



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

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 - 2024

Seconda revisione annuale 2023

10 gennaio 2024



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

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 – 2024

SECONDA REVISIONE ANNUALE 2023

Approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 3 del 10 gennaio 2024

ELENCO DEGLI ACRONIMI

- AdSPMAS – Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale
- BDI – Baltic Dry Index
- CBAM – Carbon Border Adjust Mechanism
- CCV – Commissario Crociere Venezia
- CE – Central Europe
- CEF – Connecting Europe Facility
- DEF – Documento di Economia e Finanza
- D.P.R. – Decreto del Presidente della Repubblica
- D.lgs. – Decreto Legislativo
- DocFAP – Documento delle Alternative Progettuali
- ETS – European Trading System
- FOI – Fondo Opere Indifferibili
- GURI – Gazzetta della Repubblica Italiana
- MASAF – Ministero Agricoltura e Sovranità Alimentare
- MIT – Ministero Infrastrutture e Trasporti
- NADEF – Nota di Aggiornamento del Documento di Economia e Finanza
- PIL – Prodotto Interno Lordo
- PMI – Purchase Manager Index
- PNC – Piano Nazionale Complementare
- PNRR – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
- TEN-T – Trans European Network – Transport
- VAS – Valutazione Ambientale Strategica
- VInca – Valutazione di incidenza ambientale

INDICE

PREMESSA	7
1. METODOLOGIA DI REVISIONE DEL POT	16
2. AGGIORNAMENTO DELLO SCENARIO, DEL POSIZIONAMENTO E DEI TRAFFICI DEL SISTEMA PORTUALE	19
3. AGGIORNAMENTO SULLE PRINCIPALI POLITICHE EUROPEE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI	35
4. NUOVE CONCESSIONI TERMINAL CONTO TERZI E LAVORO PORTUALE	38
5. INTERVENTI PER LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE	39
5.1 INTERVENTI PER L'ACCESSIBILITÀ STRADALE E FERROVIARIA.....	39
5.2 INTERVENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ NAUTICA.....	42
6. INTERVENTI IN FAVORE DELLA NAVIGAZIONE E DEL PORTO H24	48
7. INIZIATIVE PER IL PORTO DI CHIOGGIA	49
8. RIQUALIFICAZIONE DEI WATERFRONT DI VENEZIA E CHIOGGIA	50
9. NUOVI TERMINAL	52
NUOVO TERMINAL CROCIERE PRESSO L'AREA SITA IN CANALE INDUSTRIALE NORD - SPONDA NORD DI PORTO MARGHERA (OPERA COMMISSARIALE).	52
REALIZZAZIONE DEL NUOVO TERMINAL CONTAINER DI MONTESYNDIAL (OPERA COMMISSARIALE)	53
10. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER LA SOSTENIBILITÀ	57
11. NUOVA STRATEGIA DI RELAZIONE ISTITUZIONALE CON STAKEHOLDER CHIAVE: DALL'INGAGGIO ALLE PARTNERSHIP	59
12. NUOVE PROGETTUALITÀ A VALERE SU FONDI EUROPEI	65
13. ALLEGATI	69
ALLEGATO I - MAPPA GEOREFERENCEZIATA DEI PRINCIPALI INTERVENTI	69
ALLEGATO II – QUADRO SINOTTICO DEI PRINCIPALI INTERVENTI	70

PREMESSA

Il presente documento, che rappresenta la IIª revisione del Piano Operativo Triennale 2022 – 2024, redatto ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett.b) della Legge 84/94, aggiorna e integra – ma non sostituisce – il POT 2022-2024 approvato dal Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con delibera n.16 del 09 dicembre 2021 nonché quanto indicato nella prima revisione annuale.

Ciò in quanto si tratta di un processo di verifica della validità della rotta tracciata nel documento originario che non consisteva tanto in un piano operativo, ma quanto – nello spirito della riforma delle AdSPMAS – in un Documento programmatico di visione, volto a porre le basi per un pieno rilancio di tutti i comparti del sistema, rimuovendo ostacoli, cambiando prospettiva, stimolando nuove energie e stringendo alleanze.

Certo, in fase di prima redazione, si è stati cauti, tenendo conto delle numerose incertezze dello scenario, ma non si è rinunciato a formulare una visione ambiziosa ponendosi come destinazione quella di evolvere verso sistema portuale non solo dotato di accessibilità e connessioni efficientate al massimo dati i vincoli – e ciò per “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” -, ma anche caratterizzato da un'integrazione nell'ambiente in cui è inserito, innovativo, green e in dialogo con il territorio, tutte qualifiche queste da raggiungere attraverso il binomio sostenibilità e partecipazione.

Dunque, alla soglia dell'ultimo anno di attuazione del Piano, da un lato c'è da chiedersi se le progettualità, le tempistiche e gli stanziamenti programmati sono in linea con gli obiettivi prefissati rispetto al contesto o se è necessario ritarsi dall'altro, se gli step attuativi e le reazioni al costante mutare del contesto sono stati tali da far intravedere le linee di un nuovo sistema portuale durevole ovvero sostenibile ovvero resiliente in un più lungo periodo.

Nel 2021 si usciva da una pandemia, nel 2022 si entrava in uno scenario di guerra, nel 2023 si sono aperti altri fronti di conflitto e pure sono incrementati gli effetti violenti dei cambiamenti climatici che richiedono interventi urgenti e massicci.

Tutti elementi di contesto globale che si riflettono sul locale e che rendono sempre più rilevante il ruolo delle Istituzioni che gestiscono il bene pubblico: in questo caso la portualità che afferisce al sito UNESCO Venezia e la sua Laguna, il suo ecosistema, le sue comunità – per un verso – e al Veneto e al Nordest locomotiva d'Italia – per altro verso.

Gli studi e gli approfondimenti con esperti e organismi di terza parte ci hanno portato a concludere che **gli stessi interventi necessari a rendere il sistema portuale più competitivo, sono anche quelli che tutelano l'ecosistema e il benessere delle sue comunità**, o meglio, gli stessi interventi se progettati e realizzati secondo approcci e parametri di innovazione e sostenibilità che abbiamo deciso di adottare, dall'ambito concessorio, a quello urbanistico a quello trasportistico/logistico di fluidificazione dei flussi, a quello dell'approvvigionamento energetico e così via.

Nella convinzione che la garanzia di soluzioni “win win” viene, da un lato, del **coinvolgimento dei migliori esperti per tematica** e, dall'altro, dalla **condivisione** con le Istituzioni, ma anche con le università, con la comunità portuale e con altri attori via via coinvolti nelle varie progettualità, abbiamo lavorato fin da subito per creare utili sinergie e procedere allineati per cambiare il modus operandi, poi per sbloccare opere ferme da anni, poi ancora per ridurre i tempi di risoluzione di

problematiche complesse la cui stagnazione rischiava di azzoppare in modo definitivo il sistema portuale del Veneto.

Nel dettaglio:

- **nel 2021**, partire dalla stesura del POT, abbiamo introdotto un nuovo modus operandi e delineato la **vision**, inserendo i principi di sostenibilità e partecipazione alla base dell'agire amministrativo e mappando tutti gli interventi necessari ad efficientare il sistema in ogni ambito di competenza;
- **nel 2022**, abbiamo condotto studi e analisi di approfondimento di fatto necessari a dettagliare le esigenze specifiche di implementazione per gettare i **pillar** organizzativi, gestionali e infrastrutturali; da ciò è emersa – per esempio – l'esigenza di nuove competenze, non solo a supporto delle due strutture Commissariali, ma anche nell'Ente, per rafforzarne la struttura in campo tecnico e digitale in correlazione con gli interventi di potenziamento delle infrastrutture materiali e immateriali;
- **nel 2023**, siamo riusciti a pubblicare tutti i bandi relativi a interventi fermi da anni, riducendo così i tempi di risoluzione di problematiche complesse la cui stagnazione rischiava di ridimensionare in modo definitivo il sistema portuale del Veneto: si può dire che abbiamo **riavviato** il sistema;
- **nel 2024**, quindi, si potrà contare su una capitalizzazione di tutto quanto preceduto, dalla quale emergerà un primo **riassetto** del sistema portuale;
- **nel 2025 – 2026**, si poggerà su fondamenta solide per un **rilancio** di ampia portata che troverà supporto sia nel completamento degli interventi infrastrutturali (materiali e immateriali), ambientali e gestionali pianificati e sia nel consolidamento delle nuove direttrici lungo le quali correrà il sistema portuale dei prossimi 20 – 30 anni contenute nei documenti pianificatori di lungo periodo.

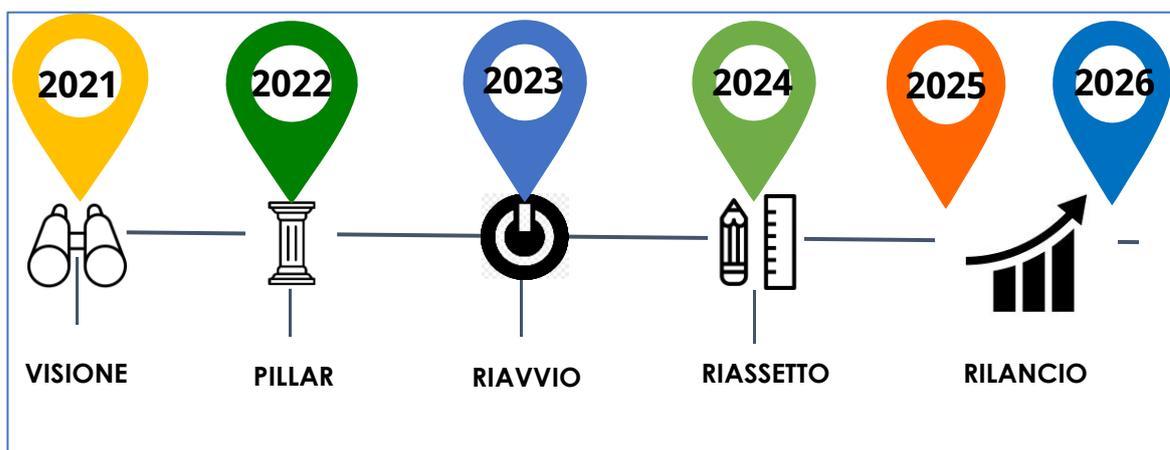


Figura 1 Excursus dell'agire dell'Ente dal 2021 al 2016: dalla visione al rilancio del sistema portuale del Veneto - fonte AdSPMAS

Guardando più nel dettaglio i risultati raggiunti quest'anno che consentono la ripartenza del sistema, si è riusciti a cogliere appieno le spinte in avanti verso sistemi portuali più green e più efficienti offerte dai fondi PNRR, a livello nazionale, e dai poteri straordinari di cui il Governo ha dotato il Commissario per il ridisegno della crocieristica e della logistica dei container, a livello locale: **sono già in corso le gare ed è imminente l'avvio dei lavori di opere che cambieranno radicalmente il volto degli scali di Venezia, Marghera e Chioggia per i prossimi decenni e al contempo ne incrementeranno la capacità di offerta di servizi.**



Figura 2 Mappa georeferenziata dei principali interventi – fonte AdSPMAS

Si pensi alla prima opera che vedrà la luce, ossia il **ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest**, che dimezzerà i tempi di manovra delle tradotte destinate alla parte meridionale di Porto Marghera.

Si pensi al **cavalcavia di Malcontenta** che risolvendo le interferenze ferroviarie e stradali, consentirà di raggiungere la penisola del Petrolchimico e il compendio mdi Montesyndial.

Entro dicembre di quest'anno, poi, sarà aggiudicato **l'intervento che consentirà di risolvere una tantum le criticità legate all'unica arteria di accesso nautico a Porto Marghera**, massimizzandone le condizioni di navigabilità e realizzando parte delle barene lungo il canale come previste dal progetto Channeling.

Vedrà la luce nel prossimo biennio anche la **stazione passeggeri presso il Canale Nord** comportando un cambiamento storico delle funzioni portuali di Porto Marghera, foriero di opportunità di riqualificazione di un'area vasta costituendo un nuovo waterfront per la città di Terraferma.

Come pure in tempi brevi troverà completamento l'ultimo tassello del mosaico relativo al nuovo assetto del comparto crocieristico, ripensato in chiave sostenibile: qui, i vincoli sono stati trasformati in opportunità al fine di garantire la coesistenza armonica tra città, ecosistema e portualità.

Per Venezia, **le iniziative per riattivare il collegamento alla odierna stazione marittima**, che ospiterà navi medio piccole, implicheranno la valorizzazione di una facility portuale riconosciuta come eccellente a livello internazionale, ma anche ripensare funzioni e assetti dell'area per dare risposta a istanze della comunità locale.

Per Chioggia, gli interventi attuati nel 2023 sia sotto il profilo infrastrutturale che sotto il profilo promozionale per supportare la costruzione di un'offerta ritagliata su misura del crocierista di fascia alta, daranno ulteriori frutti, facendo di questo scalo non più una soluzione temporanea ad un'indisponibilità di Venezia, ma una scelta da parte di alcune compagnie e della loro clientela.

Il **nuovo assetto di approdi diffusi**, unito all'impegno della costruzione di relazioni tra attori della crocieristica e comunità locali, passando per le istituzioni culturali, sta delineando un modello che non solo riduce gli impatti sotto il profilo fisico – redistribuendo i flussi e la concentrazione antropica, ma revitalizza e valorizza una pluralità di siti, selezionando i segmenti di domanda a favore della qualità.

A ciò si aggiunga che gli accordi per il contenimento delle emissioni saranno ben presto gli **interventi di elettrificazione delle banchine a Venezia e Marghera** che consentiranno lo spegnimento dei motori delle navi crociera e ro-pax: un contributo cruciale per la transizione ecologica del sistema che sarà implementato entro il 2026.

Dal punto di vista dello sviluppo gestionale, l'analisi di rischio concotta nel 2023 ha prodotto degli output che, qualora opportunamente recepiti normativamente dalla Capitaneria di Porto consentiranno un'**operatività h24 pressoché completa riducendo gli oneri dei servizi tecnico-nautici**. Sempre sotto questo profilo, va menzionato anche il lavoro di upgrade del Port Community System per il quale sono stati richiesti finanziamenti.

L'individuazione del **nuovo sito di conferimento per la messa a dimora dei sedimenti**, il **banchinamento dell'area Montesyndial**, il miglioramento dell'**accessibilità nautica a Chioggia** con l'adeguamento dei fondali sono solo gli elementi più visibili di una massiccia azione di trasformazione del sistema portuale, portata avanti dalle strutture dell'AdSPMAS, di intensità tale da non trovare precedenti nel passato.

Allo stesso tempo, ovviamente, si prosegue con l'imprescindibile potenziamento sostenibile delle funzioni fondamentali del sistema portuale attuale, ovvero le interconnessioni marittime, stradali e ferroviarie per mantenere l'attuale facility competitiva per i mercati di riferimento, seppur con i noti vincoli connessi alla collocazione interna alla Laguna.

Non solo una trasformazione volta a garantire un incremento del traffico pur nel rispetto dell'ecosistema, ma anche volta a garantire una **relazione armonica con le città**: è questa la filosofia di fondo alla base delle progettazioni in corso per la **riqualificazione dei waterfront di Venezia centro storico e Chioggia**.

Ma tutto quanto messo in atto per il rilancio del sistema, non può non tener conto - già ora - della necessità di uno sforzo ancor più massivo e ingente da mettere in campo parallelamente per consentire la valorizzazione di questo capitale infrastrutturale anche in chiave prospettica, dove l'orizzonte temporale non è poi così lontano.

La resilienza del sistema nel lungo periodo si innesta su almeno tre cardini portanti:

- 1 **PIANIFICATORIO** - Documento di Programmazione Strategica di Sistema e nuovo Piano Regolatore Portuale;
- 2 **FISICO** - delocalizzazione del porto per il naviglio di dimensioni maggiori (container e passeggeri);
- 3 **FUNZIONALE** - estensione della circoscrizione territoriale dei porti di Venezia e Chioggia anche alle aree di "Porto Levante -Cà Cappello" e Porto Pila e terminali d'altura prospicienti.

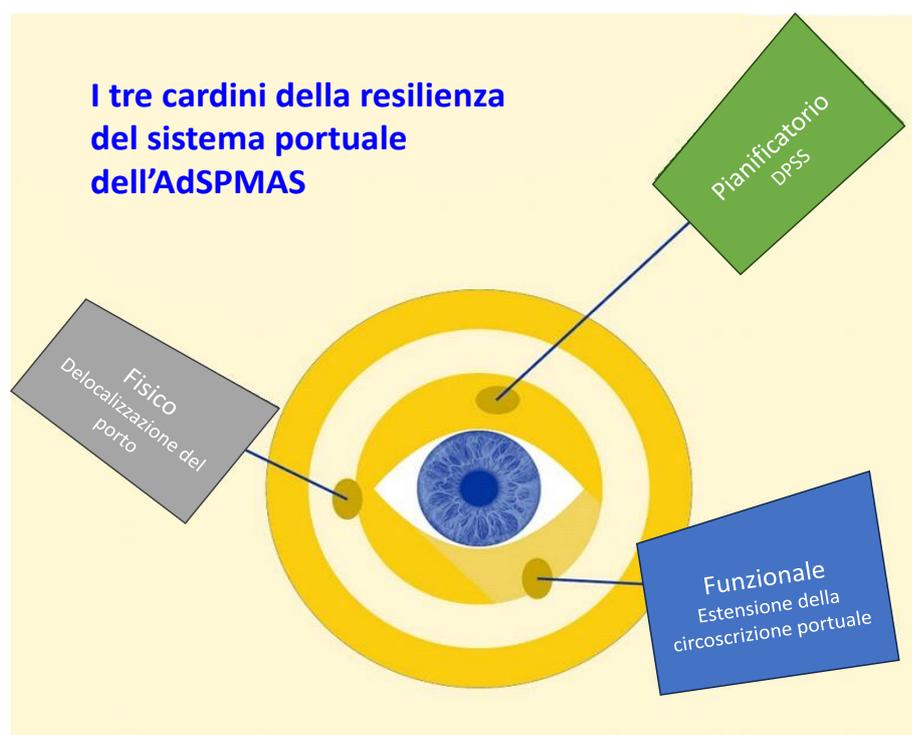


Figura 3 Rappresentazione schematica dei tre cardini- fonte AdSPMAS

La prima leva per lo sviluppo futuro del sistema portuale sarà, quindi, il **Documento di Programmazione Strategica di Sistema**, previsto andare in approvazione nel 2024 prodromico al nuovo Piano

Regolatore Portuale. L'AdSPMAS ha, pertanto, avviato il procedimento per la stesura dei nuovi Piani Regolatori Portuali di Venezia e Chioggia e preliminarmente l'aggiornamento del documento di Documento di Programmazione Strategica di Sistema.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema, prodromico al nuovo Piano Regolatore Portuale definisce le linee guida, gli obiettivi e le strategie per giungere ad uno sviluppo coordinato delle realtà portuali di riferimento, individuando e analizzando le relazioni del contesto portuale con quello delle aree cittadine, al fine di determinare l'ambito portuale e le zone di interazione porto città, la cui pianificazione verrà demandata ai Comuni interessati.

Alla luce degli intervenuti aggiornamenti della normativa, ed in particolare al recente D.L. n. 103/2021, "Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia", nonché delle consistenti variazioni sia dello scenario di economico-strategico di riferimento, sia del quadro dell'infrastruttura portuale, in primis con l'entrata in funzione del sistema MoSE si è reso pertanto necessario disporre di un quadro conoscitivo a supporto delle decisioni.

Al fine di indirizzare le scelte strategiche di sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia sarà necessario disporre di un quadro sarà più preciso e aggiornato sulle dinamiche e sui trend di sviluppo.

Per tale motivo è imprescindibile procede all'aggiornamento e all'integrazione della documentazione finora prodotta dall'associazione temporanea di imprese con capofila Rina Consulting.

Il contratto in essere con l'RTI con capofila Rina Consulting verrà pertanto integrato e la riattivazione del servizio, prevede un cronoprogramma di 6 mesi per la stesura del DPSS, e successivamente di 12 mesi per i singoli PRP di Venezia e Chioggia, inoltre per la redazione delle valutazioni ambientali (VAS e VInCA) saranno necessari ulteriori 5 mesi.

L'Autorità di Sistema Portuale sta inoltre procedendo alla definizione dei necessari studi specialistici di aggiornamento, quali uso attuale dell'ambito portuale, analisi di mercato dei differenti settori merceologici (rinfuse, container, chimico, pesca ed energetico), definizione di vincoli ed opportunità legati all'accessibilità lato terra e lato mare (analisi dell'evoluzione futura dell'infrastruttura stradale e ferroviaria esterna all'ambito in base agli standard TEN-T e definizione della nave di progetto in relazione all'accessibilità marittima attuale e in prospettiva).

La seconda leva è rappresentata dal proseguo del concorso di idee, sancito dalla legge 17 maggio 2021/75 che prevede la **realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette** della Laguna di Venezia, procedimento questo che si è interrotto per provvedimenti di giustizia amministrativa, ma che confidiamo superabili in qualche mese, consentendo la ripresa dell'iter. Il progetto vincitore, unitamente al secondo e terzo classificato, costituiranno la base per la futura proiezione della nuova collocazione all'esterno della laguna dell'infrastruttura portuale per le navi di maggior pescaggio. Gli attuali limiti imposti all'escavo dei canali lagunari e la prospettiva di una sempre maggior interferenza degli azionamenti del MOSE dovuta all'aumento del livello medio del mare, rendono imprescindibile la delocalizzazione degli approdi per poter garantire la permanenza dello scalo veneziano tra i porti "core" della rete TEN-T.

Concorso di idee per la realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della Laguna di Venezia

In relazione al procedimento (attualmente sospeso) l'AdSPMAS ha provveduto a proporre avanti il Consiglio di Stato un ricorso per giudizio di ottemperanza ai sensi dell'art. 112 comma 5 c.p.a. al fine di ottenere i necessari chiarimenti in ordine alle modalità di ottemperanza della sentenza C.d.S. n. 8181/2023, a seguito dell'entrata in vigore del D.P.R. n. 148/2022, pubblicato in GURI del 10.10.2022, che fornisce una definizione normativa di "acque protette della laguna di Venezia" in senso differente rispetto a quanto ritenuto dal Giudice Amministrativo. Questa definizione conferma la nozione di conterminazione contenuta nel bando di gara a suo tempo emanato dall'AdSPMAS e conseguentemente dovrebbe consentire, con la nuova pronuncia del Consiglio di Stato, la ripresa della procedura di gara dal punto in cui era stata sospesa.

La procedura di gara rimarrà pertanto sospesa sino all'esito del giudizio sopra specificato.

La terza leva è rappresentata **dall'estensione della circoscrizione territoriale dei porti di Venezia e Chioggia** nell'ottica di sviluppo di un effettivo Sistema Portuale che comprenda tutte le strutture portuali ricomprese nell'arco costiero veneto, la Regione del Veneto ha formalmente proposto al MIT di estendere la circoscrizione territoriale dei porti di Venezia e Chioggia anche alle aree di "Porto Levante -Cà Cappello" nonché ai terminal d'altura ivi inclusi i rigassificatori prospicienti l'arco costiero regionale veneto. È stato inoltre richiesto di voler includere nell'intervento di ampliamento anche Porto Pila al fine di assicurare una programmazione sistemica delle infrastrutture portuali.

L'AdSPMAS sta sostenendo la Regione del Veneto affinché la proposta di ampliamento della circoscrizione territoriale venga accolta favorevolmente in quanto permetterebbe:

- il completamento del sistema portuale dell'Autorità Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che verrebbe ad includere l'intero arco costiero veneto, nell'ottica di "sistema" così come previsto dalla Legge 84/1994 e ss.mm.ii.;
- lo sviluppo integrato di un hub energetico portuale, attraverso la messa a sistema delle infrastrutture presenti nell'intero arco costiero veneto;
- il rilancio della navigazione commerciale lungo la linea navigabile del Po e del Fissero-Tartaro-Canalbianco mediante la connessione con i porti interni e lo sviluppo di nuove opportunità di trasporto combinato;
- la possibilità di razionalizzazione dei servizi tecnico nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) già condivisi tra Venezia e Chioggia, con seguenti ottimizzazioni per ciascuno degli scali.

Il 2024 e primi mesi del 2025, dunque, si prospettano come un momento storico per il sistema dove si inizieranno a vedere i frutti dello sforzo e dell'impegno profusi nel biennio precedente, passando alla fase pianificatoria e progettuale a quella di vera e propria attuazione del cambiamento e avvio del rilancio sostenibile, ossia duraturo e resiliente rispetto ai contesti di riferimento.

Questa accelerazione che si è inteso dare, e che potremo definire senza precedenti, era doverosa perché, è sotto gli occhi di tutti l'urgenza di dare ciascuno il proprio contributo per contrastare le diverse crisi dell'ecosistema: in questo scenario non potevamo che interpretare i compiti e i poteri assegnati al nostro Ente come una leva per forzare il cambiamento, a beneficio della comunità portuale e della collettività tutta.

EXECUTIVE SUMMARY

Il presente documento costituisce, in linea con quanto previsto dalla Legge 84/94, la seconda revisione annuale del proprio Piano Operativo Triennale 2022-2024 approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. n. 16/2021 del 09/12/2021.

La revisione si fonda su:

- **L'analisi dell'ulteriore evoluzione del contesto** in cui si inseriva il POT 2022-2024 - già rivisto nell'ambito alla sua prima revisione annuale - andando a identificare i principali fatti occorsi nell'ultimo anno che possano incidere sulle linee di indirizzo strategiche originarie;
- **L'identificazione delle priorità su cui focalizzare l'agire istituzionale nel corso del 2024** sia per portare a termine quanto previsto nel primo documento – per cui si farà il punto sullo stato di attuazione riportando gli esiti del monitoraggio sui risultati conseguiti e sulle eventuali criticità riscontrate – e sia per dare seguito a nuove istanze emerse in itinere.

Il lavoro è stato articolato come segue:

Il Capitolo 1 – Metodologia di revisione del POT - illustra il metodo seguito per la redazione della revisione, basato su una proficua collaborazione fra tutte le Direzioni dell'Ente, ciascuna delle quali ha partecipato al processo di revisione e di monitoraggio rispetto a quanto realizzato nel corso del primo anno di vigenza del Piano.

Il Capitolo 2 – Aggiornamento dello scenario, del posizionamento e dei traffici del sistema portuale – descrive i principali cambiamenti intervenuti nello scenario geopolitico/economico durante il secondo anno di vigenza del POT 2022-2024 focalizzandosi, in particolare, sulla situazione a livello globale e nazionale e sulle sue ricadute sull'andamento dei traffici del sistema portuale dell'AdSPMAS.

Il Capitolo 3 – Aggiornamento sulle principali politiche europee per il settore dei trasporti - descrive i principali mutamenti nello scenario politico e legislativo europeo che incideranno sul comparto dei trasporti e della logistica.

Il Capitolo 4 – Nuove concessioni terminal in isola portuale e lavoro portuale – descrive il processo di sviluppo valorizzazione del demanio portuale riportando le nuove istanze pervenute.

Il Capitolo 5 – Interventi per lo sviluppo infrastrutturale – descrive i principali interventi di sviluppo per il miglioramento dell'accessibilità terrestre, nautica e digitale.

Il Capitolo 6 – Interventi in favore della navigazione e del porto h24 – descrive le principali iniziative per migliorare l'operatività H24 del porto

Il capitolo 7 – Iniziative per il Porto di Chioggia – descrive le principali iniziative che varranno poste in essere per valorizzare e accrescere la competitività del porto di Chioggia.

Il Capitolo 8 – Riqualificazione dei waterfront di Venezia e Chioggia – descrive quali saranno i futuri step per giungere alla riqualificazione dei waterfront di Venezia e Chioggia

Il **Capitolo 9 – Nuovi terminal** – descrive lo stato dell’arte e i futuri passi per giungere alla realizzazione del terminal crociere in Canale Nord e di Montesyndial strategici per lo sviluppo futuro del porto.

Il **Capitolo 10 - Interventi infrastrutturali per la sostenibilità** – riporta lo stato di avanzamento degli interventi finalizzati all’elettrificazione delle banchine a Marghera e Venezia.

Il **capitolo 11 - Nuova strategia di relazione istituzionale con stakeholder chiave: dall’ingaggio alle partnership** – descrive la rinnovata strategia attuata dall’AdSPMAS nella sua relazione verso i propri stakeholder.

Il **capitolo 12 - Nuove progettualità a valere su fondi europei** – descrive le principali iniziative che verranno intraprese nel corso del 2024 per accedere a nuovi finanziamenti europei.

1. METODOLOGIA DI REVISIONE DEL POT

Il POT 2022-2024 fonda la propria visione strategica su tre principi cardine:

1. La **sostenibilità**, così come definita nell’Agenda 2030 ONU e le sue applicazioni al contesto portuale,
2. La **partecipazione**, così come definita nelle teorie del valore condiviso e nelle pratiche di stakeholder management,
3. il supporto dei **dati**.

1. Rispetto alla sostenibilità del sistema portuale, anche in fase revisionale, si è tenuto fede alla sua articolazione – secondo il modello IAPH - in cinque linee-obiettivo– “*Un nuovo modello operativo per l’Ente*”; “*La rigenerazione del sistema portuale*”; “*La transizione energetica del cluster portuale*”; “*La massimizzazione della safety e l’ottimizzazione della security*”; “*La relazione città porto*” – a sua volta articolate in 44 azioni. Questo per poter consentire un puntuale monitoraggio sui progress, rendicontabile anche a livello internazionale secondo metriche e linguaggi riconosciuti. Come si vedrà nel paragrafo relativo alla strategy review, oltre che nel dettaglio degli interventi, nel corso del 2023 si è accelerato l’impegno sulle varie direttrici della sostenibilità si è concretizzato in numerose iniziative che produrranno frutti in tempi brevi (entro il 2026-2027).

2. Rispetto alla partecipazione, all’ascolto e al dialogo, vi si è fatto ricorso innanzitutto a incontri con stakeholder esterni per la raccolta di istanze, stimoli, proposte da parte dei diversi operatori attivi a Venezia che a Chioggia, consultati a più riprese sia nelle sedi previste dalla governance dell’AdSPMAS e sia attraverso incontri informali, ma precisamente volti al confronto per rilevare criticità, richieste di cambio di priorità, proposte di innovazione. Rispetto a tali incontri, di cui si è tenuto traccia ai fini della redazione della Revisione in corso, si è costruita una griglia dei temi che sono stati evidenziati come prioritari e urgenti con cadenza costante, in modo da esser certi di dare i riscontri dovuti in sede di monitoraggio dell’azione pianificatoria.

TEMI PRIORITARI EVIDENZIATI DA VENEZIA PORT COMMUNITY	Rif. Il rev. POT
Documento di Programmazione Strategica di Sistema – Piano Regolatore portuale	✓
Concorso di idee/prospettiva del porto oltre la laguna	✓
Protocollo fanghi e Piano morfologico	✓
Sblocco escavi Malamocco Marghera	✓
Sblocco escavi Vittorio Emanuele	✓
Soluzione aree di conferimento fanghi	✓
Opere commissariali/crocieristica	✓
Opere commissariali/Montesyndial	✓
Investimenti e interventi a supporto comparto siderurgico e agroalimentare	✓
Digitalizzazione e Port Community System	✓
Concessioni terminal isola portuale	✓
Bando art. 17	✓
Porto h24	✓
Potenziamento promozione su mercati esteri di prossimità	✓
Comunicazione in sinergia con gruppi industriali operanti a Porto Marghera	✓
Mitigazione interferenze sistema MOSE su operatività porto/conche navigazione	✓
Porto diffuso	✓

Tabella 1 Temi prioritari espressi dagli stakeholder portuali e riferimenti nella 2ª revisione

TEMI PRIORITARI EVIDENZIATI DAGLI OPERATORI CLODIENSI	Rif. II rev. POT
Documento di Programmazione Strategica di Sistema – Piano Regolatore portuale	✓
Terminal Crociere	✓
Waterfront	✓
Darsena Isola dei Saloni	✓
Servizi tecnico-nautici	✓
Traffico di cemento	✓
Analisi del rischio	✓
Gasdotto – interferenza con la navigazione	✓
Accessibilità nautica	✓

Tabella 2 Temi prioritari espressi dagli stakeholder portuali e riferimenti nella 2ª revisione

In particolare, per quanto attiene alle azioni più incisive per favorire un ulteriore efficientamento della portualità di Marghera, fondamentali sono state le interlocuzioni con la **Venezia Port Community** di cui l'ultima avvenuta l'11 dicembre dell'anno in corso.

Per quanto riguarda la portualità clodiense, molti sono stati i confronti sia tra Istituzioni e sia con gli operatori. Tra questi, si cita l'ultimo, tenutosi in ottobre scorso alla presenza del Comune, della Capitaneria di Porto e degli stessi soggetti con la comunità portuale, tenutosi in novembre scorso.

Poi, si è proceduto al confronto e alla collaborazione con tutte le Direzioni dell'Ente, ciascuna a contatto con specifici interlocutori in diversi ambiti relativi ad aspetti specifici dell'agire amministrativo. Si è dunque proseguita la via della condivisione interna già intrapresa in fase definitiva delle strategie, nella convinzione che questa fosse fondamentale anche in fase di revisione della stessa, laddove è fondamentale il contributo dei tecnici che si trovano in posizione attuativa, rilevando sentiment, criticità, nuove opportunità.

Il coinvolgimento diretto delle diverse figure professionali dell'Ente ha permesso di avere una panoramica quanto più completa e dettagliata dello stato di avanzamento delle azioni, dei risultati finora raggiunti nonché delle problematiche emerse, anche nella prospettiva di un'eventuale correzione e/o ricalibrazione degli obiettivi prefissati.

3.Riguardo al riferimento ai dati, si è proceduto ad un'analisi costante durante tutto l'anno per giungere ad individuare:

- *I principali cambiamenti* intervenuti, nel corso del 2023, a livello geopolitico ed economico;
- *gli effetti* che tali tendenze hanno avuto sull'andamento dei traffici del sistema portuale dell'AdSPMAS.



Figura 4 Schema del processo partecipativo

2. AGGIORNAMENTO DELLO SCENARIO, DEL POSIZIONAMENTO E DEI TRAFFICI DEL SISTEMA PORTUALE

Il contesto internazionale, già fragile a causa degli shock senza precedenti occorsi negli ultimi anni, appare più instabile e incerto sia per il persistere della guerra fra Russia e Ucraina sia a seguito della violenta recrudescenza del conflitto israelo-palestinese delle scorse settimane. I mercati delle materie prime energetiche, da tempo già estremamente volatili, sono nuovamente esposti alle nuove tensioni geopolitiche che il conflitto nell'area mediorientale potrà ulteriormente accrescere. Il persistere dell'instabilità di natura geopolitica, unitamente alla pressione sui prezzi dei beni energetici, ha spinto al ribasso le previsioni sull'andamento dell'economia globale per il 2023 che, pur rallentando, non si è tuttavia fermata. Le stime per l'anno in corso sulla variazione del PIL mondiale sono rimaste pressoché stabili pari rispettivamente al 3% per il 2023 e al 2,9% per il 2024, anche se a livello dei singoli paesi vi sono state revisioni significative; al ribasso per Germania, l'Italia la Cina, al rialzo per gli Stati Uniti.

	WEO ottobre 2023			Differenze dal WEO update luglio 2023	
	2022	2023	2024	2023	2024
Prodotto mondiale	3,5	3,0	2,9	0,0	-0,1
<i>Economie avanzate</i>	2,6	1,5	1,4	0,0	0,0
<i>Stati Uniti</i>	2,1	2,1	1,5	0,3	0,5
<i>Area dell'euro</i>	3,3	0,7	1,2	-0,2	-0,3
<i>Economie emergenti</i>	4,1	4,0	4,0	0,0	-0,1
<i>Cina</i>	3,0	5,0	4,2	-0,2	-0,3
Commercio mondiale	5,1	0,9	3,5	-1,1	-0,2

Figura 5 World Economic Outlook - FMI ottobre 2023

L'andamento del commercio internazionale anche per il mese di settembre 2023 ha subito un ulteriore decremento, facendo registrare una contrazione su base annua del 3,2%.

Il primo elemento ha portato ad un ridimensionamento importante del mercato di approvvigionamento a causa delle diverse misure sanzionatorie erogate nel corso del biennio 2022-2023 che ha provocato una turbolenza del mercato con un innalzamento dei costi ed una carenza di materie prime che ha contribuito ad un cambio di paradigma logistico dal just-in-time al just-in-case ed alla ricerca di nuovi partner internazionali per l'approvvigionamento delle materie prime. L'instabilità generata dal contesto geopolitico e geoeconomico ha inoltre rafforzato i mercati a corto raggio, permettendo al Mediterraneo di riacquisire una centralità dovuta alla sua posizione strategica per il commercio globale. Il conflitto in Israele ha, inoltre, ridimensionato le stime di crescita a livello economico per il 2024.

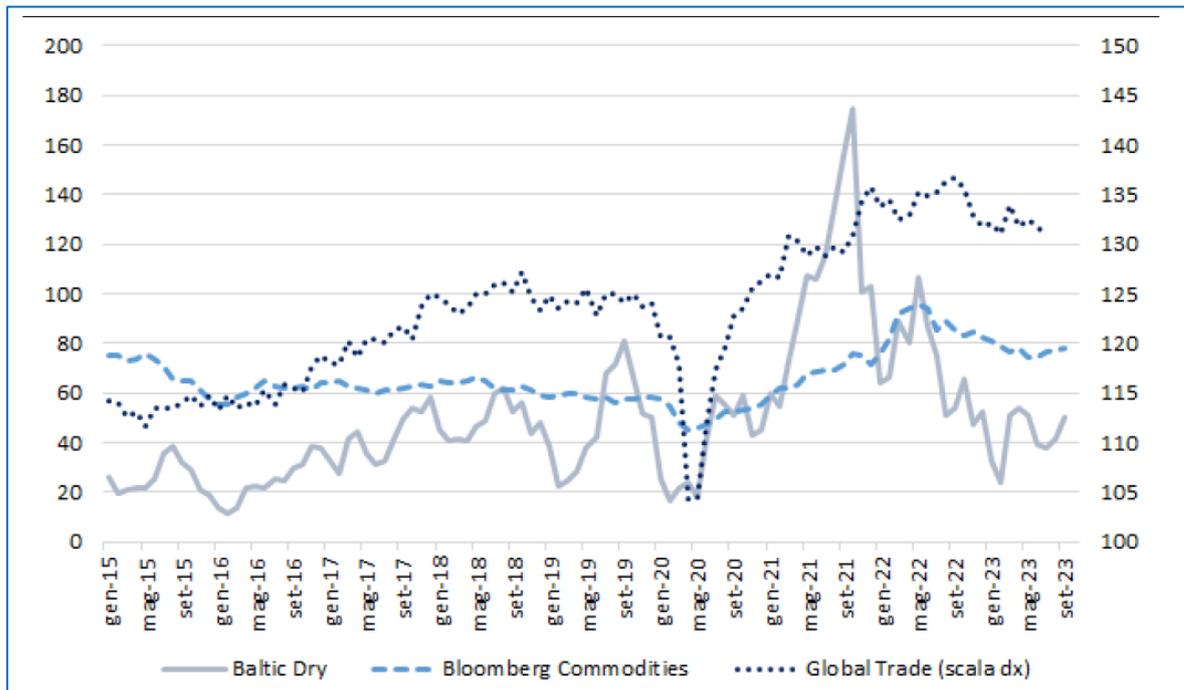


Figura 6 Indici attività globale - fonte Baltic Exchange e Bloomberg (2010 = 100).

Riprova della fragilità del contesto economico internazionale è dimostrata anche dall'indice PMI globale dei direttori acquisti che, se per i servizi è in leggera espansione, per il settore manifatturiero ha, invece, registrato la quinta contrazione consecutiva.

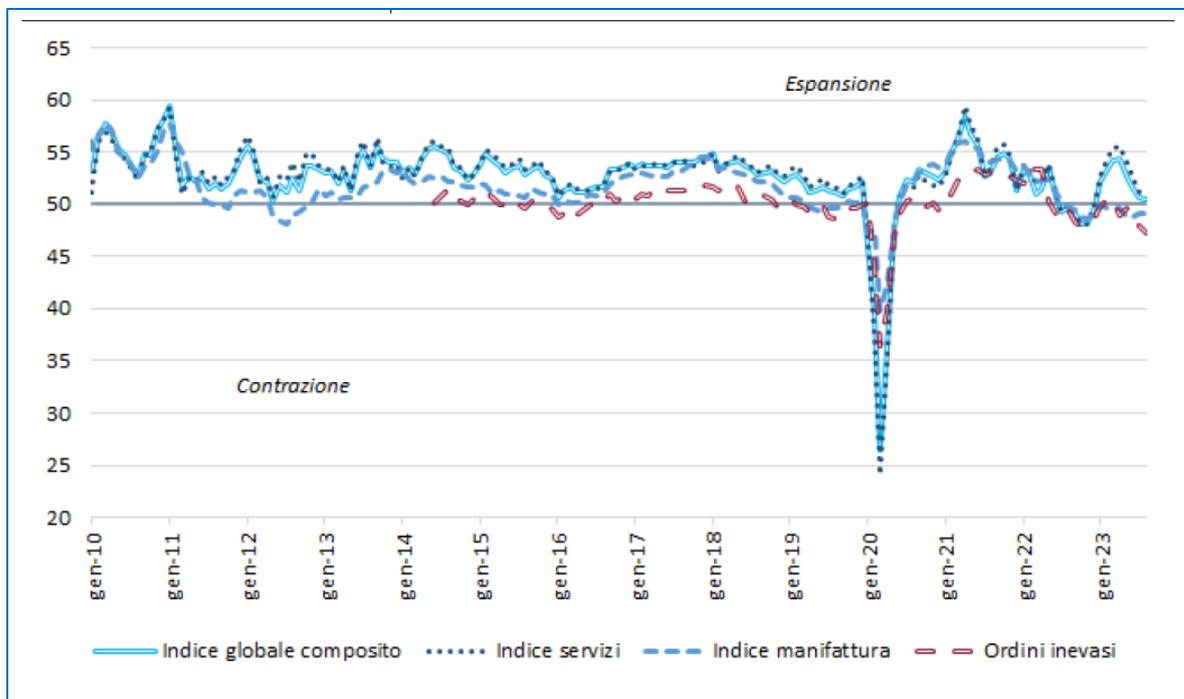


Figura 7 Indice JP Morgan Globale PMI - fonte S&P Global

La manifattura mondiale è, infatti, pressoché ferma a causa della scarsa domanda di investimenti (in contrazione a causa della stretta monetaria e dell'inflazione ancora alta) e dello shift dei consumi dai beni ai servizi fattore che, unitamente alle restrizioni commerciali poste in atto dalla Cina, al

moltiplicarsi delle barriere commerciali dovute alle crescenti tensioni geopolitiche nonché al rafforzamento del dollaro, hanno comportato un rallentamento nel commercio internazionale.

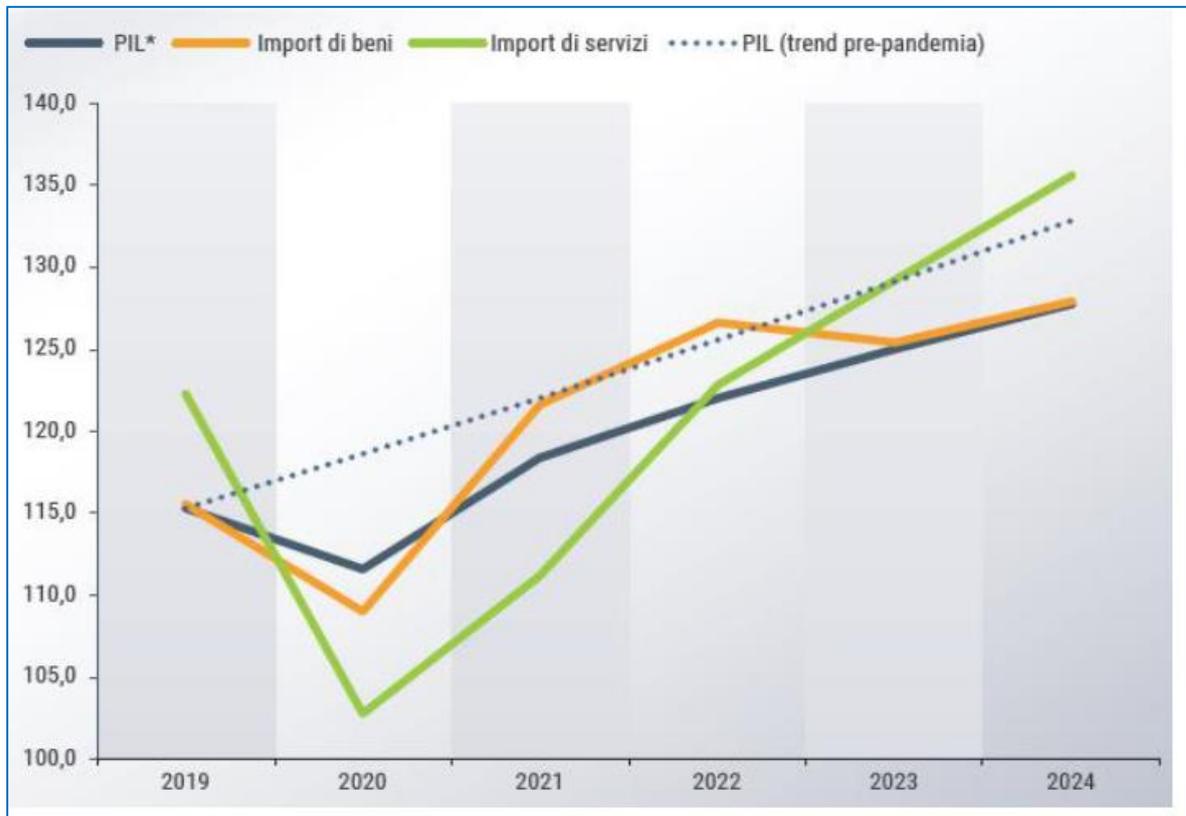


Figura 8 Andamento del commercio mondiale di beni - fonte Centro Studi Confindustria (2014 =100)

La crisi della governance mondiale, oltre a comportare uno stallo nelle relazioni multilaterali, ha altresì contribuito ad accrescere le barriere protezionistiche tariffarie e no, nonché il ricorso ad accordi preferenziali bilaterali e regionali.

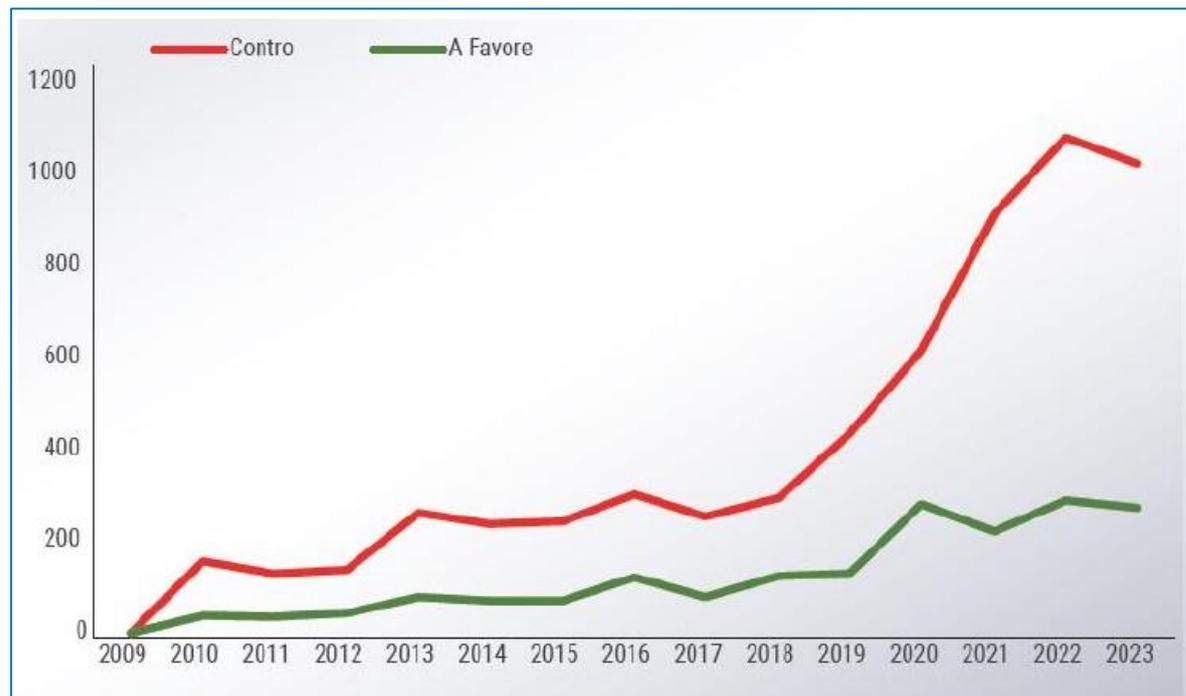


Figura 9 Numero di misure protezionistiche approvate al 1°giugno di ogni anno - fonte Centro Studi Confindustria

Il contesto internazionale ha condizionato negativamente anche l'economia italiana. L'andamento del PIL italiano nel 2023 si profila, infatti, in forte rallentamento rispetto al 2022, quando aveva fatto registrare una crescita del +3,7%. Le ultime stime contenute nella NADEF prevedono una crescita del PIL reale dello 0,8% rispetto all'1% contenuto nel quadro programmatico del DEF. Per il 2024 la revisione è più marcata; dall'1,5% del quadro programmatico contenuto nel DEF si passa, infatti, ad una crescita dell'1%.

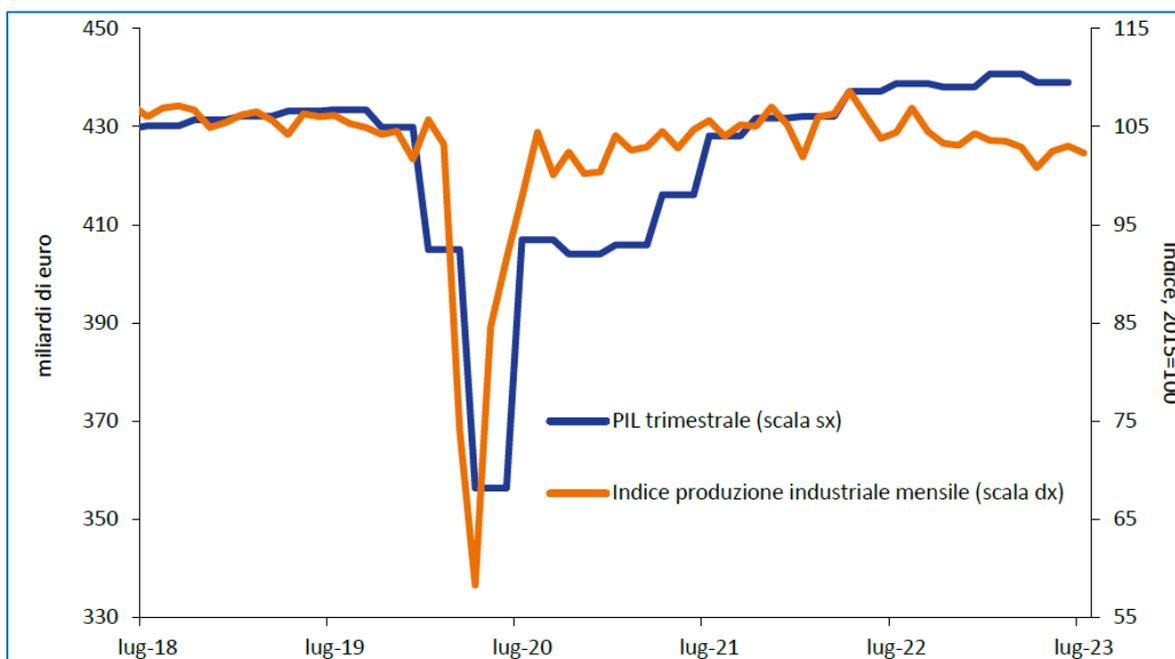


Figura 10 PIL e produzione industriale - fonte NADEF 2023 (indice 2015=100)

Anche la produzione industriale ha registrato un calo (- 1,2% nel secondo trimestre 2023) dovuto soprattutto allo stato di sofferenza dei comparti cosiddetti "energy intensive" tra cui in particolare carta, chimica, minerali non metalliferi, nonché quelli che rientrano nella filiera delle costruzioni.

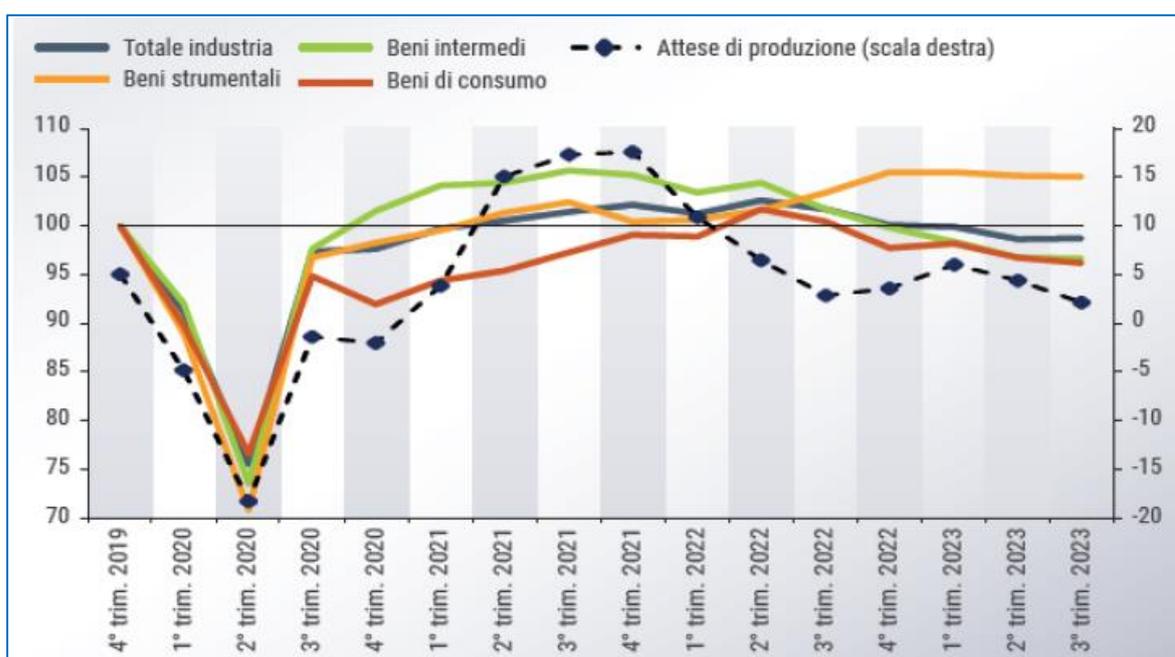


Figura 11 Andamento della produzione industriale - fonte Centro Studi Confindustria (indice 4°trimestre 2019=100)

Anche l'andamento dell'export di beni ha subito una battuta d'arresto facendo registrare, nei primi 8 mesi del 2023, una riduzione dell'1% a causa della debolezza dei principali mercati di destinazione e di una ridotta competitività di costo.

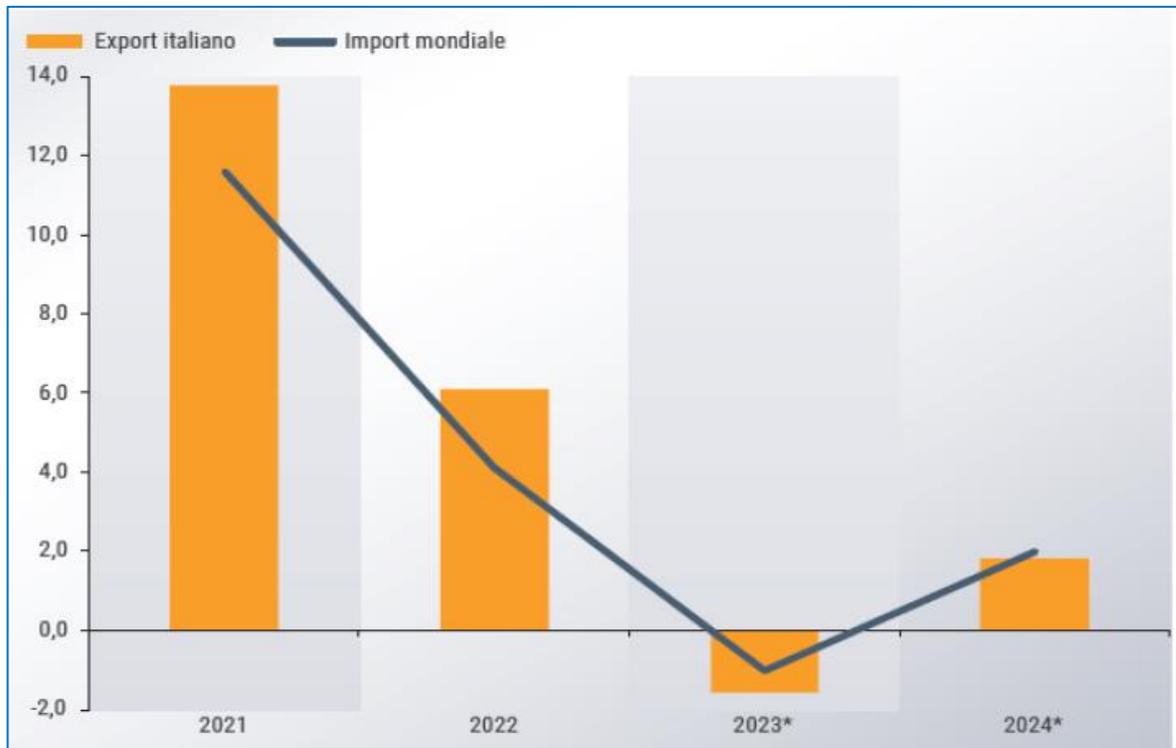


Figura 12 Andamento export italiano di beni - fonte Centro Studi Confindustria

Le tendenze dello shipping

Come già accennato in precedenza, anche l'andamento degli scambi commerciali ha risentito, nel corso del 2023, della dinamica altalenante del ciclo economico e delle tensioni geopolitiche che stanno ridisegnando il processo di globalizzazione verso una "globalizzazione selettiva" caratterizzata da connessioni robuste tra paesi amici (friendshoring) a scapito di quelle fra paesi politicamente distanti. Questo fenomeno macro si evince anche dalla continua crescita delle cosiddette "rotte regionali" che nel secondo trimestre del 2023 sono cresciute del 5,6% rispetto allo stesso semestre del 2022.

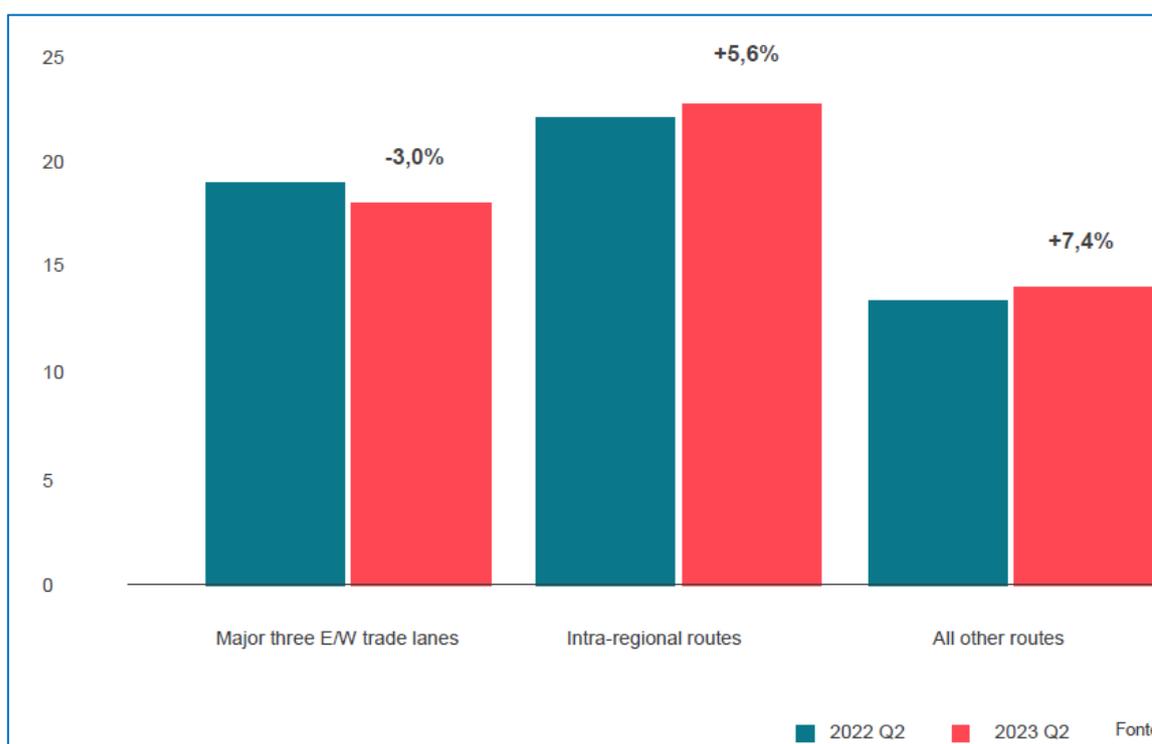


Figura 13 Crescita delle rotte interregionali (capacità impiegata TEU's) fonte SRM Italian Maritime Economy 2023

In questo contesto i porti del Mediterraneo stanno rivestendo un ruolo di primo piano. Il miglioramento del loro livello di efficienza e attrattività ha permesso, infatti, di accrescere la loro quota di mercato del 5% nel periodo 2013/2022, riducendo in maniera costante il divario con i porti del Northern Range.

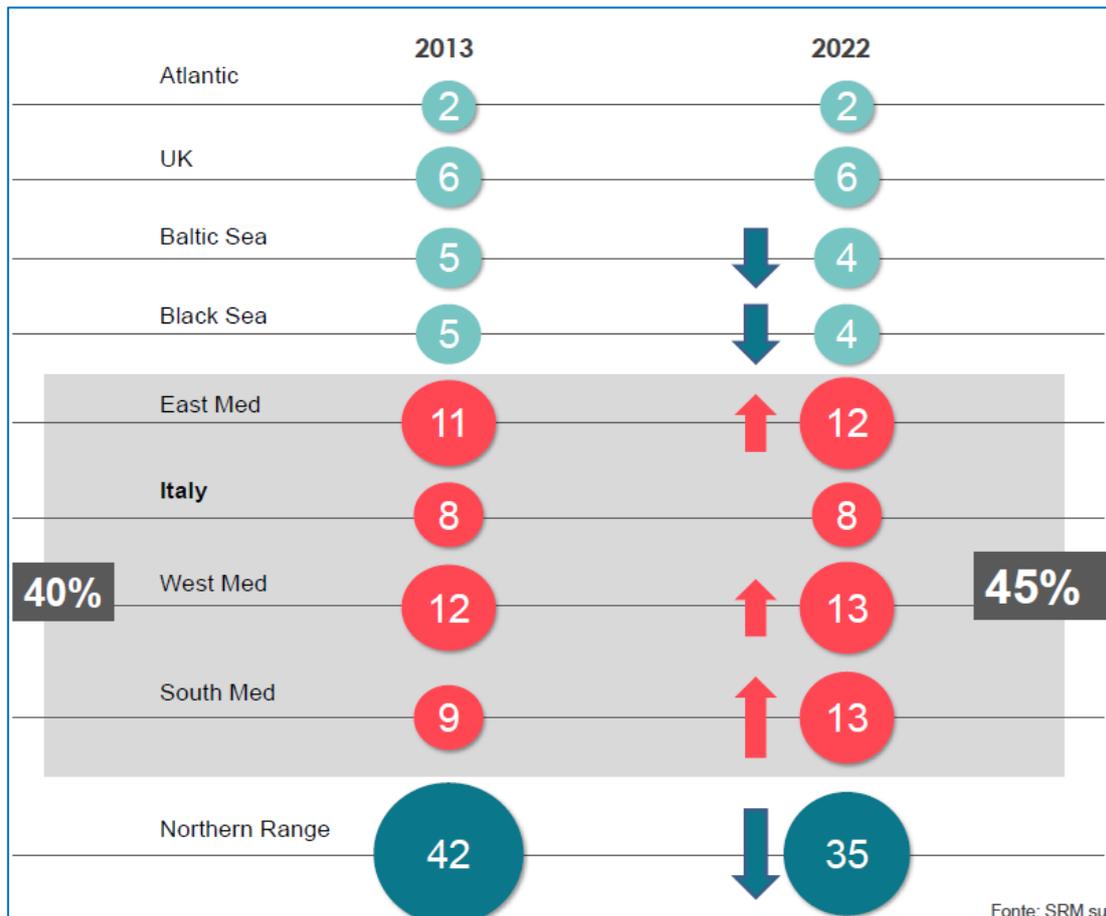


Figura 14 Andamento del traffico container nell'area mediterranea - fonte SRM Italian Maritime Economy 2023

Nel segmento container, tuttavia, la crescita dei traffici è stata accompagnata dall'utilizzo di un naviglio di sempre maggiori dimensioni. L'alleanza 2M, il principale consorzio operante nel Mediterraneo, che a breve separeranno le loro attività, sta sempre più ricorrendo all'utilizzo di navi porta container superiori ai 13.000 TEU con l'inevitabile conseguenza di una sempre maggiore polarizzazione e specializzazione dei porti in termini di infrastrutture dedicate.

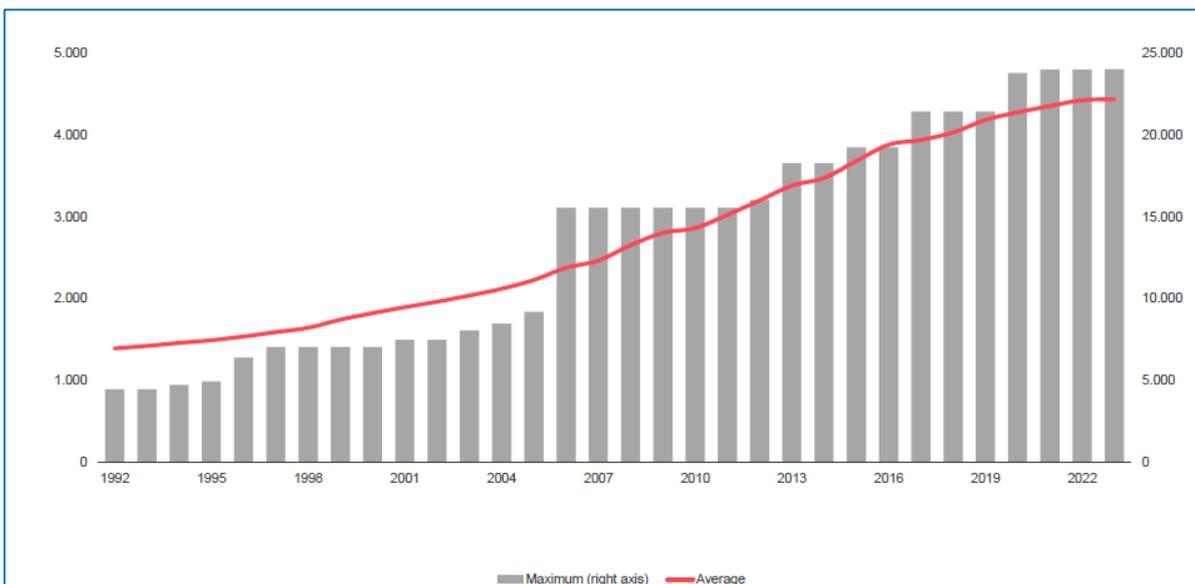


Figura 15 Evoluzione della capacità media delle navi container tra il 1992 e 2023 - fonte SRM Italian Maritime Economy 2023

Per il settore dello shipping il rallentamento degli scambi commerciali ha permesso di superare la pressione sulle catene di approvvigionamento globali. Inoltre, la ridefinizione delle supply chain sta contribuendo a rafforzare nuovi trend quali la diversificazione dei fornitori e dei sub-fornitori e la crisi del “just in time”.



Figura 16 Andamento del Global Supply Chain Pressure Index 2014-2023 - fonte SRM Italian Maritime Economy 2023

La riduzione della pressione sulle catene globali del valore unitamente alla componente inflazionistica e all’aumento dei tassi di interesse operato dalle principali Banche Centrali, hanno contribuito al calo dei noli.

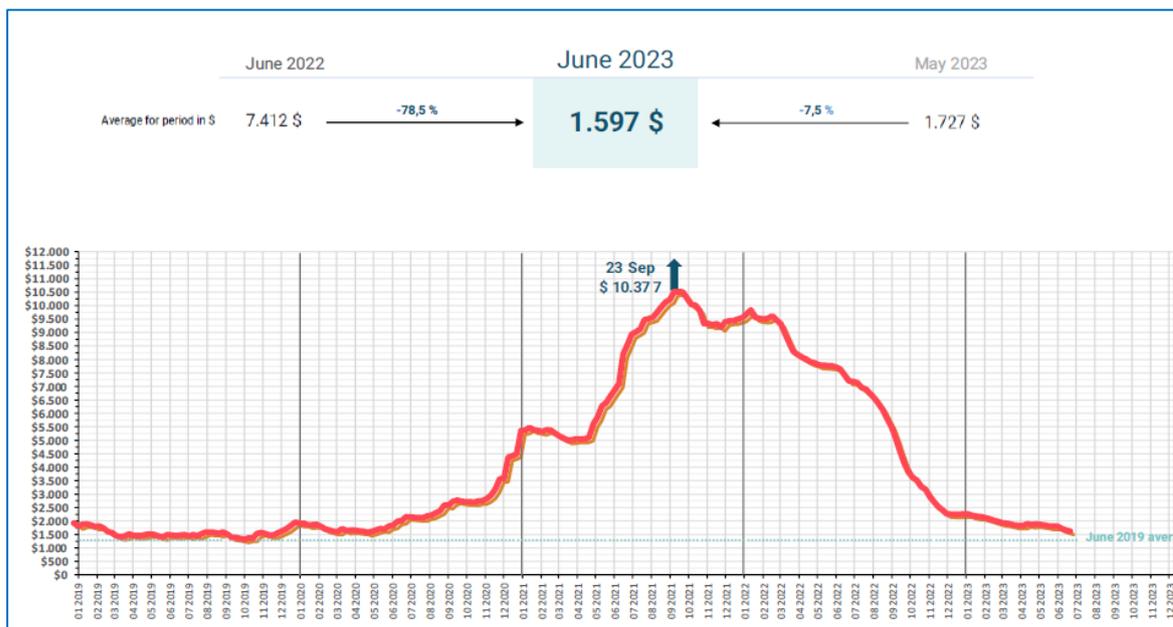


Figura 17 World Container Index (40 feet container) - fonte SRM Italian Maritime Economy 2023

La stessa dinamica ha interessato anche il settore delle merci alla rinfusa sulle principali rotte mondiali. Il Baltic Dry Index (BDI) nei primi sei mesi del 2023 ha fatto registrare valori mediamente comparabili con quelli pre-Covid.

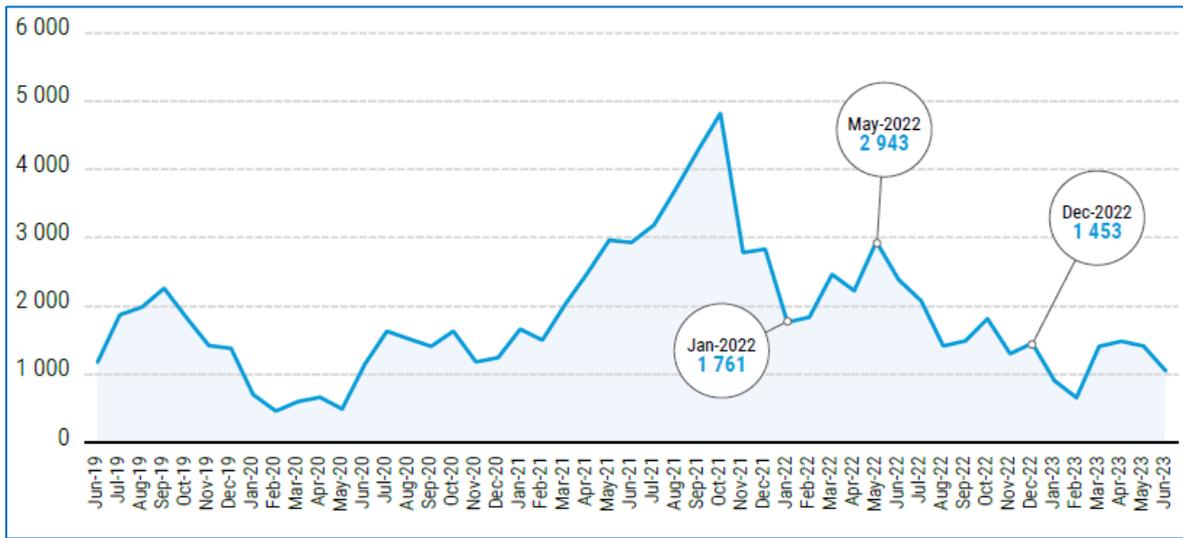


Figura 18 Baltic Exchange Dry Index giugno 2019 - giugno 2023 - fonte Unctad Review of Maritime Transport 2023

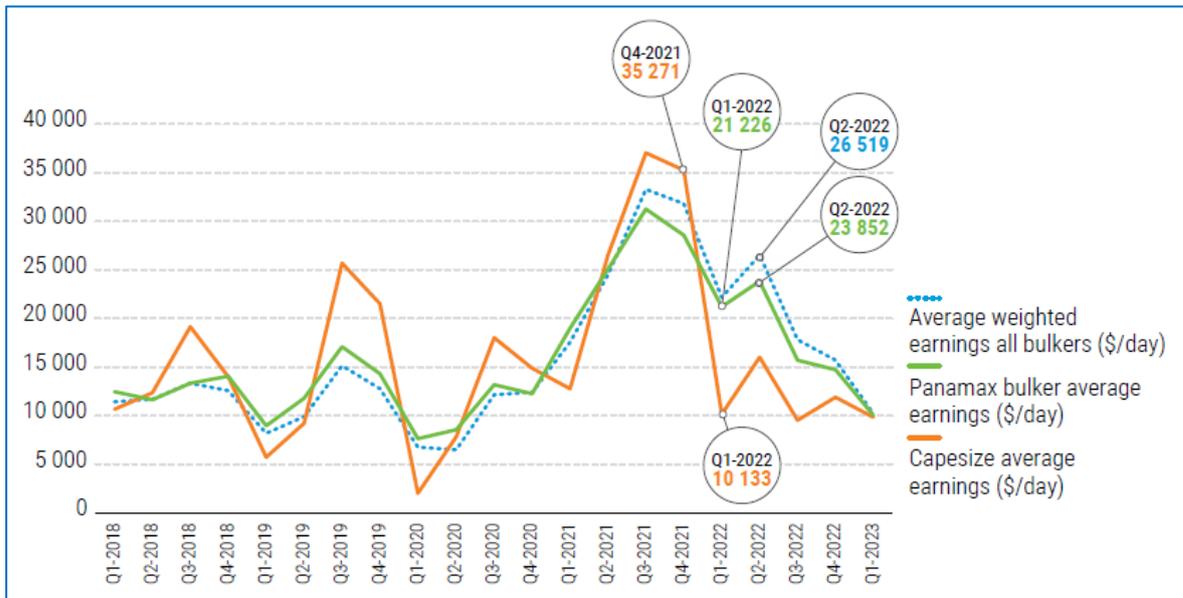


Figura 19 Dry bulk ricavi medi (\$/giorno) delle bulk carriers (capesize e panamax) - fonte Unctad Review of Maritime Transport 2023

Elementi rilevanti per la redazione della 2ª revisione del POT 2022/2024

Dato il contesto descritto da cui si evince che gli scenari macroeconomici saranno caratterizzati da elevate incertezza e instabilità è confermata la strategia già delineata nel POT 2022/2024 che prevede di rendere il sistema portuale sempre più flessibile e quindi in grado di soddisfare una logistica in fase di evoluzione a causa dell'accorciamento delle catene logistiche dovute al crescente fenomeno della regionalizzazione degli scambi.

L'aggiornamento dell'analisi condotta che prospetta la riduzione del consumo di beni intermedi e finali e prefigura un aumento della competitività fra i porti che rende necessario ora più che mai disporre di un sistema infrastrutturale efficiente in termini di operatività. Resta, pertanto, invariata la strategia di miglioramento delle infrastrutture di accessibilità ai porti del sistema portuale.

Il posizionamento del Sistema Portuale dell'AdSPMAS

Gli andamenti dei traffici delle diverse filiere saranno influenzati, nel breve periodo, dalle principali variabili che stanno già impattando sugli andamenti delle movimentazioni portuali attuali e che non hanno ancora ultimato il loro effetto: le normative politico-ambientali, l'instabilità geopolitica legata anche alla guerra tra Russia e Ucraina e al conflitto iniziato alla fine del 2023 in Israele, ai fenomeni climatici, alla digitalizzazione marittima oltre che alle politiche industriali locali dei grandi player presenti sul nostro territorio. Tra gli elementi locali in grado di condizionare in negativo i volumi di traffico degli scali vi è anche la frequenza della chiusura del sistema Mose particolarmente impattante in termini di numerosità nella seconda parte dell'anno in corso.

Sul tema della transizione energetica vi è il Piano Transizione 5.0 proposto dal Governo e concepito per incentivare le imprese a realizzare progetti indirizzati a: riduzione del consumo dell'energia nei processi produttivi, sostituzione dei combustibili fossili, riduzione delle emissioni in atmosfera, recupero di materie prime critiche, circolarità dei processi produttivi attraverso un uso più efficiente delle risorse. In questo senso il governo vuole proiettare il Piano Transizione 4.0 verso il nuovo paradigma 5.0, orientato alla transizione verde, alla realizzazione di nuovi impianti per la produzione di energia da fonti rinnovabili e all'ampliamento di quelli già esistenti.

A livello locale vanno considerati altresì fenomeni meteo-climatici particolarmente significativi, quali ad esempio le alluvioni in Emilia-Romagna, grande bacino per la produzione di materie prime del comparto agroalimentare, possono spostare la bilancia delle importazioni di materie legate al settore agroalimentare e mangimistico. Anche le politiche industriali locali hanno influenza sui volumi totali, come ad esempio la conversione di Versalis da polo industriale ad hub logistico.

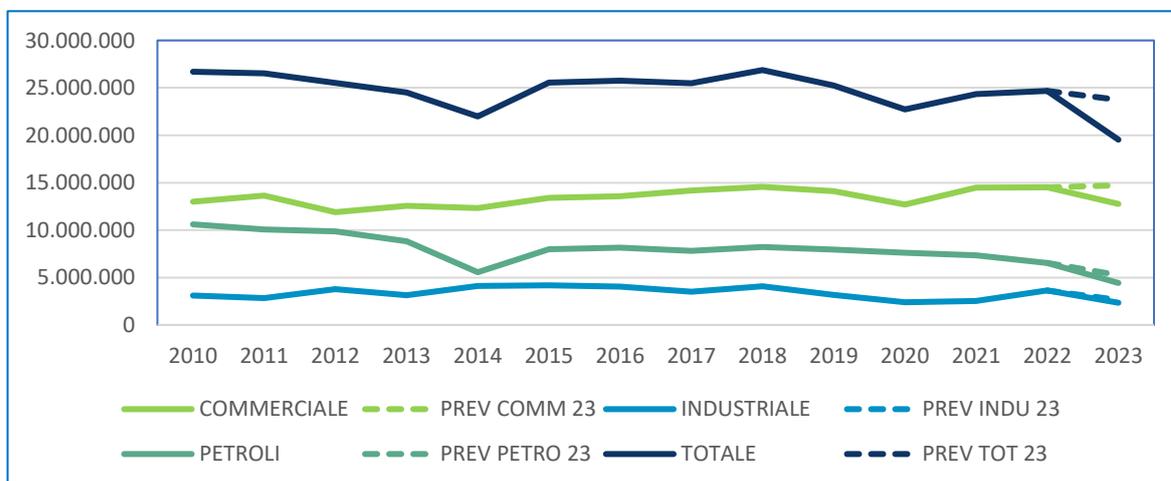


Figura 20 Figura 1 Ripartizione traffici AdSPMAS 2023 per settore. (Fonte AdSPMAS)

Gli effetti della digitalizzazione potrebbero impattare significativamente sull'intero sistema economico. SRM sottolinea come la digitalizzazione marittima contribuirà a creare un'industria più efficiente connessa e intelligente oltre che sostenibile e sicura mediante l'uso di tecnologie come l'Internet delle cose, l'intelligenza artificiale, la blockchain, l'analisi dei big data e il cloud computing. Questa trasformazione porterà ad un miglioramento nella comunicazione e nel coordinamento tra i diversi attori del settore marittimo garantendo operazioni più efficienti ed economicamente convenienti. Il mercato globale della digitalizzazione marittima è stato valutato 157,4 miliardi di dollari nel 2021 con previsione di raggiungere nel 2031 circa 423,4 miliardi di dollari con un aumento del 10,7% rispetto al 2022.

In questo contesto il sistema portuale dei porti Venezia e Chioggia ha registrato, nel corso del 2023, una flessione. Come descritto nella figura 1, la sostanziale stabilità negli ultimi 15 anni si verifica solo nel settore commerciale che meglio misura la competitività dello scalo portuale, al contrario, petrolifero e industriale risentono pesantemente delle politiche industriali del Paese e di conseguenza dei grandi player presenti sul nostro territorio. Graduale dismissione del petrolchimico, conversione di Eni da polo produttivo a polo logistico (carburanti) conversione di Versalis da hub produttivo a hub logistico (chimica) hanno influenzato significativamente i volumi dei comparti industriale e petrolifero. Molto probabilmente il 2023, per il sistema portuale si chiuderà attestandosi tra i 23,5 e i 24 milioni di tonnellate movimentate, in leggero calo rispetto allo scorso anno. L'impatto sui volumi intermediati a fine anno dai due scali è diverso: Venezia dovrebbe far segnare un piccolo calo degli scambi sull'ordine di qualche punto percentuale mentre Chioggia un risultato sostanzialmente in linea con quello dello scorso anno.

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

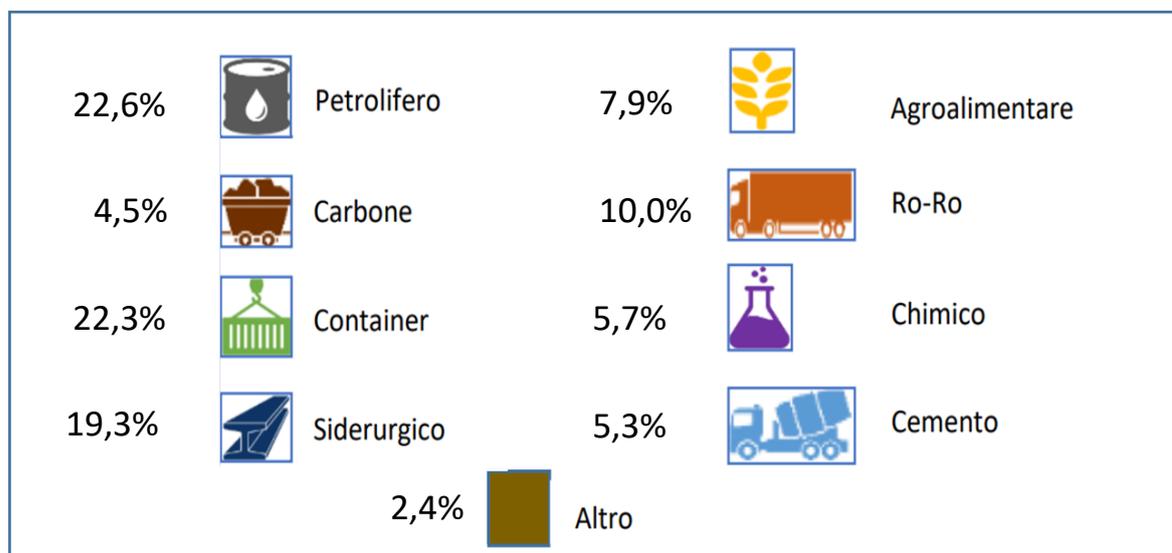


Figura 21 Ripartizione traffici AdSPMAS 2023. (Fonte AdSPMAS)

Petrolifero. Il comparto petrolifero rappresenta per il porto di Venezia poco meno di un quarto delle movimentazioni (22,6%). Il settore risulta colpito da diverse variabili, tra cui le sanzioni imposte alla Russia e il minor sconto sulle accise dei carburanti. Da marzo 2022 il Consiglio ha adottato dodici pacchetti di sanzioni che, tra l'altro, vietano l'acquisto, l'importazione o il trasferimento di petrolio greggio e di alcuni prodotti petroliferi dalla Russia all'UE. Le restrizioni più impattanti sono state emanate rispettivamente il 5 dicembre 2022 per il petrolio greggio e il 5 febbraio 2023 per altri prodotti petroliferi raffinati. A ottobre 2023 si è registrato l'azzeramento delle importazioni di petrolio russo in Italia. Per quanto riguarda il contesto veneziano l'impatto più significativo sulla filiera è dovuto ad un aspetto locale, cioè alla 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. Questo elemento andrà a sommarsi alle dinamiche nazionali sui consumi dei prodotti petroliferi. Si prevede di chiudere il 2023 con circa 5,25 milioni di tonnellate e di mantenere tali volumi anche per il prossimo biennio.

Carbone. Il settore energetico, oltre che dal comparto petrolifero, è interessato anche dalle movimentazioni di carbone (4,5% del totale dei traffici), materia prima utilizzata per la generazione

dell'energia termoelettrica e per l'alimentazione di importanti industrie. Si rileva, dopo l'impennata dei volumi per il reintegro delle scorte registrata nel corso del 2022, dovuta principalmente all'aumento del costo del gas amplificato dal conflitto russo-ucraino nel 2023, un forte calo dei volumi movimentati. Ad oggi, i volumi del carbone sono in calo grazie anche ad i nuovi contratti sul gas stipulati dal governo con paesi come l'Algeria e alla messa in esercizio di nuovi rigassificatori. Localmente, nel medio periodo, si assisterà al processo di conversione della alimentazione del terminal Enel da carbone a gas, questo aspetto tenderà ad azzerare gli sbarchi di carbone per l'industria termoelettrica. Tale conversione era già prevista per il 2024 ma posticipata a causa dell'aumento del costo delle materie prime alternative per la produzione termoelettrica. Le previsioni nel breve periodo indicano un 2023 con volumi in calo rispetto al 2022 (-40% circa) ed un 2024 in linea con i volumi del 2023.

Container. Per il porto di Venezia il secondo settore per peso specifico in termini di tonnellate degli scambi effettuati è quello delle merci in container che vale il 22,3% dei volumi movimentati.

Dal punto di vista complessivo del mercato dei noli, per rivedere una situazione di equilibrio tra domanda e offerta di trasporto via mare di container bisognerà aspettare, nella migliore delle ipotesi, fino al 2028. A questa conclusione è arrivata Sea-Intelligence sulla base di una analisi che, spiega, si basa su alcuni assunti. Il primo è che i volumi trasportati cresceranno anno su anno in media del 3,8% a partire dal 2024, seguendo quindi una tendenza in linea con quella vista negli anni tra il 2011 e il 2019. Questo, a fronte di un aumento della capacità di trasporto tra il 2016 e il 2023 calcolata sulla base dell'attuale portafoglio ordini di portacontainer e successivamente di un incremento solo dell'1,3% annuo (ipotizzando quindi che, dopo il boom, il trend si attesti sul livello più basso tra quelli osservati nell'ultimo decennio, e pari precisamente a quello riscontrato nel 2016). Inoltre, il divario tra l'incremento dell'offerta e quello della domanda di stiva possa assestarsi sui 2,2 punti percentuali perché il mercato resti in una situazione di equilibrio. A livello locale, considerando anche la tendenza in atto dei traffici a polarizzarsi su porti gateway serviti da linee intercontinentali, si prevede di chiudere il 2023 con oltre 5 milioni di tonnellate il che si traduce in termini di Teu in 500 mila Teu circa con un calo stimato attorno al 10%. Nel prossimo biennio con le attuali infrastrutture non è ipotizzabile stimare una ripresa che vada oltre qualche punto percentuale di crescita. Ovviamente si tratta di un ordine di grandezza non significativo per i grandi carrier.

Siderurgico. Nel porto di Venezia il terzo settore per importanza è quello siderurgico, con una quota pari al 19,3% dei volumi in tonnellate movimentati nell'anno in corso. Anche questa filiera risente pesantemente della guerra tra Russia e Ucraina, a causa di una serie di pacchetti sanzionatori volti ad indebolire le importazioni dalla Russia e all'impossibilità di approvvigionamento dall'Ucraina. Ad oggi, le aziende sono riuscite a trovare nuovi partner nel settore siderurgico in sostituzione di questi due mercati. Da notare che a differenza della filiera petrolifera, quella siderurgica ha registrato, comunque, durante il biennio 2022-2023, delle importazioni di alcuni prodotti siderurgico dalla Russia, questo è dovuto al fatto che vi sono una gamma di prodotti che per le loro qualità strutturali non sono state sottoposte a sanzione per l'impossibilità di reperire un'adeguata alternativa sul mercato. A livello previsivo si stima che la domanda di acciaio in Italia riprenderà nel 2024, dopo la flessione di quest'anno. Secondo lo Short Range Outlook di ottobre della World Steel Association, nel 2023 il consumo nazionale segnerà una contrazione del 7,2% rispetto al 2022, attestandosi sui 23,3 milioni di tonnellate. Ma nel 2024 dovrebbe risalire del 4,8% a 24,4 milioni di tonnellate. Il settore è rilevante nell'economia del Nordest. Veneto e Friuli-Venezia Giulia, secondo l'Ufficio studi di Siderweb, sono infatti la seconda e la quinta regione siderurgica del paese, con un fatturato complessivo nel 2022 rispettivamente di 13,9 e di 5 miliardi di euro (totale Italia 2022: 93,4 miliardi). Secondo l'Ufficio studi di Siderweb, le prospettive per il 2024 sono positive, si ritiene che il consumo reale di acciaio aumenterà di qualche punto percentuale rispetto al 2023 in quasi tutti i settori, a parte probabilmente l'automotive. Un'ulteriore spinta arriverà, nel secondo semestre del prossimo anno dal PNRR, producendo quindi presumibilmente un aumento del prezzo di mercato di tutti i

prodotti siderurgici. Gli investimenti e i progetti del PNRR porteranno in Italia una domanda aggiuntiva media di acciaio dell'1,9% l'anno nel periodo 2021-2026, cioè circa 460mila tonnellate annue, con una concentrazione dei volumi in particolare nel biennio 2024 -2026. Alla luce di quanto riportato si prevede di chiudere il 2023 a circa 4 milioni e mezzo di tonnellate intermedie e di rimanere in linea con tali volumi anche nel 2024.

Ro-Ro. La tendenza all'accorciamento delle supply chain avvantaggia gli scambi nel Mediterraneo; infatti, il corto raggio e i traffici ro-ro stanno crescendo. L'aumento medio annuo del traffico marittimo in quest'area geografica, nel periodo 2021-2026, dovrebbe aggirarsi attorno al 4% (incluso il Mar Nero), maggiore rispetto al Nord Africa, che si attesterà circa al 3%. Nel porto di Venezia il settore delle merci trasportate in Ro-Ro vale, in termini di tonnellate, il 10% del volume totale di merci movimentate. Nei primi dieci mesi dell'anno in corso il comparto ha evidenziato risultati molto positivi con un incremento di quasi il 14%. Lo sviluppo del settore è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità politica, come detto, manifesta altresì dinamismo.

Con queste premesse nel 2023 il traffico dovrebbe chiudersi in rialzo rispetto al 2022 con un incremento compreso tra il 10% ed il 15% pari a circa 2,25 milioni di tonnellate e registrare un ulteriore incremento attorno al 5 % nel corso del 2024.

Agroalimentare. Il comparto agroalimentare, che rappresenta per il porto di Venezia in termini di tonnellate movimentate il 7,9% 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. 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. Per la campagna di commercializzazione 2023-2024, le prime indicazioni sui fondamentali di mais e soia, principali prodotti del comparto movimentati dal nostro sistema portuale, sono orientate verso l'assenza di tensioni, mentre per l'orzo le stime sono in peggioramento per le variabili produttive. Al netto degli elementi di scenario, allo stato attuale l'evoluzione di breve termine del mercato di tali prodotti propende per un proseguo della tendenza flessiva della produzione di mais ed orzo in corso, in possibile ulteriore accentuazione a inizio 2024 nel caso in cui vengano confermati gli ottimi esiti produttivi stimati per il Sudamerica. Il tasso di autoapprovvigionamento del mais e della soia è strutturalmente basso e il recupero dell'offerta nazionale nel 2023 è ben lontano da consentire la riduzione dell'import necessario a soddisfare la domanda dell'industria mangimistica. Per il 2024 è verosimile attendere un ulteriore aumento dell'import anche per far fronte alla maggiore produzione di mangimi destinati al settore avicolo per il quale si registra un miglioramento delle condizioni sanitarie negli allevamenti. A livello locale, nei primi undici mesi del 2023, il porto di Venezia registra un risultato in calo -13,8% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Si ipotizza di chiudere l'anno con circa 2 milioni di tonnellate intermedie. Si prevede un incremento attorno al 3% per i volumi del 2024 con una tendenza stabile negli anni successivi.

Chimico. Il comparto chimico, che comprende sia la chimica liquida che quella solida, vale, in termini di tonnellate, il 5,7% dei traffici totali di merci nel porto di Venezia. Come evidenziato da Federchimica, la produzione industriale dei primi nove mesi del 2023 è in calo del 9,6% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Questo fa prevedere una chiusura del 2023 a -9%. E anche per il 2024 non si prevedono grandi rimbalzi: per ora si stima solo dell'1%. La domanda di chimica risulta in calo in molti settori: le costruzioni scontano una decisa frenata dopo il boom del 2021-2022, i

volumi di attività risultano in calo anche in ambiti meno ciclici come l'alimentare. Mostrano andamenti più positivi solo i settori che beneficiano ancora di spazi di rimbalzo post-pandemico, come la cosmetica e l'auto. Prima dello shock energetico il costo dell'energia aveva un'incidenza sul valore della produzione pari all'11%. La crisi energetica ha un impatto duplice sull'industria chimica in quanto i combustibili fossili (petrolio e gas naturale) rappresentano non solo fonti energetiche, ma anche materie prime. A livello locale gran parte dei prodotti movimentati da questo settore riguardano la chimica industriale di Versalis e proprio le scelte di questo player influenzeranno in modo significativo l'andamento dei traffici del comparto. La dismissione dell'impianto di cracking e la conseguente trasformazione da polo produttivo a logistico se da un lato ha ridotto le tonnellate di merce petrolifera (Virgin nafta) movimentata, riducendo quindi i volumi di sottoprodotti chimici in esportazione, dall'altro è iniziato l'aumento degli sbarchi di prodotti chimici finiti (etilene e propilene). Per il 2023, si prevede di chiudere con circa 1,3 milioni di tonnellate, volumi che si stima incrementino del circa 5% nel corso del 2024.

Cemento Anche nel corso del 2023, per il sistema portuale continua lo sviluppo di questo mercato che vale nei primi undici mesi circa 1,2 milioni di tonnellate e rappresenta il 5,3% dei volumi movimentati. Secondo Federbeton, gli investimenti in infrastrutture previsti per il prossimo futuro determinano un moderato ottimismo per il mercato delle costruzioni. Nonostante ciò, l'industria italiana del cemento rischia una contrazione perché il cemento delle nostre infrastrutture potrebbe avere origine extra-EU. Il prezzo del cemento prodotto nei Paesi extra-EU che si affacciano sul Mediterraneo può arrivare a essere inferiore rispetto a quello Made in Italy fino al 30%. Questo, per l'Italia, si traduce in un aumento esponenziale delle importazioni, cresciute del 30% nei primi 7 mesi del 2023 e più che triplicate negli ultimi 3 anni. Il comparto delle opere pubbliche - spiega il Cresme - è entrato in una complessa fase esecutiva ed è chiamato alla sfida delle realizzazioni: tra gennaio 2019 e agosto 2023 sono stati messi in gara 267 miliardi di euro di lavori pubblici, dei quali 74 afferenti al PNRR, e ne sono stati aggiudicati 204, dei quali 48 PNRR. La sfida delle opere pubbliche, che dovrebbero continuare a crescere sino al 2027, è tutta di capacità realizzativa. Ed è evidente che la partita che potrà cambiare questi numeri in corso d'opera è proprio quella del PNRR. Si stima di raggiungere a fine 2023 una movimentazione superiore a 1,3 milioni di tonnellate con una crescita intorno al 20% e, per il 2024, di realizzare un ulteriore incremento anche se più contenuto.

Crociere In lenta ripresa il settore crocieristico che a seguito dell'incidente avvenuto nel 2019, alla pandemia globale che ha fermato le movimentazioni dei passeggeri ed ai decreti emanati dal governo Draghi è passato da circa 2 milioni di passeggeri l'anno, collocando il porto di Venezia tra i leader del Mar Mediterraneo ai circa poco meno di 600mila passeggeri del 2023. Nell'aprile del 2021 con il DL 103 del 2021 è stato fatto divieto alle navi (oltre le 25 mila tonnellate) di transitare dal bacino di San Marco per raggiungere la stazione Marittima, modificandone così la rotta e permettendo l'ingresso alle navi nella laguna veneta tramite le bocche di porto di Malamocco e Chioggia per utilizzare gli approdi diffusi localizzati a Marghera e Chioggia. Si prevede per il prossimo triennio un volume di passeggeri in linea con quello del 2023. Elemento positivo sarà il potenziamento dell'home port. Per vedere un vero sviluppo bisognerà aspettare il 2027, quando le navi, comunque di dimensioni medio-piccole, potranno tornare alla Stazione Marittima. Questo sviluppo sarà reso possibile grazie all'escavo manutentivo del canale Vittorio Emanuele III. Sempre dal 2027, il settore beneficerà di un nuovo terminal con due nuovi approdi a Porto Marghera lungo il Canale Nord. Inoltre, vi sono in programma degli interventi manutentivi sul canale Malamocco-Marghera, volti a ridurre i limiti di navigazione imposti in particolar modo dal fattore vento, i quali renderanno lo scalo lagunare più attrattivo da un punto di vista della sicurezza e dell'accessibilità nautica.

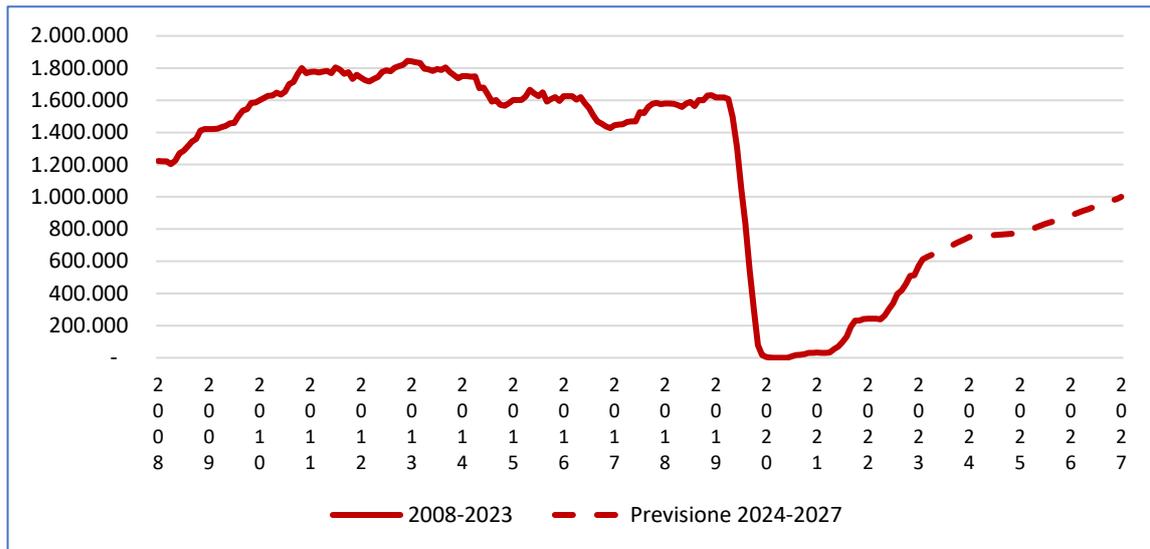


Figura 22 Serie storica croceristi Porto di Venezia. (Fonte AdSPMAS)

Elementi rilevanti per la redazione della 2ª revisione del POT 2022/2024

Il 2023 è stato un anno complesso per il mondo dei trasporti marittimi e per l'economia globale e anche i porti di Venezia e di Chioggia ne hanno ovviamente risentito. I 21,5 milioni di tonnellate di merce movimentata dal sistema portuale, negli ultimi 11 mesi, testimoniano una flessione sui dati dello stesso periodo del 2022. Siamo di fronte ad uno scalo in trasformazione: il traffico commerciale è in crescita ed eguaglia all'incirca i valori registrati nel 2008 mentre il traffico industriale e quello petrolifero calano, fenomeno riconducibile in particolar modo a precise scelte di riconversione industriale in chiave green del polo produttivo di Porto Marghera nonché a fenomeni macroeconomici. Sul fronte passeggeri i dati testimoniano un forte ripresa: nei primi undici mesi dell'anno i croceristi sono raddoppiati rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso e contiamo di chiudere il 2023 con circa 600 mila passeggeri. Per il 2024, le variabili che influenzeranno i traffici saranno più o meno le medesime che hanno influenzato l'annata in corso. Ci si attende un andamento in linea con quello del 2023, con un miglioramento di qualche punto percentuale nella seconda parte dell'anno.

Se da un lato per il 2024 lo scenario rimane più o meno stabile, per gli anni successivi è prevedibile una lenta riduzione dei traffici dovuto sostanzialmente al cambio di modello energetico nonché, per la necessità degli operatori di utilizzare navi sempre più grandi e quindi sempre meno adatte alle infrastrutture portuali esistenti. La strategia dovrà quindi focalizzarsi sul miglioramento dell'infrastruttura attuale e perseverare nelle iniziative di delocalizzazione degli approdi all'esterno della laguna al fine di disporre di un sistema infrastrutturale efficiente in termini di operatività per massimizzare le dimensioni delle navi ricevibili.

Si prevede per il prossimo triennio un volume di passeggeri in linea con quello del 2023. Elemento positivo sarà dato dal potenziamento del settore home port. Per vedere un vero sviluppo bisognerà aspettare il 2027, quando le navi potranno tornare alla Stazione Marittima.

Segmento maxi e mega yacht

Nel corso del 2023 è stato condotto uno studio dal quale è emersa la potenziale tendenza verso una crescita costante della domanda di approdi e servizi legata al mercato dei maxi e mega yachts. Le evidenze e i risultati emersi verranno utilizzati nel corso del 2024 per dare avvio alla procedura ad evidenza pubblica volta a potenziare e valorizzare l'offerta di accosti e servizi per i mega yacht, organizzati presso i 4 compendi di: Banchina Ghiaia, Banchina Santa Marta (a partire dalla scadenza concessione attualmente in essere a VTP), Banchina Adriatica, Parco Briccole Salute, Riva Sette Martiri, Pontile Marani Arsenale.

3. AGGIORNAMENTO SULLE PRINCIPALI POLITICHE EUROPEE PER IL SETTORE DEI TRASPORTI

a) Nuovo regolamento TEN-T

Nel primo trimestre del 2024 sarà approvato il nuovo Regolamento che adotta la revisione del Regolamento 1315/2013 sulle Linee guida della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN-T). L'accordo tra Consiglio della UE, Commissione Europea e Parlamento Europeo sarà raggiunto entro fine anno ed il nuovo regolamento sarà adottato entro marzo 2024. La proposta di nuovo Regolamento TEN-T definisce l'assetto del sistema di trasporti Europeo, così come le priorità per il suo sviluppo e modernizzazione, facendo propri gli obiettivi del Green Deal Europeo. L'obiettivo della revisione delle reti TEN-T è, infatti, quello di realizzare un sistema di trasporti europeo maggiormente sostenibile, promuovere la multimodalità e la sostenibilità del trasporto urbano. Inoltre, la proposta di revisione si pone quale ulteriore obiettivo quello di aumentare la sicurezza e la resilienza rispetto ai cambiamenti climatici, ai rischi naturali e ai disastri causati dall'uomo, tenendo conto anche delle esigenze di protezione civile e di sicurezza informatica.

La nuova rete TEN-T

- Rete centrale ("Core Network"), da completare entro il 2030.
- Rete centrale estesa ("Extended Core Network"), da completare entro il 2040.
- Rete globale ("Comprehensive Network"), da completare entro il 2050.

La novità è l'introduzione della "rete centrale estesa" che è composta principalmente da sezioni della rete globale comprese nei corridoi europei. In particolare, direttrici principali e deviazioni dei corridoi ferroviari merci, nonché le sezioni necessarie per garantire la multi-modalità lungo i corridoi. Il regolamento prevede inoltre la fusione degli attuali Corridoi della "Core Network" (CNC) e dei Corridoi ferroviari di trasporto merci (RFC) per coprire sia la rete centrale che quella estesa, che costituiranno 9 Corridoi Europei di trasporto (European Transport Corridors). L'allineamento dei due strumenti rafforzerà il coordinamento tra i sistemi di trasporto merci e passeggeri e garantirà l'efficienza in termini di investimenti infrastrutturali, evitando sovrapposizioni e riducendo la burocrazia.

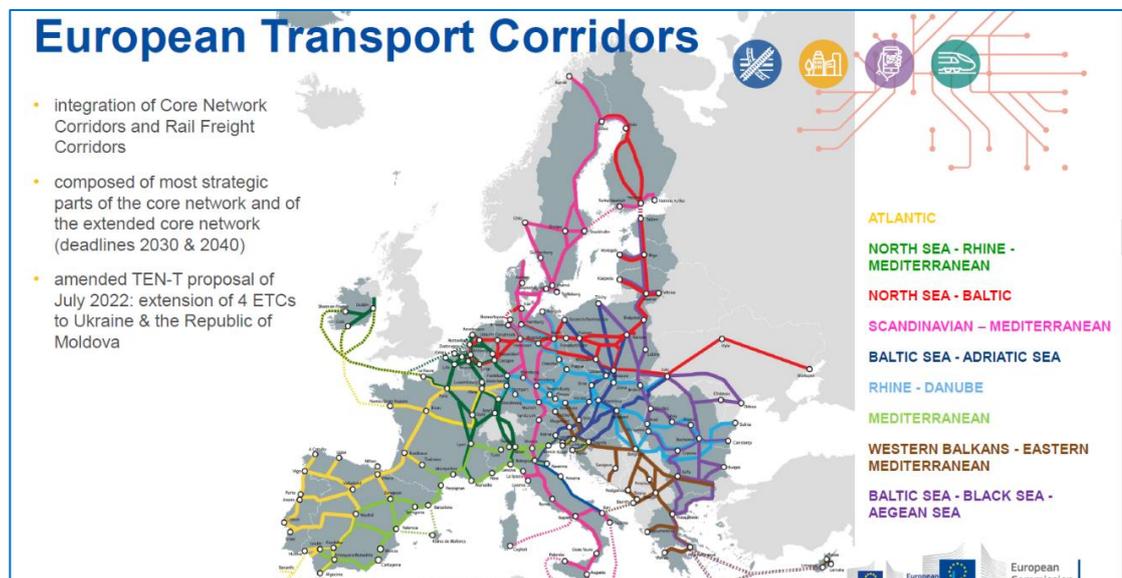


Figura 23 Nuova mappa dei Corridoi della rete TEN-T – fonte DG Move

Nell'ambito della programmazione della Reti Trans-europee di Trasporto (TEN-T), la Commissione Europea riconosce il sistema portuale veneto nella rete prioritaria TEN-T come una delle porte principali per l'interscambio delle merci europee con il resto del mondo, includendoli nei corridoi prioritari della rete; in particolare:

- Venezia è riconosciuto porto marittimo e fluviale della rete prioritaria TEN-T;
- Chioggia è riconosciuto porto marittimo e fluviale della rete globale TEN-T;
- Venezia è stato riconosciuto come nodo dei corridoi prioritari Baltico-Adriatico e Corridoio Mediterraneo; in particolare, nel tracciato del Corridoio Mediterraneo il porto di Venezia è stato riconosciuto come porto fluvio-marittimo del sistema idroviario del Nord Italia inserito nella rete prioritaria TEN-T.

Questo risultato consente al porto di Venezia di poter accedere a contributi europei messi a disposizione dal programma Connecting Europe Facility (CEF2) per aumentare la propria capacità infrastrutturale, migliorare l'accessibilità marittima, ferroviaria e stradale e sviluppare le connessioni intermodali.

b) Carburanti alternativi

Lo scorso 13.09.2023 è stato pubblicato sulla Gazzetta europea il Regolamento UE 2023/1804 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, che abroga la Direttiva UE 2014/94. Il regolamento entrerà in vigore dal 12.10.2023 e si applicherà a decorrere dal 13.04.2024. Il regolamento stabilisce degli obiettivi nazionali obbligatori per la realizzazione di un'infrastruttura sufficiente per i combustibili alternativi nell'Unione per i veicoli stradali, i treni, le navi e gli aeromobili in stazionamento, e stabilisce delle specifiche tecniche comuni e prescrizioni in materia di informazioni per gli utenti, fornitura di dati e modalità di pagamento applicabili all'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Gli Stati membri dovranno garantire entro il 31.12.2025 una copertura minima di punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri sulla rete stradale del loro territorio, in modo commisurato alla diffusione dei veicoli elettrici leggeri, che forniscano potenza di uscita sufficiente per tali veicoli. Gli Stati membri devono provvedere altresì entro il 31.12.2030 che nel loro territorio sia installato un numero minimo di stazioni di rifornimento di idrogeno accessibili al pubblico.

c) European Emission Trading System

Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (European Union Emissions Trading System) è il principale strumento adottato dall'Unione europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 applicando un meccanismo di tipo cap&trade ovvero, esso fissa un tetto massimo complessivo alle emissioni consentite sul territorio europeo nei settori interessati (cap) cui corrisponde un equivalente numero "quote" (1 ton di CO2eq. = 1 quota) che possono essere acquistate/vendute su un apposito mercato (trade). Con la direttiva 2023/959, il campo di applicazione del EU ETS è stato esteso al trasporto marittimo, dopo che nel 2014 era stato già esteso al trasporto aereo. Tale applicazione, senza alcuna forma di periodo transitorio o azioni di mitigazione, potrebbe portare pesanti ricadute negative per il settore portuale europeo dell'Area Mediterranea in quanto esso verrà esposto al rischio di una progressiva delocalizzazione presso i porti del Nord Africa, ad esempio, delle attività di trasbordo di contenitori ovvero una potenziale concorrenza sleale da parte dei Paesi di vicinato che non hanno l'obbligo di aderire alla previsione europea.

Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari 2021 – 2023 (MIT)		
Intervento proposto	Finanziamento per PFTE assegnato	Stato dell'arte
Riqualificazione waterfront delle aree portuali di Venezia centro storico e Chioggia	€ 1.000.000	Assegnato il bando per la redazione del PFTE, consegna prevista per giugno 2024.
Adeguamento dell'accessibilità stradale di ultimo miglio ai terminal commerciali dell'isola portuale di Porto Marghera	€ 800.000	In fase di redazione il Documento delle alternative progettuali e il Documento di Indirizzo della progettazione. I documenti verranno consegnati entro dicembre 2023. Entro il 31 marzo 2024 verrà assegnato il bando per il PFTE
Piattaforma intermodale in area Montesyndial	€ 1.200.000	In fase di redazione il Documento di Indirizzo della Progettazione. Entro il 31 marzo 2024 verrà assegnato il bando per il PFTE.
Totale fondi assegnati	€ 3.000.000	

4. NUOVE CONCESSIONI TERMINAL CONTO TERZI E LAVORO PORTUALE

L'AdSPMAS ha avviato il complesso iter di analisi e studio procedimentale volto a disciplinare lo stato delle concessioni demaniali rilasciate presso l'Isola Portuale demaniale del porto commerciale di Marghera, Molo A, Molo B e Molo Sali, tutte in scadenza nel periodo 2022 – 2024 attese le competenze attribuite dagli articoli 16, 17 e 18 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.

L'azione AdSPMAS si sta muovendo nel contesto della regolamentazione istituzionale promossa dai soggetti regolatori del mercato, ed in tale ottica è stata approntata un'approfondita istruttoria volta alla preventiva definizione di criteri oggettivi, adeguati e puntuali, che mirano primariamente ad un'organicità dello sviluppo della portualità e della logistica nella giurisdizione di riferimento. La programmazione delle infrastrutture portuali deve, infatti, svilupparsi nell'ottica di riduzione della discrezionalità amministrativa e sulla base di parametri di valutazione predeterminati, a tutela degli interessi pubblico/portuali sottesi al rilascio delle concessioni per imprese portuali, nel solco dei quali va coordinata l'azione imprenditoriale degli operatori coinvolti.

La scadenza originaria degli atti di concessione demaniale è stata prolungata alla luce dell'art. 199 del Decreto-Legge del 19/05/2020 n. 34, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77, che dispone la proroga di 12 mesi della durata delle concessioni e correlate autorizzazioni rilasciate nei porti ai sensi degli articoli 16 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 e ss.mm.ii.

Per guidare il complesso processo di sviluppo e valorizzazione portuale dei terminal ricadenti dell'isola commerciale di Porto Marghera, AdSPMAS ha emanato apposita Ordinanza Programmatica n.70/2022, valutando l'andamento dei traffici attualmente sviluppati dai soggetti operanti all'interno del Porto di Venezia, il valore dei compensi demaniali, delle opere e dei beni portuali grazie ai quali tali traffici sono attualmente gestiti o possono continuare ad esserlo, la suddivisione territoriale derivante dalle vigenti concessioni demaniali in essere nonché l'interesse manifestato dagli operatori portuali ai fini dello sviluppo del traffico commerciale e della correlata attività logistica.

Si è conclusa la procedura di evidenza pubblica avviata sull'istanza avanzata dal Terminal TIV e sono in corso i lavori di valutazione da parte della commissione incaricata.

Sono state, inoltre, ricevute e sono in trattazione le istanze terminal conto terzi di So.Ri.Ma. che quelle di TRV e Multiservice. Nel corso del 2024 si procederà a concludere gli iter demaniali volti al rilascio della concessione e correlata autorizzazione ex art.16 e 18.

Per quanto riguarda il lavoro portuale, è continuata l'attività rivolta alla predisposizione dei bandi, svolgendo incontri con le imprese oggi autorizzate, parti sociali, imprese portuali, attività definita - confronto partenariale - e confluita in un documento condiviso definito "linee guida".

Nella seconda parte del 2023 si è riscontrata una accentuata contrazione dei traffici, criticità già presente nello scalo di Chioggia ed ora esteso anche a quello di Venezia, con conseguente riduzione delle opportunità di avviamento dei lavoratori art. 17.

Ciò ha riaperto le riflessioni sull'organico ottimale delle imprese da porre a base di gara con conseguente necessità di una riflessione e rivalutazione.

Tale verifica comporterà la riattivazione del confronto partenariale al fine di condividere i nuovi scenari e delineare nelle prospettive le future esigenze in termini di organico delle imprese autorizzate alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

5. INTERVENTI PER LO SVILUPPO INFRASTRUTTURALE

5.1 Interventi per l'accessibilità stradale e ferroviaria

Nuovo ponte ferroviario su Canale Ovest

I lavori per la realizzazione dell'intervento, che consentirà di ridurre i tempi di manovra nonché di eliminare l'interferenza con la stazione di Venezia Mestre saranno avviati entro il 31 marzo 2024. Il termine ultimo per la realizzazione dell'opera ed i collaudi finali è previsto per 31 marzo 2026. L'intervento, il cui costo di realizzazione da quadro economico ammonta a 24.3 milioni di euro, è finanziato per 20 milioni di euro da risorse provenienti dal Piano Nazionale Complementare (8 milioni), dal Fondo Opere Indifferibili (9,4 milioni) e da fondi PNRR per lo sviluppo della logistica agroalimentare (2,6) milioni.



Figura 24 Rendering del nuovo Ponte Ferroviario - fonte AdspMAS

Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a Porto Marghera – Venezia

I Lavori per la realizzazione dell'intervento, che permetterà di mitigare le interferenze strada – ferro e migliorare la sicurezza della viabilità, saranno avviati entro marzo 2024 e termineranno entro ottobre 2025 per rispettare le scadenze previste dal cronoprogramma ministeriale. L'attività di collaudo terminerà entro il marzo 2026. L'opera, il cui costo complessivo da quadro economico è pari a 14,3 milioni di euro, è interamente finanziata da risorse stanziata a valere su fondi PNC (Piano Nazionale Complementare) e FOI (Fondo Opere Indifferibili).



Figura 25 Rendering nodo via della Chimica – fonte AdspMas

Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità

L'intervento permetterà di potenziare l'asse ferroviario e stradale di Via Elettricità mediante il raddoppio dell'attuale binario ferroviario e l'adeguamento funzionale della piattaforma stradale.

Importo intervento 19 mln€ (12 mln€ Accordo MISE + 7 mln€ PNRR MASAF)

. Ai fini dell'attuazione dell'intervento si prevedono i seguenti step:

- pubblicazione del bando dei lavori entro la fine 2023;
- avvio dei lavori entro aprile 2024;
- collaudo opera entro giugno 2026.

Il costo complessivo dell'opera è pari a 19 milioni di euro di cui 12 milioni a valere su risorse stanziata nell'ambito dell'Accordo di Programma MISE e 7 milioni a carico dei fondi PNRR per lo sviluppo della logistica agroalimentare.

Prima dell'avvio dei lavori, in accordo con il Comune di Venezia e la Polizia Municipale, sentite le associazioni degli autotrasportatori, sarà definita nel dettaglio la viabilità alternativa che sarà utilizzata nel corso dei circa due anni di durata dei lavori.

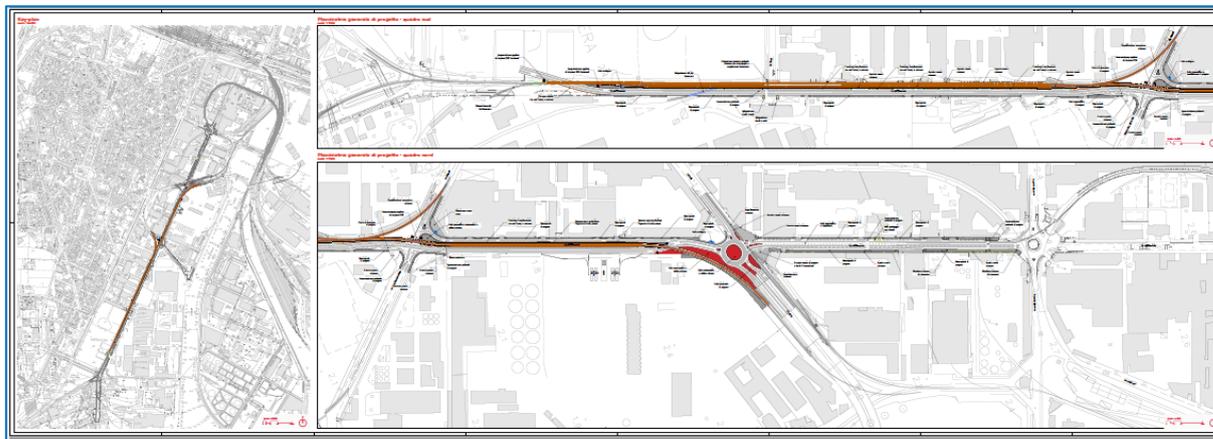


Figura 26 Planimetria dell'intervento - fonte AdspMAS

Accessibilità stradale di ultimo miglio ai terminal commerciali dell'isola portuale.

Nel 2024 verrà completata la progettazione di fattibilità tecnico economica (ai sensi del D.Lgs 36/2023) dell'intervento denominato "Accessibilità stradale di ultimo miglio ai terminal commerciali dell'isola portuale" finanziata dal fondo ministeriale di per la progettazione. Attualmente sono in fase di redazione i documenti DocFap, per la scelta delle alternative di progettazione e nei primi mesi del 2024 verrà concluso il documento di indirizzo alla progettazione. Obiettivo dell'intervento è migliorare l'accessibilità da nord all'isola portuale eliminando le interferenze con la rete ferroviaria e alleggerendo dal traffico pesante via dell'elettricità e via delle macchine che presentano sempre più attività urbane.

Altri interventi

Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel porto commerciale di Venezia

Il progetto di adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento prevede la conterminazione ai fini ambientali di circa 900 m del Molo A al Porto Commerciale di Venezia, oltre al consolidamento strutturale delle opere esistenti per una profondità di dragaggio di -12 m e portata di 5t/m².

La procedura aperta per l'affidamento dell'appalto dei lavori è stata avviata il giorno 26 aprile 2023, e si è conclusa con l'aggiudicazione in data 29/06/2023 per un importo complessivo di 25 milioni di euro.

Marginamento del tratto di canale industriale sud, sponda sud, prospiciente area Vesta/ecoprogetto

L'intervento si è reso necessario per realizzare il marginamento del tratto di canale sud, sponda sud, per un tratto di circa 130 m prospiciente l'area Vesta/Ecoprogetto oltre che per adeguare strutturalmente la banchina esistente alla quota di fondale da Piano Regolatore Portuale di -12 m, verificata in fase di calcolo fino a -13,00 m. L'importo complessivo dei lavori è pari a 4,3 milioni di euro.

Nuovo terminal trasporto pubblico locale a Punta Sabbioni

L'intervento prevede la realizzazione del nuovo approdo e rifacimento delle strutture commerciali prospicienti la riva. L'opera verrà realizzata in accordo di programma tra il Comune di Cavallino Treporti, Provveditorato OO.PP., AVM S.p.A. e AdSPMAS. L'importo complessivo è pari a 6,5 milioni di euro di cui 1,5 a carico di quest'ultima.

5.2 Interventi per il miglioramento dell'accessibilità nautica

Nel corso del 2023 sono state avviate iniziative, progetti, studi sia di carattere gestionale che infrastrutturale finalizzati all'incremento dell'accessibilità nautica nei porti di Venezia e Chioggia. Molte di queste attività, peraltro legate alle esigenze commissariali hanno poste le basi per procedere con le successive fasi di progettazione e sviluppo che nel corso dei prossimi anni vedranno concretizzarsi gli obiettivi volti ad aumentare la competitività del porto consentendo una migliore accessibilità nautica sia per il traffico crocieristi che per le merci.

Manutenzione del canale Malamocco Marghera.

Il progetto "Channeling: the green deal for Venice", concluso nel mese di settembre 2023 ha mostrato, sulla base di modelli idrodinamici e di navigazione, come un equilibrio tra porto e laguna sia già possibile.

A partire dai risultati del progetto Channeling è stato realizzato il documento di indirizzo alla progettazione per gli interventi previsti ed è stata bandita la gara per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica e, per il primo stralcio, anche la progettazione definita ed esecutiva. Il cronoprogramma prevede che, non appena verrà realizzata la fattibilità tecnico economica dell'intero intervento, il progetto venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale e le eventuali osservazioni recepite nelle successive fasi di progettazione. L'intervento complessivo, che ammonta a 125,7 milioni di euro, prevede per il primo stralcio un importo lavori pari a 81,7milioni di cui 55 milioni a carico del bilancio del Fondo per gli Investimenti Portuali di cui al bilancio AdSPMAS. La restante quota per i lavori sarà a carico della struttura commissariale.

Oggetto del progetto sono vari interventi di dragaggio localizzato nell'arco dell'intero canale Malamocco Marghera, di miglioramento dei bacini di evoluzione anche tramite lo "smusso" di alcuni spigoli dell'isola dei serbatoi, nonché la realizzazione di opere morfologiche di protezione delle sponde nell'area ad est del canale Malamocco Marghera, tra la curva di san Leonardo e Fusina.

L'implementazione di tale progetto porterà un consistente aumento dell'accessibilità nautica, sia per il traffico passeggeri che per il traffico merci, consentendo alle navi di transitare in sicurezza in una allargata rosa di condizioni meteo marine e di visibilità.

La fase di progettazione di fattibilità tecnico economica e la procedura di impatto ambientale sono previste concludersi nel 2024, il progetto esecutivo verrà redatto nei primi mesi del 2025 ed i lavori potranno partire a fine 2025 per concludersi per la stagione crocieristica 2026.



Figura 27 Rappresentazione schematica complessiva degli interventi previsti – fonte AdspMas

Manutenzione del canale di accesso all’attuale stazione marittima (ex Vittorio Emanuele III)

Il Decreto n.103/2021 recante “Misure urgenti per la tutela delle vie d’acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro”, affida al Commissario Straordinario il compito di procedere alla progettazione, all’affidamento e all’esecuzione di una serie di interventi, tra i quali la manutenzione del canale di accesso alla odierna Stazione marittima, si è quindi proceduto alla redazione del documento di indirizzo alla progettazione, finalizzato alla definizione delle attività da porre in atto per l’affidamento della progettazione. L’intervento prevede la manutenzione straordinaria del canale di accesso alla stazione marittima tenendo conto che le relative opere di ripristino morfologico vengano realizzate nell’ambito del contestuale e sinergico intervento di dragaggio ed adeguamento localizzato del Canale Malamocco Marghera. La necessità di realizzare strutture per la ricomposizione morfologica della laguna interessa infatti prioritariamente le piane lagunari ad Est del Canale Malamocco Marghera, nel tratto compreso tra la curva di S. Leonardo e Fusina.

L’intervento consentirà alle navi da crociera di medie dimensioni di raggiungere l’attuale stazione marittima sfruttando le infrastrutture di accoglienza passeggeri già disponibili.

Nel mese di ottobre 2023 è stato pertanto pubblicato il bando di gara per lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica e per il primo stralcio anche la progettazione definita ed esecutiva. Il cronoprogramma dell’iniziativa prevede che non appena realizzata la fattibilità tecnico economica dell’intero intervento, il progetto venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale e le eventuali osservazioni recepite nelle successive fasi di progettazione. L’intervento complessivo ammonta a € 39.500.000 di cui il primo stralcio è già finanziato con fondi commissariali per € 21.000.000.

Nel documento di indirizzo alla progettazione particolare enfasi è stata posta all’attenzione ambientale e alla necessità di svolgere specifici approfondimenti idro-morfo dinamici integrati con simulazioni di navigazione in real time in modo da ottimizzare l’intervento sulla base della nave di

progetto prevista. La fase di progettazione di fattibilità tecnico economica e la procedura di impatto ambientale sono previste concludersi nel 2024, il progetto esecutivo verrà redatto nei primi mesi del 2025 ed i lavori potranno partire a fine 2025 per concludersi per la stagione crocieristica 2026.



Figura 28 Rappresentazione schematica dell'intervento previsto – fonte AdspMas

Ripristino casse di Colmata

Si è espletata la gara per la realizzazione delle opere di protezione della cassa di colmata, i lavori, per un importo complessivo di 19 milioni di euro, sono stati consegnati all'appaltatore il 21/9/23 e si prevede di terminarli entro 13 gennaio 2025. L'intervento è interamente finanziato dal Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. I lavori previsti sono finalizzati alla protezione dei bordi delle Casse di colmata A, B e D-E garantendo di ripristinare le condizioni originali e di interrompere il grave fenomeno erosivo che ne minaccia la stessa conservazione.

L'appalto prevede la facoltà per l'amministrazione di affidare lavori opzionali per € 5.295.572,94 per il completamento del ripristino della cassa D-E, qualora venga reperito il necessario finanziamento.

Gli interventi sopra descritti, in particolare gli escavi manutentivi del canale Malamocco Marghera e del canale di accesso alla stazione marittima, necessitano come prerequisito la caratterizzazione dei sedimenti e la disponibilità di un sito di conferimento per i sedimenti che non possono essere utilizzati per le opere di recupero morfologico. Per garantire tali esigenze, le strutture commissariali per l'emergenza crociere, per lo sviluppo del nuovo terminal in area Montesyndial, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, hanno avviato due importanti iniziative:

a) Realizzazione di un sito per la messa a dimora di sedimenti lagunari in area antistante Fusina

In data 27 luglio 2023 è stato sottoscritto un Accordo tra amministrazioni per l'Individuazione, realizzazione e gestione di una nuova area per la messa a dimora dei sedimenti provenienti da interventi di escavo dei canali lagunari e realizzazione di opere commissariali e non riutilizzabili nell'ambito del recupero morfologico della Laguna di Venezia”.

All'accordo hanno aderito:

- il Commissario straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della laguna di Venezia;
- il Provveditorato Interregionale alle OO.PP. per il Veneto, Trentino-Alto Adige e Friuli-Venezia Giulia;
- l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale;
- il Commissario straordinario Montesyndial.

L'obiettivo dell'Accordo è l'attuazione di un programma consistente nella localizzazione, progettazione e realizzazione di una nuova area per la messa a dimora dei sedimenti lagunari non utilizzabili nell'ambito del recupero morfologico della Laguna di Venezia, da attuarsi ove necessario anche per stralci funzionali, nonché la sua successiva gestione, dotata della capacità totale di stoccaggio rinveniente dalle attività progettuali.

Al fine di dare attuazione a tale accordo si è provveduto alla realizzazione del documento di indirizzo alla progettazione che prevede la realizzazione di un sito complessivamente atto ad ospitare 6.000.000 di metri cubi di sedimenti da realizzarsi per stralci funzionali, per consentire l'avviamento degli interventi di dragaggio e di escavo in relazione alle risorse finanziarie che si renderanno via via disponibili. Per il primo stralcio funzionale si prevede la messa a dimora di almeno 3.000.000 di metri cubi di sedimenti,

Nel mese di novembre, è stato assegnato, a seguito di bando comunitario, lo sviluppo del progetto di fattibilità tecnico economica e per il primo stralcio anche la progettazione definitiva ed esecutiva. Il cronoprogramma dell'iniziativa prevede che non appena realizzata la fattibilità tecnico economica dell'intero intervento, il progetto venga sottoposto a valutazione di impatto ambientale e le eventuali osservazioni recepite nelle successive fasi di progettazione. L'intervento complessivo ammonta a € 41.500.000 di cui il primo stralcio è già finanziato con fondi commissariali per € 23.000.000.

La fase di progettazione di fattibilità tecnico economica e la procedura di impatto ambientale sono previste concludersi nel 2024, il progetto esecutivo verrà redatto nei primi mesi del 2025 ed i lavori potranno partire a metà 2025 per consentire già da fine 2025 o inizio 2026 di ospitare i primi sedimenti derivanti dagli escavi manutentivi del canale Malamocco Marghera e del canale di accesso alla stazione marittima.



b) Caratterizzazioni dei sedimenti

Nel 2023 è entrato in vigore il cd “nuovo protocollo fanghi” per la caratterizzazione e classificazione dei sedimenti lagunari (Decreto Interministeriale n. 86 del 22 maggio 2023 —Regolamento recante disposizioni per il rilascio delle autorizzazioni per la movimentazione, in aree di mare ubicate all’interno del contermine lagunare di Venezia, dei sedimenti risultanti dall’escavo dei fondali del contermine lagunare), finalizzato a valutare la possibilità o meno di riutilizzo dei sedimenti, provenienti dalle operazioni di escavo , nell’ambito delle attività di ripristino morfologico della Laguna di Venezia.

In conformità a tali linee guida, la classificazione dei sedimenti della Laguna deve essere effettuata considerando le risultanze di analisi chimiche ed ecotossicologiche, eventualmente integrate con una valutazione del bioaccumulo.

L’ Autorità di sistema Portuale, di concerto con le strutture commissariali, sta per emanare un bando per un “accordo quadro con un unico operatore economico, ai sensi dell’art. 59, comma 3, del d.lgs. 36/2023, in materia ambientale per l’affidamento di lavori e servizi relativi a prospezioni geognostiche su aree terrestri e marittime, rilievi topografici, campionamenti di matrici ambientali e rifiuti, analisi di laboratorio”.

Al fine di predisporre tale bando sono state sviluppate le attività di progettazione secondo le specifiche tecniche del DM 86/2023 relativamente a:

- 1) Canale Malamocco Marghera;
- 2) Canale di accesso alla Stazione Marittima;

- 3) Porto di Chioggia;
- 4) Area Montesyndial.

Inoltre, è stata affidata a Corila un'attività sperimentale, finalizzata alla puntuale definizione di alcuni aspetti tecnici fondamentali per la corretta applicazione del Decreto 86/2023, caratterizzato da delicate e complesse attività per la valutazione integrata dei dati chimici ed ecotossicologici, ottenuti attraverso le analisi di laboratorio.

L'Accordo Quadro sarà avviato nei primi mesi del 2024, in cui saranno implementate le indagini relative alle aree sopra indicate.

L'accordo prevede un investimento complessivo di € 3.100.000 € di Quadro Economico, ripartito tra risorse AdSPMAS e CCV.

Manutenzione fondali Chioggia

Grazie al confronto con gli operatori portuali e alle analisi del rischio basate su simulazioni di navigazione, sono state individuate le aree in cui è necessario intervenire prioritariamente per gli escavi. I lavori di escavo nella zona antistante Forte San Felice sono stati ritardati dalla presenza di una condotta di gas metano che rendeva impossibili il superamento delle attuali quote batimetriche. A valle di molteplici incontri si è giunti ad un accordo e la società concessionaria ha sviluppato un progetto di modifica del tracciato della tubazione che renderà operativo entro la metà del 2024. Ciò consentirà il proseguo delle operazioni complessive che prevedono di rendere tutto il canale di accesso fino a Saloni navigabile alla quota di -8m entro il 2024 e successivamente fino a Val da Rio entro il 2025.

Conche di navigazione di Malamocco e Chioggia

Nei primi mesi del 2024 entrerà in operatività la conca di navigazione di Malamocco. Al fine di individuare la tipologia di navi in grado di transitare in sicurezza per la conca in diverse condizioni meteo marine, spesso avverse in caso di chiusura del sistema Mose, in accordo con la Capitaneria di Porto si è attivata un'analisi basata su simulazioni di navigazione. Nei primi mesi del 2024 l'analisi fornirà quindi delle linee guida sul naviglio in grado di transitare e su eventuali modifiche infrastrutturali che possano massimizzare le dimensioni delle navi in transito.

Sempre secondo quanto indicato dalla competente struttura commissariale, la conca di Chioggia sarà operativa dalla primavera 2024.

6. INTERVENTI IN FAVORE DELLA NAVIGAZIONE E DEL PORTO H24

Parallelamente alle sopra descritte iniziative di carattere infrastrutturale, per l'incremento dell'accessibilità nautica, si è anche provveduto a svolgere delle specifiche analisi volte all'identificazione di soluzioni gestionali per l'ottimizzazione delle performance portuali. In particolare, si sono svolte, sia per il porto di Venezia che per il porto di Chioggia, in stretta collaborazione le locali capitanerie, delle complete analisi del rischio, basate su metodologia IALA ed integrate con specifiche simulazioni di navigazione.

Per il porto di Venezia, l'analisi del rischio si è conclusa nel giugno del 2023 è stata sottoposta alla Capitaneria di porto per l'emanazione dei successivi adempimenti volti all'aggiornamento delle regole di navigazione basate sulle evidenze emerse nello studio. Lo studio ha dimostrato, su base numerica, come alcune regole di navigazione ad oggi in vigore possano già da ora essere modificate aumentando le performance portuali nella direzione dell'operatività h24. Ad esempio, relativamente al transito di navi con merci pericolose nelle ore notturne, o per navi in pescaggio qualora vengano utilizzati strumenti di supporto alla navigazione. L'analisi ha inoltre individuato alcune linee di intervento, quali ad esempio l'incremento del segnalamento marittimo nei canali secondari come ulteriori margini di sviluppo per eliminare la disparità tra navigazione notturna e diurna. Il segnalamento marittimo individuato verrà progettato nel corso del 2024 e messo in esercizio ad inizio 2025.

L'analisi del rischio per il porto di Chioggia è prevista concludersi nei primi mesi del 2024, ma ha già consentito di individuare alcune evidenze gestionali, in particolare relative alla possibilità di allentare alcuni vincoli di accesso per le navi crociera a Saloni ed ha consentito inoltre di attenzionare con precisione le aree da interessare per i prossimi lavori di escavo.

MOSE e porto regolato

Nel corso del 2024 continueranno le attività volte a mitigare le interferenze tra l'attivazione del sistema delle dighe mobili e la portualità. L'AdspMAS parteciperà ai tavoli di confronto sugli aggiornamenti della procedura di chiusura, fornendo indicazioni di ottimizzazione volte a ridurre il numero e la durata delle stesse, nonché soluzioni di chiusura asimmetrica delle bocche di porto in modo da limitare gli impatti sulla portualità. Tutto ciò ovviamente nel rispetto della prioritaria salvaguardia delle città lagunari .

L'AdSPMAS continuerà la propria attività presso le amministrazioni competenti per promuovere una norma specifica che attribuisca ai porti di Venezia e Chioggia lo status di porti ad accesso regolato, al pari di altre analoghe situazioni presenti in alcune realtà portuali del Nord Europa.

7. INIZIATIVE PER IL PORTO DI CHIOGGIA

Darsena dell'Isola dei Saloni

Pubblicato un bando ad evidenza pubblica sulla scorta di un'istanza di valorizzazione volta a potenziare il traffico fluviale/crocieristico, nel corso della pubblicazione predetta è stata acquisita un'ulteriore istanza concorrente volta a sviluppare l'attività diportistica. Nel 2024 si darà corso al piano di valorizzazione della banchina di levante in base agli esiti di bando, ed ai connessi piani di infrastrutturazione e di traffico concorrenti.

Stazione Crociere Isola dei Saloni

Valorizzazione del secondo piano della Stazione Crociere ad uso uffici/direzionale compatibili con la destinazione del terminal.

Terminal Cementi Isola dei Saloni

Avvio del piano di trasferimento del Terminal Cementi sito attualmente in Saloni, da riallocarsi nella sezione portuale di Val da Rio già destinata a tutti i terminal commerciali, e più precisamente presso la banchina A/ area interclusa tra l'impianto dismesso di GPL e l'area di bonifica.

Terminal So.Ri.Ma

In via di predisposizione il bando di evidenza pubblica, per la pubblicazione dell'istanza So.Ri.Ma., volta ad ottenere in concessione sia il compendio originario So.Ri.Ma sia l'attuale compendio Impreport, al fine di unire ed efficientare l'offerta di servizi portuali/commerciali.

Servizi tecnico nautici

Riallocazione delle concessioni per servizi tecnico nautici, attualmente insediate all'interno della darsena Saloni, mediante la realizzazione di un nuovo piano di ormeggi da organizzarsi presso gli specchi acquei di Punta Colombi, una volta completato il procedimento di accertamento demaniale relativo alla Banchina A ex "GPL".

Illuminazione Chioggia Val da Rio

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di impianti di illuminazione esterna e speciali dotazioni di controllo per la riduzione del consumo energetico delle aree portuali di Val da Rio. La conclusione dei lavori è prevista per il 2025. L'importo stimato è pari 1,1 milioni di euro, finanziato a valere sui fondi PNNR – Greenports.

Adeguamento della rete drenante dell'area portuale di Val da Rio

Il progetto prevede l'adeguamento degli impianti di trattamento delle acque meteoriche, per i quali sono previsti interventi e sia a livello strutturale che impiantistico. Il costo complessivo dell'intervento da quadro economico dell'intervento è pari a 7,5 milioni di euro. L'inizio dei lavori è previsto per il primo trimestre del 2024.

Impianto ex GPL

Ad oggi non sono previste destinazioni per l'area occupata dal deposito costiero GPL in attesa degli esiti dei lavori avviati dalle Commissioni Interministeriali per l'impianto dismesso.

8. RIQUALIFICAZIONE DEI WATERFRONT DI VENEZIA E CHIOGGIA

È in corso il processo di riqualificazione dei waterfront delle aree portuali di Venezia e di Chioggia. AdSP nel corso del 2023 ha aggiudicato in via definitiva l'incarico di progettazione di fattibilità tecnico economica (finanziato dal Fondo Progettazione del Ministero dei Trasporti), al raggruppamento guidato da Arup Italia Srl (con Cecchetto&Associati Srl, PROAP Lda e da Ove Arup&Partners SA) risultato primo in graduatoria in una gara internazionale cui hanno partecipato 12 concorrenti, costituiti dai migliori studi del panorama nazionale e internazionale.

Il progetto di waterfront intende sviluppare un rapporto più attento a porre in sinergia l'operatività e l'uso delle banchine, degli edifici e degli spazi portuali con la quotidianità della vita cittadina legata ad altre attività lavorative, allo studio, allo svago, alla residenza, ecc. L'obiettivo è dare qualità a spazi nei quali le attività portuali sono presenti, in continua evoluzione e di definirne un rinnovato rapporto con le attività urbane che le contornano e con le quali interagiscono direttamente o visivamente. Sarà riqualificando il patrimonio architettonico e gli spazi aperti, prestando particolare attenzione all'accessibilità e agli spazi di sosta dei veicoli, anche con la finalità di incrementarne il livello di fruibilità pedonale. Il tutto dialogando e integrandosi con progetti e iniziative in essere a livello cittadino.



Figura 29 Aree interessate al progetto di riqualificazione Venezia e Chioggia - fonte AdspMas

La volontà di AdSPMAS, infatti, è predisporre un progetto condiviso con gli stakeholder istituzionali e non per realizzare un progetto in grado di porre in sinergia le diverse esigenze portuali e cittadine.

I progettisti incaricati, che hanno avviato i lavori nel dicembre 2023, hanno 180 giorni per completare il progetto di fattibilità tecnico economica (ex DLgs 50/2016) avviando fin da subito, insieme ai tecnici dell'Autorità di Sistema Portuale, incontri tecnici e di condivisione con, in primis, le amministrazioni comunali interessate, i portatori di interesse, fra cui gli operatori portuali, le altre ammi-

nistrazioni e gli enti territoriali. Nel corso della progettazione, sempre attraverso il dialogo col territorio interessato, verranno anche definite le funzioni che troveranno posto nelle aree e quelle non più compatibili con gli sviluppi previsti, per le quali si formuleranno delle ipotesi di ricollocazione. Verrà posta pertanto la massima attenzione a non penalizzare le attività attualmente in essere: di trasporto, servizio alla città, uffici e utilizzatori di spazi a parcheggio auto, coinvolgendo i singoli concessionari.

Il risultato atteso è un masterplan complessivo, che potrà prevedere sia micro-interventi che grandi opere, realizzabile per lotti indipendenti. Un disegno unitario di qualità che demolisca anche concettuale il “recinto portuale” creando uno spazio urbano attrattivo ricco di potenzialità funzionali, sociali, produttive connesse sia al ruolo del porto che alle attività ordinarie della città. Uno spazio dinamico che sappia accogliere il susseguirsi, l’alternarsi o mescolarsi di una domanda e di flussi di natura diversa sia nell’arco della stessa giornata che nel corso delle stagioni.

Le aree che saranno oggetto del progetto di fattibilità tecnica e economica sono: per Venezia quelle lato banchina comprese tra S. Andrea e S. Basilio, per un totale di 17 ettari e, per Chioggia, quelle dell’area Saloni e via Maestri del Lavoro, circa 13 ettari.

Realizzazione parcheggio multipiano nelle aree di Marittima-Venezia

Al fine di risolvere le criticità legate alla crescente domanda di parcheggi sia da parte delle istituzioni pubbliche che dei privati cittadini nonché l’esigenza di ricollocazione di posti auto che verranno eventualmente meno a seguito della riqualificazione delle aree di waterfront, l’AdPSMAS sta valutando le possibilità di realizzazione di un parcheggio multipiano nelle aree ricomprese tra l’edificio 280 e l’area doganale delle Marittima.

9. NUOVI TERMINAL

Nuovo Terminal Crociere presso l'area sita in Canale Industriale Nord - Sponda Nord di Porto Marghera (opera commissariale).

Con Decreto del 09 dicembre 2019 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha approvato il finanziamento di alcuni interventi, tra i quali la progettazione di fattibilità per la "Realizzazione di un nuovo terminal crociere", con relativa banchina prospiciente il Canale Industriale Nord.

Sulla base di alcuni studi condotti lungo il canale Malamocco-Marghera che hanno riscontrato delle criticità nelle manovre con navi fino a 340m, è stata ridotta la lunghezza delle navi di progetto a 300 m, dimensione che si allinea ai valori consentiti per l'accesso delle navi da crociera a Canale Industriale Nord.

Successivamente alla verifica del progetto, conclusasi positivamente il 26/10/2023 con l'approvazione dello stesso, si procederà con la gara per l'affidamento della progettazione esecutiva, la valutazione di impatto ambientale e l'avvio dei lavori. Si riportano a seguire le stime economiche elaborate con il progetto di fattibilità tecnico economica per i tre diversi stralci:

- Stralcio 1 (attrezzamento per una nave): 10.000.000 €
- Stralcio 2.1 (terminal temporaneo e spazi esterni): 22.927.537 €
- Stralcio 2.2 (terminal definitivo): 64.021.728 €

Per la funzionalità degli ormeggi previsti dal progetto del nuovo Terminal, la cui conclusione è prevista entro il 2026, è necessario il dragaggio a -10,50 m, già oggetto di un ulteriore specifico progetto di fattibilità in corso di svolgimento.

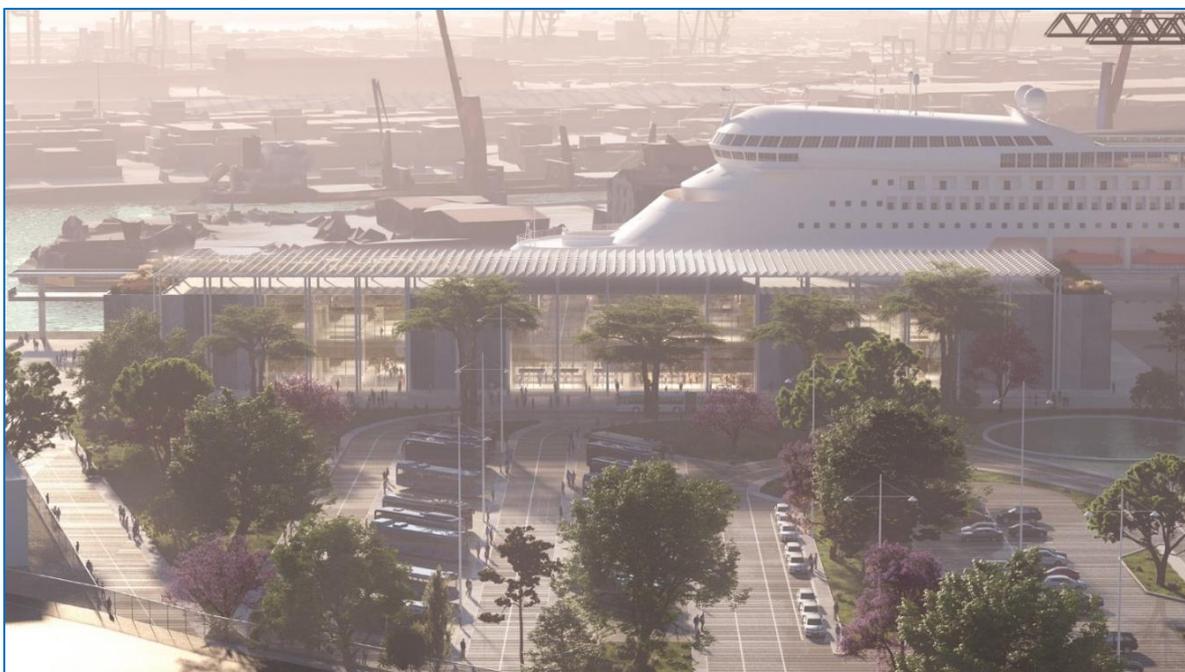


Figura 30 Rendering del nuovo terminal crociere in Canale Nord sponda nord

Realizzazione del nuovo terminal container di Montesyndial (opera commissariale)

Il progetto del “Terminal Container Montesyndial” riguarda le aree industriali dismesse di Montefibre e Syndial a Porto Marghera e prevede alcune opere di infrastrutturazione, consistenti essenzialmente in: arretramento della profilatura del Canale Industriale Ovest, escavi e dragaggi relativi e conseguenti, realizzazione di una nuova banchina lungo tutto il fronte rivolto verso il canale, strutture e impianti a terra per le attività di carico-scarico di navi container e la gestione intermodale delle merci.

L’opera (originariamente parte di un più ampio intervento, che comprende anche la “Piattaforma d’altura al Porto di Venezia”) rappresenta un’infrastruttura significativa e strategica, sia per le sue caratteristiche specifiche sia in relazione alle possibilità di sviluppo dell’intero sistema del Porto di Venezia. Essa, infatti, oltre a consentire la gestione di un traffico di contenitori quantificabile in circa 1 MIL di TEU, permetterà anche il riassetto delle funzioni portuali, liberando spazi necessari per altre tipologie di merci che attualmente soffrono di limitazioni dovute a vincoli operativi e insufficiente capacità.

Proprio in considerazione della rilevanza dell’intervento e della necessità di accelerarne la tempistica esecutiva, l’opera è stata affidata alla gestione commissariale nella persona del Presidente dell’Autorità Portuale.

Il progetto, inoltre, rientra nell’Accordo di Programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell’Area di Crisi Industriale Complessa di Porto Marghera, poiché consentirà, mediante il banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest, la bonifica e la messa in sicurezza operativa e permanente di un’area ricadente all’interno di un Sito di Interesse Nazionale.

Riguardo a quest’ultima finalità, lo stato attuale di avanzamento dell’intervento è il seguente: il progetto di bonifica e di messa in sicurezza operativa e permanente (c.d. stralcio 1a) è in corso di esecuzione e in fase avanzata di realizzazione. Si è resa necessaria, peraltro, la redazione e presentazione di una variante progettuale, previa presentazione e valutazione di un’Analisi del Rischio. Le procedure autorizzative presso il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica sono in corso di svolgimento e, pertanto, si prevede che entro i prossimi 18-24 mesi le opere e gli impianti previsti nel progetto di bonifica potranno essere completati.

Per quanto riguarda il tema più generale, ossia la riconversione e infrastrutturazione dell’intero compendio dell’area Montesyndial, a seguito dell’affidamento a gestione commissariale sono stati compiuti i seguenti atti:

- presentazione dell’istanza per l’aggiornamento del giudizio di compatibilità ambientale di cui al parere della Commissione Nazionale VIA VAS n. 1320 del 2 agosto 2013;
- interlocuzione diretta con il MASE e con la Commissione VIA/VAS, finalizzata alla c.d. attività di scoping, alla quale ha fatto seguito un’integrazione documentale finalizzata a fornire gli elementi necessari per il proseguimento delle attività istruttorie;
- acquisizione dei pareri di competenza di altri Soggetti (segnatamente: la Regione del Veneto e il Comune di Venezia in qualità di Enti Gestori dei siti Rete Natura 2000 potenzialmente interferiti dall’opera in esame);
- aggiornamento della Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA) e relativa pubblicazione da parte del MASE;
- presentazione delle relative osservazioni da parte del Comune di Venezia;
- trasmissione, da parte della Regione del Veneto, dell’unanime parere favorevole espresso dal Comitato Tecnico Regionale VIA in relazione all’istanza di aggiornamento e riesame del progetto per il solo Terminal onshore;

- espressione, da parte della Commissione nazionale VIAS, del parere n. 452/2023 di conferma e aggiornamento del precedente parere favorevole VIAS n. 1320 del 02/08/2013;
- approvazione del Progetto Preliminare dell'opera con Decreto del Commissario Straordinario n. 7 del 17.07.2023 e successiva trasmissione al DIPE/CIPRESS ai sensi dell'art. 4 comma 4 del Decreto-Legge 18 aprile 2019, n. 32;
- redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica;
- redazione del Progetto Esecutivo del Primo Stralcio dell'intervento;
- avvio della procedura di verifica dell'ottemperanza ai sensi dell'art. 216 comma 27 del D.lgs. n. 50/2016 e artt. 166 e 185 del D.lgs. n. 163/2006;
- recepimento del parere del Ministero della Cultura n. 32192 del 27/09/2023, di conferma della compatibilità del progetto preliminare (già espressa nel parere MIBACT prot. 25820 del 17.10.2014) con Decreto n. 8 del 10.10.2023 del Commissario Straordinario (a integrazione del Decreto n. 7/2023);
- presentazione di istanza per l'assegnazione di risorse a valere sul Fondo per l'avvio delle opere indifferibili (FOI) e assegnazione, mediante decreto n. 187 del 11.08.2023 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, di ulteriori € 97.666.086,95 destinati alla realizzazione dell'opera;
- esame e valutazione, da parte della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, dell'ottemperanza alle prescrizioni contenute nel parere n. 452 del 5/5/2023 (seduta del 10 novembre 2023);
- predisposizione degli atti per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, con previsione di un Quadro Economico complessivo (totale importo progetto A+B) pari a € 428.000.000;
- approvazione del Progetto Esecutivo per la realizzazione del primo stralcio dell'intervento, mediante Decreto del Commissario Straordinario n. 9 del 20/11/2023, con previsione di un Quadro Economico complessivo (totale importo progetto A+B) pari a € 189.220.596;
- indizione del procedimento di gara per l'affidamento del primo stralcio dell'intervento mediante procedura aperta

A seguito delle attività sopra descritte, la previsione di avanzamento delle attività rivolte alla realizzazione dell'intervento, nell'orizzonte temporale dei prossimi tre anni, è il seguente:

- le opere ricomprese nel primo stralcio dell'intervento dovranno essere completate (incluso collaudo) entro il 30 giugno 2026. Tali opere possono essere descritte come segue:

Stralcio 1 (superficie 8.5 ha circa, adiacente all'area di banchina): il progetto prevede la realizzazione della nuova banchina di accosto lungo tutto il fronte del compendio (per una lunghezza di circa 1600 m lungo il canale portuale), nonché del piazzale retrostante entro i primi 50 m circa dal nuovo filo banchina (quay area + hatch area) e lo scavo antistante per l'allargamento del Canale Industriale Ovest fino a quota di progetto (-12.50 m slmm) in ottemperanza al PRP vigente.

Per quanto riguarda gli altri stralci dell'intervento, si prevede di svolgere le seguenti attività:

- relativamente allo **Stralcio 2** (che interessa una superficie di 29.4 ha circa): il progetto prevede la realizzazione della piattaforma intermodale, destinata alla gestione delle operazioni di carico e scarico dei container su treno, nonché l'allestimento dell'area limitrofa dedicata alla zona di ingresso al terminal per gli autotrasportatori e allo svolgimento di numerose attività operative per il funzionamento del terminal. Per tale stralcio è in corso la finalizzazione del Documento Preliminare di Progettazione della Piattaforma Intermodale (con

fondi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e verrà affidata la progettazione di fattibilità tecnico economica, ai sensi del nuovo codice degli appalti, entro marzo 2024. Si prevede quindi di sviluppare i procedimenti autorizzativi, nonché di avviare la realizzazione parziale delle opere in esso ricomprese, limitatamente a quanto attuabile con le risorse finanziarie residue disponibili. Per la parte restante, si avvieranno le attività esplorative relative alla realizzazione in partenariato pubblico-privato ovvero in regime di concessione.

- relativamente allo Stralcio 3 (superficie 45.9 ha circa): il progetto prevede la realizzazione delle aree di stoccaggio dei container pieni, vuoti, refrigerati, fuori sagoma e pericolosi, e di tutta la viabilità interconnessa. Per tale stralcio si prevede di sviluppare le progettazioni e i procedimenti autorizzativi, nonché di avviare le attività esplorative relative alla realizzazione in partenariato pubblico-privato ovvero in regime di concessione.

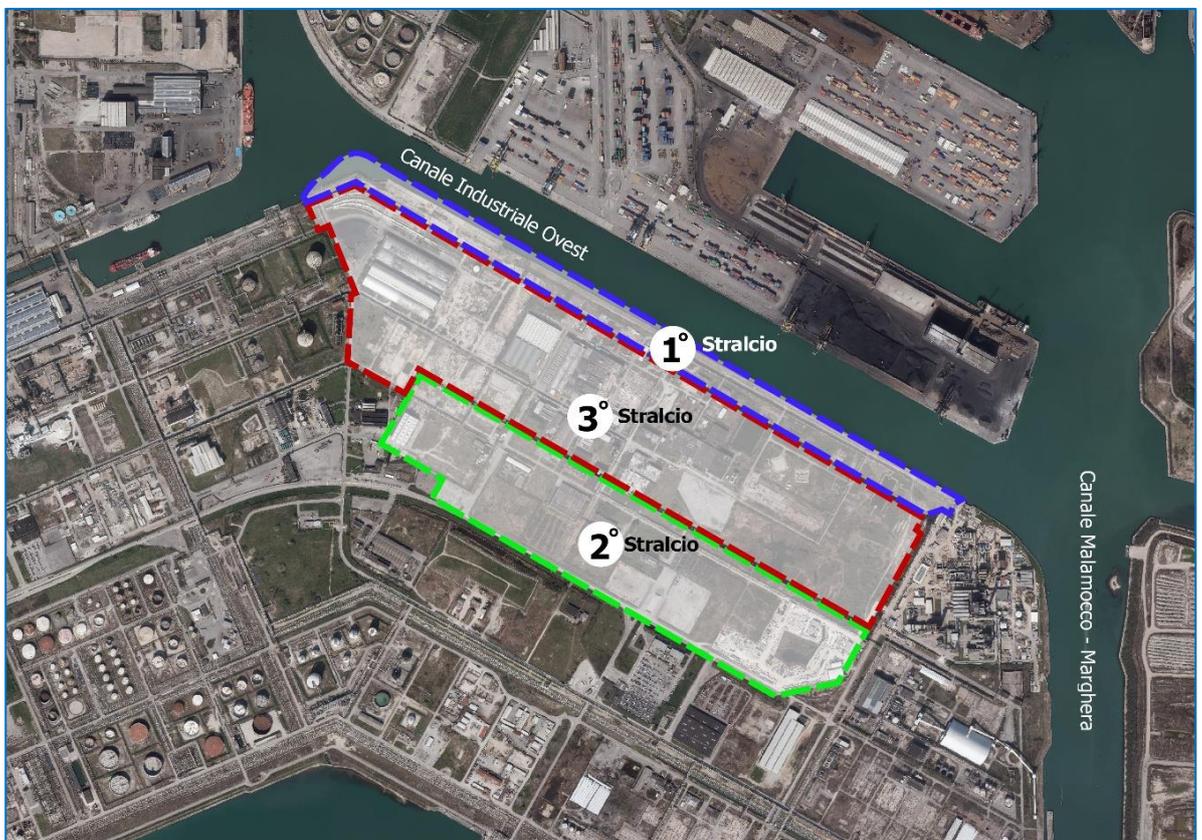


Figura 31 Layout per stralci del nuovo terminal Montesyndial

Realizzazione nuova pipeline per olii vegetali

Il progetto prevede la realizzazione di un collegamento tramite pipeline sotterranea tra gli stabilimenti Cereal Docks, gruppo industriale leader nella prima trasformazione agroalimentare, localizzati a Porto Marghera in via Banchina Molini, dove avverrà lo sbarco della nave, e via Righi, dove è situato un parco serbatoi di stoccaggio aggiuntivo. È stato avviato, da parte dell'azienda, uno studio di fattibilità per individuare la soluzione tecnico-ingegneristica che soddisfi al meglio criteri di economicità, sicurezza e rispetto della normativa.

Grazie alla nuova pipeline, non sarà più necessario usare mezzi pesanti per i trasferimenti tra un sito e l'altro. Si stima che questo consentirà di ridurre le emissioni di CO2 di circa 1.580 KG/ANNO.

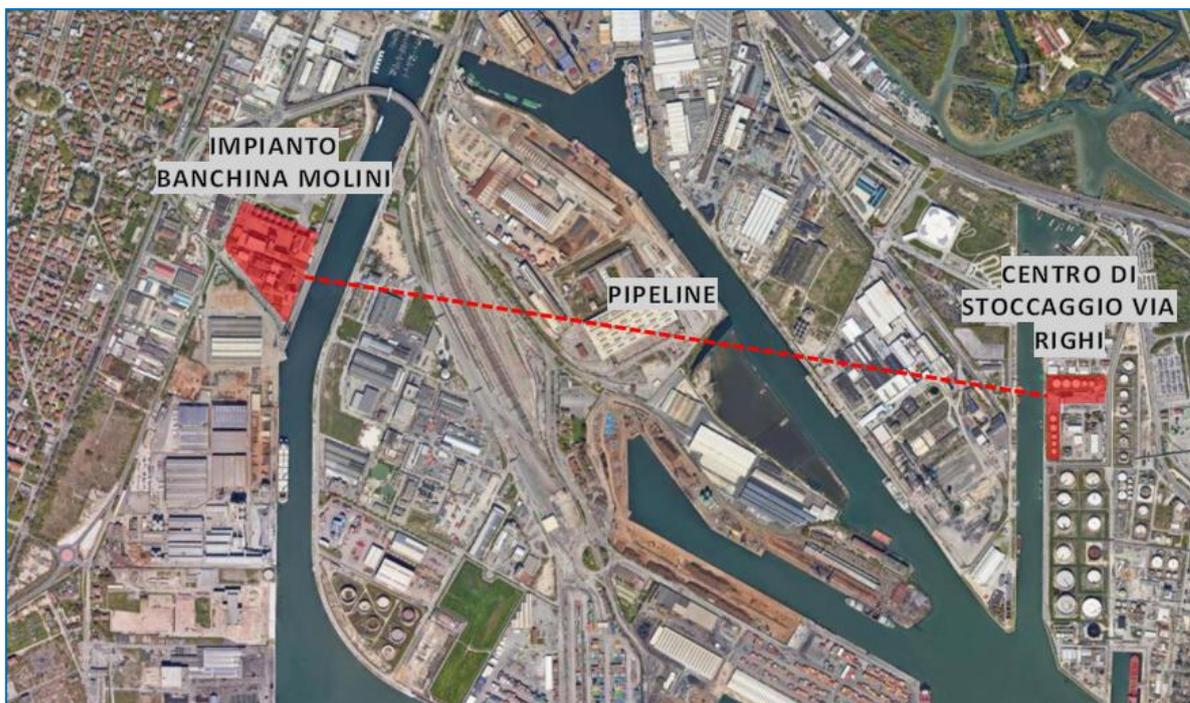


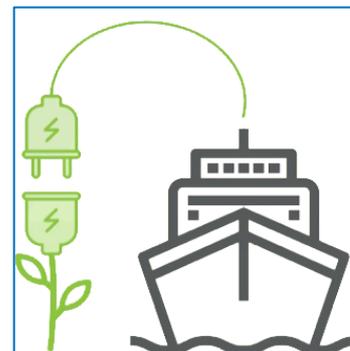
Figura 32 Localizzazione della nuova pipeline - fonte AdspMas

È, inoltre, attualmente in corso la Conferenza dei Servizi, per la costruzione di 6 silos nel sedime dell'impianto di Banchina Molini, dedicati al condizionamento del seme di soia nella fase cosiddetta di "preparazione", preliminare al processo industriale di trasformazione. L'investimento consentirà di accrescere di 13 mila tonnellate la capacità di stoccaggio.

10. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER LA SOSTENIBILITÀ

Elettificazione banchine di aree di Marghera e Venezia centro storico.

Porto Marghera: l'intervento prevede l'elettificazione delle banchine dei terminal Fusina e del nuovo terminal passeggeri in fase di realizzazione nel Canale Nord Sponda Nord.



L'importo complessivo dell'intervento, totalmente finanziato da risorse del Piano Nazionale Complementare, è pari a 57,6 milioni di euro di cui 28,6 milioni per l'elettificazione delle banchine del terminal a Fusina e 29 milioni per le banchina di Canale Nord sponda nord. I lavori verranno avviati entro il 30 marzo 2024 e termineranno entro il 30 giugno 2026.

Venezia centro storico: gli interventi riguarderanno l'elettificazione delle banchine delle zone di Riva Sette Martiri, Santa Marta San Basilio e Marittima.

L'importo complessivo dell'intervento, totalmente finanziato da risorse del Piano Nazionale Complementare è pari a 32,2 milioni di euro di cui 3,6 milioni per Riva dei Sette Martiri, 5 milioni per Riva Santa Marta e San Basilio e 23,6 milioni per la Marittima. I lavori verranno avviati entro il 30 marzo 2024 e termineranno entro il 30 giugno 2026.

Gli interventi consentiranno di eliminare il consumo di combustibili fossili che alimentano i motori ausiliari delle navi e, conseguentemente, di ridurre l'impatto ambientale in termini di emissioni di inquinanti in atmosfera, riduzione dell'inquinamento acustico e riduzione delle vibrazioni

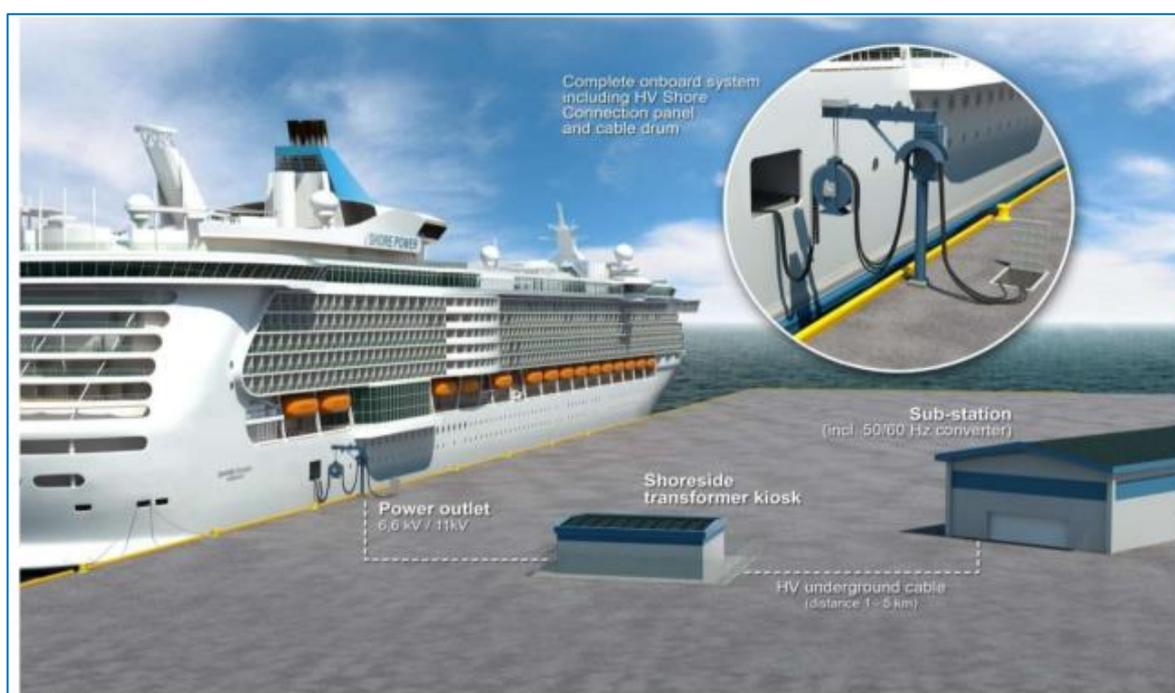


Figura 33 Sistema di collegamento banchina - nave - fonte AdSPMAS

Nel 2024-25 è, inoltre, previsto l'avvio e l'attuazione dei progetti ammessi a finanziamento sui fondi PNRR Green Ports per un tot. di 12.568.860 € di contributi in favore di ADSPMAS per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità del sistema portuale veneto.

In particolare, è prevista l'attuazione dei seguenti progetti:

PROGETTI PNRR GREEN PORTS	
Intervento	Contributo PNRR (€)
Risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche del Porto di Chioggia – Aree comuni	1.215.907
Acquisto di imbarcazione ad idrogeno in collaborazioni con le AdSP di Livorno e Trieste	1.916.000
Infrastrutturazione di banchina in Terminal Multiservice per la fornitura di energia elettrica ai mezzi in banchina	3.811.327
Infrastrutturazione di banchina in Terminal TRV per la fornitura di energia elettrica ai mezzi in banchina	687.225
Acquisto di mezzi di servizio per la ADSP: n. 4 mezzi full electric, n. 1 veicolo di servizio ad idrogeno, in sostituzione di mezzi a motore endotermico	241.000
Realizzazione di 8 colonnine per fornitura energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia	115.762
Erogazione di contributi riservati ai concessionari per acquisto di mezzi elettrici per le operazioni in banchina	4.581.639
Tot.	12.568.860 €

Tabella 3 Progetti finanziati dal PNRR Green Ports – fonte AdspMas

I suddetti interventi dovranno concludersi entro il 31/12/2025.

Nel corso del 2024, inoltre, verrà dato seguito all'Accordo di Programma sottoscritto con le Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e del Mar Adriatico Settentrionale finalizzato a gestire la progettazione e l'acquisto di un'imbarcazione ad idrogeno a procedura ad evidenza pubblica verrà gestita dall'AdSPMAS del Mar Tirreno, la quale opererà quale stazione appaltante unica.

In una logica di facilitazione di capacity building e replicabilità del progetto ad altri stakeholder, la collaborazione sopra descritta potrà essere valorizzata quale prima esperienza di coordinamento tra le AdSPMAS a livello nazionale in materia di idrogeno, coinvolgendo i decisori nazionali su più livelli, sia per colmare eventuali gap normativi nella certificazione delle imbarcazioni a idrogeno, sia nella certificazione e nei percorsi formativi degli operatori

11. NUOVA STRATEGIA DI RELAZIONE ISTITUZIONALE CON STAKEHOLDER CHIAVE: DALL'INGAGGIO ALLE PARTNERSHIP

Rispetto a quanto previsto nel POT originario in merito alla strategia di relazione con gli stakeholder, facendo riferimento all'Accountability Stakeholder Engagement standard AA1000 (2015), ci si era prefissi di evolvere da un approccio di "I generazione", cui corrisponde un coinvolgimento dei vari attori solo se previsto per legge o come reazione a pressioni esterne, a un approccio di "II generazione", che prevede l'ascolto dei pubblici per raccogliere attese, informazioni, bisogni.

Infatti, si è ritenuto che l'ascolto, la partecipazione e il confronto fossero elementi fondamentali per la definizione delle politiche di sviluppo sostenibile del sistema portuale del Veneto.

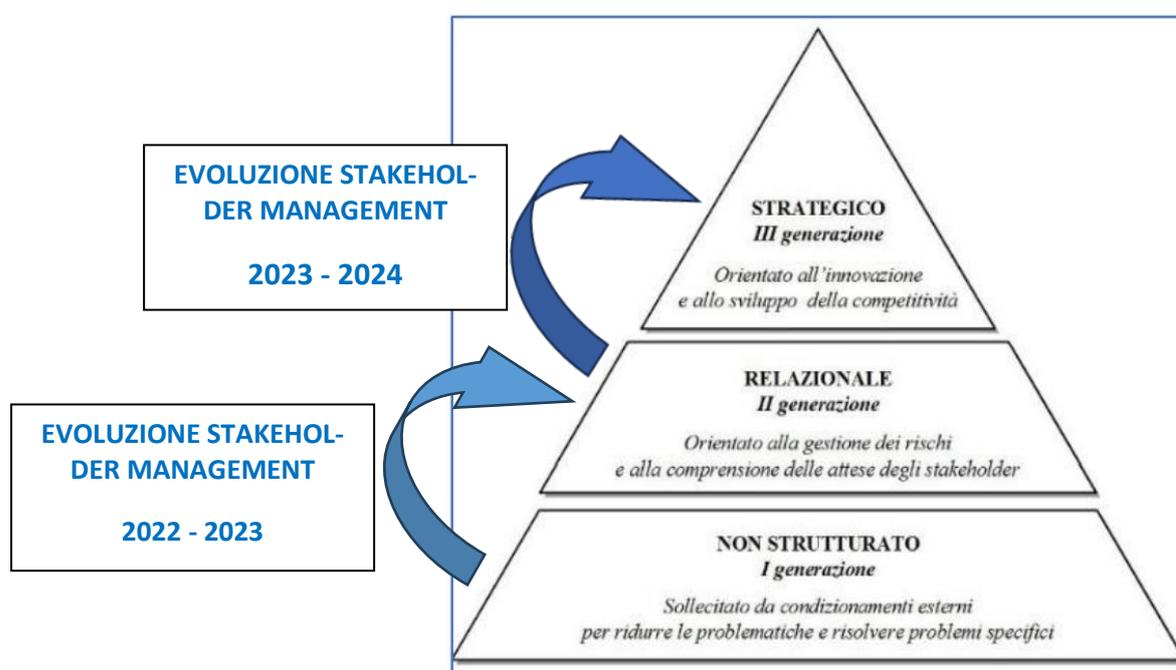


Figura 34 Evoluzione strategia di stakeholder management - fonte Accountability stakeholder engagement standard AA1000 2015

Nel corso del 2023 e in prospettiva per il 2024, questa strategia non è stata solo confermata, ma si è spinta oltre, puntando a fare un salto di qualità, ossia a raggiungere il terzo e ultimo step del coinvolgimento degli attori chiave nel processo di policy making partecipata: quello di "III generazione", o detto anche "strategico", che prevede che le partnership siano più strutturate e volte congiuntamente all'innovazione e alla competitività del sistema.

A tal proposito, nell'anno in corso, si è lavorato per porre le basi per raggiungere questo apice entro la fine del mandato, focalizzando lo sforzo di realizzazione di partnership rispetto ad alcuni filoni di attività cruciali per lo sviluppo e la transizione del sistema.

In particolare, **le relazioni istituzionali saranno ripensate sulla base delle risultanze di una serie di attività "disruptive" che sono state attivate nel corso del 2023**, di cui si citano di seguito solo le quattro principali, indicando anche gli obiettivi specifici perseguiti e il loro aggancio a quelli più "macro" previsti dal POT originario:

- Analisi reputazionale
- Strutturazione partnership strategiche
- Marketing territoriale del Sistema Logistico Veneto

d) Alleanze con attori chiave in ambito sostenibilità

a) Analisi reputazionale dei due scali, del sistema portuale nel suo complesso e di AdSPMAS

In un momento di svolta come quello descritto nelle pagine precedenti e considerata l'imponenza degli investimenti già avviati e da avviare, secondo i principi del POT vigente, ossia il ricorso ai dati scientifici, alla consultazione dei pubblici e alla "rendicontazione di sostenibilità", si è ritenuto fondamentale commissionare un'analisi reputazionale professionale. Si tratta di un lavoro scientifico condotto da esperti volto alla definizione del capitale narrativo, degli indicatori utili per la ricostruzione del framework comunicativi su cui puntare e per la misurazione dell'evoluzione reputazionale in fase di monitoraggio.



Figura 35 Primi esiti indagine di web listening per il periodo 25/04/2023 – 25/10/2023 -fonte AdspMAS

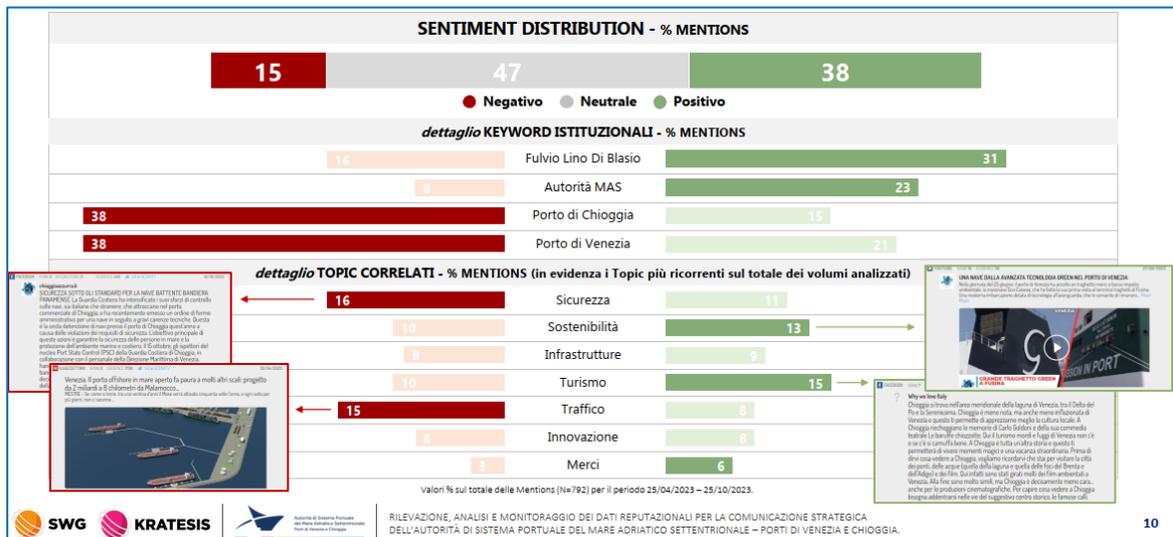


Figura 36 Primi esiti Analisi del sentiment - fonte AdspMAS

Dalle rilevazioni quantitative e qualitative, infatti, emergerà il quadro di riferimento per l'impostazione delle attività di promozione e comunicazione esterna, oltre che l'insieme dei dati di partenza attorno ai quali andare a misurare la variazione degli indici a valle delle azioni di comunicazione previste dal piano.

Tale analisi reputazionale segue e integra l'ingente lavoro svolto nel 2023 per realizzare tutte le componenti del kit di comunicazione integrata del sistema portuale veneto – ossia nuova brochure, nuovo video, nuovo sito istituzionali. Si tratta di attività in coerenza con l'obiettivo "macro" n. 1. relativo alla "Nuovo modello operativo per l'Ente" – nella linea guida relativa a "Governance

ed etica” e in particolare all’azione 1.3 di riposizionamento del cluster portuale, intervento 1.3.1. Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto.

Inoltre, al fine di veicolare nel modo più efficace ai pubblici di riferimento le informazioni relative agli interventi che consentiranno di far evolvere la crocieristica veneta verso un modello più sostenibile, si procederà a sviluppare sinergie con importanti stakeholder istituzionali, con i decisori pubblici e con importanti attori privati in modo da far emergere una nuova narrazione che posizioni il caso dei porti di Venezia e Chioggia come esempio virtuoso.

b) Partnership

Tra gli elementi che emergeranno dall’analisi reputazionale di cui si è detto, vi sarà anche l’individuazione di alcuni attori chiave per l’evoluzione del sistema portuale del Veneto con cui dovrà essere avviato un lavoro di attivazione o di ulteriore consolidamento/strutturazione della partnership.

In attesa di tali risultati, tuttavia, già nel corso del 2023 si è lavorato per stringere relazioni con alcuni stakeholder che già si sono rivelati strategici rispetto ad ambiti e compiti istituzionali di ampio respiro che richiedono il supporto di alleati autorevoli e strutturati per poter incrementare le azioni di riposizionamento dell’Ente e del Sistema.

Inoltre, vi sono alcune alleanze che sono state richieste dalla Venezia Port Community in modo esplicito e alle quali si è ritenuto di dare seguito immediatamente.

Si riportano più sotto, quindi, gli stakeholder con i quali l’iter è già in fase di finalizzazione con accordi specifici che saranno chiusi tra fine 2023 e inizio 2024.

- ***rispetto alle policy di promozione business oriented (rif. intervento 1.3.3. POT)***; si è data priorità al bacino di riferimento del centro Europa, elaborando una **Convenzione con la Camera di Commercio Italo-Tedesca** che formalizza la collaborazione con questo importante partner per:
 - o promuovere i servizi marittimi e l’offerta di collegamenti intermodali dal sistema portuale veneto attraverso i contatti con operatori e con soggetti istituzionali o rappresentativi del mondo economico (Camere di Commercio, associazioni di spedizionieri, Associazioni Industriali),
 - o effettuare uno scouting di occasioni di networking con potenziali partner e clienti, oltre che l’affiancamento nell’organizzazione di appuntamenti promozionali in occasione di iniziative internazionali (rif. intervento 1.3.3. POT);
- ***rispetto alle policy di promozione consensus oriented*** e, in particolare, di promozione della conoscenza sul valore della portualità veneta come risorsa per il territorio, si sta lavorando a:
 - o una **partnership con AIVP e con altri partner del territorio** per formalizzare l’istituzione di un **Port Center del Sistema Portuale del Veneto** (rif. intervento 5.1.3. POT);
 - o un **consolidamento del MoU con i Porti Adriatici** – elaborato e siglato nel maggio 2023 – per dettagliare azioni specificamente volte ad una nuova narrazione sul valore dell’eredità marittimo-portuale verso residenti e visitatori;
- ***rispetto alle policy relative alla promozione di un nuovo modello di crocieristica più responsabile e in sintonia con la comunità locale*** (rif. intervento 5.1.1. e 5.1.2. POT), si sta lavorando per:

- finalizzare la chiusura di una **partnership con CLIA, compagnie crocieristiche, agenti, e Comuni di Venezia e Chioggia** per iniziative volte a formare/preparare il passeggero sul valore del patrimonio materiale e immateriale che caratterizza le destinazioni turistiche del sistema portuale veneto;
- finalizzare l'**entrata dell'Ente all'interno degli Organismi di gestione della destinazione** – ovvero Fondazioni – di Venezia e Chioggia, entrando quindi nei gangli della ridefinizione del modello di turismo più ampio in senso sostenibile.

c) Marketing territoriale del sistema logistico veneto

Nel 2024, prenderà avvio un programma di marketing territoriale del sistema logistico veneto su tutte le principali piazze nazionali ed internazionali del settore trasporti e logistica, sotto la regia della Regione del Veneto e il supporto di AdSPMAS.

Si tratta di un lavoro da tempo segnalato come necessario da parte degli operatori, ma anche dell'Ente, al fine di riuscire a tener testa alla promozione attuata dai grandi sistemi logistici europei e che ha trovato riscontro positivo da parte della Regione come naturale evoluzione delle attività sviluppate dai membri del Patto per lo Sviluppo della Logistica del Veneto nel 2023.

La proposta di una presenza istituzionalizzata, strutturata e sistematica della logistica veneta presso occasioni di business di spicco non risponderà solo ad un'esigenza di natura economico-organizzativa, ma anche comunicativa e commerciale presentando un territorio con un'offerta logistica variegata, ma compatta e complementare, rispondente ad un'unica regia e con un unico obiettivo di sviluppo territoriale.

Questa evoluzione del Patto e della relazione con i nodi logistici segue e integra i traguardi raggiunti nel 2023 nei tavoli di lavoro tematici del Patto, ossia:

- per la promozione - la realizzazione di un brand, una brochure, presentazioni congiunte su piazza nazionale al Let Expo di Verona ed internazionale alla fiera Transport Logistic di Monaco, con il coinvolgimento non solo della Regione, ma anche della Camera di Commercio Italo-tedesca e dell'Associazione degli Interporti Europei;
- per la mobilità passeggeri, la proposta presentata al bando IT-HR (da SAVE, l'aeroporto e il porto di Dubrovnik, gli aeroporti di Bari e Pola) per lo sviluppo di una mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane, incentrata sul servizio Fly&Cruise;
- per il posizionamento in Europa, la valutazione di presentarsi congiuntamente nei prossimi bandi europei e l'elaborazione di un piano investimenti di "sistema logistico veneto" da presentare e discutere nell'ambito di incontri ed eventi con stakeholder europei, valorizzando la sede della Regione Veneto a Bruxelles.
-

Tale attività è in linea con l'obiettivo "macro" n. 1. relativo "Nuovo modello operativo per l'Ente" – nella linea guida relativa a "Governance ed etica" e in particolare all'azione 1.3 di riposizionamento del cluster portuale (rif. intervento 1.3.2. Marketing territoriale).

d) Alleanze con attori chiave in ambito sostenibilità

A fronte dell'accelerazione delle crisi in corso, il tema dell'integrazione della sostenibilità nell'agire istituzionale degli Enti pubblici come elemento di strategia trasversale e quello di comunicarlo in modo efficace ai propri stakeholder sono diventati ancor più rilevanti.

D'altra parte, un'azione e una comunicazione di sostenibilità attuata solo da parte dell'Ente potrebbe risultare poco incisiva e meno credibile, con alti rischi di autoreferenzialità e scarsa credibilità.

Ecco perché, sulla base di quanto seminato nel 2023, nel 2024 si rafforzeranno le alleanze con stakeholder sia istituzionali, che privati, che del terzo settore per condividere obiettivi e azioni da mettere in campo nei variegati ambiti in cui si interverrà per incrementare la sostenibilità del sistema portuale e per sviluppare azioni di comunicazione e rendicontazione congiunte a tal riguardo.

A livello locale, tra i soggetti istituzionali e multistakeholder con i quali si rafforzerà la collaborazione vi è la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità che già prevede la partecipazione dell'Ente ai principali tavoli tematici relativi all'Idrogeno, alla Transizione Energetica, al Turismo sostenibile, ecc., oltre che al tavolo sullo scenario obiettivo, volto a definire un set di indicatori di sostenibilità specifici per Venezia.

La Fondazione già raccoglie le presenze dei pivot industriali operanti a Marghera che possono determinare in modo significativo l'evoluzione verso un polo green, come pure raccoglie soggetti che operano in ambito turistico e di gestione dei flussi tali da poter condizionare l'evoluzione del modello turistico di questo territorio e pertanto ci si potrà confrontare con essi anche su progettualità più ritagliate sulla sostenibilità del sistema portuale.

Rispetto ai soggetti del terzo settore con i quali si prevede di consolidare la relazione per condividere best practice e progettualità in particolare riferite alla tutela e ripristino dell'ecosistema, vi è l'Associazione We are Here Venice, ma anche Etifor, spin off dell'Università di Padova: con entrambe nel corso del 2023 vi sono state occasioni di confronto che hanno portato a far emergere diverse sinergie da poter esplicitare durante il prossimo anno e nei successivi.

A livello nazionale, si prevede di attivare una collaborazione con la Fondazione UN Global Compact Network Italia (UNGCN Italia), impegnata nell'avanzamento degli Obiettivi globali di Sviluppo Sostenibile (SDGs) attraverso attività di approfondimento, dialogo culturale ed istituzionale, realizzazione di progetti e iniziative che coinvolgano una pluralità dei suoi membri: infatti, la composizione numerosa ed eterogenea del Network rende possibile l'attivazione di partnership multi-stakeholder ed azioni collettive nel perseguimento di obiettivi comuni o condivisi. La collaborazione con UNGCN Italia potrebbe consentire anche la valorizzazione delle policy di sostenibilità dell'Ente e dell'intero sistema portuale, includendo le azioni green che a Porto Marghera sono portate avanti come esperienze pilota.

A livello internazionale, come attore multistakeholder con cui si serreranno le fila, per lavorare sull'accettabilità sociale dei porti in particolare per gli impatti legati alla crocieristica è l'Associazione Internazionale delle Città Portuali con la quale si procederà a redigere un paper sul tema in collaborazione con MedCruise.

Rispetto alla comunicazione di sostenibilità, si prevedono due importanti output tra il 2024 e l'inizio 2025:

- la redazione del secondo rendiconto di sostenibilità;
- la realizzazione di un evento che veicoli chiaro e forte il messaggio di un sistema portuale rinnovato in chiave sostenibile.

Entrambi gli output saranno realizzati con il coinvolgimento della comunità portuale, di importanti stakeholder istituzionali e imprenditoriali.

Rispetto al secondo rendiconto di sostenibilità, conclusa la prima edizione dello stesso a fine 2022, in un'ottica di miglioramento continuo si ritiene opportuno procedere su questa linea di trasparenza con gli stakeholder, per continuare il dialogo con il territorio e i principali interlocutori, attraverso la condivisione delle misure e dei progressi in merito a tematiche economiche, ambientali, sociali e di governance.

Sotto il profilo tecnico, si procederà con un adeguamento della reportistica agli aggiornamenti del Global Sustainability Standards Board - GSSB (entità operativa indipendente sotto l'egida del Global Reporting Initiative - GRI) e all'aggiornamento della misurazione degli impatti prodotti; sotto il profilo relazionale, si procederà ad un nuovo confronto con gli stakeholder – interni, esterni – per verificare se vi sono stati degli scostamenti rispetto a quanto rilevato per il primo rendiconto in modo da costruire una nuova matrice di materialità che sia pienamente attendibile.

12. NUOVE PROGETTUALITÀ A VALERE SU FONDI EUROPEI

Nel corso del 2024, l'Ente sarà impegnato nella fase di avvio ed attuazione dei progetti finanziati con fondi PNRR (es. Progetti GREEN PORTS e progetti per lo sviluppo della logistica agro-alimentare), nella gestione e chiusura dei progetti europei finanziati nell'ambito della Programmazione europea 2014-2020, e nella fase di sviluppo e presentazione di nuovi progetti ai bandi della nuova Programmazione europea 2021-2027.

In particolare, verranno sviluppate nuove proposte e presentate le relative domande di contributo a valere sui bandi PNRR (es. fondi per la digitalizzazione della catena logistica) ed i bandi 2024 dei programmi Connecting Europe Facility 2021-2027 (CEF 2), HORIZON EUROPE, di Cooperazione Territoriale Europea (es. Interreg Italia-Croazia, Interreg Spazio Alpino e Interreg Central Europe).

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

Nel 2024 saranno attuate le proposte di interventi per favorire lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) presentate al bando pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con scadenza il 30.11.2023.

Il bando fa riferimento alla Misura 3 Componente 2 Investimento 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" che prevede l'aumento della capacità logistica nazionale mediante la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci. A ciascuna AdSP sarà assegnato un contributo massimo pari a 1.000.000 € e gli interventi dovranno completarsi entro il 30.06.2026.

Progetti in fase di presentazione ed avvio

L'AdSPMAS, inoltre, proseguirà il suo impegno nel monitorare i prossimi bandi dei Programmi Connecting Europe Facility (CEF), Horizon Europe, Cooperazione Territoriale Europea (INTERREG) per candidare proposte per lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia.

Verranno seguiti i tavoli di lavoro e le iniziative (es. consultazioni) che la Commissione europea avvierà nel 2020 in preparazione dei nuovi programmi operativi per la prossima programmazione, tra cui il programma "Connecting Europe Facility 3" (CEF3) che supporta la realizzazione della rete di trasporto europea TEN-T, e le Strategie Macro-Regionali della Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR) e Alpina (EUSALP).

1) Programma "Connecting Europe Facility for Transport" (CEF Transport) 2021-2027

Per la scadenza del bando 2023 del programma CEF2 fissata al 30.01.2024 sono in corso di sviluppo nuove proposte progettuali per il bando CEF Trasporti del 2022, con la presentazione delle relative domande di finanziamento:

- sviluppi infrastrutturali di ultimo miglio ferroviario e stradale - Progetto per lo sviluppo delle Autostrade del Mare con Igoumenitsa e Patrasso): progettazioni co-finanziati al 50%;
- sviluppi digitali per il potenziamento delle catene logistiche connesse alle autostrade del mare - proposta promossa e coordinata dalla AdSP della Spezia e denominata "EUROPEAN MARITIME DATA SPACE": sviluppi ICT co-finanziati al 50%;
- interventi per migliorare l'accessibilità stradale in porto tramite sistemi IT per scambi dati con i gestori autostradali: studi e implementazioni co-finanziati al 50%.

2) Programmi di Cooperazione Territoriale Europea (INTERREG) 2021-2027.

a) Bando del programma Interreg Italia-Croazia

L'ADSPMAS ha partecipato al primo bando del Programma INTERREG Italia-Croazia 2021-2027 con 6 proposte per un totale di contributi richiesti in favore di AdSPMAS di tot. 1.877.868 €, co-finanziati al 100%. I progetti approvati saranno avviati entro i primi mesi del 2024 ed avranno una durata massima di 30 mesi. L'Autorità di Gestione del Programma è la Regione del Veneto.

Di seguito una sintesi delle proposte:

COOPERAZIONE TRA I PORTI

Sono stati approvati 5 progetti che coinvolgono ADSPMAS, di cui 1 in qualità di coordinatore, le cui attività saranno avviate a partire da gennaio 2024 per una durata di 30 mesi.

L'impegno finanziario di ADSPMAS per queste 5 azioni è indicativamente di 1.7 milioni €, co-finanziati al 100% a fondo perduto.

In particolare, sono stati ammessi a finanziamento:

4 PROGETTI DI COOPERAZIONE TRA I PORTI ITALIANI E CROATI

Nell'ambito della Priorità 3 "Sustainable maritime and multimodal transport" con il gruppo di lavoro NAPA, allargato ad Ancona:

- **Venezia – ruolo di capofila:** sviluppi ICT per il miglioramento delle performance portuali – progetto **DIGITPORTS** (*follow up* del progetto INTESA)
- **Ravenna:** miglioramento della Cyber security - progetto **CRESPOINT**
- **Trieste:** sviluppi ICT per il miglioramento dell'accessibilità stradale – progetto **MILEPORT**

Nell'ambito della Priorità 4 "Culture and tourism for sustainable development":

- **Ancona:** promozione della cultura marittimo-portuale in Adriatico – progetto **ADRI-JOROUTES** (*follow up* del progetto REMEMBER).

COLLABORAZIONE PORTO-AEROPORTO

Approvata la proposta cui AdSPMAS ha aderito in coordinamento con SAVE, promossa dall'Aeroporto di Dubrovnik e denominata "CROSS CONNECT", che coinvolge il porto di Dubrovnik, gli aeroporti di Bari e Pola e le società di trasporto pubblico locale di Bari e Pola, finalizzata allo sviluppo di soluzioni innovative per una mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane. In particolare, con SAVE si intende realizzare un progetto pilota di servizio Fly&Cruise con lo studio e la sperimentazione di un "corridoio bagagli" e check-in unico tra porto ed aeroporto.

PROGETTO	CAPOFILIA	PARTENARIATO	RUOLO ADSP	CONTRIBUTO PER ADSP	OBIETTIVI
DIGITPORTS	AdSP Venezia	Porti di Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Ploce, Spalato	Capofila	482,260	Sviluppi ICT per il miglioramento delle performance portuali – sviluppo digital twin
MILEPORT	AdSP Trieste	Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Rijeka, Zara, Ploce	Partner	284.856	Sviluppi ICT per il miglioramento dell'accessibilità stradale
CRESREPORT	AdSP Ravenna	Venezia, Trieste, Ancona, Rijeka, Ploce e Dubrovnik	Partner	368.392	Azioni per il miglioramento della Cyber security nei porti adriatici
ADRIJOROUTES	AdSP Ancona	Venezia, Ravenna, Trieste, Zara e Dubrovnik.	Partner	289.140	Valorizzazione e promozione del patrimonio culturale-portuale in Adriatico: consolidamento della rete culturale tra i porti dell'Adriatico
CROSS-CONNECT	Aeroporto di Dubrovnik	Autorità portuali di Venezia, Pola, Bari e Dubrovnik, SAVE	Partner	281.720	Sviluppo della mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane
				Tot. 1.706.000 €	

Tabella 4 Progetti CTE - fonte AdspMas

A maggio 2024 è, inoltre, prevista l'apertura del bando INTERREG Italia-Croazia per progetti strategici, a cui ADSPMAS intende presentare una proposta congiunta con i porti di Trieste, Ancona, Ravenna e di principali porti croati su tematiche per il miglioramento della sostenibilità ambientale ed efficienza energetica (c.d. SUSPORT 2)

b) Bando del programma Interreg Spazio Alpino

ADSPMAS ha aderito alla proposta denominata "ALPH2", promossa e coordinata dall'Università di Lubiana, insieme a ZAI Verona, Camera di Commercio Italo-Tedesca di Monaco di Baviera, Porti di Koper, Vienna e Norimberga e Gruber Logistics, per lo sviluppo dell'idrogeno come carburante alternativo per il trasporto lungo i principali corridoi europei che attraversano l'area Alpina da presentare al bando del Programma Interreg SPAZIO ALPINO in scadenza il 13.10.2023 (1° step).

Il progetto prevede un budget c.a. 3 milioni € co-finanziati al 100% (c.a. 300.000 € per AdSPMAS), per studi, approfondimenti ed azioni pilota (small scale) per promuovere la produzione di idrogeno da fonti rinnovabili (c.d. "idrogeno verde") nei porti ed interporti coinvolti, e le relative catene logistiche per la distribuzione nell'Area, con approfondimenti sui modelli logistici di produzione e distribuzione, aspetti regolatori, safety ed autorizzativi. Tali fondi saranno destinati a finanziare studi della filiera H2, oltre che incontri/seminari con stakeholder ed altre azioni utili per la programmazione della transizione energetica del sistema portuale veneto verso l'utilizzo dell'idrogeno. La proposta, ove selezionata al primo step, sarà presentata al 2° step del bando previsto per fine febbraio 2024.

Progetti in attuazione nel corso del 2024

a) Sviluppo dell'accessibilità ferroviaria per la sostenibilità del sistema portuale (programma Connecting Europe Facility)

ACCESS2NAPA: coordinato dal porto di Ravenna, coinvolge i porti di Venezia, Trieste e Capodistria e prevede azioni (studi e progettazioni) per migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei 4 porti del Nord Adriatico (NAPA). Per AdSPMAS è prevista l'analisi costi

benefici e le progettazioni del collegamento multimodale via dell'Elettricità-Isola del Petrochimico e del "nodo via della Chimica".

- Budget AdSPMAS: 1.030.000 €
- Co-finanziamento: 50%.

b) Programma Horizon Europe – Progetto Bauhaus of the Sea Sail

Il progetto BAUHAUS OF THE SEA SAILS (BOSS), sviluppato e coordinato dall'Istituto Tecnico Superiore di Lisbona, prevede la realizzazione di progetti "sperimentali" per lo sviluppo del waterfront e delle relazioni porto/città in 7 porti europei (lighthouse ports) di Lisbona/Oeiras, Amburgo, Genova, Venezia, Delta e Malmo.

Per il porto di Venezia è prevista la partecipazione insieme all'Università Ca' Foscari, IUAV, e Comune di Venezia per 2 progetti pilota finalizzati all'inclusione degli anziani, la connessione e il rapporto degli abitanti di Venezia con le maree, sia dal punto di vista dello spazio (urbanistico/architettonico) che sociale e culturale, e allo sviluppo di iniziative di eco-turismo nell'area portuale di S. Marta e San Basilio.

- Contributo europeo per AdSPMAS: 70.000 €
- Co-finanziamento: 100%

13. ALLEGATI

ALLEGATO I - MAPPA GEOREFERENZIATA DEI PRINCIPALI INTERVENTI



ALLEGATO II – QUADRO SINOTTICO DEI PRINCIPALI INTERVENTI

Quadro sinottico dei principali interventi infrastrutturali				
Intervento	Stato avanzamento	Previsione termine lavori	Costo complessivo	Copertura finanziaria
1) Nuovo ponte ferroviario su Canale Ovest	Avvio lavori previsto il 31 marzo 2024	2026	24,3 milioni di euro	8 milioni fondi PNC 9,4 milioni fondi FOI 2,6 milioni fondi PNRR Masaf 4,3 milioni fondi AdSPMAS
2) Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera	Avvio lavori previsto entro il 31 marzo 2024	2026	14,4 milioni di euro	12 milioni fondi PNC 2,4 milioni fondi FOI
3) Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità	Avvio lavori previsto entro aprile 2024	2026	19 milioni di euro	12 milioni AdP MISE 7 milioni fondi PNRR Masaf
4) Adeguamento ambientale e riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel porto commerciale di Venezia	Lavori in fase di esecuzione	2025	25 milioni di euro	25 milioni AdP Fondo di Sviluppo e Coesione
5) Marginamento del tratto di canale industriale sud, sponda sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto	Lavori in fase di esecuzione	2024	4,3 milioni di euro	4,3 milioni AdP Fondo di Sviluppo e Coesione

Quadro sinottico dei principali interventi infrastrutturali

Intervento	Stato avanzamento	Previsione termine lavori	Costo complessivo	Copertura finanziaria
6) Manutenzione del Canale di Grande Navigazione Malamocco Marghera	In fase di redazione il PFTE	2026	125,7 milioni di cui: 81,7 per il primo stralcio	Primo stralcio: 55 milioni Fondo Infrastrutture Portuali; 26,7 fondi Commissario Straordinario Crociere
7) Manutenzione del canale di accesso all'attuale stazione marittima (ex Vittorio Emanuele III)	In fase di redazione il PFTE	2026	39,5 milioni di euro	Primo stralcio: 21 milioni fondi Commissario Straordinario Crociere
8) Ripristino casse di Colmata	Lavori in fase di esecuzione	2025	19 milioni di euro	19 milioni fondi PNC
9) Realizzazione di un sito per la messa a dimora di sedimenti lagunari in area antistante Fusina	In fase di redazione il PFTE	2026	41,5 milioni di euro	23 milioni fondi Commissario Straordinario Crociere
10) Nuovo Terminal Crociere presso l'area sita in Canale Industriale Nord - Sponda Nord	In fase di avvio l'appalto per la redazione del progetto esecutivo.	2026	97 milioni di euro di cui: 10 stralcio 1; 23 stralcio 2 64 stralcio 3	72 milioni a valere su fondi Commissario Straordinario Crociere
11) Nuovo terminal container di Montesyndial	Approvato il progetto esecutivo per il primo stralcio. Indizione gara per affidamento lavori del primo stralcio entro 2023	2026	189 milioni primo stralcio	55 milioni AdP MISE; 35 milioni fondi PNC 97 milioni fondi FOI 92 legge di bilancio 2013

Quadro sinottico dei principali interventi infrastrutturali

Intervento	Stato avanzamento	Previsione termine lavori	Costo complessivo	Copertura finanziaria
12) Elettrificazione banchine Marghera e Venezia centro storico (cold ironing)	Avvio lavori previsto entro marzo 2024	2026	Elettrificazione banchine Marghera 57,6 milioni di euro Elettrificazione banchine Venezia 32,2 milioni di euro	57,6 milioni fondi PNC 32,2 milioni fondi PNC
13) Manutenzione fondali Venezia e Chioggia	Lavori in fase di esecuzione	2025	15 milioni di euro	15 milioni fondi AdSPMAS