raggiungere l'obiettivo concreto di sviluppo sostenibile del sistema portuale veneto nel medio-lungo termine.</p> <p>La rendicontazione di sostenibilità consentirà infatti di relazionare agli stakeholder in merito a iniziative e risultati conseguiti nel periodo di rendicontazione negli ambiti economico, sociale, ambientale e di <i>governance</i>; e sarà utile strumento di gestione per il monitoraggio continuo e la conseguente adozione di misure correttive.</p> <p>Il rendiconto di Sostenibilità si fonderà su accreditati standard internazionali (Global Reporting Initiative - GRI) e sui principi di fondo in materia (Agenda 2030 dell'ONU), considerando l'applicazione di tutti gli indicatori al comparto portuale grazie al lavoro avviato dalle più autorevoli associazioni di categoria a livello internazionale (International Association Ports and Harbours, Association Internationale Villes et Ports).</p> <p>La rendicontazione sarà la conclusione di un percorso di sostenibilità che prende il via dall'inserimento del tema fra le priorità strategiche dell'amministrazione, dalla definizione di obiettivi di sostenibilità chiari e condivisi con la struttura dell'Ente, che deve assicurare massima collaborazione da un lato nel perseguimento di tali obiettivi e, dall'altro, nella condivisione di un percorso che si svilupperà su più anni secondo un'ottica di miglioramento e ampliamento continuo.</p>	
Stakeholder Coinvolti	AdSPMAS, Società partecipate, Organismo di partenariato della Risorsa Mare, Comitato di gestione, Organismo Indipendente di Valutazione, Istituzioni e Associazioni pubbliche/private appartenenti al network dell'Ente
Periodo	2022-2024
Budget previsto	120.000,00€

5.2 OB. 2: RIGENERAZIONE E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE

Obiettivo strategico 2	RIGENERAZIONE E COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PORTUALE
LINEA GUIDA IAPH DI RIFERIMENTO	INFRASTRUTTURE RESILIENTI

AZIONE 2.1	UN NUOVO ASSETTO PIANIFICATORIO DELL'AMBITO PORTUALE
------------	--

Intervento 2.1.1	Nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale
Ratio	Ridefinizione della pianificazione dei Porti di Venezia e Chioggia
Descrizione	
<p>L'iter in corso del Piano Regolatore Portuale aveva già subito con il D.lgs. 31 dicembre 2017 n.232 c.d. "Correttivo Porti", un mutamento del quadro di riferimento in primis richiedendo la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS). A tal fine sono stati sottoscritti degli accordi propedeutici con i comuni di Cavallino Treporti e Chioggia e, per Porto Marghera, è stato emanato dal Presidente di AdSPMAS il Decreto 359/2020 "Ricognizione di aree, site in ambito portuale, a destinazione non più portuale", per l'individuazione di aree che hanno perso la funzione portuale e che si ritiene possano essere riconosciute come aree di interazione porto città sulle quali applicare la pianificazione comunale.</p> <p>Con il decreto legge 45/2021 (convertito con Legge 17 maggio 2021 n. 75) relativo al concorso di idee per "la realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontenitori adibite a trasporti transoceanici" e con il decreto legge n. 103/2021(convertito con Legge 16 settembre 2021 n. 125), recante "misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia", è emersa la necessità di ripensare a lungo termine la conformazione dell'intero sistema portuale.</p> <p>La recente L. 156/2021 ha innovato l'articolo 5 della L.84/94 relativo al Piano regolatore di sistema portuale semplificando l'iter approvativo e specificando chiaramente le competenze relative sulle aree. Conseguentemente a quanto sopra descritto, ed in considerazione della rilevanza e strategicità del documento con il supporto di società specialistiche, saranno svolte le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aggiornamento del precedente DPSS, ora Documento di Programmazione Strategica di Sistema, che prevede l'espressione del parere da parte dei comuni interessati, con le nuove strategie complessive dell'Ente anche sulla base di analisi del settore marittimo di lungo periodo, con individuazione delle aree portuali, retroportuali, porto-città e dei collegamenti di ultimo miglio; • ripresa del tavolo di lavoro con il Comune di Venezia anche con la previsione di un accordo propedeutico al DPSS; • condivisione preventiva delle previsioni del DPSS con i Comuni interessati, per l'adozione dello stesso in Comitato di Gestione e del conseguente avvio della Conferenza dei servizi per la raccolta dei pareri e la successiva approvazione da parte del MIMS; • redazione dei piani regolatori portuali dei porti di Venezia e di Chioggia con le descrizioni puntuali dell'assetto e delle funzioni previste in ogni singolo scalo. 	
Stakeholder Coinvolti	Comune di Chioggia, Comune di Venezia, Comune di Cavallino Treporti, Comune di Mira.
Periodo	2022-2023
Budget previsto	1.500.000,00€ (impegno già assunto)

Intervento 2.1.2	Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali
Ratio	Ottimizzazione dell'assetto produttivo del porto
Descrizione	
<p>L'Autorità di Sistema Portuale amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna.</p> <p>Ai fini dell'individuazione dei terminal, operatori economici, che rappresentano il volano della realtà portuale,, rilevano prioritariamente le competenze attribuite all'Autorità di sistema portuale dagli articoli 16, 17 e 18 , e ciò nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all'articolo 16, comma 4, e all'articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza.</p> <p>Il vigente Piano Regolatore Portuale consente di destinare l'Isola Portuale ad attività portuali commerciali ed alle connesse attività logistiche e che tali destinazioni sono in linea con le strategie di sviluppo dell'Ente;</p> <p>L'attuale contesto operativo si sostiene su un assetto di concessioni demaniali rilasciate nell'isola portuale- Porto Commerciale di Marghera, Molo A, Molo B e Molo Sali, tutte in scadenza nel periodo 2022 – 2024, pur tenendo conto che l'art. 199 del Decreto-Legge del 19/05/2020 n. 34 (cd. Misure urgenti per emergenza epidemiologica), convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che dispone la proroga di 12 mesi della durata delle concessioni rilasciate nei porti ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.</p> <p>La pianificazione dei procedimenti concernenti la disciplina e lo sviluppo dei terminal commerciali, disciplinati dalle concessioni demaniali in prossima scadenza, ha tenuto necessariamente conto delle novità normative intervenute in materia di pianificazione portuale con l'entrata in vigore del D.Lgs. n. 169/2016 e ss.mm.ii. la Direttiva Dirigenziale del MIT in data 5 febbraio 2018, nonché la delibera ART n. 57/2018 con cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha approvato un atto di regolazione recante "Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. Prime misure di regolazione";</p> <p>E' stato altresì considerate il D.L. n. 45/2021, convertito con modificazioni dalla L. 17 maggio 2021, n. 75, che dispone all'AdSPMAS di procedere all'esperienza di un concorso di idee, ai sensi dell'articolo 156, comma 7, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili "dalle navi adibite a trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate ed al trasporto contenitori adibite a trasporti transoceanici";</p> <p>Detta pianificazione, recepisce le modifiche e gli aggiornamenti derivanti dalle prioritarie esigenze di transizione a Marghera del traffico crocieristico, le cui disposizioni sono contenute nel D.L. n. 103/2021, convertito con modificazioni con Legge 16 settembre 2021, n. 125, che prevede all'art. 2 comma 1 la realizzazione, nell'area di Marghera, di punti di attracco temporanei non superiori a cinque destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;</p> <p>Per quanto sopra, l'individuazione di nuovi spazi da destinare allo sviluppo dei traffici portuali commerciali, in conseguenza dello spostamento seppur temporaneo delle navi da crociera a Marghera tiene conto dei sottoelencati interventi programmati sull'Isola Portuale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la riqualificazione delle banchine denominate AOSTA, TRENTO, BOLZANO, LOMBARDIA e testata MOLO SALI, con contestuale razionalizzazione del sistema di raccolta delle acque meteoriche; • la riqualificazione delle aree ex Monopoli di Stato mediante la realizzazione della nuova pavimentazione e del sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche; 	

- lo stato del procedimento amministrativo di approvazione del progetto preliminare relativo all'opera denominata "**Piattaforma d'altura al porto di Venezia e terminal container di Montesyndial**" e la volontà di sviluppare e valorizzare il compendio "Montesyndial" quale terminal destinato allo sviluppo del traffico container;
- gli **interventi di banchinamento** lungo la sponda sud del canale Industriale Nord, ove in futuro potranno essere completate le opere necessarie a consentirne l'uso portuale.

Il piano generale di graduale adeguamento infrastrutturale ed assetto dei terminal commerciali, muove dall'attuale contesto di infrastrutturazione viaria e ferroviaria e specializzazione dei traffici,, e pianifica per ciascun compendio, la previsione di ulteriori interventi per l'ammodernamento e l'efficientamento delle infrastrutture a servizio del Porto, per la sostenibilità energetica e minor impatto ambientale, per la digitalizzazione dei flussi informativi e la dematerializzazione delle attività amministrative collegate al trasporto merci ed alla mobilità dell'utenza portuale; L'iniziativa pubblico portuale si compendia nell'emanazione di provvedimenti programmatici volti a delineare il graduale adeguamento infrastrutturale ed assetto territoriale dei terminal commerciali; i nuovi layout si definiranno in sede di completamento dei predetti interventi di infrastrutturazione avviati per la realizzazione delle nuove infrastrutture portuali, e troveranno definitiva formalizzazione con l'elaborazione dei nuovi strumenti di pianificazione portuale, ciò anche in funzione delle aree demaniali che diverranno via via disponibili.

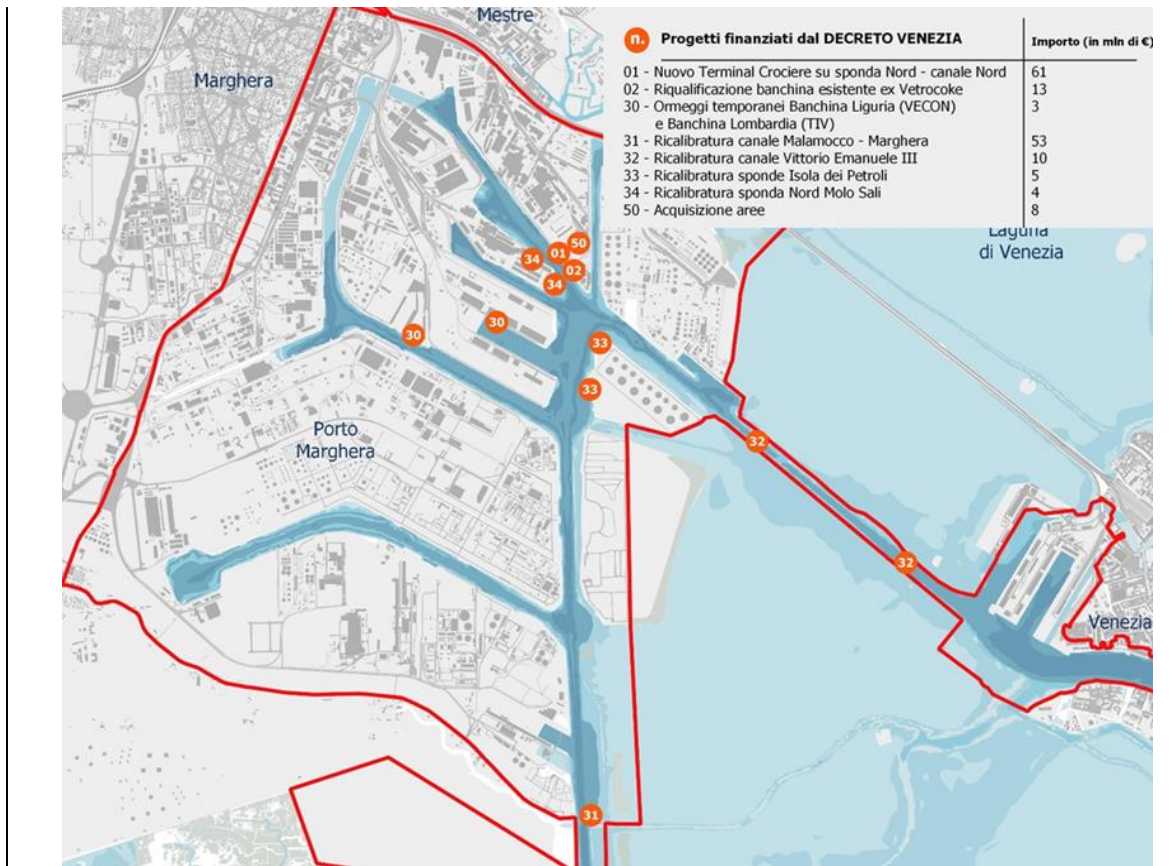
Stakeholder Coinvolti	Operatori del settore
Periodo	2021-2025
Budget previsto	N.A.

Intervento 2.1.3	Istituzione della ZLS a porto Marghera
Ratio	Rilancio economico produttivo delle aree portuali e dell'entroterra
Descrizione	
<p>La Regione del Veneto ha predisposto il Piano Strategico ZLS¹⁵ (DGR n. 1072 del 03/08/2021), dando inizio all'iter per l'istituzione della ZLS "rafforzata" ed ha sottoposto il documento al vaglio della Presidenza del Consiglio dei Ministri.</p> <p>La Legge di Bilancio per il 2020 ha consentito di estendere le agevolazioni del credito di imposta delle Zone Economiche Speciali (ZES) anche alle ZLS del Centro-Nord. Ciò sarà possibile laddove esista un porto di importanza europea (definito secondo i criteri del regolamento TEN-T), quale è il Porto di Venezia, e vi siano aree ad esso funzionalmente connesse e ammesse alle deroghe degli aiuti di Stato dalla Commissione europea.</p> <p>In particolare l'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'UE consente, per il periodo 2014-2020, di costituire delle ZES/ZLS anche in alcuni territori dell'Italia Settentrionale. Tra questi il Comune di Venezia con Porto Marghera e Murano e diversi comuni del rodigino.</p> <p>Il piano industriale di Confindustria Venezia area metropolitana di Venezia e Rovigo ha stimato che, in tali superfici, sarebbero disponibili 385 ettari ad oggi dismessi o abbandonati. Se inseriti in una ZES/ZLS, essi potrebbero attivare in tre anni 2,4 miliardi di euro di investimenti e 26.600 posti di lavoro, tra diretti e indiretti (1 ogni 320.00 euro di investimento). Il Piano Strategico della Regione Veneto ha non solo confermato le previsioni dello studio di Confindustria, ma ha esteso ulteriormente i benefici che deriverebbero dall'attivazione della ZLS:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 177 mila nuovi posti di lavoro in Veneto; • aumento dell'export regionale del 40%. <p>Da ciò è immaginabile la rilevanza che la ZLS potrà avere per lo sviluppo dello scalo di Porto Marghera e lo straordinario impegno a cui sarà chiamata la AdSP per le competenze che le verranno affidate secondo la normativa per questa fattispecie di zone speciali.</p> <p>Per essere ancora più attrattiva e vantaggiosa, la ZLS deve integrare anche i vantaggi offerti dalla Zona Franca doganale. Quella attualmente esistente (8000 m2) si trova, infatti, tra i varchi dell'isola portuale, ma dovrebbe (come avviene in altri contesti europei e a Trieste) essere espansa "a macchia di leopardo".</p> <p>È opportuno, quindi, che l'AdSPMAS collabori con i principali portatori di interesse, Regione, Comuni interessati, in primis quello di Venezia, Confindustria, e con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per superare l'attuale configurazione.</p>	
Periodo	2022-2024
Budget previsto	200.000,00€

¹⁵ DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 1072 del 03/08/2021. Ad OGGETTO: Approvazione del "Piano di sviluppo strategico" finalizzato all'istituzione della Zona Logistica Semplificata Porto di Venezia-Rodigino ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 5, del decreto legge 20 giugno 2017, n. 91 e dell'articolo 1, comma 65, della legge 27 dicembre 2017, n. 205.

Intervento 2.1.4	Concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli articoli 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i.
Ratio	Coniugare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio
Descrizione	
<p>L'AdSPMAS ha indetto, ai sensi dell'art. 3 del Decreto Legge 1° aprile 2021 n. 45, convertito in Legge 17 maggio 2021 n. 75, un concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli articoli 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i, avente ad oggetto l'elaborazione di proposte ideative e di progetti di fattibilità tecnica ed economica relativi alla realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili dalle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda superiore a 40.000 tonnellate e dalle navi portacontainer adibite a trasporti transoceanici.</p> <p>La prima fase del concorso si concluderà il 31/12/2021 con il ricevimento delle proposte ideative. Una commissione composta da esperti selezionerà le tre proposte ritenute migliori che verranno invitate alla seconda fase. La fase conclusiva del concorso prevede la realizzazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica con la consegna degli elaborati entro il termine del 30/12/2022. A seguito della valutazione tecnica delle offerte, la commissione stilerà una graduatoria individuando la proposta progettuale vincitrice.</p> <p>La proclamazione del vincitore è prevista per il 30/06/2023.</p>	
Stakeholder Coinvolti	AdSPMAS
Periodo	2021-2023
Budget previsto	<ul style="list-style-type: none"> • 2.200.000,00€ per il concorso di idee • 300.000,00€ spese varie per procedura

Intervento 2.1.5	Approdi temporanei crociere a Marghera
Ratio	Provvedere a soluzioni temporanee per la garantire la continuità della crocieristica
Descrizione	
<p>Il decreto legge 20 luglio 2021 n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, ha sancito la necessità di ripensare il futuro a lungo termine dell'intero sistema portuale, nominando il Presidente dell'AdSPMAS quale Commissario straordinario ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.</p> <p>Il Commissario Straordinario ha compito di procedere alla progettazione, all'affidamento e all'esecuzione dei seguenti interventi, previa valutazione di impatto ambientale, secondo quanto previsto dalla vigente normativa in materia:</p> <ul style="list-style-type: none"> • realizzazione di punti di attracco temporanei in numero non superiore a cinque nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT; • manutenzione dei canali esistenti; • realizzazione di interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica e della sicurezza della navigazione. <p>Potrà promuovere studi idrogeologici, geomorfologici e archeologici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna, qualora nell'attuazione degli interventi sopra citati verifichi eventuali disponibilità rispetto alle risorse assegnate. Gli interventi connessi alla navigabilità di cui sopra si integrano con quelli dell'AdSPMAS dettagliati nell'intervento 2.2.1.</p> <p>Per adempiere alle prescrizioni del dettato normativo, il Commissario avvalendosi dell'AdSPMAS provvederà a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • effettuare studi idrodinamici e di navigabilità; • affidare le attività necessarie per attrezzare temporaneamente almeno due accosti già per la stagione 2022 (intervento n.30); • affidare gli interventi di manutenzione, dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III, compresa la caratterizzazione, gli studi impatto ambientale e la progettazione degli stessi (interventi 31, 32, 33 e 34); • realizzare per fasi accosti per navi da crociera presso Canale Nord: in prima fase sarà realizzato un accosto per navi fino a 300m (intervento 02 in figura), in seconda fase 2 accosti per navi fino 340 m e un terminal passeggeri (intervento 01 in figura). 	



Stakeholder Coinvolti	Compagnie di navigazione; gestore del terminal passeggeri interessato dal divieto di transito; terminalisti/concessionari di Marghera e Fusina; imprese dell'indotto e attività commerciali collegate.
Periodo	2021-2026
Budget previsto	157.000.000,00€

AZIONE 2.2	VERSO UNA NUOVA CONNESSIONE/ACCESSIBILITÀ DEI PORTI
-------------------	--

Intervento 2.2.1	Navigabilità dei canali portuali (materiali e immateriali)
Ratio	Identificare ed attuare interventi mirati atti a garantire la massima navigabilità dei canali portuali nel rispetto dell'ambiente.
Descrizione	
<p>L'accessibilità nautica è imprescindibile per il mantenimento e lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia; risulta pertanto necessario intervenire sia con soluzioni materiali che immateriali per garantirne la massima efficienza.</p> <p>Dato il delicato contesto lagunare, ogni intervento va debitamente studiato, analizzato e verificato al fine di garantire la massima navigabilità dei canali, nel rispetto dell'ambiente. A tal scopo è stato avviato uno studio finalizzato all'individuazione degli interventi da realizzarsi all'interno del canale e delle zone limitrofe al fine di limitare i processi erosivi e di deposizione, ovvero all'identificazione delle soluzioni gestionali atte a massimizzare la sostenibilità della navigazione. Questo studio, per il quale è stato coinvolto il meglio delle conoscenze scientifiche europee, ha una valenza innovativa data dall'approccio integrato tra modellistica idrodinamica, modellistica di navigazione in tempo reale e verifica delle soluzioni proposte, che consentirà sia di individuare le migliori soluzioni da adottare sia di fornire supporto numerico per le successive fasi di progettazione e realizzazione degli interventi. Lo studio metterà, inoltre, a disposizione i modelli idrodinamici e di navigazione realizzati e calibrati nel contesto lagunare, che potranno in seguito essere utilizzati per approfondimenti e verifiche di ulteriori soluzioni. Al fine di renderne possibile l'utilizzo anche oltre la durata dello stesso, sarà necessario intervenire sulla capitalizzazione dei risultati tramite la formazione del personale e l'implementazione in sede locale di idonei strumenti di simulazione, anche tramite lo sviluppo di appositi simulatori di navigazione.</p> <p>La futura programmazione degli interventi nei canali di navigazione dovrà tener conto dei limiti imposti dal Piano Regolatore Portuale e delle risultanze del sopra citato studio nonché individuare le soluzioni alla limitata disponibilità degli attuali siti di conferimento, ad oggi non sufficienti a soddisfare il fabbisogno per la manutenzione ordinaria e la realizzazione degli interventi. In quest'ottica risulta fondamentale l'approvazione del nuovo "Protocollo Fanghi" e del Piano Morfologico della Laguna di Venezia.</p> <p>I principali interventi che l'Autorità di Sistema Portuale intende attuare riguardano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Manutenzione dei canali, dei bacini e degli accosti nelle aree di Marghera e di Chioggia; • Escavo del canale Malamocco Marghera e relativi interventi di protezione delle sponde, sia lato Venezia che lato casse di colmata. Per tale intervento sono stati richiesti fondi aggiuntivi pari a 55 milioni di euro a valere sul PNRR fondo complementare. L'intervento si caratterizza per una particolare coerenza e complementarità con la recente iniziativa del Governo di ricollocazione parziale del traffico crocieristico a Marghera e consiste nella realizzazione di opere di escavo e di adeguamento della sezione del Canale Malamocco-Marghera per andare incontro alle esigenze di navigabilità necessarie a garantire il transito in sicurezza delle navi, anche da crociera, tra la bocca di Malamocco e gli accosti a Porto Marghera. L'intervento proposto persegue il duplice obiettivo di salvaguardia dei bassi fondali lagunari e mantenimento nel tempo delle condizioni di navigabilità con la conseguente riduzione della spesa per i futuri interventi manutentivi. <p>L'intervento verrà condotto in stretta sinergia con la struttura del Commissario Straordinario per le Crociere.</p>	

- **Segnalamenti marittimi.** Al fine di assicurare le migliori condizioni di navigabilità e sicurezza della navigazione, si intende procedere, congiuntamente con gli altri Enti competenti (Capitaneria di Porto, Zona Fari, Istituto Idrografico della Marina Militare, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche) con alcuni interventi volti a rendere i segnalamenti marittimi nei porti di Venezia e Chioggia aggiornati con le normative di codice della navigazione, norme IALA e direttive IMO, ma allo stesso tempo razionalizzandolo eliminando segnalamenti o strumentazioni inutili o ridondanti. Tali interventi prevedono sia la posa in opera di nuovi segnalamenti, in particolare nel porto di Chioggia, sia la sostituzione di segnalamenti esistenti. Una volta completati potranno contribuire inoltre all'incremento della navigazione notturna. Attualmente è stata conclusa la fase di progettazione e la realizzazione degli interventi è prevista per il 2022-2023;
- Per quanto riguarda la **cassa di colmata Molo Sali**, è previsto l'utilizzo della stessa quale superficie operativa portuale al termine del necessario periodo di consolidamento del materiale in essa riportato, previsto in almeno 5 anni.

Nel 2020 Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione del Veneto e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale hanno sottoscritto l'Accordo di Programma "Per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera" che, con un finanziamento di 41.690.769,90 €. L'accordo promuove la progettazione e realizzazione di interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, con l'obiettivo di pianificare le scelte strategiche di intervento, di recupero produttivo, occupazionale, di tutela ambientale e sanitaria di Marghera Venezia. In particolare gli interventi, che complessivamente dovranno essere completati entro il 2025, sono:

- Molo Sali: marginamento del voltatesta Canale Nord;
- adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia (intervento 1, nella figura che segue);
- adeguamento ambientale e riqualificazione della Banchina Aosta (intervento 2, nella figura che segue);
- marginamento Darsena Canale industriale Ovest (intervento 3, nella figura che segue);
- marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto (intervento 4, nella figura che segue).

Sono inoltre in corso studi e progettazioni relativi ad interventi finalizzati al miglioramento della navigabilità dei canali portuali, quali la realizzazione delle opere di marginamento da realizzare ai bordi delle Casse di Colmata A, B e D-E, lungo il canale Malamocco – Marghera.

L'intervento prevede il consolidamento la protezione dei bordi delle casse di colmata, attualmente interessati da fenomeni erosivi, attraverso opere in pali di legno e in scogliere emerse e sommerse, con priorità per la cassa di colmata B.

Il progetto genererà un impatto positivo complessivo dal punto di vista ambientale, in particolare aumentando la resistenza al moto ondoso incidente sul bordo dei canali, interrompendo il processo erosivo (migliorando pertanto la qualità dei sedimenti e delle acque nell'ambito di riferimento) e ripristinando ampie superfici destinate ad habitat di pregio.

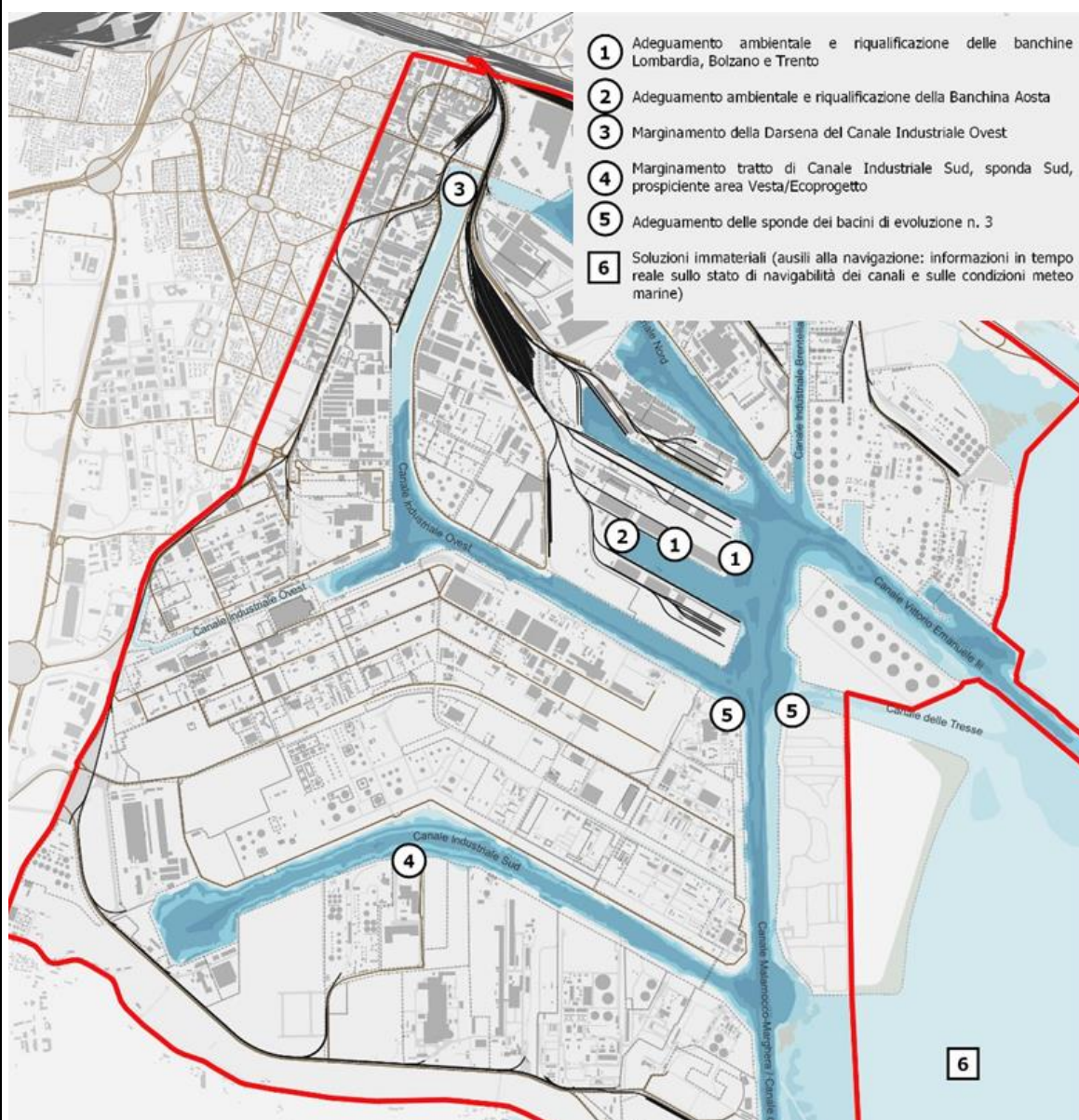
In piena coerenza con gli obiettivi strategici e macro-settoriali del PNRR il progetto contribuirà al raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni del sistema di accessibilità nautica al Porto di Venezia.

Il costo complessivo dell'intervento è stimato in € 23.500.000.

Inoltre, relativamente il bacino di evoluzione 3 al porto commerciale di Marghera è stato predisposto un progetto di fattibilità tecnico ed economica, finalizzato al miglioramento della sicurezza della navigazione mediante arretramento e modifica delle attuali sponde.

Ogni intervento sarà rivalutato alla luce dei risultati dello studio idrodinamico già avviato, che permetterà appunto di individuare le migliori soluzioni da adottare per poi proseguire con le successive fasi di progettazione e realizzazione degli interventi.

Inoltre, un ulteriore campo di interventi per l'incremento della navigabilità si basa sull'implementazione di **soluzioni immateriali** (intervento 6, in figura), quali ausili alla navigazione. Si intende infatti proseguire il cammino già intrapreso per fornire ai comandi nave, ai piloti e in generale alla comunità portuale, informazioni in tempo reale sullo stato di navigabilità dei canali e sulle condizioni meteo marine, integrati con strumenti di localizzazione di ultima generazione. Dati gli sviluppi tecnologici sempre più rapidi e la forte spinta verso un ricorso sempre maggiore alla navigazione strumentale verranno investigate nuove soluzioni, in particolare legate all'utilizzo dei satelliti, anche in collaborazione con le agenzie spaziali italiana ed europea.



<p>Stakeholder Coinvolti</p>	<p>Terminalisti e operatori portuali; Provveditorato Interregionale OO.PP.; Capitaneria di Porto di Venezia e di Chioggia; Comando Generale del Corpo delle Capitanerie; Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;</p>
-------------------------------------	---

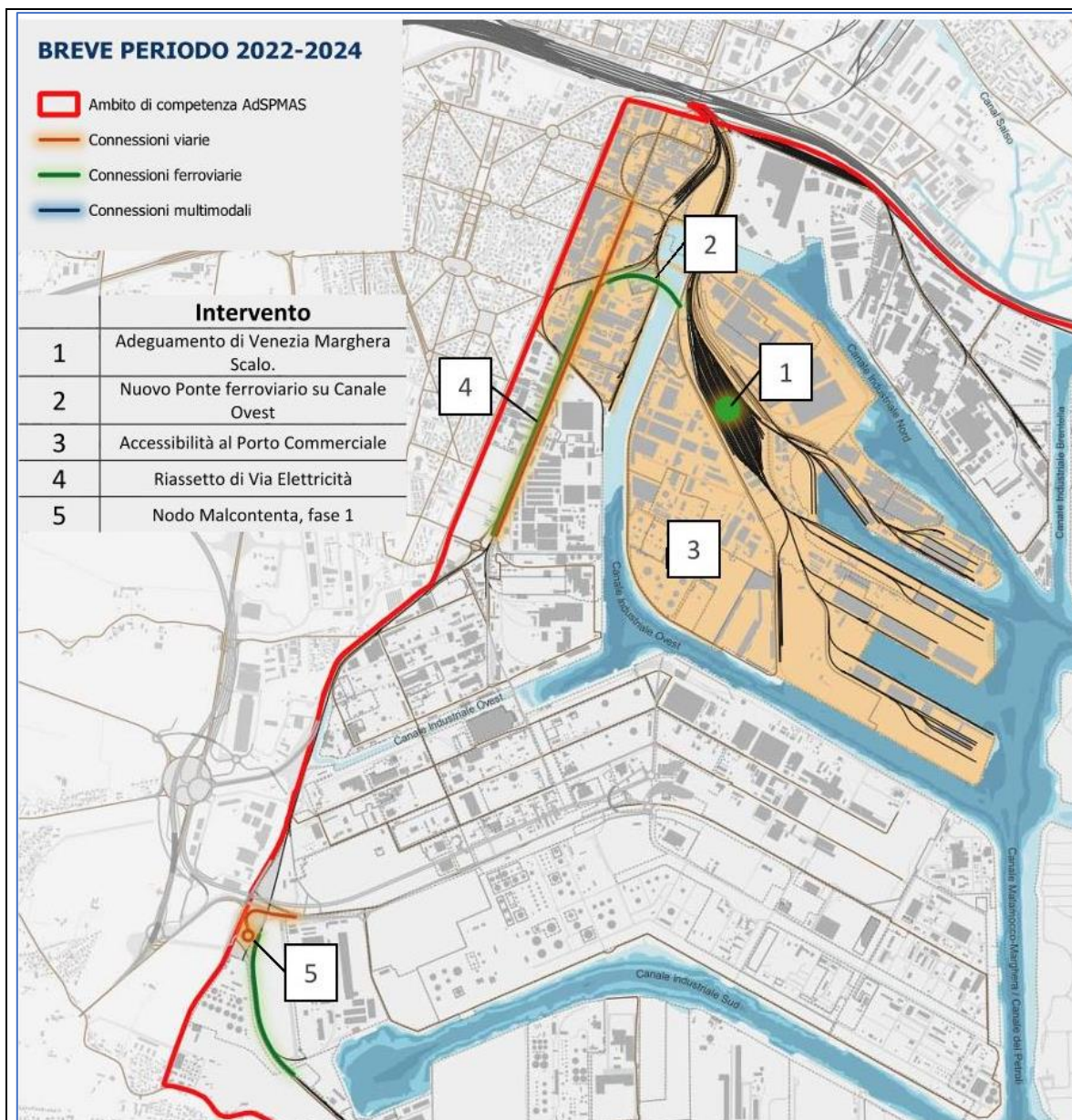
	Ministero della transizione ecologica
Periodo	2022-2024
Budget previsto	<ul style="list-style-type: none">• 1.000.000,00€ - Studio idrodinamico e navigazione canale Malamocco Marghera;• 55.000.000,00€ - Interventi canale Malamocco Marghera;• 500.000,00€ - Realizzazione adeguamento segnalamenti marittimi.

Intervento 2.2.2	Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio
Ratio	Rivisitazione dell'accessibilità di ultimo miglio
Descrizione	
<p>Il Porto di Venezia ha confermato, anche nel 2020 nonostante la pandemia in corso, le quote di traffico ferroviario registrato negli ultimi anni, con una movimentazione complessiva annuale pari a 94.000 carri. I potenziamenti ferroviari in corso sulla rete nazionale ed europea, spinti anche dai fondi PNRR, fanno prevedere una crescita esponenziale del traffico ferroviario anche a discapito della modalità stradale. AdSPMAS, RFI e CAV hanno pertanto in corso progettazioni, per la prossima realizzazione, di interventi atti ad incrementare e rafforzare la quota modale su ferro, migliorare l'accessibilità stradale e ferroviaria al porto e supportare la logistica intermodale per un importo complessivo di circa 1,1 miliardi di Euro.</p> <p>In particolare gli interventi di breve periodo riguarderanno:</p> <p>1. Adeguamento di Venezia Marghera Scalo. Nel corso del triennio saranno attuati gli interventi identificati nell'ambito del protocollo d'intesa "Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale", sottoscritto nel 2018 fra la Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Il protocollo nella fase di breve periodo prevede investimenti di Rfi per circa 1 milione di euro per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'integrazione dei sistemi informativi in gestione all'operatore di manovra e al gestore nazionale della rete; • completamento dell'elettrificazione di 2 binari della stazione di Venezia Marghera Scalo, da realizzarsi ad un anno dall'approvazione del finanziamento; • adeguamento di 1 binario a modulo 750m, da realizzarsi ad un anno dall'approvazione del finanziamento. <p>Per consentire la realizzazione di tali interventi AdSPMAS procederà ad una revisione delle concessioni delle aree demaniali del parco ferroviario Venezia Marghera Scalo, da ERF ad RFI, così da consentire a quest'ultima di realizzare gli interventi programmati, ai sensi del succitato protocollo d'intesa.</p> <p>2. Nuovo ponte ferroviario su Canale Ovest. Alla fine del primo trimestre del 2021 è stato affidato il servizio per la progettazione definitiva e progettazione esecutiva del nuovo ponte ferroviario sul canale Industriale Ovest. Ad oggi è in corso la redazione della progettazione definitiva (finanziata nell'ambito del progetto CEF, Veneto Intermodal). L'intervento consentirà di ridurre i tempi di manovra, di eliminare l'interferenza con la stazione di Venezia Mestre ed incrementare conseguentemente la sicurezza della circolazione ferroviaria aumentando, nel contempo, la capacità del sistema ferroviario. Si stima che la realizzazione dell'opera, già inserita nella programmazione triennale dei lavori, possa essere avviata nel 2022; la stessa è parte delle opere finanziate dal PNRR, fondo complementare.</p> <p>3. Accessibilità al porto commerciale di Marghera-Venezia: è in corso lo studio di fattibilità per un nuovo assetto dell'accessibilità stradale e ferroviaria all'isola commerciale di Porto Marghera e dei relativi collegamenti di ultimo miglio con le reti primarie. L'accessibilità richiede di essere ottimizzata in considerazione delle progettazioni in corso in ambito portuale (nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest, il potenziamento della stazione di Venezia Marghera Scalo, il nuovo terminal siderurgico in area ex Gabrielli, la piscina in Via delle Macchine, le aree dedicate ai parcheggi dei lavoratori di Fincantieri, le nuove piste ciclopedonali, ecc.), e delle progettazioni di altri Enti esterne all'ambito, che genereranno effetti sul traffico portuale (interventi di poten-</p>	

ziamento dell'infrastruttura stradale di via della Libertà, nuovi centri/funzioni attrattori/generatori di traffico, ecc.) e del futuro layout delle concessioni dei terminal portuali che verrà assunto nei prossimi anni. Il progetto di nuova accessibilità terrà conto anche delle piste ciclabili in corso di realizzazione da parte del Comune.

4. Riassetto di Via Elettricità. L'intervento, in fase di progettazione esecutiva, potenzia l'asse ferroviario e stradale di Via Elettricità mediante il raddoppio dell'attuale binario ferroviario e l'adeguamento funzionale della piattaforma stradale. Nel mese di settembre 2021, a seguito di conferenza dei servizi, è stata approvata la progettazione definitiva della presente opera, la cui realizzazione potrà essere avviata entro il secondo semestre del 2022.

5. Nodo Malcontenta, fase 1. Al fine di armonizzare le fasi di breve e medio periodo con gli scenari di rivisitazione dell'accessibilità stradale e ferroviaria di lungo periodo si è resa necessaria la revisione del progetto della rotatoria Malcontenta, posta all'intersezione tra via dell'Elettronica e via delle Valli (finanziato nell'ambito dell'Accordo di programma Moranzani), ora alla fase esecutiva, e la progettazione della sua connessione con Via della Chimica (asse viabilistico principale di arrivo e partenza al/dal nuovo terminal Montesyndial) e il raddoppio di un tratto di linea ferroviaria del Raccordo Base. Questi ultimi interventi consentiranno di eliminare l'interferenza stradale e ferroviaria, presso la Rotonda Malcontenta e di aumentare la capacità ferroviaria. La progettazione di fattibilità e definitiva dell'intervento sono cofinanziate CEF e saranno avviate nel 2022, la realizzazione dell'opera è parte delle opere finanziate dal PNRR, fondo complementare.



Gli interventi di medio periodo riguarderanno:

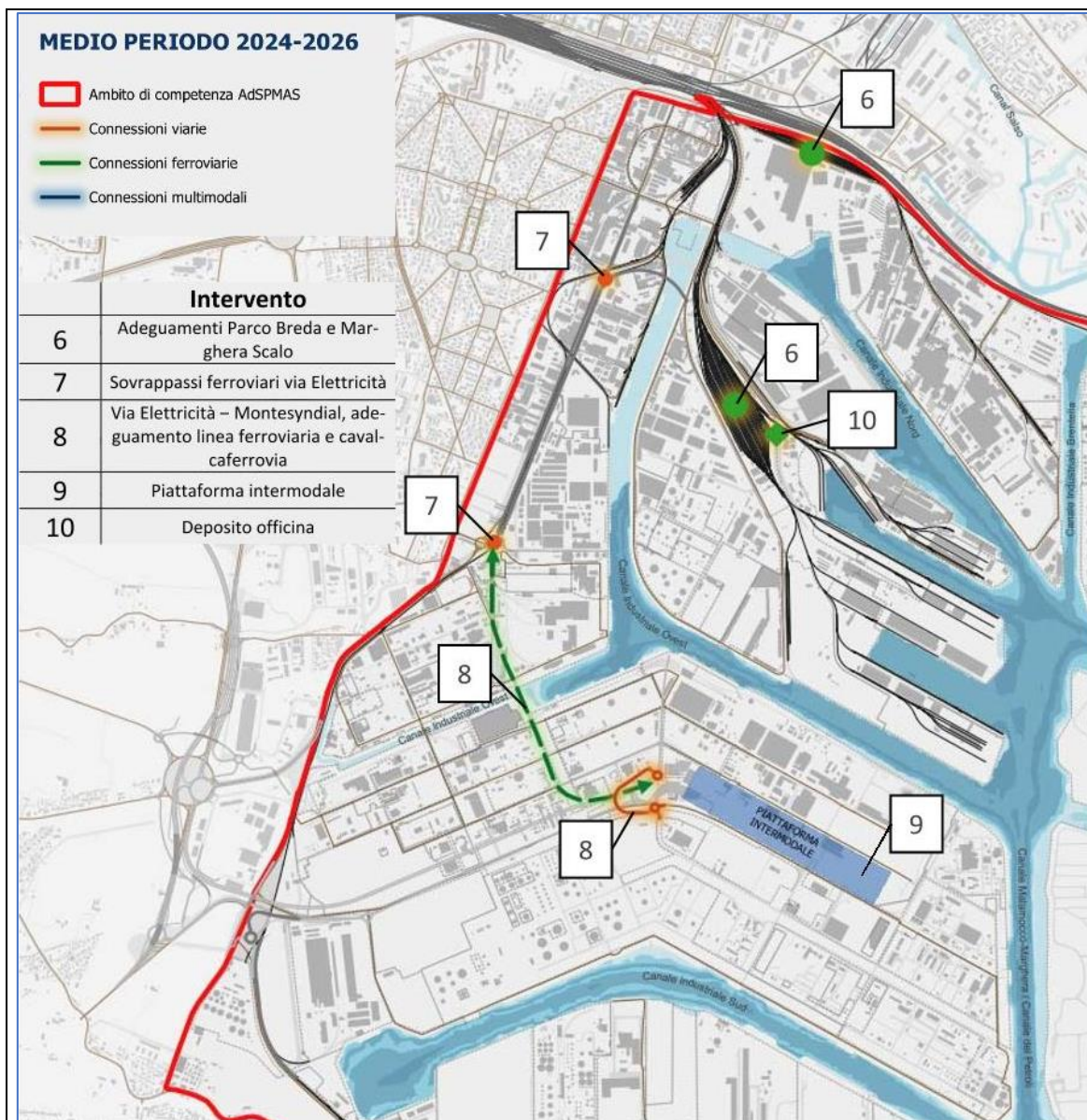
6. **Adeguamenti Parco Breda e Marghera Scalo.** Interventi previsti dal protocollo “Potenziamento infrastrutturale funzionale allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale”, per importo complessivo di circa 20 milioni a cura di RFI:
- Adeguamento e realizzazione di una nuova stazione merci presso il parco ferroviario Breda;
 - realizzazione di un nuovo apparato centrale che consentirà d’inserire la stazione di Venezia Marghera Scalo nel ACCM del Nodo di Venezia;
 - adeguamento a modulo 750 e centralizzazione completa del Fascio Ovest (Ve. Marghera Scalo).
7. **Sovrappassi ferroviari di Via Elettricità.** Il progetto di fattibilità Tecnico Economica, agli atti dell’AdSPMAS, prevede la realizzazione di due sovrappassi ferroviari su Via dell’Elettricità necessari ad eliminare le due gravi interferenze esistenti tra il sistema stradale e quello ferroviario (passaggi a livello presso l’intersezione Via Elettricità-Via Volta e presso l’intersezione tra via Ghega e

la SR.11) che attualmente riducono la capacità delle infrastrutture, la sicurezza del sistema viabilistico e ferroviario e impongono un rallentamento dei flussi. L'asse in questione, a servizio dell'area Sud-Ovest di Porto Marghera, rappresenta la principale direttrice per l'ingresso ai terminal portuali da Sud (su di esso transitano circa il 50% dei veicoli pesanti in ingresso al Porto) ed è interessata dal 55% del traffico ferroviario portuale complessivo. La progettazione definitiva ed esecutiva, da candidarsi ai bandi CEF, saranno svolte nel triennio.

8. Via Elettricità – Montesyndial, adeguamento linea ferroviaria. L'intervento, sviluppato a livello di Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica, prevede la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di collegamento tra il Raccordo Base del Compensorio Ferroviario di Marghera Scalo e la penisola del petrolchimico, e il potenziamento dell'infrastruttura stradale, anche a servizio del terminal ex Montesyndial. Il progetto consente un incremento della capacità ferroviaria e la riduzione dei tempi di manovra per i treni destinati ai terminal localizzati nelle aree Sud-Ovest di porto Marghera garantendo e migliorando l'accessibilità viabilistica alle aree del petrolchimico. Il progetto è propedeutico alla realizzazione della nuova piattaforma intermodale ed è coerente con la progettazione di lungo periodo del corridoio multimodale. Le ulteriori fasi di progettazione sono già cofinanziate in ambito CEF e saranno avviate nel 2022.

9. Piattaforma intermodale. E' in corso di progettazione una piattaforma intermodale nella parte sud dell'area Montesyndial. Il progetto consentirà di rispondere, in modo tempestivo, alla crescita del traffico ferroviario in corso e previsto e alle attuali richieste di mercato sia rispetto alla gestione di traffico marittimo che a quello terra su terra a servizio dell'hinterland di riferimento, valorizzando quindi la funzione logistica del porto di Venezia. La Piattaforma intermodale sarà collegata in prima fase alla rete stradale e ferroviaria esistente con un recupero e potenziamento del collegamento verso Via Elettricità e, successivamente, ad un nuovo corridoio multimodale che costituirà un'accessibilità dedicata all'area sud del porto, dotato di una nuova stazione terminale posta in prossimità della piattaforma stessa. Nel corso del 2022 sarà avviata la progettazione definitiva, con presentazione della stessa per il cofinanziamento CEF.

10. Deposito Officina. La realizzazione di un nuovo deposito officina, collocato in prossimità della Stazione Venezia Marghera Scalo, è sempre più necessario per la manutenzione dei locomotori di manovra e per offrire agli operatori portuali il servizio di manutenzione carri ferroviari, assicurando una maggiore efficienza delle mute destinate al trasporto. In considerazione della realizzazione del nuovo ponte ferroviario e delle modifiche previste alla radice di Marghera Scalo per estensione dei binari a modulo 750m è venuta meno la disponibilità delle aree ove era localizzato il precedente progetto di deposito/officina, sviluppato a livello di esecutivo. Il servizio, di fondamentale importanza anche in considerazione dell'aumento dei traffici ferroviari portuali, risulta sempre più indispensabile pertanto si prevede una project review che rilocalizzi il deposito in un'area disponibile a sud di Marghera Scalo.



Gli interventi di lungo periodo prevedono:

11. Nuovo collegamento stradale e ferroviario di ultimo miglio.

Le forti previsioni di crescita del traffico merci, ed in particolare di quello ferroviario, collegate all'apertura del Brennero, e ai numerosi altri investimenti previsti sulla rete nazionale ed europea, richiedono il ripensamento dell'accessibilità stradale e ferroviaria al porto. L'infrastruttura di ultimo miglio infatti dovrà essere adeguata al fine di consentire al porto di Venezia di mantenere il ruolo di core port nella rete TEN-T, e sviluppata coerentemente con lo spostamento, in corso, del baricentro delle attività portuali verso sud, e con la volontà di allontanare gli impatti del porto dalle aree più antropizzate. In tale ottica è allo studio la realizzazione di un nuovo collegamento multimodale che ponga in relazione diretta il porto con le reti stradali e ferroviarie nazionali, evitando totalmente le interferenze con la Stazione ferroviaria di Venezia Mestre e la rete stradale urbana.

Il progetto, ai sensi del protocollo di intesa firmato nel 2021 con RFI, Regione del Veneto, CAV e Comune di Venezia, rappresenta lo scenario di lungo periodo rispetto al quale AdSPMAS sta già riprogettando e realizzando alcune infrastrutture in grado di migliorare sostanzialmente l'acces-

sibilità terrestre al porto. L'intervento innova totalmente l'accessibilità portuale eliminando le interferenze con le reti locali e garantendo standard infrastrutturali adeguati ad un porto core della rete TEN-T. Esso include i seguenti interventi stradali e ferroviari:

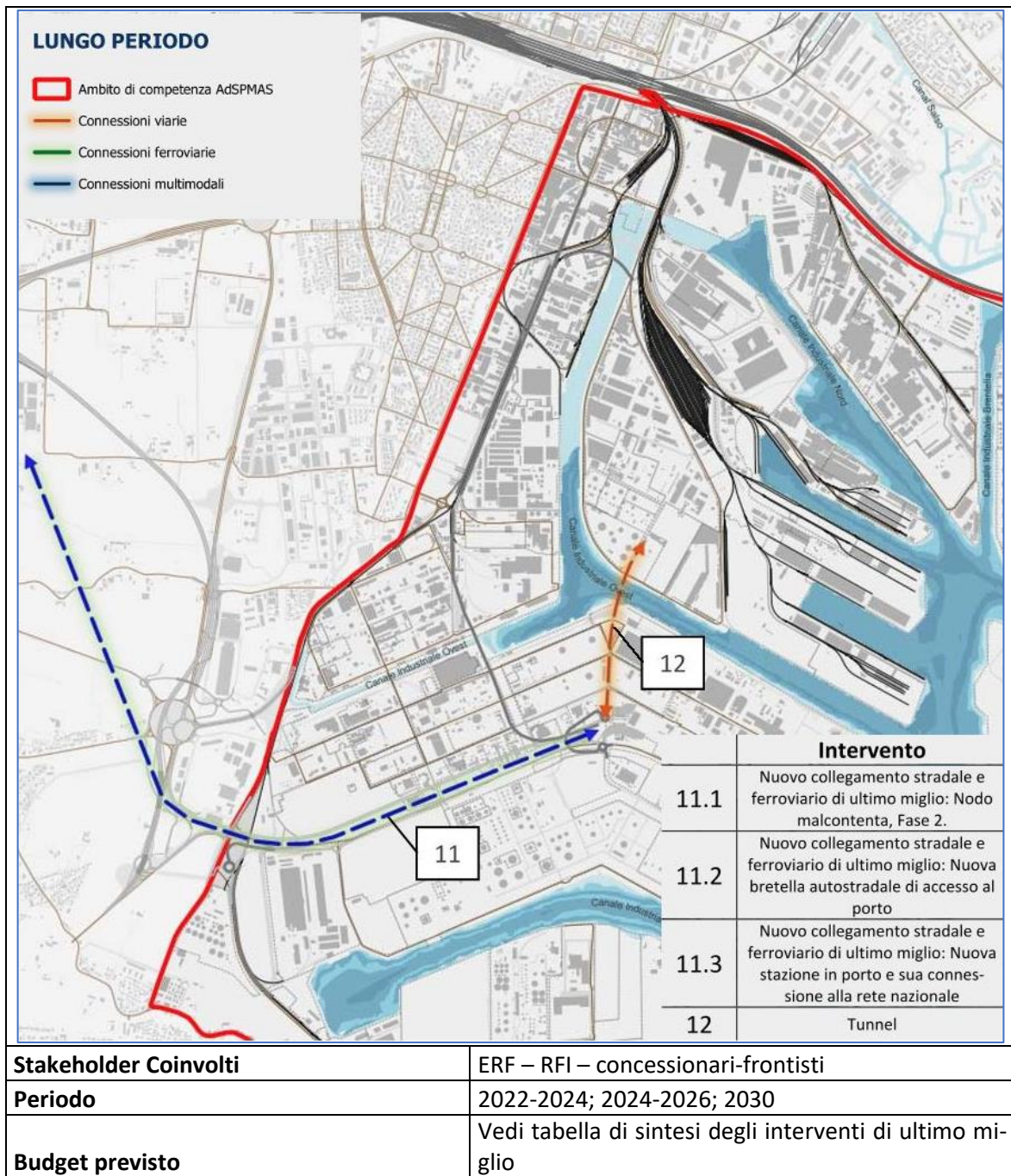
- **Nodo malcontenta fase 2.** L'intervento, di competenza di AdSPMAS, prevede, in ambito portuale, la realizzazione dell'infrastruttura stradale per la nuova connessione tra il nodo Malcontenta, Via delle Valli e una nuova viabilità a doppia corsia denominata Via della chimica nord fino a Montesyndial e alla piattaforma intermodale nella penisola del Petrolchimico.
- **Nuova bretella autostradale di accesso al porto:** l'intervento di competenza di CAV prevede lo spostamento della barriera di Villabona, e la realizzazione di una bretella autostradale di connessione con l'ambito portuale e la Romea.
- **Nuova stazione in porto e sua connessione alla rete nazionale:** l'intervento, di competenza RFI, prevede la realizzazione di una linea ferroviaria a doppio binario dalla linea Venezia Padova (altezza innesto dei Bivi) al Comprensorio di Venezia Marghera Scalo e la realizzazione di una nuova stazione merci nella penisola del petrolchimico, a servizio del porto di Venezia.

12. Tunnel di collegamento tra penisola del petrolchimico e Isola commerciale

A naturale completamento del corridoio multimodale sopraindicato di connessione alla rete TEN-T e allo scopo di alleggerire la bretella autostradale di Mestre che è interessata da volumi di traffico non coerenti con l'infrastruttura, anche a causa del sovrapporsi di traffici urbani portuali e di attraversamento, è in fase di analisi di pre-fattibilità la realizzazione di un tunnel stradale che metta in comunicazione diretta l'isola commerciale con la rete nazionale bypassando il nodo di Mestre. L'infrastruttura consentirebbe di ridurre gli impatti ambientali connessi alle code in ingresso/uscita dal porto, di eliminare le interferenze con la rete ferroviaria, di ridurre i flussi sulla rete portuale di adduzione ai terminal non insediati in isola portuale. Porterebbe quindi un beneficio complessivo al sistema portuale e territoriale.

Le due infrastrutture saranno oggetto della presentazione alla call CEF 2021-2027 (gennaio 2022), insieme a Rfi, CAV e Regione del Veneto per lo sviluppo nel biennio 2022-2024:

- della progettazione, fino all'esecutivo, di un nuovo collegamento multimodale tra porto e reti stradali e ferroviarie nazionali, evitando interferenze con la Stazione ferroviaria di Venezia Mestre e la rete stradale urbana;
- della progettazione di fattibilità tecnico economica per la realizzazione di un tunnel stradale che colleghi l'isola commerciale con la rete nazionale bypassando il nodo di Mestre del tunnel.



		Intervento	Ente	Importo lavori (con sicurezza)	Livello progettuale attuale	Livello progettuale da sviluppare
Breve periodo 2022-2024	1	Adeguamento di Venezia Marghera Scalo.	Rfi	1.000.000	PFTE	PD+ PE
	2	Nuovo Ponte ferroviario su Canale Ovest	AdSPMAS	8.000.000	PD in corso	PE già affidato con PD
	3	Accessibilità al Porto Commerciale	AdSPMAS	n.a.	SDF in corso	PD
	4	Riassetto di Via Elettricità	AdSPMAS	12.000.000	PD	PE in corso
	5	Nodo Malcontenta, fase 1	AdSPMAS	16.000.000	SDF	PFTE+PD
Medio periodo 2024-2026	6	Adeguamenti Parco Breda e Marghera Scalo	Rfi	20.000.000	PFTE	PD+PE
	7	Sovrappassi ferroviari via Elettricità	AdSPMAS	56.000.000	PFTE	PD+PE
	8	Via Elettricità – Montesyndial, adeguamento linea ferroviaria e calcaferrovia	AdSPMAS	23.000.000	PFTE	PD + PE
	9	Piattaforma intermodale	AdSPMAS	90.000.000	PFTE	PD+PE
	10	Deposito officina	AdSPMAS	3.700.000	PE	Project review
Lungo periodo	11.1	Nuovo collegamento stradale e ferroviario di ultimo miglio: Nodo malcontenta, Fase 2.	AdSPMAS	30.000.000	SDF	PFTE+PD+PE
	11.2	Nuovo collegamento stradale e ferroviario di ultimo miglio: Nuova bretella autostradale di accesso al porto	CAV	159.000.000	SDF	PFTE+PD+PE
	11.3	Nuovo collegamento stradale e ferroviario di ultimo miglio: Nuova stazione in porto e sua connessione alla rete nazionale	RFI	596.000.000	SDF	PFTE
	12	Tunnel	CAV/AdSPMAS	85.000.000	concept	PFTE
Totale				1.099.700.000		

AZIONE 2.3	LA MITIGAZIONE DELLE INTERFERENZE DEL MOSE
Intervento 2.3.1	Azioni di governance e soluzioni gestionali per la mitigazione degli impatti relativi al sistema MoSE
Ratio	Disporre di un quadro normativo adatto alle nuove caratteristiche dei porti a seguito dell'entrata in funzione del MoSE
Descrizione	
<p>L'attivazione del sistema MOSE ha reso i Porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato, ovvero subordinati alla chiusura delle barriere, con la conseguente inadeguatezza degli strumenti normativi individuati dalla legislazione corrente per un "tipico" porto nazionale. Gli attuali strumenti normativi, infatti, non sono in grado di gestire un sistema di tale complessità, caratterizzato da una specifica infrastrutturazione, con chiusure estremamente variabili in termini di accadimento e di durata ed eventuali passaggi in conca di navigazione, nonché da una operatività per la gestione del traffico che deve considerare la navigazione interna alla laguna e un utilizzo peculiare dei servizi tecnico nautici. Inoltre, la frammentazione delle responsabilità in capo ai diversi soggetti competenti, pone problemi di "governance".</p> <p>È pertanto necessario che il legislatore definisca un nuovo quadro normativo "ad hoc", simile a quello in uso nei porti del Nord Europa regolati da barriere.</p> <p>In particolare tale norma potrà prevedere una disciplina specifica per gestire la navigabilità nei canali lagunari, l'organizzazione del traffico, le problematiche di tariffazione dei servizi tecnico-nautici.</p> <p>Si intende pertanto favorire attivamente questo processo, in condivisione con le altre Amministrazioni interessate e in particolare per il tramite dell'azione svolta dal Capo Dipartimento per le Opere Pubbliche del MIMS che ha costituito degli appositi tavoli di lavoro.</p> <p>Si prevede di sviluppare proposte utili alla definizione del quadro normativo.</p>	
Stakeholder Coinvolti	MIMS; PIOPP; Sala Decisionale Mose, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia
Periodo	2022-2024
Budget previsto	50.000,00€

Intervento 2.3.2	Supporti tecnologico-informativi
Ratio	Ottimizzare l'operatività portuale in relazione al MoSE
Descrizione	
<p>Le prime attivazioni del sistema Mose, seppur in fase provvisoria, hanno evidenziato da un lato l'inevitabile impatto sulle attività portuali ma dall'altro una flessibilità di gestione delle chiusure, ad esempio in modalità asincrona tra le bocche di porto, che certamente possono mitigare i disagi alla portualità.</p> <p>In ogni caso l'esperienza ha evidenziato la complessità di coordinare le chiusure del sistema Mose con il traffico portuale e soprattutto di effettuare una gestione ottimizzata del traffico nelle fasi immediatamente antecedenti e successive alle chiusure così da limitare i ritardi e consentire una rapida ripartenza del traffico.</p> <p>A seguito dei recenti tavoli tecnici coordinati dal Capo Dipartimento del MIMS, l'Ente intende sviluppare le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • predisposizione, per le Capitanerie di Porto, di uno strumento di supporto alle decisioni: la necessità è avere un ausilio che possa agevolare la gestione ottimizzata del traffico, fornendo supporto al decisore per individuare la migliore configurazione delle sequenze dello stesso. Lo strumento, attualmente in fase prototipale, si rende ancor più necessario data la continua variabilità delle previsioni di chiusura e riapertura. Lo stesso dovrà integrarsi con le previsioni di chiusura fornite dalla sala operativa del sistema Mose e dai sistemi di gestione del traffico delle Capitanerie di porto di Venezia e Chioggia. • sviluppo un sistema di informazione all'utenza sulle previsioni di operatività del sistema Mose, integrato con l'app VePorto e compatibile con i principali strumenti di messaggistica. Lo stesso permetterà di visualizzare in tempo reale le più aggiornate previsioni, lo stato di ciascuna bocca di porto e le previsioni di futura riapertura. <p>Le attività sopradescritte si avvarranno anche della collaborazione del Centro maree del Comune di Venezia.</p>	
Stakeholder Coinvolti	Capitaneria di Porto di Venezia Capitaneria di Porto di Chioggia Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto Sala Decisionale Sistema Mose
Periodo	2022-2023
Budget previsto	2.500.000,00€

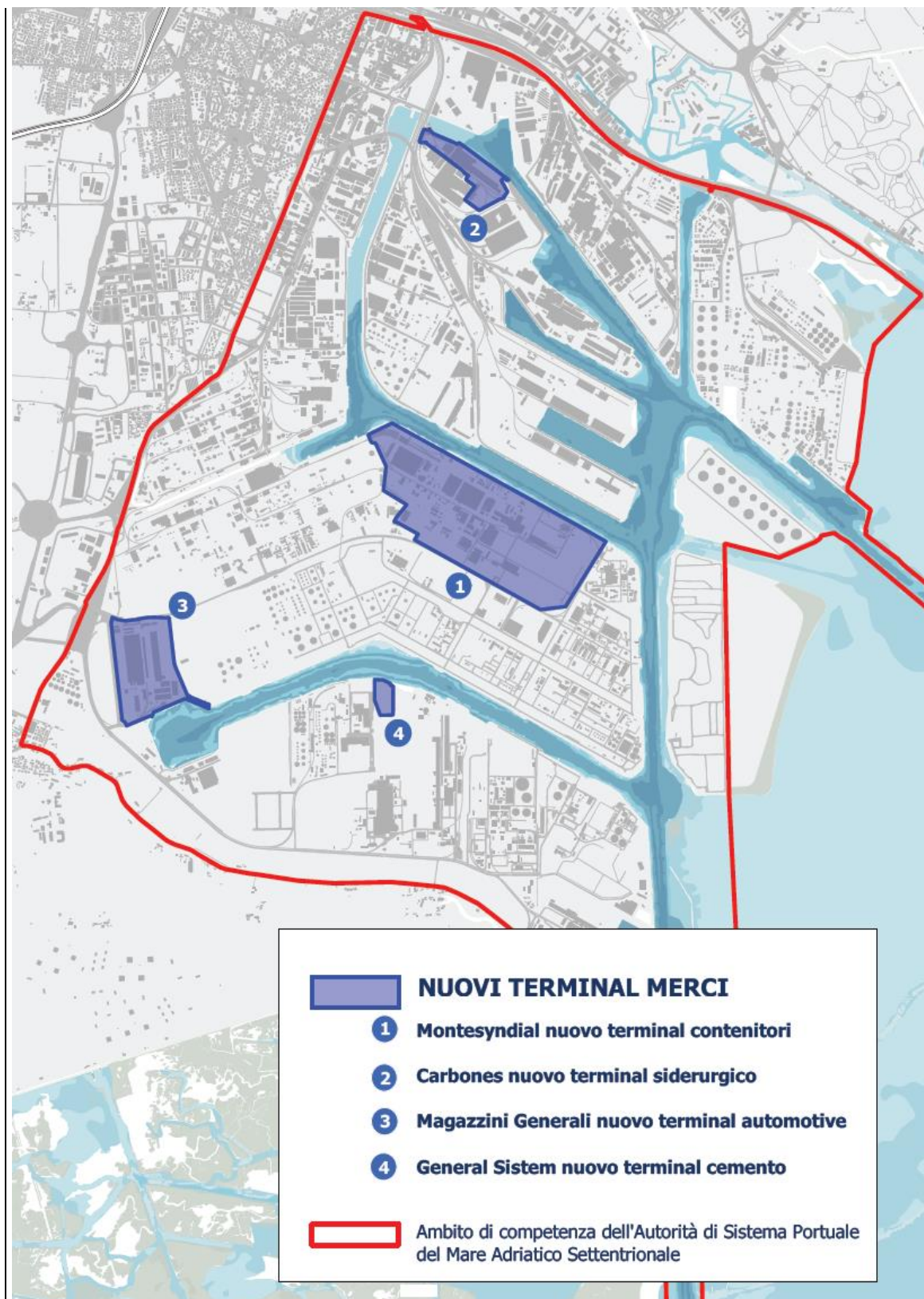
AZIONE 2.4	IL NUOVO VOLTO DEI PORTI DI VENEZIA E CHIOGGIA
Intervento 2.4.1	Nuovi terminal merci
Ratio	Sviluppo e consolidamento dei traffici
Descrizione	
<p>Il tema infrastrutturale e quello riferito ai terminal, loro dimensione e collocazione pur non consentendo sistematici adattamenti va continuamente aggiornato in quanto riflesso della domanda e potenzialità attuali.</p> <p>È del momento l'esigenza di un adeguamento del porto, del consolidamento dei traffici più promettenti e compatibili con le caratteristiche degli scali e del mercato di riferimento.</p> <p>Numerose sono le iniziative in atto, a diverso livello autorizzativo/realizzativo, per l'insediamento di nuovi terminal nel Porto di Venezia, per le quali l'Ente intende favorire lo sviluppo.</p> <ul style="list-style-type: none"> Nuovo terminal contenitori in area Montesyndial Il terminal container di Montesyndial costituisce la parte onshore del più ampio progetto generale, denominato "nuovo Terminal d'altura del Porto di Venezia", che prevede al suo interno il sistema abbinato Offshore - Onshore in grado di garantire il trasporto e la movimentazione di container con un sistema rapido e moderno ed in grandi quantità. Delle aree a terra, circa 90 ettari di proprietà del Porto di Venezia attraverso la società Venice Newport Container and Logistic, è in corso la verifica del progetto esecutivo del banchinamento della sponda sud del canale industriale Ovest – area Montesyndial - Stralcio 1b che riguarda le opere di bonifica di cui al Decreto MATTM 538 del 03/12/18 ed interventi propedeutici all'arretramento della sponda Sud del Canale Ovest e fa seguito alle opere di cui allo Stralcio 1a (Interventi propedeutici per la gestione delle acque meteoriche, demolizioni e scotico superficiale). Attualmente è in corso, su richiesta del MITE, l'aggiornamento della relazione tecnica di impatto ambientale per la successiva approvazione CIPESS. L'opera è cofinanziata dal PNRR – fondo complementare. Il nuovo terminal contenitori consentirà una crescita complessiva del traffico portuale e un ridisegno complessivo del porto in quanto: <ul style="list-style-type: none"> - il traffico contenitori esistente potrà essere infatti interamente concentrato nel nuovo terminal, che presenta superfici e banchine più ampie ed un layout ottimizzato, aumentando quindi efficienza e produttività rispetto ai terminal attuali; - le aree liberate (attuali terminal container) potranno essere rese disponibili per lo sviluppo del traffico di merci in colli e alla rinfusa, consentendo la razionalizzazione degli adiacenti terminal commerciali, che operano prevalentemente nel settore agroalimentare e siderurgico o di nuovi settori. Nuovo terminal siderurgico in area Ex Beltrame. E' in fase di insediamento nell'isola commerciale, lungo il Canale Industriale Nord, un nuovo terminal multimodale siderurgico, della società Carbones ITALIA. Il terminal occupa l'area, ex Beltrame, con una superficie di circa 83.000 mq, accessibile tramite viabilità stradale e ferroviaria da via del Commercio. Il terminal, che entrerà in esercizio nel 2022 a completamento dell'iter autorizzativo, a regime è previsto ricevere circa 30-35 navi/anno, e svolgerà in conto proprio attività di sbarco/imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito di merci quali rinfuse e prodotti siderurgici, ferroleghe, antracite, minerali. Le previsioni di traffico sono di circa 120.000 tonnellate nel 2022 con una crescita fino a 600.000 tonnellate nel 2032 e una ripartizione modale strada/ferro del 75%. 	

- **Nuovo terminal automotive in area Ex Sirma.**

E' in fase di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell'area denominata ex Sirma nella Penisola della Chimica in seconda zona Industriale. Il progetto, proposto da Magazzini Generali prevede l'avvio di un'attività di impresa per la gestione della catena logistica del settore automotive (lo sbarco, l'imbarco e deposito di autovetture sia nuove che usate e di eventuale altra merce che solitamente compone il carico delle navi c.d. car carrier) attraverso la creazione di un hub logistico intermodale. Il proponente ha già completato alcuni lavori relativi alla parte terrestre, collaudato il nuovo raccordo ferroviario e comincerà quindi con la gestione di traffico già a fine 2021.

- **Nuovo terminal per cemento.**

E' in corso di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale di dell'area, denominata ex ABIBES, di 25.000 mq. Circa, lungo il Canale Industriale Sud. Il progetto proposto da GENERAL SISTEM prevede un'attività in conto proprio per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione e estrazione, di cemento sfuso per la commercializzazione tramite autobotte. Gli investimenti prevedono, oltre all'impianto di stoccaggio, la realizzazione di interventi di banchinamento e una pipeline collegata ai silos. A regime il terminal gestirà fino a 250.000-300.000 ton/anno, un traffico di circa 50 navi/anno (di circa 135m di lunghezza), una capacità di stoccaggio in silos pari a 11.500 ton circ. Il traffico viabilistico generato a regime sarà pari a circa 40 autotreni/giorni.



Stakeholder Coinvolti	Nuovi operatori terminalisti
Periodo	2022-2026
Budget previsto	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo terminal contenitori in area Montesyndial - Ad-SPMAS valore investimento 184.457.000,00€;

	<ul style="list-style-type: none">• Nuovo terminal siderurgico in area Ex Beltrame – investimento privato• Nuovo terminal automotive in area Ex Sirma – investimento privato;• Nuovo terminal per cemento – investimento privato
--	--

Intervento 2.4.2	Riqualificazione waterfront – Venezia Centro Storico
Ratio	Valorizzazione paesaggistica e funzionale delle aree portuali
Descrizione	
<p>L'intervento prevede la valorizzazione paesaggistica e funzionale delle aree di Marittima, S. Andrea, Santa Marta e San Basilio, che ricadono interamente nel demanio marittimo e si pongono in forte connessione con la città. A tal fine verrà avviato un confronto con il Comune di Venezia per superare alla luce delle recenti normative le previsioni del piano regolatore portuale vigente, risalente al 1908. Tale area è caratterizzata dalla presenza di immobili demaniali, alcuni prospicienti la banchina del Canale della Giudecca e da 3 aree scoperte 2 delle quali adibite a parcheggio. La valorizzazione delle aree prossime alla città prevede azioni per la riqualificazione urbana e degli edifici, integrando ove possibile, nuovi servizi alle città anche al fine di rafforzare il legame con il proprio territorio e con il proprio tessuto sociale. L'intervento permetterà di migliorare la fruibilità e la qualità degli stessi a favore dei cittadini, integrando le riqualificazioni degli edifici con il contesto in cui sono inseriti e ridefinendo e valorizzando il sistema del trasporto pubblico coerentemente con le previsioni del PUMS e di Rete Ferroviaria Italiana. Un ridisegno anche paesaggistico che trasformi il waterfront in un "corridoio verde" polifunzionale che valorizzi gli spazi della mobilità dolce (con la realizzazione di percorsi ciclabili e walkway) e razionalizzando le aree destinate alle soste dei veicoli.</p> <p>A tale scopo, in considerazione delle complesse tematiche da sintetizzare e del contesto di alto valore architettonico culturale ed ambientale, sarà avviata una gara, a valere eventualmente sui fondi MIMS Progettazione 2021-2023, che terrà conto di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • studi già realizzati quali il “masterplan per la rivisitazione delle aree di Marittima, S. Andrea, Santa Marta e San Basilio” che ha approfondito le questioni di accessibilità viabilistica all’area; • la valorizzazione dei fabbricati demaniali 48 e 49 per riqualificazione ed efficientamento delle caratteristiche tecniche dei fabbricati e delle relative aree pertinenziali, il completamento della nuova banchina ed i relativi procedimenti quali: la delimitazione (Decreto n. 29/2018) con l’iscrizione della banchina nell’inventario delle pertinenze demaniali marittime, la definizione dei criteri di assegnazione delle concessioni demaniali con riferimento agli obiettivi di riqualificazione e valorizzazione; l’assegnazione delle porzioni di fabbricato, il miglioramento del layout delle aree comuni lato Strada Scomenzera; • il completamento del polo Universitario come previsto da protocollo di intesa con IUAV e Ca’ Foscari con la progettazione esecutiva della Science Gallery (fabbricato demaniale 4) ad opera di Cà Foscari, la ristrutturazione del fabbricato demaniale 3; • la ristrutturazione del fabbricato demaniale 38 per le attività dell’associazione Lega Navale Italiana; • recupero con ristrutturazione dei fabbricati 201-206-225 legati alle funzionalità portuali, e pertinenziali agli insediamenti limitrofi; • l’insediamento dell’Accademia di Belle Arti nel fabbricato demaniale 34 (ex chiesa) a Santa Marta per attività didattica e master relativi all’allestimento di spazi museali, nonché uno studio sull’utilizzo della luce naturale ed artificiale in architettura, ma anche l’utilizzo dello stesso spazio da parte di altre realtà culturali cittadine di rilievo; • la valorizzazione degli spazi dedicati alla cosiddetta Cittadella Portuale (Fabbricati demaniali di Santa Marta 11-12-13-15-16-17 e fabbricati di San Basilio) con l’insediamento di nuovi operatori portuali presso il Fabbricato Demaniale 16 e l’ampliamento dell’offerta formativa ospitata nel compendio CFLI, legato alla formazione portuale/logistica intermodale; 	

- la concessione temporanea di spazi a realtà operanti in ambiti diversi da core business portuale (come ad esempio Galleristi, artisti, realtà museali, associazione culturali) per una fruizione condivisa porto-città, laddove possibile.

Riguardo alle aree di Marittima, di interazione con la città e contigue al “people mover”, gli altri attraversamenti urbani, nonché l’edificio 280, verrà avviata un’attività di complessiva riqualificazione, compresa anche la loro infrastrutturazione a parcheggi. A tal fine verrà avviato un confronto con il Comune di Venezia per superare, alla luce delle recenti normative, le previsioni del piano regolatore portuale vigente, risalente al 1908.

Stakeholder Coinvolti	Comune di Venezia, Rfi, Università
Periodo	2022-2024
Budget previsto	500.000,00€ per PFTE per riqualificazione waterfront

Intervento 2.4.3	Riqualificazione del porto di Chioggia
Ratio	Recupero e valorizzazione delle aree portuali
Descrizione	
<p>Nel corso del triennio è previsto un nuovo riassetto funzionale per l'intero sistema portuale di Chioggia, una ridefinizione che valorizzi le due aree portuali anche in relazione al contesto in cui sono inserite.</p> <p>L'isola dei Saloni, per la sua prossimità al centro storico, qualificherà ulteriormente la funzione diportistica, già in essere, e la componente crocieristica di minor dimensione o fluviale, eliminando via via la componente di traffico veicolare pesante, legato in particolare alla presenza di impianti di stoccaggio di cemento e di attività industriali, traffico che interferisce con la mobilità urbana. Inoltre, riguardo al diporto sarà dato un nuovo assetto al Canale Lombardo Interno sia per l'uso privato che per associazioni sportive;</p> <p>Val da Rio potrà consolidare e implementare il proprio assetto, insediando all'interno delle aree private ricomprese nell'ambito portuale attività compatibili con la destinazione urbanistica, che completano i compendi operativi presenti in ambito portuale. Sarà valutata l'opportunità di ridurre il numero delle imprese conto terzi (operanti in un'area di modeste dimensioni). Inoltre, sarà oggetto di valutazione, congiuntamente ad RFI, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria portuale e del suo collegamento alla rete nazionale.</p> <p>Sarà riavviato, altresì, il dialogo nell'ambito della redazione del nuovo PRP con l'amministrazione comunale relativamente alla ricollocazione del mercato ittico e degli accosti dedicati ai pescherecci, settore di estremo rilievo nel Porto di Chioggia. Numerosi infatti sono gli operatori della pesca presenti che gestiscono e valorizzano i magazzini demaniali e la relativa banchina sia per la lavorazione sia per la commercializzazione diretta del pescato. Il completamento del complesso passaggio di gestione tra ASPO - CCIAA e ADSPMAS nella conduzione dei fabbricati ricadenti nelle aree demaniali delimitate, nonché l'avvio e completamento della terza fase di delimitazione insistente lungo la sponda del Canale Lombardo esterno, condurrà al completamento della circoscrizione demaniale soggetta alla giurisdizione AdSPMAS, e favorirà la determinazione degli ambiti definitivi di competenza sui quali coinvolgere gli operatori economici attualmente insediati nella programmazione degli interventi di sviluppo e infrastrutturazione necessari per la riqualificazione della zona.</p> <p>Per dare unitarietà funzionale e visiva al porto di Chioggia è prevista la progettazione di interventi di riqualificazione paesaggistica e di miglioramento delle connessioni al fine di creare spazi di qualità che offrano una continuità di relazioni tra le aree portuali ed il tessuto urbano della città di Chioggia prevedendo anche la realizzazione di percorsi ciclabili e walkway. Le aree oggetto della progettazione saranno quelle relative all'asse di accesso a Val da Rio fino all'Isola dei Saloni. La finalità dell'intervento è valorizzare la presenza delle attività portuali in un contesto fortemente antropizzato e di pregio.</p> <p>Sono inoltre previsti i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • adeguamento funzionale del ponte di Via Maestri del Lavoro. Inizio lavori previsto per il 2022 con un costo pari a 1.8 milioni€; • è in corso di completamento un primo programma di escavo dei canali, a cui seguirà, nel 2023, una volta individuati i siti di conferimento, un ulteriore programma di interventi; • sono in corso i lavori di bonifica della discarica sita nell'area di Val da Rio a cura del Commissario ad acta. A seguito del rinvenimento di amianto il Commissario ha proposto di avviare una specifica sperimentazione per trovare la miglior soluzione per il completamento dell'intervento. 	
Stakeholder Coinvolti	Comune di Chioggia
Periodo	2022-2024
Budget previsto	500.000,00€ per PFTE per riqualificazione waterfront; 1.800.000,00€ per ponte Via Maestri del Lavoro

Intervento 2.4.4	Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia
Ratio	Miglioramento dell'efficienza delle reti e degli impianti tecnologici
Descrizione	
<p>Nell'ambito del passaggio di gestione all'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Settentrionale delle aree demaniali del Porto di Chioggia (febbraio 2018), rientra la gestione, la conduzione e il mantenimento in efficienza delle reti e degli impianti tecnologici del Porto di Chioggia e in particolare delle aree Val Da Rio e Saloni.</p> <p>Al fine di poter comprendere al meglio lo stato di fatto delle reti tecnologie e degli impianti ivi esistenti a servizio anche della gestione delle acque reflue portuali, AdSPMAS si è resa promotrice di una serie di indagini volte dapprima alla ricostruzione delle opere e delle reti attraverso una raccolta documentale cartacea ed informatica e in un secondo momento si è dato avvio all'acquisizione di dati mediante attività mirate di indagine puntuale e di rilievo in campo. Accertato lo stato di consistenza delle reti e dei relativi impianti tecnologici, si prevedono una serie di interventi volti a porre le basi per un nuovo riassetto consistente in:</p> <ul style="list-style-type: none"> • risoluzione delle criticità illuminotecniche ed impiantistiche. L'ambito portuale di Saloni e Val da Rio è servito da un impianto di illuminazione obsoleto, ad alti consumi energetici e di scarsa resa luminosa. Da tale premessa è stato redatto uno studio di fattibilità tecnico-economico, per la riconversione degli impianti con una tecnologia a basso consumo energetico e la razionalizzazione delle fonti luminose, sulla base del nuovo assetto delle concessioni demaniali e sulle nuove esigenze operative. L'intervento è oggetto di proposta al Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito di proposte progettuali della componente intermodalità e logistica integrata del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. • adeguamento ed efficientamento degli impianti e della relativa infrastruttura elettromeccanica di sollevamento per la gestione delle acque meteoriche del Porto di Val da Rio; è in corso l'esecuzione dell'indagine volta a verificare lo stato di fatto dell'attuale funzionamento e funzionalità dell'intero sistema a gestione delle acque reflue meteoriche. • ripristino della piena funzionalità della rete idrica e antincendio del Porto di Val da Rio. Attualmente la rete è parzialmente fuori servizio. La parte attiva rileva in ogni caso dei consumi anomali riconducibili a perdite dal sistema. Sono attualmente in corso interventi puntuali di ripristino della rete, da valutare sulla base dello stato di consistenza delle tubazioni una progettazione estesa dell'intervento di rinnovo. • Implementazione di un impianto di rete dati a servizio di un sistema di controllo accessi alle aree portuali e di video sorveglianza. In corso la progettazione. 	
Stakeholder Coinvolti	Terminalisti-concessionari
Periodo	2022-2024
Budget previsto	Primo intervento 2.420.000,00€; Secondo intervento 2.855.000,00€; Terzo intervento 800.000,00€;

Intervento 2.4.5	Adeguamento del Punto di Controllo Frontaliero del Porto di Venezia
Ratio	Adeguare il Posto di Controllo Frontaliero ai requisiti previsti dalla norma
Descrizione	
<p>Come emerso a seguito di un audit condotto dalla Commissione Europea, l'attuale struttura PCF non risponde ai requisiti previsti dall'evoluzione della norma europea.</p> <p>Per non incorrere nel rischio di perdere una o più abilitazioni di cui il PCF del Porto di Venezia dispone, con conseguente blocco dei flussi di diversi tipi di merce, sono in corso di definizione, con la collaborazione del locale ufficio UVAC-PCF, gli interventi correttivi necessari.</p> <p>Le attività da realizzare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • individuazione, insieme al personale dell'ufficio UVAC-PCF, degli interventi da realizzare; • invio del progetto per approvazione al Ministero della Salute; • realizzazione dell'intervento. 	
Stakeholder Coinvolti	UVAC-PCF (Ufficio Veterinario per gli Adempimenti Comunitari – Posto di Controllo Frontaliero)
Periodo	2022
Budget previsto	100.000,00€

5.3 OB. 3: TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE

Obiettivo strategico 3	TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE
LINEA GUIDA IAPH DI RIFERIMENTO	CLIMA E ENERGIA

AZIONE 3.1	INTERVENTI PER IL CONTENIMENTO EMISSIONI E L'EFFICIENTAMENTO ENERGETICO
------------	---

Intervento 3.1.1	Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports)
Ratio	Favorire la transizione green del sistema portuale
Descrizione	
<p>Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR – Next generation Italia), nell'ambito della Componente "Intermodalità e logistica integrata" ha previsto l'investimento di 270 milioni di euro per interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti (Green Ports), limitando l'accesso al finanziamento alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ligure Occidentale, Mar Ligure Orientale, Mar Tirreno Settentrionale, Mar Tirreno Centro Settentrionale, Mare di Sardegna, Mar Adriatico Centrale, Mar Adriatico Centro-Settentrionale, Mar Adriatico Orientale, Mar Adriatico Settentrionale.</p> <p>Per raggiungere gli obiettivi del Piano e dare attuazione a quanto previsto, il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) ha pubblicato in data 25.08.2021 un avviso per manifestazione d'interesse per la formulazione di proposte progettuali relative ad interventi di energia rinnovabile ed efficienza energetica nei porti allo scopo di ridurre nei porti e nelle città portuali le emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili.</p> <p>Le candidature progettuali riguardano interventi di riduzione delle emissioni di CO2 e degli altri inquinanti connessi alla combustione di fossili legati alle attività portuali e di approvvigionamento da fonti rinnovabili nelle aree portuali coerenti con le Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali (DEASP). Sono esclusi interventi che prevedono anche l'uso di combustibili fossili, GNL e GNC inclusi, sia nei mezzi ibridi che nelle infrastrutture di stoccaggio e distribuzione.</p> <p>Il bando prevede per l'AdSPMAS un budget massimo pre-assegnato pari a €22.000.000, riservato agli interventi direttamente realizzabili dall'Autorità stessa. Il totale degli interventi trasmessi al MITE entro la scadenza del 2 novembre 2021 ammonta a n. 23 per un tot. di 32.300.000 € di investimenti per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità del sistema portuale, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • efficienza energetica degli edifici portuali. • efficienza energetica degli impianti di illuminazione (luci a LED). • infrastrutture per l'elettrificazione delle banchine. • acquisto mezzi di servizio portuali: sostituzione di 5 veicoli di servizio di ADSPMAS con 4 veicoli full electric ed 1 veicolo ad idrogeno, 2 loco-trattori alimentati ad idrogeno per la movimentazione ferroviaria dei carri nel comprensorio ferroviario di Venezia-Marghera scalo, n. 1 imbarcazione a propulsione idrogeno. • realizzazione di un impianto pilota (small scale) per la produzione e distribuzione di idrogeno "verde" a porto Marghera. <p>Alle risorse che saranno stanziare per gli interventi di cui sopra, si aggiungono € 4.500.000 riservati esclusivamente per l'acquisto di mezzi di trasporto elettrici da parte di terminalisti e/o concessionari che operano all'interno delle aree portuali, aventi come obiettivo la riduzione delle emissioni</p>	

<p>di CO2 e degli altri inquinanti causate dai motori endotermici dei mezzi di loro proprietà, limitatamente alle operazioni svolte sulle banchine di attracco. L'AdSP, potrà concedere contributi fino al 40% dei costi preventivati nelle proposte dei privati selezionati mediante procedura pubblica. Il MITE prevede la sottoscrizione dell'Accordi di Programma con le 9 ADSP per accertare l'ammontare delle risorse assegnate entro la fine del 2021.</p>	
Elemento di monitoraggio	<ul style="list-style-type: none"> • Numero di progetti approvati su numero di progetti presentati; • Avanzamento economico finanziario degli interventi; • Reportistica periodica al MiTE
Stakeholder Coinvolti	Terminalisti e concessionari; MiTE; Consorzio Hydrogen Park; operatori nazionali di fornitura di energia; Public service provider nazionali e locali; enti di omologazione e certificazione (ad es: RINA Bureau Veritas)
Periodo	2022-2025
Budget previsto	26.500.000,00€ (importo previsionale a bando, da verificare con importo accertato e approvato da Accordo di programma con MiTE che sarà firmato a dicembre 2021).

Intervento 3.1.2	Elettrificazione delle banchine (PNRR Cold ironing)
Ratio	Riduzione delle emissioni delle navi in porto
Descrizione	<p>Nel Piano Nazionale di Ripresa e la Resilienza (“Next Generation Italia”) sono previsti fondi per la progettazione e realizzazione di opere per l’elettrificazione delle banchine di tutte le autorità di Sistema portuale italiane. Si tratta di un investimento complessivo di 675 M € previsto nel fondo complementare al PNRR per i porti per interventi da completarsi entro il 2026.</p> <p>L’elettrificazione delle banchine portuali rappresenta un intervento strategico previsto per ridurre le emissioni connesse alla movimentazione delle merci, promuovendo la transizione ecologica del sistema portuale italiano. L’area di Marghera, grande sito industriale, dispone di centrali termoelettriche nelle immediate vicinanze delle banchine, in grado di fornire le potenze richieste.</p> <p>Il porto di Venezia ben si presta all’elettrificazione delle banchine per il particolare mix di traffico e per la vicinanza dell’ambito portuale alle zone urbane. Per gli accosti a ridosso della città antica di Venezia, tali interventi forniscono inoltre un’opportunità per la fattiva collaborazione con il Comune per una riqualificazione complessiva dei siti che integri le attività portuali con le attività cittadine.</p> <p>In quest’ottica, sono stati assegnati all’AdSPMAS 90 M € dal “Fondo complementare” per i porti del PNRR ITALIA per l’elettrificazione delle banchine a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Marghera: terminal Ro-Ro di Fusina, nuovo Terminal passeggeri in Canale Nord; • Venezia: Marittima, S. Marta, S. Basilio, riva VII Martiri. <p>Inoltre AdSPMAS partecipa al progetto EALING (European Flagship Action for cold ironing in ports), co-finanziato dal programma Connecting Europe Facility (CEF) 2014-2020, un’iniziativa promossa e coordinata dal porto di Valencia che coinvolge i principali porti del Mediterraneo e Mar Nero al fine di promuovere l’utilizzo di impianti di Onshore Power supply (OPS) per alimentare le navi quando sono ormeggiate in banchina.</p> <p>Il budget assegnato ad AdSPMAS è di 300 mila euro, cofinanziato al 50 %, per studi tecnici, ambientali (es. analisi costi-benefici) e finanziari per lo sviluppo di infrastrutture necessarie ai porti di Venezia e Chioggia per poter rifornire di energia elettrica le navi nei due scali lagunari in linea con gli obiettivi della Direttiva sui carburanti alternativi (DAFI 94/2014) e della nuova politica europea “EU Green Deal”.</p>
Stakeholder Coinvolti	Comunità portuale, gestori infrastrutture energetiche e fornitura energia elettrica.
Periodo	2022-2026
Budget previsto	90.300.000,00€

Intervento 3.1.3	Assessment emissioni GHG e monitoraggio consumi energetici
Ratio	Accrescere l'efficiamento energetico del sistema portuale
Descrizione	
<p>Nel 2019 AdSPMAS ha redatto il Documento di pianificazione energetico ambientale (DEASP) secondo le "Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali" adottate con Decreto MATTM, di concerto con MIT, n. 408 del 17 dicembre 2018. Tale documento, partendo dalla fotografia attuale dei consumi energetici, definisce la carbon footprint e, in risposta ai requisiti normativi, nonché in linea con i documenti programmatici di AdSPMAS MAS, e con i progetti di efficientamento energetico in corso e programmati, si pone obiettivi di riduzione della CO2.</p> <p>Nonostante le Linee guida prevedano che il documento venga rivisto almeno ogni tre anni, già per il 2020 AdSPMAS ha condotto un aggiornamento allargando il contesto al porto di Chioggia. Grazie a tale documento l'Ente, oltre a monitorare i consumi, ha stabilito una griglia di priorità per lo sviluppo futuro di progetti di efficientamento energetico.</p> <p>Il monitoraggio dei consumi energetici, aspetto costantemente monitorato da AdSPMAS, sia in relazione ai costi sostenuti dall'Ente, sia nell'ambito del riesame della direzione del Sistema di Gestione Ambientale e che si rivelerà necessario anche per il Bilancio della Sostenibilità, è uno strumento funzionale alla progettualità in termini di efficientamento energetico. Volendo fornire qualche esempio pratico, si ritiene necessario implementare sistemi di acquisizione dati in automatico per il monitoraggio internamente agli edifici dell'Ente, al fine di addivenire ad una vera e propria mappatura dei consumi ed al contenimento degli stessi, anche attraverso l'installazione di sensori di presenza/crepuscolari presso le parti comuni delle sedi di AdSPMAS MAS. Per approfondire tali considerazioni, si ipotizza la valutazione dell'inserimento, di sistemi di building automation, che possano permettere di disabilitare i sistemi di riscaldamento/raffrescamento propri di ogni ufficio qualora non occupato. Estendendo l'approccio all'intero comparto portuale, si ritiene utile anche l'adozione e la condivisione di un gestionale di monitoraggio, che in automatico consenta l'agevole scambio con cadenza di aggiornamento ad esempio annuale, di dati relativi ai consumi energetici. In analogia allo sviluppo della carbon footprint, funzionale alla predisposizione del DEASP, ADSPMAS MAS intende condurre anche un assessment circa le emissioni di GHG (Gas effetto serra), nel solco di quanto indicato dall'UE, che si è posta "l'obiettivo di diventare una società resiliente al clima entro il 2050, pienamente adattata agli inevitabili impatti dei cambiamenti climatici". L'obiettivo è la definizione di un piano di lavoro coerente con il sopra citato DEASP e con il Bilancio di Sostenibilità dell'Ente, al fine di determinare contenuti, tempi e costi per l'implementazione dei suddetti sistemi di monitoraggio energetico e per l'assessment dei GHG".</p>	
Elemento di monitoraggio	<ul style="list-style-type: none"> • Aggiornamento della Carbon Footprint • Aggiornamento del DEASP
Stakeholder Coinvolti	Ministeri ed Enti locali; terminalisti e concessionari
Periodo	2022-2024
Budget previsto	100.000,00€

Intervento 3.1.4	Venice Hydrogen Valley
Ratio	Transizione e riconversione energetica di Porto Marghera
Descrizione	
<p>Nel “European Green Deal” si sottolinea che nella transizione verso un trasporto a emissioni zero è strategica la valorizzazione dei porti come potenziali cluster che mettono insieme energia, industria ed economia circolare; i porti hanno infatti grandi potenzialità per diventare nuovi poli di energia pulita per sistemi elettrici integrati, l'idrogeno e altri combustibili a basse emissioni di carbonio</p> <p>Per questo AdSPMAS, anche in virtù di quanto previsto dall’art. 4-bis della L. 84/1994 s.m.i., è impegnata a promuovere azioni volte a ridurre significativamente l'attuale dipendenza dai combustibili fossili, incentivando l'uso di carburanti alternativi a basse emissioni di carbonio, per ridurre al minimo l'impatto ambientale delle operazioni portuali e favorire la transizione energetica dei porti di Venezia e Chioggia, in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo.</p> <p>In data 15.04.21 AdSPMAS, SAPIO Srl e Hydrogen Park (Consorzio costituito nel 2003 da Confindustria Venezia, ENI, Enel, SAPIO, DECAL con l’obiettivo di sviluppare progetti di ricerca ed applicativi incentrati sull’utilizzo dell’idrogeno come vettore energetico), hanno sottoscritto un Memorandum of Understanding, per avviare una stabile collaborazione al fine di valutare la fattibilità di un progetto volto allo sviluppo di un hub per l'idrogeno verde all’interno dell’area portuale di Porto Marghera (<i>Venice Hydrogen Valley</i>) e nelle aree limitrofe e alla sua replicabilità e scalabilità sui grandi distretti industriali regionali altamente energivori.</p> <p>Lo studio di fattibilità ha come obiettivo quello di valutare le potenzialità dell’area portuale e retro-portuale di Porto Marghera (Venezia), una zona ad alta densità logistica e industriale e nodo di traffici via terra e via mare, per attrarre investimenti in tecnologie ad idrogeno in linea con gli obiettivi della transizione energetica prevista dal Green Deal Europeo.</p> <p>Azioni previste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificazione, dimensionamento e sviluppo dei potenziali utilizzi di idrogeno verde / rinnovabile all’interno dell’infrastruttura portuale, compreso il cold ironing; • Identificazione, dimensionamento e sviluppo degli usi potenziali locali di idrogeno verde / rinnovabile in ambito mobilità e applicazioni industriali; • Identificazione delle migliori soluzioni per la produzione di idrogeno verde / rinnovabile, dimensionamento di massima del sistema di produzione idrogeno e identificazione delle aree idonee ad ospitarlo; • Identificazione delle migliori soluzioni per la supply chain di distribuzione di idrogeno, sia tramite eventuale tubazione dedicata per gli usi industriali sia tramite carri bombolai; • Identificazioni di potenziali aree portuali adatte allo stoccaggio di ammoniaca verde; • Identificazione dei grandi distretti industriali altamente energivori con analisi preliminare di replicabilità e scalabilità del modello della Venice Hydrogen Valley sulla base delle caratteristiche peculiari dei processi energivori di ciascun distretto. <p>AZIONI IN CORSO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analisi preliminari per definire dimensionamento, infrastrutture di supporto e la localizzazione di un'area per la costruzione di un deposito di ammoniaca “verde” (prodotta da fonti rinnovabili) a porto Marghera a cui abbinare un impianto di dissociazione per ricavare idrogeno per fini industriali e di trasporto, ed una stazione di rifornimento per i mezzi pesanti. • Studio propedeutico allo sviluppo di un sistema di approvvigionamento, produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno o di vettori di idrogeno da utilizzare come carburante o come feedstock industriale all’interno di una potenziale “Hydrogen Valley” del 	

Porto di Venezia, co-finanziato al 100% dal progetto europeo SUSPORT (INTERREG ITALIA-CROAZIA).

- Sviluppo di una proposta congiunta per lo sviluppo della filiera dell'idrogeno come carburante per il trasporto nell'ambito dei Corridoi prioritari TEN-T che interessano il porto di Venezia (Corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo) e in collaborazione con porti dell'area del Mediterraneo Orientale (EASTMED).

Per il porto di Venezia saranno candidati studi preliminari (tecnici, ambientali, finanziari etc.) progettazioni, analisi costi-benefici di un impianto pilota (*small scale*) per produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno (stazione stradale) e di un deposito di ammoniaca verde a Porto Marghera. Vedasi anche quanto previsto nell'intervento 3.1.1 - Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports).

Stakeholder Coinvolti	Comune di Venezia, Città Metropolitana di Venezia, Comunità Portuale, operatori settore energia.
Periodo	2022-2025
Budget previsto	100.000,00€

Intervento 3.1.5	Sviluppo della catena logistica del GNL come carburante alternativo
Ratio	Transizione e riconversione energetica di Porto Marghera
Descrizione	
<p>AdSPMAS è impegnata, congiuntamente ad importanti operatori del porto, nello sviluppo di una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di gas naturale liquido (GNL), carburante alternativo che permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (-95%) e di polveri sottili (PM10 -90%), e di ridurre le emissioni di anidride carbonica.</p> <p>Si tratta della progettazione e costruzione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • del primo deposito di GNL a porto Marghera promosso dalla società Venice LNG; • della prima bettolina per il trasporto e rifornimento di GNL alle navi da parte della società Rimorchiatori Riuniti Panfido, <p>Grazie alle suddette iniziative, che prevedono un investimento complessivo di oltre 140 milioni di euro, co-finanziati da 28 milioni di contributi dell'Unione Europea, il porto di Venezia sarà il primo porto in Adriatico a completare la catena logistica per l'approvvigionamento e rifornimento di GNL alle navi, consentendo in tal modo al Sistema portuale veneziano di essere in linea con le disposizioni della Direttiva UE 2014/94 sull'infrastruttura per carburanti alternativi, come adottata dall'ordinamento italiano con il D.lgs. 2016/257, e più in generale con gli obiettivi del Green Deal europeo.</p> <p>Il Terminal LNG</p> <p>La società Venice LNG Spa, società di scopo del Gruppo Decal spa presente a Porto Marghera da oltre 60 anni, intende realizzare un terminal costiero per la ricezione, lo stoccaggio, il rifornimento e la distribuzione di GNL. L'area di destinazione si trova a Porto Marghera all'interno dell'ambito portuale nella Penisola del Petrolchimico, in un area dismessa e bonificata (brownfield) lungo il Canale Industriale Sud e già interessata da attività di stoccaggio di carburanti e sostanze a rischio. Il Terminal avrà una capacità di stoccaggio di 32.000 m³ di GNL, verrà alimentato da navi di media capacità (max di 30.000 m³) ed opererà una distribuzione tramite camion, chiatte e treno, per un investimento complessivo di c.a. 101 milioni €, co-finanziato da 18.5 milioni € di contributi dall'Unione Europea (Programma Connecting Europe Facility 2014-2020).</p> <p>Si tratta di un intervento infrastrutturale strategico per il porto di Venezia in quanto permetterà di sviluppare la catena logistica per il deposito e distribuzione del carburante alternativo GNL per il trasporto marittimo e stradale per l'intera area del Nord Adriatico, compreso il sistema fluviale del Nord Italia.</p> <p>Il progetto è inserito nel "Quadro Strategico Nazionale per la fornitura di GNL per il trasporto", redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico ed il Ministero dell'Ambiente ed adottato con Decreto Legislativo del 16 Dicembre 2016 n. 257 (in attuazione della Direttiva 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura europea per carburanti alternativi) al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio nel settore dei trasporti ed attenuare l'impatto ambientale.</p> <p>Il Terminal GNL è inoltre inserito nel Piano Operativo Triennale della scrivente Autorità e risulta coerente con il "Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima" (2019) che prevede di realizzare infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione del GNL.</p> <p>Infine il progetto è stato riconosciuto dalla Commissione Europea di "interesse europeo", in quanto è inserito nei "Work Plan" dei Corridoi Baltico-Adriatico e Mediterraneo per lo sviluppo di una rete europea di trasporto (TEN-T) prioritaria da completarsi entro il 2030.</p> <p>In data 24 dicembre 2020 è stato emanato dal Ministero dello Sviluppo Economico di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d'Intesa con la Regione del Veneto, il "Decreto Autorizzativo alla costruzione e all'esercizio del deposito di GNL a Porto Marghera", che fa propri</p>	

tutti i pareri espressi dagli Enti coinvolti a vario titolo nell'iter autorizzativo, compreso il "Decreto di compatibilità ambientale" (VIA) emanato dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività culturali e Turismo il 05.11.2019.

L'autorizzazione di fatto incorpora le prescrizioni imposte dagli Enti coinvolti nel procedimento, che saranno ottemperate da Venice LNG prima e durante la fase di costruzione e nell'esercizio del deposito costiero, che dovrebbe entrare in funzione a fine 2024.

La bettolina per trasporto e rifornimento di LNG

La Rimorchiatori Riuniti Panfido opera principalmente nel porto di Venezia e Chioggia ed ha una flotta di 21 rimorchiatori a Venezia, di cui 14 adibiti alle concessioni portuali e 4 sono destinati a rispondere alle necessità di rimorchio, salvaguardia e sicurezza nautica del rigassificatore di Adriatic LNG a sud-est di Chioggia.

Rimorchiatori Riuniti Panfido ha avviato la costruzione di un mezzo composto da due unità, un rimorchiatore dual fuel (diesel/gnl) ed una chiatta con una capacità di carico di 4.000 m³ di GNL per il rifornimento di GNL alle navi; nel loro insieme costituiranno un innovativo sistema combinato per il bunkeraggio, denominato SBBT (Semi-Ballastable Barge Transporter).

La costruzione della SBBT prevede un investimento complessivo pari a 36 milioni di euro ed è cofinanziato da 9,5 milioni € di contributi europei del Programma Connecting Europe Facility (CEF). La SBBT è un progetto tutto italiano, che coinvolge per la costruzione un cantiere navale italiano, Rosetti Marino di Ravenna, ed il RINA (Registro Italiano Navale) come organo di sorveglianza e garante della qualità del progetto, cono significative ricadute tecnologiche, occupazionali e produttive in questo settore economico importante per l'Italia.

La SBBT sarà completato entro i primi mesi del 2022 ed opererà principalmente nella zona dell'Nord-Adriatico e sarà la prima imbarcazione di questa tipologia battente bandiera italiana.

Stakeholder Coinvolti	Operatori portuali direttamente coinvolti nella realizzazione dei suddetti progetti: Venice LNG / Decal Spa, Rimorchiatori Riuniti Panfido & Co. Srl, Comunità portuale e società del settore energetico per lo sviluppo della catena logistica del GNL
Periodo	2022-2024
Budget previsto	140.000.000,00 €

Intervento 3.1.6	Progetti per la salvaguardia del parco arboreo ed ampliamento aree a verde
Ratio	Riduzione della CO2 e riqualificazione ambientale
Descrizione	
<p>AdSPMAS presidia ed esegue, attraverso proprio appaltatore, la manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree verdi e del parco alberature presso le aree comuni di competenza. Stante l'importanza in termini di qualità dell'aria ed in termini paesaggistici, lo stato di salute del parco alberature è costantemente controllato, anche tramite perizie di stabilità, in base alle quali si identificano gli interventi necessari sia in termine di potature e manutenzioni mirate (al miglioramento dello stato di salute della pianta) che di abbattimenti.</p> <p>Le attività di abbattimento sono associate a programmi di reimpianto degli esemplari abbattuti con tipologie arboree affini. Sono costantemente presidiate anche tutte le aree verdi al fine di favorirne il buon mantenimento e lo sviluppo.</p> <p>ADSPMAS promuove la gestione del materiale residuale generato dalle attività di manutenzione delle aree verdi (ramaglie, erba, potature, foglie secche) da parte degli appaltatori, alla valorizzazione mediante adozione di sistemi di triturazione / compostaggio in loco o in prossimità, in linea con un approccio volto alla sostenibilità ed all'economia circolare.</p> <p>Uno degli obiettivi è la determinazione della stima del sequestro di CO2 da parte del parco arboreo, come "fotografia" dello stato attuale per eventuali aggiornamenti futuri, che potranno riguardare interventi di riqualificazione del waterfront, anche con aree a verde.</p> <p>Con particolare riferimento alle attività di escavo dei canali e successivo refluitamento per la costituzione di barene, si ipotizza la valutazione di un indice, che associ i metri cubi di sedimento refluiti, alla superficie in ettari di morfologie restituite all'ambiente lagunare e di conseguenza alla quantità di CO2 sequestrata da parte della vegetazione spontanea per ettaro rivegetato.</p>	
Elemento di monitoraggio	<ul style="list-style-type: none"> • Censimento e periodico upgrade del documento stesso • Report perizie di stabilità alberature
Stakeholder Coinvolti	Enti locali, comunità locale e portuale
Periodo	2022-2024
Budget previsto	600.000,00€

5.4 OB. 4: MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY

Obiettivo strategico 4	MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY
LINEA GUIDA IAPH DI RIFERIMENTO	SAFETY E SECURITY

AZIONE 4.1	EFFICIENTAMENTO CONTROLLI E GARANZIE A TUTELA DELLA SALUTE
-------------------	---

Intervento 4.1.1	Azioni di formazione sulla sicurezza sul luogo di lavoro
Ratio	Un solido sistema di percorsi formativi dedicati al personale che lavora in porto, consente di mitigare fortemente il rischio di incidenti nello svolgimento delle operazioni portuali. È necessario che quanto previsto in proposito a Venezia venga esteso anche a Chioggia
Descrizione	<p>Il tema della sicurezza rimane sempre centrale.</p> <p>Un porto che è una realtà per natura ad alto rischio non può prescindere da una tensione continua sul tema della sicurezza, volta a limitare i rischi e proteggere i lavoratori.</p> <p>I riferimenti sono la cultura della sicurezza e la prevenzione, aspetti il cui fondamento si trova nella formazione e nella sensibilizzazione, che per essere efficaci devono essere continui ed in grado di raggiungere tutti gli operatori.</p> <p>Per questo viene attivata la “Commissione formazione” che unisce i rappresentanti delle imprese e dei lavoratori in un tavolo di confronto a valle del quale vengono avviate iniziative specifiche.</p> <p>Nell'ambito della strategia di aumento della sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali nonché nell'ottica di armonizzazione dell'impianto normativo sulla safety degli scali di Venezia e di Chioggia è prevista la revisione dell'Ordinanza AdSPMAS n. 16/2018 relativa ai contenuti formativi ed alle abilitazioni del personale operativo addetto ad operazioni e servizi portuali, prevedendo inoltre l'estensione dei suoi dettami anche allo scalo clodiense.</p> <p>La nuova Ordinanza, in fase di redazione, è l'esito delle proposte elaborate dalla Commissione di Formazione (struttura speciale istituita nel Porto di Venezia con compiti di monitoraggio dell'attività di formazione dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16-17 e 18 L. 84/94 e s.m.i.; la promozione di iniziative formative ed informative dei lavoratori su specifiche tematiche sul tema della sicurezza delle operazioni portuali).</p> <p>I passi da compiere sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modificare la regolamentazione esistente coerentemente con le risultanze delle sedute di Commissione; • adattare di conseguenza i sistemi informativi.
Elemento di monitoraggio	Dinamica degli infortuni
Stakeholder Coinvolti	Commissione di Formazione; Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16-17, L. 84/94 e s.m.i.
Periodo	2022-2024
Budget previsto	75.000,00€

Intervento 4.1.2	Estensione misure di prevenzione pandemia
Ratio	Gli indirizzi anche recenti del Governo richiedono di tenere alta l'attenzione nei confronti della pandemia. L'Ente pone in atto tutte le azioni preventive utili al suo contenimento.
Descrizione	
<p>Costante monitoraggio e gestione dei casi con il coinvolgimento del Medico Competente. Adozione delle misure infrastrutturali e procedurali secondo l'evoluzione normativa e tecnica.</p> <p>Si elencano esempi delle tipologie di interventi previsti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • scelta ed adozione dei DPI e DPC idonei; • gestione dei casi di contagio che si dovessero presentare in Ente adottando tutte le misure di contenimento applicabili. 	
Elemento di monitoraggio	Casi gestiti Misure, procedure, disposizioni di servizio, adottate; DPI e DPC individuati e acquistati
Periodo	2022
Budget previsto	20.000,00€

Intervento 4.1.3	Azioni di sensibilizzazione sulla cultura della sicurezza
Ratio	Adeguamento delle risorse e dei sistemi impiegati per la massimizzazione della sicurezza
Descrizione	
<p>Al fine di garantire il continuo miglioramento degli standard di sicurezza del lavoro nelle aree portuali si prevede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantenere il presidio ispettivo nei Porti di Venezia e Chioggia • Adozione campagna formativa rivolta agli ispettori per l'aggiornamento delle loro competenze anche su nuove tematiche (es. ambientali) applicabili in Porto; • Sviluppo della digitalizzazione dei sistemi di raccolta dati ispettivi per analisi statistiche ed una reportistica utili alle decisioni dell'Ente • Azioni di sensibilizzazione delle imprese e dei lavoratori portuali attraverso la promozione (convegni, workshop, ...) dell'adozione di sistemi di gestione della salute e sicurezza evoluti (es. BBS) o già adottati da imprese portuali considerate dei modelli di riferimento. 	
Elemento di monitoraggio	<ul style="list-style-type: none"> • N° di ispezioni, n° di azioni congiunte con altri enti • Maggior frequenza delle ispezioni a Chioggia. Rotazione più sostenibile dei reperibili • N° corsi, n° nuove tematiche • Aggiornamento del Modulo Ispezioni, nuovo sistema di analisi dei dati e reportistica • N° di convegni o workshop, n° di imprese che hanno intrapreso un percorso di adozione nuovi sistemi di gestione della sicurezza evoluti.
Stakeholder Coinvolti	<ul style="list-style-type: none"> • Terminalisti, Enti di controllo (SPISAL, CP, ...) • Enti formatori esterni o CFLI • APVI, "clienti interni": PRES, SG, Direzioni • Imprese portuali, CFLI
Periodo	2022-2024
Budget previsto	80.000,00€

Intervento 4.1.4	Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale
Ratio	Porre in atto adeguate misure di security attraverso adeguamenti procedurali, informatici ed infrastrutturali.
Descrizione	
<p>Al fine di garantire adeguate misure di security rese necessarie alla luce dell'evoluzione tecnologica e della necessità di garantire una fluida fruizione del Porto si prevede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementare sistemi di videosorveglianza, anche per stralci, dando priorità alle zone critiche; • Introdurre nelle aree portuali di Chioggia gli equivalenti sistemi di security portuale (videosorveglianza e controllo accessi) adottati nel Porto di Venezia, integrandoli con essi, implementando le necessarie infrastrutture; • Revisione e ammodernamento del sistema di videosorveglianza attualmente operativo a Venezia, Area S. Andrea - S. Marta - S. Basilio, e della Control Room di Marghera. 	
Stakeholder Coinvolti	<ul style="list-style-type: none"> • Imprese portuali, aziende di trasporto, agenti e spedizionieri, ADM, GdF, APVI • Capitaneria di Porto, APVI • APVI, terminalisti, aziende di trasporto, agenti e spedizionieri, ADM, GdF
Periodo	2022-2024
Budget previsto	<p>La definizione di un budget passerà attraverso le varie fasi della progettazione dei singoli interventi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intervento: 900.000,00€ • Intervento: 470.000,00€

5.5 OB. 5: SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO CITTÀ

Obiettivo strategico 5	RELAZIONE CITTÀ-PORTO
LINEA GUIDA IAPH DI RIFERIMENTO	SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO CITTÀ

AZIONE 5.1	PARTNERSHIP PER UNO SVILUPPO TERRITORIALE SOSTENIBILE
-------------------	--

Intervento 5.1.1	Attivazione di forme di collaborazione strutturate con i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti e con la Città Metropolitana di Venezia per una governance condivisa della relazione porto-città
Ratio	Sviluppare sinergie e massimizzare l'efficacia di iniziative congiunte in materie più direttamente afferenti la vita e la realtà cittadina (turismo, cultura, sostenibilità).
Descrizione	
<p>AdSPMAS, da un lato, e i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti (sussunti nella Città Metropolitana di Venezia), dall'altro, sviluppano, ciascuno a diverso titolo e nel proprio ambito di competenza, attività promozionali rivolte ad un pubblico di residenti ovvero ad un pubblico di turisti che sono in alcuni casi riconducibili ad obiettivi comuni legati alla dimensione di città-porto.</p> <p>Si tratta, solo a titolo di esempio, di attività di promozione volte a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. valorizzazione della cultura millenaria in ambito marittimo-portuale; 2. sensibilizzazione circa la relazione con l'acqua e con il mare come risorsa per il territorio; 3. riscoperta del valore della cd. "alleanza tra porto e industria" e della sua evoluzione nel tempo; 4. valorizzazione della potente carica internazionale di Venezia, capace di catalizzare l'attenzione di Istituzioni ed imprese estere di livello elevatissimo; 5. valorizzazione dell'investimento nelle nuove tecnologie per individuare soluzioni innovative e antesignane a problematiche ambientali legate al contesto lagunare; 6. proporre itinerari turistici alternativi ovvero un turismo più qualificato sul fronte culturale. <p>Tenuto conto della indubbia opportunità di condividere la ratio e la programmazione delle attività da porre in essere rispetto ai medesimi target, nell'intento di rendere evidenti gli obiettivi comuni, sviluppare economie di scala e utili sinergie, si intende attivare intese, accordi e convenzioni con le Istituzioni cittadine suddette in materia di comune interesse.</p> <p>Tali intese avranno carattere di "ombrello" rispetto ad iniziative più specifiche volte a dare attuazione al percorso congiuntamente individuato che porrà la relazione tra porto e Città tra le priorità evidenti ed evidenziate nelle policy delle Istituzioni coinvolte.</p>	
Stakeholder Coinvolti	Comune di Venezia, Chioggia, Cavallino Treporti, Città Metropolitana di Venezia
Periodo	2022-2024
Budget previsto	300.000,00€

Intervento 5.1.2	Partnership per lo sviluppo sostenibile in ambito locale, nazionale e internazionale
Ratio	Inserire AdSPMAS nel network di attori locali, nazionali ed internazionali impegnati a contribuire all'Agenda 2030 ONU, per poter incidere con più efficacia sullo Sviluppo Sostenibile non solo del territorio di riferimento, ma anche del sistema Paese.
Descrizione	
<p>AdSPMAS, già sottoscrittore nel 2018 del Protocollo d'Intesa per la Strategia Regionale dello Sviluppo Sostenibile e nel 2019 dell'Agenda 2030 applicata alle città-porto elaborata da AIVP (Associazione Internazionale delle città-porto), nel prossimo triennio intende rafforzare alleanze e partnership in quest'ambito agendo su due livelli:</p> <ul style="list-style-type: none"> • formalizzazione della relazione con Istituzioni impegnate in progetti territoriali di ampio respiro enucleando il contributo concreto dell'Ente al conseguimento di obiettivi specifici di sostenibilità, a partire dall'<u>adesione alle seguenti tre iniziative</u>: <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>"Venezia Capitale mondiale della sostenibilità"</i> – l'Ente ha chiesto di aderire come socio co-fondatore e contribuire ai progetti legati alle linee di intervento strategiche; 2. <i>"New European Bauhaus"</i> – l'Ente intende proporre progetti di valorizzazione della cultura marittimo-portuale come parte del <i>Venetian Heritage</i>, riqualificazione delle aree di cerniera come spazi di convivenza delle diverse dimensioni di eccellenza di Venezia (arte, cultura, relazione internazionale, scambio, ecc.), fruizione turistica della Città altamente qualificata (es. itinerari di riscoperta della cultura industriale, itinerari che promuovano i parallelismi tra portualità antica e contemporanea); 3. <i>Manifesto di Confindustria Venezia cd. "L'alfabeto delle imprese per la sostenibilità"</i> - l'Ente intende proporre una serie di iniziative che diano attuazione a punti specifici di tale Manifesto. • l'avvio di partnership con soggetti autorevoli a livello nazionale ed internazionale nell'ambito della sostenibilità (come l'Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile – AsVIS) e con soggetti di parte terza (come l'Institute for Sustainable Infrastructure - ISI), non solo, per incrementare la propria attendibilità, ma anche per farsi supportare nel processo di diffusione della cultura e degli strumenti della sostenibilità nell'Ente e nel cluster portuale. 	
Stakeholder Coinvolti	Regione del Veneto, Comune di Venezia, Mondo accademico e altre importanti Organizzazioni, tra cui Confindustria Veneto insieme ad alcune realtà industriali (come ENI, Enel, Edison, Sapi) e logistiche (armatori, trasportatori, terminal portuali) che operano nel cluster portuale veneto e già investono molto e da tempo in questo campo.
Periodo	2022-2024
Budget previsto	60.000,00€

Intervento 5.1.3	Port center
Ratio	Istituire uno spazio per la promozione della conoscenza sul ruolo della portualità come risorsa per il territorio
Descrizione	
<p>Il “Port Center”, spazio fisico - ideato dall'Association Internationale Villes et Ports - AIVP - volto a far conoscere a cittadini e turisti le attività, la storia e la funzione della realtà portuale nelle città-porto, nonché promuovere la cultura legata alle attività marittime, si è rivelato strumento utile per rafforzare la relazione con stakeholder “non addetti ai lavori”, superando le barriere di accesso alle aree portuali. Post pandemia e grazie alle nuove tecnologie, il modello “fisico” di Port Center si è evoluto in altre versioni "ibride" che rendono fruibili i contenuti da remoto e prevedono anche il moltiplicarsi dei luoghi di fruizione (cd. Port Center diffuso).</p> <p>Ponendo la relazione porto-città tra le priorità del presente POT, l’Ente intende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • studiare la fattibilità di creazione di un Port Center fisico; • individuare “punti di accesso” ai contenuti tramite sedi dislocate tra Venezia, Marghera e Chioggia (in linea con il concept di Port Center “Diffuso”); • porre in essere collaborazioni con Istituzioni culturali cittadine, port community, imprese legate al contesto territoriale sia per la condivisione di contenuti da rilanciare e sia per la promozione della fruizione del Port Center; • porre in essere collaborazioni con Enti Locali e operatori in ambito turistico per la valorizzazione del Port Center come veicolo di redistribuzione dei flussi turistici. 	
Stakeholder Coinvolti	Enti e associazioni territoriali e culturali (prima tra tutti la Fondazione Musei Civici di Venezia)
Periodo	2022-2024
Budget previsto	150.000,00€

Intervento 5.1.4	Iniziative di “open port”: Il Porto in Città e la Città in porto
Ratio	Consentire la conoscenza del sistema portuale veneto alla comunità territoriale, attivando collaborazioni che mostrino coesione, proattività, apertura.
Descrizione	
<p>Ponendo tra le priorità strategiche la relazione con la comunità territoriale di riferimento e tenendo, oltre a confermare le diverse iniziative di “Open port” sviluppate negli ultimi anni, si intende introdurre alcune innovazioni sotto tre profili:</p> <p>a) maggiore apertura alla Città</p> <ul style="list-style-type: none"> • programmando progetti congiunti con le associazioni e istituzioni culturali cittadine (Fondazione Guggenheim, Fondazione Teatro La Fenice, Biennale, Accademia di Belle Arti e altre istituzioni storiche) che consentiranno di portare la realtà portuale nella vita cittadina e viceversa; • accogliendo iniziative ed eventi temporanei sia negli spazi aperti che nei fabbricati e negli edifici localizzati nelle zone di cerniera. <p>b) coinvolgimento sistematico della port community (sia Istituzioni che operatori)</p> <ul style="list-style-type: none"> • promuovendo la costituzione di un team di lavoro strutturato per le iniziative di <i>open port</i> che raccolga tutte le Istituzioni e i soggetti della comunità portuale coinvolti nelle attività volte al dialogo con la città (partendo dal team “pilota” con la port community già sperimentato per i Port Days 2021); • favorendo, stimolando e supportando iniziative di <i>open port</i> attivate anche da singoli membri della port community. <p>c) Valorizzazione del patrimonio di cultura industriale/logistica/portuale di Marghera</p> <ul style="list-style-type: none"> • promuovendo – con apposite iniziative – la ricostruzione dell’immagine di Marghera come luogo della conoscenza, del lavoro, di architettura, di trasporto, dell’innovazione e del saper fare, contribuendo in tal modo a migliorare la conoscenza della cultura industriale che vi si è sviluppata e vi si sviluppa; • costruendo una narrazione che consenta al pubblico allargato di conoscere la realtà di Marghera; • organizzando – sia attraverso ricerche e pubblicazioni che attraverso eventi o visite studio – momenti di divulgazione della storia, della vocazione e del futuro di Marghera. <p>Le classiche attività informative, formative e ludico-educative (visite guidate al porto via acqua e via terra, lezioni in aula e laboratori, visite guidate ai mezzi operativi dei servizi tecnico-nautici e della Guardia Costiera, ecc.) verranno quindi affiancate da progetti ideati sulla base delle nuove partnership.</p>	
Stakeholder Coinvolti	Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Frontiera, Agenzia delle Dogane, Servizi Tecnico Nautici, VTP, APVI, CFLI, Venezia Heritage Tower, Terminalisti Portuali, Port Community, Fondazione Teatro La Fenice, Fondazione Peggy Guggenheim, Fondazione Cini, Biennale di Venezia, Fondazione Musei Civici.
Periodo	2022-2024
Budget previsto	450.000,00€

Intervento 5.1.5	L'arte per comunicare la portualità con un linguaggio universale
Ratio	Inserire il sistema portuale nel contesto artistico-culturale internazionale
Descrizione	
<p>La rappresentazione della realtà portuale afferente a Venezia e la sua laguna agli occhi dell'opinione pubblica mondiale richiede sempre più il ricorso all'innovazione nelle tecniche e nei linguaggi per riuscire a trasmettere concetti complicati e coinvolgere gli stakeholder creando pathos.</p> <p>D'altra parte, le istituzioni culturali e artistiche veneziane di fronte alla necessità imposta dalla pandemia di individuare nuovi spazi di condivisione e accoglienza di una molteplicità di persone in condizioni di sicurezza si rivolgono sempre più all'Ente per chiedere spazi e strutture.</p> <p>Per dare riscontro a entrambe queste istanze, il linguaggio dell'arte – universalmente recepito e contestualizzabile in ambienti variegati – diventa la scelta migliore per una nuova forma di comunicazione che avvicini porto e città in un dialogo rinnovato e proficuo che possa anche arrivare a target internazionali.</p> <p>Pertanto, nel prossimo triennio si intende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • attivare collaborazioni strutturate con attori di alto profilo nel campo culturale e artistico (come La biennale, Teatro La Fenice, Accademia delle Belle Arti, Conservatorio Benedetto Marcello, ma anche attori privati come Distretti artistici o artisti singoli), al fine di sviluppare progetti congiunti; • dare riscontro a istanze di artisti internazionali impegnati nel lancio di messaggi affini a quelli contenuti nel presente Piano (es. sostenibilità sociale e ambientale); • farsi promotore di progetti artistici costruiti ad hoc per il sistema portuale e la sua comunità; • promuovere il collegamento e la contaminazione con il mondo dell'arte anche in sede delle Associazioni di categoria internazionali (AIVP, IAPH, ESPO) per creare collegamenti utili con altri porti che a livello europeo già hanno sviluppato progetti analoghi (Rotterdam, Bilbao, Le Havre). 	
Stakeholder Coinvolti	Istituzioni culturali e artistiche locali, nazionali ed estere
Periodo	2022-2024
Budget previsto	60.000,00€

Intervento 5.1.6	Digitalizzazione e valorizzazione del patrimonio archivistico di AdSPMAS
Ratio	Garantire la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio documentale dell'Ente
Descrizione	
<p>Si intende procedere alla digitalizzazione e gestione standardizzata dei materiali bibliografici e archivistici di AdSPMAS che contribuisca ad assicurare la conservazione, ma anche la fruizione di un patrimonio storico-documentale molto rilevante sotto la responsabilità dell'Ente.</p> <p>A tal fine, si intende procedere in tre step:</p> <ul style="list-style-type: none"> • assessment dei documenti esistenti (stato di conservazione, rilevanza storica, possibilità di acquisizione digitale, ecc.); • progetto di digitalizzazione e successiva gestione standardizzata; • selezione di contenuti funzionali alle iniziative di comunicazione che si potranno in essere nei tre anni sia come Ente in autonomia e sia con altri partner con i quali si è già posta in essere una collaborazione (es. Venezia Heritage Tower, Fondazione Fincantieri, Grandi Molini Italiani, ecc.) o altri con i quali avviare nuovi progetti congiunti (Iveser - Istituto veneziano per la storia della Resistenza e della società contemporanea, M9, ecc.), oltre che con gli archivi degli Enti territoriali. 	
Stakeholder Coinvolti	Istituzioni Culturali e Centri di Ricerca, Enti Territoriali, Operatori portuali
Periodo	2022-2024
Budget previsto	100.000,00€

Intervento 5.1.7	Creazione di un Centro Studi su Economia e Management della portualità e di un hub della cultura e della formazione portuale
Ratio	Acquisizione di nuove competenze e conoscenze
Descrizione	
<p>Lo sviluppo che sta avendo il settore marittimo portuale verso modelli sempre più basati su architetture analitiche e scientifiche e la rapida evoluzione ed utilizzo di sistemi informativi complessi richiede di acquisire conoscenze e competenze attraverso la collaborazione con centri di ricerca e università.</p> <p>Nel prossimo triennio, l'Ente intende valutare e, nel caso, procedere a collaborazioni per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la creazione di un hub della cultura e della formazione portuale che possa divenire un riferimento per il sistema portuale nazionale, con il duplice obiettivo di puntare sulla crescita del capitale umano e, al contempo, di contribuire allo sviluppo della cultura marittimo-portuale all'interno del territorio locale; • la creazione del Centro di Studi su economia e management della portualità; • la creazione di uno spazio per l'incubazione di imprese innovative e start-up per la sperimentazione e applicazione di tecnologie e soluzioni per i porti del futuro. <p>Inoltre si prevede lo sviluppo di apposite convenzioni con università, centri di ricerca e la Scuola Superiore della Marina Militare.</p>	
Stakeholder Coinvolti	Università nazionali ed estere, Centri di Ricerca e altre AdSP e Istituzioni culturali cittadine.
Periodo	2022-2024
Budget previsto	150.000,00€

AZIONE 5.2		RIDUZIONE IMPATTI SUL TERRITORIO	
Intervento 5.2.1	Iniziative per monitorare e contenere gli impatti relativi a: a) aria, b) acqua, c) emissioni sonore, d) produzione di rifiuti		
Ratio	Riduzione dell'impronta ambientale dell'AdSPMAS		
Descrizione			
<p>La riduzione degli impatti sul territorio costituisce un costante impegno di AdSPMAS verso la tutela della biodiversità, del paesaggio nonché per il miglioramento della propria efficienza energetica.</p> <p>AdSPMAS intende, pertanto, realizzare un sistema di monitoraggio dell'intera area portuale di Venezia e Marghera attraverso l'installazione di una rete di stazioni di misura omogeneamente distribuiti, attraverso cui rilevare in modo sistematico e nel tempo un set definito di parametri relativi a tutte le matrici ambientali di interesse fra cui in particolare: qualità delle acque, qualità dell'aria, rumore, sedimenti, suolo, flora, fauna e rifiuti.</p> <p>Attraverso il sistema di monitoraggio che si prevede di implementare, sarà possibile disporre di un quadro esaustivo e multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare, sulla base del quale verificare gli eventuali impatti delle attività portuali e degli interventi di infrastrutturazione, misurando altresì l'efficacia delle misure di mitigazione adottate. Il sistema si baserà inoltre sull'utilizzo della notevole mole di dati già raccolti da imprese ed enti pubblici relativi all'ambito di Porto Marghera nonché all'intero contesto lagunare.</p> <p>Inoltre, i dati di monitoraggio rilevati saranno messi a disposizione dell'intera collettività e condivisi con i diversi stakeholder (enti di controllo, cittadini, imprese etc..) attraverso la realizzazione di una piattaforma web ad hoc.</p> <p>L'intervento, multiarticolato, prevede la realizzazione delle seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • definizione del modello di assessment della situazione "as is"; • definizione di un modello ex ante e post opera per ogni matrice ambientale oggetto di monitoraggio; • definizione del modello di implementazione operativo di monitoraggio; • sviluppo del sistema operativo di monitoraggio; • definizione delle strategie di deployment; • integrazione delle esperienze di benchmark nazionali ed internazionali (modello di riuso). 			
Stakeholder Coinvolti	Ministeri ed Enti locali, cittadinanza, enti di ricerca, imprese, comunità portuale		
Periodo	2022-2024		
Budget previsto	1.500.000,00€		

ALLEGATI

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI	BUDGET	PERIODO
GOVERNANCE ED ETICA	Ob. 1: NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE	1 Nuovo assetto organizzativo e funzionale dell'Ente	1.1.1 Digitalizzazione e innovazione dei processi	3.000.000,00€	2022-2023
			1.1.2 Sportello Unico Amministrativo	500.000,00€	2022-2023
			1.1.3 Sistema informativo su base geografica a supporto della gestione e delle scelte strategiche	1.500.000,00€	2022-2023
			1.1.4 Assetto delle società partecipate	120.000,00€	2022-2024
		1.2 Lavoro e operazioni portuali	1.2.1 Analisi dei fabbisogni competenze occupazionali	400.000,00€	2022-2024
			1.2.2 Determinazione numero di imprese ex artt. 16-18 legge 84/1994	50.000,00€	2022
		1.3 Il riposizionamento del cluster portuale	1.3.1 Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto	100.000,00€	2022
			1.3.2 Marketing territoriale	100.000,00€	2022-2024
			1.3.3 Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti	400.000,00€	2022-2024
		1.4 Integrazione della sostenibilità nell'agire dell'ente	1.4.1 Piano di iniziative per promuovere la cultura della sostenibilità nell'Ente	100.000,00€	2022-2024
			1.4.2 Rendicontazione di sostenibilità	120.000,00€	2022-2024

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI	BUDGET	PERIODO
INFRASTRUTTURE RESILIENTI	Ob. 2: RIGENERAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE	2.1 Un nuovo assetto pianificatorio dell'ambito portuale	2.1.1 Nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale	1.500.000,00€	2022-2023
			2.1.2 Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali	N.A.	2021-2025
			2.1.3 Istituzione della ZLS a porto Marghera	200.000,00€	2022-2024
			2.1.4 Concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli articoli 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i.	2.500.000,00€	2021-2023
			2.1.5 Approdi temporanei crociere a Marghera	157.000.000,00€	2021-2026
		2.2 Verso una nuova connessione/accessibilità dei porti	2.2.1 Navigabilità dei canali portuali (materiali e immateriali)	56.500.000,00€	2022-2024
			2.2.2 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - breve medio periodo	229.700.000,00€	2022-2026
			2.2.3 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - lungo periodo	870.000.000,00€	2026-2030
		2.3 La mitigazione delle interferenze del MoSE	2.3.1 Azioni di governance e soluzioni gestionali per la mitigazione degli impatti relativi al sistema MoSE	50.000,00€	2022-2024
			2.3.2 Supporti tecnologico-informativi	1.000.000,00€	2022-2023
		2.4 Il nuovo volto dei porti di Venezia e Chioggia	2.4.1 Nuovi terminal merci (solo valore investimento Montesyndial)	184.457.000,00€	2022-2024
			2.4.2 Riqualificazione waterfront Venezia Centro Storico	500.000,00€	2022-2024
			2.4.3 Riqualificazione waterfront Chioggia	2.300.000,00€	2022-2024
			2.4.4 Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia	6.075.000,00€	2022-2024
			2.4.5 Adeguamento del Punto di Controllo Frontaliero del Porto di Venezia	100.000,00€	2022

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI	BUDGET	PERIODO
CLIMA ED ENERGIA	Ob. 3: TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE	3.1 Transizione energetica del cluster portuale	3.1.1 Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports)	26.500.000,00€	2022-2025
			3.1.2 Elettificazione delle banchine (PNRR Cold ironing)	90.300.000,00€	2022-2026
			3.1.3 Assessment emissioni GHG e monitoraggio consumi energetici	100.000,00€	2022-2024
			3.1.4 Venice Hydrogen Valley	100.000,00€	2022-2025
			3.1.5 Sviluppo della catena logistica del GNL come carburante alternativo	140.000.000,00€	2022-2024
			3.1.6 Progetti per la salvaguardia del parco arboreo ed ampliamento aree a verde	600.000,00€	2022-2024
SAFETY & SECURITY	Ob. 4: MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY	4.1 Efficientamento controlli e garanzie a tutela della salute	4.1.1 Azioni di formazione sulla sicurezza sul luogo di lavoro	75.000,00€	2022-2024
			4.1.2 Estensione misure di prevenzione pandemia	20.000,00€	2022
			4.1.3 Azioni di sensibilizzazione sulla cultura della sicurezza	80.000,00€	2022-2024
			4.1.4 Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale	1.370.000,00€	2022-2024
SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO-CITTÀ	Ob. 5: RELAZIONE CITTÀ-PORTO	5.1 Partnership per uno sviluppo territoriale sostenibile	5.1.1 Attivazione di forme di collaborazione strutturate con i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti e con la Città Metropolitana di Venezia per una governance condivisa della relazione porto-città	300.000,00€	2022-2024
			5.1.1 Accordi e collaborazioni in materia di sostenibilità in ambito locale, nazionale e internazionale	60.000,00€	2022-2024
			5.1.2 Port center diffuso	150.000,00€	2022-2024
			5.1.3 Iniziative di "open port" negli spazi di cerniera: Il Porto in Città e la Città in porto	450.000,00€	2022-2024
			5.1.4 L'arte per comunicare la portualità con un linguaggio universale	60.000,00€	2022-2024

LINEE GUIDA IAPH	OB. STRATEGICO	AZIONI	INTERVENTI	BUDGET	PERIODO
			5.1.5 Iniziative per la valorizzazione del patrimonio archivistico di AdSPMAS e della memoria sulla storia di Porto Marghera	100.000,00€	2022-2024
			5.1.6 Creazione di un Centro Studi su Economia e Management della portualità e di un hub della cultura e della formazione portuale	150.000,00€	2022-2024
		5.2 Riduzione impatti sul territorio	5.2.1 Iniziative per monitorare e contenere gli impatti relativi a: a) aria, b) acqua, c) emissioni sonore, d) produzione di rifiuti	1.500.000,00€	2022-2024

