

Spettabile
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
Santa Marta – Fabbricato 13
30123 Venezia
alla cortese attenzione
del Signor Presidente,
Dott. Pino Musolino

PROT.DIR.053bis/2018-RG/CB
Venezia, 30/04/2018

Spettabile Autorità,

Vecon S.p.A. (di seguito, per brevità, "Vecon" o il "Terminal"), con sede a Porto Marghera, Molo B, Palazzina Uffici Vecon – 30175 Marghera, C.F./P. IVA R.I. VE 02274260278, in persona dell'Amministratore Delegato e Legale Rappresentante *pro tempore* Dott. Giuseppe Danesi, (C.F. DSNP53C16B832R) nato a Carrara (MS) il 16/03/1953 e domiciliato per la carica presso la sede sociale, brevemente espone quanto segue.

- 1) Con atto formale n. 28949 del 30 settembre 1997, l'Autorità Portuale di Venezia (oggi soppressa e sostituita da codesta Autorità di Sistema Portuale) concedeva a Vecon di occupare una zona demaniale marittima di 184.800 mq ubicata alla sezione portuale commerciale di Porto Marghera fino a tutto il 30 settembre 2022, allo scopo di svolgervi operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di merci, nonché tutte le operazioni connesse con la gestione di impresa portuale per conto terzi.
- 2) Successivamente, con atto formale n. 33681 del 10 maggio 2010, previa conclusione di Convenzione avente ad oggetto la realizzazione del piazzale portuale della c.d. area "Cipi Sartori", la medesima Autorità Portuale di Venezia, con licenza suppletiva all'atto n. 28949, concedeva a Vecon di occupare in via provvisoria anche la zona portuale contigua di 98.000 mq ubicata nella Sezione Portuale di Marghera denominata Cipi Sartori.
- 3) A oggi, la superficie complessivamente utilizzata da Vecon a Porto Marghera è quindi pari complessivamente a 282.800 mq, meglio graficamente rappresentata nella planimetria – Allegato A).

- 4) Nei quasi venti anni trascorsi a far data dall'iniziale atto concessorio della superficie demaniale, posto in essere secondo i parametri identificati dalla legge 84/94, Vecon ha certamente ben operato, raggiungendo il risultato di essere identificato come uno dei terminal all'avanguardia nel mercato del Nord Adriatico. Soprattutto nei momenti di crisi finanziaria internazionale conseguenti al 2008, in particolare, Vecon è stata in grado di differenziare la propria offerta commerciale, offrendo una sempre maggiore varietà di servizi ausiliari. Il Terminal ha sostenuto un crescente livello occupazionale, garantendo un presidio neutrale di importanti segmenti della filiera logistica complessiva, a primario vantaggio del mercato retrostante il porto di Venezia e del proprio pacchetto clienti.
- 5) Questi risultati sono stati peraltro raggiunti grazie all'appartenenza di Vecon ad un Gruppo internazionale quale PSA International, leader mondiale nei Terminal portuali container, circostanza che negli anni ha consentito al Terminal di stringere relazioni di sempre più elevato livello con tutte le maggiori Compagnie dello shipping internazionale, elemento assolutamente distintivo nel contesto di pressione competitiva, sempre più marcata, conseguenza delle c.d. alleanze, e di accedere alle ultime tecnologie sviluppate dal Gruppo, sia in termini di sicurezza, sia di efficienza tecnica e rispetto ambientale. L'accesso costante alle *best practice* del gruppo PSA ha quindi contribuito fortemente alla crescita professionale della società, in cui opera una cultura orientata allo sviluppo continuo dei processi e delle performance rese ai clienti interni ed esterni all'azienda, anticipandone le esigenze e soddisfacendone le aspettative.

Il mercato dello Shipping e il Porto di Venezia

- 1) Come noto, dal 1997 ad oggi il mercato dello shipping è estremamente cambiato. Senza addentrarsi in complesse analisi del mercato internazionale dei contenitori, ricordiamo che, con le dotazioni iniziali e l'accessibilità nautica dell'epoca, nel Terminal Vecon si potevano operare al massimo navi tipo "Panamax" (LOA 295mt, beam 32 mt, capacità nominale 4.500 TEUs). In funzione degli investimenti portati a frutto nel Terminal e degli escavi dei canali di accesso operati negli anni dall'Autorità Portuale, il limite massimo attuale del Terminal (coincidenti con i limiti del porto commerciale di Venezia) è passato a LOA massima di 306 mt, beam 45 mt, capacità nominale 6.800 TEUs. Nel corso del 2018, grazie anche agli ulteriori interventi previsti da codesta Autorità di Sistema, il limite in lunghezza massima dei navigli passerà a 335 mt di LOA, offrendo alle compagnie di navigazione la possibilità di entrare con navi di capacità nominale pari a 9.500 TEUs, pur mantenendo tuttavia le limitazioni strutturali di pescaggio attualmente presenti (-11.50 mt) ed imposte dal sistema di barriere mobili (MO.SE) per la protezione della città storica di Venezia dalle acque alte.

- 2) Nel medesimo periodo, l'evoluzione dei navigli impiegati nei servizi di trasporto containerizzato nelle rotte Asia - Europa, che è quello di maggior interesse per il tessuto produttivo veneto, si è mosso verso il c.d. "gigantismo navale". I dati degli ordinativi di navi portacontainer evidenziano la tendenza delle compagnie di navigazione di avvalersi di navi con portate sempre maggiori, fino agli ULCV (*Ultra Large Container Vessel*) che superano il limite di 21.000 TEUs di capacità di carico e 400 metri di LOA. In particolare, l'*orderbook* delle prime 100 compagnie di navigazione al mondo prevede la produzione di 347 unità con capacità media di 7.600 TEUs e non meno di 137 unità con capacità superiore ai 10.000 TEUs, che richiedono una profondità dei fondali tra i 16-16,5 metri.

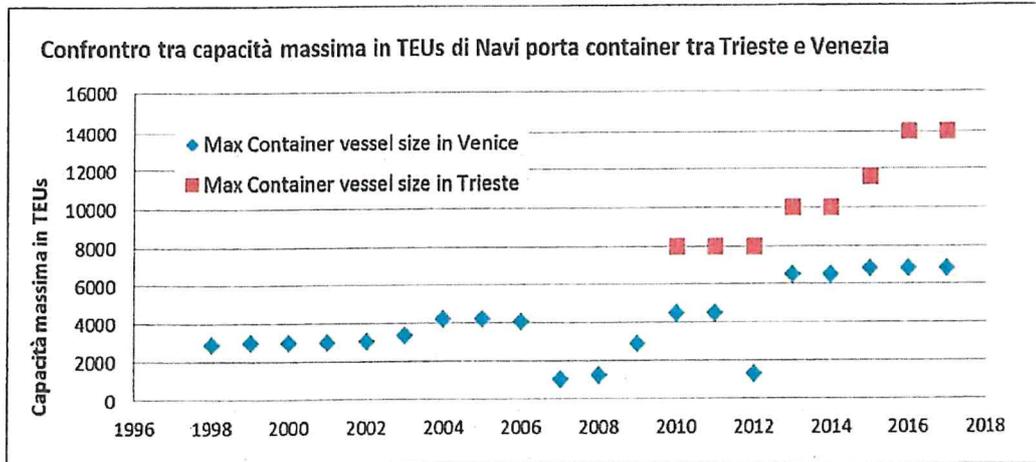
Cellular Orderbook Fleet Breakdown		
Size Range TEU	All cellular ships	
	Units	TEU
18,000-23,000	51	1,084,669
13,300-17,999	29	417,348
12,500-14,500 NPX	13	182,814
10,000-12,499	44	506,558
7,500-9,999	0	0
5,100-7,499	4	21,180
4,000-5,099	2	8,000
3,000-3,999	18	62,076
2,000-2,999	91	235,157
1,500-1,999	50	91,117
1,000-1,499	29	32,650
500-999	16	10,250
100-499	0	0
TOTAL	347	2,651,819

(Fonte : Alphaliner Montly Monitoring March 2018)

Navi con tale portata, sia per dimensioni che per ragioni gestionali, non possono scalare tutti i porti, ma solamente quelli che hanno determinate caratteristiche marittime (profondità del mare a filo banchina e dei canali di accesso) e tecniche, da intendersi quali lunghezza delle banchine, aree di stoccaggio, numero e tipologia di gru (STS), ed in genere di *equipment*, adatti alla larghezza delle navi.

- 3) Per rimanere alle tendenze del solo mercato del Nord Adriatico, si evidenzia che, nel novembre 2016, presso il terminal TMT di Trieste, ha ormeggiato la M/V MSC Paloma - LOA 365 mt, beam 51 mt, capacità 14.000 TEUs - nave di ultima generazione di tipo "New Panamax", con pescaggio di 16 mt. Dati questi che, stanti le caratteristiche fisiche del bacino portuale veneziano come sopra rappresentate, oggi non ci consentono di sapere se tale tipo di nave potrà mai ormeggiare presso le attuali banchine del Terminal. Riteniamo peraltro indubbio che la piena valorizzazione del potenziale del porto di Venezia e del nostro Terminal richiederebbe condizioni di pescaggio, nonché spazi di manovra per il canale di accesso e bacini di evoluzione, assai maggiori rispetto a quelli disponibili.

4) Per opportuna analisi di contesto si riporta di seguito il confronto tra capacità massima in TEUs di navi portacontainer giunte a Trieste e Venezia negli ultimi anni:

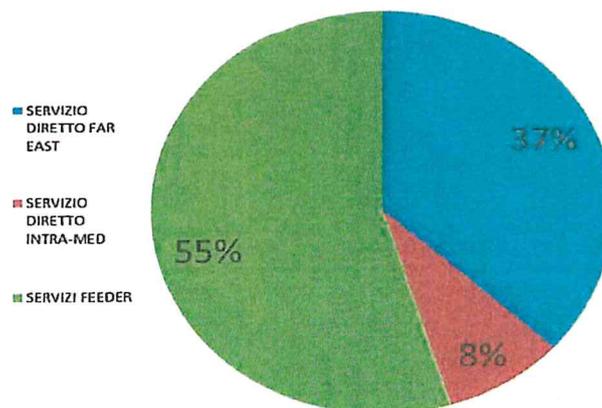


I servizi nave dei clienti di Vecon

I clienti che scalano abitualmente Vecon operano con tre tipologie di servizi nave:

1. servizio diretto da/per il Far East;
2. servizio diretto da/per rotte Intra-Med (es.: Israele, Cipro, Egitto);
3. servizio feeder con destinazione un *Hub Port* del Mediterraneo (es.: Pireo, Malta, Trieste, Damietta).

VECON - quote di traffico per tipologia di Servizio nave

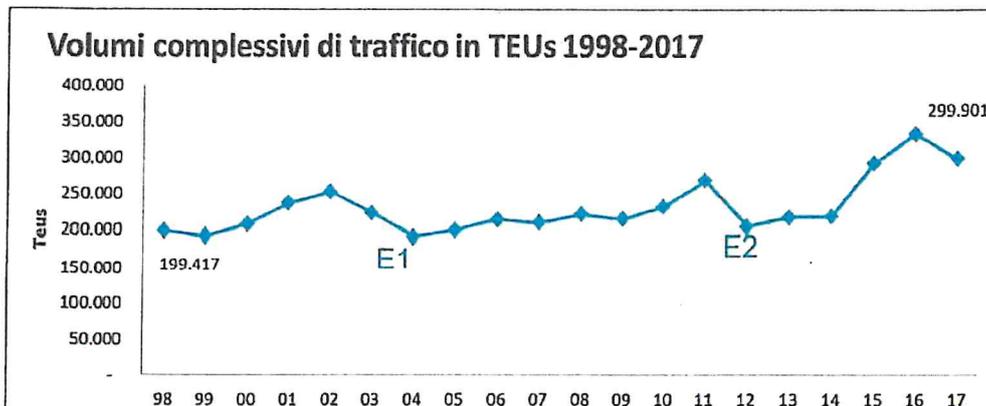




- 5) Per quanto sopra esposto, rileviamo che la capacità produttiva e di consumo del mercato locale di riferimento di Vecon restano di assoluta rilevanza. I lavori di escavo dei canali degli ultimi anni programmati dall'Autorità Portuale di Venezia hanno comunque consentito al Terminal di migliorare la competitività, tanto da promuovere la 'toccata' diretta di navi oceaniche al Porto di Venezia. E' peraltro evidente come, nelle attuali prospettive a medio termine come invero desumibili da ultimo anche dal Piano Operativo Triennale adottato da codesta Autorità di Sistema Portuale, l'area commerciale del Porto di Venezia, in ragione delle limitazioni di accessibilità nautica complessive già citate, appare principalmente destinata ad attrarre servizi nave di tipo feeder con Hub Port nel Mediterraneo o per l'area Intra-Med, in quanto i relativi navigli si prevede rimangano nei prossimi anni ancora compatibili con i vincoli sopra esposti, rendendosi via via più improbabile, in funzione dell'effetto a scalare delle dimensioni del naviglio nel contesto del gigantismo, il mantenimento dei servizi oceanici diretti.
- 6) Di conseguenza, le prospettive di sviluppo che - ad oggi - costituiscono il fondamento logico della presente istanza sono necessariamente collegate, per la dovuta prudenza imprenditoriale, alla situazione infrastrutturale effettivamente esistente nel porto di Venezia. Vecon si riserva di modificare tali prospettive in funzione del progredire dei progetti di sviluppo, e delle relative analisi tecniche, attualmente in itinere nel porto di Venezia (peraltro richiamati anche dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e oggetto del Piano Operativo Triennale sopra citato), tra i quali occorre rilevare in prima istanza il progetto di recupero della c.d. "*Banchina Montesyndial*" (Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest con realizzazione di un nuovo terminal container nelle aree dismesse da funzioni industriali delle produzioni petrolchimiche).

Volumi di traffico di Vecon dal 1998 al 2017

- 1) Il traffico contenitori sviluppato da Vecon è passato dai 199.417 TEUs del 1998 ai 299.901 TEUs sviluppati nel 2017, mantenendo un tasso di crescita medio per anno pari al 2,1%. Questo nonostante nel 2003 sia stata concessa l'apertura di un altro terminal container, con temporanea perdita di un importante player quale MSC (E1) e la sospensione dei servizi oceanici con toccata diretta del 2011 (E2), che hanno influenzato negativamente il trend - per il resto più che positivo - di crescita del Terminal.



- 2) Gli ottimi risultati in termini di traffico aggiuntivo ottenuto negli anni sono conseguenza del percorso di continua promozione del mercato locale nei confronti delle compagnie di navigazione e, specie negli ultimi anni, di una attenta diversificazione dell'offerta commerciale tramite servizi accessori che hanno consentito al terminal Vecon di fidelizzare la clientela anche con ottica di lungo periodo.
- 3) La dotazione dei mezzi e gli investimenti effettuati nel corso degli anni da Vecon hanno inoltre consentito di ottenere performance operative, in termini di tempi di sbarco ed imbarco nave e di operatività a piazzale, riconosciute tra le migliori del panorama nazionale.
- 4) Per quanto sopra, tenendo conto del posizionamento strategico del Porto di Venezia e della sua naturale caratteristica di essere porta naturale di sbocco di un mercato fiorente come quello del Veneto ed al contempo un importante gateway per l'importazione di materie prime alla rinfusa e semilavorati per le industrie produttive del nord Italia, è coerente ipotizzare che il Porto di Venezia continuerà a ricoprire quantomeno un ruolo rilevante nel mercato dei contenitori del nord Italia e che Vecon sia nella condizione di estendere la propria quota di traffico container, mantenendo una soglia di crescita media per anno del 2% anche oltre il 2018, come evidenziato nel Business Plan (vedi allegato C).
- 5) Tale dato viene espresso in via prudentiale, in quanto tale quota potrebbe anche essere superata tenendo conto del sempre più crescente impiego dei container come unità di trasporto anche da parte di altri settori merceologici caratteristici del Porto di Venezia ed attualmente movimentati alla rinfusa, quali mangimi (cereali/ farine), semilavorati siderurgici, minerali, fertilizzanti, ecc.
- 6) Come detto sopra, Vecon si riserva di modificare tali prospettive in funzione del progredire dei progetti di sviluppo infrastrutturale attualmente in itinere nel porto di Venezia.




Investimenti

- 1) Nel corso degli anni Vecon ha effettuato ingenti investimenti (circa [redacted] di Euro tra investimento iniziale e piano di ammodernamento), sia in termini di sovrastrutture ed attrezzature sia in termini di formazione del proprio personale. L'allegato B alla presente riporta nel dettaglio gli investimenti effettuati dal 1998 al 2017. Tali investimenti ammontano complessivamente a circa [redacted] di Euro.
- 2) In particolare si evidenziano di seguito gli interventi di maggior rilevanza che hanno consentito al Terminal di essere un riferimento competitivo pur in un mercato in continuo cambiamento:
 - nuove gru di banchina (una nel 2001 e due nel 2011), per [redacted] ciò che ha consentito di incrementare a cinque il numero delle gru di banchina attualmente disponibili;
 - 1 RTG 'full electric' (primo caso in Italia) aggiuntivo per il parco import (in totale sono 3), installata a fine 2015, per [redacted]
 - 13 Reach Stacker e 14 trattori portuali, per [redacted]
 - manutenzione continua dei piazzali di stoccaggio, [redacted]/anno per lavori ed asfaltature.
- 3) Nel corso degli anni 2010 e 2011 è stato anche sostenuto il costo di [redacted] per la realizzazione dell'intervento di infrastrutturazione e adeguamento funzionale dell'area Cipi Sartori, che, a collaudo avvenuto in data 30/12/2011, ha dato titolo, come previsto dalla Convenzione sottoscritta tra Autorità Portuale di Venezia e Vecon, al riconoscimento della deducibilità degli investimenti pertinenti secondo i criteri adottati dall'Autorità Portuale di Venezia medesima e cioè 5% per anno dell'importo degli investimenti pertinenti effettuati con un limite di deducibilità massimo pari al 50% dell'importo annuo del canone. Tale meccanismo, a causa della diversa temporizzazione tra ammortamento dell'opera realizzata e il riconoscimento della deducibilità dello stesso, allo scadere della concessione produrrebbe un effetto di mancato recupero di quasi il 50% del costo dell'intervento.
- 4) Negli ultimi 7 anni, in particolare, il fenomeno dell'aumento delle dimensioni del naviglio ha iniziato a manifestarsi anche presso il Terminal, con caratteristiche del tutto imprevedibili all'epoca dell'affidamento in concessione, comportando investimenti di notevole entità ([redacted] di Euro), il cui periodo di ammortamento eccede in parte l'originaria scadenza della concessione. Negli anni recenti, quindi, pur nell'approssimarsi del termine finale della concessione, la società ha continuato ad investire per poter adeguatamente competere con gli altri porti in termini di capacità di accoglienza delle navi e qualità dei servizi resi. Al fine di meglio comprendere la valenza degli investimenti sostenuti, anche in relazione all'orizzonte temporale della

concessione per la quale si chiede il rinnovo, è importante comprendere che in questo settore la fornitura di *equipment* di piazzale e di banchina non è mai 'standard', ma viene personalizzata sulla base delle caratteristiche del Terminal: questo fatto, unito alle notevoli dimensioni della maggior parte degli *equipment*, rende estremamente difficile la loro ricollocazione sul mercato, a causa delle modifiche che i macchinari dovrebbero subire, e dell'elevatissimo costo di trasporto, che non può avvenire se non via nave/chiatte. Riteniamo quindi che debba essere recuperata una visione che considera gli investimenti sensibili in beni di difficile rimozione e mercato, alla stregua degli investimenti strutturali.

- 5) Coerentemente con gli sforzi profusi negli anni della concessione in essere riguardo le implementazioni nei settori *security*, *equipment* e strutture descritti nei paragrafi precedenti, Vecon ha costantemente aggiornato il suo sistema Information and Communications Technologies (di seguito ICT) adeguandolo alle nuove e sempre crescenti necessità legate all'aumento della complessità dei settori citati. Rilevanti investimenti sono stati stanziati nella parte ICT, portando Vecon a dotarsi di un'infrastruttura che vede il dispiegarsi di ben due *Data Center* (di seguito DC), ubicati in due distinti edifici all'interno dell'area del Terminal, che garantiscono la realizzazione di un completo sistema di *Disaster Recovery*.
- 6) Accanto all'infrastruttura DC recentemente potenziata, Vecon ha anche aumentato gli standard di connettività verso l'esterno garantendo una sempre maggiore efficacia e responsività nelle comunicazioni di tipo *Electronic Data Interchange* (di seguito "EDI") che garantiscono uno scambio automatico in tempo reale con gli altri operatori di business e istituzionali attivi nella realtà portuale veneziana.
- 7) In parallelo agli investimenti nelle infrastrutture ICT, Vecon ha recentemente cambiato il proprio sistema operativo di gestione del Terminal, il *Terminal Operating System* (di seguito "TOS") COSMOS, adottato dal Gruppo PSA e caratterizzata da caratteristiche tecnologiche e prestazionali da leader di mercato. L'adozione del suddetto sistema TOS garantisce la rispondenza del sistema alle necessità commerciali, operative e normative in continuo mutamento e nella prospettiva di uno sviluppo pianificato, secondo un progetto che prevede un 'Ciclo di Vita' del suddetto software declinato in termini pluriennali.
- 8) L'adozione del nuovo TOS è abilitante alle implementazioni volte all'ottimizzazione dei cicli operativi del terminal in termini di:
 - scalabilità verso l'alto delle performance del Terminal e conseguente aumento della capacità dello stesso;
 - gestione di un parco *equipment* in crescita, secondo i parametri già esposti;
 - modulazione di erogazione dei servizi al mercato in ottemperanza alle previsioni illustrate nella premessa del primo paragrafo;
 - potenziamento delle capacità di integrazione informatica del Terminal con l'ambiente



- circostanze (partner di business e partner istituzionali);
- implementazione di cicli produttivi automatizzati (*Gate, Yard, Berth*) volti non solo all'aumento della capacità logistica del Terminal, ma anche aperti alla possibile implementazione di interscambio dati con i soggetti istituzionali per applicazioni inerenti alle logiche di ottimizzazione ambientale delle c.d. '*smart cities*';
 - valutazione di algoritmi predittivi sui volumi di traffico lato mare e lato terra condivisibili con i partner istituzionali per eventuali implementazioni connesse alla Politica Ambientale del Green Port (riduzione delle emissioni, pianificazione dei trasferimenti stradali, correlazione e coordinamento dei traffici terra-mare, ecc.)
- 9) Si aggiunge, inoltre, la grande attenzione di Vecon, frutto delle politiche disposte dalla capogruppo PSA International, alle tematiche di sicurezza informatica e attenzione al trattamento dei dati personali e delle informazioni sensibili per il business, che ha portato ad avviare un processo di crescita e verifica continua della modalità di trattamento di dette informazioni.
- 10) Il trattamento dei dati del personale dipendente e dei dati collegati al processo logistico dei contenitori (e relativa merce) ha assunto un ruolo primario per l'azienda a tutela di tutti i soggetti, siano essi dipendenti, collaboratori o partner di business, coinvolti nell'attività quotidiana di Vecon. E' opportuno pertanto, anche sotto quest'ottica, porre particolare attenzione alla lettura del programma di investimenti ICT previsto nell'arco temporale considerato.
- 11) Per tutto quanto complessivamente sopra esposto, si ritiene opportuno rilevare che la situazione attuale, ed eventualmente quella degli anni fino a scadenza della concessione, in assenza di una nuova data di fine della stessa, non darebbe garanzie di ammortamento e quindi inibirebbe la capacità di investimento con conseguenze negative di fondamentale importanza:
- obsolescenza degli impianti meccanici, privati di interventi ammodernativi;
 - obsolescenza delle strutture, private della manutenzione straordinaria;
 - minore competitività del Terminal verso quei porti/terminal (italiani e stranieri) che possono trarre la sicurezza di poter ammortizzare i propri costi pluriennali;
 - rischio di progressiva diminuzione del traffico e perdita di quota di mercato.
- 12) Pertanto, al fine di mantenere e migliorare lo standard produttivo raggiunto, Vecon prevede la necessità di continuare ad investire nelle attività caratteristiche del Terminal e presenta nelle seguenti tabelle riepilogative, un dettagliato piano di investimenti per i prossimi 25 anni, valorizzati complessivamente per ██████████ di Euro al fine di consentirne un rientro nei 25 anni richiesti per il nuovo termine di concessione.
- 13) Come detto sopra, Vecon si riserva di modificare tali prospettive in funzione del progredire dei progetti di sviluppo infrastrutturale attualmente in itinere nel porto di Venezia.



a) Investimenti in attrezzature

Descrizione	Incremento flotta	Sostituzioni & Revamping	Investimento totale Mil/€
Gru di banchina	●	●	●●
RTG	●	●	●
Reach Stacker	●	●	●●
Trattori portuali	●	●	●●
Trailer	●	●	●●
Altri (carrelli elevatori e carrelli a forche)	●	●	●●
			●●

b) Investimenti strutturali

Descrizione	Investimento totale Mil/€
Nuove vie di corsa per RTG	●
Ampliamento parco referer	●
Nuova officina manutenzione mezzi e magazzino	●
Mantenimento edifici (inclusi spogliatoi)	●
Mantenimento piazzali	●
Mantenimento banchina	●
Automazione security	●
Politica di miglioramento ambientale	●
	●

c) Investimenti in sistemi informatici (ICT)

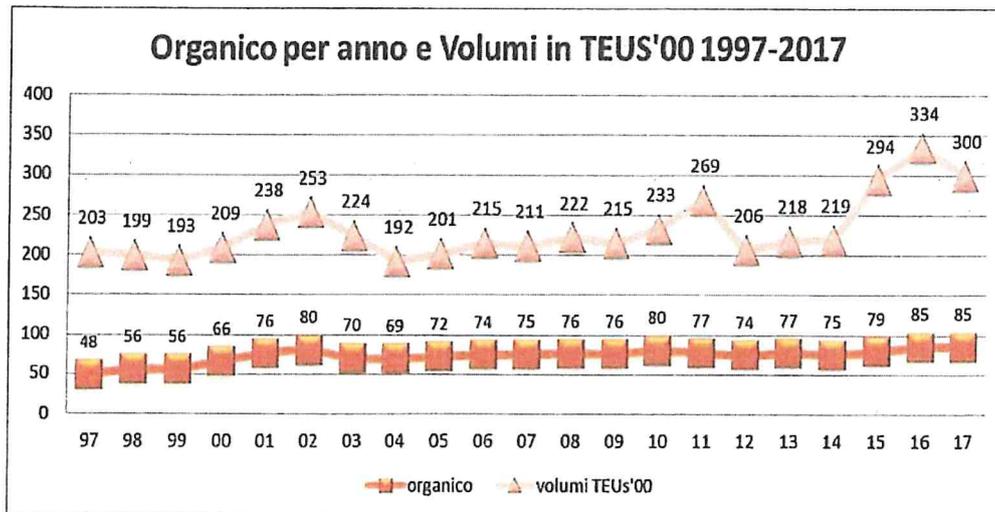
Descrizione	Investimento totale Mil/€
Infrastruttura ICT e dotazione uffici	●
Mobile	0,6
Gate con OCR automatico	●
Sw (TOS+Office)	●
	●

d) altro (investimenti vari)

Descrizione	Investimento totale Mil/€
Altri (investimenti vari)	●

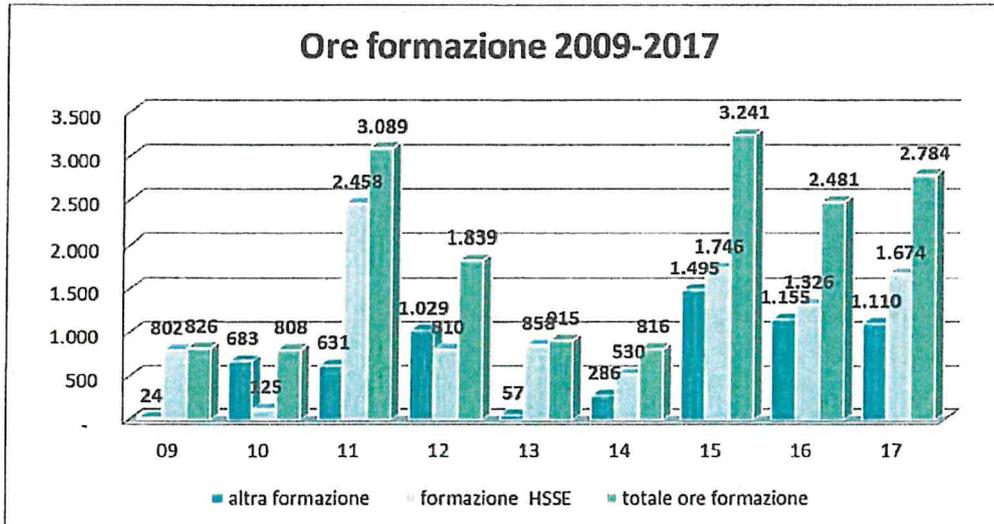
Risorse Umane

1) Vecon, fin dall'inizio, ha attuato un'attenta politica del personale mirata certamente a garantire il servizio alla clientela ma, conscia del valore di tale risorsa, altrettanto ad offrire stabilità e continuità ai propri dipendenti, anche negli anni in cui si sono verificate le fasi più critiche in termini di volumi movimentati. L'organico, che nel 1997 contava 48 unità, si è attestato alla fine del 2017 a 85 unità.

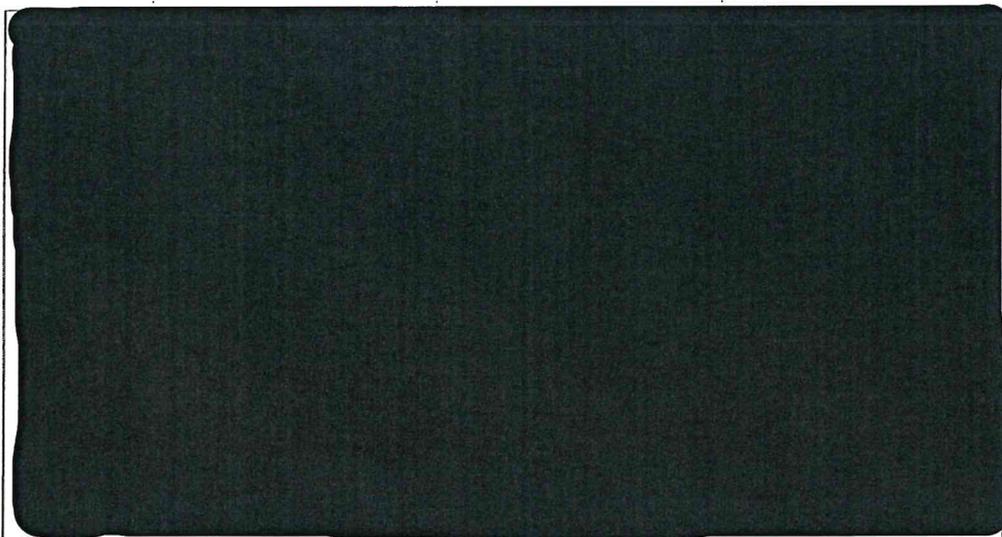


2) La crescita dell'organico ha seguito un filo conduttore basato sull'inserimento di risorse con contratti di formazione e a tempo determinato principalmente per le mansioni operative che, grazie a percorsi formativi intensi, focalizzati sulla multidisciplinarietà sia sotto l'aspetto tecnico sia sotto l'aspetto della sicurezza, vengono confermate a tempo indeterminato e, nel contempo, garantiscono all'azienda di dotarsi di personale specializzato e motivato.

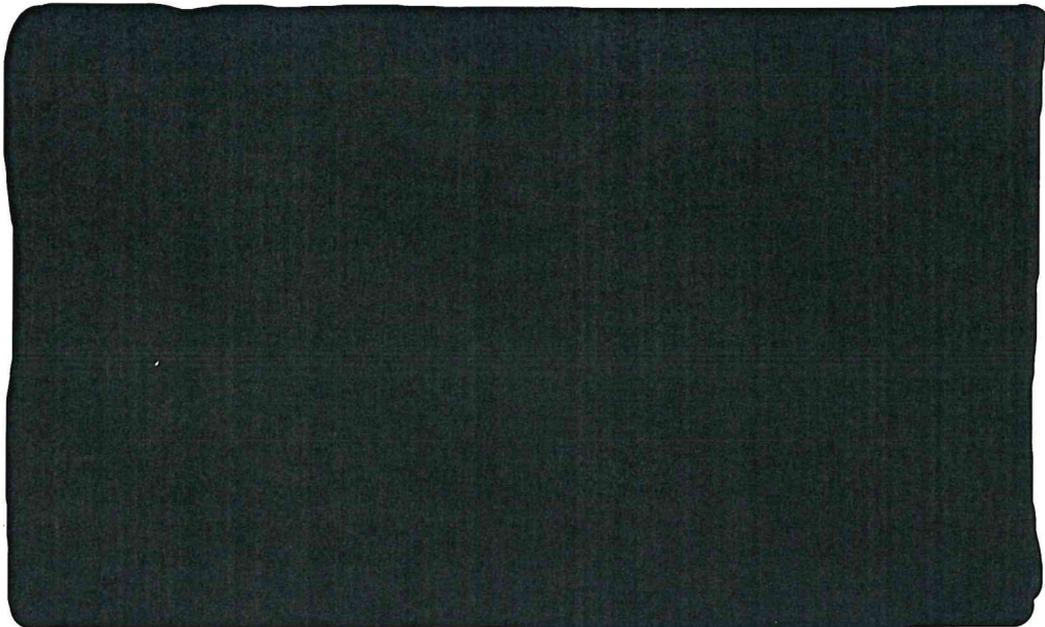


- 3) Naturalmente, nella gestione del proprio business Vecon ha sempre affiancato al proprio personale le risorse umane dei fornitori autorizzati, creando, negli anni, un buon rapporto di collaborazione ed un'integrata squadra di lavoro.
- 4) Inoltre, la stabilità e la continuità del business del Terminal Vecon sono divenute, negli anni, garanzia di lavoro anche per le risorse umane di molti fornitori che offrono il loro supporto, senza soluzione di continuità, ai nostri reparti tecnico, operativo ed ai servizi generali.
- 5) Le seguenti tabelle forniscono una valutazione degli ultimi 7 anni dell'utilizzo delle risorse del nostro personale, della "Nuova Compagnia Lavoratori Portuali" (NCLP) e degli altri terzi, in termini di "Full Time Equivalent" (FTE) ed FTE%:







Sistema di gestione

- 1) A testimonianza di un'attenzione forte verso i propri *stakeholder*, e in particolare nei confronti dei propri dipendenti, dei clienti e delle Autorità di controllo, Vecon ha sviluppato un insieme di strumenti rivolti ad aumentare le professionalità interne e il benessere del personale adibito nei diversi cicli operativi, manutentivi ed amministrativi che costituiscono oggi un idoneo quanto valido sistema di regolazione dei comportamenti aziendali di seguito riassunto.
- 2) Dal 2012 è stato intrapreso infatti un percorso di implementazione di diversi sistemi che hanno lo scopo di garantire ai singoli processi aziendali la conformità rispetto ai migliori standard internazionali, sia in materia di miglioramento degli standard di Salute e Sicurezza sul lavoro, sia al rispetto per l'Ambiente in termini di miglioramento delle performance sui consumi ed infine in ordine cronologico, del ciclo Doganale interno.
- 3) In particolare, Vecon:
 - ✓ in data 27/11/2012 ha ottenuto la certificazione relativa al Sistema di Gestione per la salute e sicurezza sul lavoro secondo la norma BS OHSAS 18001: 2007 - Salute e Sicurezza sul Lavoro, certificato da dall'Ente di Certificazione SGS del circuito ACCREDIA;
 - ✓ dall'introduzione del Reg 725/2004 tiene aggiornato ed implementa il sistema di Security riferito al regime di sicurezza marittima internazionale in forma di emendamento alla convenzione SOLAS 1974 con un nuovo codice denominato



- ISPS Code (International Ships and Port Facility Security, approvato dal comitato di sicurezza presieduto dall'Autorità Designata. Ultimo aggiornamento Decretato del PFSP è stato adottato il 22/10/2015 dopo approvazione del PFSA del 28/05/2015;
- ✓ in data 27/05/2013 ha ottenuto la certificazione per il Sistema di Gestione Ambientale secondo la norma UNI ISO 14001:2004;
 - ✓ in data 07/08/2015 ha ottenuto la certificazione Sistema di Gestione Energia secondo la norma ISO 50001:2011;
 - ✓ in data 10/03/2014 ha ottenuto la certificazione HSSE Management secondo gli standard del Gruppo PSA International;
 - ✓ in data 30/10/2013 ha implementato ed adotta un Modello Organizzativo ex D.Lgs. 231, con nomina di un Organismo di Vigilanza terzo composto da professionisti indipendenti;
 - ✓ il 19 dicembre 2016 ha ottenuto la certificazione AEOF - 'Operatore Economico autorizzato per Semplificazioni Doganali / Sicurezza' - attraverso gli audit svolti dall'Agenzia delle Dogane di Venezia, con rilascio del certificato n° IT AEOF16 1217.
- 4) Vecon, consapevole dell'importanza della cura della salute e della sicurezza dei propri lavoratori, dell'importanza del rispetto dell'ambiente e dell'uso razionale dell'energia, in un'ottica tesa al miglioramento continuo, si impegna a sviluppare, documentare e mantenere attivi e dinamici i propri sistemi di gestione integrata (Ambiente, Energia, Salute e Sicurezza, Doganale) in modo appropriato e rispettoso della propria natura ed esigenze ed in ottica futura ha già in programma l'implementazione di ulteriori sistemi di gestione conformi alle norme ISO 37001 'Sistema di Gestione per la prevenzione della corruzione' e ISO 27001 'Sistema di gestione per la Sicurezza delle Informazioni'.
- 5) La sensibilità agli aspetti ambientali diretti ed indiretti, è stata ampiamente dimostrata anche con gli ultimi investimenti effettuati nei mezzi di movimentazione verticale, come ad esempio la prima gru gommata in Italia totalmente elettrica e a bassa emissione di CO₂, messa in opera nel 2015, e i *Reach Stacker*, anche questi a bassa emissione CO₂, a quelli che sono in futura previsione sempre in ottica di miglioramento continuo e sostenibilità dell'area in cui Vecon è insediata. Tali interventi insieme alla politica di miglioramento hanno portato ad una riduzione di circa 18% di KgCO₂e per container movimentato.
- 6) Il Gruppo PSA International inoltre promuove, a livello globale, l'iniziativa "PSA GO GREEN FORTNIGHT", all'insegna della quale tutti i terminal del gruppo si impegnano ad organizzare una serie di iniziative in materia di tutela ambientale, recupero, riciclaggio e consapevolezza del fenomeno del cambiamento climatico in essere. Infatti, tramite la nostra capogruppo PSA International, nel 2014 abbiamo aderito al piano internazionale di riduzione dell'emissioni di CO₂.



- 7) Vecon inoltre, da alcuni anni ha adottato un sistema di Corporate Social Responsibility, ed in qualità di azienda globale, ritiene fondamentale assumersi anche la responsabilità di sostenere cause sociali di beneficenza, iniziative ecologiche e progetti artistici meritevoli nelle comunità in cui è presenti e nel corso degli ultimi anni, ha attivato relazioni di lungo termine promuovendo progetti vicini al cuore del territorio in cui opera. Pertanto, tenuto conto dell'entità degli investimenti già posti in essere ed a fronte di quelli da pianificare, per quanto di propria competenza, per gli impegni globali e le correlative responsabilità da assumersi, Vecon ritiene di dover avere alcune "certezze" tra le quali, prioritariamente, quella che già fin da questo momento sia necessariamente ridefinito il termine finale del proprio titolo concessorio. Quanto sopra sia in riconoscimento di quanto già effettuato in passato, sia al fine di consentire una corretta pianificazione (che altrimenti, in caso contrario, si paleserebbe quantomeno problematica) degli ulteriori investimenti ed un loro coerente ammortamento, in un certo e sicuro regime di continuità operativa dell'azienda.
- 8) Vecon è altresì intimamente connessa con le realtà educative locali di primario livello, ed in particolare con le Università Ca' Foscari e IUAV di Venezia, nonché con la Fondazione ITS Marco Polo (Istruzione Tecnica Superiore in Logistica con specializzazione portuale), sempre attiva a Venezia, con le quali coopera in via continuativa nelle attività di formazione e training di personale.

- 1) Quanto ai termini di detto ampliamento temporale, l'esponente ritiene di dover indicare gli stessi in almeno anni venticinque: tale tempistica appare infatti necessariamente appropriata sol che si consideri la quantità degli investimenti da effettuarsi, il loro scaglionamento nel tempo, gli ammortamenti da effettuarsi, la redditività d'impresa necessaria per gli stessi (si veda in proposito il precedente paragrafo "Investimenti", nonché il Business Plan - Allegato C - alla presente).
- 2) Inoltre si ritiene che Codesta Autorità debba tenere comunque nel dovuto conto la posizione di Vecon, valutando l'attività svolta fino ad oggi e quella da svolgersi in futuro ormai prossimo, compresi gli investimenti in corso od effettuandi, quale "prova reale" che la stessa presenta garanzie di proficua utilizzazione della concessione per uno scopo certamente da ritenersi confacente e rispondente ad un più rilevante interesse pubblico.
- 3) Un rinnovo dei termini di scadenza, assegnata in queste circostanze, avrebbe sicuramente ricadute positive, sia per il Porto, sia per l'intera utenza, poiché consentirebbe al terminalista attuale concessionario, che ha dato buona dimostrazione di capacità nell'espletamento delle proprie funzioni, di poter assicurare continuità nell'utilizzo del demanio pubblico con proficuo utilizzo dello stesso, nonché di effettuare anche interventi in opere portuali che resterebbero nel patrimonio demaniale, in una



fase, che si prolungherà anche per il futuro, di incertezza circa l'effettivo utilizzo di risorse pubbliche per la realizzazione di nuove opere e tecnologie sulle banchine ed aree portuali.

- 4) Come detto sopra, Vecon si riserva di modificare le proprie prospettive di investimento in funzione del progredire dei progetti di sviluppo attualmente in itinere nel porto di Venezia. In particolare, con riferimento al progetto di banchinamento dell'area c.d. Montesyndial ed alle ipotesi di spostamento/ricollocazione in tale sede delle attività commerciali analoghe a quelle svolte oggi nel Terminal (destinazione d'uso che ancora non risulta inserita nei vigenti piani regolatori e quindi non utilmente coltivabile in questa sede), la scrivente esprime la disponibilità alla valutazione del business case del progetto che verrà predisposto da codesta Autorità di Sistema onde verificarne la sostenibilità economica, anche in termini di continuità delle operazioni commerciali, nonché, ove ritenuto, la disponibilità ad assistere codesta Autorità con l'expertise del gruppo PSA nell'elaborazione delle fasi preliminari del progetto.

CONCLUSIONI

L'esponente, come sopra rappresentata, interamente richiamandosi a quanto sopra esposto ed alla documentazione tutta allegata al presente atto, da considerarsi quale integrazione dell'originario Piano di Impresa,

INSTA

affinché codesta Autorità di Sistema Portuale:

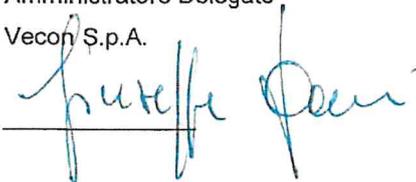
- a) **avvii il procedimento scaturente dalla presente istanza volto al rinnovo della propria concessione demaniale, nominando all'uopo il responsabile del medesimo e, ove ritenuto e con le forme meglio viste, provvedendo alla pubblicazione della presente istanza;**
- b) **comunichi senza indugio alla scrivente l'avvio del procedimento e il relativo responsabile;**
- c) **valutata l'istanza, se del caso anche con riferimento ad eventuali domande concorrenti o opposizioni, proceda al rinnovo/aggiornamento del proprio titolo concessorio, anche tramite rilascio di apposito atto suppletivo, richiedendo in particolare l'integrazione a titolo definitivo nel compendio concessorio dell'area c.d. ex Cipi Sartori, nonché, più specificamente, il rinnovo/proroga del termine finale della concessione per un periodo di anni 25 (venticinque) e quindi fino a tutto il 30 Settembre 2047, ovvero alla diversa data ritenuta più opportuna in ragione degli investimenti già sostenuti da VECON, nonché degli impegni da questa assunti all'interno del Piano di Impresa.**



Si rimane a disposizione per qualunque delucidazione ed integrazione eventualmente necessarie, in particolare in caso di presentazione di eventuali istanze concorrenti o opposizioni.

Con ossequio,

Giuseppe Danesi
Amministratore Delegato
Vecon S.p.A.



Allegati:

- A - Planimetria del Terminal
- B - Investimenti 1998/2017
- C - Business Plan