



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

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

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

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

Venezia, 16 dicembre 2019



INDICE

AVVERTENZA	4
1. PREMESSA	4
2. STRUMENTI DI FINANZIAMENTO EUROPEI.....	4
3. INQUADRAMENTO ECONOMICO.....	8
4. I TRAFFICI MARITTIMI	9
4.1 I traffici dell'AdSPMAS – prospettivi per il 2020	11
5 IL PORTO DAL MARE	15
5.1 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica	15
5.2 Infrastruttura immateriale e di ausilio per il miglioramento dell'accessibilità	17
5.3 5.3 infrastruttura fisica	18
6 I TERMINAL	19
6.1 Montesyndial	19
7 IL PORTO DA TERRA	19
7.1 L'accessibilità ferroviaria.....	19
7.2 L'accessibilità stradale	22
7.3 Sistemi informativi geografici	22
8 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE.....	23
8.1 Il Piano Ambientale ed Energetico.....	23
8.2 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti	23
8.3 Progetti per il miglioramento energetico	24
9 RAPPORTO CON IL TERRITORIO.....	26
9.2 Le nuove competenze dell'AdSPMAS	26
9.3 Il Piano Regolatore di Sistema Portuale.....	27
10 SAFETY E SECURITY	28
11 COMUNICAZIONE E RAPPORTI ESTERNI	31





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





AVVERTENZA

Il presente documento costituisce la seconda revisione del Piano Operativo Triennale 2018 – 2020, redatto ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett.b) della Legge 84/94, ed approvato del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con delibera n.6 del 12 ottobre 2017.

1. PREMESSA

La seconda revisione del Piano Operativo Triennale 2018 – 2020, segue e ribadisce le strategie precedentemente individuate, finalizzate a promuovere la crescita e lo sviluppo sostenibili del sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia, in maniera coerente sia agli strumenti di indirizzo sovraordinati che alla pianificazione territoriale. Confermando, pertanto, le linee strategiche, si provvede al secondo aggiornamento del POT 2018 - 2020, corredandolo delle integrazioni relative ad alcune variazioni del contesto che comportano alcuni adattamenti della strategia.

2. STRUMENTI DI FINANZIAMENTO EUROPEI

L'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale partecipa a programmi comunitari, nazionali e regionali per il finanziamento di progetti orientati al perseguimento degli obiettivi strategici stabiliti dall'Ente nell'ambito della propria pianificazione operativa (Piano Operativo Triennale). Nel corso del 2020, l'Ente sarà impegnato nella fase di gestione ed attuazione dei progetti europei in corso e nella fase di avvio di nuovi progetti approvati nell'ambito della programmazione 2014-2020, per un totale di contributi europei gestiti pari ad oltre 36 milioni €.





Azioni in programma per il 2020

Nel 2020 l'AdSPMAS sarà impegnata, congiuntamente ad operatori portuali, nello sviluppo di una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di gas naturale liquido (GNL) al porto di Venezia:

- la società Rimorchiatori Riuniti Panfido ha affidato ai Cantieri Marino Rosetti di Ravenna i lavori per la costruzione di una innovativa bettona per il trasporto di GNL con spintore dual-fuel (diesel/Lng), in grado di trasportare 3.000/4.000 m³ di LNG tra il terminal di stoccaggio e le navi da rifornire, co-finanziata da 9,6 milioni € di contributi europei (progetto POSEIDON MED II).
- la società Venice LNG prevede di avviare i lavori per la realizzazione di un terminal costiero di GNL nel canale Sud a Marghera, che avrà una capacità massima di stoccaggio pari a 32.000 m³ e sarà in grado di gestire sino a 900 mila mc/anno di gas naturale liquefatto, approvvigionando navi gasiere di media dimensione e operando una distribuzione attraverso bettonine, camion e treni. Il progetto prevede un investimento complessivo di c.a. 101 milioni di euro ed è co-finanziato da 18.5 milioni € di contributi europei per la prima e seconda fase dei lavori di costruzione del Terminal (progetti GAINN4SEA e VENICE LNG FACILITY).

Grazie alle suddette iniziative verrà completata la catena logistica per l'approvvigionamento e rifornimento di GNL alle navi nei porti di Venezia e Chioggia, consentendo in tal modo al Sistema portuale di essere in linea con le disposizioni della Direttiva UE 2014/94 sull'infrastruttura per carburanti alternativi, come adottata dall'ordinamento italiano con il D.lgs. 2016/257.

Nel 2020 inoltre l'AdSPMAS proseguirà nell'attuazione dei progetti cofinanziati da contributi europei per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria e marittima del porto di Venezia e sviluppo dell'intermodalità, in particolare da/per i mercati del Centro Europa:

- VENETO INTERMODAL (Programma CEF): progetto, promosso e coordinato da Interporto Quadrante Europa di Verona, coinvolge 3 nodi prioritari della rete TEN-T (porto di Venezia, Interporti di Padova e Verona e) ha l'obiettivo generale di ottimizzare l'integrazione e l'interconnessione dei 3 terminali con la rete TEN-T attraverso azioni





(progettazioni) per migliorare l'accessibilità ferroviaria e le connessioni di "ultimo miglio" in coerenza con il Piano dei trasporti della Regione Veneto. AdSP MAS prevede la progettazione definitiva ed esecutiva di un nuovo collegamento ferroviario nel porto commerciale di Marghera, consistente in un ponte ferroviario per collegare la parte occidentale della rete portuale alla stazione ferroviaria di Marghera Scalo, eliminando le doppie manovre nella stazione ferroviaria di Mestre. Il budget di AdSP MAS è pari a 850.000 €, co-finanziato al 50%.

- GREEN CONNECTED PORTS (Programma CEF): progetto, promosso e coordinato dalla Fundación Valencia Port, al quale partecipano oltre ad AdSPMAS anche, tra gli altri, i porti di Valencia, Bremerhaven e Pireo. Il progetto prevede lo sviluppo di una rete di sensori per rilevamento condizioni meteo-marine e di modelli per analisi previsionali e di informazioni real-time alle navi. Per il porto di Venezia è previsto l'acquisto e messa in rete di nuovi sensori alle bocche di porto del Lido e di Chioggia, lungo il Canale Malamocco-Marghera, e l'installazione di nuove telecamere per il miglioramento dell'accessibilità nautica ai porti di Venezia e Chioggia. Il budget di AdSP MAS ammonta a 610.000 €, co-finanziato al 50%.
- INTERGREEN NODES (programma CENTRAL EUROPE): progetto è promosso e coordinato dall'Università di Wildau e vede coinvolti oltre all'AdSPMAS, tra gli altri, i porti di Berlino, Rostock, Budapest e Capodistria. Il progetto prevede azioni volte a rendere il trasporto merci più sostenibile nelle aree urbane dei nodi dell'Europa Centrale. Nell'ambito del progetto l'Ente realizzerà studi e analisi per lo sviluppo di nuovi servizi intermodali da/per i mercati del centro Europa, in particolare un corridoio logistico tra il porto di Venezia ed il porto di Rostock. Il budget di AdSP MAS è pari a 181.000 €, co-finanziato al 100%.
- TALKNET (programma CENTRAL EUROPE): progetto coordinato da AdSP MAS vede la partecipazione di dei porti di Trieste, Koper e Rijeka, Stettino, Budapest, Consorzio ZAI Verona, Veneto Strade, Codogno, Rail Cargo Ungheria. Mira a sviluppare nuove catene logistiche del trasporto merci nelle regioni del Centro Europa, rendendo più efficienti ed eco-compatibili i nodi logistici (porti ed interporti) e





potenziando i servizi intermodali. Il budget di AdSP MAS è pari a 388.000 €, co-finanziato al 100%.

L'AdSPMAS, inoltre, proseguirà il suo impegno nei progetti che rilanciano la cooperazione tra i porti italiani e croati in Adriatico, co-finanziati dai Programma Interreg Italia-Croazia e Italia-Slovenia:

- **INTESA (Programma Italia-Croazia):** coordinato dal porto di Venezia, che coinvolge tra gli altri il Comando Generale delle Capitanerie di porto ed i Ministeri dei Trasporti di Italia (RAM) e Croazia, e prevede l'adozione di sistemi IT per scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione per migliorare l'efficienza del trasporto marittimo e la sicurezza della navigazione dei traffici intra-Adriatici. Per l'AdSPMAS sono assegnati 440.000 €, co-finanziati al 100%.
- **PROMARES (Programma Italia-Croazia):** coordinato dal porto di Trieste, che prevede azioni congiunte tra porti e interporti dell'area per lo sviluppo di collegamenti intermodali tra porti e retro-porti/interporti. Per l'AdSPMAS sono destinati 230.000 €, co-finanziati al 100%.
- **REMEMBER (Programma Italia-Croazia):** coordinato dal porto di Ancona, che prevede azioni ed interventi condivisi per la promozione e valorizzazione del patrimonio culturale-portuale dell'Adriatico, come la realizzazione di applicazioni multimediali per informazioni su itinerari turistici, mostre a tema, oltre alla creazione di musei virtuali per la valorizzazione del patrimonio intangibile della tradizione portuali. Per l'AdSPMAS sono riconosciuti 330.000 €, co-finanziati al 100%.
- **CLEANBERTH (Programma Interreg Italia-Slovenia):** prevede azioni congiunte dei porti di Trieste, Venezia e Capodistria per migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale dei suddetti scali. Sono in programma analisi dei fabbisogni ed interventi per il monitoraggio e la riduzione dell'inquinamento acustico nei porti di Venezia e Chioggia. Per AdSP MAS sono previsti 180.000 €, co-finanziati al 100%.





Infine verranno monitorati i bandi del 2020 dei Programmi *Connecting Europe Facility* (CEF), Horizon 2020, Cooperazione Territoriale Europea per candidare proposte per lo sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia. Verranno seguiti i tavoli di lavoro e le iniziative (es. consultazioni) che la Commissione europea avvierà nel 2020 in preparazione dei nuovi programmi operativi per la prossima programmazione 2021-2027, tra cui il programma “Connecting Europe Facility 2” (CEF 2) che supporta la realizzazione della rete di trasporto europea TEN-T.

3. INQUADRAMENTO ECONOMICO

Il ciclo economico mondiale ha mostrato, nella prima parte del 2019, evidenti segnali di rallentamento proseguendo nella dinamica già iniziata nel 2018. Le tensioni commerciali tra Stati Uniti e Cina, i problemi associati alla Brexit, le tensioni politiche in alcuni paesi emergenti (Argentina e Venezuela), le difficoltà del mercato dell’auto e le relative ripercussioni sulle economie a forte vocazione industriale creano un clima di incertezza nel quale le imprese contraggono il loro ciclo produttivo, rallentano i programmi di investimento e riducono le scorte. In base alle ultime previsioni dell’OCSE, il PIL mondiale dovrebbe crescere in termini reali del 2,9% nel 2019 e del 3,0% nel 2020, in deciso rallentamento rispetto al 3,6% dello scorso anno. Questa situazione colpisce pressoché tutte le economie avanzate, specialmente quelle maggiormente esposte alla contrazione degli investimenti e del commercio mondiale. Le tensioni commerciali provocano una contrazione della domanda mondiale sia nel breve che nel medio periodo, limitando la produttività e la propensione ad investire. L’Eurozona è particolarmente esposta all’impatto delle tensioni commerciali dato l’elevato grado di apertura che caratterizza le sue principali economie. Questo avviene in modo maggiore in Paesi a forte vocazione manifatturiera come Germania e Italia. Anche l’economia nazionale, come segnalato nel Documento di Economia e Finanza 2019, ha fatto registrare, nel corso del primo trimestre 2019, un profilo congiunturale lievemente positivo (+0,1%) per poi peggiorare nel corso dell’anno. Il limitato aumento del PIL nel 2019 è il risultato di una domanda interna debole, di un contributo positivo del commercio internazionale e di





un deciso processo di decumulo delle scorte iniziato nel corso del 2018. Secondo le stime, contenute nel Documento Programmatico di Bilancio 2020, la diminuzione delle scorte ridurrà di 1,1 punti percentuali il tasso di crescita reale del PIL di quest'anno, a seguito della contrazione di 0,1 punti avvenuta nel 2018.

L'economia del Nord Est ha proseguito, nel corso del 2018, la propria crescita anche se in modo minore rispetto all'anno precedente. L'indebolimento della produzione ha caratterizzato tutti i comparti della manifattura ad eccezione della meccanica, principale settore di specializzazione regionale. Tale andamento ha riflesso anche il rallentamento delle esportazioni di beni che, in una situazione di debolezza del commercio mondiale, sono cresciute meno della domanda proveniente dai principali mercati di destinazione. Anche gli investimenti industriali, dopo quattro anni di crescita, hanno rallentato e le previsioni per fine 2019 preannunciano un ulteriore calo (Rapporto Economia del Veneto - Banca d'Italia 2019). Nel primo semestre del 2019 l'attività dell'industria manifatturiera ha continuato a crescere, anche se in deciso rallentamento rispetto allo scorso anno risentendo della debolezza del commercio mondiale. Il quadro economico sarà complicato dalla stagnazione degli ordini tra la fine dell'anno e i primi mesi del 2020 e dall'interruzione della crescita degli investimenti, che era in atto dal 2014. La produzione industriale, nei primi nove mesi dell'anno, risulta comunque in crescita (+0,9%: indice destagionalizzato, Unioncamere Veneto) anche se ad un ritmo minore rispetto alla media (+2,2%) dell'anno precedente. Questo risultato, seppur modesto, è migliore di quello medio nazionale (-0,8%) e anche di quello dell'EU19 (-0,1%). Nel primo semestre del 2019 le esportazioni, hanno arrestato la propria crescita attestandosi sui valori del semestre precedente, condizionate della flessione della domanda mondiale.

4. I TRAFFICI MARITTIMI

Nel 2018 il volume degli scambi via mare ha avuto una crescita del 2,7%, in calo rispetto a quanto avvenuto nel 2017 (+4,1%) e al di sotto della media storica (1970-2017) pari al 3% (Uncatd –Review of Maritime Transport 2019). Il volume totale delle merci scambiate via mare è stato, comunque, pari a 11 miliardi di tonnellate risultato record in valore assoluto.



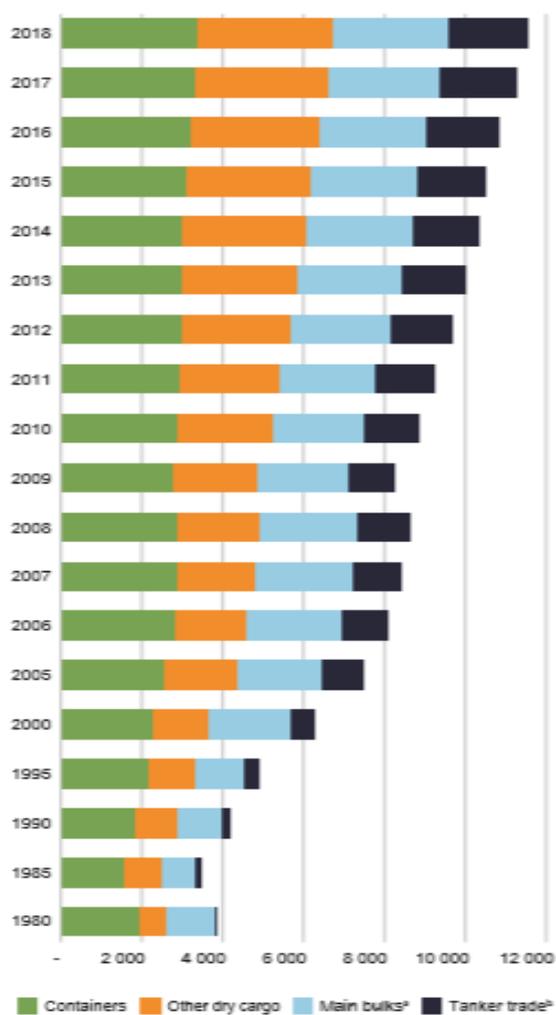


Figura 1 International Seaborne trade (Review of Maritime Transport 2019 Unctad)

Il settore delle rinfuse solide (carbone, metalli ferrosi e cereali) è quello che maggiormente ha contribuito alla crescita degli scambi con una quota percentuale pari al 29,2 del totale mentre container sommati alle altre rinfuse solide “minori” e le rinfuse liquide valgono rispettivamente il 41,8% e il 29%. Questi risultati sono la testimonianza del cambiamento nella struttura del commercio marittimo. L’ultimo decennio ha visto una diminuzione del commercio di rinfuse liquide del 6,2%, riflettendo il limitato consumo di petrolio





nelle principali economie avanzate. Nello stesso periodo, le principali rinfuse, tra cui minerale di ferro, grano e carbone, hanno visto raddoppiare i propri volumi di scambio. Le merci containerizzate sono cresciute in modo maggiore rispetto alle altre, con volumi in aumento a un tasso medio annuo dell'8,0% tra il 1980 e il 2018. Il cambiamento delle quote merceologiche, nel commercio marittimo mondiale, è stato causato anche dallo sviluppo dei gasdotti e dall'aumento dei volumi derivanti dall'industria manifatturiera, che ha beneficiato di processi produttivi globalizzati. Nel 2018, il 41% del totale delle merci in import è stato originato dall'Asia e il 61% del totale delle merci esportate è finito in quest'area. Inoltre, si è registrato un forte aumento del commercio interregionale asiatico principalmente basato su attività manifatturiere riflettendo processi di produzione frammentati.

4.1 I traffici dell'AdSPMAS – prospettivi per il 2020

Per l'analisi dell'andamento dei traffici dei porti di Venezia e Chioggia relativi al 2019 vengono utilizzati i dati consolidati dei primi nove mesi dell'anno stimando l'ultimo trimestre con i valori degli ultimi tre mesi dello scorso anno ponderati con il differenziale delle medie dei primi nove mesi degli anni 2018 e 2019 così da salvaguardare la stagionalità di alcuni settori merceologici. Le previsioni sui volumi di traffico movimentati nel 2019 dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale indicano un calo di circa il 2,5% rispetto al 2018 raggiungendo complessivamente 27,5milioni di tonnellate (-0,7milioni di tonnellate circa). Le stime dei traffici del porto di Venezia prevedono per l'anno 2019 volumi totali di circa 25,5milioni di tonnellate, in calo rispetto all'anno precedente (-1milione di tonnellate, -3,8%). Le proiezioni, a fine anno, delle movimentazioni del porto di Chioggia indicano una crescita di circa il 30% rispetto al 2018 attestandosi a 1,3 milioni di tonnellate movimentate. Partendo dai risultati raggiunti nel 2019, di seguito, vengono presentate le tendenze di mercato dei principali comparti che concorrono a determinare i volumi di traffico dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Il 2017 e il 2018 (nonostante un lieve rallentamento nell'ultimo trimestre) hanno rappresentato certamente due anni di espansione per l'industria siderurgica al contrario di quanto sta accadendo nel 2019, annata decisamente negativa. La riduzione della domanda di acciaio da parte dei settori





utilizzatori (in particolare l'automotive) e l'andamento dei prezzi al ribasso delle materie prime e dei prodotti/semilavorati condizionano negativamente i risultati delle imprese della filiera siderurgica. I principali comparti utilizzatrici di questa filiera non attraversano un momento particolarmente positivo: al leggero miglioramento della domanda del settore dell'edilizia si contrappongono il clima di grande incertezza presente nell'automotive, dove si registrano livelli di vendita negativi (siamo ritornati sui livelli di settembre 2014 con un -10% nei primi otto mesi del 2019, questa debolezza è determinata principalmente dal tema del carburante) e la crisi del comparto degli elettrodomestici. Le previsioni a fine anno non sono incoraggianti ma si prevede un miglioramento degli scambi a partire dalla fine del primo trimestre 2020 quando il fenomeno di destoccaggio in atto sarà presumibilmente giunto al termine. Questo porterà ad un aumento della produzione, aspetto positivo anche se non totalmente in quanto non trainato da un aumento dei consumi dei principali settori utilizzatori di acciaio.

Per quanto riguarda il settore energetico, come evidenziato dall'Unione Petrolifera, la domanda complessiva di energia primaria è tornata nuovamente in aumento nel nostro Paese con una crescita superiore ai 3 milioni di TEP (Tonnellate equivalenti di petrolio), con una previsione di leggera crescita fino al 2021. Nonostante ciò, nel breve periodo, si prevede che i volumi in Italia continueranno a diminuire anche a causa dell'effetto sostitutivo dovuto all'utilizzo dei carburanti alternativi fra cui il GNL. Il calo si avverterà in modo ancor più significativo in concomitanza con la diffusione di alimentazioni e modalità di fruizione della mobilità alternative. Per i principali prodotti petroliferi le previsioni di domanda prevedono: un parziale rallentamento della contrazione dei volumi di benzina per auto-trazione dovuto alla maggior diffusione di autovetture ibride e un assestamento sui volumi attuali, nel breve periodo (2022), della domanda complessiva di gasolio da autotrazione. Il gasolio da riscaldamento proseguirà nel costante ridimensionamento dei volumi. La domanda di olio combustibile continuerà il suo trend negativo e rivestirà una sempre minor importanza in termini di incidenza su volumi petroliferi totali. Si prospetta uno scenario futuro, determinato dalla Strategia Energetica Nazionale, nel quale vi sarà un significativo cambiamento del peso delle singole fonti primarie sul totale del consumo energetico dovuto all'aumento delle fonti rinnovabili e al phase out del carbone che





causeranno un minor utilizzo di petrolio. I combustibili fossili rimarranno comunque le fonti energetiche principali nella transizione verso la decarbonizzazione.

In Italia la produzione chimica, dopo un 2018 (+0,5%) altalenante, bene il primo semestre modesto il secondo, vede proseguire la fase di debolezza anche nel 2019. Causa principale di questa tendenza è il rallentamento generalizzato di quasi tutti i comparti clienti ma in particolare della brusca frenata produttiva del settore automotive europeo e della mancata decisa ripartenza di quello delle costruzioni in Italia. A differenza degli anni scorsi diminuisce il contributo delle esportazioni che, in valore, da un +2,8% del 2018 passano ad un +0,1% del 2019. Questo clima di incertezza si tradurrà in una frammentazione degli ordinativi e un andamento altalenante delle vendite con potenziali disallineamenti tra costi di approvvigionamento delle materie prime e prezzi di vendita. Il perdurare delle tensioni geopolitiche e la debolezza dell'economia mondiale, influiranno sui risultati del 2020. Le previsioni di crescita della produzione chimica italiana si attestano, per il 2020, ad +0,5% rispetto ad un 2019 ancor più debole (+0,3%).

Per quanto riguarda il comparto agroalimentare, l'andamento dei volumi portuali dipende principalmente da due fattori: il livello dei diversi raccolti nazionali (prima fonte di approvvigionamento dell'industria agroalimentare italiana) e dai volumi dei raccolti centroeuropei (principale alternativa alla produzione nazionale). Il consumo mondiale dei cereali dovrebbe aumentare dell'1,5% nel 2019/20 toccando quota 2.722 milioni di tonnellate, coerentemente con le stime FAO per la produzione di cereali nel 2019 e del consumo totale nel 2019/20. Le scorte di cereali dovrebbero ridursi leggermente (-0,7% a 847 milioni di tonnellate), raggiungendo il livello più basso dal 2016/17. Il commercio mondiale di cereali nel 2019/20 è previsto in aumento dello 0,5% (+2 milioni di tonnellate) ma ancora dell'1,9% inferiore al risultato massimo (8 milioni di tonnellate) conseguito nel 2017/18. Dopo una possibile flessione nel 2019/20, si prevede che la produzione mondiale di soia tornerà a crescere nel medio termine trainata dall'aumento dei consumi connessi sia all'industria mangimistica che a quella alimentare. La flessione della produzione 2019/20 sarà compensata da una riduzione delle scorte. Per quanto riguarda il mercato italiano le superfici destinate alla produzione di commodities agricole sono in costante diminuzione e questo aspetto associato alla previsione di una leggera crescita dei consumi rende il nostro





Paese sempre più dipendente dalle importazioni. L'intero comparto cerealicolo soffre della continua riduzione dei prezzi di mercato che rende sempre più limitato il margine per i produttori, spingendoli quindi progressivamente a ridurre le superfici investite. In questo contesto, i volumi cerealicoli attesi per il prossimo anno saranno tendenzialmente in linea, o in leggera crescita, con quelli dall'anno in corso che dal punto di vista delle importazioni è stato leggermente negativo dopo un 2018 molto positivo (in Italia nei primi 8 mesi del 2019 le importazioni totali sono calate dello 0,6%, quelle di semi oleosi crescono del 18% mentre quelle di cereali e farine proteiche calano rispettivamente dello 0,9% e del 12%; Anacer).

Nel settore container i volumi complessivi trasportati nei primi sette mesi del 2019 risultano in aumento (+1,2%; Bimco) ma con un tasso di crescita più basso rispetto a quello registrato nello stesso periodo dello scorso anno (+4,4%). Parallelamente quest'anno l'offerta di stiva è in aumento (+3,5% a fine anno; Bimco) e anche per il 2020 è previsto un incremento del 3,2%. Per contrastare il calo dei noli le compagnie ricorrono sempre più spesso ai "blank sailings" (sulla rotta Asia Europa 42 nei primi 9 mesi del 2019 rispetto ai 16 del 2018; Aphaliner). Nessuna particolare riduzione di capacità arriverà dalle demolizioni che limiteranno solo marginalmente l'aumento di offerta di stiva. Un ulteriore elemento da considerare, per il prossimo anno, è l'introduzione di IMO2020 che esporrà le compagnie a costi aggiuntivi per l'utilizzo di carburante a basso contenuto di zolfo e le porterà a razionalizzare le rotte contenendo il più possibile il numero degli scali privilegiando quelli che consentiranno loro di utilizzare le navi di più grandi dimensioni economicamente più vantaggiose.

Le previsioni di crescita economica (PIL) per il nordest, hinterland di riferimento per il settore dei contenitori dell'AdSPMAS, per il 2020 rimangono deboli (+0,9%; Fondazione Nord Est), evidenziando comunque una dinamica di crescita migliore di quella fatta registrare nel 2019 (+0,5%). Fattore determinante nella previsione dei volumi di traffico di questo comparto sarà la permanenza nel Porto di Venezia del servizio diretto con l'Estremo Oriente a pieno regime (numero di toccate mensili). In questo scenario, tenuto conto degli andamenti dei porti del cluster del nord Adriatico, si delinea un tasso di crescita annuo di circa il 2% per i contenitori pieni. Tale previsione di crescita potrebbe, tuttavia, essere negativamente condizionata nel caso di mancato escavo dei canali portuali.





5 IL PORTO DAL MARE

5.1 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica

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

- promuovere la revisione del Protocollo '93 per la caratterizzazione e la gestione dei sedimenti con l'individuazione dei nuovi siti di conferimento e parallelamente l'aggiornamento del piano morfologico della laguna di Venezia, anch'esso fermo al 1993. Si stima un fabbisogno immediato di circa 3,5 milioni di metri cubi per le attività di scavo programmate tra le quali la messa in sicurezza e il mantenimento del Canale Malamocco-Marghera (circa 1,6 milione di metri cubi) e del Porto di Chioggia (400.000 metri cubi). E un ulteriore fabbisogno di circa 1,5 milioni di metri cubi, legato agli sviluppi progettuali del nuovo terminal di Montesyndial (c.a. 1 milione di metri cubi) e del nuovo terminal crociere (500.000 metri cubi). Il Provveditorato





ha presentato a MIT e MATTM ad agosto 2019 la revisione del Protocollo 1993; il documento non è ancora stato approvato, né tantomeno sono noti i tempi necessari per la conclusione dell'iter;

- avviare i lavori delle sponde del Canale Malamocco Marghera per garantirne la piena navigabilità e porre fine al grave fenomeno di deterioramento dei margini delle casse di colmata con conseguente interrimento della cunetta del canale navigabile. Gli interventi di marginamento consentiranno inoltre di ristabilire la necessaria separazione tra materiale confinato nelle casse di calmata e la Laguna di Venezia limitando di conseguenza l'attività di manutenzione dei canali di navigazione. Si sottolinea, ancora una volta, come la questione sopra trattata sia fondamentale ed essenziale per la sopravvivenza del porto. L'avvio delle attività è subordinato all'approvazione del progetto; in tal senso il progetto di marginamento, il cui proponente è il provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche, è in fase di invio al MATTM-Direzione VIA per la verifica di eventuale assoggettabilità alla procedura di VIA, come richiesto dal MATTM medesimo. A tal fine, nel 2020, si procederà alla realizzazione di uno studio finalizzato a valutare gli impatti causati dalla navigazione sulle sponde del canale di grande navigazione Malamocco Marghera. Lo studio, che avrà l'obiettivo di identificare soluzioni operative ed infrastrutturali atte a garantire il mantenimento e lo sviluppo sostenibile delle attività portuali, è finalizzato ad acquisire i necessari dati scientifici propedeutici alla successiva progettazione degli interventi gestionali ed infrastrutturali per consentire il mantenimento delle attività portuali. Il predetto studio verrà candidato sul prossimo bando CEF la cui scadenza è fissata a febbraio 2020.
- riprendere in carico la cassa di colmata denominata Molo Sali, per procedere al ripristino strutturale ed al consolidamento del palanco-lato, nonché per garantirne la stabilità, la durabilità e la funzionalità ai fini ambientali ed al contempo poter conferire sedimenti classificati entro C;
- promuovere l'approvazione del progetto di variante di sovrizzo dell'isola delle Tresse ad una quota media di circa 12,50. Questo con-





sentirebbe di avere una disponibilità di conferimento di circa 1 milione di metri cubi di sedimento entro C. Attualmente il progetto è stato escluso dalla assoggettabilità alla VIA da parte della competente commissione regionale ed è in fase di valutazione per l'approvazione della Commissione per la salvaguardia della laguna di Venezia.

- provvedere alla manutenzione a quota PRP del canale Malamocco Marghera compresi bacini di evoluzione, canali e bacini interni e degli accosti del Porto di Chioggia.

A questi si aggiungono altri interventi in programmazione nel corso del 2020 per il miglioramento della navigabilità quali:

- installazione di nuove stazioni di rilevazione dati relativi a visibilità e vento, trasmessi in tempo reale, rilevati in 4 punti prestabiliti individuati lungo i canali navigabili dei porti di Venezia e Chioggia, in modalità integrata con la rete gestita dal Comune di Venezia, Centro Previsione e Segnalazione Maree.
- l'affidamento, in accordo quadro, dei lavori di manutenzione dei segnalamenti lignei di competenza mediante affidamento in accordo quadro;
- l'adeguamento dei segnalamenti marittimi nei canali di grande navigazione di Marghera e Venezia ad esclusione delle aree del Mose di competenza del Provveditorato.

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

Nel corso del 2019 la Corporazione Piloti dell'Estuario Veneto ha testato diversi tipi di dispositivi portatili di localizzazione (in gergo PPU) al fine di identificare le più idonee soluzioni tecnologiche per migliorare e rendere più efficienti le manovre portuali. L'esito della fase di sperimentazione ha permesso di identificare la strumentazione tecnologia più adatta alle esigenze della corporazione piloti locale. Nel corso del 2020, pertanto, l'AdSPMAS,





provvederà ad acquistare ed a dotare i piloti del Porto di Venezia e Chioggia di tre dispositivi portali di localizzazione il cui utilizzo consentirà di:

- disporre di informazioni previsionali sull'andamento della manovra, permettendo di rilevare la posizione futura della nave, consentendo, inoltre, ai piloti di adottare le opportune azioni volte alla correzione della manovra, risultando particolarmente utile per unità di rilevanti dimensioni con pescaggi elevati;
- permette ai piloti di essere autonomi rispetto alla strumentazione di bordo, offrendo loro la possibilità di disporre di dati affidabili per qualunque tipologia di unità, garantendo il continuo monitoraggio dei parametri dinamici durante la manovra, anche in caso di avaria della strumentazioni di bordo;
- monitorare l'effettiva posizione della nave rispetto ai luoghi in cui la stessa transita, nonché la posizione della stessa rispetto alle altre unità con AIS attivo;
- assicurare il costante monitoraggio dei dati meteo marini, garantendo altresì ai piloti impegnati nella manovra la possibilità di esprimere valutazioni di merito utili ai fini della sicurezza della navigazione.

5.3 Infrastruttura fisica

Al fine di adempire a quanto previsto dalla Direttiva 2009/17/CE, recanti disposizioni in materia di porti rifugio, recepita nell'ordinamento giuridico italiano con il D.lgs. n.18/2011, nel corso del 2020, verranno avviati i lavori di consolidamento e messa in sicurezza di banchine a Porto Marghera, per accogliere navi di dimensioni massima compatibili con le infrastrutture di accesso al Porto di Venezia.





6 I TERMINAL

6.1 Montesyndial

Con Deliberazione di Giunta n°1602 del 30 Ottobre 2018, la Regione del Veneto ha approvato in via definitiva l’Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale relativo all’arretramento della banchina del Canale Industriale Ovest in corrispondenza dell’area di Montesyndial. L’arretramento di 35 m dell’attuale sponda è contestuale alla realizzazione di una nuova banchina. Risulterà pertanto una sezione del canale pari a circa 190m per un tratto di circa 1.600m. L’intervento è volto a garantire la piena accessibilità nautica del Canale Industriale Ovest, consentendo il transito in sicurezza alle navi, con larghezza fino a 42m, che devono raggiungere le aree più interne del canale stesso anche in presenza di navi ormeggiate in banchina Liguria e banchina Emilia. Considerata l’approvazione, da parte del Ministero dell’Ambiente, della variante progettuale del progetto di bonifica relativo alle aree di primo, secondo e terzo stralcio dell’area Montesyndial, saranno avviati i lavori dello Stralcio 1a per l’esecuzione delle demolizioni, scotico superficiale ed esecuzione di interventi propedeutici per la gestione delle acque meteoriche per un importo complessivo di € 10.600.000 a valere sul finanziamento di cui all’Accordo MISE. Sarà inoltre conclusa la progettazione delle restanti attività in ambito dello Stralcio 1.

In data 22/05/2019 il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole al proseguimento tecnico amministrativo del progetto, pertanto, si sta procedendo con l’istruttoria per permettere al MIT di presentare il progetto preliminare all’approvazione del CIPE.

7 IL PORTO DA TERRA

7.1 L'accessibilità ferroviaria

Il Porto di Venezia ha confermato, anche nel 2019, il trend di crescita del traffico ferroviario registrato negli ultimi anni, con una movimentazione





complessiva stimata in 100.000 carri. AdSPMAS, sta completando le fasi progettuali per attuare gli interventi previsti nel protocollo d'intesa sottoscritto fra Regione del Veneto, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, relativo a "Interventi di potenziamento infra-strutturale funzionali allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale" e per avviare ulteriori progetti di fattibilità per il potenziamento della rete di ultimo miglio.

In particolare:

- è in corso la progettazione per l'adeguamento dell'asse multimodale di ultimo miglio (stradale e ferroviario) di Via Elettricità (cfr. par. 6.2 accessibilità strada-le) e l'avvio lavori nel corso del 2020. L'intervento, parte dell'Accordo Mise (gennaio 2015), prevede il rinnovamento del binario esistente, la realizzazione di un tratto di doppio binario e il miglioramento del sedime stradale, costo complessivo delle opere di primo stralcio circa 12 milioni di euro. La risoluzione delle interferenze strada - ferro avverrà tramite la realizzazione di due scavalchi ferroviari per i quali l'AdSPMAS è già in possesso di un progetto di fattibilità tecnico economica;
- sarà affidata e completata nel 2020 la progettazione definitiva ed esecutiva (cofinanziati a valere sul programma Connecting Europe Facility), di un nuovo ponte ferroviario per il collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo. L'intervento permetterà di eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari presso la Stazione di Mestre, ottenere molteplici benefici in termini di capacità e sicurezza del sistema portuale e ridurre il numero di interferenze tra la rete stradale e ferroviaria nonché di ridurre i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del Porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso (Importo quadro economico allegato alla progettazione di Fattibilità Tecnico Economica, consegnata nel 2019, pari a 8 milioni di Euro);
- nel 2020 sarà avviata, da parte di RFI, l'elettificazione dei binari 1 e 2 e le progettazioni definitive per l'adeguamento del modulo dei binari. Questi interventi rappresentano la prima fase di l'ampliamento





della capacità disponibile della stazione di Venezia Marghera Scalo, che nel complesso prevede l'elettrificazione e centralizzazione di 7 binari aggiuntivi, l'adeguamento di 4 binari a modulo 750 mt e la realizzazione di un nuovo apparato di comando e controllo centralizzato (c.a. 13 milioni di euro complessivi);

- sarà completato, nel corso del 2020, lo studio di fattibilità del collegamento ferroviario fra il Terminal Portuale del Porto di Chioggia e la linea Rovigo-Chioggia;
- sarà redatto il progetto di fattibilità per il collegamento del nuovo terminal di Montesyndial con la rete ferroviaria portuale di manovra esistente e con la Stazione di Venezia Marghera Scalo (Progetto Promares, cofinanziato dal Programma Interreg Italia-Croazia 2014-2020);
- saranno avviate delle progettazioni di fattibilità per il potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria compresa tra via dell'Elettricità e via dell'Elettronica, allo scopo di ridurre le interferenze stradali e aumentare la percentuale di linea a doppio binario nel Comprensorio Ferroviario;
- sarà finalizzato un ulteriore accordo con Rfi per lo sviluppo progettuale di una Nuova Piattaforma intermodale a servizio del Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo e del suo collegamento con la Rete Nazionale anche eventualmente realizzando una nuova stazione ferroviaria in ambito portuale;
- nel corso del 2020 sarà affidata l'implementazione del sistema informativo gestionale della Manovra ferroviaria che consentirà di migliorare lo scambio dati tra i vari attori coinvolti nell'operatività ferroviaria, ottimizzando i perditempo e incrementando le informazioni disponibili per le analisi statistiche.





7.2 L'accessibilità stradale

Lo sviluppo dell'accessibilità stradale vedrà la riqualificazione e messa in sicurezza di Via dell'Elettricità (cfr. par. 6.1 accessibilità ferroviaria), L'intervento, inserito nell'Accordo Mise del 2015, ha come obiettivo la riduzione delle interferenze tra sistema stradale e ferroviario. In considerazione delle analisi di traffico condotte nel 2019, delle analisi propedeutiche al Piano Regolatore Portuale, dei progetti di sviluppo di terminalisti e di privati in ambito portuale, delle progettazioni esterne all'ambito portuale e in corso di realizzazione (progetto Vega), sarà valutato, nel 2020, il ridisegno complessivo dell'accessibilità stradale confrontando soluzioni alternative nell'uso della rete esistente e valutando l'efficacia di nuovi interventi infrastrutturali quali la realizzazione di un nuovo senso di marcia nel tratto nord di Via dell'Elettricità, che attivi un ingresso diretto al Porto dalla tangenziale A57 in grado di alleggerire se non eliminare i flussi pesanti c/o la Rampa di via del Commercio o la realizzazione di un nuovo ingresso stradale a sud di connessione con la rete autostradale.

7.3 Sistemi informativi geografici

Nel corso del 2020 si provvederà alla realizzazione di uno studio per la gestione dei dati territoriali in possesso all'Ente verso una piattaforma condivisa basata su sistemi GIS. Tale processo vedrà da un lato l'attivazione degli strumenti informatici preposti, dall'altro la creazione di una banca dati georeferenziata univoca ed aggiornata. La cartografia verrà realizzata attraverso le più efficienti tecniche di fotogrammetria aerea, terminata la quale seguirà una fase di restituzione digitale dei dati in alta definizione, nei formati operativi GIS secondo le linee guida nazionali e regionali così da consentirne la massima coerenza ed interoperabilità anche con le banche dati esterne alle aree di stretta competenza. Tale cartografia verrà inoltre integrata nell'applicazione a supporto del "diportista" attualmente in fase di sviluppo.





8 SOSTENIBILITA' AMBIENTALE

8.1 Il Piano Ambientale ed Energetico

Sono state avviate le attività necessarie alla redazione del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale. Più in particolare è stato affidato il servizio per la redazione del DEASP ad un operatore qualificato ed è iniziata la fase di mappatura dei consumi energetici per realizzare la fotografia dello stato di fatto del Porto di Venezia, in termini di carbon footprint. Sono stati inoltre realizzati incontri specifici con operatori del settore appartenenti ai diversi Terminal Portuali. Gli incontri sono stati utili a focalizzare le necessità, le opportunità di sviluppo e gli obiettivi di progetti già promossi da AdSPMAS da poter implementare per un concreto ed efficace sviluppo dell'efficiamento energetico, con la conseguente riduzione delle emissioni di anidride carbonica emessa in atmosfera. Gli incontri sono stati organizzati nell'ambito del progetto europeo SUPAIR. Il DEASP sarà redatto entro il mese di Dicembre 2019; le azioni di miglioramento individuate inizieranno a partire dal primo semestre del 2020.

8.2 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti

L'AdSPMAS, in ottemperanza alla Direttiva 2000/59/CE ed al D.lgs. n. 182/2003 ha presentato alla Regione del Veneto, per la sua approvazione, il proprio Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico nell'ambito del porto di Venezia. Tale Piano, per quanto attiene il Porto di Venezia è attualmente in fase di analisi da parte della Regione del Veneto. Per quanto attiene il Porto di Chioggia, è in corso di redazione la revisione del Piano, precedentemente approvato con Ordinanza n. 63/2009 della Capitaneria di Porto. Come previsto dalla normativa, infatti, anche tale piano deve essere rivisto, tenendo conto dei dati relativi alla raccolta e gestione dei rifiuti nelle ultime tre annualità. Tale analisi consentirà di avere una fotografia dello stato di fatto del servizio di raccolta e gestione rifiuti a Chioggia e consentirà di definire il quadro, anche dal punto di vista economico e tariffario, per bandire la gara necessaria all'individuazione dei futuri gestori del servizio, alla stregua di quanto già fatto in passato per la sezione di Venezia.





Nel 2020, pertanto, si provvederà a concludere la redazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti da nave e dei residui del carico del Porto di Chioggia, che sarà poi sottoposto alla Regione Veneto per la necessaria approvazione. Contestualmente si provvederà a bandire la gara per individuare i gestori del servizio.

8.3 Progetti per il miglioramento energetico

La sostenibilità ambientale delle attività portuali implica azioni per un Porto Verde e trova attuazione nella pianificazione e svolgimento di attività volte da un lato al contenimento e alla riduzione di consumi, rifiuti e inquinamento e dall'altro all'utilizzo di tecnologie innovative, per ridurre la pressione ambientale, sia nel caso di realizzazione di nuove opere che nella gestione e manutenzione delle infrastrutture esistenti. Considerato che alcune delle infrastrutture e delle reti elettriche ricadenti nell'ambito nel quale l'AdSPMAS opera sono deteriorate, risulta necessario affrontare il tema dell'efficientamento energetico per step successivi, in un'ottica di miglioramento continuo.

Nello specifico, il miglioramento, dal punto di vista energetico, può avvenire in tre passi:

- riduzione della necessità di energia (efficientamento energetico), garantendo però gli stessi servizi e le stesse funzioni.
- riduzione dei consumi di energia primaria, attraverso l'utilizzo di tecnologie di conversione più efficienti e l'impiego di sistemi il più possibile "intelligenti" di regolazione e controllo.
- impiego di fonti energetiche rinnovabili per soddisfare in tutto o in parte il consumo – ridotto al minimo – di energia primaria.

In sintesi, si tratta di operare prima sull'efficienza energetica del sistema, e poi sulla sua alimentazione mediante fonti rinnovabili, il tutto in un'ottica di condivisione delle informazioni con gli stakeholder. Come si evince dalla figura a seguire, quasi tutte le azioni relative alla efficienza energetica sono economicamente convenienti (il costo dell'abbattimento delle emissioni è negativo).





Partendo da questi concetti, sono state avviate, nel corso del 2019, diverse attività e più in particolare:

- diagnosi per la riqualificazione energetica di alcuni edifici portuali (attività conclusa);
- sviluppo, congiuntamente agli operatori portuali, di un questionario utile alla raccolta di dati inerenti aspetti energetici e della tipologia di mezzi operativi portuali in dotazione a ciascun terminal, al fine di poter acquisire e condividere annualmente i miglioramenti posti in essere in ambito portuale. Il questionario caricato su apposita piattaforma web consentirà attraverso un reminder annuale di inserire nel questionario le modifiche o i cambiamenti innovativi apportati in ciascun terminal o alla propria flotta mezzi portuali in genere e potrà essere utile non solo per la redazione del DEASP di cui al paragrafo 7.2, ma anche alle successive revisioni, previste dalla norma;

L'AdSPMAS affiderà l'installazione di due colonnine per la ricarica rapida di auto. In particolare è previsto il posizionamento di una colonnina (con due prese) a Marghera in via del Commercio nei pressi del gate di ingresso al porto Molo A e una colonnina (con due prese) sarà posizionata a Venezia nei pressi della stazione Marittima del porto turistico passeggeri (vicinanza People Mover – infrastrutture di collegamento aerea dotata di navetta che mette in collegamento le aree della zona del Tronchetto e di Marittima con Piazzale Roma Venezia). Le colonnine saranno messe in funzione entro il primo semestre del 2020. Nel mese di Dicembre 2019 è prevista, inoltre, la chiusura del progetto SUPAIR con la redazione dell'action plan per le future azioni di miglioramento. Alcune delle attività previste dall'Action Plan risultano concluse, altre, come la progettazione dello Smart Traffic Management Tool per migliorare la gestione del traffico terrestre saranno concluse entro il primo semestre del 2020. Nel corso del 2020 verrà, inoltre, avviato uno studio di fattibilità per l'individuazione delle più adeguate tecnologie nell'ambito dell'onshore power supply per adattare le banchine portuali destinate, prioritariamente, crociere e traghetti.

Come precedentemente riportato, inoltre, verranno avviati i lavori per la realizzazione del terminal costiero di GNL nel canale sud a Porto Marghera, intervento che, unitamente alla costruzione di una innovativa bettolina per





il trasporto di GNL da parte della società Rimorchiatori Riuniti Panfido, consentirà di completare la catena logistica per l'approvvigionamento ed il rifornimento di GNL alle navi nei porti di Venezia e Chioggia.

La società Eni Rewind ha presentato una proposta progettuale per la realizzazione, nella penisola del petrolchimico, di un impianto "Waste to fuel". L'impianto, la cui operatività è prevista per il 2022, tratterà una quantità annua media di rifiuti biocompatibili (FORSU) pari a 150.000 tonnellate annue, dal cui trattamento potrà essere ricavato, tra l'altro, un bio-olio un semilavorato utile alla produzione di biocarburanti avanzati, in particolare per il bunkeraggio delle navi.

9 RAPPORTO CON IL TERRITORIO

9.1 Acquisizione aree demaniali Chioggia

Prosegue la complessa istruttoria tecnico/demaniale dedicata ai procedimenti di delimitazione ed incameramento demaniale, nonché alla mappatura dei beni e delle opere ricadenti nell'ambito demaniale del Porto di Chioggia; ciò rappresenta fondamento essenziale per dare efficientamento e compiuto assetto alle occupazioni e compendi attualmente disciplinati nella giurisdizione ADSP, alla luce sia del definitivo assetto della gestione concessoria, nonché della necessaria programmazione degli interventi di sviluppo portuale.

9.2 Le nuove competenze dell'AdSPMAS

A seguito della riforma portuale con i Decreti Legislativi n.169/2016 e n.232/2017, le esecuzioni di opere di privati nei porti, ad eccezione delle opere energetiche, devono essere autorizzata sotto tutti i profili rilevanti dall'Autorità di Sistema Portuale. La Scrivente Autorità si è quindi attivata per farsi "autorità proponente" della Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14bis della L. 241/90 ai fini di autorizzare le opere nei porti di propria competenza. Vista la necessità di perseguire gli obiettivi determinati dalla stessa





legge 241/'90 riguardo la semplificazione amministrativa e di quanto previsto dalla direttiva europea 2006/123/CE, recepita nel D.P.R. Legge 160/2010, l'AdSPMAS si sta organizzando per avviare lo Sportello Unico (SUAP) in collaborazione col Tavolo Tecnico Regionale e la Camera di Commercio di Venezia e Rovigo. Il SUAP, applicato agli ambiti portuali di competenza, consentirà ai privati di presentare le istanze esclusivamente in via telematica, snellendo e semplificando i rapporti con la pubblica amministrazione. L'AdSPMAS avrà inoltre facoltà di dialogare con gli altri enti interessati, direttamente dallo sportello telematico, nonché di archiviare tutti i procedimenti nell'archivio digitale presso la Camera di Commercio.

9.3 Il Piano Regolatore di Sistema Portuale

Attualmente sono in corso di svolgimento gli incontri con i comuni interessati per definire gli accordi propedeutici al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS). Nel corso dei primi mesi del 2020 si prevede di giungere alla sottoscrizione di detto documento per iniziare, successivamente, i lavori per la stesura dei singoli piani regolatori.

Inoltre, nelle more della redazione del nuovo piano regolatore portuale di Chioggia, l'AdSPMAS approfondirà, nel corso del prossimo anno, il quadro conoscitivo della mobilità leggera e pesante transitante nei collegamenti di "ultimo miglio" e negli assi di attraversamento urbano, afferenti al Porto di Chioggia. In quest'ottica l'AdSPMAS ha deciso di avviare una campagna per la raccolta di dati di traffico, ipotizzando diversi scenari di assetto delle aree all'interno dell'Ambito Portuale vigente. In vista dell'accordo propedeutico alla redazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema previsto dall'art. 5 della L.84/'94, tali attività potranno essere svolte in collaborazione con il Comune di Chioggia.





10 SAFETY E SECURITY

AdSPMAS ritiene obiettivo imprescindibile il miglioramento del livello di sicurezza in ambito portuale, con particolare attenzione alla sicurezza sul lavoro (Safety). L'AdSPMAS intraprenderà, pertanto, nel corso del prossimo anno, iniziative finalizzate in particolare a:

- regolamentare, mediante ordinanza, l'accesso e deposito temporaneo delle merci pericolose in porto attraverso l'implementazione di sistemi per la loro tracciabilità da/per il porto lato terra (strada/ferrovia-terminal). La finalità è dotare il porto di sistemi che permettano un'analisi speditiva dei livelli di rischio presenti nelle aree dei terminal che trattano merci pericolose garantendo al tempo stesso un efficace interscambio di dati sulle caratteristiche di tali merci, utili agli enti preposti ad intervenire in caso di emergenza;
- migliorare gli strumenti informatici ispettivi per rendere i dati raccolti sul campo di facile elaborazione a fini statistici quindi utili per migliorare le decisioni.

Per quanto riguarda il Porto di Chioggia, verranno estese ad esso le stesse iniziative per la sicurezza sul lavoro adottate nel Porto di Venezia. In particolare si prevede di estendere il Sistema Operativo Integrato per la sicurezza (SOI) in coordinamento con gli altri enti competenti, in primis SPISAL e ULSS3 Serenissima.

In merito all'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo in tema di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro sono previste le seguenti azioni:

- verrà estesa l'attività ispettiva a copertura delle aree del Porto di Chioggia garantendo un'adeguata presenza su tale territorio anche





- attraverso l'insediamento di un ufficio dell'AdSPMAS nella sede di ASPO per favorire tutte le attività di presidio delle aree portuali:
- verrà dato particolare rilievo alle ispezioni riguardanti la sicurezza delle operazioni portuali e lo stato manutentivo delle macchine operatrici;
 - verrà esteso l'utilizzo degli strumenti informatici necessari all'attività ispettiva con le relative check-list;
 - verranno avviate, anche per lo scalo clodiense, delle esercitazioni congiunte con altri enti, per testare le procedure in caso di infortunio occorso a lavoratori che operano in porto, nelle aree portuali comuni e dei terminal, compreso il bordo nave; la finalità delle esercitazioni è quella di rendere sinergiche le azioni pianificate dai terminal, dagli altri enti preposti alla gestione dell'emergenza sanitaria come il SUEM118 e per la loro parte i Vigili del Fuoco;
 - verranno trasposte, per quanto possibile, verificando le esigenze locali, le ordinanze già in vigore a Venezia;
 - verrà emanata un'ordinanza per definire le aree operative comuni di competenza dell'AdSPMAS ed un'ordinanza per regolamentare la circolazione stradale nelle stesse aree.

Sempre in relazione alla safety, una particolare attenzione sarà posta al contributo di AdSPMAS nei tavoli tecnici dedicati al tema della prevenzione dei rischi da incidente rilevante e gestione delle emergenze.

Nel campo della Security l'AdSPMAS manterrà elevata la propria attenzione implementando, nelle attività di competenza, ulteriori misure di controllo. Il Porto di Venezia è dotato di un sistema integrato di security denominato SaFE. Per tale sistema si stanno delineando dei processi evolutivi finalizzati ad aggiornarlo dal punto di vista tecnologico ed adattarlo alle nuove normative (es. Piano Cristoforo Colombo; Direttiva (UE) 2016/1148 NIS), ai mutati scenari internazionali oltre che alle mutate esigenze del porto e delle sue aree. Il sistema richiede una revisione delle sue finalità, delle sue capacità di analisi e delle risposte che deve fornire per garantire la tutela della security anche sul fronte della sicurezza informatica (cyber risk analysis and management), integrandole con la funzionalità di gestione dei flussi di persone e





veicoli. Le nuove funzionalità si rendono necessarie non solo per la gestione dei nuovi varchi del Porto Commerciale di Marghera che vedranno attivate, a breve, nuove funzioni di gestione dei flussi, ma anche per il contenimento dei costi di manutenzione, razionalizzando ed integrando le funzioni svolte dalle diverse istituzioni operanti in ambito portuale.

In particolare l'impegno sarà focalizzato sui seguenti aspetti:

- gestione dei flussi veicolari e di persone ai nuovi varchi di Marghera;
- miglioramento dei sistemi di accreditamento per accessi temporanei in porto;
- gestione flussi veicolari ed utilizzo aree di parcheggio a Venezia;
- lettura targhe e autorizzazione all'accesso attraverso i vari varchi carrai in funzione dei livelli di autorizzazione;
- miglioramento della Cyber Security Management. La delicatezza dei dati trattati dall'AdSPMAS, sia per gli aspetti concernenti la privacy che per quelli connessi a garantire adeguati standard di security portuale, richiede che tutti gli asset del sistema SaFE (dal controllo accessi alla videosorveglianza) siano sufficientemente protetti da attacchi esterni che ne minino la funzionalità e la riservatezza dei dati gestiti;
- decentramento Control Room e implementazione di sistemi di video analisi;
- gestione degli allarmi derivanti da sistema di video analisi e da sistemi di allarmistica antincendio.

Per quanto riguarda l'implementazione delle procedure di security nel Porto di Chioggia si procederà alla revisione dei Port Facility Security Assessment e della Valutazione di Security del Porto.

Si proseguirà, inoltre, con il passaggio di competenze all'AdSPMAS della gestione dei varchi portuali che danno accesso alle aree operative comuni, a seguito della definizione dei beni e delle aree demaniali da dare in concessione alle imprese portuali, e del relativo controllo degli accessi mediante l'infrastrutturazione dei varchi stessi ed il loro presidio con Guardie Particolari Giurate. A tal proposito è in fase di prossima pubblicazione il bando per l'affidamento del servizio di vigilanza ai varchi delle aree operative comuni





di Venezia e Chioggia da parte di Guardie Particolari Giurate e sono allo studio soluzioni per l'infrastrutturazione dei suddetti varchi portuali con sistemi di controllo degli accessi e di videosorveglianza di cui il porto di Chioggia attualmente è sprovvisto o scarsamente dotato.

Continueranno, infine, le azioni ispettive per il monitoraggio del corretto utilizzo del bene demaniale da parte dei concessionari e per la prevenzione di abusi dello stesso da parte dei non aventi diritto. Tale attività sarà estesa anche alle aree demaniali del Porto di Chioggia. Per meglio effettuare tale monitoraggio si rende necessaria l'evoluzione degli attuali sistemi informativi del territorio demaniale e dei connessi strumenti informatici per l'attività ispettiva.

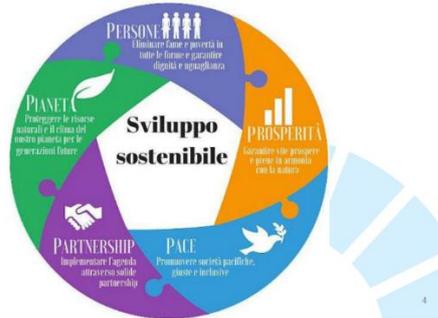
11 COMUNICAZIONE E RAPPORTI ESTERNI

Nel confermare quanto previsto nel POT 2018-2020, in quanto policy consolidate e strumenti efficaci per perseguire l'obiettivo strategico generale della "Promozione dello sviluppo sostenibile del porto sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale", per l'anno 2020 si intende introdurre alcune integrazioni. In primo luogo, articolare in modo più specifico la pianificazione delle attività di Promozione, di Comunicazione e di Relazione con tutti i pubblici a partire dalla chiave di lettura della sostenibilità così come definita dall'ONU nella sua Agenda 2030. La stessa sarà applicata nella versione delle 5 macro-aggregazioni cd. 5 P - Planet, People, Prosperity, Partnership, Peace (laddove per il sistema portuale veneto sono prioritarie le prime quattro).





Un altro modo di vedere gli SDGs – Le Cinque P



Il riferimento all'Agenda 2030 è diventato oramai imprescindibile anche per ADSPMAS per rendere riconoscibile e conosciuto il contributo dell'Ente al raggiungimento dei cd. "obiettivi comuni. In una prima fase, sarà messo in evidenza il commitment dell'Ente sotto questo profilo, in una seconda fase saranno presentati i risultati delle azioni concrete messe in campo. Già nel 2019 sono state gettate le basi per questo tipo di approccio, da un lato inserendolo in sede di Audit fatta per il rinnovo della Certificazione per il sistema di gestione ambientale; dall'altro, connotando in modo esplicito due importanti progetti che hanno visto AdSPMAS come pivot, l'uno come primo porto italiano sostenitore e l'altro come porto europeo proponente. Si tratta nel primo caso dell'Agenda 2030 elaborata dall'Associazione Internazionale delle Città Portuali, che consiste nella sintesi in 10 punti dei diciassette obiettivi di sostenibilità dell'ONU applicandoli alle criticità e sfide che devono affrontare le città portuali; agenda cui Venezia ha contribuito in sede di discussione a livello internazionale dal 2016 al 2019.

Nel secondo caso, si tratta dell'iniziativa Cruise2030, lanciata a luglio 2019 e volta a creare una massa critica tra porti europei che condividono l'obiettivo di delineare strategie comuni volte ad accrescere la compatibilità fra il settore crocieristico e le realtà urbane e ambientali in Europa. Entrambe queste iniziative saranno foriere di diverse attività promozionali, di comunicazione e di relazione internazionale nel 2020, tutte volte allo sviluppo di contenuti ed azioni concrete lungo i vari assi della sostenibilità. Per quanto attiene





all'aspetto "planet/sostenibilità ambientale", oltre ad osservare le prescrizioni normative e gli indirizzi internazionali, comunitari e nazionali, si ritiene di andare oltre e mettere in campo azioni di sensibilizzazione che:

- testimonino l'attenzione e l'impegno per la sostenibilità ambientale;
- favoriscano l'adozione di pratiche virtuose sia da parte di operatori del settore all'interno del porto e all'esterno di esso (clienti);
- stimolino approcci analoghi da parte di Istituzioni o Associazioni di categoria con i quali l'ente collabora più o meno strettamente.

Tali iniziative potranno essere veicolate con azioni promozionali e di comunicazione da focalizzare su obiettivi specifici e in ambiti circoscritti laddove si evidenzino una criticità più marcata ovvero con iniziative a più ampio spettro di coinvolgimento dei diversi stakeholder rispetto all'urgenza di un'azione comune e condivisa verso uno sviluppo di una portualità più sostenibile.

Per quanto attiene all'aspetto "People/sostenibilità sociale e culturale", il 2020 sarà anno emblematico per Venezia. Da un lato, le attività di relazione con il territorio saranno incardinate nel quadro di eventi di comunicazione con obiettivi analoghi di portata molto più vasta - a livello nazionale ed internazionale - in modo da massimizzarne la redemption e, dall'altro, si inizieranno a vedere i primi frutti di un progetto culturale di ampio respiro, che ha avuto origine su proposta di AdSPMAS, volto alla realizzazione del primo "museo virtuale" della cultura marittimo-portuale veneta.

Si tratta di un'iniziativa finanziata totalmente con fondi europei che coinvolge otto città portuali delle due sponde dell'Adriatico (Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik) unite per preservare e promuovere il valore del patrimonio culturale tangibile e intangibile delle città marinare. Grazie al finanziamento europeo, sarà creato un network di otto musei virtuali posizionati in punti nevralgici delle città portuali coinvolte nel progetto con l'obiettivo di arricchire l'offerta di percorsi culturali e turistici qualificati e sostenibili per una riscoperta del valore del rapporto col mare e restituire centralità alla relazione tra porto e città che nei secoli ha generato ricchezza economica, culturale e artistica.

Tra l'altro, in questo quadro, sempre nel 2020, AdSPMAS organizzerà una Conferenza Internazionale focalizzata sull'obiettivo della preservazione e





promozione dell'identità marittimo-portuale come patrimonio immateriale di inestimabile valore ed evidenziando quindi le ragioni e gli strumenti per il perseguimento dell'obiettivo della sostenibilità culturale delle città portuali, prima tra tutte Venezia.

Da tale approccio innovativo, peraltro in linea con quanto dichiarato in origine nella prima versione del POT, ci si attende un ritorno in termini di reputation, relazione/condivisione, economie di scala e soprattutto di creazione di valore per il territorio. Inoltre, il 2020 vedrà anche la realizzazione della nuova immagine del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale e dei diversi strumenti di comunicazione e promozione atti a garantirne la comunicazione integrata on line e off line, incluso il portale web di tale sistema. A seguito sia di passaggi amministrativi e sia di risultati di indagini e ricerche condotte negli anni precedenti, che giungeranno a maturazione a fine 2019, si entrerà in possesso degli elementi fondamentali per poter commissionare la realizzazione di un nuovo brand di sistema corredato di contenuti identitari, differenzianti e completi sul nuovo sistema portuale.

Tale cambiamento identitario, avrà per oggetto quindi quanto già definito nel POT 2018-2020, laddove si parla di “un unico sistema per quello che storicamente veniva definito il Porto Laguna di Venezia, ovvero un unico contesto geografico, ambientale, sociale ed economico”.

