



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



bilancio di sostenibilità

— EDIZIONE —

2024

Sommario

Nota introduttiva	5
Gruppo di lavoro	5
1 Il bilancio di sostenibilità dell’AdSP MAS	7
1.1 Lettera agli stakeholder	8
1.2 Nota metodologica	14
1.2.1 I Dati	16
1.2.2 Periodo	16
1.3 L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale	18
1.3.1 L’Organigramma dell’AdSP MAS	24
1.4 Posizionamento e performance di traffico dei porti di Venezia e Chioggia	26
1.5 La nostra comunità di riferimento	32
1.6 Analisi di Materialità	36
1.6.1 Analisi dei rispondenti	41
1.6.1 Matrice di Materialità	44
2 Le dimensioni della sostenibilità in ambito portuale	49
2.1 Resilienza delle infrastrutture portuali	50
2.1.1 Investimenti per lo sviluppo del Sistema Portuale	51
2.2 Clima ed energia	74
2.2.1 I consumi energetici dell’AdSP MAS	76

2.2.2 Le emissioni nei porti del Sistema	77
2.2.3 Azioni per l’efficientamento energetico e l’abbattimento delle emissioni	81
2.3 Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città	86
2.3.1 La comunicazione e la promozione	88
2.3.2 Le relazioni istituzionali	102
2.3.3 Le azioni per il contenimento delle attività portuali	108
2.4 Safety e security in ambito portuale	112
2.5 Governance ed etica	118
2.5.1 La dimensione economica dell’Autorità di Sistema Portuale	121
2.5.2 Il Valore Aggiunto integrato e distribuito	126
2.5.3 La gestione delle risorse umane	128
2.5.4 La parità di genere nell’AdSP MAS	140
2.5.5 Le politiche per la trasparenza	143
2.5.6 Le politiche concessorie	147
3 Indice GRI e altri indicatori	151



Nota introduttiva

La seconda rendicontazione di sostenibilità rappresenta un passo cruciale nel percorso dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (d'ora in avanti AdSP MAS), costituendo un tassello di congiunzione con il primo Bilancio di Sostenibilità, nel segno dell'impegno assunto nei confronti degli stakeholder e della società nel suo complesso, nel rendere conto degli impatti generati. Questo Bilancio, non solo riflette i progressi compiuti dall'Ente nell'ambito della sostenibilità, ma rappresenta anche un documento propedeutico al Piano Operativo Triennale, previsto per il periodo 2025-2028. I temi materiali emersi durante questo processo di rendicontazione saranno fondamentali per guidare la definizione delle future strategie dell'Ente, garantendo l'allineamento delle sue azioni con le aspettative della comunità e gli obiettivi di sostenibilità.

Gruppo di Lavoro

Il gruppo di lavoro incaricato di coordinare le attività legate alla redazione del Bilancio di Sostenibilità, come previsto dal Decreto n. 672 del 24/09/2021, è composto da:

Direzione Competente e Direttore Responsabile

Antonio Revedin

Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo

Responsabile tecnico e coordinatore Gruppo di Lavoro

Federica Bosello

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Responsabile Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali

Gruppo di Lavoro

Maria Sol Scanferla

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Funzionario Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali

Marta Citron

Direzione Tecnica, Responsabile Area Ambiente

Marco Barbieri

Direzione Tecnica, Area Ambiente

Marina Minardi

Direzione Tecnica, Area Ambiente

Erika Rizzo

Direzione Tecnica, Area Ambiente

Irene Gennaro

Direzione Gestione e Sviluppo Risorsse Umane, Responsabile Area Risorse Umane

Elisa Vianello

Direzione Gestione e Sviluppo Risorsse Umane, Area Risorse Umane

In collaborazione con PTS



Costanza Rapone

Francesco Barontini

Marco Ferri

Federico Fariselli

Progetto grafico: Alice Antonelli

Fotografie: AdSP MAS – Riccardo Roiter

1

Il Bilancio di Sostenibilità dell'AdSP MAS

1.1

✿ Lettera agli stakeholder

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) che rendiconta il biennio 2022-2023, integrato con alcuni focus sulle principali novità del 2024, segna un passo fondamentale nel percorso dell'Ente verso uno sviluppo che integra crescita economica, responsabilità sociale e tutela ambientale. Questo documento, il secondo del suo genere per questa Autorità, non solo rendiconta i progressi compiuti, ma contribuisce a fornire elementi di cui tener conto per le azioni future dell'Ente da correlare poi agli obiettivi di sostenibilità globali.

Nel processo di rendicontazione della sostenibilità abbiamo aggiornato la mappa dei temi materiali: non si tratta semplicemente di un elenco di buone intenzioni, ma di un'utile bussola. Sono le questioni più significative per noi e per i nostri stakeholder, quelle su cui abbiamo il dovere e l'opportunità di generare il maggior impatto positivo.

Il processo che ci ha portato a identificare tali temi è stato un percorso di dialogo e ascolto che abbiamo voluto ampio e inclusivo. Sono state coinvolte le persone dell'Autorità di Sistema, dai direttori ai dipendenti, e un vasto numero di partner esterni che comunque abbiamo coinvolto più volte nel corso di questi anni per disegnare progetti che tenessero conto il più possibile di diversi bisogni e desiderata. Abbiamo chiesto loro: "Cosa conta di più? Dove dobbiamo concentrare i nostri sforzi per costruire un futuro sostenibile per i porti di Venezia e Chioggia?".

Le risposte - di cui potrete leggere - hanno delineato tre priorità assolute, tre pilastri su cui fondare il nostro impegno nel medio - lungo periodo e di cui abbiamo voluto dare massima evidenza anche con la scelta del colore verde per la copertina di questo secondo bilancio come ad indicare l'urgenza assoluta di una "virata green".

Infatti, il primo, e più sentito, tema materiale è la "Riduzione e mitigazione degli impatti delle attività portuali sul territorio", a testimonianza della consapevolezza del contesto unico e fragile in cui operiamo. La nostra risposta a tale stimolo si traduce in azioni concrete: monitorare e gestire la qualità dell'aria e il rumore, promuovere studi per la salvaguardia



dell'equilibrio idrodinamico della laguna e adottare le migliori pratiche per la gestione dei rifiuti. È un impegno che va oltre il semplice rispetto delle norme; è un atto di responsabilità verso l'ecosistema in cui operiamo.

La seconda grande priorità emersa è quella degli "Investimenti per la decarbonizzazione". I nostri stakeholder, interni ed esterni, concordano sul fatto che la transizione energetica non è più un'opzione, ma una necessità. Per questo stiamo investendo con decisione in investimenti trasformativi come il Cold Ironing, e i progetti "Green Ports" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il terzo tema altamente rilevante è il "Potenziamento della logistica green". Essere un porto sostenibile significa anche essere un nodo logistico efficiente e a basso impatto. Il nostro obiettivo è favorire lo spostamento delle merci dalla gomma al ferro e all'acqua. Gli investimenti strategici per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria portuale e per il miglioramento dell'accessibilità stradale vanno esattamente in questa direzione: rendere la catena logistica più fluida, competitiva e rispettosa dell'ambiente.

Accanto a queste tre priorità assolute, ci sono altri temi di grande rilevanza che completano la nostra visione e sui quali intendiamo continuare a lavorare con determinazione. Tra questi, il rafforzamento costante delle misure per la tutela della salute e della sicurezza nel porto, l'evoluzione verso un modello di crocieristica più sostenibile e il riposizionamento strategico del nostro sistema portuale. Si tratta di ambiti fondamentali che stiamo affrontando con il massimo impegno e senso di responsabilità.

Riguardo ai risultati conseguiti nelle varie dimensioni della sostenibilità nel periodo 2022-2023, con alcuni highlight sul 2024 c'è moltissimo da dire e abbiamo cercato di dare conto delle novità più rilevanti, articolandole secondo diverse categorizzazioni riconosciute come valide sia a livello internazionale per tutte le organizzazioni e sia per il più particolare contesto marittimo-portuale.

Riguardo alla dimensione economica, emerge chiaramente come l'AdSP MAS abbia dimostrato una solida capacità di generare valore

e autofinanziare lo sviluppo dei porti e dei territori su cui esercita una competenza diretta. Nel triennio 2021-2023, l'Ente ha chiuso i bilanci con importanti avanzi di amministrazione, evidenziando una gestione efficace ed efficiente. Le entrate in conto capitale hanno registrato una crescita significativa, che si riflette negli ingenti investimenti infrastrutturali realizzati: dal 2017 sono stati impiegati 608 milioni di euro in opere ed escavi, di cui quasi 343 milioni solo nel biennio 2022-2023. Questi fondi sono diretti a opere prioritarie per migliorare l'accessibilità, l'efficienza e la sostenibilità degli scali di Venezia e Chioggia. La performance dell'Ente si traduce anche in un impatto economico positivo e tangibile per il territorio. Il bilancio mostra come le risorse generate vengano ridistribuite tra i principali stakeholder: il personale, la Pubblica Amministrazione, gli enti finanziatori e la comunità locale, promuovendo reddito e sviluppo.

Sotto il profilo ambientale, da ricordare come gran parte degli investimenti dell'Autorità di Sistema Portuale siano finalizzati alla realizzazione di progetti per aumentare la sostenibilità ambientale delle attività portuali. Tra questi possiamo ricordare la definizione dei progetti di elettrificazione delle banchine dei porti di Venezia (aree del centro storico e Marittima) e Marghera, con un investimento complessivo di quasi 90 milioni di euro finanziato dal Fondo Complementare al PNRR, che permetterà alle navi in sosta di spegnere i motori, abbattendo drasticamente le emissioni in atmosfera. Poi, l'aggiudicazione da parte dell'Ente di 12,6 milioni di euro di fondi PNRR per la realizzazione di 7 progetti, che includono l'installazione di impianti fotovoltaici sui terminal, la creazione di stazioni di ricarica per veicoli elettrici e l'acquisto di mezzi di servizio a zero emissioni (elettrici e a idrogeno). E ancora gli interventi di ripristino dei margini dei canali che hanno contribuito alla tutela dell'ambiente lagunare. Il potenziamento della modalità ferroviaria con investimenti in interventi e progetti di breve e medio-lungo periodo (da un nuovo ponte ferroviario al potenziamento ed efficientamento della infrastrutturazione ferroviaria dell'area sud di porto Marghera): tutte azioni cruciali per rendere il trasporto merci più sostenibile.

Sul piano organizzativo, l'AdSP MAS è intervenuta per rispondere con efficacia alle nuove sfide del mercato e agli obiettivi del Piano Operativo. Questo ha portato alla creazione nel 2023 della "Direzione Digitale ed

Innovazione” e, nel 2024, di una Direzione per la Gestione e lo Sviluppo delle Risorse. Tali sforzi hanno permesso il raggiungimento del 100% degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il biennio 2022-2023.

Per quanto riguarda le azioni per il rafforzamento della Relazione Porto-Città, l'AdSP MAS ha intensificato il dialogo con il territorio attraverso numerose iniziative di coinvolgimento degli stakeholder che sono stati incontrati e consultati in diverse occasioni per discutere diverse progettualità. Inoltre, si sono intensificate le iniziative di promozione della conoscenza della realtà portuale, articolando le manifestazioni nell'ambito dei “Port Days”, moltiplicando le iniziative rivolte alle scuole di ogni ordine e grado, come il “Logistic Career Day”, oltre che una miriade di manifestazioni cittadine di grande rilievo supportate dalla comunità portuale come Venicemarathon, Venice Night Trail, Su e zo per i ponti, regate veliche, ecc. che ha aperto le aree portuali alla città, coinvolgendo migliaia di atleti. A questi si affiancano strumenti digitali come il “Museo Virtuale dei Porti” per la valorizzazione della cultura marittima e lo strumento didattico Port Educational entrato a far parte dei programmi delle scuole primarie del territorio.

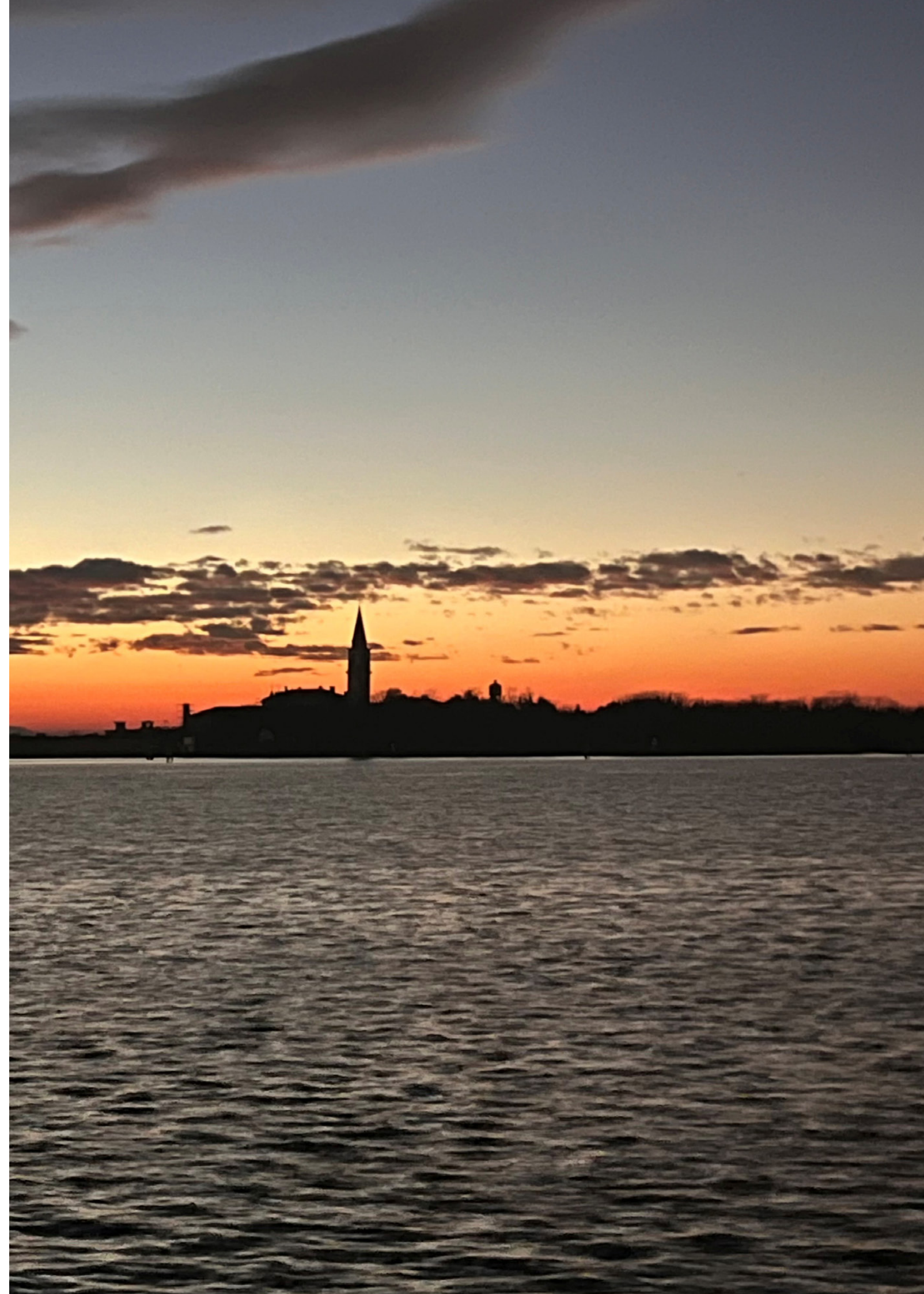
In sintesi, le risultanze di questo secondo rendiconto confermano una linea di forte attenzione alle comunità locali e alla sostenibilità dell'agire pubblico concretizzato in una serie di progetti e interventi che vedranno il loro completamento e i loro effetti più positivi nei prossimi anni, con l'obiettivo di dare vita a un nuovo modello di sistema portuale la cui competitività è intrinsecamente legata all'essere in armonia con il suo ambiente e il suo territorio.

Il Presidente

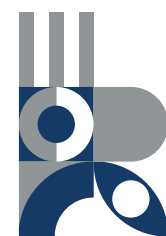
Fulvio Lino Di Blasio

Il Segretario Generale

Antonella Scardino



1.2



Nota metodologica

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI SPECIFICHE DISCLOSURE:

○ **GRI 2-2 ENTITÀ INCLUSE NELLA RENDICONTAZIONE**

○ **GRI 2-3 PERIODO DI RENDICONTAZIONE, FREQUENZA E CONTATTI**

La seconda edizione del Bilancio di Sostenibilità si fonda sui principi e sugli obiettivi di sostenibilità condivisi a livello internazionale, tra cui quelli sanciti dall'Agenda 2030 dell'ONU, dal World Port Sustainability Program elaborato dall'International Association of Ports and Harbors, l'Agenda AIVP, elaborata dall'Association Internationale Villes et Ports, Assoporti e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per il biennio 2022-2023, l'Ente ha adottato le metriche e i criteri metodologici del **Global Reporting Initiative (GRI)**, riconosciuti a livello internazionale per garantire trasparenza, comparabilità e affidabilità delle informazioni rendicontate. Tale approccio, infatti, consente di strutturare il bilancio in modo tale da facilitare il confronto con altre realtà del settore sia a livello nazionale sia globale.

La redazione del documento ha tenuto conto delle linee guida della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile, declinando i principi della strategia in relazione agli impatti ambientali, economici e sociali derivanti dalle attività portuali.

La finalità di questa edizione è quella di rappresentare in modo chiaro e completo l'impegno dell'AdSP MAS verso un modello di sviluppo sostenibile, evidenziando i risultati ottenuti e delineando le prospettive future, in linea con la missione dell'Ente di promuovere una crescita armonica e sostenibile del sistema portuale.





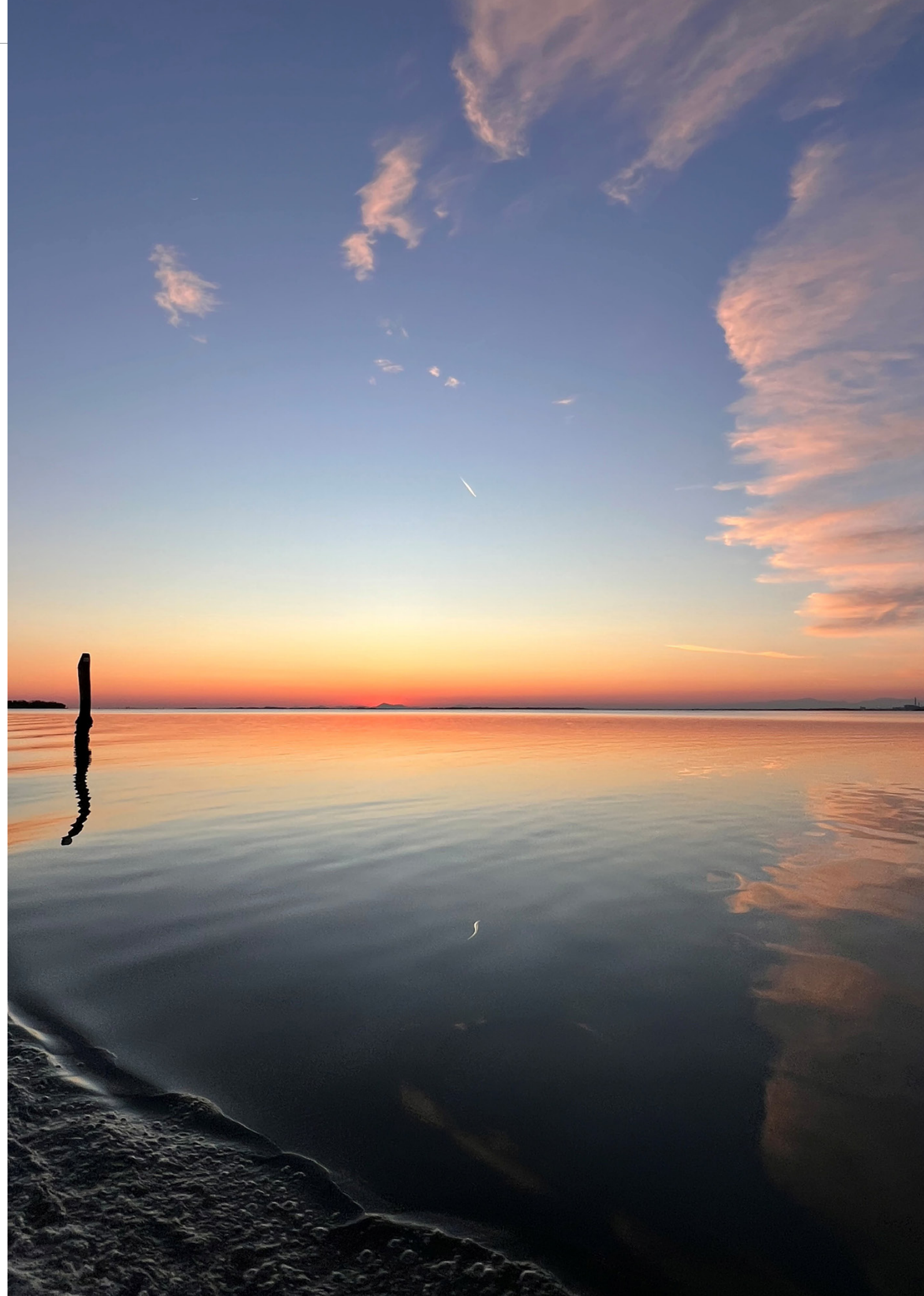
1.2.1 I Dati

Il Bilancio di Sostenibilità 2024 che rendiconta il 2022-2023 con focus su alcuni highlights del 2024, si basa su una raccolta completa di informazioni strategiche e pianificatorie dell'AdSP MAS e utilizza dati e stime fornite da centri di ricerca che garantiscono l'approccio affidabile e informato.

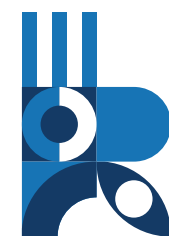


1.2.2 Periodo

Il presente rendiconto fa riferimento alle annualità 2022-2023 e fornisce un'analisi dettagliata delle performance e delle iniziative intraprese dall'organizzazione nel corso di questo periodo. Al fine di fornire una visione più organica, per temi particolarmente rilevanti, si è scelto di allargare l'oggetto della rilevazione ad un arco temporale più ampio che comprende il 2024.



1.3



L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI
SPECIFICHE DISCLOSURE:

- ◉ **GRI 2-1 DETTAGLI ORGANIZZATIVI**
- ◉ **GRI 2-3 PERIODO DI RENDICONTAZIONE,
FREQUENZA E CONTATTI**
- ◉ **GRI 2-9 STRUTTURA E COMPOSIZIONE
DELLA GOVERNANCE**
- ◉ **GRI 2-10 NOMINA E SELEZIONE DEL MASSIMO
ORGANO DI GOVERNO**
- ◉ **GRI 2-11 PRESIDENTE DEL MASSIMO ORGANO
DI GOVERNO**

L'AdSP MAS è un ente pubblico non economico di rilevanza nazionale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria. È stata istituita con il D.lgs 169/2016, intitolato «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla L. 28 n. 84/1994», integrato e corretto dal Decreto Legislativo n. 232/2017. Il D.lgs 169/2016 ha modificato le competenze dell'Ente e, di conseguenza, l'approccio strategico adottato, introducendo nuovi compiti e includendo il porto di Chioggia nell'ambito territoriale di competenza. Questo ha promosso un contesto unico dal punto di vista portuale, geografico, ambientale, sociale ed economico.



L'AdSP MAS indirizza, programma, coordina, promuove e controlla le operazioni portuali nei porti di Venezia e Chioggia, curando la manutenzione delle parti comuni, il mantenimento dei fondali e la vigilanza sulla fornitura dei servizi di interesse generale. L'Ente, inoltre, amministra in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianifica lo sviluppo del territorio portuale, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

Gli organi di gestione dell'AdSP MAS sono: **il Presidente, il Comitato di Gestione e Collegio dei Revisori dei Conti e il Segretario Generale**. Completano il mosaico governativo **l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, le Commissioni Consultive di Venezia e Chioggia e il Comitato Unico di Garanzia (CUG)**.

PRESIDENTE

Il Presidente dell'AdSP MAS viene nominato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti previa intesa con la Regione Veneto. Egli presiede il Comitato di Gestione, amministra le aree portuali e può delegare compiti in materia economica, ambientale e sociale. Il mandato ha durata di quattro anni ed è rinnovabile una sola volta. Attualmente, il Presidente è il Dott. Fulvio Lino Di Blasio, nominato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 maggio 2021.



COMITATO DI GESTIONE

Il Comitato di Gestione è composto dal Presidente dell'AdSP MAS che lo presiede, da un componente designato dalla Regione del Veneto, da uno designato dal Sindaco della Città Metropolitana e da un rappresentante della direzione marittima che ha diritto di voto solo nelle materie di competenza. Ha funzioni deliberative su Piano Operativo Triennale, sui bilanci (preventivo e consuntivo) e sulla relazione annuale. Esprime, inoltre, pareri sull'amministrazione delle aree demaniali, autorizzazioni e concessioni.



COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI



Il Collegio dei Revisori dei Conti dell'AdSP MAS è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I membri restano in carica quattro anni e sono rinnovabili una sola volta. I loro compensi, stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sono a carico dell'AdSP MAS.

SEGRETARIO GENERALE



Il Segretario Generale viene nominato dal Comitato di Gestione su proposta del Presidente, la sua carica ha una durata quadriennale ed è rinnovabile una sola volta. È preposto alla segreteria tecnico-operativa e assicura il corretto funzionamento dell'AdSP MAS. Tra le attività di competenza rientrano la supervisione e il coordinamento delle attività degli uffici territoriali. Cura, inoltre, l'istruttoria degli atti di competenza del Presidente e del Comitato di Gestione e attua, poi, le direttive. Attualmente il Segretario Generale è l'ingegnere Antonella Scardino, nominata con Decreto n.668 del 26 ottobre 2021.



Agli organi politici delle Autorità di Sistema Portuale, e in particolare al Presidente, vengono assegnati ogni anno degli obiettivi istituzionali dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ne verifica in itinere ed ex post il livello di conseguimento. Tali obiettivi hanno lo scopo di creare uno stretto raccordo tra le priorità di indirizzo politico del Governo, la programmazione strategica e operativa del Ministero e i compiti attribuiti alle Autorità di Sistema Portuale. Nel biennio di rendicontazione, gli obiettivi stabiliti sono strettamente connessi alle politiche governative in materia di sostenibilità e transizione ecologica, nonché all’incremento e all’accelerazione degli investimenti pubblici e all’ottimizzazione dei procedimenti amministrativi.

Gli obiettivi istituzionali 2022 e 2023	
2022	2023
● Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2022; ● Istituzione dello Sportello Unico Amministrativo per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti di competenza; ● Rendicontazione di sostenibilità dell'Ente; ● Attuazione degli interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare e dal Piano triennale dei dragaggi; ● Completamento del Sistema informativo demanio marittimo (SID).	● Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2023; ● Istituzione dello Sportello Unico Amministrativo per la semplificazione e l'accelerazione dei procedimenti di competenza; ● Semplificazione e standardizzazione, a livello nazionale, delle procedure amministrative nell'ambito delle attività delle Autorità di sistema portuale; ● Adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica Amministrazione.
Conseguiti al 100%	Conseguiti al 100%

Nel biennio 2022-2023, l'AdSP MAS ha raggiunto tutti gli obiettivi stabiliti dal Ministero.

L’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare è un organo consultivo introdotto dal D.lgs. 169/2016 e svolge funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico-sociale su tematiche di rilievo per l’AdSP (come i progetti di bilanci, il piano regolatore portuale, i servizi resi nell’ambito del sistema portuale, suscettibili di incidere sulla complessiva funzionalità ed operatività dell’Ente). È costituito dal Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, che lo presiede, dal Comandante della Capitaneria di Porto, dai rappresentanti degli industriali, degli operatori di cui agli articoli 16 e 18 della L. n. 84/94, degli spedizionieri, degli operatori logistici intermodali, degli agenti e raccomandatori marittimi e dei lavoratori delle imprese che operano in porto.

La Commissione Consultiva ha funzioni in ordine al rilascio, sospensione o revoca delle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16, 17 e 18 della L. n. 84/94, nonché in ordine all’organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all’avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori. È composta da cinque rappresentanti dei lavoratori delle imprese operanti in porto, da un rappresentante dei lavoratori dell’Autorità di Sistema Portuale e da un rappresentante di ciascuna delle seguenti categorie imprenditoriali operanti in porto: Armatori; Industriali; Imprenditori di cui agli articoli 16 e 18; Spedizionieri; Agenti e Raccomandatori Marittimi; Autotrasportatori operanti nell’ambito portuale.

Il Comitato Unico di Garanzia (CUG), infine, è un organismo individuato dalla L. n. 183/2010 e ha l’obiettivo di assicurare, nell’ambito del luogo di lavoro, parità e pari opportunità di genere, tutela dei lavoratori contro le discriminazioni ed il mobbing nonché l’assenza di qualunque forma di violenza fisica e psicologica.

SEDE PRINCIPALE: **FABBRICATO 13, SANTA MARTA, 30135 VENEZIA VE**



PER CONTATTI:
Federica Bosello

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Responsabile Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali
federica.bosello@port.venice.it



1.3.1 L’Organigramma dell’AdSP MAS

L’AdSP MAS, in considerazione delle novità introdotte dal D.lgs. n. 169/2016 e dall’entrata in vigore delle nuove linee strategiche del Piano Operativo Triennale 2022-2024, nel 2022 ha avviato un percorso di riorganizzazione. Tale percorso è stato supportato da un’analisi organizzativa interna, propedeutica alla definizione di una Struttura Organizzativa efficace ed efficiente in termini di competenze, risorse e funzioni, coerente con gli obiettivi strategici individuati e con le nuove sfide del mercato.

L’AdSP MAS nel 2023 ha ampliato il proprio organico con l’assunzione di personale altamente qualificato, in settori coinvolti nell’attuazione del POT, ovvero dedicati allo sviluppo delle infrastrutture portuali, all’innovazione e alla trasformazione digitale. Nel mese di dicembre, è stata definita la nuova Struttura Organizzativa con Decreto n. 1028 del 21/12/2023, che ha visto l’inserimento in organigramma della “Direzione Digitale ed Innovazione”.

Nel 2024, con decreto n.1240 del 17/12/2024, è entrato in vigore il nuovo Assetto organizzativo della Segreteria Tecnico-Operativa (Figura 2), che ha visto l’inserimento, in via temporanea e sperimentale fino al 31 dicembre 2025, di una nuova funzione di line: la Direzione Gestione e Sviluppo Risorse. Tale inserimento è stato ritenuto necessario al fine di dare all’Autorità un assetto organizzativo capace di supportare livelli crescenti di efficacia e di efficienza dell’azione amministrativa, in funzione delle stringenti tempistiche legate alla realizzazione dei progetti del PNRR, dei Piani Triennali dei Lavori vigenti, dell’elaborazione del Piano Regolatore Portuale, nonché della valorizzazione delle aree portuali in ambito ZLS. A tale scopo, la valorizzazione delle risorse umane, anche attraverso il diretto riporto all’Organo di vertice delle esigenze e delle problematiche relative ai rapporti e all’organizzazione del lavoro all’interno dell’Autorità, rappresenta un elemento importante per favorire la continuità e l’efficienza operativa, contribuendo al raggiungimento degli obiettivi di pubblico interesse assegnati all’Ente.

In base delle recenti modifiche, la Struttura Organizzativa si articola su **sette funzioni di line** – Direzione Coordinamento Operativo Portuale, Direzione Programmazione e Finanza, Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Direzione Demanio, Direzione Tecnica, Direzione Digitale e Innovazione, Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane – **una di staff del Presidente e del Segretario Generale e l’area Affari Legali** (§2.5.3).

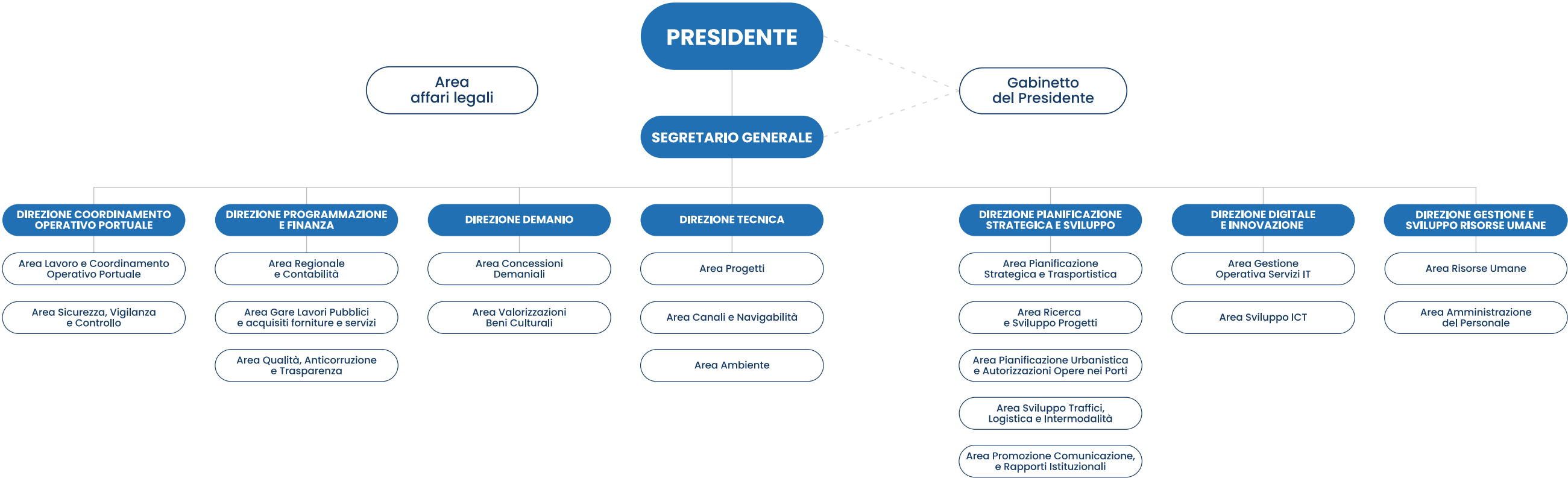


Figura 1
Il nuovo
Organigramma
dell’AdSP MAS

1.4



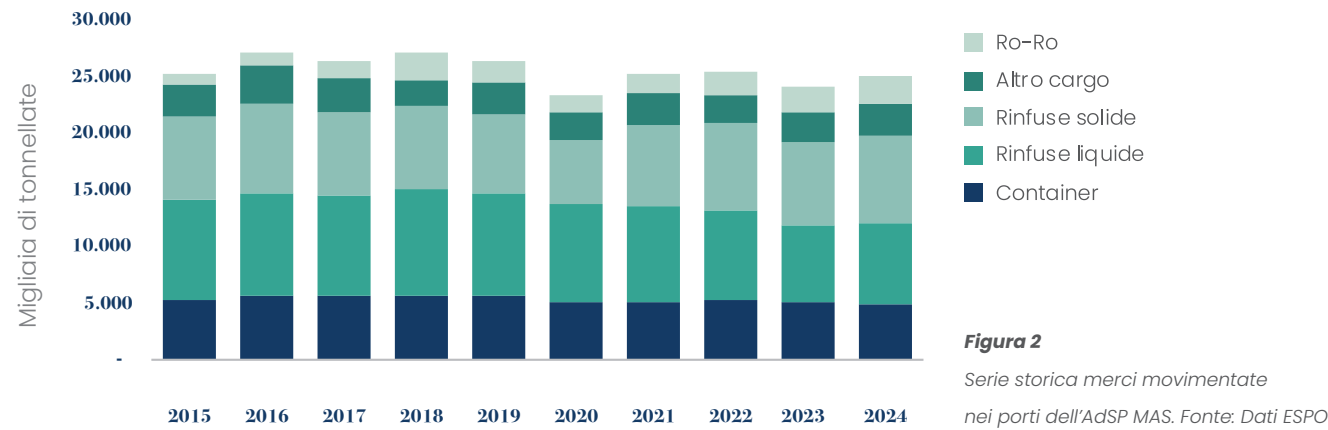
Posizionamento e performance di traffico dei porti di Venezia e Chioggia

Il 2023 è stato caratterizzato da numerosi eventi geopolitici che hanno causato instabilità e incertezza, portando a un calo generalizzato del traffico marittimo di merci. Tra i principali fattori si annoverano le nuove normative politico-ambientali, l'instabilità geopolitica legata alla guerra tra Russia e Ucraina e al conflitto iniziato alla fine del 2023 in Israele, i fenomeni climatici, la digitalizzazione marittima, oltre alle politiche industriali locali adottate dai grandi player presenti sul territorio. Tra gli elementi locali che hanno condizionato 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 del 2023.

In questo scenario, gli scali del Sistema Portuale Veneto, con 24 milioni di tonnellate movimentate nel 2023 hanno registrato un calo del 5,2% rispetto all'anno precedente. Di queste il porto di Venezia movimenta il 96,8% delle merci, con circa 23,3 milioni di tonnellate. Lo scalo di Chioggia registra circa 747 mila tonnellate movimentate, mantenendosi ai livelli di traffico osservati nel 2022. Nonostante il calo generalizzato dei movimenti, la varietà dei traffici transitati conferma la natura *multipurpose* dei due scali, consentendo all'AdSP di posizionarsi, anche nel 2023, al nono posto a livello nazionale per numero di tonnellate movimentate. Il comparto petrolifero rappresenta quasi il 24% dei movimenti per il porto di Venezia a cui segue quello container con il 20,1% e quello siderurgico, terzo per importanza con il 19,1%.



Serie storica merci movimentate nei porti dell'AdSP MAS



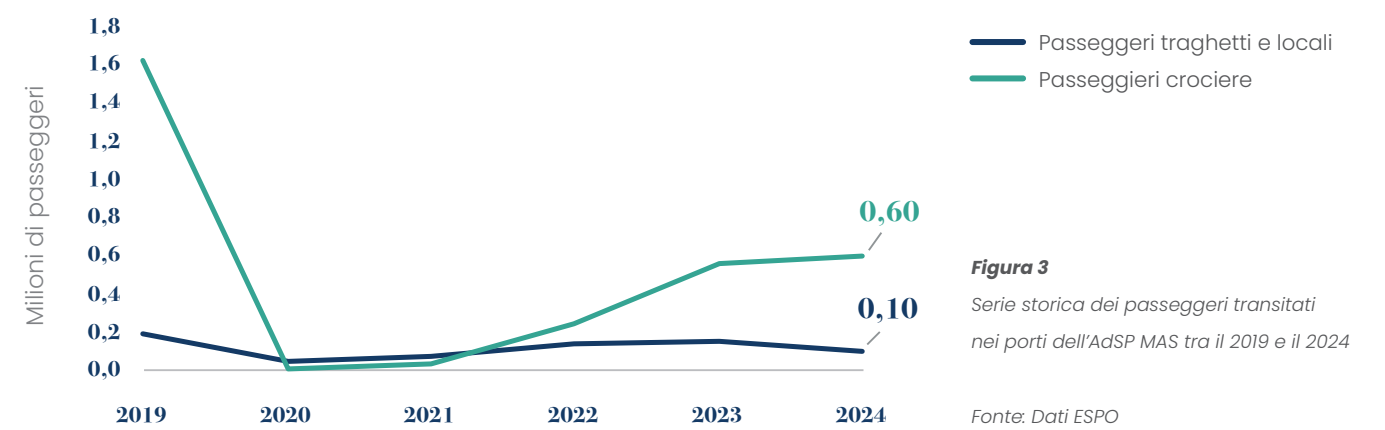
Il settore delle rinfuse liquide, nel biennio 2022-23, ha fatto registrare la flessione più importante, pari a -15,3% migliaia di tonnellate, imputabile essenzialmente alla riduzione dei traffici di prodotti raffinati e dei prodotti chimici.

Più contenuta la contrazione dei volumi di rinfuse solide movimentate negli scali, pari a -3,3% rispetto al 2022, come conseguenza, in particolare, della flessione dei traffici di carbone e cereali. In controtendenza, invece, il traffico dei prodotti metallurgici che ha registrato una crescita del 33%.

Anche il traffico containerizzato presenta una flessione in termini di TEU, passando da 534 mila del 2022 a 490 mila TEU nel 2023, con un calo dell'8%. Diversamente, i traffici ro-ro sono aumentati del 13%, anche grazie alla tendenza all'accorciamento delle supply chain che avvantaggia gli scambi interni nel Mediterraneo, prevalentemente a corto raggio ed effettuati tramite ro-ro.

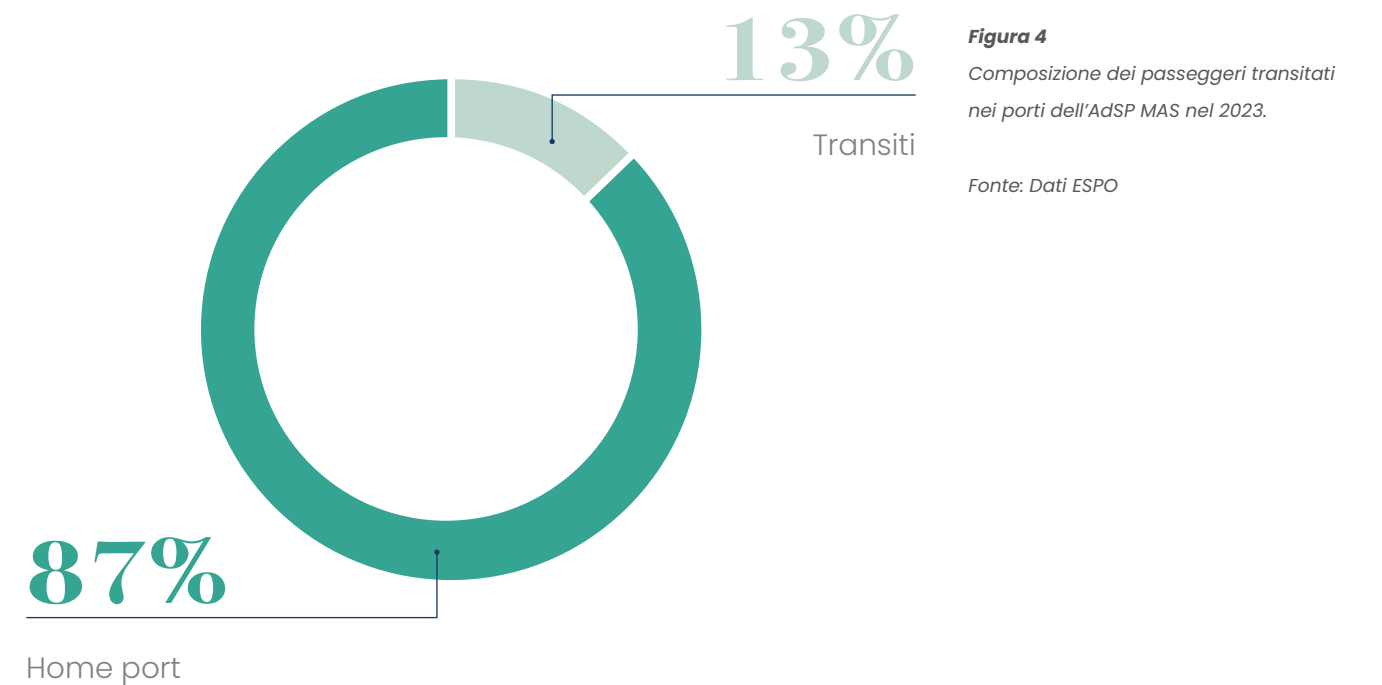
Molto diverso invece è l'andamento del traffico passeggeri, raddoppiato in un anno grazie all'aumento dei movimenti crocieristici in entrambi gli scali. I 715 mila passeggeri sbarcati e imbarcati nel 2023 confermano la tendenza positiva che ha caratterizzato l'ultimo triennio, con una progressiva ripresa del comparto crocieristico, anche se ancora al di sotto dei volumi osservati negli anni precedenti. La riduzione dell'attività crocieristica è stata determinata dalle incertezze dettate dalla pandemia e dall'introduzione del D.l. n. 103/2021, con le conseguenti modifiche delle logiche operative che hanno limitato l'arrivo delle grandi navi a Venezia.

Passeggeri transitati nei porti dell'AdSP MAS



Il settore crocieristico rappresenta il 78% dei movimenti passeggeri, con 560 mila unità sbarcate e imbarcate nel 2023. Il dato, che segna un +128% è in netta crescita rispetto al 2022. I flussi si concentrano prevalentemente (80%) nello scalo di Venezia. L'87% dei passeggeri inizia la crociera in uno dei porti del sistema (c.d. passeggero home port), incrementando in misura significativa l'impatto economico del traffico crocieristico sul territorio¹.

Sbarchi e imbarchi nei porti dell'AdSP MAS



¹ Si pensi ad esempio ai pernottamenti prima e dopo la crociera, ai servizi di trasporto necessari per far arrivare e partire il crocierista o ai servizi logistici a supporto delle navi. Questi fenomeni generano a loro volta attività economiche, stimolate in maniera diretta, attraverso la spesa dei passeggeri o delle compagnie, indiretta, tramite la catena di fornitura di beni e servizi e indotta, grazie al circuito reddito-consumi attivato.

Il porto di Venezia dispone di un comprensorio ferroviario gestito da ERF (Esercizio Raccordi Ferroviari), operatore unico delle manovre ferroviarie, di un proprio scalo merci e di oltre 65 km di rete ferroviaria interna, che si collega con l'Europa attraverso i corridoi della rete europea dei trasporti TEN-T. Tra il 2022 e il 2023, il trasporto ferroviario ha movimentato 2,1 milioni di tonnellate all'anno, con un totale di 4.440 treni composti annualmente, pari a 8.880 treni nel biennio. Questo dato segna una lieve flessione rispetto al periodo precedente, influenzata da alcuni eventi esogeni rilevanti, come il fallimento di un importante operatore attivo a porto Marghera e alla situazione sociale e politica che ha caratterizzato il contesto nazionale ed internazionale tra il 2020 e il 2022.

Nel 2024, si è registrato un incremento del 3,7% nelle tonnellate movimentate su base annua, segnando un parziale recupero rispetto ai livelli del 2022. Questa crescita è stata trainata dalla ripresa del cargo generico (+8,6% rispetto al 2023) e delle rinfuse liquide (+7,1%). Anche le rinfuse solide e il traffico ro-ro hanno mostrato un aumento rispetto al 2023, rispettivamente del 5,2% e del 3,3%. L'unica eccezione resta il traffico container che ha continuato la tendenza negativa, registrando un'ulteriore contrazione del 5% nel 2024.



1.5



La nostra comunità di riferimento

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI SPECIFICHE DISCLOSURE:

◉ GRI 2-29 APPROCCIO AL COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER

I porti di Venezia e Chioggia, sebbene facciano parte di un unico ecosistema portuale, si distinguono per caratteristiche funzionali, tipologie di offerta commerciale e modalità di interazione con il territorio. Ogni porto, con le sue peculiarità, contribuisce in modo complementare allo sviluppo economico e sociale della regione, rispondendo alle diverse esigenze del contesto locale e delle attività imprenditoriali. Entrambi i siti operano come scali *multipurpose*, permettendo al sistema portuale di servire un'ampia gamma di settori, quali: rinfuse liquide e solide, break bulk, automotive, energetico (inclusi biocarburanti e GNL - Gas Naturale Liquido), chimico, container, agribusiness, siderurgico, minerali e materiali da costruzione. Il sistema si distingue anche per il suo sostegno al turismo marittimo in tutte le sue forme, dalle crociere ai traghetti, dalle navi veloci ai battelli fluviali, fino ai mega yacht e alla nautica da diporto. Inoltre, copre il settore ittico e garantisce una connessione fluida con le funzioni fluviali e intermodali. L'ampiezza dell'offerta portuale e la diversità dei settori serviti si riflette in una vasta rete di relazioni e attori coinvolti.



In questo contesto, il dialogo con gli stakeholder riveste un'importanza strategica, poiché permette di comprendere le aspettative e le esigenze di chi, direttamente o indirettamente, è coinvolto nelle dinamiche portuali. Questo dialogo aiuta a cogliere sia gli impatti positivi, come l'occupazione e lo sviluppo economico, sia quelli negativi, come traffico, inquinamento e rumore. Tale consapevolezza, ha spinto l'AdSP MAS a rafforzare i propri canali di dialogo, organizzando momenti di confronto e condivisione con i principali attori economici e sociali, con l'obiettivo di identificare attività, strategie e politiche in grado di rendere compatibile la crescita economica portuale con il benessere della collettività.

In continuità con il lavoro svolto nell'ambito del Bilancio di Sostenibilità 2022, l'AdSP MAS nel 2023 ha realizzato una ricognizione degli **stakeholder chiave**, ovvero le persone o gruppi di persone con cui l'Ente ha rapporti significativi e i cui interessi sono o potrebbero essere influenzati positivamente o negativamente dalle diverse attività dell'ente.

A partire dalle norme istitutive dell'Ente, si individua una prima classificazione di stakeholder chiave, composta dagli organi di governo (Comitato di gestione, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Commissioni Consultive di Venezia e Chioggia) con cui condividere strategie, risorse, piani e azioni attuative, dando continuità ad attività di dialogo sui temi di pianificazione, programmazione degli interventi e miglioramento della performance del porto.

All'esito della classificazione, sono state individuate come principali categorie di stakeholder: Enti e Autorità direttamente legati alla gestione del sistema lagunare; Altri Enti e Istituzioni; Fornitori e Operatori Economici; Concessionari Portuali; Associazioni Nazionali e Internazionali di settore; Scuole, Università, enti di formazione o che erogano servizi di aggiornamento professionale, Media, Personale dipendenti e dipendenti delle società partecipate, Comitato di gestione e Organismo di Partenariato della Risorsa Mare. Una volta individuati gli stakeholder, sono stati classificati sulla base dell'**influenza** che esercitano sul percorso di sostenibilità tracciato dell'AdSP MAS e collocati e all'interno della **mappa degli Stakeholder**.

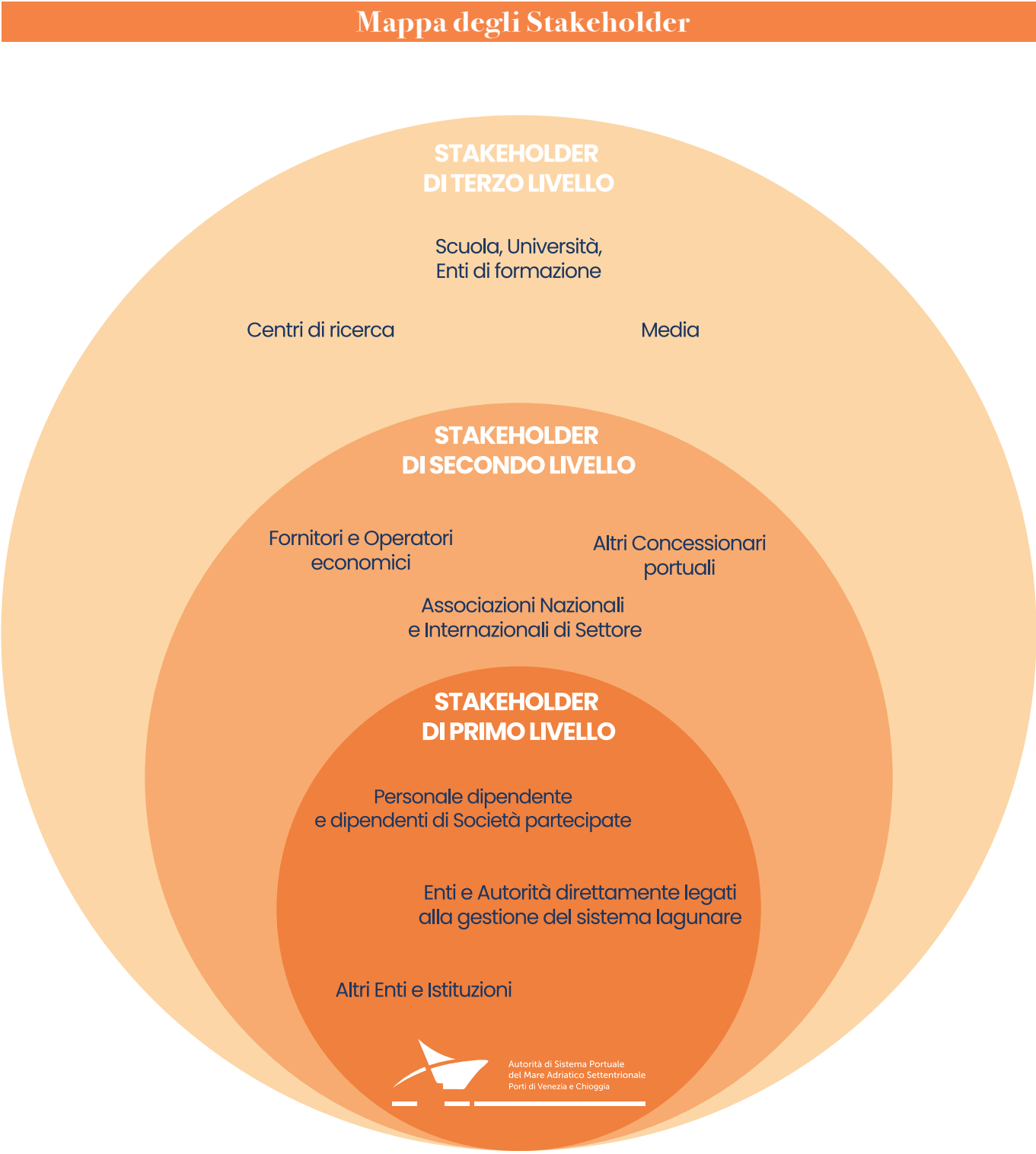
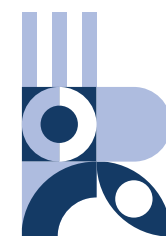


Figura 5
Gli stakeholder dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

1.6



Analisi di Materialità

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI SPECIFICHE DISCLOSURE:

- GRI 3-1 PROCESSO DI DETERMINAZIONE DEI TEMI MATERIALI
- GRI 3-2 ELENCO DEI TEMI MATERIALI
- GRI 3-3 GESTIONE DEI TEMI MATERIALI

Nell'ambito del secondo Bilancio di Sostenibilità dell'AdSP MAS, è stato rinnovato il processo di dialogo, ascolto e recepimento delle aspettative dei portatori di interesse, i cui esiti sono confluiti all'interno dell'**analisi di materialità**, elemento essenziale per la rendicontazione delle performance economiche, ambientali, e sociali dell'AdSP MAS.

Tale analisi, condotta secondo l'approccio delineato nel framework internazionale del **Global Reporting Initiative** (GRI), ha permesso all'AdSP MAS di identificare i **temi materiali**, ovvero le questioni di sostenibilità più significative per la società e per gli stakeholder interni, che fungono da guida nella narrazione del presente documento e nella definizione di politiche di Sviluppo Sostenibile.



Nel processo di analisi sono stati, dunque, coinvolti gli stakeholder chiave interni ed esterni, ai quali è stata sottoposta una survey online con l’obiettivo di rilevare il grado di priorità da loro attribuito a ciascuno dei seguenti temi materiali e alle azioni ad essi correlate:

Temi Materiali	Azioni	Area Tematica
RIDUZIONE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI DELLE ATTIVITÀ PORTUALI SUL TERRITORIO	Iniziative di monitoraggio per il controllo e la gestione del rumore, degli scarichi e per il monitoraggio della qualità dell’aria; Promozione di studi idrodinamici volti alla salvaguardia di Venezia e della sua Laguna; Promozione di buone pratiche per la gestione dei rifiuti da nave.	Sostenibilità Ambientale
POTENZIAMENTO DELLA LOGISTICA GREEN	Azioni per lo shift modale; Implementazione dell’infrastruttura ferroviaria portuale; Operazioni di manutenzione a ridotto impatto ambientale per la sicurezza della navigazione; Fluidificazione accessibilità stradale.	Sostenibilità Ambientale
EVOLUZIONE VERSO UN MODELLO DI CROCIERISTICA PIÙ SOSTENIBILE	Opere commissariali; Partnership con associazioni e compagnie crocieristiche, agenti, ed Enti pubblici del territorio volte a sensibilizzare circa il valore del patrimonio materiale e immateriale delle destinazioni turistiche venete; Selezione della domanda turistica a favore della qualità, attraverso la riorganizzazione dei flussi.	Sostenibilità Ambientale

Temi Materiali	Azioni	Area Tematica
INVESTIMENTI PER LA DECARBONIZZAZIONE	Elettrificazione banchine di aree di Marghera e Venezia centro storico (PNRR Cold ironing); Interventi per energie rinnovabili ed efficientamento nei porti (PNRR Green Ports); Realizzazione impianti fotovoltaici negli edifici di Venezia; Monitoraggio consumi energetici negli edifici di Venezia.	Sostenibilità Ambientale
SVILUPPO DI POLITICHE DI DIVERSITÀ, EQUITÀ E INCLUSIONE	Miglioramento work-life balance; Istituzione del Comitato Unico di Garanzia (CUG) per le pari opportunità e la valorizzazione del benessere dei lavoratori.	Sostenibilità Sociale
CONTINUO RAFFORZAMENTO DELLE MISURE A TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEL PORTO	Azioni di formazione e sensibilizzazione sulla sicurezza sul lavoro; Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale; Sviluppo di percorsi formativi professionalizzanti; Studi e progettazioni relativi ad interventi finalizzati al miglioramento della navigabilità dei canali portuali e all’implementazione di soluzioni immateriali.	Sostenibilità Sociale

Temi Materiali	Azioni	Area Tematica
RAFFORZAMENTO DELLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ	Attività promozionali rivolte ad un pubblico di residenti e turisti; Recupero e valorizzazione paesaggistica e funzionale delle aree portuali; Adesione a progetti/iniziative territoriali per la diffusione e valorizzazione della cultura marittimo-portuale in chiave sostenibile; Attivazione di partnership con attori pubblici e privati del territorio.	Sostenibilità Sociale
RIPOSIZIONAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE	Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti nazionali e internazionali; Nuova pianificazione portuale (DPSS, PRP); Sviluppo del marketing territoriale per l'incremento dell'attrattività dell'offerta a livello locale, regionale, nazionale e sovranazionale; Nuova strategia di corporate communication del sistema portuale del Veneto.	Sostenibilità Organizzativa

Temi Materiali	Azioni	Area Tematica
SUPPORTO E TUTELA DELLE IMPRESE PORTUALI E DEL BENESSERE DEL TERRITORIO	Istituzioni della ZLS a porto Marghera; Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali per l'ottimizzazione dell'assetto produttivo del porto.	Sostenibilità Organizzativa
POTENZIAMENTO E RINNOVAMENTO DEI SISTEMI DIGITALI A SUPPORTO DEI TRAFFICI	Consolidare il processo di digital transformation; Sviluppo di una piattaforma gestionale a supporto dei processi dell'Ente in relazione alla gestione territoriale; Adozione dello Sportello Unico Amministrativo (SUA).	Sostenibilità Organizzativa



1.6.1 Analisi dei rispondenti

All’elaborazione dell’analisi di materialità hanno contribuito i dipendenti dell’Ente, inclusi direttori e manager, che hanno svolto un ruolo chiave nel rappresentare le diverse direzioni e aree operative dell’AdSP MAS. A questa prospettiva interna si è affiancato il contributo significativo di diverse categorie di stakeholder esterni, il cui coinvolgimento ha arricchito l’analisi con visioni e istanze diversificate, garantendo una rappresentanza ampia e inclusiva dei pubblici dell’Ente.

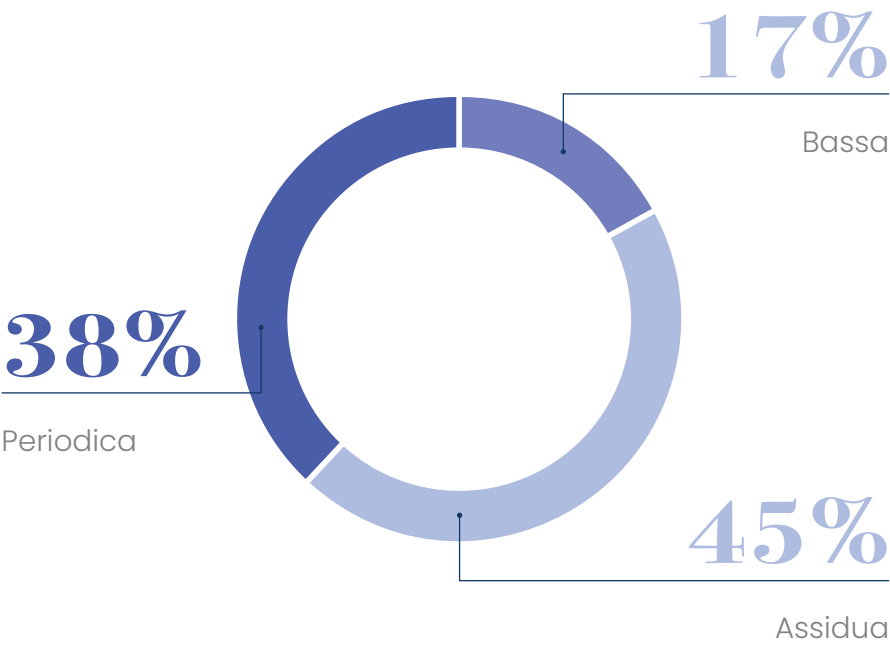
Tra questi, il 24% dei partecipanti era costituito da componenti del Comitato di Gestione e dell’Organismo di partenariato della Risorsa Mare, il 21% rappresentava Enti e Istituzioni pubbliche, il 14% Enti e Autorità direttamente legati alla gestione del sistema lagunare, il 17% Fornitori e Operatori Economici, il 10% Associazioni nazionali e internazionali di settore. Il 7% il mondo della scuola e dell’istruzione superiore e universitaria, il 7% i concessionari portuali.

Le caratteristiche degli Stakeholder esterni	
In quale categoria rientra la sua organizzazione?	
Comitato di Gestione e Organismo di Partenariato della Risorsa Mare	24%
Altri Enti e Istituzioni <i>(Direzioni Ministeriali, Enti locali, ISPRA etc.)</i>	21%
Enti e Autorità direttamente legati alla gestione del sistema lagunare <i>(Provveditorato Alle Opere Pubbliche, Autorità Della Laguna, Commissario MOSE, CCV Subcommissari, Vigili Del Fuoco, Asl, Forze Dell'ordine, Commissione Fanghi, ARPAV)</i>	14%
Fornitori e Operatori Economici <i>(Servizi ambientali, Fornitura energia, Acqua, Beni di consumo, Ditte appaltatrici)</i>	17%
Associazioni nazionali e internazionali di settore <i>(ESPO, IAPH, UNCTAD, IMO, Villes et Ports, UNESCO, Associazioni di rappresentanza)</i>	10%
Scuole, Università, Enti di formazione o che erogano servizi di aggiornamento professionale	7%
Concessionari Portuali	7%

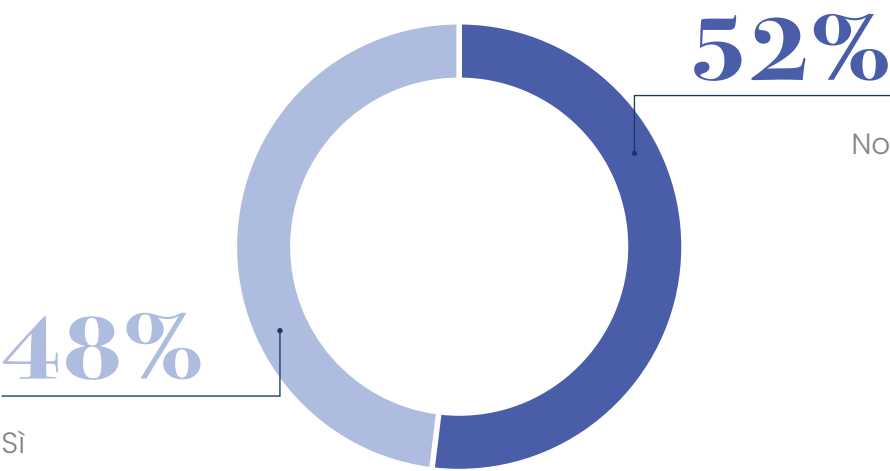
Tra gli stakeholder esterni intervistati, la maggior parte, circa il **45%**, intrattiene con l'AdSP MAS una collaborazione stabile e continuativa. Inoltre, il **52%** ha dichiarato di rappresentare organizzazioni che, ad oggi, non hanno ancora avviato iniziative per migliorare o rendicontare le proprie performance di sostenibilità.



Qual è la frequenza dei rapporti tra la vostra Organizzazione e l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Occidentale?



La vostra Organizzazione ha già intrapreso iniziative di sostenibilità?





1.6.2 Matrice di Materialità

Dall'integrazione delle indicazioni di priorità assegnate dagli Stakeholder esterni ed interni, deriva la **matrice di materialità**, che sintetizza la percezione dei principali portatori di interesse relativamente alla rilevanza attribuita a ciascun tema materiale e alle azioni ad essi correlate. La matrice si compone di tre quadranti che rappresentano i diversi livelli di rilevanza attribuiti alle tematiche di materialità. Tali tematiche, identificate sulla base delle linee di intervento programmatiche dell'Autorità, sono state successivamente raggruppate in tre macrocategorie: **"Sostenibilità Ambientale"**, **"Sostenibilità Sociale"** e **"Sostenibilità Organizzativa"**, distinguendole in base all'impatto generato. Nel quadrante in alto a destra (corrispondente all'intersezione degli assi nell'intervallo compreso tra 4 e 5), si collocano le tematiche alle quali il complesso degli intervistati ha attribuito il massimo livello di rilevanza, poiché considera tali dimensioni leve centrali nell'approccio alla sostenibilità dell'AdSP MAS. Nel secondo quadrante (corrispondente all'intersezione degli assi nell'intervallo 2,5-4), invece, vengono rappresentate le tematiche mediamente rilevanti ovvero quelle ritenute importanti in ottica futura, ma non centrali in un orizzonte temporale di breve/medio termine. Nel quadrante in basso a sinistra (corrispondente all'intervallo 1-2,5), vengono riportati i temi considerati poco strategici nell'attuale strategia di sostenibilità intrapresa dall'Autorità.

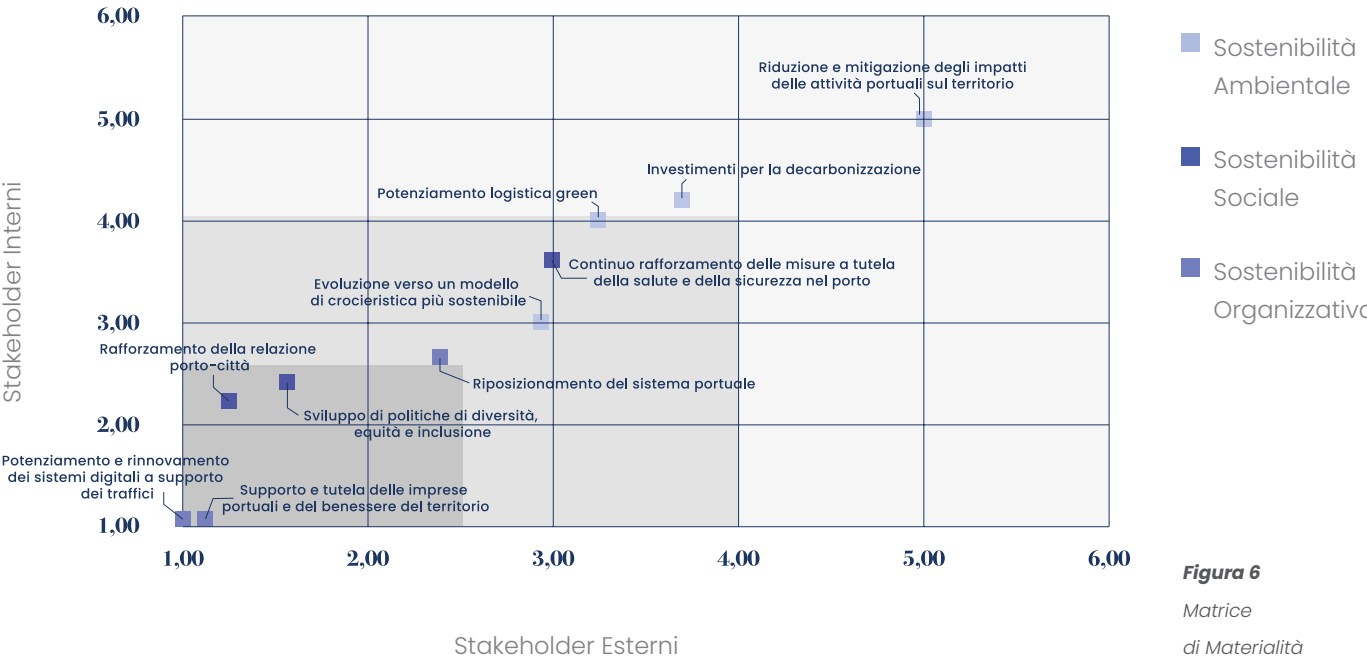


Figura 6
Matrice di Materialità

A valle dell'interlocuzione con gli Stakeholder, emergono quindi come **altamente rilevanti** i seguenti temi di **natura ambientale**:

- Riduzione e mitigazione degli impatti delle attività portuali sul territorio
- Investimenti per la decarbonizzazione
- Potenziamento logistica green

La riduzione degli impatti delle attività portuali sul territorio attraverso iniziative di monitoraggio e controllo del rumore, degli scarichi e della qualità dell'aria, la promozione di studi idrodinamici volti a salvaguardare l'ambiente lagunare e la buona gestione dei rifiuti, è stata considerata come la tematica maggiormente rilevante nel percorso di sostenibilità intrapreso dall'Autorità. Ad un livello leggermente inferiore, si collocano le tematiche relative alla decarbonizzazione delle infrastrutture portuali e al potenziamento di un sistema di logistica efficiente e sostenibile, anch'esse considerate centrali dagli stakeholder, evidenziando una prospettiva condivisa sulla priorità delle questioni ambientali.

A seguire, a un livello di **rilevanza media**, si collocano le questioni:

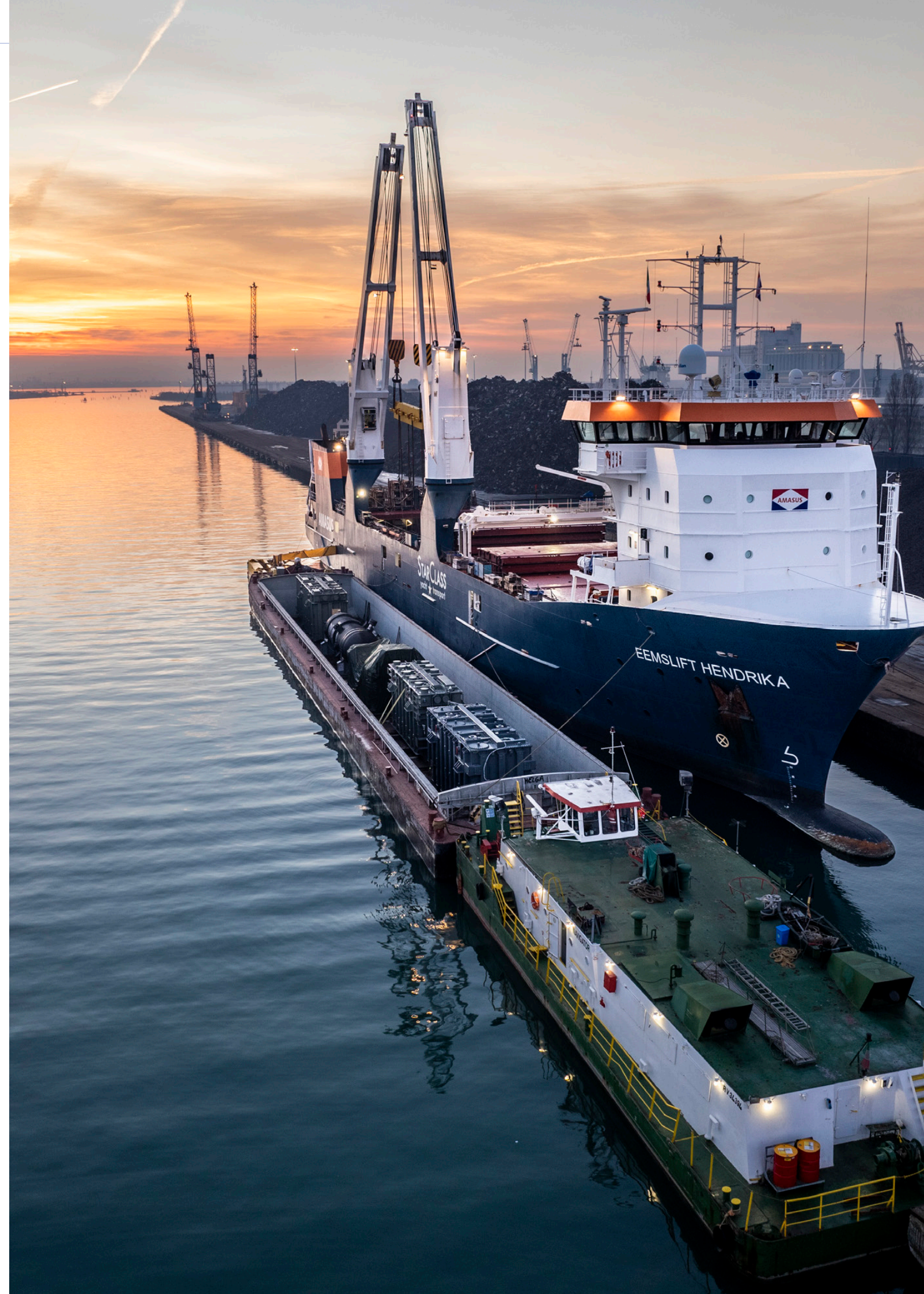
- Continuo rafforzamento delle misure a tutela della salute e della sicurezza nel porto
- Evoluzione verso un modello di crocieristica più sostenibile
- Riposizionamento del sistema portuale



A livello sociale, la tematica legata al potenziamento delle attività di salute e sicurezza nel porto attraverso la formazione e sensibilizzazione, la realizzazione di nuovi interventi di security portuale e lo sviluppo di studi finalizzati a migliorare la navigabilità, viene considerata, principalmente dagli stakeholder interni, come rilevante in una prospettiva di medio-lungo periodo. Sul piano ambientale, l'evoluzione verso un modello di crocieristica sostenibile ha ricevuto valutazioni concordi da entrambe le categorie, che riconoscono unanimemente la rilevanza strategica di una transizione sostenibile delle attività crocieristiche.

Andamento simile per la tematica relativa allo sviluppo di nuove attività di pianificazione, promozione e comunicazione finalizzate al riposizionamento del sistema portuale.

Leggermente al di sotto si collocano i temi di natura sociale *“Sviluppo di politiche di diversità, equità e inclusione”* e *“Rafforzamento della relazione Porto-Città”*. Infine, i temi: *“Supporto e tutela delle imprese portuali e del benessere del territorio”* e: *“Potenziamento e rinnovamento dei sistemi digitali a supporto dei traffici”*, afferenti alla sfera organizzativa, sono stati considerati dalle voci interne di **minor rilevanza** nell'attuale strategia di sostenibilità dell'Autorità.



2

Le dimensioni della sostenibilità in ambito portuale

2.1



Resilienza delle infrastrutture portuali



2.1.1 Investimenti per lo sviluppo del Sistema Portuale

Una delle funzioni istituzionali dell'AdSP MAS riguarda la pianificazione e la programmazione degli interventi necessari allo sviluppo infrastrutturale degli scali di Venezia e Chioggia, al fine di ottenere una dotazione di asset moderni, efficienti e sostenibili, con una adeguata capacità intermodale che permetta di mantenere il sistema portuale veneto competitivo nel lungo periodo.

Nel biennio oggetto di rendicontazione, l'Ente ha portato avanti importanti investimenti per realizzare nuovi spazi a disposizione delle attività terminalistiche o per migliorare l'accessibilità via mare e terrestre degli scali, seguendo le linee di indirizzo del Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTOP).

Il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2022-2024 dell'AdSP MAS prevede un impegno di 63,1 milioni di euro nel biennio 2022-2023.



Ripartizione economica degli interventi del PTOP 2022-2024

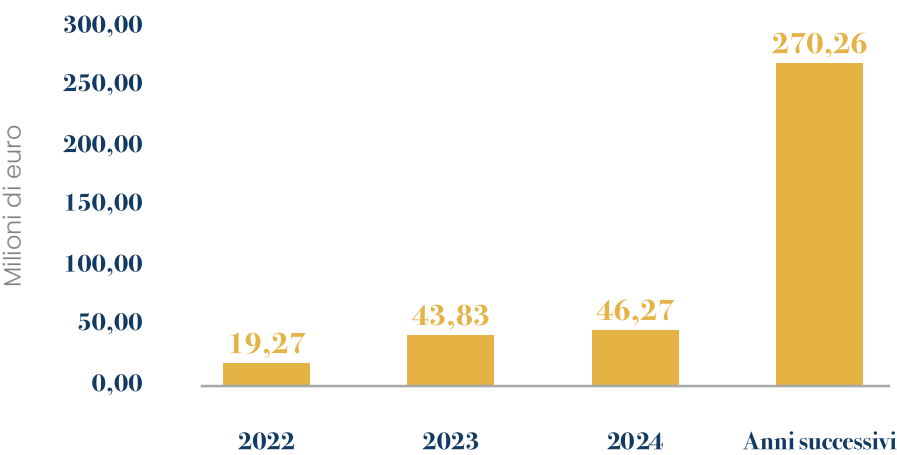


Figura 7
Ripartizione economica degli interventi
del Piano Operativo Triennale 2022-2024.

Fonte: PTOP 2022-2024

L'AdSP MAS nel Piano Operativo Triennale 2022-2024, con orizzonte temporale 2022-2030 ha incluso 44 grandi interventi che rientrano nelle aree di interesse per la sostenibilità dell'Ente, per un valore totale di quasi 1,8 miliardi di euro.

Nello specifico, comprende 11 interventi a favore di un nuovo assetto organizzativo a supporto delle operazioni portuali; 15 interventi utili allo sviluppo infrastrutturale e all'accessibilità nautica, ferroviaria e stradale oltre che alla trasformazione del waterfront di Venezia e Chioggia; 6 interventi a supporto della transizione energetica del sistema portuale; 8 interventi a supporto della comunità e del dialogo porto-città, che includono sviluppo di partnership territoriali e riduzione degli impatti sul territorio ed infine 4 interventi a garanzia dell'efficientamento dei controlli di security e di garanzia di salute e sicurezza sul lavoro.

Di seguito si propone la ripartizione degli investimenti inseriti nel Piano Operativo triennale 2022-2024, suddivisi sulle cinque aree previste dal World Port Sustainability Program dell'IAPH. Tra il 2022 e il 2027 verranno portati a termine più di 640 milioni di euro di investimenti infrastrutturali che consentiranno ai porti dell'AdSP MAS di migliorare la propria competitività e attrattività a livello nazionale ed internazionale.

Investimenti inseriti nel POT 2022-2024 - orizzonte 2030

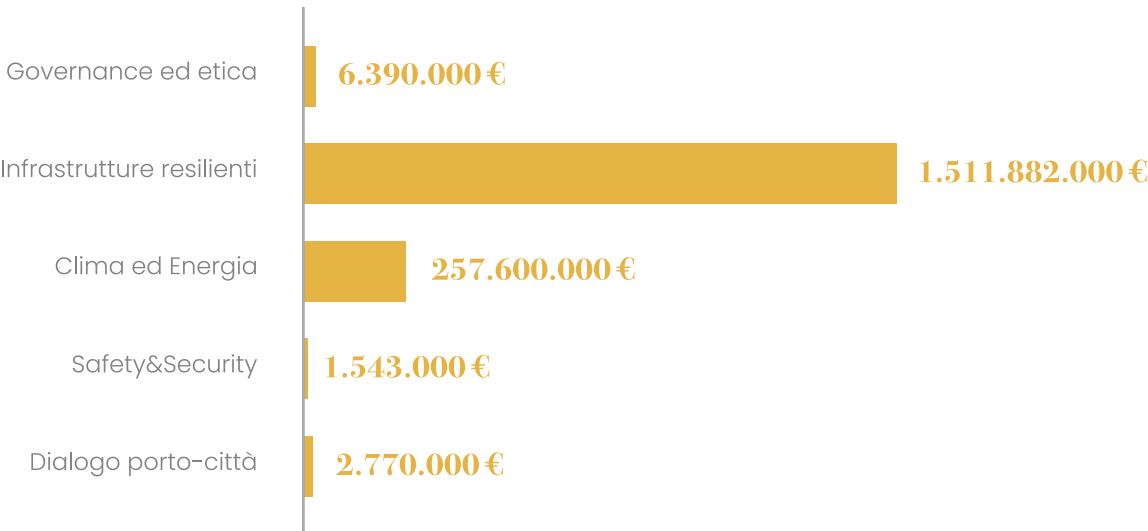


Figura 8
Ripartizione degli interventi inseriti nel POT secondo le 5 aree IAPH.

Fonte: POT 2022-2024





2.1.1.1 L'investimento nelle infrastrutture portuali come motore dello sviluppo

Nuovo terminal container di Montesyndial	
 Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	
LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	428 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Avvio dei lavori per la prima fase
ANNO DI COMPLETAMENTO	Primo stralcio 30 giugno 2026
BENEFICI	○ Razionalizzazione e crescita del traffico portuale; ○ Riduzione delle esternalità negative connesse al traffico portuale; ○ Miglioramento della sicurezza e dell'accessibilità nautica.

Il progetto riguarda le ex aree industriali di Montefibre e Syndial a Porto Marghera e prevede opere di riprofilatura del Canale Industriale Ovest e attività di escavi e dragaggi per migliorare la navigabilità. Inoltre, include la realizzazione di una nuova banchina e di nuove strutture e impianti di terra per le attività di carico-scarico delle navi container e per la gestione intermodale delle merci che consentiranno al porto di Venezia di gestire un traffico container di circa 1 milione di TEU, permettendo anche un efficientamento degli spazi portuali.

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, il progetto di bonifica è in corso di esecuzione e in fase avanzata di realizzazione e sono in svolgimento le procedure autorizzative presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

A seguito del DPCM 1832/2022 del 13 maggio 2022, l'opera è stata commissariata e il Presidente dell'AdSP MAS è stato nominato Commissario Straordinario per la sua realizzazione. L'intervento ha ottenuto un finanziamento di oltre 280 milioni di euro, di cui 35,15 provenienti dal fondo complementare al PNRR oltre che dal Fondo Opere Indifferibili. A seguito della gestione commissariale sono stati compiuti gli atti propedeutici all'avanzamento e completamento della progettazione e all'acquisizione delle autorizzazioni per l'affidamento dei lavori, limitatamente alle risorse finanziarie disponibili.

Il progetto complessivo di riconversione produttiva del compendio di Montesyndial consentirà la ridefinizione funzionale e logistica, la riqualificazione ambientale e la valorizzazione di un'area di oltre 90 ettari, attualmente inquinata e dismessa in tre differenti stralci attuativi. L'area avrà un fronte di banchina continuo di circa 1600 metri che potrà ospitare navi di classe Panamax, consentendo un traffico annuo fino a 1 milione di TEU.

Il primo stralcio riguarda una superficie di 3,44 ettari e prevede la realizzazione di una nuova banchina di accosto e del piazzale retrostante per i primi 50 metri dal profilo della banchina. L'intervento, dal valore di 189 milioni di euro è stato completamente affidato e si stima una conclusione dei lavori entro il 30 giugno 2026.

Per quanto riguarda il secondo stralcio, sono in corso le attività di progettazione per la realizzazione della piattaforma intermodale che verrà gestita in regime di concessione. Infine, relativamente al terzo stralcio si prevede di ultimare la progettazione e le attività di realizzazione delle opere in partenariato pubblico-privato.



STEP 1	STEP 2	STEP 3
PROGETTAZIONE	GARA Novembre 2023	ESECUZIONE LAVORI Gennaio 2024 – Giugno 2026



2.1.1.2 Investimenti per il miglioramento dell'accessibilità

L'accessibilità marittima e terrestre rappresenta un tema di grande importanza per l'AdSP MAS, in quanto permette un aumento dell'efficienza e della produttività degli scali di competenza, incrementandone la competitività e l'attrattività.

Per quanto riguarda il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria, durante il 2023 è stato predisposto il Piano di sviluppo della modalità ferroviaria 2023-2025 con l'obiettivo di migliorare l'infrastruttura ferroviaria portuale, attuare accordi per lo sviluppo di nuovi progetti e adeguare la rete ferroviaria afferente al comprensorio ferroviario di Venezia Marghera Scalo a livello amministrativo e gestionale.

L'Ente si impegna continuamente ad intercettare finanziamenti attraverso programmi comunitari e nazionali che supportano il miglioramento dell'accessibilità. Grazie a tale impegno, l'AdSP MAS con i porti di Trieste, Capodistria e Ravenna, nell'ambito del programma Connecting Europe Facility 2021-2027 ha ottenuto un co-finanziamento di oltre 14 milioni di euro progetto "ACCESS2NAPA". In particolare, l'Ente ha a disposizione 880 mila euro che verranno impiegati per finanziare la progettazione di interventi per il potenziamento delle infrastrutture di ultimo miglio ferroviario e il miglioramento dell'accessibilità stradale a porto Marghera.

Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della chimica



LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	19 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Inizio dei lavori
ANNO DI COMPLETAMENTO	Marzo 2026
BENEFICI	● Riduzione dei tempi di transito; ● Aumento della sicurezza; ● Beneficio ambientale.

Il progetto nasce dall'esigenza di raddoppiare il binario che serve Fusina ed eliminare i passaggi a livello esistenti su Via della Chimica. Tale intervento mira a incrementare la capacità del raccordo ferroviario e migliorare la sicurezza riducendo le interferenze con il traffico su gomma che transita lungo Via della Chimica e Via della Meccanica e agevolando il collegamento tra la strada Romea e il terminal di Fusina. Il progetto è stato finanziato dal Fondo Complementare del PNRR per 12 milioni di euro e dal Fondo Opere Indifferibili.

L'intervento ha l'obiettivo di ridurre le interferenze tra strada e rete ferroviaria portuale migliorando la sicurezza della viabilità in genere (stradale, ferroviaria e ciclopeditonale) ed incrementando la capacità viabilistica e ferroviaria anche in funzione del nuovo Terminal Montesindia e dei terminal insediati a sud del porto.

STEP 1	STEP 2	STEP 3
PROGETTAZIONE	GARA	ESECUZIONE LAVORI
Marzo 2023	Ottobre 2023	Marzo 2024 – Marzo 2026



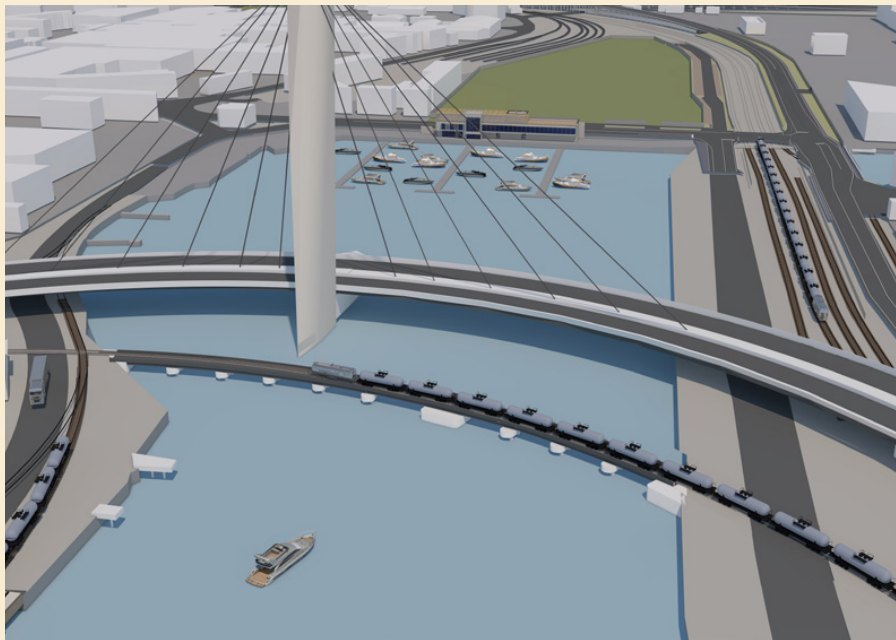
Nuovo ponte ferroviario sul canale ovest



LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	24,3 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Completamento dei lavori
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
BENEFICI	- Eliminazione della doppia manovra dei convogli ferroviari sulla stazione di Mestre; - Miglioramento della capacità ferroviaria; - Riduzione delle interferenze con la rete stradale - Riduzione dei tempi delle manovre ferroviarie.

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo ponte ferroviario strallato a tracciato curvo su cui è impostata l'infrastruttura ferroviaria a semplice binario non elettrificata. L'infrastruttura attraversa il Canale Industriale Ovest connettendo lo scalo di Venezia Marghera alla rete ferroviaria esistente. Per garantire il transito di imbarcazioni da diporto e da trasporto merci che interessa il tratto terminale del Canale Industriale Ovest, il progetto prevede la realizzazione di una campata centrale pivotante. L'opera consente di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari alla stazione di Mestre, riducendo i tempi di manovra e il numero di interferenze tra la rete stradale e quella ferroviaria. Il costo dell'opera è finanziato per 8 milioni di euro dal Fondo Complementare al PNRR e 9 milioni di euro da fondi MIPAAF nell'ambito del PNRR Agricoltura.

Nell’ottica di servire al meglio le crescenti aspettative del mercato è in corso l’implementazione infrastrutturale della rete ferroviaria interna al Compensorio.



STEP 1	STEP 2	STEP 3
PROGETTAZIONE	GARA Novembre 2023	ESECUZIONE LAVORI Marzo 2024 – Maggio 2026

Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di Via dell’elettricità



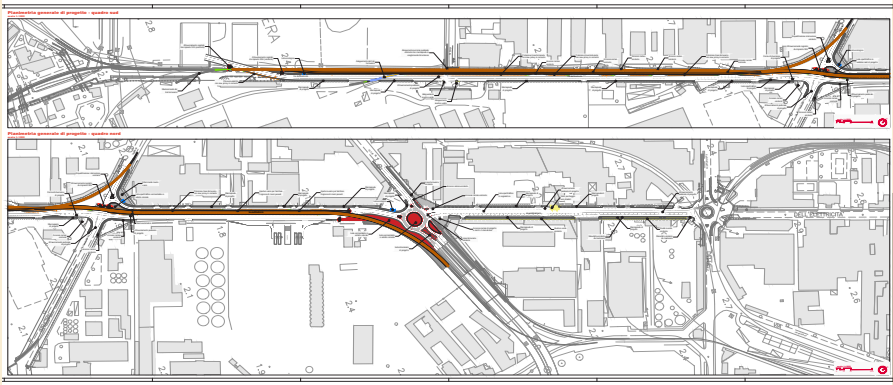
LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL’INVESTIMENTO	19 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Lavori in corso
ANNO DI COMPLETAMENTO	maggio 2026
BENEFICI	● Riqualificazione dell’area industriale di Porto Marghera; ● Miglioramento della sicurezza stradale e ferroviaria; ● Miglioramento della connessione ferroviaria tra gli scali merci dell’area portuale; ● Potenziamento del raccordo base attraverso il raddoppio del binario transitante dietro via dell’elettricità; ● Riduzione dei costi ambientali.

Il progetto prevede l’adeguamento funzionale e la messa in sicurezza di Via dell’Elettricità da Via Ghega al raccordo con innesto A 57, comprendendo il rifacimento ex-novo di tutti i sottoservizi esistenti e la realizzazione del doppio binario nel raccordo ferroviario di Via dell’Elettricità per una lunghezza di 700 metri. Lo scopo dell’intervento è il miglioramento dell’efficienza delle infrastrutture mediante investimenti nel trasporto alimentare e nella logistica per ridurre i costi ambientali ed economici.

L’obiettivo generale dell’opera rientra negli obiettivi dell’accordo di programma per la riconversione e riqualificazione industriale dell’area di

crisi industriale complessa di Porto Marghera, nello specifico il Favorire la riconversione e la riqualificazione economica dell'area industriale di Porto Marghera, supportando la richiesta di potenziamento dell'interscambio di merci, parallelamente alla messa in sicurezza ed all'adeguamento funzionale delle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Infine, l'opera rientra nell'obiettivo generale di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di Porto Marghera ed è stata finanziata per 12 milioni a carico di fondi MISE e 7 milioni a valere sui fondi del PNRR per lo sviluppo della logistica agroalimentare.



STEP 1	STEP 2	STEP 3
PROGETTAZIONE	GARA	ESECUZIONE LAVORI
	Novembre 2023	Marzo 2024 – Maggio 2026

Ripristino e conservazione del canale Malamocco Marghera



LOCALIZZAZIONE	Porto di Venezia
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	23,5 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Fine lavori e collaudi
ANNO DI COMPLETAMENTO	Dicembre 2024
BENEFICI	- Interruzione del processo erosivo e dispersione dei sedimenti verso la Laguna; - Miglioramento della sicurezza stradale e ferroviaria; - Aumento della resistenza al moto ondoso incidente sui bordi dei Canali; - Ripristino di aree destinate ad habitat di pregio; - Miglioramento ambientale del suolo, della qualità delle acque e della flora e fauna; - Riduzione dei costi di manutenzione e miglioramento dell'accessibilità nautica.

Il progetto prevede il ripristino delle aree di bordo del Canale Malamocco Marghera nel tratto San Leonardo-Fusina tramite la realizzazione di opere di marginamento dei bordi delle Casse di Colmata A, B, D e E attualmente interessate da fenomeni erosivi, attraverso strutture in legno palificate e protette da scogliere di idonea pezzatura. L'intervento è di vitale importanza, in quanto permetterà di eliminare una delle cause dell'interramento del Canale Malamocco Marghera, migliorando l'accessibilità nautica

dello scalo, e consentendo **la predisposizione di un'importante area di deposito per i sedimenti**, periodicamente dragati nell'ambito delle attività di manutenzione dei canali, riducendo i costi di manutenzione ordinaria. L'intervento parallelamente produce diversi benefici ambientali grazie alla riduzione del processo erosivo e alla possibilità di ripristinare ampie superfici destinate ad habitat di pregio, quali il miglioramento ambientale del suolo e dell'ambiente idrico. L'opera è interamente finanziata dal Fondo Complementare del PNRR.



STEP 1	STEP 2	STEP 3
PROGETTAZIONE Dicembre 2022	GARA Gennaio 2023	ESECUZIONE LAVORI Settembre 2023 – Dicembre 2024



2.1.1.3 Gli interventi commissariali in attuazione del D.L. n. 103/2021

Il D.L. n. 103/2021 “Misure urgenti per la tutela delle vie d’acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia” ha lo scopo di salvaguardare lo stato, l’integrità, il decoro e la sicurezza delle vie d’acqua urbane di Venezia, definendo delle misure di tutela e prescrizione come il divieto di transito nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca per le navi con stazza lorda sopra a 25.000 TSL. Il decreto nomina il Presidente dell’Autorità di Sistema come Commissario Straordinario con il compito di gestire la realizzazione di cinque interventi con un investimento pari a 231,5 milioni di euro e di individuare soluzioni operative a tutela e salvaguardia dell’ambiente lagunare.

Ormeggi temporanei presso il porto di Marghera	
CCV Commissario Crociere Venezia	
LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	6,0 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Concluso
ANNO DI COMPLETAMENTO	2022
IMPATTO DELL'OPERA	Incremento della capacità dello scalo

Il progetto riguarda i lavori di adeguamento della banchina Liguria e della banchina Lombardia nell'area di Marghera. L'intervento è stato completato in entrambe le banchine. Le banchine Lombardia, Bolzano e Trento sono soggette ad altri lavori di adeguamento ambientale e riqualificazione che prevedono la conterminazione ai fini ambientali di circa 900 metri del molo, oltre al consolidamento strutturale delle opere esistenti.

Ormezzi temporanei presso il porto di Marghera

CCV Commissario
Crociere
Venezia

LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	39,5 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Progettazione preliminare
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
IMPATTO DELL'OPERA	Miglioramento dell'accessibilità marittima

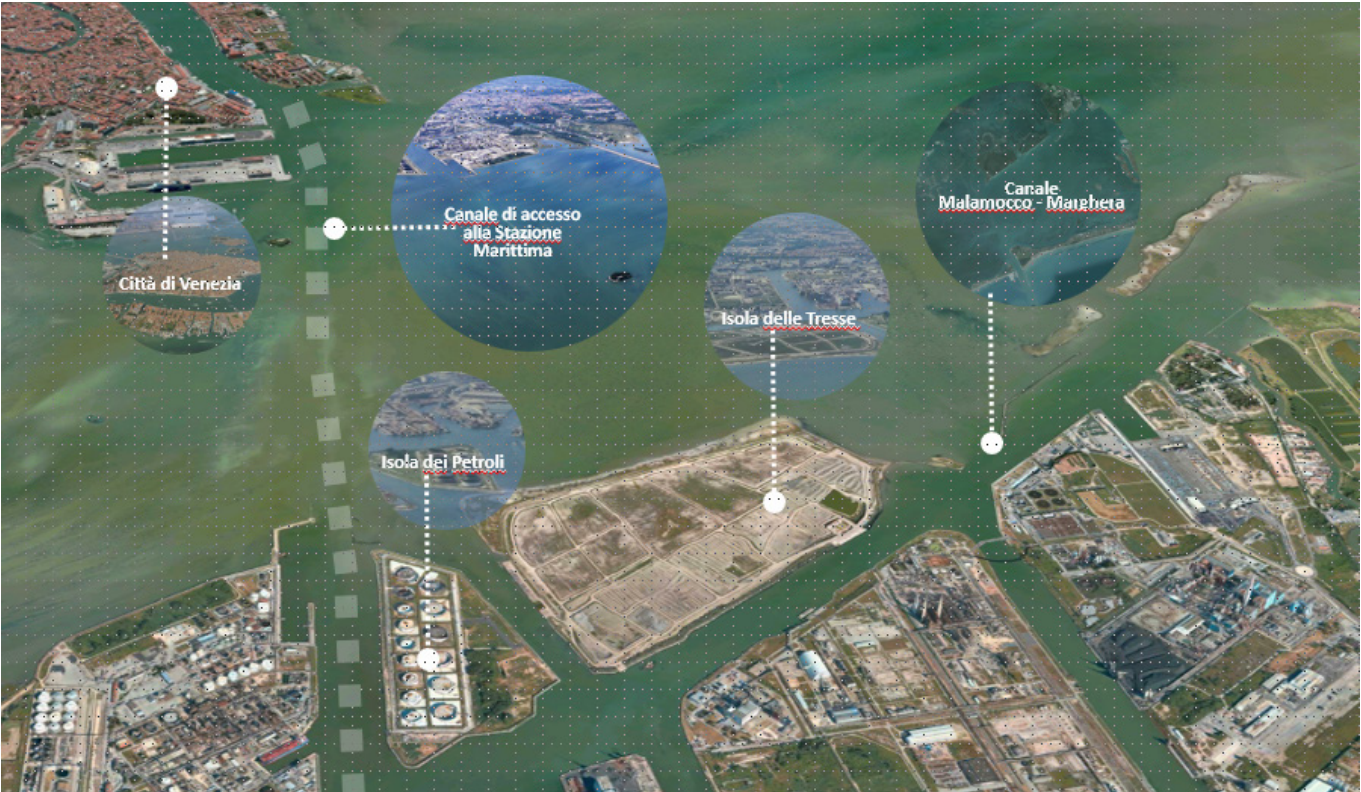
L'intervento prevede la manutenzione straordinaria del canale di accesso alla stazione marittima tenendo conto che le relative opere di ripristino morfologico vengano realizzate nell'ambito del contestuale e sinergico intervento di dragaggio ed adeguamento localizzato del Canale Malamocco Marghera. L'intervento permetterà alle navi da crociera di medie dimensioni di raggiungere l'attuale stazione marittima, sfruttando le attuali infrastrutture di accoglienza dei passeggeri crocieristici. Il primo stralcio è stato finanziato per 21 milioni di euro con fondi del Commissario Straordinario Crociere.

Attrezzamento temporaneo della banchina sul canale industriale nord, sponda nord

CCV Commissario
Crociere
Venezia

LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	10 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Progettazione definitiva
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
IMPATTO DELL'OPERA	Incremento della capacità dello scalo

L'intervento prevede attività di demolizione e smaltimento delle strutture esistenti e del terreno di scavo, oltre che la realizzazione di nuove pavimentazioni stradali per l'approdo di una nave da 340 metri di lunghezza.



Realizzazione del secondo accosto e di un terminal passeggeri presso canale nord

CCV

Commissario
Crociere
Venezia

LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	97 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Avvio gara di redazione del progetto esecutivo
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
IMPATTO DELL'OPERA	Riqualificazione di aree industriali dismesse e miglioramento dei servizi crocieristici

L'intervento prevede la realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 metri e di un terminal passeggeri al fine di permettere al sistema portuale dell'AdSP MAS di mantenere la sua funzione di home-port nel mercato crocieristico, grazie alla posizione strategica del terminal rispetto ai principali nodi di trasporto. La costruzione del terminal consente di migliorare sia la qualità che la quantità dei servizi offerti ai passeggeri, oltre a incrementare il numero massimo di movimenti giornalieri. Inoltre, permette di recuperare e riqualificare un'area portuale e industriale dismessa, conferendo una nuova funzione e identità al luogo, rafforzando le interazioni tra porto e città e diventando la nuova porta d'accesso a Venezia. L'opera è attualmente finanziata per 72 milioni di euro a valere sui fondi del Commissario Straordinario.

Manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il canale Malamocco Marghera

CCV

Commissario
Crociere
Venezia

LOCALIZZAZIONE	Porto Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	63 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Progetto di fattibilità tecnico-economica completato
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
IMPATTO DELL'OPERA	Miglioramento dell'accessibilità marittima

L'intervento prevede la manutenzione dei canali nell'area di porto Marghera finalizzati al transito delle navi da crociera nel canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei dello scalo e all'accesso della Stazione Marittima. Lo studio di fattibilità ha considerato diverse soluzioni gestionali atte a massimizzare la sostenibilità della navigazione all'interno del Canale, prestando particolare attenzione al trasporto e alla sospensione dei sedimenti, all'erosione dell'ambiente lagunare e all'ottimizzazione dell'infrastruttura navigabile. L'intervento consentirà alle navi da crociera di medie dimensioni di raggiungere l'attuale stazione marittima sfruttando le infrastrutture di accoglienza passeggeri già disponibili.

Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizione aree

CCV

Commissario
Crociere
Venezia

LOCALIZZAZIONE	Porto di Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	16 milioni di euro
STATO DI AVANZAMENTO	Progetto di fattibilità tecnico-economica completato
ANNO DI COMPLETAMENTO	2026
IMPATTO DELL'OPERA	Miglioramento dell'accessibilità marittima

L'intervento riguarda la risagomatura e l'arretramento delle aree interferenti alle manovre di evoluzione delle navi. Si prevedono attività di manutenzione e dragaggio dei canali in prossimità degli accosti e l'acquisizione di nuove aree necessarie alla realizzazione di ulteriori punti di attracco nell'area di Marghera.

Accanto a tali interventi, a seguito del D.L. 68/2022, tra le opere subordinate al Commissario Straordinario è stata inserita la realizzazione di un ormeggio temporaneo presso l'Isola Saloni a Chioggia, per permettere l'attracco alle navi di stazza lorda pari o superiore a 25.000 TSL.

Dal punto di vista operativo, l'azione del commissario ha riguardato, l'abilitazione al dual use (navi traghetto e passeggeri) del terminal ro-ro di Fusina e l'attivazione dell'attività crocieristica nello scalo di Chioggia.



2.1.1.4 Investimenti per la digitalizzazione

Le attività volte alla digitalizzazione delle procedure doganali condotte dall'AdSP MAS prendono avvio nel 2019, quando l'Ente ha aderito al "Progetto speciale per la digitalizzazione delle procedure doganali nei porti nazionali" lanciato dall'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. L'obiettivo del progetto è velocizzare le procedure doganali ai varchi, consentendo alle merci di transitare velocemente grazie alla digitalizzazione delle procedure di controllo effettuate normalmente nei varchi doganali degli scali marittimi. A dicembre 2022, il porto di Venezia è stato il primo scalo italiano a adottare la digitalizzazione doganale permettendo di ridurre il tempo di sosta dei mezzi pesanti con merce containerizzata del 75%. Nel 2023, l'AdSP MAS ha presentato progetti per la digitalizzazione della catena logistica portuale nell'ambito del PNRR, in particolare per favorire lo sviluppo e l'implementazione dei servizi del Port Community System per l'interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) e per l'automatizzazione e la digitalizzazione dei processi di controllo delle merci alla rinfusa e in colli. Il bando prevede l'aumento della capacità logistica nazionale mediante la realizzazione di un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati. I progetti fanno 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 è stato assegnato un contributo pari a 1.000.000 € e gli interventi dovranno completarsi entro il 30/06/2026.

Le attività di digitalizzazione dell'Ente includono l'implementazione di innovazioni operative nei processi amministrativi tramite il ricorso a big data, tecnologie in cloud, intelligenza artificiale e piattaforme IT. Per il biennio 2022-2023 sono stati stanziati 3 milioni di euro per la progettazione, lo sviluppo e l'implementazione di queste nuove tecnologie.

Infine, l'AdSP MAS dal 2023, attraverso il programma Interreg Italia-Croazia, si impegna a sviluppare nuovi progetti per lo sviluppo ICT nelle aree portuali, per il miglioramento dell'accessibilità stradale, per il potenziamento della cyber security e per la promozione/valorizzazione del patrimonio culturale dei porti adriatici.

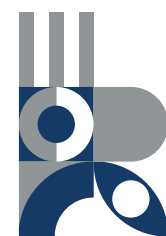


Progetto	Capofila	Partner	Contributo (euro)	Obiettivi
DIGITPORTS	AdSP MAS	Trieste, Ravenna, Rijeka, Zara, Ploce e Spalato	482.260	Sviluppi ICT per il miglioramento delle performance portuali
MILEPORT	AdSP Trieste	Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Rijeka, Zara, Ploce	284.856	Sviluppi ICT per il miglioramento dell'accessibilità stradale dell'ultimo miglio
CRESPORT	AdSP Ravenna	Venezia, Trieste, Ancona, Rijeka, Ploce e Dubrovnik	368.392	Azioni per il miglioramento della Cyber security nei porti adriatici

Tabella 1
 Progetti Interreg di cui fa parte l'AdSP MAS.
 Fonte: Rendiconto generale 2023.



2.2



Clima
ed energia

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI
SPECIFICHE DISCLOSURE:

- **GRI 302-1 ENERGIA CONSUMATA ALL'INTERNO DELL'ORGANIZZAZIONE**
- **GRI 305-1 EMISSIONI DIRETTE DI GHG (SCOPE 1)**
- **GRI 305-2 EMISSIONI INDIRETTE DI GHG DA CONSUMI ENERGETICI (SCOPE 2)**
- **GRI 305-3 ALTRE EMISSIONI INDIRETTE DI GHG (SCOPE 3)**
- **305-4 INTENSITÀ DELLE EMISSIONI GHG**
- **305-5 RIDUZIONE DELLE EMISSIONI GHG**
- **GRI 305-7 OSSIDI DI AZOTO (NOX), OSSIDI DI ZOLFO (SOX) E ALTRE EMISSIONI SIGNIFICATIVE**





2.2.1 I consumi energetici dell’AdSP MAS

Il monitoraggio dei consumi energetici, inteso come monitoraggio degli aspetti diretti e di quelli indiretti, è un aspetto costantemente presidiato da AdSP MAS in quanto strumento funzionale alla progettualità in termini di efficientamento energetico e di riduzione delle esternalità negative in termini di emissioni di GHG.

L’energia elettrica consumata all’interno delle sedi dell’AdSP MAS è tipicamente riconducibile al funzionamento delle sedi istituzionali ed in particolare agli edifici 12 e 13 situati nell’area portuale di Venezia.

In generale, i mesi in cui si registra un maggiore consumo energetico sono quelli invernali, a causa del funzionamento del sistema di riscaldamento degli edifici che utilizza pompe di calore, e i mesi estivi, per via dell’utilizzo dei sistemi di condizionamento dell’aria.

2021		2022		2023 *	
KWH/ANNO	KWH/N. DIPENDENTI	KWH/ANNO	KWH/N. DIPENDENTI	KWH/ANNO	KWH/N. DIPENDENTI
418.418,85	4.981,17	397.194,00	4.225,47	426.579,22	4.538,07

*per il 2023, mese di agosto non disponibile

Il consumo di carburante da parte dell’Ente è legato al parco mezzi a disposizione ed è indicato nella seguente tabella in litri e TEP equivalenti².

2021			2022		2023	
	LITRI	TEP EQUIVALENTI	LITRI	TEP EQUIVALENTI	LITRI	TEP EQUIVALENTI
BENZINA	3.579,13	3,221	1.352,99	1,21769	2.081,50	1,87335
GASOLIO	970,05	0,8905	1.439,70	1,32164	1.821,16	1,67182

² Il **la Tonnellata Equivalente di Petrolio (TEP)** rappresenta la quantità di energia rilasciata dalla combustione di una tonnellata di petrolio grezzo. In termini ancora più pratici, 1 TEP rappresenta 2,4 tonnellate di CO2 emesse nell’atmosfera.

Analogamente ai consumi di energia elettrica, l’uso delle risorse idriche da parte dell’Ente è legato alle attività di ufficio delle sedi istituzionali. Tale indicatore, mediato sul numero totale di dipendenti, consente di verificare negli anni il livello di sensibilizzazione di tutti i dipendenti dell’AdSP MAS alla corretta gestione ambientale delle risorse idriche.

2021		2022		2023 *	
MC/ANNO	MC/N. DIPENDENTI	MC/ANNO	MC/N. DIPENDENTI	MC/ANNO	MC/N. DIPENDENTI
690	6,6	800	8,5	686	7,3

*Per il 2023, sono disponibili dati fino al mese di ottobre 2023



2.2.2 Le emissioni nei porti del Sistema

Nel 2023 l’AdSP MAS ha aggiornato il proprio DEASP (Documento di pianificazione energetico ambientale) con dati riferiti alle annualità 2020-2022, secondo le Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali pubblicate dal Ministero dell’Ambiente, nel quale vengono determinati la carbon footprint del Sistema Portuale e i consumi energetici diretti e indiretti. Le emissioni di GHG³ associate agli edifici dell’AdSP includono le emissioni dirette associate alle attività di climatizzazione e quelle indirette connesse al consumo di energia elettrica.

Scope 1 – include le emissioni dirette prodotte dall’AdSP MAS durante le attività di funzionamento ordinarie, come emissioni della flotta dell’Ente o per il riscaldamento delle proprie sedi. Inoltre, include le emissioni dirette dei soggetti che operano all’interno dell’area portuale e che hanno un rapporto contrattuale con l’AdSP per svolgere attività connesse al trasporto marittimo, in genere servizi generali affidati mediante contratto d’appalto.

Scope 2 – include le emissioni indirette dell’AdSP MAS, ossia le emissioni prodotte dall’energia acquistata e consumata dall’Ente per i propri edifici dati in concessione e per le attività collegate ad essa. Include, inoltre, le emissioni indirette dei soggetti che operano all’interno dell’area portuale e che hanno un rapporto contrattuale con l’AdSP per svolgere attività connesse al trasporto marittimo.

Scope 3 – indica le altre emissioni indirette, prodotte da fonti in genere associate alle operazioni svolte dagli operatori commerciali che operano nell’ambito del porto in conto proprio, come navi, camion, imbarcazioni portuali, locomozioni ferroviarie, edifici di terzi e movimentazione del carico.

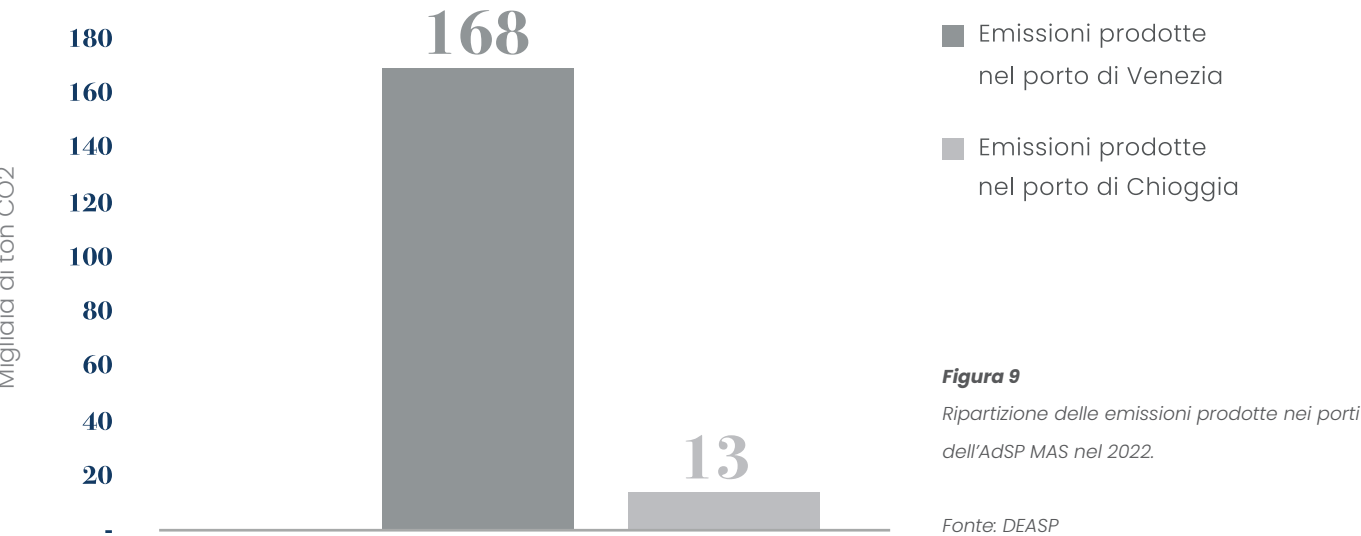
Nel 2022 le emissioni complessive di CO2 equivalenti nelle aree portuali sotto la competenza dell’AdSP MAS hanno

³ Il termine GHG è l’acronimo di Greenhouse Gas, in italiano gas a effetto serra. Tra i principali gas a effetto serra troviamo in primo luogo l’anidride carbonica (CO2), metano (CH4), ossido di diazoto (N2O) e gas fluorurati.

raggiunto le 181.473 tonnellate, segnando un aumento del 10%, rispetto all'anno precedente, attribuibile all'incremento dei movimenti e ai tempi di ormeggio delle navi commerciali.

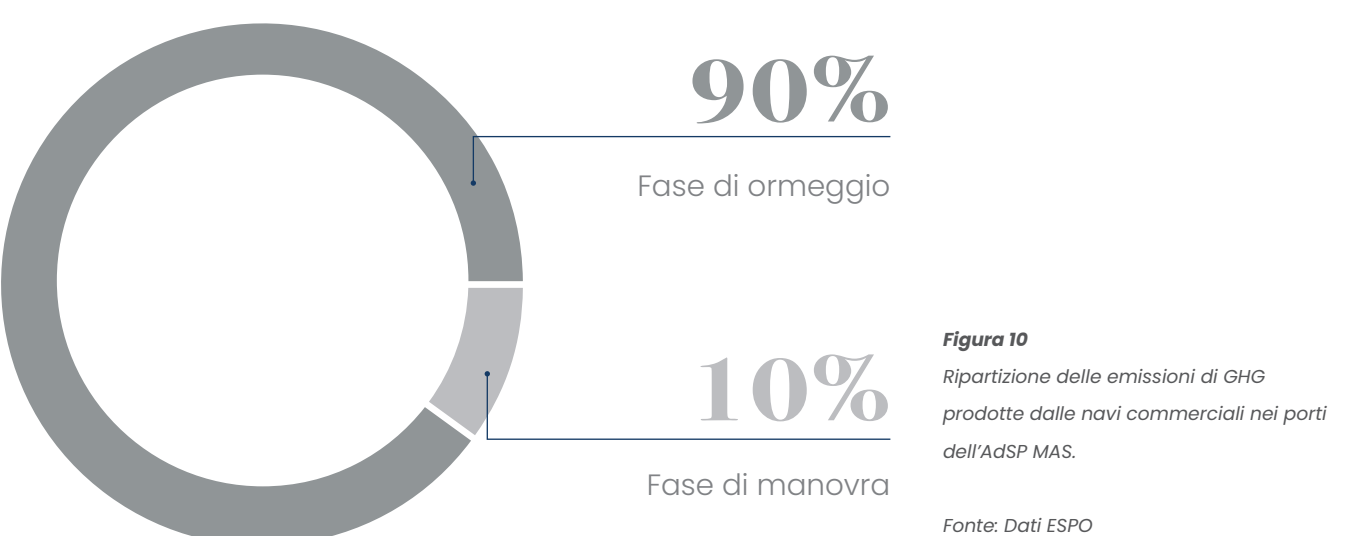
Le emissioni complessive generate presso lo scalo di Venezia rappresentano il 92,8% delle tonnellate di CO2 equivalente (CO2eq) dell'intero sistema portuale, pari a 168 mila tonnellate. Questo dato evidenzia una riduzione dell'1,36% rispetto al 2021, anno in cui le emissioni registrate, come riportato nel precedente Bilancio di Sostenibilità, erano pari a 170.680 tonnellate di CO2eq.

Ripartizione economica degli interventi del PTOF 2022-2024



Il 99,5% delle emissioni di gas serra (GHG), pari a 180.613 tonnellate di CO2, prodotte nei porti di Venezia e Chioggia rientra nello Scope 3 e solo una minima quota è imputabile a emissioni dirette o a emissioni generate in fase di produzione dell'energia utilizzata. Le emissioni generate dalle navi commerciali in fase di ormeggio o stazionamento valgono il 70% delle emissioni di GHG dello Scope 3. Il restante 30% delle emissioni dello Scope è imputabile per il 9% ai natanti di servizio in manovra, navigazione o ormeggio, ai terminal commerciali per il 9%, alla mobilità stradale interna ed esterna agli scali portuali per l'8% e per il 3% ai terminal industriali presenti.

Ripartizione delle emissioni di GHG da navi commerciali



Il 97% delle emissioni incluse nello Scope 1 è rappresentato dalle attività di manutenzione delle aree comuni e il rimanente 3% dalle emissioni generate dall'energia acquistata e utilizzata dall'AdSP MAS. Le emissioni dovute all'acquisto di energia valgono il 95% dello Scope 2, il residuale 5% invece è imputabile alla manutenzione delle aree comuni.

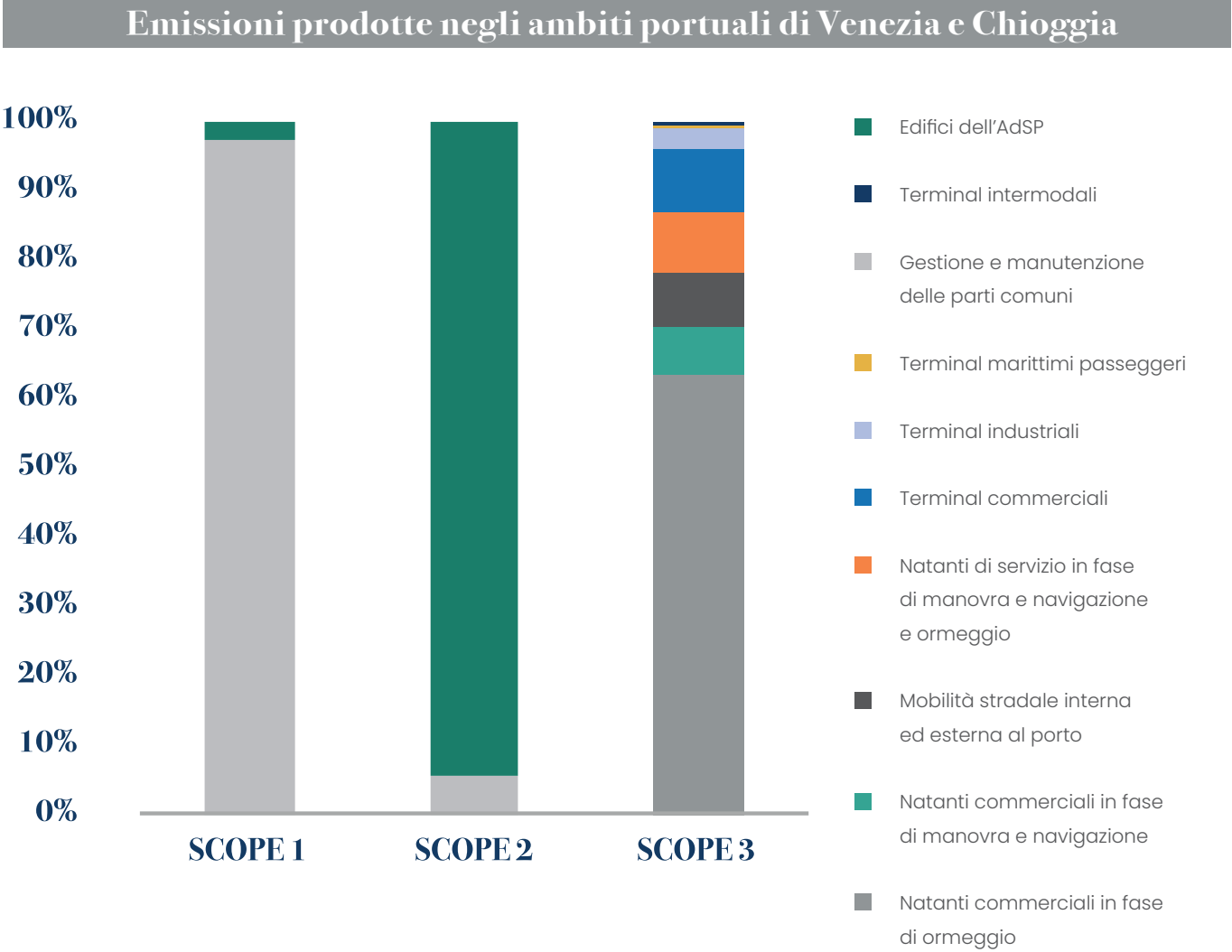


Figura 11
Emissioni prodotte negli ambiti portuali di Venezia e Chioggia nel 2022.

Fonte: DEASP



2.2.3 Azioni per l'efficientamento energetico e l'abbattimento delle emissioni

L'AdSP MAS è costantemente impegnata nell'adottare nuove pratiche e azioni per l'efficientamento energetico e per l'abbattimento delle emissioni di gas dovuti alle attività portuali. In particolare, a seguito di diverse attività propedeutiche verificatesi nel 2023, durante il primo semestre 2024 è stata avviata la progettazione per l'implementazione di sistemi di Energy Control System nelle sedi dell'Ente (Fabbricato 12 e 13), per ottenere una costante mappatura dei consumi ed il contenimento degli stessi, attraverso la sostituzione dei corpi illuminanti e l'installazione di sensori di presenza/crepuscolari per ottimizzare i sistemi di illuminazione.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) rappresenta un'importante risorsa di finanziamento per permettere la realizzazione di interventi finalizzati ad innalzare la sostenibilità ambientale nei porti italiani tramite la misura denominata GREEN PORTS. Nel biennio 2022-2023 l'AdSP MAS ha presentato proposte progettuali relative ad interventi di sostenibilità ambientale (GREEN PORTS) per oltre 22 milioni di euro. Sette progetti hanno ottenuto un contributo PNRR pari a 12,6 milioni di euro e si dovranno concludere entro il 31/12/2025.



PNRR green ports	
INTERVENTO	CONTRIBUTO (EURO)
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
TOTALE	12.568.860

Tabella 2
Investimenti inclusi nel PNRR

. Fonte: AdSP MAS

La realizzazione delle colonnine di ricarica per veicoli elettrici consente di supportare il progetto di acquisto di veicoli a zero emissioni da parte dell'AdSP MAS. Ciò permette di incentivare l'acquisto di veicoli elettrici da parte di altri operatori negli scali, abbattendo gli inquinanti locali e i GHG con una riduzione annua stimata in 12,9 tonCO2. Per completare l'attività di elettrificazione, l'AdSP ha pianificato l'acquisto di quattro mezzi di servizio full electric ed uno ad idrogeno per le aree portuali di Venezia e Chioggia con una conseguente riduzione di emissioni di gas serra e un miglioramento della qualità dell'aria quantificabile in -12,93 tCO2 all'anno.

Per ridurre le emissioni di gas serra (GHG) prodotte dai terminal commerciali, l'AdSP MAS ha pianificato l'elettrificazione delle banchine Multiservice per alimentare le gru portuali con energia elettrica, diminuendo così la necessità di combustibili fossili. Inoltre, verrà installato un impianto fotovoltaico sui tetti del Terminal Rinfuse Venezia e del Terminal Vecon, in concomitanza con attività di riqualificazione energetica. Questo comporterà una riduzione dei consumi energetici e dell'acquisto di energia elettrica, contribuendo significativamente all'abbattimento delle emissioni di CO2.

Per quanto riguarda la mitigazione delle emissioni delle navi in ormeggio, che costituiscono il 63% delle emissioni di GHG prodotte nelle aree portuali, l'AdSP MAS sta portando avanti un progetto di elettrificazione delle banchine, permettendo alle navi in stazionamento di ridurre l'utilizzo dei generatori di bordo per produrre energia elettrica e riducendo le emissioni di gas ad effetto serra e altri inquinanti atmosferici come NOx, SOx e PM10. Nello specifico, l'Ente ha individuato sei differenti aree d'interesse per il progetto di elettrificazione, per lo scalo di Venezia rientrano la banchina Riva Sette Martiri, San Basilio, Santa Marta e Marittima.

Cold Ironing	
 Finanziato dall'Unione europea NextGenerationEU	
LOCALIZZAZIONE	Porto di Venezia e Marghera
VALORE COMPLESSIVO DELL'INVESTIMENTO	57,6 milioni € per Marghera 32,2 milioni € per Venezia
STATO DI AVANZAMENTO	Lavori in fase di esecuzione
ANNO DI COMPLETAMENTO	Giugno 2026
IMPATTO DELL'OPERA	Riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera

L'elettrificazione delle banchine portuali è un intervento strategico per ridurre le emissioni legate alla movimentazione di merci e passeggeri, favorendo la transizione ecologica del sistema portuale. Il progetto prevede l'elettrificazione delle banchine del porto storico di Venezia e del porto commerciale di Marghera, permettendo alle navi di spegnere i

motori durante la sosta. Questo intervento migliorerà la qualità dell'aria sia nel centro storico di Venezia sia nell'area urbana di Marghera, grazie alla riduzione delle emissioni prodotte dalle navi in fase di ormeggio.

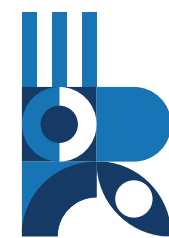
L'elettificazione dello scalo di Marghera prevede, nello specifico, la realizzazione degli impianti di alimentazione delle banchine dei terminal Fusina, con 4 punti di fornitura per traghetti ed una potenza complessiva di 24 MW, e del Canale Nord per 2 punti con una potenza complessiva di 30MW.

Nelle aree del centro storico di Venezia gli interventi riguardano l'elettificazione delle banchine delle zone di Riva Sette Martiri, Santa Marta San Basilio per l'alimentazione dei mega yacht e imbarcazioni di piccole dimensioni, ed infine, presso la banchina Marittima con l'implementazione di due punti di fornitura per navi passeggeri di media dimensione per una potenza complessiva di 24MW.

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. L'investimento complessivo è stato finanziato da risorse del Piano Nazionale Complementare al PNRR.



2.3



Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI
SPECIFICHE DISCLOSURE:

- **GRI 413-1 ATTIVITÀ CHE PREVEDONO IL COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ LOCALI, VALUTAZIONI D'IMPATTO E PROGRAMMI DI SVILUPPO**
- **GRI 303-1 INTERAZIONE CON L'ACQUA COME RISORSA CONDIVISA**
- **GRI 303-5 CONSUMO IDRICO**
- **GRI 306-1 GENERAZIONE DI RIFIUTI E IMPATTI SIGNIFICATIVI CORRELATI AI RIFIUTI**
- **GRI 306-2 GESTIONE DI IMPATTI SIGNIFICATIVI CORRELATI AI RIFIUTI**
- **GRI 306-3 RIFIUTI GENERATI**





2.3.1 La comunicazione e la promozione

Nel corso del 2022, nell’ambito delle attività di Relazione Istituzionale, si è proseguito con un costante confronto con gli stakeholder chiave dell’AdSP MAS, già coinvolti nel processo partecipativo che ha preceduto la redazione del POT 2022-2024 e del Bilancio di sostenibilità 2022. Questo approccio ha permesso non solo di raccogliere istanze e nuovi suggerimenti, ma anche di sviluppare idee e progetti finalizzati all’engagement e alla condivisione di oneri e onori nelle diverse attività. Ne sono emerse significative opportunità di relazione, in linea con l’impegno dei vertici dell’Autorità a mantenere un ascolto attivo e ad accogliere, quando possibile, le necessità e le proposte dei propri interlocutori.

In funzione di questo impegno, l’AdSP MAS nel biennio 2022-2023 ha strutturato una serie di attività di comunicazione, volte a rafforzare il continuo dialogo con gli stakeholder e delle attività di promozione dei porti di Venezia e Chioggia, attraverso eventi, iniziative e momenti di condivisione che hanno intrecciato la storia, la cultura e la modernità del sistema portuale veneto. L’interazione attraverso i canali ufficiali dell’Autorità poi ha giocato un ruolo rilevante. La frequente pubblicazione di notizie e di aggiornamenti relativi alle attività istituzionali, alle procedure e ai progetti realizzati dall’Ente, infatti, permette di mantenere un contatto diretto con la port community. In particolare, nel biennio 2022-2023, il sito web www.port.venice.it è stato completamente rinnovato. La riorganizzazione dei contenuti in conformità alle Linee Guida di design per i siti internet e i servizi digitali della PA adottate dall’Agenzia per l’Italia Digitale (AgID) e una nuova interfaccia grafica, ne hanno migliorato l’accessibilità e la fruibilità dei contenuti. È stata redatta la dichiarazione accessibilità con conseguente creazione di una pagina dedicata per eventuali segnalazioni sul tema da parte degli utenti. Anche la cookie policy è stata aggiornata secondo quanto richiesto dalla normativa vigente, con un nuovo applicativo di scelta dei consensi per l’utente. In sintesi, lo sviluppo dell’interfaccia grafica e l’organizzazione dei contenuti ha seguito le tendenze attuali del web design, della pubblica amministrazione e dei migliori esempi internazionali nel settore portuale, rispettando anche i requisiti sull’accessibilità a garanzia del principio di inclusione.



2.3.1.1 Le Iniziative Porto-Città

L’AdSP MAS promuove annualmente un programma di iniziative finalizzate a riscoprire e valorizzare le radici portuali e marittime di Venezia e Chioggia, favorendo un’interazione attiva con la collettività locale. Attraverso attività sportive, culturali, artistiche e formative, l’Autorità si impegna a diffondere una maggiore conoscenza delle realtà portuali, rafforzando così il legame tra i siti e il territorio. Tali iniziative sono finalizzate, inoltre, a integrare il sistema portuale nella vita quotidiana della comunità, evidenziandone il ruolo in funzione di nuove strategie di pianificazione a diversa scala, da quella locale alla territoriale.

PORT DAYS

I “Port Days” sono un’iniziativa promossa da Assoporti dedicata alla promozione della cultura portuale e marittima. Ogni anno, l’AdSP MAS invita la comunità locale a scoprire il porto attraverso visite guidate, corsi formativi, eventi sportivi e spettacoli. Queste iniziative offrono un’occasione unica per esplorare il ricco patrimonio storico e le innovazioni che rendono il porto una realtà all’avanguardia.

Port days 2022	Port days 2023
3.000 partecipanti	3.000 partecipanti
8 giorni	12 giorni
15 iniziative gratuite tra cui:	16 iniziative tra cui:
8 incontri di approfondimento	3 incontri di approfondimento
2 eventi sportivi	2 eventi sportivi
1 concerto	2 eventi artistici
4 tour guidati	5 tour guidati
18 istituti scolastici coinvolti	PIÙ DI 500 studenti coinvolti
	OLTRE 90 tra operatori del settore e imprenditori

Figura 12
I numeri dei Port Days nel 2022 e 2023

Port days 2023 - il porto si racconta

Grazie alla collaborazione con il Servizio Anziani del Comune di Venezia, che riunisce circa 50 persone nel Centro Servizi Antica Scuola dei Battuti a Mestre è stato realizzato un incontro in cui l'AdSP MAS ha illustrato il porto di ieri e di oggi, seguendo un percorso temporale che parte dal tempo dei Fondaci e giunge al giorno d'oggi. Gli scambi con i partecipanti, che in passato hanno lavorato in realtà industriali o commerciali del porto, hanno reso l'incontro ancor più significativo. Per questo, l'iniziativa "Il Porto si racconta" è stata confermata anche per l'edizione 2024 dei Port Days.

Noi Siamo Porto

Noi siamo Porto è una campagna di comunicazione che ha l'obiettivo di far conoscere al pubblico – specialmente ai non addetti ai lavori – le mansioni e le professionalità di coloro che operano quotidianamente nei porti di Venezia e Chioggia. Per la prima fase del progetto sono stati realizzati **4 video**, pubblicati nel canale Youtube dell'Autorità, oltre che nell'apposita sezione dedicata nel sito web, che, attraverso interviste sul campo alle professioniste e ai professionisti, spiegano le attività quotidiane svolte dai gruisti, dagli operatori che movimentano le merci, dagli operatori dei gate e dagli uffici spedizioni, dai preposti, dagli addetti alle operazioni legate alle procedure di ispezione e sicurezza.

Venice Night Trail

La Venice Night Trail è un evento sportivo organizzato da Venicemarathon Club, con il patrocinio e il supporto tecnico dell'AdSP MAS. La corsa notturna parte dalle aree del bacino di Marittima, per poi dirigersi verso le calli del centro storico e terminare nuovamente a Marittima, non prima di aver attraversato il waterfront portuale di San Basilio e Santa Marta, offrendo quindi ai corridori l'opportunità di scoprire le aree di cerniera tra porto e città. Nel biennio 2022-2023 sono andate in scena la quinta e la sesta edizione, che hanno coinvolto, rispettivamente, oltre **3.000** e **5.000 atleti** provenienti da tutto il mondo.

Logistic Career Day

Logistic Career Day è un'iniziativa pensata per orientare e far scoprire le varie professionalità del settore logistico. Durante l'evento, professionisti, formatori e giovani lavoratori condividono le loro esperienze e percorsi di carriera con gli studenti delle scuole venete, offrendo loro l'opportunità di esplorare le future prospettive di impiego nel settore logistico. Nel biennio 2022-2023 si sono svolte l'undicesima e la dodicesima edizione dell'evento che hanno coinvolto complessivamente **848 studenti (450 nel 2022 e 398 nel 2023)** provenienti dagli istituti scolastici del territorio.

El Paron de Casa

Il Paron de Casa è un progetto storico-educativo promosso un'Associazione locale, in collaborazione con l'AdSP MAS. Il progetto ha coinvolto **9 istituti primari veneziani**, i quali hanno partecipato a una serie di attività educative incentrate su archeologia, storia, arte e tradizioni. Durante queste attività, i giovani hanno associato i 17 obiettivi di sviluppo sostenibile agli aneddoti della storia della Serenissima. In particolare, l'obiettivo numero 9, relativo alle infrastrutture sostenibili, è stato legato alla dimensione portuale di Venezia, con il famoso campanile, affettuosamente chiamato "Paron de Casa" dai veneziani, che un tempo fungeva da faro per i naviganti.

Museo Virtuale dei Porti di Venezia e Chioggia

Il **Museo Virtuale dei Porti di Venezia e Chioggia** è un'applicazione multimediale sviluppata da AdSP MAS nell'ambito del progetto REMEMBER, finanziato dal Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020. L'applicazione consente di effettuare la navigazione (on site e da remoto) lungo punti di interesse disseminati tra il Centro Storico di Venezia, Marghera e Chioggia, permettendo agli utenti di esplorare il passato, comprendere il presente e immaginare il futuro della cultura portuale e marittima veneta. Resa disponibile su Google Play Store e Apple Store già nel 2022, è stata presentata ufficialmente al pubblico nel giugno 2023 presso il Salone Nautico di Venezia.



336
utenti attivi nel 2023

+469%
rispetto al 2022

1637
sessioni ogni 15'

4
minuti la durata media per sessione

Figura 13

I numeri dell'applicazione "Museo Virtuale dei Porti di Venezia e Chioggia"

Port Educational

Port Educational è uno strumento multimediale interattivo sviluppato dall'AdSP MAS per avvicinare i bambini dai 6 agli 11 anni alle realtà portuali. In particolare, la piattaforma congiunge l'aspetto ludico a quello educativo, facendo conoscere il mondo della logistica e dei trasporti marini attraverso il gioco. Nel 2023, l'AdSP MAS ha promosso Port Educational nell'ambito del progetto "Una mare e un cielo di pace", raggiungendo circa 200 alunni delle scuole primarie veneziane. Nel corso dello stesso anno è stata anche avviata una collaborazione con il Comune di Venezia che prevede l'inserimento dell'iniziativa: **"Port Educational va a scuola"** nella vetrina degli itinerari educativi delle scuole del capoluogo veneto. Infine, nell'ambito della promozione scolastica delle attività portuali, l'AdSP MAS ha distribuito gratuitamente agli studenti delle scuole primarie il diario **"Fantastico Veneto"** a **oltre 20.000 studenti** delle scuole di Rovigo, Padova, Treviso e Venezia.



2.3.1.2 I processi partecipativi attivati dall'AdSP MAS

Il coinvolgimento degli stakeholder rappresenta un elemento fondamentale per il successo e la sostenibilità delle trasformazioni portuali, assicurando che le scelte progettuali siano in linea con le esigenze e le aspettative della comunità locale. Per raggiungere questo obiettivo, l'AdSP MAS ha adottato un approccio strutturato, abbracciando tutte le fasi, dalla programmazione alla realizzazione, passando per lo scouting delle esigenze fino al follow-up. Gli strumenti di coinvolgimento utilizzati includono incontri propedeutici e di monitoraggio e questionari di customer satisfaction.



Per rafforzare le relazioni con gli stakeholder e la comunità, sono state avviate quattro azioni strategiche:

1. Stakeholder engagement per la crocieristica sostenibile a Chioggia

L'inserimento di Chioggia come approdo nel calendario crocieristico 2022 ha rappresentato una grande opportunità per la città di attrarre turisti da tutto il mondo. Attraverso la realizzazione di **4 workshop** di co-creazione con gli stakeholder locali, l'AdSP MAS ha coinvolto complessivamente **80 partecipanti**, favorendo il dibattito tra imprenditori e operatori economici nella costruzione di un'offerta turistica che mettesse in risalto le ricchezze del territorio. L'obiettivo era quello di trasformare Chioggia in una destinazione crocieristica non solo per la sua bellezza paesaggistica, ma anche per le esperienze culturali e gastronomiche. Il coinvolgimento attivo della comunità ha permesso di porre le basi per lo sviluppo di un'offerta che si integri con la vita locale, promuovendo il turismo esperienziale e sostenibile.



LA GASTRONOMIA CLODIENSE

20
partecipanti

3
ore



L'OFFERTA CULTURALE

31
partecipanti

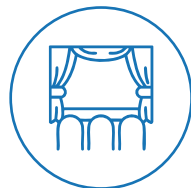
3
ore



ESPERIENZE E MESTIERI IDENTITARI

13
partecipanti

3
ore



EVENTI ED INTRATTENIMENTO

3
ore

Figura 14
Le attività di stakeholder engagement per la crocieristica sostenibile di Chioggia

2. Processo di ascolto per ridisegno del waterfront

L'AdSP MAS ha avviato nel 2023 un processo di ascolto attivo, in cui sono stati coinvolti i sindaci, le università e diversi attori della città per identificare le esigenze e le aspettative rispetto al progetto waterfront. Attraverso incontri e un'indagine conoscitiva avviata a fine 2023 e conclusa nel primo quadrimestre 2024, si è puntato a raccogliere indicazioni sui macro-temi cruciali, come la sostenibilità e le funzioni portuali, in modo da costruire un Masterplan che potesse riflettere le necessità della collettività. Tale approccio di co-design è ritenuto essenziale per garantire che le trasformazioni urbane rispondano effettivamente ai bisogni degli stakeholder.



2022-2024

Il riferimento generale è definito dal documento di programmazione previsto dalla L. 84/1994 che indica le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi

05.23

Pubblicato il bando di gara, con procedura aperta, per l'appalto dei servizi tecnici di ingegneria e architettura relativi alla progettazione di fattibilità tecnico economica degli interventi di riqualificazione per Venezia e per Chioggia

10.23

L'Autorità di sistema portuale ha coinvolto l'università IUAV nella redazione del DPP propedeutico al bando di gara

PIANO OPERATIVO TRIENNALE



DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE

BANDO EUROPEO PER I DUE WATERFRONT

AGGIUDICAZIONE E INCARICO AL TEAM DI PROGETTAZIONE



07.22

L'Autorità di sistema portuale ha coinvolto l'università IUAV nella redazione del DPP propedeutico al bando di gara

12.23

Presentazione al primo cittadino Luigi Brugnaro della metodologia, degli obiettivi, della squadra di lavoro e dei temi chiave del progetto

01.24

Presentazione dei temi legati allo sviluppo economico e all'organizzazione degli spazi urbani, con breve audizione del Presidente dell'Autorità Portuale. A Chioggia, presentazione al primo cittadino Mauro Armelao della metodologia, degli obiettivi, della squadra di lavoro e dei temi chiave del progetto

06.24

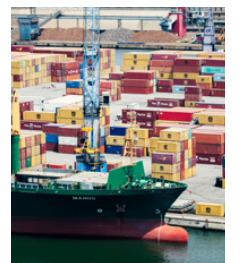
Comunicazione dei risultati del progetto ai media

PRESENTAZIONE DEL PROGETTO

05.24

Cartoline con approfondimenti sui temi di interesse per la relazione porto/cittadinanza

INFORMAZIONE ALLA CITTÀ



03. - 05.24

Ascolto dei rappresentanti dei comitati attenti ai temi sulla trasformazione della città e dialoghi mirati con gli stakeholder

INCONTRO CON GLI STAKEHOLDER

02.24

Evento dedicato alla port community, con un momento di condivisione sull'immaginario di una città d'acqua, e lancio dell'indagine rivolta alla cittadinanza di Venezia sulle percezioni e le necessità che scaturiscono dal progetto

03.24 CHIUSURA INDAGINE

INCONTRO CON IL SINDACO DI VENEZIA

INCONTRO CON MUNICIPALITÀ VENEZIA MURANO BURANO E INCONTRO CON IL SINDACO DI CHIOGGIA

APERIPORTO APERTURA INDAGINE

3. Ascolto per identificare la reputazione del sistema portuale e delinearne il futuro

L'AdSP MAS ha condotto un'analisi approfondita attraverso indagini demoscopiche, interviste e analisi della rassegna stampa per comprendere le percezioni e le aspettative relative all'Autorità. Con uno sguardo al futuro, l'obiettivo era di pianificare attività che facilitassero lo sviluppo e il consolidamento dell'immagine del sistema portuale, garantendo il dialogo continuo tra tutti i protagonisti coinvolti.

Nello specifico sono state realizzate 4 diverse attività di ricerca:



Indagine demoscopica: è stata realizzata su un campione di 1.400 soggetti, di età compresa tra i 18 e gli 80 anni, residenti nel Veneto e, in particolare, nel territorio veneziano.



Interviste in profondità a stakeholder qualificati del sistema portuale: 20 interviste a stakeholder interni ed esterni del porto, realizzate da ricercatori specializzati nel periodo dicembre 2023 - gennaio 2024.



Analisi della rassegna stampa: è stata condotta un'analisi data-driven sugli articoli relativi al sistema portuale pubblicati nel periodo compreso tra il 1° gennaio e il 31 dicembre 2023. L'obiettivo dell'analisi era individuare i principali cluster tematici e misurare il sentiment trasmesso dai mezzi di informazione.



Web listening: è stata effettuata un'analisi su vasta scala per identificare elementi reputazionali strategici online legati all'AdSP MAS. La raccolta e l'analisi dei dati digitali sono state realizzate prendendo in considerazione i contenuti pubblicati negli ultimi sei mesi, coprendo il periodo dal 25 aprile al 25 ottobre 2023.

4. Processo di redazione dei due piani regolatori

Nel 2023 è stato costituito un gruppo di lavoro, composto dai tecnici dell'Autorità di Sistema Portuale e da un raggruppamento temporaneo d'impresе, formato dalle società Rina, Studio Paola Viganò, Acquatecno e Mtbs. Il gruppo dovrà inizialmente lavorare al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS), da completare entro il 2024, per poi passare alla redazione dei due Piani Regolatori Portuali per Venezia e Chioggia.

Una volta definito, il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) dovrà seguire un iter di approvazione articolato in cinque fasi: l'adozione da parte del comitato di gestione, una conferenza di servizi con i Comuni interessati, l'intesa con la Regione Veneto, l'acquisizione del parere della Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP, e infine, l'approvazione da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture.

Per quanto riguarda il Piano Regolatore Portuale (PRP), dopo l'adozione da parte del comitato di gestione, saranno necessari i pareri dei Comuni e della Regione per le aree contigue, il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, il completamento delle procedure di Valutazione Ambientale Strategica - VAS e Valutazione di Incidenza Ambientale - VINCA, e l'approvazione finale in comitato di gestione.

Tra le attività di coinvolgimento degli stakeholder, anche il ciclo di incontri "Aperiporto" ha rappresentato un importante elemento per stimolare il coinvolgimento e la partecipazione attiva della Port Community e dei dipendenti. Nel corso del 2023, questi appuntamenti hanno offerto uno spazio di confronto sia su tematiche strettamente legate alle attività portuali, come ad esempio l'incontro svolto il 21 giugno dal titolo "Scenari internazionali e impatti sugli scambi", sia su aspetti attinenti alla sfera sociale, come l'incontro svolto l'8 novembre dal titolo "Inclusione ed equità sociale: esperienze a confronto", realizzato in occasione del secondo anniversario dalla sottoscrizione da parte delle Autorità portuali italiane del "Patto per la parità di genere".



2.3.1.3 Le attività promozionali

Nel 2023, l'AdSP MAS ha intensificato le attività di promozione, partecipando a 7 tra eventi fieristici nazionali e internazionali, 2 in più rispetto al 2022. Contestualmente, sono stati avviati i lavori per l'analisi reputazionale del sistema portuale, che fornirà informazioni sia quantitative sia qualitative, utili per definire le future attività di promozione e comunicazione esterna, oltre a monitorare eventuali scostamenti rispetto a quanto previsto nel Piano Operativo Triennale.

In questi anni, sono entrate nel vivo le attività legate al Patto per lo Sviluppo della Logistica Veneta. L'accordo, firmato nel 2022 dai rappresentanti dei principali nodi logistici del territorio veneto (interporti di Padova, Verona, Rovigo, Portogruaro, gli aeroporti Venezia Treviso e Verona, oltre all'AdSP MAS), mira a creare un unico sistema logistico e infrastrutturale in grado di competere a livello internazionale.

Dopo la presentazione del progetto in occasione della Fiera Transport&Logistic di Monaco nel mese di maggio 2023, i partner hanno partecipato a diversi tavoli di lavoro tematici, volti a identificare le aree di intervento che guideranno l'azione congiunta del sistema logistico veneto, rispetto a:

- **la promozione**, attraverso la realizzazione di un **brand** e lo sviluppo di **attività di comunicazione** con il coinvolgimento dei partner istituzionali. Già nel 2023, i partner hanno avviato le basi per un programma di marketing territoriale, che ha preso concretamente avvio nel 2024, sotto la supervisione della Regione del Veneto e con il supporto dell'AdSP MAS;
- **la mobilità sostenibile**, attraverso lo sviluppo del progetto **CROSS-CONNECT**, incentrato sul servizio Fly & Cruise, presentato al bando IT- HR;
- **il posizionamento europeo**, attraverso l'elaborazione di un piano di investimento del "sistema logistico veneto" e la partecipazione congiunta ai bandi europei.



2.3.1.4 La sostenibilità nella community portuale

L'ex Chiesa di Santa Marta, tra le più importanti opere di ristrutturazione e riconversione degli edifici del waterfront, ha ospitato un ciclo di incontri volti ad approfondire le dinamiche sociali, ambientali ed economiche nel contesto portuale. Complessivamente, sono stati **realizzati 5 incontri** che hanno coinvolto, in media **80 partecipanti** a ogni incontro, **6 esperti**, tra cui docenti, imprenditori e manager, per sensibilizzare e formare gli stakeholder della port community e i dipendenti dell'Ente su tematiche divenute fondamentali nell'operato dell'AdSP MAS, agevolando, così, la creazione di un sistema portuale orientato alla sostenibilità.

AMBIENTE

MAGGIO 2023

"Energia nei porti e modelli energetici" a cura dell'Ingegnere Marco Sgalla, Energy and Sustainability Manager - EGE Natural gas and Power market specialist di Tera Energy.

Grazie alla partecipazione del Segretario Generale Antonella Scardino, è stato approfondito l'impegno dell'Ente nell'implementazione dei progetti di cold ironing legati al PNRR e si è discusso di comunità energetiche, sviluppo di fonti rinnovabili per l'approvvigionamento elettrico e corporate power purchase agreement.



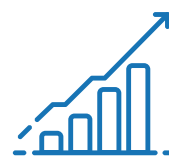
ECONOMIA

GIUGNO 2023

"Scenari internazionali e impatti sugli scambi" con il dott.Claudio Ferrari, Professore Ordinario Università degli Studi di Genova, Dipartimento di Economia, Specializzato in Economia dei Trasporti, Presidente della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica.

LUGLIO 2023

"Economia della logistica del nord-est" con Alessandro Panaro, SRM, Head of Maritime & Energy Dept, in cui è stato citato l'impegno dell'Ente per l'attrazione degli investimenti per garantire prosperità economica al territorio.



SOCIALE

NOVEMBRE 2023

"Inclusione ed equità sociale: riflessioni ed esperienze a confronto" in cui sono intervenuti Chiara Bellon, Direttrice Risorse Umane e Organizzazione e Diversity Manager del Gruppo Veritas, Mauro Solinas, External Relations Director Tarros Group e Corporate Brand Consultant F2i Holding Portuale S.p.A., e Gianluca Spolverato, Managing Partner dello studio legale WI LEGAL, Fondatore della società di formazione SHR ITALIA e Fondatore di LABORABILITY.



Trasversale alle tematiche sociali, ambientali ed economiche è stato l'incontro realizzato il 20 settembre: **"I porti: una realtà in evoluzione tra nuove regole, dinamicità del lavoro e transizione energetica"** con il Direttore di Assiterminal Alessandro Ferrari, in cui sono state evidenziate le policy dell'Ente in campo ESG.





2.3.2 Le relazioni istituzionali

L’attivazione di partnership e collaborazioni strategiche con attori nazionali e internazionali riveste un’importanza centrale nell’affrontare le sfide del settore portuale e turistico. Tra il 2022 e il 2023, l’AdSP MAS ha collaborato con partner pubblici e privati, con l’obiettivo di favorire la cooperazione, condividere buone pratiche, integrare principi di sostenibilità, agire sulla tutela del territorio, generare valore per una comunità ampia.

Queste collaborazioni hanno abbracciato diverse aree, tra cui:

Cooperazione transfrontaliera



LA COOPERAZIONE TRA AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE ITALIANE E CROATE NEL PROGRAMMA INTERREG ITALIA-CROAZIA 2021-2027

Nel 2023, grazie al programma di cooperazione transfrontaliera **Interreg Italia-Croazia 2021-2027**, alcune delle Autorità di Sistema Portuale italiane (Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centrale, del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, Autorità di Sistema del Mare Adriatico Meridionale, e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, oltre all’AdSP MAS) hanno collaborato con le autorità portuali e aereoportuali croate (Porti di Rijeka, Zara, Spalato, Ploce, Dubrovnik, Pola e Aeroporto di Dubrovnik) all’ideazione e allo sviluppo di sei progetti, presentati al primo bando del programma del Programma Interreg ITALIA-CROAZIA 2021-2027. Le varie progettualità mirano a: migliorare la sostenibilità e l’efficienza delle operazioni portuali (progetti **DIGITPORTS** e **MILEPORT**), potenziare il sistema di cyber security portuale (progetto **CRESPORT**), promuovere il patrimonio culturale-portuale dei porti adriatici (progetto **ADRIJOROUTES**), sviluppare soluzioni innovative per la mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti e le aree urbane (progetto **CROSS-CONNECT**) e a realizzare modelli di valutazione dell’impatto del traffico e delle attività portuali sulla qualità dell’aria (progetto **ECO-MONITOR**). All’esito del bando, i progetti: DIGITPORTS, MILEPORT, CRESPORT, ADRIJOROUTES e CROSS-CONNECT sono stati selezionati, aggiudicandosi un finanziamento complessivo di **oltre 12 milioni di euro**, di cui il **14%** (pari a circa **1,7 milioni di euro**) destinato all’AdSP MAS.

DIGITPORTS Digital Twins applications for safer and greener Adriatic Ports operations

L’AdSP MAS partecipa al progetto “DIGIPORTS” come coordinatore con l’obiettivo di aiutare le autorità portuali a raggiungere la piena digitalizzazione delle procedure amministrative e della pianificazione, contribuire alla decarbonizzazione dei trasporti e a un migliore utilizzo delle risorse; adottare una strategia comune per assicurare una qualità e una scalabilità comuni del modelli di replica digitale dei porti (cd “Digital Twins”) e rafforzare la cooperazione nel campo della digitalizzazione, creando un cambiamento culturale

con requisiti di qualità standard e interoperabili, ponendosi come obiettivo a medio termine (10 anni) la piena digitalizzazione delle operazioni portuali nell’Adriatico.

Nello sviluppo del progetto sono state coinvolte le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e del Mare Adriatico Centro-Settentrionale e, sul versante croato, i porti di Rijeka, Zara, Spalato e Ploce.

MILEPORT

Progetto per il miglioramento dell’accessibilità dell’ultimo miglio dei porti adriatici, attraverso l’elaborazione di strumenti digitali di pianificazione a medio e lungo termine, quali: sistemi di prenotazione dei veicoli/ottimizzazione dei flussi di trasporto e ottimizzazione dei gate portuali, testandoli con azioni pilota locali.

Nel progetto, coordinato dall’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, sono coinvolti oltre all’AdSP MAS, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro-Settentrionale, del Mare Adriatico Centrale e del Mare Ancona e del Mare Adriatico Meridionale. Sul versante croato, invece, sono rappresentati i porti di Rijeka, Zara e Ploce.

CRESPORT

Progetto volto a garantire ai porti adriatici un’infrastruttura IT più sicura e resiliente adottando una strategia comune in materia di cybersecurity.

Nel progetto, coordinato dall’Autorità di Sistema del Mare Adriatico Centro Settentrionale, sono coinvolti per la parte italiana, le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e del Mare Adriatico Centrale. Sul versante croato, invece, sono rappresentati i porti di Rijeka, Ploce e Dubrovnik.

ADRIJOROUTES

Il progetto affronta la necessità di mitigare gli impatti ambientali e sociali dei flussi turistici di massa e di ridurre la dipendenza delle

principali destinazioni turistiche adriatiche dal turismo costiero di massa, che mettono a rischio la resilienza sociale ed economica delle comunità locali. Otto città impegnate (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume e Zara) a promuovere esperienze turistiche alternative e sostenibili basate sui beni culturali portuali del cluster adriatico.

Nel progetto, coordinato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, sono coinvolti per la parte italiana, oltre all'AdSP MAS, le Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale e del Mare Orientale. Sul versante croato, invece, sono rappresentati i porti di Zara e Dubrovnik e le agenzie di sviluppo KIP Intermodal Transport Cluster e Public institution RERA SD – Split-Dalmatia Coun

CROSS-CONNECT

Il progetto, promosso dall'Aeroporto di Dubrovnik, coinvolge diverse entità logistiche italiane e croate (aeroporti e società di trasporto pubblico di Bari e Pola, il porto di Dubrovnik, l'Autorità Portuale del Mare Adriatico Meridionale e l'AdSP MAS in coordinamento con SAVE) e mira a sviluppare soluzioni innovative per una mobilità sostenibile dei passeggeri tra porti, aeroporti ed aree urbane. 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.

I partenariati CROSSCONNECT è composto da 8 partners principali: Aeroporto di Dubrovnik, Autorità portuale di Dubrovnik, AdSP MAS, SAVE S.p.A, Autorità portuale di Pola, Pula promet, Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale, l'Azienda Trasporti Pubblici Brindisi S.p.A e 2 partners associati: il Porto di Ancona e il Porto di Rijeka

Figura 15
I 5 progetti premiati nel bando della Regione Veneto relativo al programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Croazia 2021-2027

La cooperazione tra i porti dell'area adriatica



Il 5 maggio 2023, nell'ambito della sesta edizione dell'Adriatic Sea Forum – Cruise, Ferry, Sail & Yacht, svoltasi a Dubrovnik, si è tenuto il primo Summit dei Presidenti delle Autorità Portuali dell'area adriatica. Durante l'incontro, i rappresentanti dei porti dell'Adriatico hanno sottoscritto una dichiarazione d'intenti, con l'obiettivo di promuovere lo sviluppo di iniziative congiunte volte a rafforzare la cooperazione tra le realtà portuali del bacino adriatico.

Al centro del summit, temi di cruciale importanza per il futuro del settore, tra cui la sostenibilità ambientale, economica e sociale, nonché strategie per la valorizzazione e la promozione dei territori. Particolare attenzione è stata dedicata all'importanza del dialogo con le comunità locali, con l'intento di incentivare una comunicazione efficace e favorire un rapporto più sinergico tra porti e città

Sostenibilità del Sistema Portuale



CONSOLIDAMENTO DELLA COLLABORAZIONE CON LA FONDAZIONE VENEZIA CAPITALE DELLA SOSTENIBILITÀ E ADESIONE ALL'ASSOCIAZIONE INFRASTRUTTURE SOSTENIBILI E AL PROGETTO VENEZIA ROVIGO E VENETO CENTRO CAPITALE CULTURALE D'IMPRESA.

A livello locale, nel biennio 2022-2023, l'Ente ha collaborato con la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, partecipando ai principali tavoli tematici relativi all'Idrogeno, alla Transizione Energetica e al Turismo sostenibile. oltre che al tavolo sullo scenario obiettivo, volto a definire un set di indicatori di sostenibilità specifici per Venezia. Accanto alla collaborazione con la Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, si inseriscono le adesioni a all'associazione tecnico/scientifica AIS – Associazione Infrastrutture Sostenibili e al progetto "Venezia Rovigo e Veneto Centro Capitale Culturale d'Impresa".

CONSOLIDAMENTO DEI RAPPORTI CON GLI ENTI DEL TERZO SETTORE WE ARE VENICE E ETIFOR

In merito ai soggetti del terzo settore con i quali l'AdSP MAS prevede di consolidare la collaborazione per la condivisione di best practice e progettualità, in particolare riguardanti la tutela e il ripristino dell'ecosistema, si segnala l'Associazione We Are Here Venice e Etifor, spin-off dell'Università di Padova. Nel corso del 2023, sono state avviate diverse occasioni di confronto con entrambe, che hanno permesso di far emergere significative sinergie da sviluppare nel prossimo anno e nei successivi. Tali interazioni rappresentano un'opportunità preziosa per intensificare gli sforzi comuni nella promozione della sostenibilità ambientale.

Relazione Città-Porto



COLLABORAZIONE CON L'ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (AIVP)

A livello internazionale, l'Autorità ha lavorato insieme a AIVP e a MedCruise nella redazione di un paper sull'accettabilità sociale dei porti e la riduzione degli impatti legati alla crocieristica.

PARTNERSHIP CON L'ASSOCIATION INTERNATIONALE VILLES ET PORTS (AIVP)

Nel 2023, Venezia ha ospitato la conferenza mondiale delle città porto: "AIVP Venice 2023", evento promosso dall'Association Internationale Villes et Ports (AIVP) e volto ad approfondire le tematiche della relazione tra anima portuale e cittadina delle città. L'evento ha fatto registrare una significativa partecipazione internazionale: **45 relatori, 320 delegati** registrati provenienti da **41 Paesi**, per un totale di 30 ore di lavori. Le realtà coinvolte hanno potuto confrontarsi su un nuovo modello di relazione tra istituzioni portuali, istituzioni cittadine e stakeholder per superare insieme le sfide sempre più urgenti che ogni città si trova ad affrontare in uno scenario di emergenza climatica e, in alcuni contesti, anche di crisi economica e sociale.

Stanno proseguendo, inoltre, i lavori con AIVP e con altri partner del territorio per formalizzare l'istituzione di un **Port Center** del Sistema Portuale del Veneto, uno spazio fisico volto a far conoscere ai cittadini la storia e la funzione della realtà portuale nelle città-porto, nonché promuovere la cultura legata alle attività marittime.

COLLABORAZIONE CON IL COMUNE DI CHIOGGIA

Il 2022 e 2023 hanno visto un intensificarsi delle progettualità ideate e sviluppate con il Comune di Chioggia e, in particolare: workshop e seminari, attività ludico-didattiche presso le scuole, attività sportive-ricreative negli spazi portuali in collaborazione con associazioni del territorio.

Promozione di un modello di crocieristica più responsabile



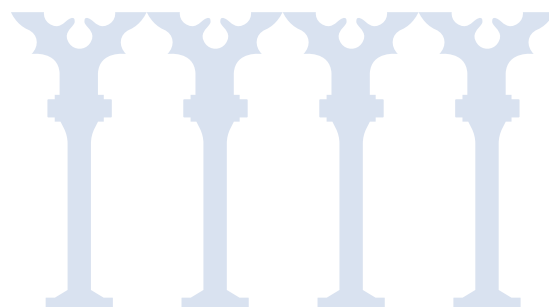
COLLABORAZIONE CON L'INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA), LE COMPAGNIE CROCIERISTICHE E I COMUNI DI VENEZIA E CHIOGGIA

In questi anni, l'AdSP MAS ha lavorato per finalizzare la chiusura di accordi di collaborazione con **la Cruise Lines International Association (CLIA), le compagnie crocieristiche e i Comuni di Venezia e Chioggia** per realizzare iniziative volte a formare i passeggeri sul valore del patrimonio materiale e immateriale che caratterizza le destinazioni turistiche del sistema portuale veneto.

AVVIO DELLA PROCEDURA PER L'ENTRATA DELL'ADSP MAS NEGLI ORGANI DI GESTIONE DELLA DESTINAZIONE TURISTICA "VENEZIA" E "CHIOGGIA"

L'AdSP MAS sta lavorando per entrare all'interno Organismi di gestione della destinazione turistica "Venezia" e "Chioggia". Tale integrazione consentirebbe all'Ente di partecipare attivamente alla ridefinizione di un modello di turismo, promuovendo un approccio sostenibile.

Promozione del Sistema Portuale



CONVENZIONE CON LA CAMERA DI COMMERCIO ITALO-TEDESCA

Nel 2023, è stata formalizzata una Convenzione con la Camera di Commercio Italo-Tedesca, finalizzata a promuovere i servizi marittimi e l'offerta di collegamenti intermodali dal sistema portuale veneto. Tale accordo prevede l'avvio di contatti con operatori e con soggetti istituzionali e rappresentativi del mondo economico tedesco tra cui Camere di Commercio, associazioni di spedizionieri e Associazioni Industriali. La convenzione include, inoltre, attività di scouting per individuare opportunità di networking con potenziali partner e clienti, nonché supporto nell'organizzazione di appuntamenti promozionali in occasione di iniziative internazionali.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (MOU) CON I PORTI ADRIATICI

Ai fini di promuovere una nuova narrazione sul valore dell'eredità marittimo-portuale verso residenti e visitatori, è stato consolidato il Memorandum of Understanding (MoU) con i Porti Adriatici.



2.3.3 Le azioni per il contenimento delle attività portuali



2.3.3.1 Azioni per la tutela della qualità dell'aria

Nel corso degli anni, l'AdSP MAS ha adottato in modo proattivo pratiche per ridurre le emissioni e tutelare la qualità dell'aria. Già nel 2007, l'Autorità Portuale di Venezia con la Capitaneria di Porto, il Comune di Venezia e le compagnie crocieristiche, hanno sottoscritto il **Venice Blue Flag** poi rinnovato nel tempo dall'AdSP MAS.

Il **Venice Blue Flag** ha permesso la realizzazione di una "zona verde" nella Laguna di Venezia che fissa a 0,1% il livello di zolfo nei carburanti marittimi utilizzati nell'area. L'accordo si è dimostrato all'avanguardia sin da subito, visto che tale limite risultava nettamente inferiore rispetto alle indicazioni dell'UE, che solo nel 2020 ha fissato la limitazione allo 0,5%.

Le rilevazioni di ARPAV (Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto) condotte nel 2016 hanno dimostrato che il **Venice Blue Flag** rappresenta una misura efficace per l'abbattimento delle emissioni inquinanti atmosferici derivanti dal traffico navale crocieristico, con una riduzione del 91% della quantità di SO₂ e del 46% di PM₁₀. Visti i benefici e gli impatti estremamente positivi per l'ambiente e la qualità dell'aria, nell'aprile 2023 il protocollo Venice Blue Flag è stato rinnovato dall'Ente estendendo la sua area d'azione anche al porto di Chioggia.

Infine, nel 2024 è stata messa in funzione la rete di stazioni di monitoraggio di aria e rumore gestita dall'AdSP MAS dalla quale sarà possibile estrarre report relativi alla qualità dell'aria delle aree portuali, così da evidenziare possibili miglioramenti legati all'implementazione delle azioni portate avanti dall'Ente.



2.3.3.2 Azioni per la tutela delle acque e dell'ambiente lagunare

Situata lungo la fascia più settentrionale della costa adriatica, la laguna di Venezia disegna per circa 550km² un sistema di acque poco profonde, collegato al mare attraverso la bocca di Lido, la bocca di Malamocco e la bocca di Chioggia. La laguna ospita diversi habitat, compresi 40 km² di barene e velme, piane subtidali e una rete di canali di 1.500 km. A protezione della ricca biodiversità che caratterizza tale sistema morfologico, l'Ente è impegnato in attività di studio e monitoraggio propedeutici alla progettazione di soluzioni operative e infrastrutturali che possano contribuire all'equilibrio tra la navigazione portuale e l'ambiente della laguna veneta, come pure in progetti di marginamento e di ripristino dell'ecosistema.

Channeling the Green Deal for Venice

Nel contesto della prima Biennale della Sostenibilità promossa da FVCMS/VSF, l'AdSP MAS ha presentato le conclusioni di "Channeling the Green Deal for Venice", il più importante studio scientifico realizzato sugli effetti della navigazione lungo la principale arteria portuale veneziana, il canale Malamocco Marghera.

Due anni tra studi preparatori analisi e test, condotti da alcune delle più importanti società di consulenza del settore a livello internazionale – Force Technology, HS Marine, Cetena, Around Water –con il coordinamento di DHI – Danish Hydraulic Institute, per valutare gli effetti dell'operatività del traffico portuale veneziano sull'ecosistema lagunare, individuando possibili azioni che permetterebbero di incrementare la sicurezza della navigazione, l'operatività dell'infrastruttura e la sostenibilità ambientale.

Lo studio, che utilizza un metodo ricorsivo, muove da una prima fase di caratterizzazione e studio idrodinamico dell'ambiente esaminato. A valle di una complessa ed articolata fase di acquisizione ed interpretazione dei dati, è stato predisposto un modello 2D esteso all'intera area lagunare di Venezia, con l'obiettivo di simulare, per un anno rappresentativo, la distribuzione spazio-temporale dei livelli, delle correnti e dei principali parametri di moto ondoso. Questa fase di lavoro ha anche previsto un'attività di acquisizione ed interpretazione delle caratteristiche sedimentologiche della laguna di Venezia, dei fattori che influenzano l'erosione delle aree di basso fondale e dei valori di tensione tangenziale al fondo (bed shear stress) "critici", ovvero i valori superati i quali si innesca la messa in sospensione del materiale costituente il fondale e, conseguentemente, il processo erosivo. Successivamente sono state realizzate le modellazioni di navigabilità, con un simulatore 3D del transito di navi di varia tipologia e dimensione in varie condizioni meteomarine, utile, in particolare, a prevedere il comportamento umano soprattutto in situazioni meteo avverse.

Nella seconda fase di studio i tecnici dell'Autorità, della Capitaneria di Porto, del Corpo Piloti di Venezia e dei Rimorchiatori sono stati impegnati per settimane in sessioni di simulazione della navigazione presso la sede di Force Technology in Danimarca. I risultati di questa fase, unitamente al lavoro sui modelli idrodinamici e di simulazione delle onde di dislocamento e delle onde di Kelvin (le onde secondarie) generate dal passaggio delle navi lungo il canale, ha permesso di valutare i potenziali effetti di tensione sui fondali. Nella terza fase sono state avanzate delle soluzioni progettuali mirate a efficientare l'operatività del porto, a migliorare la sicurezza della navigazione e a contenere le ricadute ambientali dovute al passaggio delle navi, anche con la creazione di nuove barene di protezione.

Nell’ambito delle sue competenze, l’AdSP MAS ha pianificato la realizzazione della rete fognaria e delle vasche di raccolta. Nel 2023, è stata conclusa la progettazione per la sistemazione della rete di raccolta acque meteoriche dello scalo di Chioggia a Val da Rio, con un impegno di 7,5 milioni di euro.

Tra i progetti più rilevanti ai fini della prevenzione dell’inquinamento delle acque, la realizzazione dei marginamenti in parte già descritta al paragrafo 2.1.3.3, consentirà di isolare la laguna dai veleni provenienti dalla lunga lavorazione industriale del petrolchimico di Marghera. La realizzazione del marginamento interessa anche un tratto di Canale Industriale Sud, in corrispondenza della banchina Vesta/Ecoprogetto. Il termine dei lavori, del valore di 6,7 milioni di euro a valere su Fondi FSC MITE, è previsto nel mese di settembre 2025.

Lungo la sponda nord del Canale Industriale Sud, è stato realizzato un intervento ripristino del marginamento esistente, completato a gennaio 2024 e finanziato interamente dal fondo complementare al PNRR per 4 milioni di euro.

Tra gli interventi di adeguamento ambientale per la protezione dell’ambiente lagunare figura la riqualificazione delle banchine Bolzano e Trento attraverso la realizzazione di un marginamento ambientale, il consolidamento strutturale, la realizzazione di un sistema di raccolta delle acque meteoriche e la sistemazione della pavimentazione. L’opera con un costo di 28,9 milioni di euro, da fondi FSC, ha l’obiettivo di adeguare strutturalmente le banchine, adattare il piano e gli arredi banchina, creare una rete di trattamento acque per lo scarico in laguna e una conterminazione perimetrale a fini ambientali.

Infine, l’AdSP MAS si impegna a ripristinare l’ecosistema delle barene presenti nella laguna veneta. Queste strutture morfologiche tipiche della laguna di Venezia, caratterizzate da una copertura di vegetazione autoctona, si trovano a quote estremamente ridotte e sono regolarmente sommerse durante le alte maree. Nell’ultimo secolo, la superficie delle barene è diminuita di oltre il 70% a causa dei fenomeni erosivi generati da correnti e onde. L’Ente si impegna a preservarle anche realizzando interventi di ripristino delle conterminazioni delle barene esistenti.



2.3.3.3 La gestione dei rifiuti

La Legge 84/1994, all’art. 6, comma 4, lettera c), attribuisce all’Autorità di Sistema Portuale il compito di affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di interesse generale. In questo contesto, con Decreto n. 939 del 12/06/2023, l’Ente ha identificato i propri servizi di interesse generale, escludendo il servizio di pulizia delle aree comuni, servizio che, a partire dal 01/01/2023, non risulta più gestito dall’AdSP MAS, ma da Veritas.

In base all’istruttoria effettuata dall’Ente, infatti, dai servizi in concessione di competenza dell’AdSP si devono escludere quelli che, per legge, appartengono alla competenza di altre Autorità (autorità marittima, enti locali etc.); in materia di gestione dei rifiuti assume pertanto rilievo l’art. 198 del d.lgs. n. 152/2006, ai sensi del quale “i comuni concorrono, nell’ambito delle attività svolte a livello degli ambiti territoriali ottimali di cui all’articolo 200 e con le modalità ivi previste, alla gestione dei rifiuti urbani”. Considerato il quadro normativo e la giurisprudenza di settore, tra le altre, la deliberazione n. 21/2022/PAR/Chioggia della Corte dei Conti, Sezione Regionale di Controllo per il Veneto,

riguardante il potere impositivo della TARI da parte delle Amministrazioni Comunali nelle aree di competenza delle AdSP, il servizio di pulizia delle aree comuni, non è più gestito dall’AdSP MAS come servizio di interesse generale, ma da Veritas, società multiutility che ha per oggetto lo svolgimento di tutte le attività riconducibili ai servizi pubblici locali, fra cui il ciclo completo dei rifiuti, sia nell’ambito del Comune di Venezia, sia nell’ambito del comune di Chioggia.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, AdSP MAS nel 2024 ha aggiornato il Piano di raccolta e gestione per i porti di Venezia e Chioggia redatto in conformità al D.Lgs. 197/2021. Questo piano include un sistema tariffario progettato per incentivare e aumentare la differenziazione dei rifiuti.

Di seguito si illustrano le quantità di rifiuti solidi raccolti a terra dal concessionario, all’interno delle aree portuali dell’AdSP MAS di Venezia e Chioggia e dei rifiuti solidi e liquidi provenienti dalle navi ormeggiate nei porti dell’Ente tra il 2022 e il 2024.

In kg	2022	2023	2024
Rifiuti solidi da terra	2.928.383	4.133.663	4.143.475
Rifiuti da nave Di cui:	19.205.876	15.995.778	17.825.189
Solidi	1.409.877	2.066.832	2.071.737
Acque di sentina	8.963.599	7.119.996	7.150.925
Acque settiche	8.832.400	6.808.950	8.602.527

Inoltre, durante le attività di pattugliamento lagunare, dagli specchi d’acqua controllati sono stati prelevati principalmente rifiuti lignei e ingombranti, come indicato nella tabella seguente.

In ton	2022	2023	2024
Legno	36,6	44,36	55,62
Rifiuti ingombranti	10,39	6,52	3,21
Totale	46,99	50,88	58,83

2.4



Safety e security in ambito portuale

- GRI 403-1 SISTEMA DI GESTIONE DELLA SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
- GRI 403-2 IDENTIFICAZIONE DEI PERICOLI, VALUTAZIONE DEI RISCHI E INDAGINI SUGLI INCIDENTI
- GRI 403-3 SERVIZI PER LA SALUTE PROFESSIONALE
- GRI 403-4 PARTECIPAZIONE E CONSULTAZIONE DEI LAVORATORI DIPENDENTI IN MERITO AI PROGRAMMI DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
- GRI 403-5 FORMAZIONE DEI LAVORATORI IN MATERIA DI SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
- GRI 403-6 PROMOZIONE DELLA SALUTE DEI LAVORATORI
- GRI 403-9 INFORTUNI SUL LAVORO
- GRI 403-10 MALATTIE PROFESSIONALI



L'AdSP MAS garantisce la sicurezza dei lavoratori e delle operazioni all'interno delle aree portuali. Nel corso dell'anno 2023, sono state effettuate **671 azioni ispettive**, segnando un aumento del **18%** rispetto all'anno precedente. Le ispezioni hanno riguardato diversi ambiti, tra i quali la sicurezza sul lavoro, la tutela del bene demaniale anche dal punto di vista ambientale, la gestione dei parcheggi, il corretto funzionamento degli impianti di videosorveglianza e dei sistemi di controllo accessi, e l'organizzazione dei flussi veicolari nelle aree portuali comuni.

Particolare attenzione è stata riservata alle ispezioni nei piazzali, aumentate del **25% rispetto al 2022**, e ai mezzi operativi, che hanno visto un **incremento significativo dell'83%**. Anche il numero complessivo di sopralluoghi ha registrato un aumento, passando da 505 nel 2022 a 585 nel 2023 (+9%).

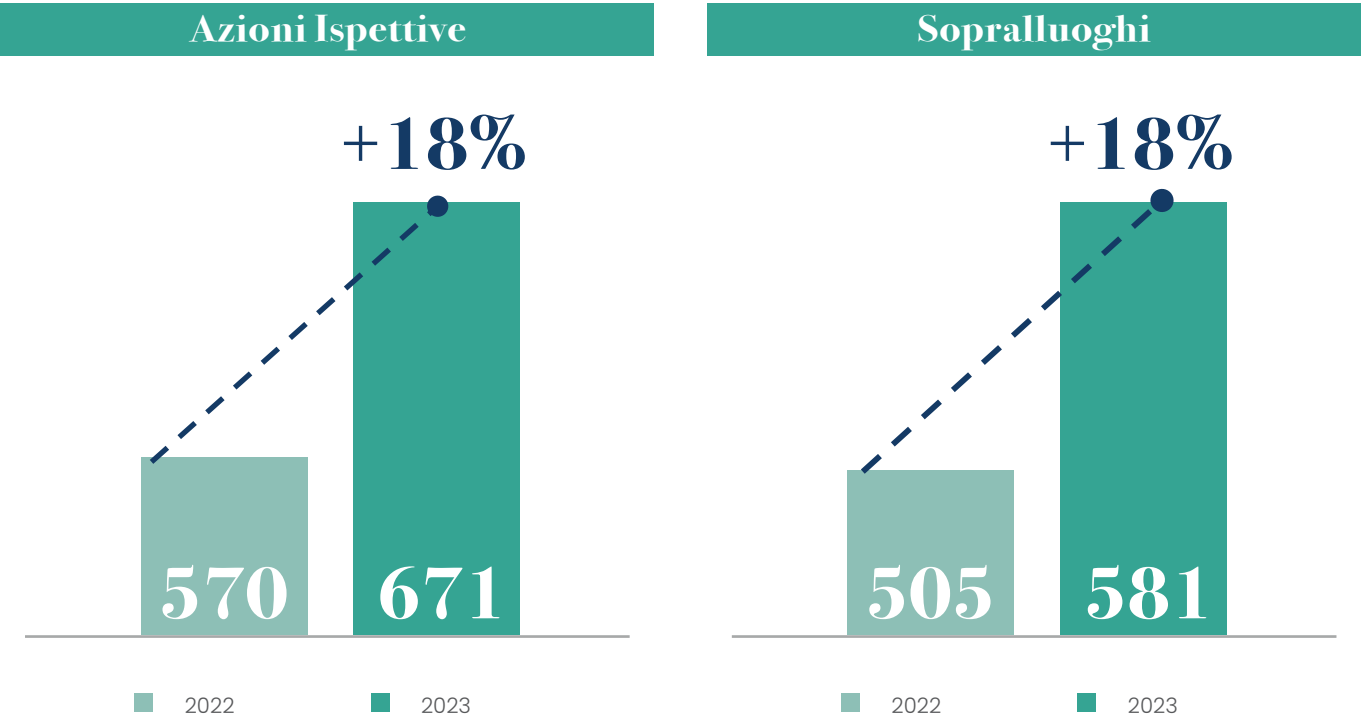


Figura 16
Numero di azioni ispettive e sopralluoghi nel biennio 2022-2023

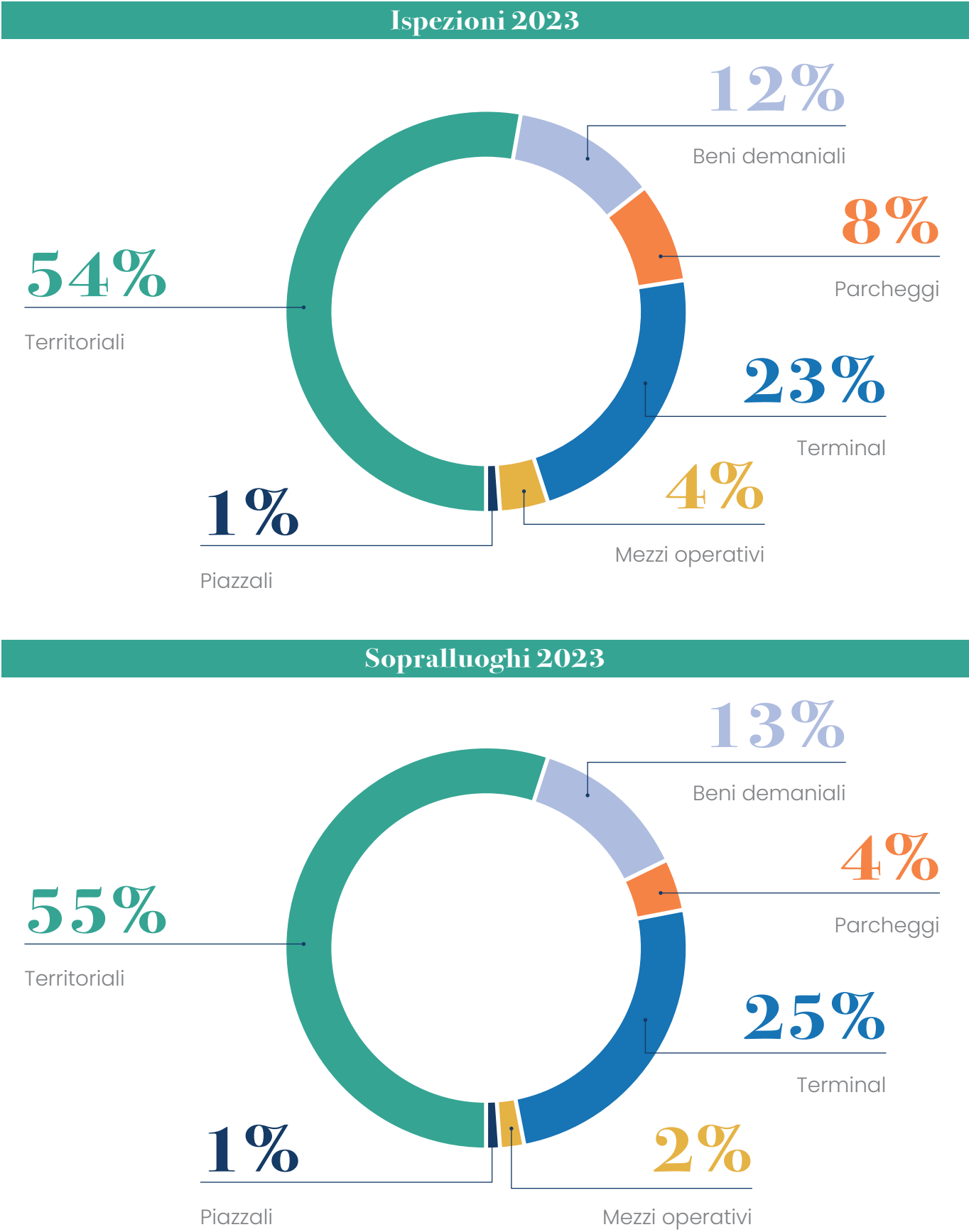


Figura 17
Tipologia di ispezioni e Sopralluoghi nel biennio 2023

Nel 2023, le attività ispettive sono state potenziate con un totale di **25 sopralluoghi** effettuati presso il porto di Chioggia. Di questi, 23 si sono svolti nello scalo di Val da Rio e 3 presso l'Isola Saloni.

Nel biennio 2022-2023, per ottimizzare la *registrazione*, l'elaborazione e la reportistica dell'attività ispettiva svolta attraverso gli strumenti informatici, l'AdSP MAS ha sviluppato un sistema in grado di analizzare nello specifico le attività portuali svolte dalle imprese nei differenti segmenti del ciclo nave. Tale sistema facilita la gestione delle non conformità rilevate tramite finestre dedicate (pop-up). Inoltre, sono state anche realizzate delle check-list dedicate e dettagliate per le verifiche di sicurezza, ambiente e lavoro portuale.

Nel corso dell'anno L'AdSP MAS ha preso parte alle riunioni del Comitato Regionale di Coordinamento e dell'Organismo Provinciale di Coordinamento per la prevenzione e la vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro. In collaborazione con enti quali il Servizio per la Prevenzione e la Sicurezza negli Ambienti di Lavoro (SPISAL), l'INAIL e l'Ispettorato Territoriale del Lavoro, sono state realizzate attività congiunte di vigilanza nei porti. Complessivamente sono state condotte **9 ispezioni congiunte** con SPISAL per verificare le misure di prevenzione e protezione adottate dai datori di lavoro delle imprese portuali nei porti di Venezia e Chioggia.

In tema di infortuni sul lavoro, da dicembre 2022, è stato affidato alla società Castelmonte Onlus il servizio di infermeria portuale. Nel 2023 si registrano complessivamente **76 interventi** di primo soccorso (**25 in meno rispetto al 2022**) di cui **1 di codice rosso (1 in meno rispetto al 2022)**, **21 di codice giallo (3 in meno rispetto al 2022)**, **32 di codice verde (17 in meno rispetto al 2022)** e **22 di codice bianco (6 in meno rispetto al 2022)**.

Nel corso del 2023, il Port Security Officer, in collaborazione con i terminalisti, ha proseguito l'adeguamento dei Port Security Assessment (PSA) alla revisione 1 del Programma Nazionale di Sicurezza Marittima pubblicata nel mese di gennaio. Parallelamente, l'Autorità Marittima ha portato avanti il processo di riesame, verifica, attuazione e controllo quinquennale dei Port Facility Security Assessment (PFSA) e dei relativi Port Facility Security Plan (PFSP).

Durante l'anno, l'AdSP ha revisionato 6 Port Facility Security Assessment (PFSA) di impianti portuali, e, conseguentemente, i rispettivi Port Facility Security Plan (PFSP) che, stabiliscono le necessarie procedure per identificare minacce, prevenire accessi non autorizzati, proteggere carichi e infrastrutture, e rispondere a eventuali emergenze.

Inoltre, in prosecuzione delle attività svolte per il progetto SECNET, progetto cofinanziato dal Programma Interreg Italia-Slovenia e realizzato con il porto di Capodistria, l'Università di Primorska, l'Università di Trieste e il Segretariato esecutivo dell'Iniziativa Centro Europea (CEI), è stato completato l'adattamento del sistema di gestione degli accessi veicolari e dei permessi di accesso temporanei. In questo modo, con l'ausilio delle telecamere per la lettura delle targhe (OCR) già installate sui varchi di accesso alle aree portuali di Venezia (S. Andrea, S. Marta, S. Basilio), sarà possibile gestire gli accessi sulla base delle autorizzazioni legate alla sola targa, rendendo l'impiego del badge residuale solo in situazioni di emergenza.

Relativamente alla security del porto di Chioggia, nel 2023 è stata condotta l'ispezione annuale di Port Security ed è stata realizzata l'esercitazione antincendio con la Capitaneria di Porto.



2.5



Governance ed etica

NEL PRESENTE CAPITOLO SONO TRATTATE LE SEGUENTI SPECIFICHE DISCLOSURE:

- **GRI 2-7 DIPENDENTI**
- **GRI 2-8 LAVORATORI NON DIPENDENTI**
- **GRI 2-15 CONFLITTI D'INTERESSE**
- **GRI 2-19 NORME RIGUARDANTI LA REMUNERAZIONE**
- **GRI 2-26 MECCANISMI PER RICHIEDERE CHIARIMENTI E SOLLEVARE PREOCCUPAZIONI**
- **GRI 2-30 CONTRATTAZIONE COLLETTIVA**
- **GRI 401-1 ASSUNZIONE DI NUOVI DIPENDENTI E AVVICENDAMENTO DEI DIPENDENTI**
- **GRI 401-2 BENEFIT PREVISTI PER I DIPENDENTI A TEMPO PIENO, MA NON PER I DIPENDENTI PART-TIME O CON CONTRATTO A TEMPO PIENO**
- **GRI 401-3 CONGEDO PARENTALE || GRI 404-1 NUMERO MEDIO DI ORE DI FORMAZIONE ALL'ANNO PER DIPENDENTE**
- **404 - 2 PROGRAMMI DI AGGIORNAMENTO DELLE COMPETENZE DEI DIPENDENTI E DI ASSISTENZA NELLA TRANSIZIONE**
- **404-3 PERCENTUALE DI DIPENDENTI CHE RICEVONO UNA VALUTAZIONE PERIODICA DELLE PERFORMANCE E DELLO SVILUPPO PROFESSIONALE**
- **GRI 405-1 DIVERSITÀ NEGLI ORGANI DI GOVERNO E TRA I DIPENDENTI**
- **GRI 201-1 VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO E DISTRIBUITO**

- GRI 201-4 ASSISTENZA FINANZIARIA RICEVUTA DAL GOVERNO
- GRI 203-1 INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI E SERVIZI FINANZIATI
- GRI 204-1 PROPORZIONE DI SPESA VERSO FORNITORI LOCALI
- GRI 205-1 OPERAZIONI VALUTATE PER RISCHI LEGATE ALLA CORRUZIONE
- GRI 205-2 COMUNICAZIONE E FORMAZIONE SU NORMATIVE E PROCEDURE ANTICORRUZIONE
- GRI 205-3 EPISODI DI CORRUZIONE ACCERTATI E AZIONI INTRAPRESE
- GEI 207-1 APPROCCIO ALLA FISCALITÀ



2.5.1 La dimensione economica dell’Autorità di Sistema Portuale

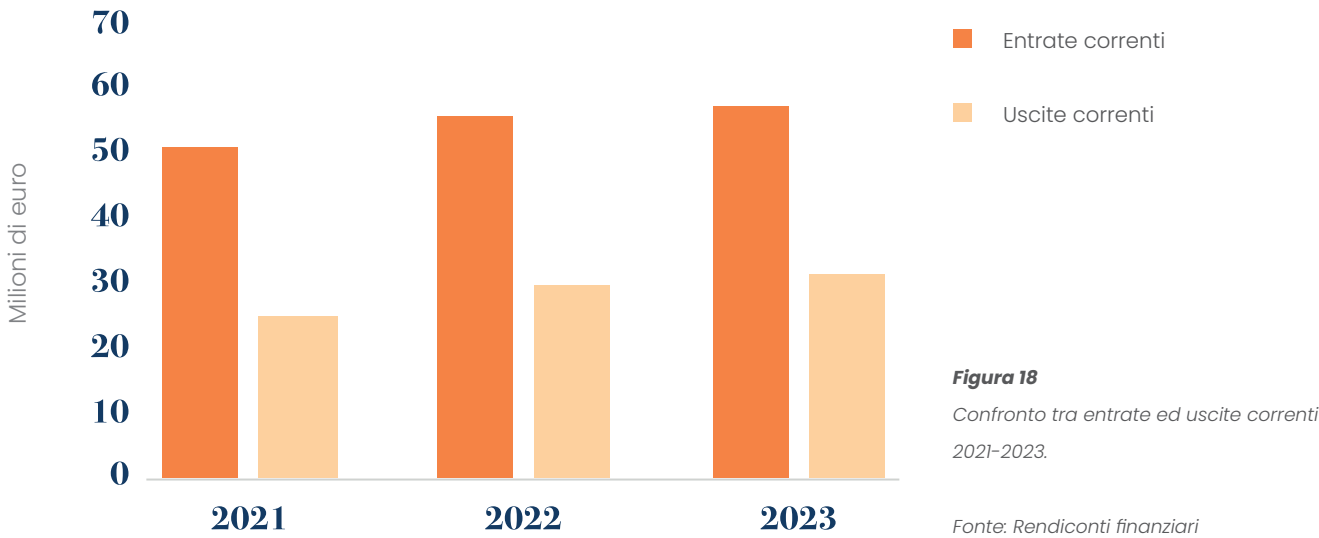
L’analisi della sostenibilità economica permette di valutare la capacità dell’Ente di creare valore duraturo e generare un impatto economico positivo sul territorio. Nell’ultimo triennio, l’AdSP MAS ha chiuso i conti finanziari positivamente, ottenendo importanti avanzi di amministrazione ed evidenziando la capacità di garantire l’autofinanziamento degli esercizi futuri.

Risultato di gestione	2021(euro)	2022(euro)	2023(euro)	Var % 2021-23
Entrate	145.251.736	284.453.494	293.115.909	102%
Avanzo di Amministrazione iniziale	20.280.936	71.405.311	36.551.718	80%
Correnti	50.838.284	55.513.435	57.477.102	13%
Conto capitale	70.008.036	149.749.228	192.724.923	175%
Partite di giro	4.124.480	7.785.520	6.362.166	54%
Uscite	76.793.931	248.325.614	191.715.344	150%
Correnti	24.973.123	29.858.327	31.177.721	25%
Conto capitale	47.696.328	210.681.767	154.175.457	223%
Partite di giro	4.124.480	7.785.520	6.362.166	54%
Risultato di competenza	68.457.805	36.127.880	101.400.564	48%
Variazione	2.947.505	423.839	-294.809	
Avanzo di amministrazione	71.405.311	36.551.718	101.105.756	42%

Tabella 4
Risultato di gestione AdSP MAS.

Fonte: Vari rendiconti finanziari

Risultato della gestione corrente



Rispetto al 2022, sia le entrate sia le uscite correnti hanno registrato un aumento, generando un incremento del 2,5% del risultato di parte corrente, pari a 644 mila euro. Le entrate correnti sono caratterizzate per il 43% da entrate tributarie e per il 54% da canoni di concessione demaniali. A causa della riduzione dei traffici commerciali le tasse portuali, legate alle tonnellate imbarcate e sbarcate e alle categorie merceologiche movimentate, hanno ottenuto una flessione di circa 6 punti percentuali nel triennio. Le tasse portuali incidono per il 55% sul totale delle entrate tributarie, a cui seguono le tasse di ancoraggio, relative alla stazza delle navi in ormeggio. Le entrate per canoni di concessione demaniale costituiscono il 54% delle entrate correnti e presentano una crescita del 21% rispetto al 2021, dovuta ad un aggiornamento delle tariffe unitarie dei canoni di concessione stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

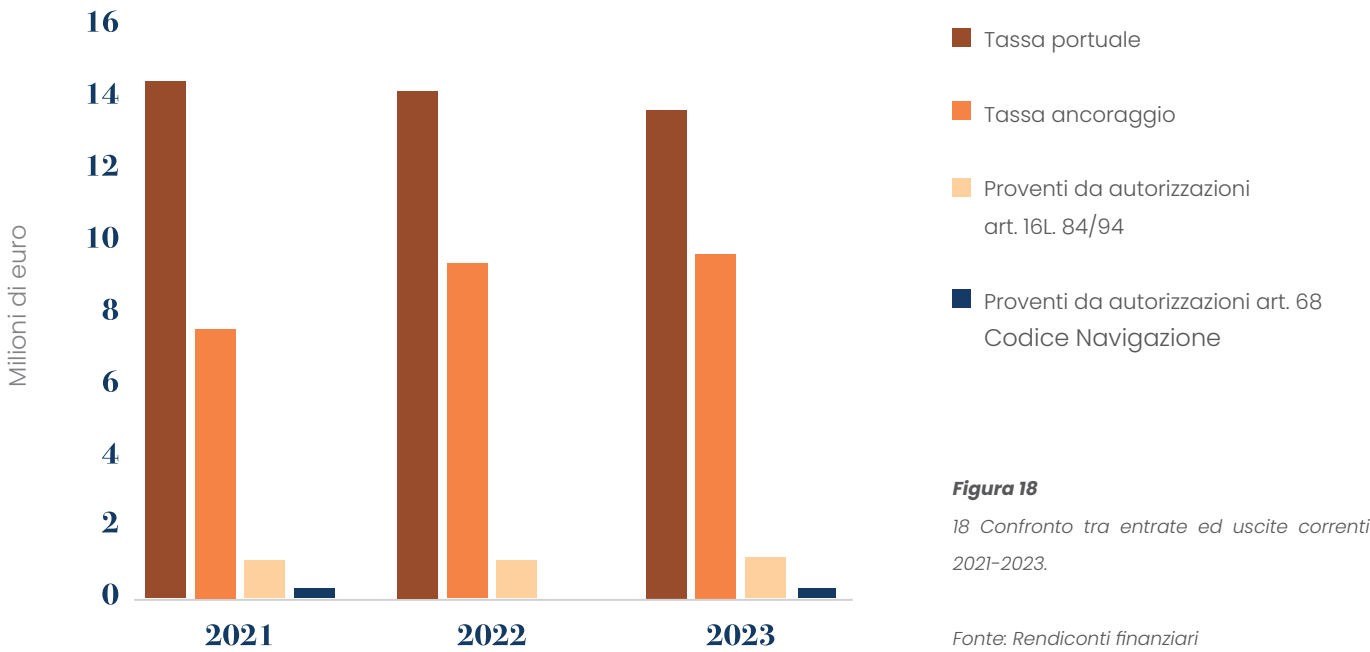


	2021 (euro)	2022 (euro)	2023 (euro)	Var % 2021-23
Entrate tributarie	23.260.302	24.919.039	24.587.016	6%
Tassa portuale	14.423.925	14.160.905	13.558.089	-6%
Tassa ancoraggio	7.518.048	9.369.243	9.624.591	28%
Proventi da autorizzazioni art. 16L. 84/94	1.045.719	1.066.357	1.136.342	9%
Proventi da autorizzazioni art. 68 Codice Navigazione	272.609	322.534	267.994	-2%
Canoni di concessione delle aree demaniali e delle banchine portuali	25.429.322	26.996.327	30.812.226	21%

Tabella 5
Entrate tributarie e canoni dell'AdSP MAS.

Fonte: Rendiconti finanziari vari

Entrate tributarie



Le uscite correnti, che riguardano le spese sostenute per garantire e permettere il funzionamento dell'Ente, le spese per il personale e per l'acquisto di beni e servizi, nel biennio hanno registrato un incremento del 4%, prevalentemente dovuto all'aumento degli oneri finanziari e tributari sostenuti durante il 2023.

Uscite correnti - pagamenti	2021 (euro)	2022 (euro)	2023 (euro)	Var % 2021-23
Organi dell'Ente	266.110	236.131	268.581	1%
Acquisto di beni e servizi	1.738.997	1.454.631	1.465.620	-16%
Personale in attività	6.131.155	5.758.704	5.289.839	-14%
Uscite per prestazioni istituzionali	4.768.962	4.215.638	3.730.386	-22%
Trasferimenti passivi	1.627.600	626.342	284.894	-82%
Oneri finanziari	508.171	772.169	3.198.508	529%
Oneri tributari	404.717	414.508	2.877.185	611%
Poste correttive	1.308.907	27.406	130.328	-90%
Uscite non classificabili in altre voci	4.235.088	7.024.013	4.799.797	13%

Tabella 6
Uscite correnti dell'AdSP MAS, Gestione di competenza - pagamenti

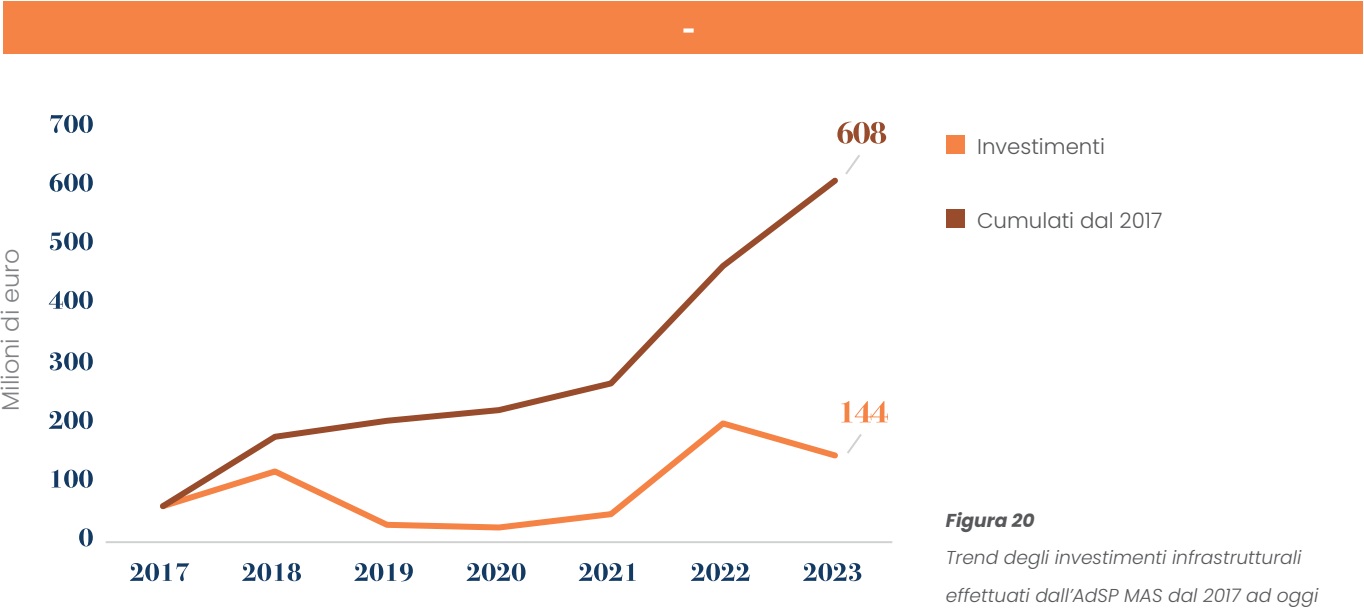
La gestione in conto capitale, legata a dinamiche di lungo periodo, presenta un saldo positivo. Le entrate in conto capitale risultano crescenti nell'ultimo triennio (+29%) e sono imputabili principalmente ai trasferimenti dello Stato per la progettazione e la realizzazione di infrastrutture prioritarie per lo sviluppo, il potenziamento e il miglioramento dell'accessibilità degli scali di Venezia e Chioggia. I trasferimenti dallo Stato sono, infatti, aumentati del 22% nel biennio 2022-23, raggiungendo i 192 milioni di euro, di cui 109 milioni nell'ambito del Piano Nazionale Complementare, 13,6 milioni del PNRR e 69,5 milioni di euro come trasferimenti dallo Stato per opere infrastrutturali che verranno descritte nei prossimi paragrafi.

	2021 (euro)	2022 (euro)	2023 (euro)
Entrate in conto capitale	70.008.036	149.749.228	192.724.923
Riscossione di crediti	80.593	267.774	121.262
Trasferimenti dello Stato	69.923.643	149.082.688	192.603.661
Trasferimenti della Regione	-	-	-
Trasferimenti da altri Enti	-	398.500	-
Altro	3.800	267	-
Uscite in conto capitale	47.696.328	210.681.767	154.175.457
Acquisizione beni durevoli e opere immobiliari	43.392.349	198.612.361	144.095.410
Acquisizione di immobilizzazioni tecniche	267.335	7.440.226	658.662
Rimborsi di mutui	3.610.584	3.694.070	8.779.544
Altro	426.060	935.110	641.841

Tabella 7
Entrate ed uscite in conto capitale.

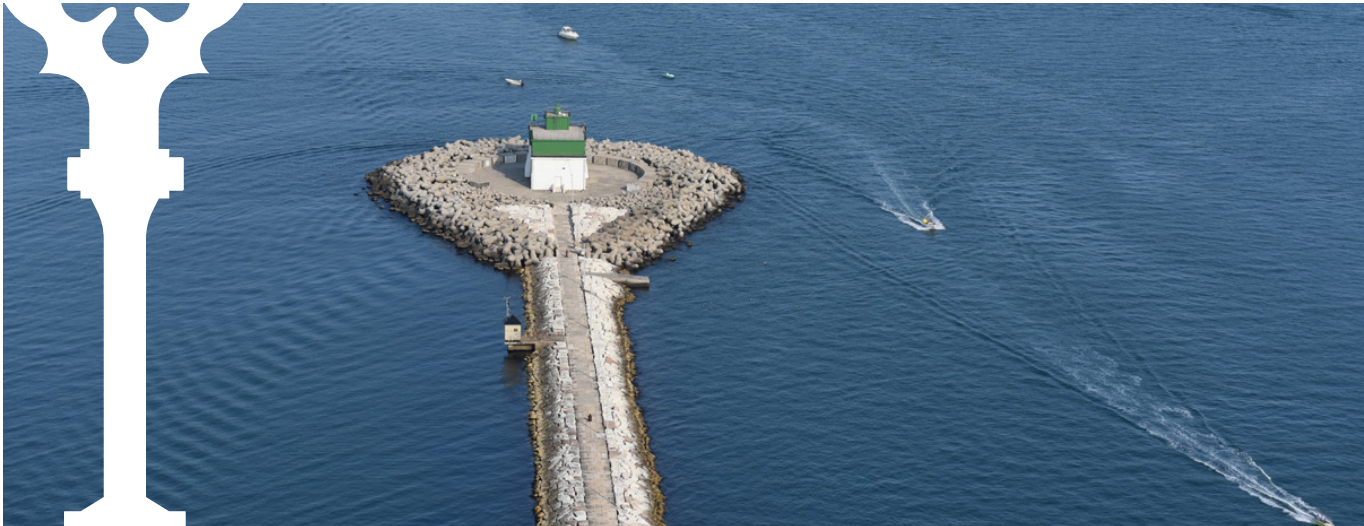
Fonte: Rendiconti finanziari vari

La voce di spesa più consistente tra le uscite in conto capitale è rappresentata dall'acquisizione di beni durevoli e opere immobiliari, evidenziando l'impegno costante dell'AdSP MAS nell'investire in opere ed infrastrutture destinate allo sviluppo strategico degli scali del sistema portuale. La categoria include investimenti per la costruzione e la trasformazione di opere portuali e immobiliari, attività di manutenzione straordinaria e ristrutturazione di banchine, piazzali, canali e vie d'accesso agli scali. Dal 2017, anno di costituzione dell'Autorità di Sistema, sono stati impiegati 608 milioni di euro in opere infrastrutturali ed escavi, di cui quasi 343 milioni nel biennio 2022-23.



2.5.2 Il Valore Aggiunto integrato e distribuito

Il Valore Aggiunto integrato e distribuito fornisce un metodo oggettivo per valutare l'impatto economico dell'Ente per gli stakeholder del territorio, poiché comunica la differenza tra il valore totale della produzione lorda dell'organizzazione e i costi sostenuti per ottenerlo. Ai fini del calcolo viene utilizzato il conto economico d'esercizio, che consente di comprendere come i ricavi generati vengano distribuiti tra i vari stakeholder dei porti di Venezia e Chioggia, inclusi dipendenti, lo Stato e gli Enti finanziatori. Il calcolo del Valore Aggiunto Integrato e Distribuito mostra in maniera evidente come nel biennio 22-23 l'AdSP abbia continuato a promuovere e incentivare lo sviluppo infrastrutturale ed economico, generando reddito in favore della comunità locale in cui opera.



Conto Economico riclassificato secondo il metodo del Valore Aggiunto Integrato				
	2021 (euro)	2022 (euro)	2023 (euro)	Var % 2021-23
Valore della produzione	60.859.470	56.848.098	56.832.551	7%
Costi intermedi della produzione	8.051.586	8.262.384	8.524.550	-6%
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	84.653	50.528	37.894	123%
Per servizi	7.853.193	8.085.550	8.358.028	-6%
Per godimento di beni terzi	113.740	126.306	128.628	-12%
Valore aggiunto caratteristico lordo	52.807.884	48.585.714	48.308.001	9%
Componenti accessorie e straordinarie	-	-	-	
Valore aggiunto globale netto	52.807.884	48.585.714	48.308.001	9%
Valore aggiunto integrato distribuito al personale	8.073.030	8.170.113	6.675.221	21%
Valore aggiunto integrato distribuito alla Pubblica Amministrazione	8.764.910	8.403.091	1.027.749	753%
Valore aggiunto integrato distribuito quale remunerazione del capitale di credito	3.191.336	767.574	507.958	528%

continua ->

Valore aggiunto integrato distribuito a favore dell'Ente	26.973.178	0	15.086.631	79%
Valore aggiunto integrato distribuito in favore di Comunità portuale e associazioni	5.668.971	9.285.585	6.180.247	-8%

Tabella 8
Conto Economico riclassificato.

Fonte: Rendiconti finanziari vari



2.5.3 La gestione delle risorse umane

La struttura organizzativa dell’AdSP MAS si articola su sette funzioni di line – Direzione Coordinamento Operativo Portuale, Direzione Programmazione e Finanza, Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Direzione Demanio, Direzione Tecnica, Direzione Digitale e Innovazione, Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane – una di staff del Presidente e del Segretario Generale e l’area Affari Legali.

Le funzioni di line, che raggruppano attività omogenee, sono guidate da Direttori con competenze specialistiche tipiche delle Strutture che presiedono e da cui dipendono altre unità (aree) che si occupano dello svolgimento operativo delle attività assegnate. Ciascun Direttore traduce la strategia aziendale in obiettivi operativi, fornisce le linee di azione, valuta le prestazioni dei collaboratori e interagisce in una logica sistemica con le altre funzioni. Le funzioni di staff, invece, sono poste alle dirette dipendenze del Vertice aziendale con compiti trasversali all’organizzazione nel suo complesso.

A ciascuna articolazione di line o staff viene quindi assegnato del personale suddiviso per profilo professionale e distribuito per livello sulla base della classificazione prevista dal CCNL dei Lavoratori dei Porti.

Di seguito i principali compiti di ciascuna struttura organizzativa:

Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale

La Struttura è composta da quattro aree a supporto degli organi di direzione. Si occupa dell’assistenza e della valutazione giuridica delle questioni legali, della cura delle relazioni istituzionali e con i media, della gestione e sviluppo delle risorse umane e dell’attività legata all’amministrazione contabile del personale. Cura, inoltre, le attività relative al servizio archivistico-protocollo e bibliografico nonché studi/statistiche sugli andamenti di mercato. I

compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con disposizione di servizio n. 102 del 2019 e con decreti n. 597 e n. 604 del 2021.

Direzione Coordinamento Operativo Portuale

La Direzione è formata da due aree. Si coordina con gli enti, le istituzioni e gli operatori portuali per garantire lo svolgimento delle attività portuali, individuando le modalità operative per migliorarle e aumentare la competitività del porto. Gestisce inoltre gli apparati e la rete di sorveglianza, vigilando sul rispetto delle disposizioni in materia di operazioni portuali, sicurezza e igiene del lavoro. Istruisce le istanze per le autorizzazioni di impresa portuale, per la fornitura dei servizi portuali e per l’esercizio delle attività collaterali. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con disposizione di servizio n. 107 del 2019.

Direzione Programmazione e Finanza

La Direzione, composta da tre aree, si occupa della programmazione finanziaria dell’Ente, di cui redige il bilancio preventivo e consuntivo, della gestione della tesoreria e delle attività amministrativo-contabili fiscali inerenti a riscossioni e pagamenti. Monitora le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni. Cura l’attività amministrativa relativa alle gare lavori pubblici, servizi e forniture e le procedure di affidamento mediante MEPA e CONSIP, nonché gli adempimenti collegati all’anticorruzione, trasparenza e qualità. Cura le attività relative agli adempimenti in materia fiscale, nonché gli adempimenti in merito all’assistenza fiscale dei dipendenti per la compilazione dei modelli 730. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 105 del 2019.

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo

La Direzione, formata da cinque aree, si occupa della ricerca di nuove opportunità di sviluppo portuale e, in coordinamento con le direzioni dell’Ente, delinea i piani di sviluppo strategico del porto di Venezia. Studia l’ottimizzazione dei flussi e delle modalità di trasporto che interessano l’infrastruttura portuale e cura la ricerca di finanziamenti (europei, nazionali e regionali) per la realizzazione di progetti di interesse portuale. Cura l’iter istruttorio relativo al rilascio delle autorizzazioni delle opere nei porti, lo sviluppo dei traffici, della logistica e dell’Intermodalità. Si occupa inoltre degli aspetti relativi alla promozione, alla comunicazione ed ai rapporti istituzionali dell’Ente. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 103 del 2019.

Direzione Demanio

La Direzione, formata da due aree, cura le istruttorie per il rilascio in concessione dei beni demaniali e le procedure tecniche e amministrative per la verifica e valutazione dei progetti relativi a opere, impianti e manufatti da realizzare nei beni demaniali dati in concessione. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 104 del 2019.

Direzione Digitale e Innovazione

La Direzione, formata da due aree, si occupa delle attività relative alla gestione e dello sviluppo ICT, nonché delle attività relative alla gestione delle risorse IT, alla manutenzione e aggiornamento dei componenti hardware e software dei sistemi IT interni, al fine di garantire l'operatività degli applicativi messi in produzione e consentire adeguate economie, massima interoperabilità, semplificazione ed efficienza. Cura, inoltre, la gestione operativa e sistemistica delle infrastrutture, degli applicativi e delle piattaforme IT interne, al fine di garantire business continuity, il disaster recovery ed i back up dei dati dell'Ente. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti dalla Disposizione di servizio n. 102 del 2019, di cui al Decreto 1028/2023.

Direzione Tecnica

La Direzione è composta da tre aree. Si occupa della realizzazione di opere infrastrutturali portuali e della manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, reti ferroviarie, banchine, canali di navigazione portuale. Gestisce le questioni di impatto ambientale inerenti alle attività portuali. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti con Disposizione di servizio n. 106 del 2019.

Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane

La Direzione è composta da due aree. Si occupa di tutti gli aspetti relativi alla gestione e valorizzazione del personale, tra cui: le procedure di assunzione, la gestione dei percorsi di crescita professionale, la valutazione delle performance, l'adempimento e la gestione degli istituti indicati negli accordi contrattuali, elabora previsioni e analisi sugli impatti economico-finanziari della spesa per il personale etc. I compiti, le responsabilità della struttura sono definiti nel Decreto n. 1234 del 2024.⁴



2.5.3.1 Composizione dell'organico dell'Ente

Nei mesi di gennaio e giugno 2022, l'AdSP MAS ha effettuato due variazioni della pianta organica, approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota n. 2901 del 31 gennaio e nota n. 2147 del 5 luglio. Le rimodulazioni hanno risposto a due esigenze principali: da un lato, il subentro nelle attività precedentemente in capo all'A.S.PO. – Azienda Speciale per il porto di Chioggia –, inclusa la presa in carico della relativa dotazione di personale; dall'altro, il potenziamento della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, con particolare attenzione all'Area Pianificazione Urbanistica e Autorizzazione Opere nei Porti, senza modificare il numero complessivo di 104 unità.

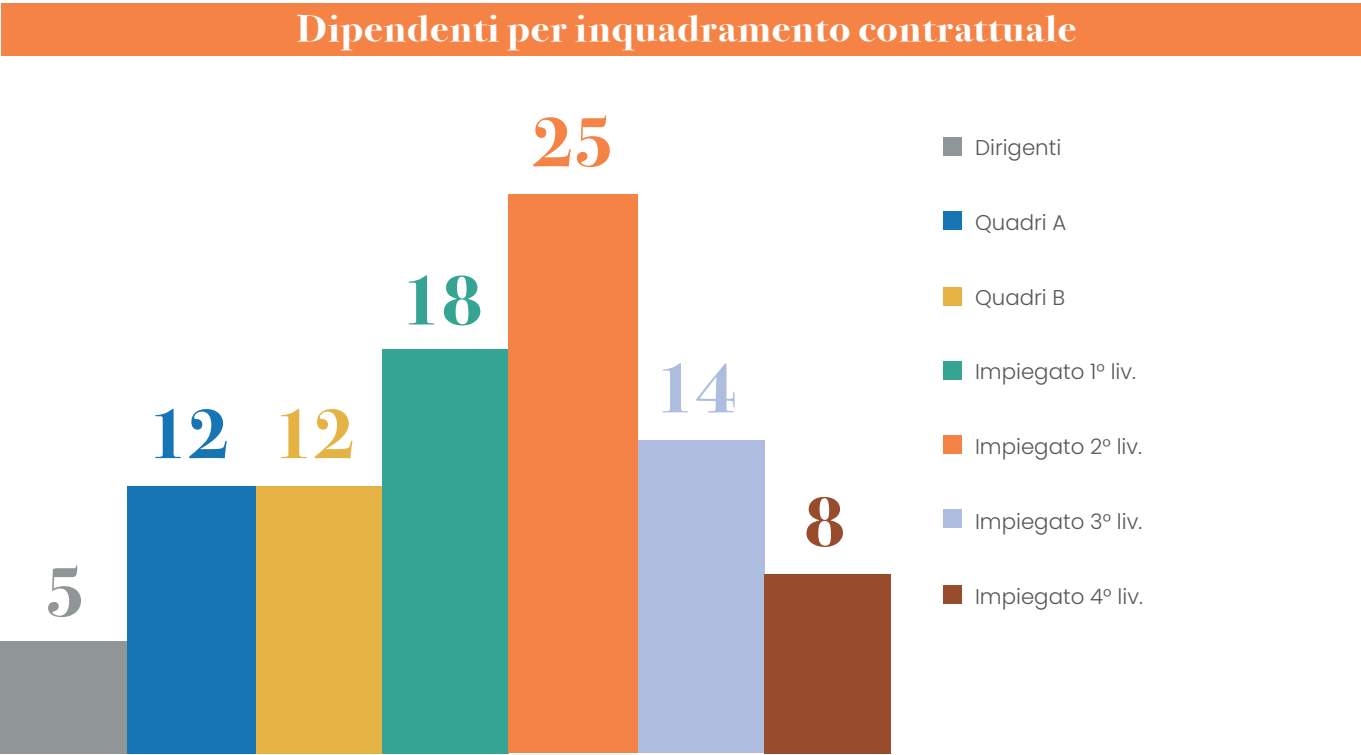
In funzione di tali modifiche e nel rispetto delle previsioni dell'art. 22, comma 8 del D.Lgs. 169/2016, evidenziata dal Dipartimento della Funzione Pubblica, nel 2022 l'Autorità ha proceduto all'assunzione di **5 dipendenti** provenienti dal personale A.S.PO. Inoltre, sono state effettuate **3 assunzioni a tempo determinato** (2 contratti semestrali e 1 annuale), secondo le procedure previste dal Regolamento per le assunzioni del "Portuale del Mare Adriatico Settentrionale",

⁴ Le informazioni rendicontate nel presente paragrafo si riferiscono al biennio 2022-2023 e quindi antecedenti all'entrata in vigore del nuovo Assetto organizzativo della Segreteria Tecnico-Operativa (decreto n.1240 del 17/12/2024). L'inserimento e la descrizione delle attività della Direzione Gestione e Sviluppo Risorse Umane, è da considerare pertanto, meramente a fini informativi.

adottato con Decreto n. 738 del 16 marzo 2023 e approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota del 17 marzo 2022. A queste, si aggiungono **2 trasformazioni di contratti da tempo determinato a tempo indeterminato**.

Nel biennio 2022-2023, l'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) ha evidenziato una notevole stabilità sia in termini numerici sia contrattuali. Al 31 dicembre 2022, il personale effettivo contava 94 unità, di cui 92 assunti con contratto a tempo indeterminato, 2 a tempo determinato, oltre a un collaboratore somministrato. Durante l'intero anno, non si sono registrate cessazioni di rapporti di lavoro a tempo indeterminato, segnale di una situazione occupazionale consolidata e di una buona capacità di fidelizzazione del personale.

Anche nel 2023 si è confermata questa tendenza alla stabilità: il numero complessivo dei dipendenti è rimasto invariato e non si sono verificate uscite tra il personale a tempo indeterminato. Unico elemento di rilievo è stato l'adeguamento di un contratto a tempo determinato, trasformato da part-time a full-time, indicativo di una progressiva valorizzazione e ottimizzazione delle risorse già in organico.



Percentuale di dipendenti per inquadramento contrattuale

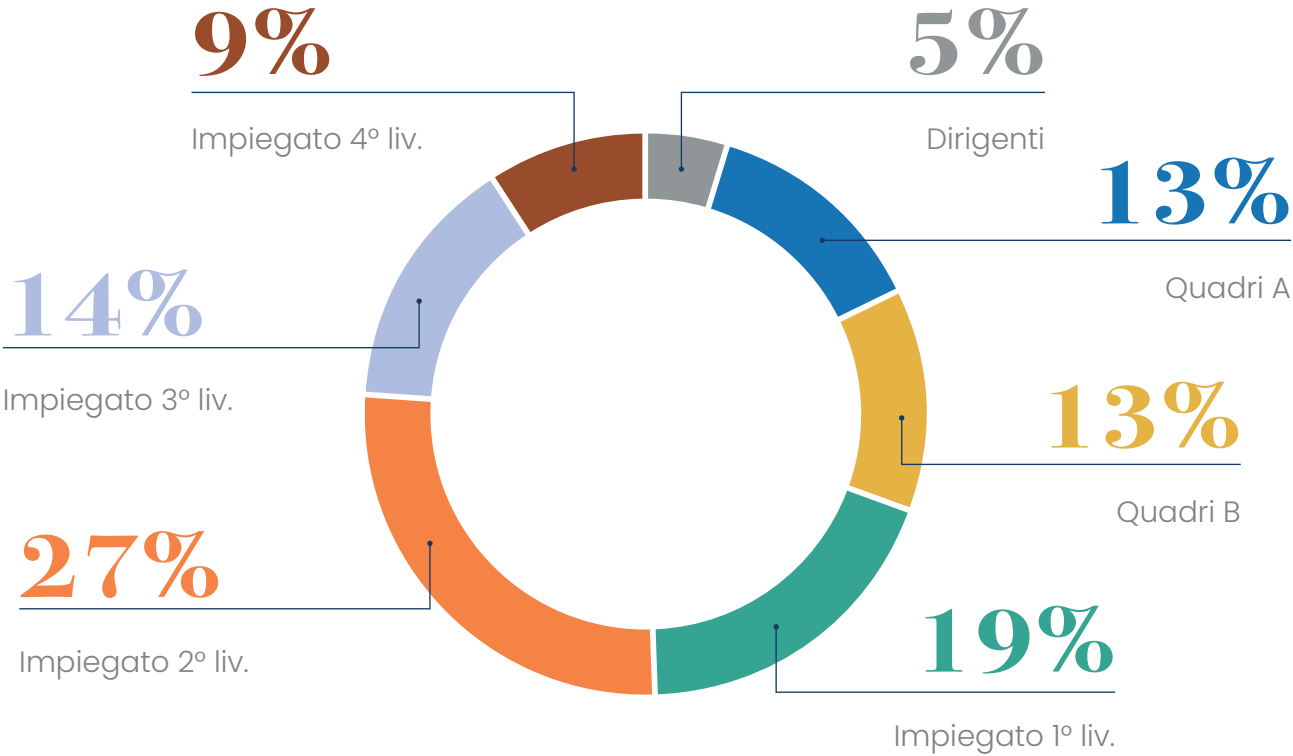
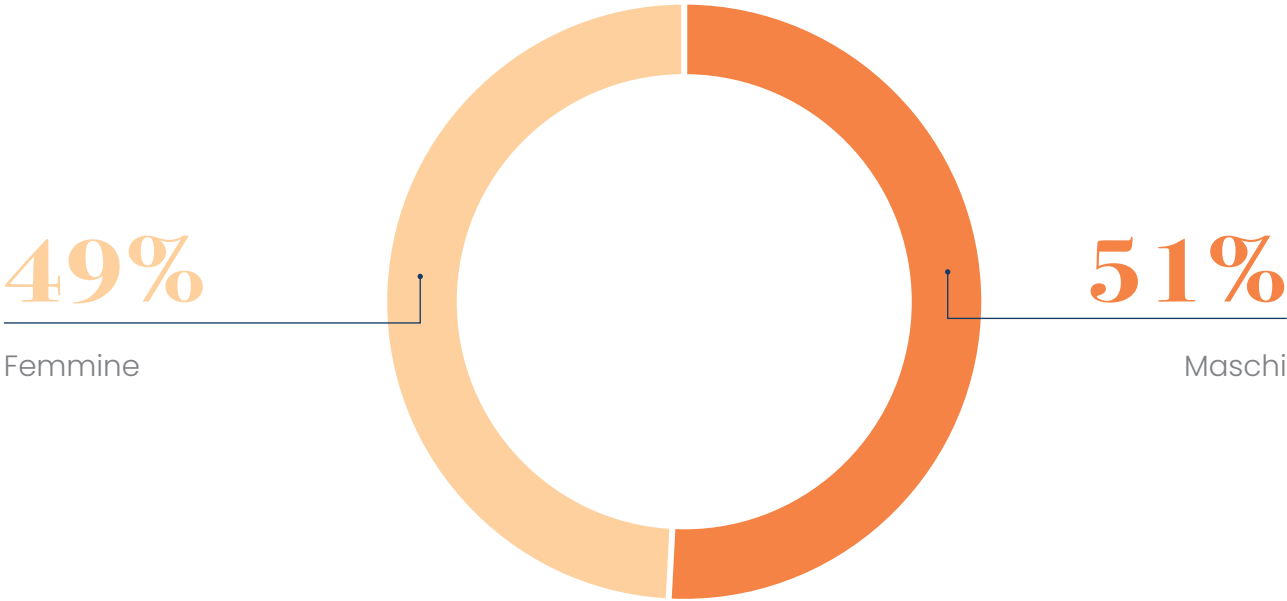


Figura 21
Dipendenti per inquadramento contrattuale ne biennio 2022-2023



L'organico dell'AdSP MAS è equamente distribuito tra i due generi, con una leggera prevalenza maschile: su un totale di 94 dipendenti, 48 sono di genere maschile e 46 di genere femminile con un rapporto che si avvicina al 50%.

Rapporto tra dipendenti di genere maschile e femminile



Rapporto tra dipendenti di genere maschile e femminile

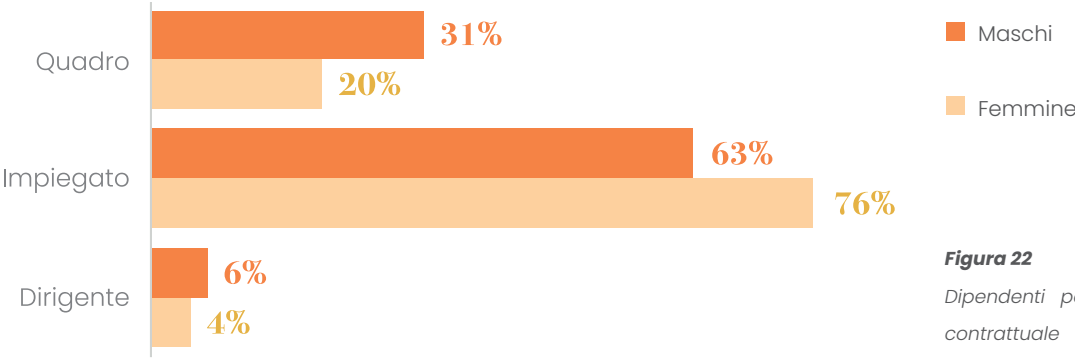


Figura 22
Dipendenti per genere e inquadramento contrattuale

Nel biennio 2022-2023, l'assetto dei dipendenti a tempo parziale dell'AdSP MAS ha subito alcune variazioni. Nel 2022 si è registrata una trasformazione da full-time a part-time, una da part-time a full-time, sette proroghe di contratti part-time e due aumenti delle ore di prestazione lavorativa. Nel 2023 ci sono state tre trasformazioni da full-time a part-time, una da part-time a full-time, nove proroghe di contratti part-time e un aumento delle ore di prestazione

lavorativa. Complessivamente, tra il 2022 e il 2023, il numero di dipendenti a tempo parziale è **aumentato di tre unità**, con un conseguente **incremento anche delle ore lavorate (25 in più)**.

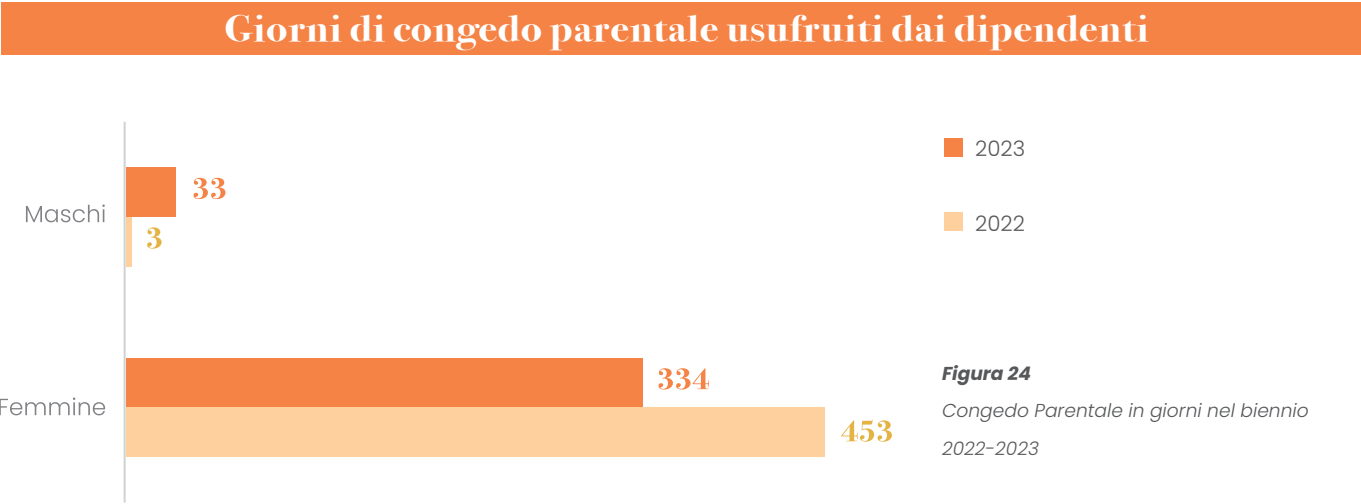
L'**età media** del personale dell'Ente è pari a **47 anni**, con valori che crescono proporzionalmente all'inquadramento contrattuale. Nello specifico, l'età media degli impiegati è pari a 45 anni, mentre quella dei dirigenti risulta più elevata, raggiungendo i 53 anni.

Con l'aumento dell'anzianità anagrafica del personale, si rileva una crescita dell'anzianità media tra dirigenti e quadri, mentre quella degli impiegati resta invariata. Nel triennio 2021-2023, l'anzianità di servizio media dei dipendenti è salita a 13 anni, con un incremento di un anno rispetto al periodo 2019-2021.

Categoria	Età anagrafica media			Anzianità di servizio media		
Anno	2021	2022	2023	2021	2022	2023
Dirigenti	52	52	52	52	52	52
Quadri	47	47	47	47	47	47
Impiegati	43	43	43	43	43	43

Figura 23
Età anagrafica media e anni di anzianità di servizio dei dipendenti nel triennio 2021-2023

Nel biennio 2022-2023, i dipendenti hanno usufruito complessivamente di **833 giorni di congedo parentale**.



2.5.3.2 La formazione e lo sviluppo delle competenze

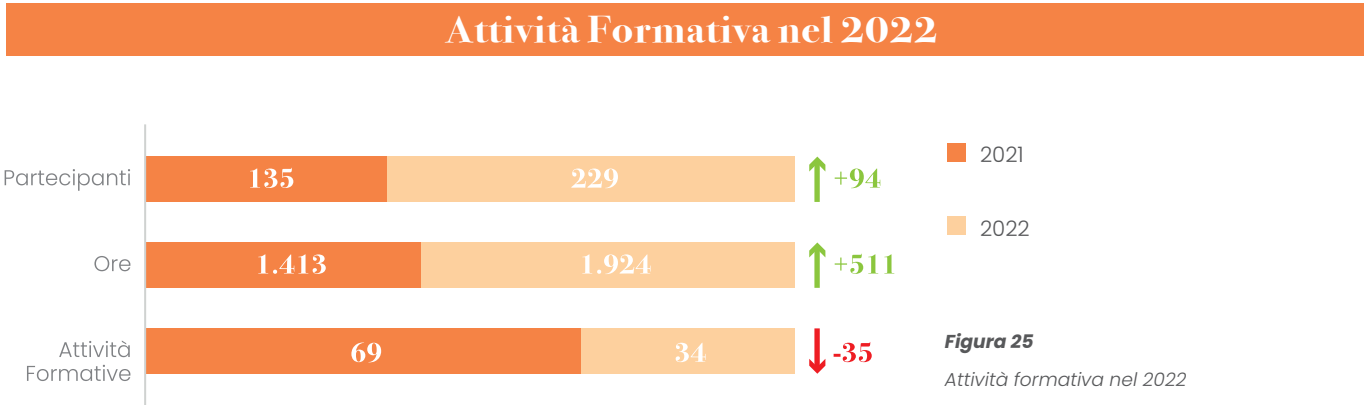
La formazione rappresenta un elemento chiave per la crescita e lo sviluppo delle risorse umane. Nella definizione del Piano Formativo dell'Ente, si è adottato un approccio basato sull'analisi approfondita dei bisogni formativi, sia individuali sia collettivi, integrando anche fattori qualitativi come la motivazione, il senso di appartenenza e i valori aziendali. Questo processo mira a garantire percorsi di apprendimento efficaci, in linea con le esigenze organizzative e con l'evoluzione del contesto lavorativo.

In particolare, il processo di formazione si articola nelle seguenti fasi:

- analisi dei fabbisogni formativi e raccolta delle esigenze formative delle diverse funzioni dell'Ente;
- progettazione, in cui gli obiettivi generali vengono tradotti in obiettivi didattici con percorsi, metodi, tempi;
- redazione del documento programmatico;
- valutazione dell'attività formativa e misurazione dei risultati (ROI).

Sulla base dell'analisi dei fabbisogni, l'Autorità si è posta come obiettivo di supportare la realizzazione delle attività amministrative e istituzionali, nonché di consolidare e sviluppare le competenze e capacità professionali di ogni dipendente.

Nel 2022, l'attività formativa è stata condotta in linea con il Piano Formativo, confermando, come nei due anni precedenti, una prevalenza della formazione in modalità e-learning rispetto a quella in aula. Complessivamente, sono stati organizzati **34 eventi formativi, 35 in meno** rispetto al 2021, con un **tasso di partecipazione del 77%**. Il numero di eventi formativi, sebbene inferiore rispetto al 2021, ha visto un incremento delle ore complessive di formazione erogate, superando quelle dell'anno precedente e allineandosi al trend degli ultimi anni. Inoltre, anche il livello di partecipazione è aumentato in modo significativo.

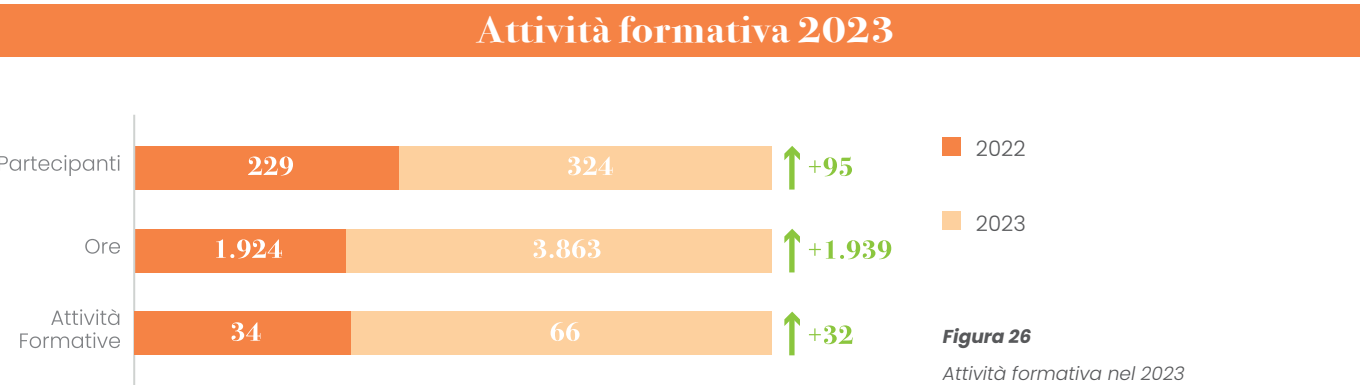


Oltre ai percorsi previsti nelle aree tematiche del Piano Formativo, nel corso dell'anno (gennaio-dicembre) è stata realizzata **una campagna di aggiornamento delle competenze in materia di cybersecurity**. L'obiettivo era aumentare la consapevolezza del personale e ridurre al minimo i rischi per la sicurezza informatica dell'organizzazione. Il programma è stato sviluppato a partire da un assesment iniziale, che ha permesso di valutare il livello di conoscenze di ciascun dipendente e individuare i percorsi formativi più adeguati a colmare eventuali lacune o potenziare le competenze. L'iniziativa è stata implementata in modalità e-learning, con un sistema di gestione continua delle competenze che ha incluso attacchi simulati e test di verifica.

Inoltre, in un'ottica di aggiornamento ed auto-formazione, nel corso del 2022 si è proceduto ad aggiornare il catalogo degli abbonamenti alle riviste e portali specializzati rispetto ai diversi ambiti di competenza. Tale catalogo è a disposizione di tutto il personale dipendente.

Per quanto riguarda gli stage/tirocini, l'Autorità ha ospitato n. **5 studenti** nel corso del 2022, attivando per loro percorsi di stage curricolari presso le diverse strutture dell'Ente, in particolare la Struttura di Staff del Presidente e Segretario Generale, la Direzione Tecnica e la Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, identificando di volta in volta specifici progetti formativi coerenti con percorso di studi e competenze dell'Ente.

Nel 2023 sono stati organizzati **66 eventi formativi**, segnando un incremento di **32 eventi rispetto al 2022**, con un tasso di partecipazione del **97% del personale dipendente**. Il numero di ore di formazione erogate è aumentato rispetto agli anni precedenti, evidenziando un rafforzamento dell'impegno dell'Ente nella crescita e nell'aggiornamento professionale del proprio personale.



Oltre alla formazione nelle aree tematiche individuate dal Piano Formativo vigente, nel corso dell'anno l'Ente ha aderito a **Syllabus**, la piattaforma di formazione promossa dalla Funzione Pubblica. Questa iniziativa è finalizzata a supportare le Pubbliche Amministrazioni nella transizione digitale, ecologica e amministrativa, in linea con gli obiettivi del PNRR.

Parallelamente, in un'ottica di aggiornamento continuo, come previsto dal Piano Formativo, l'Autorità ha introdotto **Business Source**, una piattaforma digitale che offre al personale dipendente l'accesso in tempo reale a un'ampia banca dati. Questo strumento consente la consultazione di circa **2.000 riviste di business in full text** e di pubblicazioni di settore, incluse risorse in lingua inglese, fornendo un supporto costante all'aggiornamento professionale nelle rispettive aree di competenza.

Inoltre, anche nel 2023 si è proceduto inoltre ad aggiornare il catalogo degli abbonamenti alle riviste e portali specializzati richiesti dalle diverse strutture dell'Ente competenti.

Per quanto riguarda gli stage/tirocini, l'Autorità ha ospitato **n. 3 studenti** nel corso del 2023, attivando per loro percorsi di stage curricolari presso le diverse strutture dell'Ente, in particolare la Struttura di Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo (Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali) e con la Direzione Coordinamento Operativo Portuale (Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo). Nell'ambito dell'alternanza scuola-lavoro si è infine dato corso agli accordi con l'istituto I.S.S. Vendramin Corner ospitando **n. 4 studenti** nel periodo aprile-maggio 2023.

In conclusione, si riportano i principali dati relativi all'andamento del numero di attività formative, le ore erogate e i partecipanti negli ultimi 10 anni.

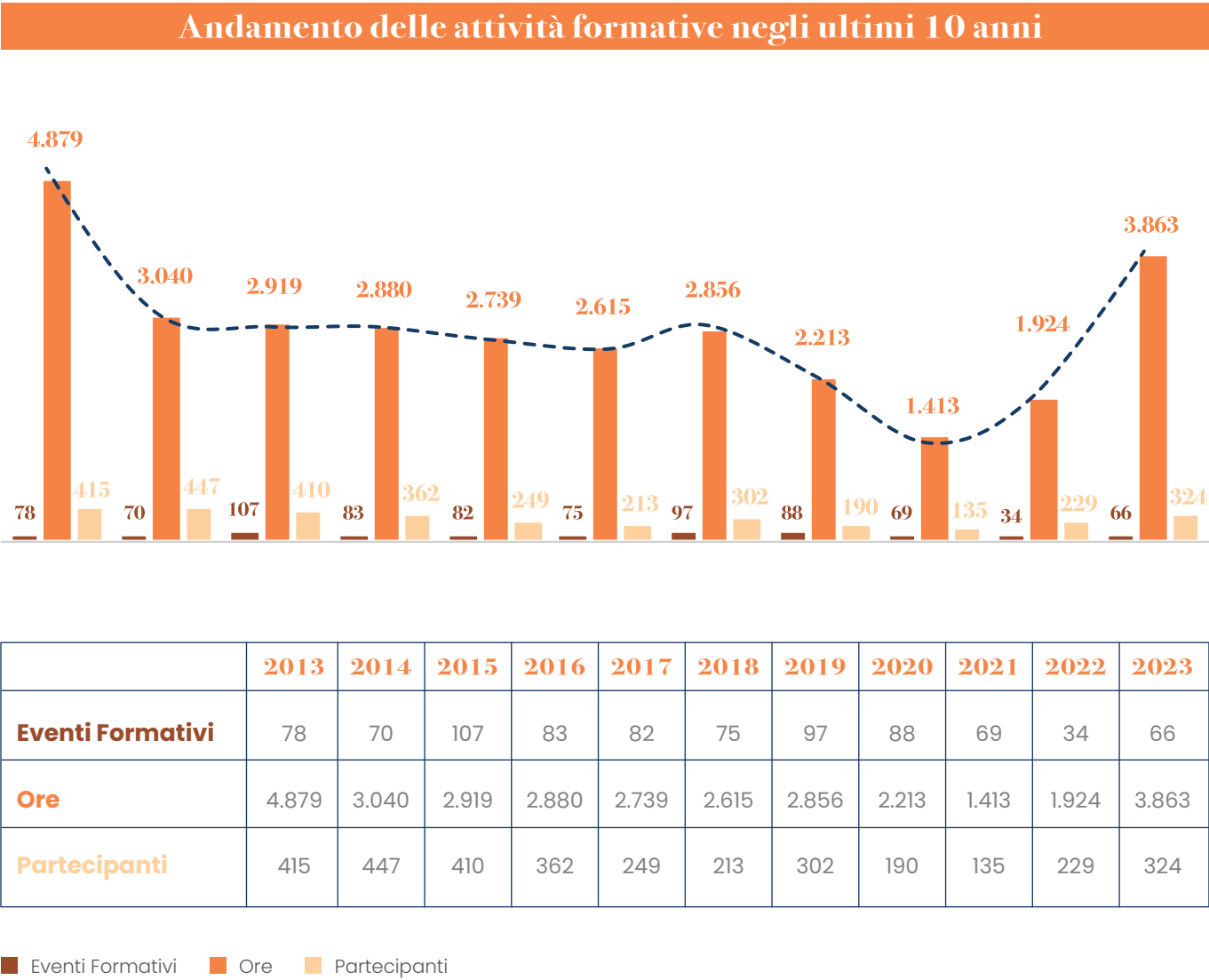


Figura 23
Andamento degli eventi formativi, ore formative erogate e partecipanti negli ultimi 10 anni

Nel periodo 2013-2023, l'attività formativa ha registrato una media annua di 79 eventi, con un monte ore di formazione pari a **2.776 ore**. Il valore minimo è stato toccato nel 2021 con **1.413 ore**, mentre il picco massimo si è avuto nel 2013 con **4.879 ore**. Nel 2023, si è osservata una significativa ripresa, con **3.863 ore erogate**, segnando un incremento rispetto agli anni precedenti.

Anche la partecipazione ha seguito un andamento simile: il numero medio annuo di partecipanti è stato di **298**, con un aumento nel 2023, quando ha raggiunto **324 partecipanti**, confermando un ritorno a livelli più elevati di coinvolgimento.



2.5.3.3 Le azioni per il benessere organizzativo

Ascoltare le esigenze dei dipendenti e tradurle in azioni concrete: nel 2023, l'AdSP MAS ha fatto di questo principio una delle sue priorità nelle politiche di welfare e conciliazione vita-lavoro. Attraverso la nuova **Contrattazione aziendale di II livello** per il triennio 2023-2025, sono stati introdotti strumenti innovativi per migliorare il benessere e la qualità della vita lavorativa, tra cui il lavoro agile, le ferie solidali, la banca ore e un sistema di Flexible Benefits. Quest'ultimo consente ai dipendenti di accedere a beni e servizi personalizzabili in base alle proprie esigenze, come previsto dagli articoli 51 e 100 del T.U.I.R: ogni dipendente ha a disposizione per il triennio 2023-2025 un plafond annuo individuale di 1.500 euro, incrementato del 76% rispetto al precedente importo di 850 euro. Tra le ulteriori misure introdotte si ricordano convenzioni con centri medici specializzati per l'accesso a prestazioni sanitarie, agevolazioni sugli abbonamenti annuali per i trasporti pubblici nel Comune di Venezia, e il lancio in via sperimentale, fino al 31 dicembre 2024, di uno "Sportello di ascolto" online, pensato per prevenire situazioni di disagio o stress lavorativo. Inoltre, la modalità di lavoro agile è proseguita nel 2023, con la stipula di nuovi accordi individuali validi anche per il biennio 2024-2025.



2.5.3.3.1 Lavoro Agile

L'introduzione del lavoro agile nel 2020 ha permesso all'AdSP MAS di innovare i processi lavorativi, stimolando un cambiamento strutturale dell'Ente, nell'ottica di perseguire una maggiore efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa e della produttività del lavoro, agevolando, al contempo, la conciliazione dei tempi e l'equilibrio vita-lavoro dei dipendenti.

Nel 2021 L'AdSP MAS ha formalizzato l'adozione di questo modello lavorativo, elaborando il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) secondo quanto previsto dall'art. 263 del D.Lgs 34/2020 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n.77, e adottato con Decreto n. 587/2021.

Tale modalità organizzativa di lavoro (cd. smart working) comporta una maggiore responsabilizzazione dei lavoratori, ottimizza l'uso delle risorse e contribuisce all'aumento della produttività. Inoltre, promuove l'adozione delle tecnologie digitali, stimolando lo sviluppo delle competenze digitali dei dipendenti.

Questo modello rafforza i sistemi di misurazione e valutazione delle performance, basandoli sui risultati ottenuti, e valorizza il patrimonio immobiliare della Pubblica Amministrazione attraverso una riorganizzazione degli spazi e delle postazioni di lavoro.

A partire dal mese di ottobre 2021, coerentemente con quanto indicato dalle disposizioni normative in materia, si è provveduto alla firma degli accordi individuali con il personale dipendente in cui viene individuato il perimetro di competenza della modalità lavorativa agile, definendone obblighi, tempi e responsabilità. Tali accordi sono stati aggiornati nel mese di dicembre 2023 ed hanno validità due anni (31 dicembre 2025).

La modalità di lavoro agile ha comportato anche un processo di adeguamento tecnologico-informatico complessivo: sia nella decisione di dotare tutto il personale di pc portatili, webcam, cuffie e smartphone, sia nell'introduzione del sistema VPN e delle riunioni da remoto. Il rafforzamento di supporti hardware e software che potessero facilitare il lavoro da remoto ha rappresentato un notevole sforzo organizzativo nel corso degli ultimi anni.

Infine, l'Istituto del Lavoro Agile è stato inserito nell'Accordo di II livello (Art. 13 - Capo 2 Conciliazione vita sociale e lavorativa, pari opportunità) sottoscritto dalle parti nel mese di dicembre 2023 di cui alla Delibera n. 15 del Comitato di Gestione del 30 novembre 2023.





2.5.4 La parità di genere nell’AdSP MAS

L’AdSP MAS ha intrapreso un percorso deciso verso l’uguaglianza di genere, con azioni concrete che puntano a promuovere una cultura aziendale basata su equità e inclusione. Negli ultimi anni, grazie anche alla collaborazione con Assoporti, l’Autorità ha compiuto passi significativi in questa direzione.

Nel 2022, l’AdSP ha dato seguito all’impegno sottoscritto con la dichiarazione **“Patto per la Parità di Genere”** con la pubblicazione del Piano per la Parità di Genere, un documento strategico che stabilisce le politiche e le misure da adottare per il triennio 2022-2024 per ridurre il divario di genere.

Il piano si articola su cinque aree di intervento, per ciascuna area vengono definiti gli obiettivi che l’Ente intende conseguire e, per ciascuno di essi, sono previste una o più azioni specifiche. A ogni obiettivo e alle relative azioni, sono associati le risorse e i mezzi necessari per la loro realizzazione, i KPI (Key Performance Indicators) per la misurazione dei risultati e un cronoprogramma per le tempistiche di attuazione.

Complessivamente l’Ente ha individuato **10 obiettivi** e **14 azioni**.

Aree di intervento	Obiettivi	Azioni
AREA 1 Equilibrio vita privata- vita lavorativa e cultura organizzativa	Organizzazione del lavoro orientata a favorire la conciliazione tra gli impegni professionali e la vita privata	○ Sviluppare ed implementare strumenti utili al miglioramento dell’equilibrio vita-lavoro del personale dipendente; ○ Somministrazione questionario sul benessere organizzativo; ○ Analisi stress lavoro correlato (D.lgs. 81/2008).
	Tutela dei lavoratori e delle lavoratrici con periodi o situazioni di difficoltà, e che incidano sulla conciliazione tra vita professionale e privata maggiore criticità nella conciliazione tra vita privata e lavorativa	○ Applicazione di adeguati strumenti per periodi o situazioni di maggiore necessità a livello familiare.

continua ->

AREA 2 Leadership e processo decisionale	Miglioramento dei processi decisionali interni riguardanti le posizioni apicali finalizzato ad una maggiore equità di genere	○ Implementazione di una banca dati sulla composizione degli organi di governo costantemente aggiornata al fine di individuare eventuali squilibri di genere.
	Analisi dello stato dell’arte, delle dinamiche e dei trend del personale	○ Elaborazione documenti di raccolta di dati aggregati, rendicontazione annuale dei dati di genere.
AREA 3 Uguaglianza di genere nel reclutamento e nelle progressioni di carriera	Pari opportunità nell’accesso alle posizioni lavorative messe a concorso	○ Promozione di una composizione equa in termini di genere nelle commissioni di valutazione relativamente alle posizioni lavorative messe a concorso per il reclutamento del personale e maggiore accessibilità nelle procedure
	Promozione delle pari opportunità nello sviluppo professionale	○ Aggiornamento regolamento delle progressioni interne di carriera al fine di garantire pari opportunità di sviluppo; ○ Percorsi formativi rivolti al personale dipendente.
AREA 4 Integrazione della dimensione di genere nella ricerca, nei programmi formativi e nella cultura dell’ente	Promozione di un maggiore equilibrio di genere nel personale assegnato a progetti speciali, task force e gruppi di lavoro	○ Incentivazione creazione gruppi di lavoro e task force equilibrati per genere ○ Inserimento dei temi di genere nei percorsi formativi delineati per il personale dipendente;
	Valorizzare i temi di genere nei percorsi formativi e negli eventi di disseminazione	○ Superamento dell’asimmetria di genere nelle attività di disseminazione dell’Ente

continua ->

AREA 5 Contrasto alla violenza di genere	Prevenzione della molestia e della violenza di genere	● Implementazione di un questionario sulle discriminazioni di genere
	Sensibilizzazione di tutto il personale relativamente ai temi delle pari opportunità	● Realizzazione di una campagna di sensibilizzazione finalizzata alla diffusione di una cultura di genere

Figura 28
Aree di intervento, obiettivi e azioni del Piano per la Parità di Genere

Dalla collaborazione con Assoporti deriva la partecipazione alla campagna **“No Woman no Panel – senza donne non se ne parla”**, grazie alla quale è stata sottoscritta una **dichiarazione di intenti** tra le Autorità di Sistema Portuale italiane per favorire l’equa rappresentanza del genere femminile in eventi e attività istituzionali.

Infine, a novembre 2023, in occasione del secondo anniversario dalla sottoscrizione da parte delle Autorità portuali italiane del “Patto per la parità di genere”, l’AdSP MAS ha presentato un’edizione speciale di Aperiporto (§ 2.4.1): “Inclusione ed equità sociale: riflessioni ed esperienze a confronto”. All’evento sono intervenuti tre esperti del settore che hanno trattato i temi della certificazione di genere, dei servizi di welfare e del linguaggio di genere, ma anche raccontato come i progetti volti a rendere possibile l’equilibrio delle esigenze di vita quotidiana con i tempi del lavoro e su come equità e inclusione, intese in senso più ampio, stiano condizionando e cambiando il mondo del lavoro verso uno sviluppo sostenibile, inclusivo e rivolto al benessere delle persone.



2.5.4.1 La valutazione delle performance

Il ciclo della performance si integra con la programmazione strategica e finanziaria dell’Ente secondo quanto previsto dal D.lgs. 150/2009 “Attuazione della legge 4 marzo 2009, n.15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni”, che introduce le categorie degli obiettivi generali e degli obiettivi specifici.

Coerentemente con i compiti istituzionali, con gli obiettivi istituzionali dell’Ente e gli obiettivi individuati nel Piano Operativo Triennale (Allegato 1) sono definiti annualmente gli obiettivi strategici. Il Sistema di Valutazione della Performance dell’AdSP MAS è dato dall’insieme, coerente e completo, delle metodologie, delle modalità e delle azioni che hanno ad oggetto la misurazione e la valutazione della performance poste in relazione con i soggetti e con le strutture coinvolte nel processo e prescinde dal fatto che la prestazione sia resa in ufficio, in luogo diverso o in modalità mista. La sua applicazione ed attuazione consente all’Ente di misurare e valutare la performance organizzativa ed individuale.

Tenuto conto del Piano Operativo Triennale e degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità, viene definito annualmente il Piano delle Performance, in cui vengono individuati e assegnati al personale dirigente obiettivi strategici e specifici coerentemente con Linee strategiche di indirizzo dell’Ente.

I Piani Performance del 2022 e 2023 definiscono, per ciascun obiettivo, la figura dirigenziale responsabile dell’attuazione, insieme alla descrizione dell’obiettivo, all’indicatore di risultato e al target previsto.

Il monitoraggio del funzionamento complessivo del sistema della valutazione è affidato all’Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) che è responsabile della corretta applicazione delle linee guida, delle metodologie e degli strumenti predisposti dal Dipartimento della funzione pubblica, supporta l’Ente sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa e individuale.

Per gli anni 2022 e 2023 l’incarico è stato ricoperto dal dott. Mario Venanzi di cui al Decreto AdSP MAS n. 651 del 28 luglio 2021. A fine 2023 è stata avviata la procedura di nomina attraverso la pubblicazione di un Avviso Pubblico per la raccolta di manifestazioni di interesse alla nomina quale componente monocratico dell’Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) 2024-2026 dell’AdSP MAS, di cui al Decreto n. 1022/2023.



2.5.5 Le politiche per la trasparenza

Il percorso di sviluppo delle politiche nazionali di prevenzione della corruzione che ha caratterizzato fortemente l’ultimo decennio ha coinciso per l’Ente con una serie di eventi – tra i quali il passaggio da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema, due commissariamenti e, da ultimo, l’emergenza Covid-19 – che hanno inciso sull’applicazione del modello normativo. Nel biennio 2022-2023, il sistema dell’AdSP MAS è stato ulteriormente consolidato ai fini dell’adeguamento ai meccanismi di finanziamento del PNRR, che hanno richiesto l’implementazione di nuove misure atte a garantire la trasparenza e la gestione responsabile dei fondi.



2.5.5.1 Il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza

Il D.lgs. 80/2021, ha introdotto l’obbligo per le pubbliche amministrazioni di redigere un unico documento di programmazione e governance, il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO), che incorpora i precedenti documenti programmatici, tra cui il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT). I contenuti di quest’ultimo, inseriti all’interno della sezione 2.3 del PIAO, sono definiti dal Responsabile Prevenzione Corruzione e Trasparenza (RPCT) in base agli obiettivi strategici individuati dall’organo di indirizzo ai sensi della L. n. 190 del 6 novembre 2012, alle indicazioni contenute nel Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) e agli atti di regolazione generale adottati dall’ANAC.

Nel 2023, a seguito delle attività di monitoraggio del Piano precedente (2021-2023), l'AdSP MAS ha adottato il PTPCT 2023-2025, individuando 4 obiettivi strategici con orizzonte temporale pluriennale:

 Obiettivi	 Azioni
AGGIORNAMENTO DELLA MAPPATURA DEI PROCESSI DELL'ORGANIZZAZIONE NEL SISTEMA DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE ATTUATIVI DEI PROGETTI COMPLEMENTARI AL PNRR E ALLA NOMINA DEL COMMISSARIO MONTESYNDIAL	● Sottoscrizione di accordi procedimentali al PNRR con il Ministero delle Infrastrutture e dei <i>Trasporti</i>. ● Definizione del modello gestionale della nomina del Presidente dell'AdSP MAS a commissario straordinario per la realizzazione del primo, secondo e terzo stralcio del terminal container di <i>Montesyndial</i>.
INTRODUZIONE DI UN NUOVO PORTALE "AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE"	● Realizzazione di un nuovo portale in grado di massimizzare la fruibilità delle informazioni attraverso l'integrazione dei flussi documentali con i processi collegati.
AGGIORNAMENTO DEL CODICE DI COMPORTAMENTO	● Revisione del Codice di Comportamento in relazione delle ultime modifiche introdotte dall'ANAC.
ACCRESIMENTO DEL GRADO DI CONSAPEVOLEZZA DEI COMPONENTI DELL'ORGANIZZAZIONE, AD OGNI LIVELLO, ATTRAVERSO ADEGUATI PERCORSI DI FORMAZIONE	Elaborazione di un piano di formazione basato su tre linee d'azione: ● Attività di formazione trasversali basate sull'approfondimento delle normative e delle linee guida che disciplinano la materia. ● Attività di formazione specifiche alle singole strutture sulle principali prescrizioni in materia di prevenzione della corruzione. ● Attività di formazione contestualizzate all'organizzazione, con focus sulle modalità di implementazione del sistema di prevenzione della corruzione nell'AdSP MAS.



2.5.5.2 Mappatura dei processi, valutazione e trattamento dei rischi legati alla corruzione

L'AdSP MAS svolge semestralmente un monitoraggio delle aree a rischio. La mappatura è realizzata secondo le linee guida dell'ANAC e tiene in considerazione sia il contesto esterno all'Ente, sia quello interno. Il più recente monitoraggio, avvenuto in fase di elaborazione dell'ultimo PTPCT, individua le seguenti aree a rischio:

Aree di rischio - ptpct 2023-2025

1.

Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
2.

Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
3.

Contratti Pubblici
4.

Acquisizione e gestione del personale
5.

Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio
6.

Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni
7.

Incarichi e nomine
8.

Affari legali e contenzioso
9.

Concessioni e autorizzazioni
10.

Scadenza e rinnovo della concessione
11.

Vigilanza e attività ispettiva nelle sedi portuali
12.

Accessi alle informazioni detenute
13.

Pianificazione
14.

Sinistri
15.

Promozione e comunicazione
16.

Prevenzione Corruzione

L'approccio valutativo utilizzato è di tipo qualitativo e si fonda su indicatori di stima del livello di rischio. A seguito della ponderazione, le modalità di trattamento del rischio individuano strumenti e procedure idonei a prevenire i rischi corruttivi, sia attraverso misure generali – che intervengono trasversalmente all'AdSP MAS – sia attraverso misure specifiche, ossia circoscritte a casi individuati. Tra le misure generali di prevenzione introdotte dal Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) dell'ANAC, è presente il Codice di Comportamento, ovvero il documento che riassume i doveri

etici e comportamentali che devono essere adottati da chi opera per l'Ente a qualsiasi titolo. Nel 2023, l'Autorità ha avviato un percorso di aggiornamento del proprio Codice, realizzando una proposta conforme alle più recenti indicazioni dell'ANAC. Nel corso dell'anno, inoltre, in seguito alla sottoscrizione di accordi con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la gestione dei fondi complementari al PNRR, l'Autorità ha siglato un protocollo di intesa con il Comando Provinciale della Guardia di Finanza, con l'obiettivo di garantire la trasparenza e la correttezza delle procedure di impegno e spesa dei fondi legati al Piano.

In linea con le previsioni del Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) dell'ANAC, l'AdSP MAS applica ulteriori misure generali di prevenzione della corruzione, tra cui: la gestione dei conflitti di interesse, la rotazione del personale; il rilascio di autorizzazione ai fini dello svolgimento di incarichi extraistituzionali; la clausola riguardante il pantouflage; misure atte a garantire l'imparzialità degli incarichi e neutralizzare interessi personali; tutela del whistleblower; formazione; dichiarazioni di assenza cause di inconferibilità e incompatibilità degli incarichi; adozione di patti di integrità/protocolli di legalità.

L'efficacia del sistema di misure di prevenzione adottate dall'Ente è testimoniata dall'assenza di violazioni e illeciti registrata nelle relazioni annuali 2022 e 2023 del Responsabile Prevenzione Corruzione e Trasparenza (RPCT).



2.5.5.3 Misure in materia di trasparenza

L'aggiornamento del portale **"Amministrazione Trasparente"** con la pubblicazione di dati, documenti e informazioni obbligatorie e l'istituto del **diritto di accesso civico semplice e generalizzato**, rappresentano alcuni degli strumenti normativi previsti dal D.lgs. 33/2013 attraverso i quali l'AdSP MAS garantisce la trasparenza e l'accessibilità delle informazioni, aumentando le opportunità di dialogo e confronto con i cittadini e con gli altri stakeholder.

Il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) individua, ai sensi dell'art. 10 del D.lgs. 33/2013 e in conformità all'Allegato 2 del Piano Nazionale Anticorruzione 2022, gli **obblighi di pubblicazione**, le tempistiche per l'aggiornamento dei dati e i soggetti responsabili del dato e della pubblicazione nel portale di Amministrazione Trasparente. Parallelamente, il monitoraggio periodico delle informazioni pubblicate, i controlli del Responsabile Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (RPCT) e le attestazioni annuali dell'Organo Indipendente Valutazione (OIV), costituiscono gli strumenti attraverso i quali l'Autorità garantisce il pieno rispetto degli obblighi di pubblicazione e di accesso civico. Nel biennio 2022-2023 il Responsabile Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (RPCT) ha svolto complessivamente 4 audit interni (2 nel 2022 e 2 nel 2023) non rilevando alcuna criticità, così come l'Organismo Indipendente di Valutazione, che ha attestato l'assenza di ostacoli o soluzioni tecniche atte a compromettere, o limitare, l'accesso alle informazioni.

Per tutti gli atti, i documenti e le informazioni oggetto di obblighi di pubblicazione è previsto l'accesso civico, nei casi in cui le pubbliche amministrazioni ne abbiano omesso la pubblicazione sul proprio sito web. Tra il 2022 e il 2023 sono stati registrate **31 richieste di accesso** (11 nel 2022 e 20 nel 2023) e, di queste, solamente il 9% (pari a 3 richieste) non è stato accolto in quanto non complete o non di competenza di AdSP MAS.

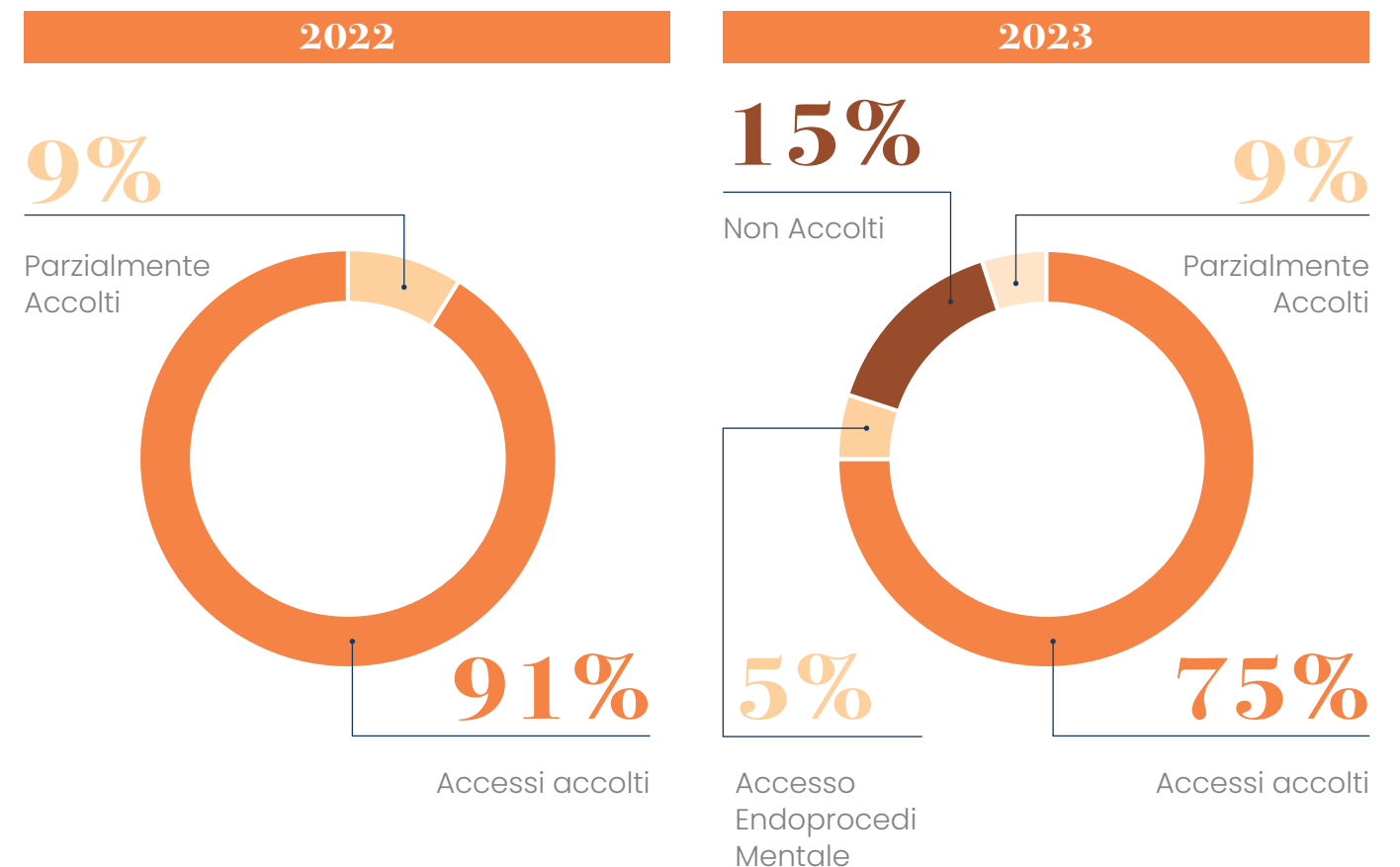


Figura 29

Numero di accessi civici tra il 2022 e il 2023



2.5.6 Le politiche concessorie

L'Autorità di Sistema Portuale amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua Laguna. Ai fini dell'individuazione dei terminal, ovvero degli operatori economici, sono prioritarie le competenze attribuite all'AdSP MAS dagli articoli 16, 17 e 18 della L. n. 84/1994. L'attuale contesto operativo si sostiene su un assetto di concessioni demaniali rilasciate nell'isola portuale - Porto Commerciale di Marghera, Molo A, Molo B e Molo Sali, tutte in scadenza nel periodo 2022 - 2024. Nel corso del 2023, sono state avviate le attività propedeutiche al rilascio di tutte le grandi concessioni, le quali troveranno compiuta conclusione tra il secondo e terzo trimestre 2024. L'assegnazione avverrà secondo quanto stabilito dal nuovo Regolamento delle Concessioni Demaniali, reso operativo il 10/01/2024 con delibera n.2 del Comitato di Gestione. Il Regolamento ha recepito l'aggiornamento delle tariffe unitarie dei canoni di concessione stabilito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Decreto del 30 dicembre 2022, che prevede un aumento del 25,15% per tutte le concessioni in vigore nel 2023. Inoltre, sono stati aggiornati i criteri valutativi per l'assegnazione, dando riflesso alle più ampie strategie perseguite dall'Ente.

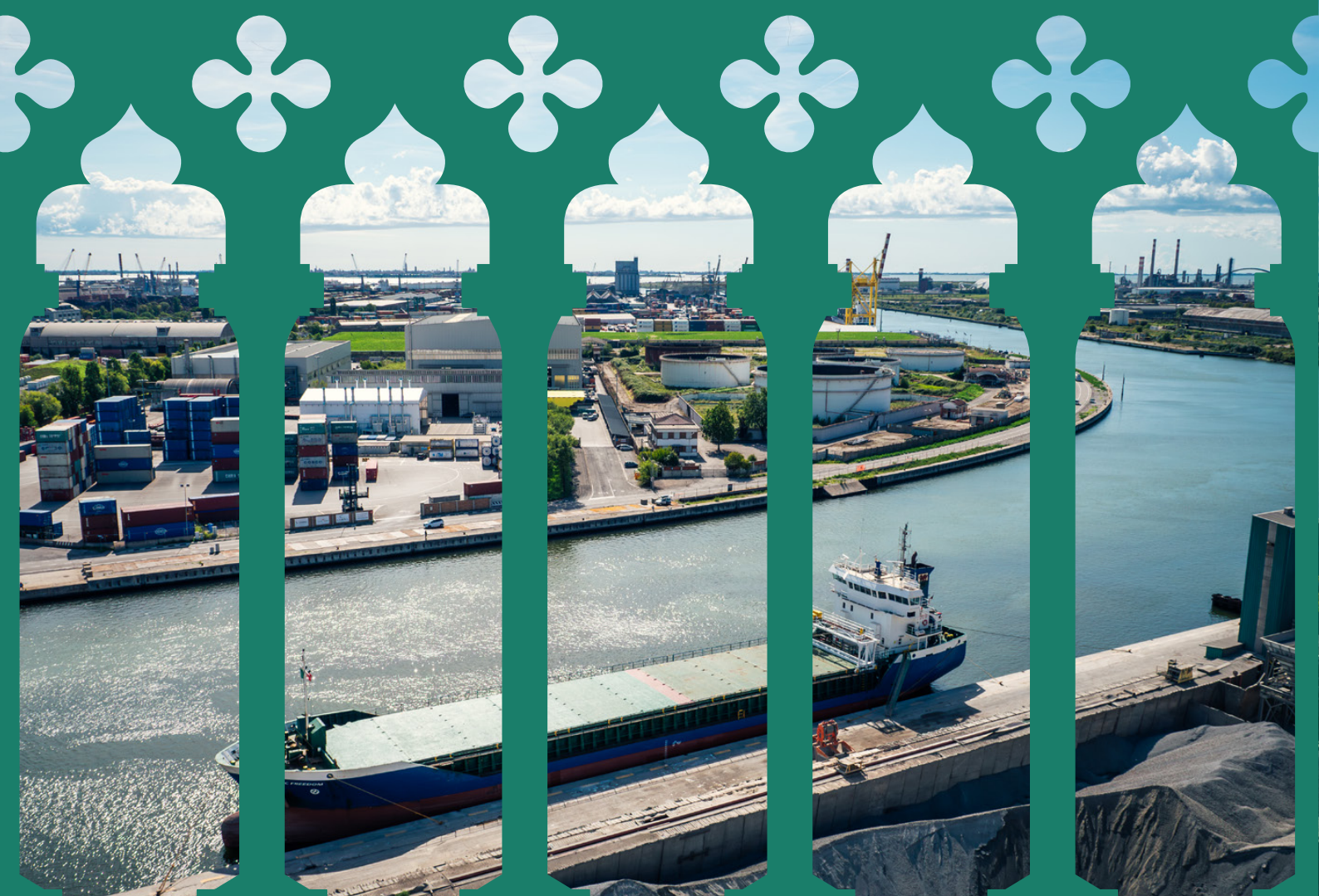
In particolare, tra i criteri, viene considerato:

- Natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali/sovrastutturali, in beni tecnologici/immateriali;
- Capacità di assicurare la più ampia accessibilità alla struttura, anche in relazione alla fruibilità delle attività oggetto della concessione da parte di soggetti diversamente abili;
- Grado di coerenza con le indicazioni del piano strategico nazionale della portualità e della logistica e con le indicazioni del Piano Operativo Triennale e del Piano Regolatore Portuale;
- Capacità di rafforzare il legame con la collettività degli utenti marittimi e/o portuali;
- Capacità di ridurre gli impatti negativi sull'ambiente e, in particolare: riduzione di emissioni CO₂, efficientamento e risparmio energetico; abbattimento polveri e riduzione emissioni inquinanti; riduzione del rumore; riduzione della produzione di rifiuti e incremento della raccolta rifiuti finalizzata al riciclo; uso efficiente della risorsa idrica e gestione e manutenzione degli scarichi; formazione del personale sui temi della sostenibilità e del risparmio energetico;
- Valutazione delle certificazioni relative alla qualità dei processi gestionali, certificazioni di qualità, ambientali, di sicurezza etc.;
- Iniziative volte alla stesura di protocolli di intesa e/o collaborazione con Istituti Tecnici, Istituti Tecnici Superiori, Accademie, Centri di Ricerca o Università;
- Iniziative volte a finanziare borse di studio o progetti di ricerca presso istituti tecnici superiori o universitari sui temi dell'efficientamento operativo e/o della sostenibilità.



3

Indice GRI e altri indicatori



Dichiarazione d'uso

L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO

SETTENTRIONALE (ADSP MAS) HA PRESENTATO UNA

RENDICONTAZIONE IN CONFORMITÀ AGLI STANDARD GRI PER IL

PERIODO DAL 1° GENNAIO 2022 AL 31 DICEMBRE 2023.



Utilizzato GRI 1

GRI 1 – PRINCIPI FONDAMENTALI – VERSIONE 2021.

Standard GRI	Informativa	Ubicazione	Omissione		
			Requisiti omessi	Ragione	Spiegazione
Informative generali					
GRI 2 – INFORMATIVE GENERALI – VERSIONE 2021	2-1 Dettagli Organizzativi	§1.3			
	2-2 Entità incluse nella rendicontazione di sostenibilità dell'organizzazione	§1.3			
	2-3 Periodo di rendicontazione, frequenza e referente	§1.3			
	2-4 Revisione delle informazioni	§1.3 Le informazioni rendicontate negli anni precedenti non hanno subito modifiche			
	2-5 Assurance esterna	Il presente Bilancio di Sostenibilità non prevede attività di Assurance.			
	2-6 Attività, catena del valore e altri rapporti commerciali	§1.5			
	2-7 Dipendenti	§2.5.3			

continua ->

	2-8 Lavoratori non dipendenti	§2.5.3			
	2-9 Struttura e composizione della Governance	§1.3			
	2-10 Nomina e selezione del massimo organo di governo	§1.3			
	2-11 Presidente del massimo organo di governo	§1.3			
	2-12 Ruolo del massimo organo di governo nel controllo della gestione degli impatti	§1.3, §1.5			
	2-13 Delega di responsabilità per la gestione di impatti			Non esistente	Non è presente un sistema di deleghe per le tematiche di sostenibilità
	2-14 Ruolo del massimo organo di governo nella rendicontazione di sostenibilità			Non esistente	Non è prevista verifica e approvazione da parte del massimo organo di governo
	2-15 Conflitti di interesse	§2.5.5			

continua ->

	2-16 Comunicazione delle criticità	§2.5.5			
	2-17 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo			Non esistente	AdSP MAS non ha adottato misure per lo sviluppo e l'accrescimento delle conoscenze collettive in materia di sviluppo sostenibile massimo organo di governo in materia di sostenibilità
	2-18 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	§1.3			
	2-19 Norme riguardanti la remunerazione			Vincolo di riservatezza	
	2-20 Procedura di determinazione della retribuzione			Vincolo di riservatezza	
	2-21 Rapporto di retribuzione totale annuale			Vincolo di riservatezza	
	2-22 Dichiarazione sulla strategia di sviluppo sostenibile	§1.1			

continua ->

	2-23 Impegno in termini di policy			Non applicabile	Non applicabile nel contesto di riferimento
	2-24 Integrazione degli impegni in termini di policy			Non applicabile	Non applicabile nel contesto di riferimento
	2-25 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi	§1.5, §1.6, §2.3.1			
	2-26 Meccanismi per richiedere chiarimenti e sollevare preoccupazioni	§2.5.5			
	2-27 Conformità a leggi e regolamenti	§2.5.5			
	2-28 Appartenenza ad associazioni	§2.3.2			
	2-29 Approccio al coinvolgimento degli Stakeholder	§1.6			
	2-30 Contratti collettivi	§2.5.3			

continua ->

Temi materiali					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-1 Processo di determinazione dei temi materiali	§1.6			
	3-2 Elenco dei temi materiali	§1.6			
	3-3 Gestione dei temi materiali	§1.6			
RIDUZIONE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI DELLE ATTIVITÀ PORTUALI SUL TERRITORIO					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.2, §2.3			
GRI 302 – ENERGIA – VERSIONE 2016	302-1 energia consumata all'interno dell'organizzazione	§2.2.1			
	302-2 energia consumata al di fuori dell'organizzazione	§2.2.2			
	302-3 intensità energetica	§2.2.1			
	302-4 riduzione del consumo di energia	§2.2.1, §2.2.3			
GRI 303 – ACQUA E SCARICHI IDRICI – VERSIONE 2016	303-1 interazione con l'acqua come risorsa condivisa	§2.3.3			
	303-3 prelievo idrico	§2.3.3			

continua ->

	303-4 scarico idrico	§2.3.3			
GRI 304 – BIODIVERSITÀ – VERSIONE 2016	304-1 siti operativi di proprietà, concessi in leasing o gestiti in aree protette e in aree di elevato valore in termini di biodiversità fuori da aree protette oppure vicini a tali aree			Non esistente	Non è stato rilevato l'impatto dei siti in termini di biodiversità
	304 – 2 impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità			Non esistente	Non è stato rilevato l'impatto di attività e servizi dell'AdSP MAS in termini di biodiversità
GRI 305 – EMISSIONI – VERSIONE 2016	305-1 emissioni dirette di GHG (Scope 1)	§2.2.2			
	305-2 emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	§2.2.2			
	305-3 altre emissioni indirette di GHG (Scope 3)	§2.2.2			
	305-4 intensità delle emissioni GHG	§2.2.2			

continua ->

	305-5 riduzione delle emissioni GHG	§2.2.3			
	305-7 ossidi di azoto (NOx), ossidi di zolfo (SOx) e altre emissioni significative	§2.2.3			
GRI 306 – RIFIUTI – VERSIONE 2020	306-1 generazione di rifiuti e impatti significativi correlati ai rifiuti	§2.3.3			
	306-2 gestione di impatti significativi correlati ai rifiuti	§2.3.3			
	306-3 rifiuti generati	§2.3.3			
	306-4 Rifiuti non conferiti in discarica			Non esistente	Non sono state rilevate le quantità di rifiuti non conferiti in discarica
	306-5 Rifiuti conferiti in discarica			Non esistente	Non sono state rilevate le quantità di rifiuti conferiti in discarica
GRI 308-1 – VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI – VERSIONE 2016	308-1 nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali			Non esistente	AdSP MAS non adotta criteri di valutazione ambientali nella scelta dei fornitori

continua ->

POTENZIAMENTO DELLA LOGISTICA GREEN					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.1, §2.1.1			
EVOLUZIONE VERSO UN MODELLO DI CROCIERISTICA PIÙ SOSTENIBILE					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.1, §2.1.1			
INVESTIMENTI PER LA DECARBONIZZAZIONE					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.1, §2.1.1			
RIPOSIZIONAMENTO DEL SISTEMA PORTUALE					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.3			
GRI 203 – IMPATTI ECONOMICI INDIRETTI – VERSIONE 2016	203-1 investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	§2.5.1			
	203-2 impatti economici indiretti significativi	§2.5.1			

continua ->

GRI 204 – PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO – VERSIONE 2016				Non esistente	Non rendicontabile la percentuale di spesa a favore di fornitori locali in relazione alle attività significative
RAFFORZAMENTO DELLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.3			
GRI 413 – COMUNITÀ LOCALI – VERSIONE 2016	413-1 attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d’impatto e programmi di sviluppo	§2.3			
CONTINUO RAFFORZAMENTO DELLE MISURE A TUTELA DELLA SALUTE E DELLA SICUREZZA NEL PORTO					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.4			
GRI 403 – SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO – VERSIONE 2018	403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	§2.4			
	403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	§2.4			

continua ->

	403-3 servizi per la salute professionale	§2.4			
	403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori dipendenti in merito ai programmi di salute e sicurezza sul lavoro	§2.4			
	403-6 Promozione della salute dei lavoratori	§2.4			
	403-9 Infortuni sul lavoro	§2.4			
	GRI 403-10 malattie professionali	§2.4			
SVILUPPO DI POLITICHE DI DIVERSITÀ, EQUITÀ E INCLUSIONE					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.5.3, §2.5.4			
GRI 401 – OCCUPAZIONE – VERSIONE 2016	401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	§2.5.3.4			
	401-3 congedo parentale	§2.5.3.1			

continua ->

	404-1 Numero medio di ore di formazione all'anno per dipendente	§2.5.3.4			
	404 – 2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e di assistenza nella transizione	§2.5.3.2		Parzialmente rendicontato	Non sono presenti programmi di assistenza alla transizione
GRI 404 – FORMAZIONE E ISTRUZIONE – VERSIONE 2016	404-3 percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	§2.5.3.2			
GRI 405 – DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ – VERSIONE 2016	405-1 diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	§2.5.3			
	405-2 rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini			Vincolo di riservatezza	
	406-1 episodi di discriminazione e misure correttive adottate			Non esistente	Nel corso del biennio 2022-2023 non si sono verificati episodi di discriminazione

continua ->

GRI 205 – ANTICORRUZIONE – VERSIONE 2016	205-1 operazioni valutate per i rischi legati alla corruzione	§2.4		Non esistente	Nel corso del biennio 2022 – 2023 non sono state valutate operazioni a rischio corruzione
	205-2 comunicazione e formazione su normative e procedure anticorruzione	§2.55			
GRI 206 – COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE – VERSIONE 2016	206 – 1 azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche			Non applicabile	La presente informativa non è applicabile al contesto in cui opera l'AdSP MAS.
SUPPORTO E TUTELA DELLE IMPRESE PORTUALI E DEL BENESSERE DEL TERRITORIO					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.3 §2.5.2			
GRI 201 – PERFORMANCE ECONOMICHE	201-1 valore economico direttamente generato e distribuito	§2.5.1			
	201-4 assistenza finanziaria ricevuta dal governo	§2.5.1			

continua ->

RAFFORZAMENTO DELLA RELAZIONE PORTO-CITTÀ					
GRI 3 – TEMI MATERIALI – VERSIONE 2021	3-3 Gestione dei temi materiali	§2.1.1			



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