



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



bilancio  
di sostenibilità

2022

## Sommario

Parte I .....	4
Il Bilancio di Sostenibilità di AdSP MAS.....	4
1. Introduzione al Bilancio di Sostenibilità .....	5
2. Lettera agli stakeholders .....	7
3. Nota metodologica.....	9
4. Il percorso per la rendicontazione della sostenibilità.....	12
5. L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale .....	14
6. Posizionamento e performance di traffico dei porti di Venezia e Chioggia.....	20
7. La nostra comunità di riferimento .....	29
8. I temi della sostenibilità.....	32
8.1 I temi prioritari per la sostenibilità .....	32
Parte II .....	36
Le dimensioni della sostenibilità in ambito portuale .....	36
9. Resilienza delle infrastrutture portuali.....	38
9.1 L’investimento nelle infrastrutture portuali come motore dello sviluppo .....	43
9.1.1 Le iniziative per il miglioramento dell’accessibilità nautica, stradale e ferroviaria nel porto di Venezia ..	47
9.2.1. Gli interventi per il porto di Chioggia .....	58
10. Clima ed energia .....	61
10.1 I consumi energetici dell’ADSP MAS .....	62
10.2 Le azioni per la riduzione delle emissioni e per l’efficienza energetica .....	64
11. Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città.....	76
11.1 L’evoluzione del rapporto con il territorio: la valorizzazione del contributo in termini di sostenibilità, l’introduzione di nuovi strumenti, l’avvio di nuovi filoni di relazione, la strutturazione di nuove forme di partnership .....	76
11.2 Il dialogo con gli stakeholder .....	87
12. Le azioni per il contenimento delle esternalità delle attività portuali .....	92
12.1. Le azioni a tutela della qualità dell’aria.....	92
12.2. Le azioni per la tutela delle acque e dell’ambiente lagunare .....	95
12.3 Azioni di riqualificazione delle aree portuali .....	102
12.4 Gli altri interventi per la gestione e la tutela dell’ambiente .....	104
13. Safety e security in ambito portuale .....	116
13.1 Interventi e progress per massimizzare safety e security.....	116
14. Governance ed etica .....	122
14.1 La dimensione economica dell’Autorità di Sistema Portuale .....	122
14.2 Il valore aggiunto integrato e distribuito .....	126
14.3 Le azioni per il benessere organizzativo.....	128
14.4 Le politiche per l’inclusione sociale .....	136
14.5. Le politiche per la formazione .....	139
14.6 Le politiche per la trasparenza .....	144
14.7 Le politiche concessorie .....	151
15. Indice dei contenuti GRI.....	155
Serie 100 – Contenuti Generali .....	155
Serie 200 – Sostenibilità economica .....	161
Serie 300 – Sostenibilità ambientale .....	164
Serie 400 – Sostenibilità sociale .....	172

**Gruppo di Lavoro di AdSP MAS**

Fulvio Lino Di Blasio – Presidente  
Antonella Scardino – Segretario Generale

(Decreto AdSP MAS n. 672 del 24/09/2021)

Direzione Competente e Direttore Responsabile, Antonio Revedin – Direttore Pianificazione Strategica e Sviluppo

Responsabile tecnico e Responsabile Unico Procedimento (Decr. AdSP MAS nr 639 del 7 luglio 2021),  
Federica Bosello - Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Responsabile Area Promozione,  
Comunicazione e Rapporti Istituzionali

**Gruppo di Lavoro**

(coordinatore) Federica Bosello - Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Responsabile Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali

Maria Sol Scanferla - Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Funzionario Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali

Marta Citron - Direzione Tecnica, Responsabile Area Ambiente

Marco Barbieri - Direzione Tecnica, Area Ambiente

Marina Minardi - Direzione Tecnica, Area Ambiente

Erika Rizzo - Direzione Tecnica, Area Ambiente

Irene Gennaro - Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale, Responsabile Area Risorse Umane

Elisa Vianello - Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale, Area Risorse Umane

**In collaborazione con**

Francesco Barontini

Costanza Rapone

Raffaele Galdi

Federico Fariselli

Ilenia Tolomeo



# **PARTE I**

## **IL BILANCIO DI SOSTENIBILITÀ DI AdSP MAS**

## 1. Introduzione al Bilancio di Sostenibilità

Nel mese di luglio 2021, l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) ha ufficialmente avviato la sua prima esperienza di rendicontazione di sostenibilità.

Il primo stimolo in questa direzione è giunto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) che qualche mese prima aveva richiesto a tutti i cluster portuali italiani<sup>1</sup> di cimentarsi nell’impostazione di un modello di rendicontazione, come fase propedeutica alla redazione del rendiconto stesso, richiesta invece per l’anno successivo.

Tale input governativo che evidenzia l’importanza di “rendere conto agli stakeholder” di quanto gli Enti competenti per le infrastrutture portuali a livello territoriale contribuiscano alla sostenibilità delle stesse è giunto in una particolare fase di particolare evoluzione del sistema portuale veneto.

Da un lato, in quanto ha coinciso con un altro input governativo, ossia quello di ricollocare un intero comparto portuale, quello crocieristico, stimolando –un ripensamento dell’intero ecosistema portuale per poter garantire la tutela e la valorizzazione funzionale sinottica e contemporanea delle diverse sfaccettature dell’ingente patrimonio materiale e immateriale che afferisce alla portualità veneta da sempre, e i cui 1600 anni, convenuti dalla sua nascita, si sono celebrati proprio nel 2021.

Dall’altro, in quanto ha coinciso con l’avvio di un nuovo mandato amministrativo per l’Ente e la connessa definizione delle nuove linee strategiche espresse e declinate nel nuovo Piano Operativo Triennale (POT) 2022-2024.

Tale particolare doppia coincidenza che cade in un momento storico definito dalla comunità scientifica mondiale “ora o mai più”<sup>2</sup> rispetto ad un urgente e radicale cambio di approccio nell’affrontare i temi dello sviluppo, è stata interpretata dall’Ente come una opportunità da cogliere per attivare un processo trasformativo sistemico volto ad abilitare il sistema portuale veneto a soddisfare istanze ambientali, sociali ed etico-culturali oltre che economiche.

---

<sup>1</sup> Ex Direttiva ministeriale n. 166 del 21.4.2021 recante l’individuazione degli Obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell’emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l’anno 2021, tra gli obiettivi strategici generali da conseguire entro il 2021 da parte dei Presidenti delle Autorità di Sistema portuale vi è la “Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente” da attuarsi attraverso l’obiettivo operativo della “Predisposizione del modello di rendicontazione” entro settembre dell’anno in corso. Ciò ha impresso un’accelerazione dell’investimento in termini di accountability in materia di sostenibilità, a distanza di oltre un lustro da quanto già previsto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2015 che, nell’ambito dell’Obiettivo Strategico 7 – Sostenibilità, disponeva la necessità di “sviluppare un framework di strumenti orientati alla misura, benchmarking, controllo, monitoraggio e valutazione delle iniziative di Piano, in ottica di miglioramento continuo dei risultati attesi” ([https://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=23291](https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23291)).

<sup>2</sup> Così è stato sintetizzato il messaggio chiave dell’ultimo rapporto dell’IPCC-Intergovernmental Panel of Climate Change (l’organo tecnico delle Nazioni Unite sul cambiamento climatico), “Climate Change 2022. Mitigation of Climate Change”, uscito in aprile di quest’anno. Il rapporto raccoglie le evidenze scientifiche più ampie, condivise e aggiornate a livello globale su quanto e come dovremmo mitigare i cambiamenti climatici per riuscire a limitare il riscaldamento globale. Dato che le azioni di mitigazione messe in campo dai Governi sono state troppo blande e le emissioni hanno continuato a crescere, gli obiettivi di medio e lungo termine sono rimasti più o meno gli stessi, ma ben più stretta è diventata la finestra per poterli raggiungere, con “ora o mai più” si è inteso evidenziare l’urgenza di interventi massicci per riuscire a centrare l’obiettivo di un 1,5 °C entro la fine di questo secolo: le emissioni dovranno raggiungere il loro livello massimo (il cosiddetto “peak year”) prima del 2025; dopo il 2025, le tappe di mitigazione indicate dagli esperti dell’IPCC sono una riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2030 del 43% (rispetto al 2019), e la neutralità climatica (ovvero zero emissioni al netto degli assorbimenti) intorno al 2050. Se non ne saremo capaci, a fine secolo il riscaldamento globale raggiungerà i +3,2 °C e il mondo non sarà più quello che conosciamo.

Questa prima esperienza di rendicontazione è consistita dunque in una sorta di “sosta” lungo il cammino intrapreso, utile e necessaria per rivedere quanto fatto alla luce di nuovi filtri, quelli dei parametri universalmente riconosciuti in materia di sostenibilità, che sono stati messi in relazione con le istanze di sostenibilità espresse dagli stakeholder di riferimento.

Una riflessione utile anche in prospettiva, guardando avanti per vedere quanto mancava da fare nel triennio a venire, un periodo temporale speculare a quello scelto come focus di rendicontazione, adottando gli stessi filtri ed integrando gli indirizzi di sostenibilità nelle strategie dell’Ente contenute nel POT 2022-2024.

Il primo Bilancio di Sostenibilità di AdSP MAS, e prima ancora il lavoro propedeutico di analisi, costruzione e condivisione dell’impostazione metodologica da adottare per il rendiconto, non hanno rappresentato quindi solo strumenti volti a relazionare agli stakeholder in merito a iniziative e risultati conseguiti nel periodo di rendicontazione negli ambiti economico, sociale, ambientale e di governance. Si è inteso farne anche strumenti di gestione in quanto hanno abilitato l’adozione di una nuova bussola volta a definire il posizionamento dell’Ente rispetto alla destinazione “sviluppo sostenibile del sistema portuale veneto”; destinazione risultato dall’incrocio tra i temi prioritari emersi e una nuova vision di medio-lungo termine.

## 2. Lettera agli stakeholders

*Il sistema portuale del Veneto è caratterizzato da una particolare complessità, legata al suo articolarsi in diverse aree portuali - Centro Storico di Venezia, Marghera, Fusina, Chioggia – distinte per vocazione, funzione, storia, potenzialità, ai suoi molteplici comparti – industriale, energetico, commerciale, logistico, passeggeri, pesca e diporto – e alla localizzazione all'interno di un ambiente lagunare.*

*Si tratta di un sistema che offre supporto alla mobilità di merci e persone di un'area strategica a livello nazionale ed europeo: il Nordest d'Italia e parte del centro Europa.*

*Si tratta della portualità legata a "Venezia e la sua Laguna", già sito UNESCO, oggetto di tutele specifiche e straordinarie in quanto patrimonio materiale e immateriale dell'Umanità.*

*Risulta, pertanto, evidente come il grado di pervasività ed estensione degli impatti socio-economico-ambientali di tale sistema sul territorio di riferimento sia molto rilevante, come pure l'eco mediatico-comunicativa che supera decisamente i confini nazionali.*

*Ecco perché – come tutto ciò che riguarda "Venezia" – la redazione di questo nostro primo bilancio di sostenibilità rappresenta un'assunzione di responsabilità e assume un duplice valore: quello direttamente e concretamente territoriale e quello globale e paradigmatico.*

*Proprio ora, tra l'altro, ci troviamo in un momento storico cruciale per tali due ambiti, dove siamo chiamati a fare la nostra parte, a livello locale, nel cambiamento del modello di sviluppo dei porti di Venezia e Chioggia e, su scala più ampia, nel processo per innovare e gestire diversamente trasporti e logistica di merci e persone per superare le crisi globali.*

*Ecco perché, nella costruzione e stesura di questo bilancio, abbiamo innanzitutto puntato a "rendere conto" alle istanze espresse dagli stakeholder afferenti a questi due diversi ambiti.*

*Le prime chiedono di dare concretezza agli impegni assunti anche dal nostro Paese il 15 settembre del 2015 con la sottoscrizione dell'Agenda 2030 ONU. Vi abbiamo risposto seguendo modelli elaborati specificamente per chi opera in ambito marittimo-portuale, da un lato, articolando i contenuti secondo gli ambiti di intervento specifici in cui gli enti che amministrano le realtà portuali possono intervenire di diritto e, dall'altro, selezionando indicatori e SDG sui quali abbiamo inciso di fatto.*

*Le seconde chiedono di tener conto del contesto unico in cui abbiamo l'onere e l'onore di operare che va valorizzato, preservato, fatto vivere, alimentato.*

*Grazie a un'ampia e articolata consultazione degli stakeholder, condotta nell'ambito del processo partecipativo messo in atto per la redazione del Piano Operativo Triennale 2022 - 2024, abbiamo ottenuto e studiato gli elementi utili per "metterci nei panni" di queste due macro-categorie di interlocutori: abbiamo cercato di assumere il loro punto di vista e filtrare le informazioni attraverso le loro lenti, ponendo il focus su quanto di loro interesse.*

*Un modo di porsi, quello dell'empatia, dell'ascolto, della responsabilità verso chi è portatore di interessi, che abbiamo inteso caratterizzare il nostro operato proprio dal 2021 – anno cui si riferisce*

*questo primo bilancio - quando abbiamo deciso di integrare la sostenibilità nelle strategie dell'Ente, facendone l'asse portante di tutto il nostro mandato.*

*Infine, giacché la trasparenza e l'immediatezza della comunicazione verso i nostri pubblici passa anche per la forma comunicativa, per meglio evidenziare il ruolo centrale assegnato ai due livelli di rendicontazione, abbiamo lavorato anche sul modo di presentare i contenuti.*

*Il visual del bilancio, infatti, utilizza due filtri:*

- *quello tipico di "Venezia", vista da tutto il mondo attraverso le polifore dei suoi monumenti: è rispetto a questo che abbiamo cercato di evidenziare il nostro contributo alla valorizzazione e tutela di questo patrimonio storico-artistico-architettonico-culturale;*
- *quello proprio del comparto marittimo-portuale mondiale, visto e considerato per quanto sviluppa in 5 ambiti tecnici (infrastrutture, governance, clima ed energia, safety e security, dialogo col territorio), contrassegnati ciascuno da un colore universalmente riconosciuto: è rispetto ad essi che si misurano i progress della sostenibilità del nostro sistema portuale.*

*Infine, ben coscienti che lavorare per lo sviluppo sostenibile del sistema portuale veneto implica oneri e onori straordinari, abbiamo affrontato la fatica della redazione di questo primo bilancio convinti che fosse utile non solo per i nostri pubblici esterni, ma anche per noi e i nostri dipendenti: una volta emersi gli indicatori cui non siamo ancora in grado di dare riscontro e quelli che ci richiedono un impegno maggiore, siamo in grado di ricalcolare la rotta e condurre i Venezia e Chioggia al "porto sicuro e durevole" della sostenibilità.*

**Il Presidente**

*Fulvio Lino Di Blasio*

**Il Segretario Generale**

*Antonella Scardino*



### 3. Nota metodologica

#### *FRAMEWORK*

Il primo atto per l'impostazione del primo bilancio di sostenibilità dell'Ente è consistito nella scelta degli ausili più adeguati alla navigazione lungo la rotta della sostenibilità, individuati:

- nei principi e obiettivi di fondo condivisi e sottoscritti dal più ampio consesso internazionale,
- nella loro applicazione al comparto portuale ad opera delle più autorevoli associazioni di categoria,
- nei più accreditati standard di rendicontazione internazionale.

Più specificamente si tratta di ciò che segue.

L'Agenda 2030 dell'ONU<sup>3</sup> dalla quale sono stati individuati gli SDGs di riferimento per il comparto portuale e marittimo, volti a ridurre gli impatti e a perseguire uno sviluppo sostenibile, integrandoli nella stesura del report e tenendoli a riferimento come punti di attenzione per l'analisi.

L'ampio spettro di temi trattati dall'Agenda e la molteplicità degli ambiti su cui hanno impatto i sistemi portuali fanno sì che i temi prioritari su cui concentrarsi per lo sviluppo sostenibile di tale comparto che trovano indicazione nel programma ONU siano plurimi, tra questi:

- il monitoraggio degli investimenti (contributo agli SDG 8, 9 e 12);
- il rispetto di principi e regole ambientali indicati, tra gli altri, dall'International Maritime Organization (IMO) e dalle Istituzioni Europee (contributo agli SDG 7, 8, 9, 12, 13 e 14);
- il sostegno alla digitalizzazione degli scambi (contributo agli SDG 7, 8, 11, 12, 13);
- il monitoraggio su accordi e alleanze tra operatori dello shipping (contributo agli SDG 8, 12, 17);
- la promozione di una relazione positiva tra porti e comunità locali, rafforzando e sviluppando legami sociali inclusivi e duraturi, riducendo e mitigando l'impatto delle attività sulla qualità della vita della collettività (contributo agli SDG 3, 8, 9, 11, 12).

Il World Ports Sustainability Program<sup>4</sup> elaborato dall'International Association of Ports and Harbors-IAPH<sup>5</sup>, che si è assunto a utile riferimento sia in quanto riporta una serie di esemplificazioni su come i porti possano implementare ciascun SDG e sia in quanto individua 5 macro-aree di intervento prioritario (correlate a specifici SDG) che si è ritenuto secondo le quali si è ritenuto di articolare i capitoli centrali del bilancio:

1. Infrastrutture resilienti
2. Clima ed energia
3. Dialogo tra porto e città e supporto alla comunità

---

<sup>3</sup> Sottoscritta il 25 settembre 2015 da 193 Paesi delle Nazioni Unite, tra cui l'Italia, il documento è atto a condividere l'impegno per garantire un presente e un futuro migliore al nostro Pianeta e alle persone che lo abitano, grazie alla sottoscrizione di un programma di azione globale, articolato in 17 obiettivi (Sustainable Development Goals – SDGs) da raggiungere entro il 2030. Questi si articolano a loro volta in 169 Target cui tendere, laddove i progressi sono da monitorare tramite oltre 240 indicatori: rispetto a tali parametri, ciascun Paese viene valutato periodicamente in sede ONU.

<sup>4</sup> Sustainableworldports.org/about/

<sup>5</sup> L'Associazione nasce nel 1955 come alleanza globale tra porti che oggi conta 180 scali, 140 business correlati alle attività portuali sviluppate in 90 Paesi, movimentando il 60% del traffico marittimo mondiale e l'80% di quello container.

4. Safety e Security
5. Governance ed etica

L'Agenda AIVP 2030<sup>6</sup>, elaborata dall'Association Internationale Villes et Ports-AIVP<sup>7</sup>, di cui si è tenuto conto negli approfondimenti sulle relazioni con le comunità di riferimento, dando enfasi ad alcune delle tematiche riconosciute prioritarie per la realizzazione di città-porto sostenibili:

1. Climate change adaptation
2. Energy transition and circular economy
3. Sustainable mobility
4. Renewed governance
5. Investing in human capital of port cities
6. Port culture and identity
7. Quality food for all
8. City port interface
9. Health and quality of life
10. Protecting biodiversity

La **Global Reporting Initiative**<sup>8</sup>, selezionata quale metodologia di rendicontazione delle performance di sostenibilità in virtù della sua ampia diffusione a livello globale, funzionale ad analisi di benchmarking, e in virtù della sua struttura modulare, che la rende più adattabile alle esigenze dell'Ente: in particolare, il presente documento è stato redatto in conformità ai GRI Standards, opzione Core<sup>9</sup>, riferendosi al set di indicatori aggiornati al 2020.

Per meglio evidenziare il rispetto degli standard e la correlazione tra parametri dei framework suddetti, sia nel corpo del testo che a conclusione del documento sono state inserite tabelle sinottiche che rendono trasparenti tali convergenze.

---

<sup>6</sup> [Aivp.org/agir-durablement/agenda-2030/](https://aivp.org/agir-durablement/agenda-2030/)

<sup>7</sup> L'Associazione nasce trent'anni fa a Le Havre per favorire il dialogo e il ruolo attivo di tutti gli stakeholder delle città-porto per progettarne insieme l'evoluzione rispettando bisogni e aspettative di tutti; comunità locale, istituzioni cittadine e autorità portuali, cittadini e operatori economici.

<sup>8</sup> La Global Reporting Initiative è un ente internazionale no-profit che ha creato uno strumento attraverso cui enti pubblici e soggetti privati potessero comprendere, misurare e comunicare l'impatto che le proprie attività possono avere sulla sostenibilità (economica, ambientale, sociale).

<sup>9</sup> I GRI sono suddivisi in due grandi categorie: • Universal Standards, che costituiscono l'insieme degli indicatori utili alla progettazione della struttura del documento e forniscono i principi base da seguire per la rendicontazione, laddove GRI 101 (Foundations): contiene i 10 principi di rendicontazione e i requisiti fondamentali per la stesura del Report. Sulla base di tali principi, le linee guida indicano come, nella redazione del proprio Bilancio, ogni organizzazione abbia la possibilità di scegliere a che livello di approfondimento applicare i GRI Standard scelti a seguito dell'individuazione dei temi materiali, ovvero quelli rilevanti per l'Ente: "in accordance Core", fornendo il set di informazioni minime necessarie a comprendere la natura dell'organizzazione, i suoi temi materiali e i relativi impatti, e come questi vengono gestiti. • Topic Specific Standards, sono gli standard universali elaborati dall'organizzazione per consentire la rendicontazione dei temi materiali dell'Ente relativi alle tre dimensioni della sostenibilità:

Infine, si è tenuto conto anche delle **linee guida fornite dal MIMS e da Assoporti** come elemento di raccordo e indirizzo a livello nazionale.

### ***I DATI***

I dati ricompresi nelle diverse sezioni del Report di Sostenibilità (economica, ambientale, sociale ed organizzativa) derivano dalla consultazione dei database e dei documenti strategici e di pianificazione redatti da AdSP MAS, oltreché da rilevazioni e stime raccolte da altre realtà come Università e Centri di Ricerca - con i quali l'Ente collabora nell'ambito dei propri compiti istituzionali.

### ***IL PERIODO E IL PERIMETRO***

Il presente rendiconto, il primo pubblicato dalla AdSP MAS, fa riferimento all'annualità 2021 e, al fine di fornire una visione più organica dell'evoluzione delle performance di sostenibilità dell'Ente, si è scelto di allargare l'oggetto di rilevazione – laddove possibile - ad un arco temporale più ampio che comprende anche le due annualità precedenti e che quindi guarda alle fasi pre e post-pandemiche.

I contenuti del report sono raggruppati e descritti guardando ai principali ambiti della sostenibilità, d'accordo con le linee guida GRI: sostenibilità economica, ambientale, sociale ed organizzativa. Il perimetro della rilevazione, peraltro, non guarda solo alla gestione della sostenibilità all'interno della struttura organizzativa dell'AdSP MAS, ma, dove pertinente, considera i porti e le attività produttive ricomprese all'interno del demanio marittimo di Venezia e Chioggia come oggetto del lavoro di rendicontazione.

La struttura del documento è stata pensata per poter fornire una trattazione approfondita delle modalità di gestione dei temi prioritari per lo sviluppo dell'Ente ed emersi dall'analisi di materialità, descrivendone nel dettaglio le problematiche, i relativi perimetri in termini di impatti, le policy di mitigazione dei rischi, gli impegni assunti e gli obiettivi prefissati.

Il report non prevede un'assurance esterna, ma è stato condiviso con i referenti per l'Italia della Global Reporting Initiative.

## 4. Il percorso per la rendicontazione della sostenibilità

Il lavoro che ha portato alla realizzazione di questo primo bilancio di sostenibilità dell'AdSP MAS è stato avviato nel mese di giugno del 2021, con l'affiancamento di tecnici ed esperto di policy di sostenibilità applicate al settore portuale, e si è sviluppato per step successivi.

### Step 1 – luglio 2021 - Analisi di benchmarking

La fase prima fase di costruzione dell'impianto metodologico del bilancio è consistita in un'attività di **benchmarking** realizzata in forma "desk", utile ad un approfondimento sui perimetri di rendicontazione tracciati dalle autorità portuali – italiane e estere – che già si sono cimentate in percorsi analoghi. Parallelamente, è stato avviato un dialogo con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con Assoporti e con le Autorità di Sistema Portuale più sensibili ai temi della rendicontazione, per contribuire al lavoro di armonizzazione delle metodologie alla base della misurazione e valutazione delle performance non finanziarie dei porti italiani.

### Step 2 – luglio 2021 - La governance della rendicontazione

La fase successiva, ha visto la **definizione di un sistema di governance** strutturato su due livelli: una cabina di regia di indirizzo strategico, composta dai vertici e dal top management e da un gruppo di lavoro composto dal Direttore Responsabile, dal responsabile tecnico di progetto, coadiuvato da un team di supporto<sup>10</sup>, che si è relazionato con i diversi uffici dell'Ente coinvolti per competenza con il carico dell'attività di coordinamento, raccolta dati e sviluppo della rendicontazione.

### Step 3 – luglio – agosto - Il coinvolgimento degli stakeholder interni

Quindi, in linea con le prassi affermate a livello internazionale, si è caratterizzato il processo di rendicontazione in chiave di inclusione, promuovendo un **ampio coinvolgimento degli uffici interni** attraverso colloqui diretti e momenti di restituzione, che hanno permesso di giungere alla definizione di un primo nucleo interno di tematiche potenzialmente rilevanti e di indagare il rapporto delle attività dell'Ente con le tematiche della sostenibilità, nonché i relativi obiettivi e le criticità. Di fatto, questo step ha assunto anche una valenza formativa per i dipendenti coinvolti con cui sono stati condivisi documenti informativi propedeutici e note di approfondimento in materia di sostenibilità.

### Step 4 – settembre - Il modello di rendicontazione

Si è giunti quindi alla produzione del primo output del processo, rappresentato dal **Modello di Rendicontazione di sostenibilità**, condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile al termine del mese di settembre 2021<sup>11</sup>.

### Step 5 – ottobre – novembre - Il coinvolgimento degli stakeholder esterni

Il coinvolgimento degli uffici dell'Ente, per la rilevazione dei temi prioritari, è stato integrato con **la raccolta delle istanze degli stakeholder esterni all'Ente**: nell'analisi di materialità, infatti, sono stati

---

<sup>10</sup> Sistema di governance, attivato nei fatti fin da subito, è stato poi anche ufficializzato con Decreto del Presidente n. 672 del 24 settembre 2021.

<sup>11</sup> Come evidenziato già in sede di Nota Metodologica, l'AdSP MAS ha scelto di applicare nel suo primo bilancio lo standard di rendicontazione sviluppato dalla Global Reporting Initiative (GRI), integrato, ove necessario, con set di indicatori ad hoc, mutuati da altri framework internazionali e di settore per una analisi di maggiore dettaglio.

inseriti i fabbisogni espressi da Istituzioni, organismi, operatori economici nell'ambito dell'ampio processo partecipativo attivato per l'elaborazione del Piano Operativo Triennale 2022-2024, frutto di un percorso di engagement innovativo per l'Ente, che ha inteso aprirsi al dialogo e al confronto per rilevare ex ante bisogni ed istanze.

#### **Step 6 – gennaio – febbraio - La matrice di materialità**

Sulla base dell'incrocio tra le priorità evidenziate dagli stakeholder e quelle espresse dai vertici dell'Ente si è costruita la matrice di materialità che sancisce le istanze più salienti rispetto alle quali rendere conto.

#### **Step 7 – marzo – settembre - Redazione del rendiconto**

Si è passati quindi alla raccolta, analisi, selezione e rielaborazione di tutti i documenti utili alla vera e propria **stesura del bilancio**, laddove l'ampio e approfondito lavoro propedeutico ha consentito di attivare più agevolmente i flussi informativi necessari al popolamento degli indicatori confluiti sia nella parte descrittiva che nel cruscotto di sintesi con cui si sono rappresentate le performances di sostenibilità dell'Ente.

Non sono state rilevate criticità di natura comunicativa o di reperimento d'informazioni durante la redazione del presente bilancio.

## 5. L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è un ente pubblico non economico, di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, istituito con decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84», integrato e corretto dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232.

Il D.lgs 169/2016 ha modificato le competenze dell'Ente e, di conseguenza, l'approccio strategico da questo adottato, introducendo nuovi compiti, nonché includendo il Porto di Chioggia nell'ambito territoriale di competenza, promuovendo un unico contesto, sotto il profilo portuale, geografico, ambientale, sociale ed economico.

I compiti dell'AdSP MAS sono indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali, svolgere la manutenzione delle parti comuni, mantenere i fondali, sorvegliare la fornitura dei servizi di interesse generale, amministrare in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianificare lo sviluppo del territorio portuale. L'Ente, inoltre, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali.

In questo quadro, l'AdSP MAS ha definito un Piano Operativo Triennale 2022-2024, approvato dal Comitato di Gestione con delibera n.16 del 09 dicembre 2021, che orienta la nuova vision, le linee strategiche e gli interventi attuativi verso una maggiore sostenibilità dell'agire dell'Ente e del Sistema portuale veneto.

### Le modifiche introdotte dal D.lgs 169/2016

Il D.lgs 169/2016 ha modificato le competenze dell'AdSP MAS introducendo nuovi compiti – quali la promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali – e prevedendo l'inclusione del Porto di Chioggia nell'ambito territoriale di competenza, con l'effetto di succedere ai soggetti a preposti alla sua gestione, ossia la Capitaneria di Porto e la Camera di Commercio (per il tramite dell'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia – A.S.Po).

Rispetto alla prima novità, tenendo conto del rilievo della logistica e dei trasporti per il Veneto, regione storicamente ad alto tasso di internazionalizzazione, si tratta di un'opportunità per lo sviluppo di logiche di sistema a beneficio di sinergie e costruzione di maggiore massa critica per catturare traffici. Sotto il secondo profilo, andando ad integrare l'offerta del sistema portuale con nuovi comparti e ampliando le competenze, si tratta di un ingente lavoro volto all'integrazione di un nuovo scalo sotto il profilo demaniale, infrastrutturale, operativo, amministrativo e organizzativo. In particolare, per quanto attiene a quest'ultimo aspetto, l'anno di rendicontazione è stato anno di svolta in quanto è a seguito della Conferenza di Servizi del 16 novembre 2021, che

il Dipartimento della Funzione Pubblica - Ufficio per l'organizzazione ed il lavoro pubblico ha espresso parere favorevole in merito al subentro dell'AdSP MAS nella gestione dei dipendenti A.S.P.o. Il Comitato di Gestione, poi, con delibera n.1 del 27 gennaio 2022, ha provveduto ad un ampliamento della Pianta Organica dell'Ente volto all'assunzione di tale personale.

Il funzionamento dell'AdSP MAS è garantito da tre organi: Presidente, Comitato di Gestione e Collegio dei Revisori dei Conti.

- **Presidente:** viene nominato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili previa intesa con la Regione Veneto ed è scelto tra una terna di esperti nei settori dell'economia dei trasporti e portuale. La sua carica dura quattro anni e può essere confermato solamente per una volta. Presiede il Comitato di Gestione, a cui sottopone il Piano Operativo Triennale e il Piano Regolatore Portuale, nonché gli schemi di delibere del Bilancio Preventivo, del Conto Consuntivo e delle concessioni delle attività di manutenzione, affidamento e controllo delle attività esercitate nell'ambito portuale. Amministra, altresì, le aree e i beni del demanio marittimo, avanza proposte in materia di delimitazione delle zone franche e promuove l'istituzione dell'associazione del lavoro portuale. Il Presidente ha facoltà di dare delega a personale dirigente o ad altri dipendenti su temi di carattere economico, ambientale e sociale, tramite un provvedimento quadro in cui vengono definiti gli ambiti di responsabilità assegnati. Al momento tale provvedimento è da identificarsi nel Decreto n. 355 del 02 gennaio 2020, successivamente integrato dal Decreto n. 392 del 13 marzo 2020; l'attuale Presidente dell'AdSP MAS, nominato con decreto ministeriale n. 224 del 28 maggio 2021, è il dott. Fulvio Lino di Blasio.

#### La valutazione del vertice dell'Ente

Il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili assegna annualmente gli obiettivi istituzionali strategici ai Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale e ne misura il livello di conseguimento, in itinere ed ex post, attraverso periodiche verifiche.

Per l'anno 2021, il Ministero (Direttiva Ministeriale n. 166 del 21 aprile 2021) ha individuato per i Presidenti 5 obiettivi che fanno riferimento a:

- **l'accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2020**, valutata sulla base della realizzazione del crono-programma approvato sull'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2021 e della riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal Ministero;
- **l'istituzione dello Sportello unico amministrativo**, da realizzarsi attraverso la descrizione analitica dei procedimenti amministrativi da dematerializzare, ivi compresi gli atti endoprocedimentali e la definizione del regolamento del SUA sulla base delle linee guida approvate dal Ministero, nonché dall'avvio delle procedure di digitalizzazione;

- **l'implementazione di misure per il miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione dell'uso di energie rinnovabili in ambito portuale**, come previsto dall'articolo 4-bis della legge n.84/94, relative a impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza e dall'attuazione di misure di smaltimento differenziato dei rifiuti;
- **la rendicontazione di sostenibilità dell'Ente**, da realizzarsi attraverso la predisposizione di un modello metodologico e la successiva stesura del rendiconto;
- **l'analisi delle caratteristiche dei porti del sistema e l'individuazione delle aree che necessitano l'intervento di dragaggio e la conseguente predisposizione del Piano triennale degli interventi di dragaggio** in relazione alle attività manutentive ovvero alla previsione di nuovi traffici

Tali obiettivi sono stati oggetto di valutazione finale attraverso l'invio al Ministero di una relazione tecnica al fine dell'evidenza del raggiungimento dei target previsti. Tale valutazione ha avuto esito positivo, grazie al conseguimento al 100% di tutti gli obiettivi stabiliti.

- **Comitato di Gestione:** è composto dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, che lo presiede, da un componente designato dalla Regione Veneto e da un componente designato dal Sindaco della Città Metropolitana. L'Autorità Marittima, infine, designa un rappresentante delle direzioni marittime di competenza che prende parte ai Comitati di Gestione con diritto di voto esclusivamente nelle materie di competenza. Al Comitato di Gestione sono affidate funzioni deliberative, tra cui l'approvazione del piano operativo triennale e della relazione annuale sull'attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto, del bilancio preventivo e del conto consuntivo. Esprime inoltre pareri, relativamente alle funzioni del Presidente, sull'amministrazione delle aree demaniali e delibera il rilascio delle autorizzazioni e delle concessioni. Il Comitato di Gestione attualmente in vigore è stato nominato con decreto n. 662 del 31 agosto 2021;
- **Collegio dei Revisori dei Conti:** è composto da tre membri effettivi e due supplenti, nominati con decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Il Presidente e un membro supplente sono designati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. I membri del Collegio restano in carica quattro anni e possono essere riconfermati per una sola volta. I loro compensi, stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono a carico del bilancio delle AdSP MAS. Il Collegio dei Revisori dei Conti dell'AdSP MAS è stato nominato con decreto ministeriale n° 32750 del 8 novembre 2021.



Il quadro della governance è completato dal Segretariato Generale (composto dal suo vertice – il Segretario Generale - e dalla sua struttura esecutiva - la segreteria tecnico operativa) e dall'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.

**Il Segretario Generale**, nominato dal Comitato di Gestione su proposta del Presidente, con carica di durata quadriennale rinnovabile una sola volta e assunto con contratto di diritto privato:

- è preposto alla segreteria tecnico-operativa;
  - provvede agli adempimenti necessari al funzionamento dell'autorità di sistema portuale e sovrintende e coordina le attività degli uffici territoriali portuali di cui all'art. 6-bis della citata legge;
  - cura l'istruttoria degli atti di competenza del presidente e del comitato di gestione;
  - cura i rapporti, ai fini del coordinamento delle rispettive attività, con le amministrazioni statali, regionali e degli enti locali;
  - cura l'attuazione delle direttive del Presidente e del Comitato di Gestione;
  - elabora il Piano Regolatore di Sistema Portuale, avvalendosi della segreteria tecnico operativa;
  - riferisce al Comitato di Gestione sullo stato di attuazione dei piani di intervento e di sviluppo delle strutture portuali e sull'organizzazione economico- produttiva delle attività portuali;
  - provvede alla tenuta dei registri di cui all'art. 24, comma 2
- L'attuale Segretario Generale dell'AdSP MAS, ing. Antonella Scardino, è stata nominata con delibera del Comitato di Gestione n.6 del 10 settembre 2021.

- **L'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare** rappresenta una delle novità introdotte dal d.lgs. 169/2016. Si tratta di un soggetto consultivo che svolge funzioni di confronto partenariale ascendente e discendente, nonché funzioni consultive di partenariato economico sociale su tematiche di rilievo per l'AdSP MAS, quali:

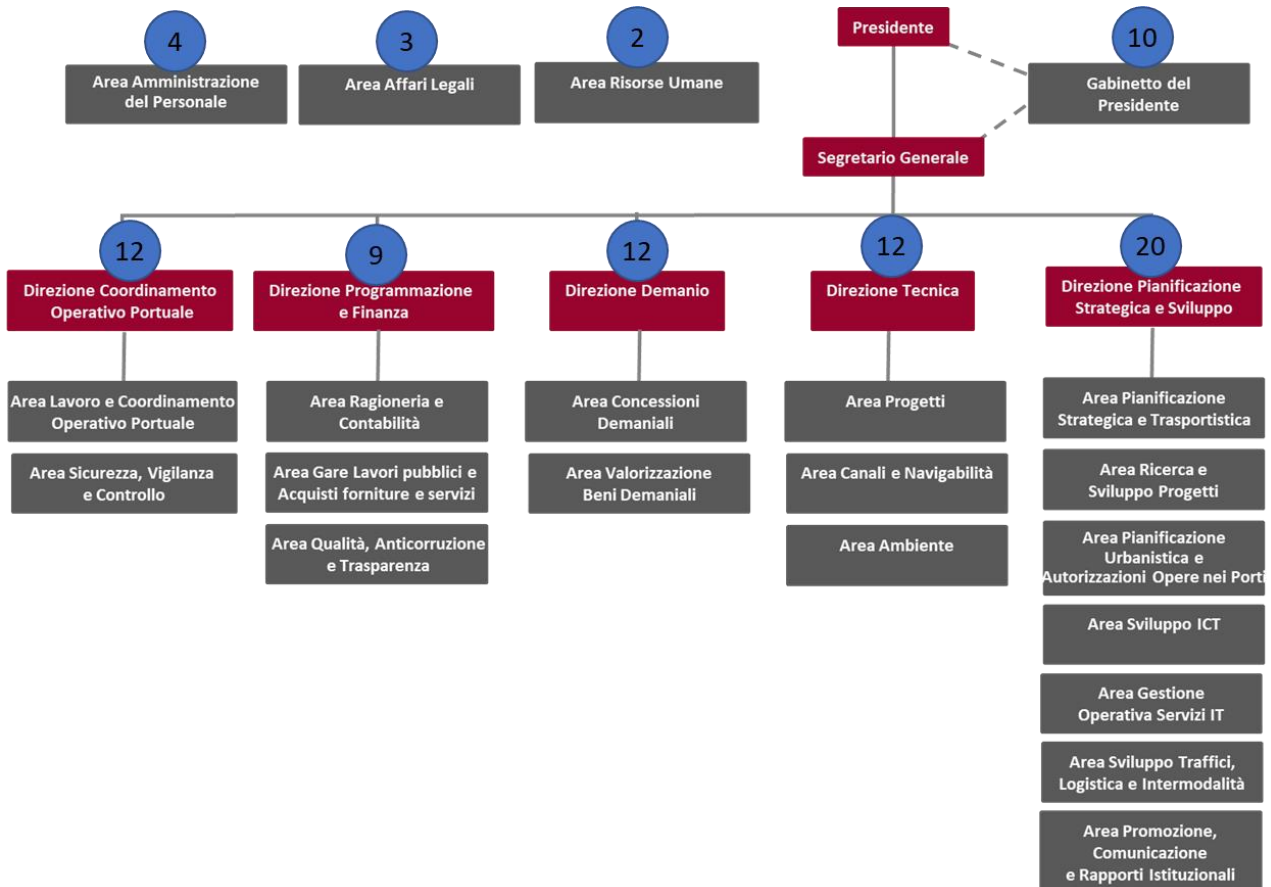
- all'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale;
- all'adozione del Piano Operativo Triennale;
- al progetto di Bilancio Preventivo e Consuntivo;
- alla determinazione dei livelli dei servizi resi nell'ambito del sistema portuale;
- alla composizione degli strumenti di cui all'art.9, co.5 lett. I) della legge 84/94.

Nelle materie di competenza dell'Organismo di partenariato della risorsa mare, il Comitato di Gestione dell'AdSP MAS deve tener conto degli orientamenti emersi in seno all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e, nel caso le sue deliberazioni se ne discostino, tale scelta va motivata.

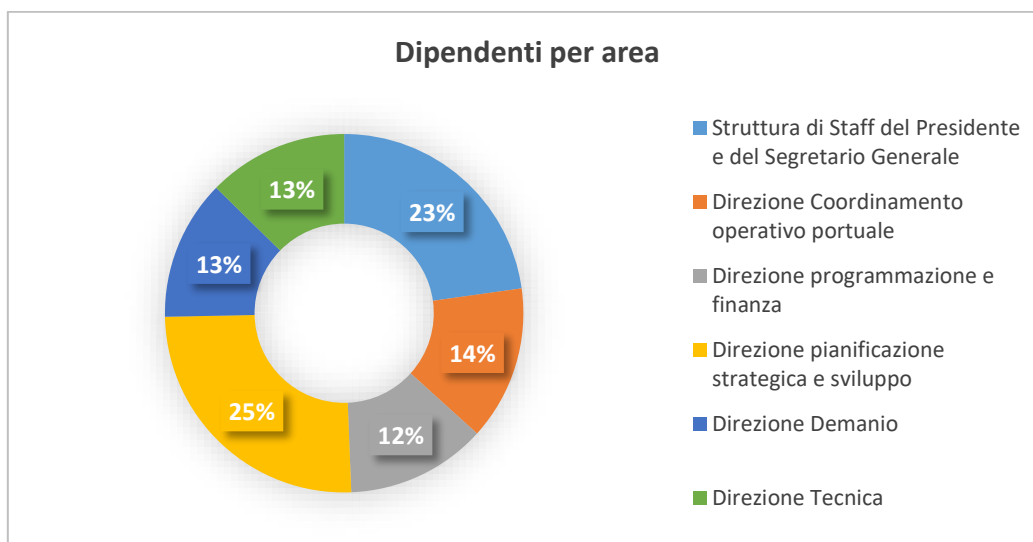
Permangono poi le **Commissioni Consultive** per i diversi porti ricompresi all'interno del sistema portuale (nel caso dell'AdSP MAS vi è una Commissione a Venezia e una a Chioggia), che svolgono funzioni consultive sui temi connessi con rilascio, sospensione e revoca delle autorizzazioni e

concessioni e sull'organizzazione del lavoro in porto, sugli organici delle imprese, sull'avviamento della manodopera e sulla formazione professionale dei lavoratori.

L'attuale assetto organizzativo dell'AdSP MAS, di cui al Decreto n. 602 del 6 maggio 2021, è definito: come dalla figura seguente.



Attuale assetto organizzativo AdSP MAS



La Struttura funzionale si articola su cinque funzioni di *line* – Direzione Coordinamento Operativo Portuale, Direzione Programmazione e Finanza, Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Direzione Demanio, Direzione Tecnica - e una di *staff* del Presidente e del Segretario Generale. Le prime sono guidate da Direttori con competenze specialistiche tipiche; da esse dipendono le aree, che si occupano dello svolgimento operativo delle attività assegnate e, al contempo, interagiscono in una logica sistemica con le altre funzioni. Le funzioni di staff, invece, sono poste alle dirette dipendenze del vertice aziendale con compiti trasversali e a vantaggio dell'organizzazione nel suo complesso.

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

La sede principale dell'AdSP MAS è Fabbricato 13, Santa Marta, 30135 Venezia VE.

Per contatti: Federica Bosello - Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo, Responsabile Area Promozione, Comunicazione e Rapporti Istituzionali - federica.bosello@port.venice.it

## 6. Posizionamento e performance di traffico dei porti di Venezia e Chioggia

### *IL CONTESTO DEL TRAFFICO MERCI*

Le performance di traffico del sistema portuale veneto nel periodo di rendicontazione risentono di una situazione strutturale difficile dovuta agli effetti della pandemia da Covid-19, dove le economie di tutto il mondo hanno dovuto fronteggiare criticità inaspettate: blocchi della produzione, contrazione dei redditi delle persone dal lato della domanda, aumento del debito pubblico di molti Paesi, crescita dell'inflazione, nonché uno squilibrio costante dei mercati finanziari con forti ripercussioni sul tessuto economico e sociale. Il modello di sviluppo su cui si reggeva l'economia è andato velocemente in crisi: le aziende hanno cominciato a ripensare l'organizzazione delle proprie catene di fornitura riorganizzandole su una dimensione intermedia entro i confini di una globalizzazione più regionale. La pandemia ha posto in evidenza come la globalizzazione della produzione nascondesse una fragile e limitata elasticità delle filiere produttive rispetto agli shock della domanda e dell'offerta. Inoltre, i continui fenomeni di congestionamento portuali hanno portato a ripensare drasticamente le politiche di approvvigionamento.

La pandemia è riuscita anche a ridisegnare completamente le dinamiche dei traffici marittimi che sembravano ormai consolidate come le economie di scala e l'organizzazione della supply chain commerciale, rimettendo al centro l'importanza di una gestione sostenibile della filiera.

Questo insieme di elementi sta rendendo meno conveniente produrre lontano dai mercati finali di consumo, motivo per cui sempre più aziende stanno progressivamente ripensando le proprie scelte strategiche e abbandonando i Paesi con un costo del lavoro più basso in favore di una vicinanza che consenta di diminuire le criticità logistiche a cui si è assistito in questo ultimo anno.

Questo trend è motivato sia dalla necessità di superare il limite di molte strutture e sovrastrutture portuali, sia dal bisogno di utilizzare porti regionali per ovviare al sempre crescente congestionamento dei principali porti gateway, nonché dall'obbligo di ridurre e contenere al massimo le emissioni nocive.

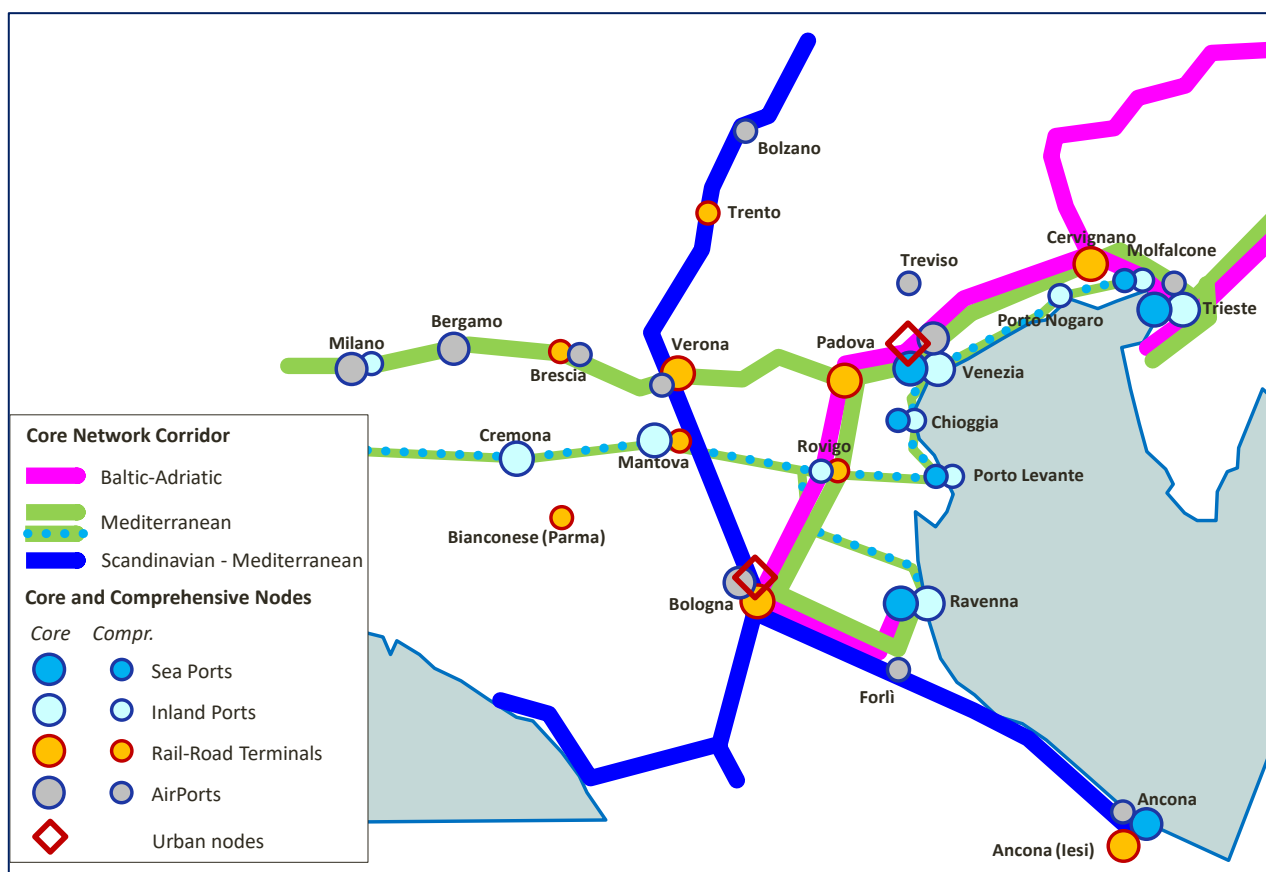
L'economia del Nordest, bacino di riferimento storico dei Porti di Venezia e Chioggia, ha pure risentito del rallentamento del commercio mondiale e delle tensioni lungo le catene globali del valore; basti pensare che la sola regione Veneto ha visto diminuire le proprie esportazioni dell'11% (periodo gennaio-settembre 2020), registrando, lungo più fronti, una notevole difficoltà nella ripresa dei traffici ai livelli pre-pandemici per settori come il tessile (-7,2%), la carta (-1,7%), le produzioni di vetro e ceramica (-12,1%) ed anche di gomma e plastica (-19,4%). In generale circa il 64,7% delle imprese del nord-est ha subito conseguenze economiche negative a seguito dello scoppio della pandemia.

In questo contesto i porti di Venezia e Chioggia sono oggetto di una ottimizzazione delle infrastrutture volta alla valorizzazione dei loro molteplici punti di forza nell'ottica di un rafforzamento del loro posizionamento sia a livello nazionale che europeo.

Si tratta, infatti, un sistema portuale strategicamente situato in prossimità delle aree manifatturiere più dinamiche del Centro Europa, all'incrocio di due importanti corridoi europei della rete TEN-T - quello Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo - ben collegato a nodi logistici strategici come Verona

e Bologna - posizionati lungo l'asse del corridoio Scandinavo-Mediterraneo -, nonché terminale europeo delle Autostrade del Mare del Mediterraneo Orientale.

Un sistema che, tra l'altro, può contare su tutte le modalità di trasporto: unico in Italia ad integrare la modalità marittima, ferroviaria e stradale con la navigazione interna, grazie al collegamento con l'asta fluviale che attraversa la Pianura Padana fino a Mantova e Cremona.



Accessibilità dei porti di Venezia e Chioggia

Tali asset competitivi uniti alla vocazione multipurpose hanno consentito ai di Porti di Venezia e Chioggia di posizionarsi, ancora nel 2021, **al nono posto a livello nazionale con 25,3 milioni di tonnellate movimentate**: i volumi principali sono stati quelli relativi alle rinfuse liquide (8,4 milioni di tonnellate), seguiti dalle rinfuse solide (7,2 milioni di tonnellate), dai contenitori (5,1 milioni di tonnellate) e dalle altre merci varie (2,8 milioni di tonnellate).

Per comprendere in maniera appropriata la dimensione industriale e trasportistica del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, si presentano di seguito i dati statistici sulle movimentazioni relativi all'ultimo quinquennio. Questo consente al lettore di guardare un periodo più ampio rispetto a quello coperto dalla rendicontazione di sostenibilità (2021-2020-2019), che peraltro è stato fortemente segnato dalla crisi pandemica del 2020.

Con l'eccezione del traffico passeggeri, la tabella mostra come il 2021 sia caratterizzato da una ripresa significativa (+8,36% rispetto all'anno precedente), evidenziando come il Sistema portuale sia tornato

a livelli pre-crisi in quasi tutti i settori merceologici, con una movimentazione complessiva di oltre 25 milioni di tonnellate. Questa crescita è particolarmente evidente su alcune tipologie, quali le rinfuse solide (27,9%) e le merci varie in colli (16,8%).

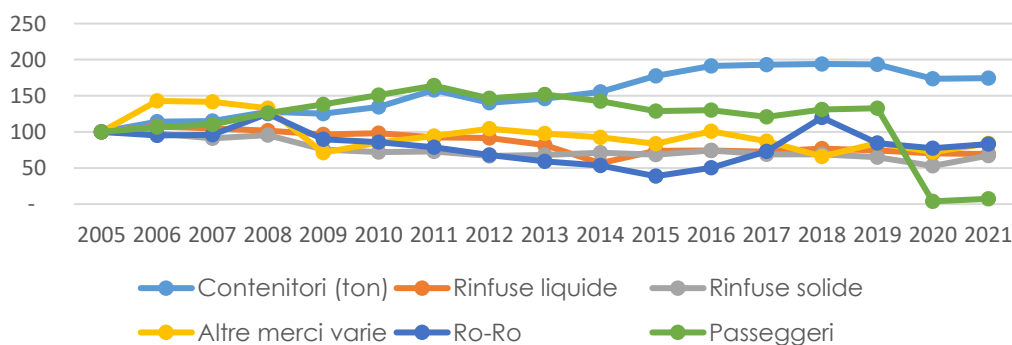
Per quanto riguarda il traffico passeggeri, dopo la drastica riduzione avutasi nel corso del 2020 (-97,1% rispetto al 2019), nell'ultimo anno si è assistito ad una ripresa del comparto, i cui volumi sono saliti dello 88,7%, anche se ancora molto al di sotto dei volumi osservati negli anni passati.

	2017	2018	2019	2020	2021	Var.% 2021-2020
<b>Totale merci</b>	<b>26.273</b>	<b>27.517</b>	<b>26.306</b>	<b>23.326</b>	<b>25.275</b>	8,36%
Contenitori	5.676	5.702	5.688	5.101	5.120	0,37%
Rinfuse liquide	8.788	9.363	9.020	8.575	8.420	-1,81%
Rinfuse solide	7.376	8.043	7.016	5.621	7.188	27,88%
Altre merci varie	2.910	2.568	2.818	2.408	2.812	16,78%
Ro-Ro	1.524	1.842	1.764	1.620	1.735	7,10%
<hr/>						
Container TEU	611.424	632.319	593.126	529.110	513.851	-2,88%
Passeggeri	1.649	1.788	1.814	53	100	88,68%

*Dati di traffico dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS (migliaia di ton, TEU e migliaia di passeggeri)*

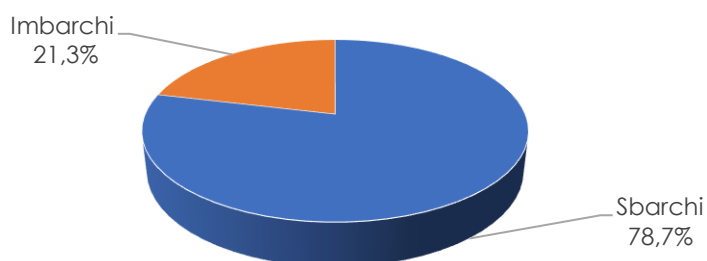
In questo senso, è interessante assumere una prospettiva ancora più ampia, guardando ai trend dei traffici nell'arco di 15 anni. Il grafico evidenzia i cambiamenti che si sono verificati in relazione alla trasformazione industriale di Porto Marghera e agli sviluppi delle relazioni commerciali dei Porti di Venezia e Chioggia. Significativa è la dinamica dei traffici Ro-Ro, i cui volumi sono aumentati rapidamente nel periodo pre-pandemico e che oggi valgono, in termini di tonnellate, il 7,0% del volume totale di merci movimentate.

Per quanto riguarda i trend di lungo periodo, si evidenzia l'aumento di importanza del settore dei container nell'arco di 15 anni.



*Andamento dei traffici merci e passeggeri nei porti del Mar Adriatico Settentrionale(2005=100) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico 'AdSP MAS*

Prendendo in analisi la direzione dei traffici, per quanto riguarda Venezia si osserva una preponderanza della quota di sbarchi, pari in media al 78,7% nel periodo 2017-2021. Anche per il 2021, i numeri evidenziano un maggiore traffico in import, quantificabile in circa 19,6 milioni di tonnellate, rispetto al commercio in export, che si attesta intorno ai 4,6 milioni di tonnellate.



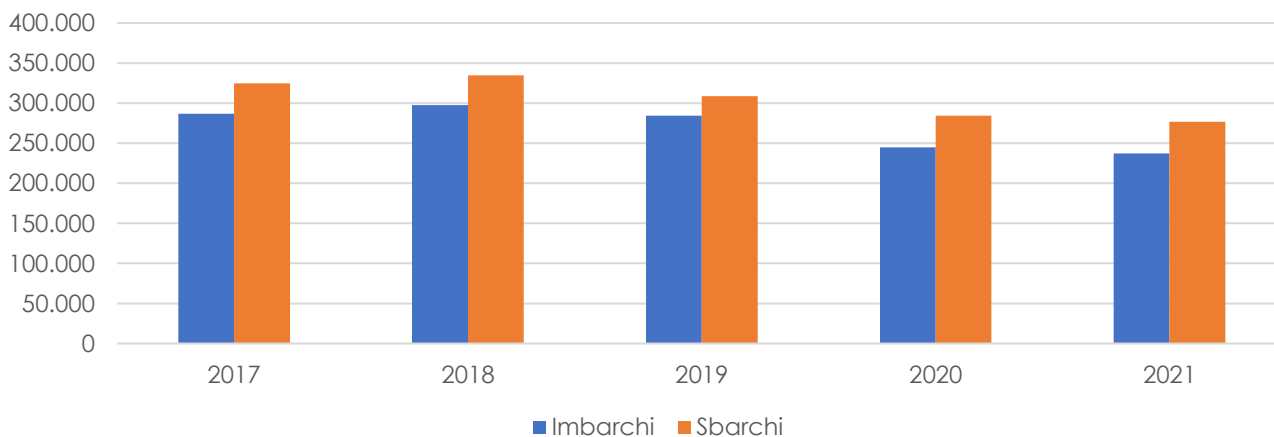
Sbarchi e imbarchi nel porto di Venezia (media 2017-2021) Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

#### TRAFFICI CONTAINERIZZATI

I traffici di contenitori, concentrati di fatto sul porto di Venezia, pesano per il 21,2% sui volumi complessivi movimentati. Confrontando il consuntivo del 2021 con il risultato dell'anno precedente, si nota un calo nel numero di container pari al 2,9%, dovuto al rialzo dei noli marittimi e al bilanciamento tra container pieni movimentati in import ed in export (i pieni rimangono in linea con il livello dello scorso anno, mentre i vuoti calano del 10,7% in TEU).

Dei 513.851 TEU totalizzati, 237.228 TEU sono in imbarco e diretti ai mercati esteri mentre 276.623 TEU sono in sbarco e destinati al sistema produttivo nazionale. Il rapporto tra container in entrata, o in uscita, sul totale è rimasto pressoché invariato negli ultimi cinque anni. Non si riscontra invece attività di transhipment, connotando il ruolo di gateway del porto per il territorio di riferimento.

Il grafico mostra la dinamica dei traffici nel periodo di rendicontazione 2017-2021.



Andamento dei traffici container nel porto di Venezia (TEU) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

## Ro-Ro

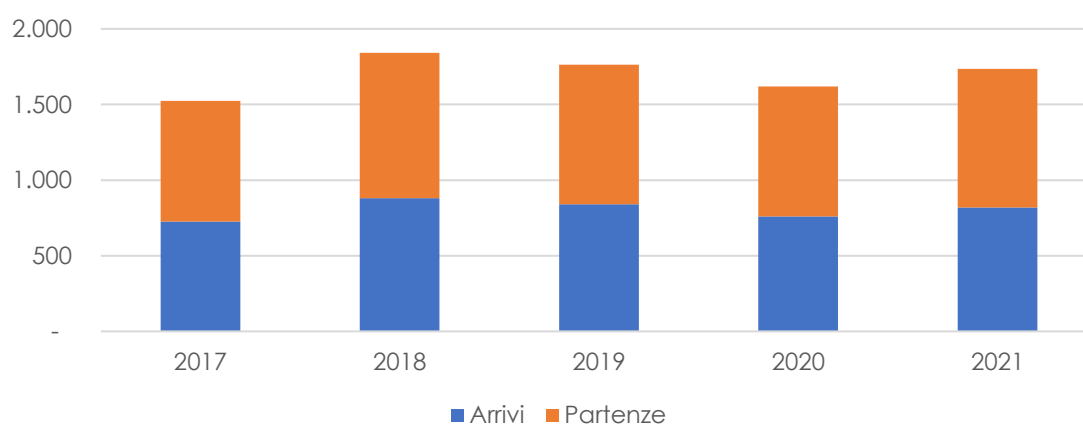
L'avvento della pandemia e le conseguenti misure di lockdown volte a contenerla hanno determinato una congestione dei porti del Far East e del Nord America, evidenziando la vulnerabilità delle rotte navali di lungo raggio. È diventata sempre più chiara la necessità di mettere in atto processi di *reshoring* o di *near shoring* volti a riportare più vicine all'Europa, o all'interno del continente stesso, le filiere produttive, così da garantire maggiore tempestività di approvvigionamento nel caso di shock economici. Di conseguenza, la ridefinizione delle supply chain potrà favorire la crescita del trasporto marittimo a corto raggio, per il quale l'Italia ha già una posizione di leadership in ambito europeo.

Venezia, grazie alla posizione geografica vantaggiosa e ad una facility interamente dedicata al traffico traghetti, dotata di binari ferroviari che garantiscono una piena intermodalità, è il gateway ideale per le Autostrade del Mare che connettono l'Europa al Mediterraneo Orientale.

Il segmento dei traffici rotabili ha chiuso il 2021 evidenziando una crescita pari al 7,1%, con 1,7 milioni di tonnellate movimentate.

	2017	2018	2019	2020	2021
Arrivi (ton)	726.014	880.959	840.220	760.567	819.234
Partenze (ton)	797.649	960.532	923.414	859.579	915.450
Numero mezzi pesanti	67.328	81.539	79.211	73.609	79.685
Numero veicoli privati	36.662	36.414	34.958	13.483	19.850
Numero auto nuove	25.273	44.946	41.818	32.937	39.338

Andamento dei Ro-Ro nel porto di Venezia - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS



Andamento dei traffici di Ro-Ro nel porto di Venezia (migliaia di tonnellate) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico AdSP MAS

## RINFUSE

Nel 2021, nel porto veneziano le rinfuse liquide hanno registrato una leggera sofferenza segnando 8milioni 415mila tonnellate movimentate (-1,8%)<sup>12</sup>, quelle solide invece hanno riacquisito il segno

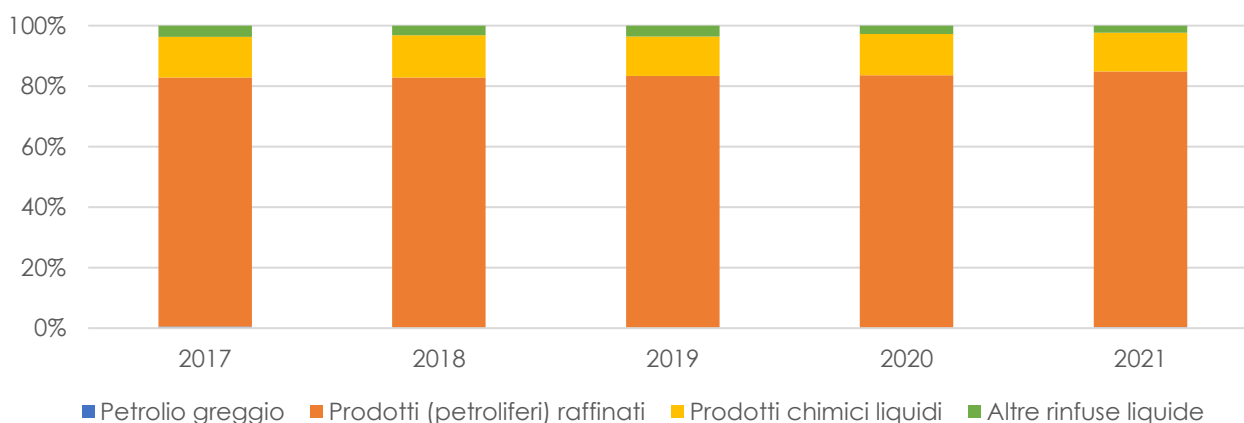
<sup>12</sup> Il calo progressivo di questo comparto, iniziato ancora nel 2006, è da attribuirsi alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio dovuti alla trasformazione della raffineria di Eni in bio-raffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito



positivo registrando quasi 6milioni 440milla tonnellate transitate (+30,4%), principalmente riconducibili ai prodotti metallurgici, a minerali e calci e all'agroalimentare.

	2017	2018	2019	2020	2021
Petrolio greggio	49.804	0	0	0	24.684
Prodotti (petroliferi) raffinati	7.229.379	7.761.369	7.521.801	7.156.074	7.112.873
Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	0	0	0	0	0
Prodotti chimici liquidi	1.186.097	1.307.726	1.171.771	1.167.225	1.083.635
Fertilizzanti liquidi	0	0	0	0	0
Altre rinfuse liquide	322.231	293.891	324.145	233.393	193.967

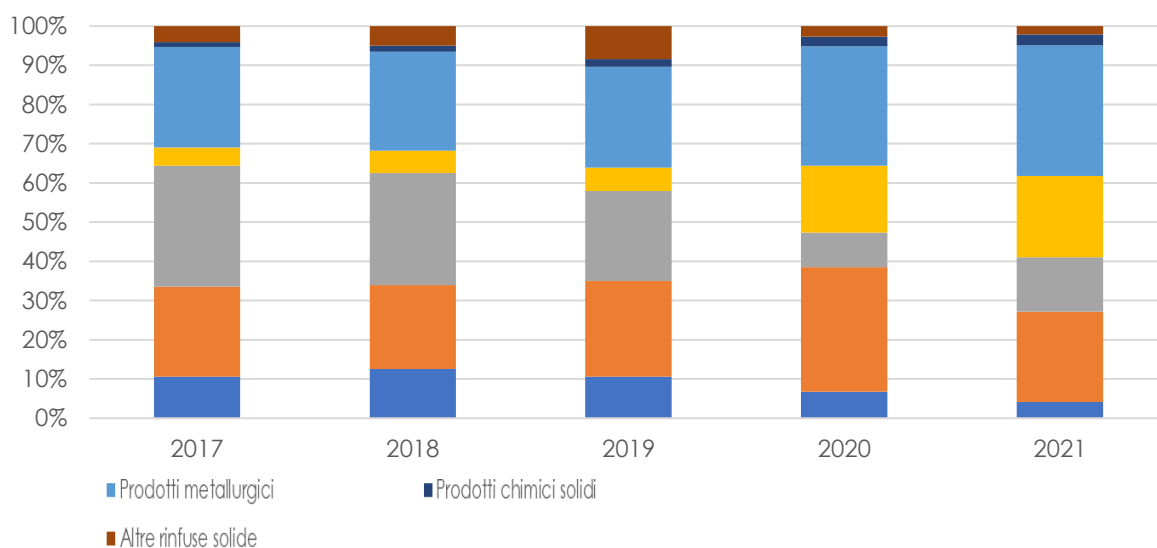
Andamento dei traffici di rinfuse liquide nel porto di Venezia (tonnellate) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico AdSP MAS



Tipologia di rinfusa liquida sul totale annuo nel porto di Venezia - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

	2017	2018	2019	2020	2021
Cereali e semi oleosi	727.363	928.837	661.814	333.355	270.512
Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	1.568.594	1.580.091	1.529.132	1.569.953	1.481.709
Carboni fossili e ligniti	2.115.675	2.105.278	1.431.393	433.941	889.651
Minerali/cementi/calci	314.062	423.639	372.831	844.884	1.338.745
Prodotti metallurgici	1.757.095	1.860.566	1.609.535	1.502.311	2.144.172
Fertilizzanti solidi	0	0	0	0	0
Prodotti chimici solidi	82.238	115.454	122.178	119.638	178.830
Altre rinfuse solide	280.522	366.866	526.805	133.592	135.937

Andamento dei traffici di rinfuse solide nel porto di Venezia (tonnellate) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico AdSP MAS



Tipologia di rinfusa solida sul totale annuo nel porto di Venezia - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

### IL CONTESTO DEL TRAFFICO PASSEGGERI

Per quanto riguarda il comparto passeggeri, il complesso di strutture e infrastrutture del sistema portuale veneto, uniti all'expertise dei suoi operatori è un patrimonio di eccellenza in ambito mediterraneo e capace di offrire servizi di qualità a tutte le diverse tipologie di utenza: crociere, traghetti, navi veloci e yacht.

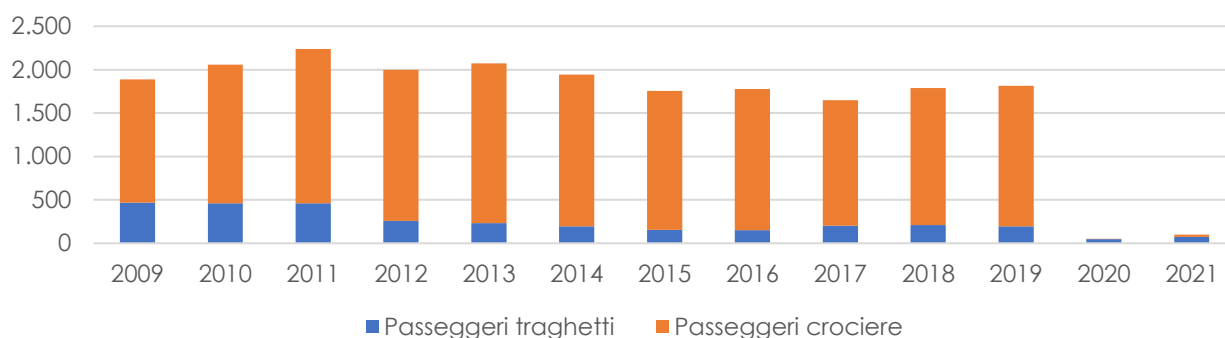
Tali asset hanno consentito una crescita costante del comparto fino al momento in cui è stato introdotto, nel 2013, un primo vincolo autoimposto all'accessibilità nautica relativamente alle navi superiori alle 96.000 di tonnellate stazza lorda (TLS). Da quel momento l'andamento del comparto nel porto di Venezia è stato pertanto anticiclico rispetto a quanto avvenuto mediamente a livello mondiale, con volumi che, seppur ridotti a 1,6 milioni di passeggeri nel 2019, facevano ancora del porto di Venezia uno dei leader europei del settore.

Tuttavia, nel 2020 si è assistito ad un drastico calo dei volumi, conseguenza delle misure di limitazione alla mobilità adottate per arginare la pandemia da Covid-19. Il comparto dei traghetti e, in misura ancora maggiore, il segmento crocieristico avevano registrato flessioni significative, rispettivamente pari a -76,1% e -99,7%.

Nel 2021, la ripresa è stata condizionata, oltre che dal generale contesto di incertezza dettato dalla pandemia, anche dall'introduzione del Decreto Legislativo 103/2021<sup>13</sup> che impone limiti ancor più stringenti, vietando il transito nel bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca alle navi con stazza lorda superiore a 25.000 TSL, pur nominando al contempo il Presidente dell'AdSP MAS quale Commissario Straordinario con il compito di individuare e attrezzare fino a cinque punti di attracco, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, per navi da crociera di stazza lorda pari o

<sup>13</sup> DECRETO-LEGGE 20 luglio 2021, n. 103 "Misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, nonché disposizioni urgenti per la tutela del lavoro."

superiore a 25.000 TSL, a Porto Marghera, realizzando i necessari miglioramenti per l'accessibilità nautica e la sicurezza della navigazione.



Andamento del traffico passeggeri nel porto di Venezia (migliaia di passeggeri) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

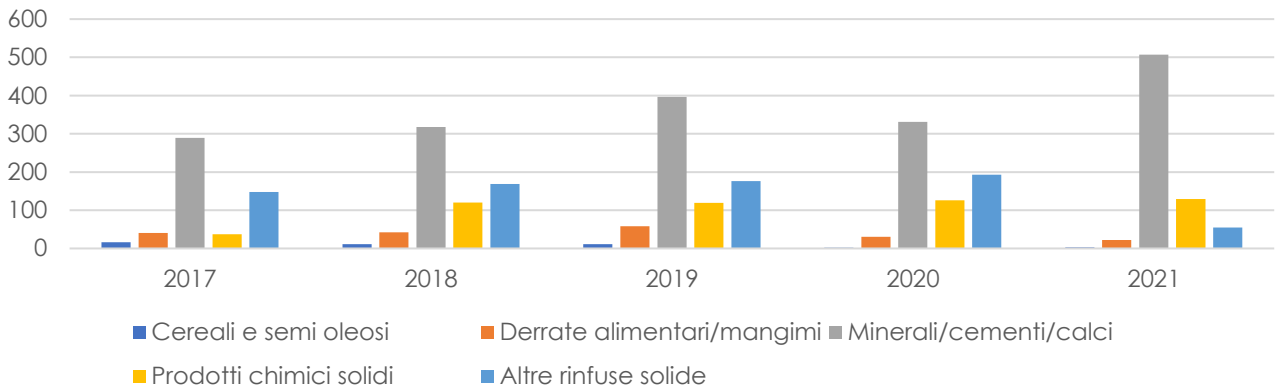
Nell'anno di riferimento del rendiconto, si è registrato un aumento significativo – pur lontano dai volumi degli anni precedenti - del traffico passeggeri dei traghetti (+58,3%) e delle crociere (+460%), quest'ultimo legato anche al parziale recupero della programmazione e alle soluzioni individuate per gli approdi provvisori, per cui da gennaio a dicembre 2021 il numero dei crocieristi è stato pari a 31.685.

### FOCUS: IL PORTO DI CHIOGGIA

Il porto di Chioggia, accesso meridionale alla laguna, dopo lo shock del 2020, ha registrato una ripresa del traffico merci. Nel 2021 la crescita rispetto all'anno precedente è pari al 17,8% e i volumi si attestano poco sopra il milione di tonnellate, in linea con la media dell'ultimo quinquennio.

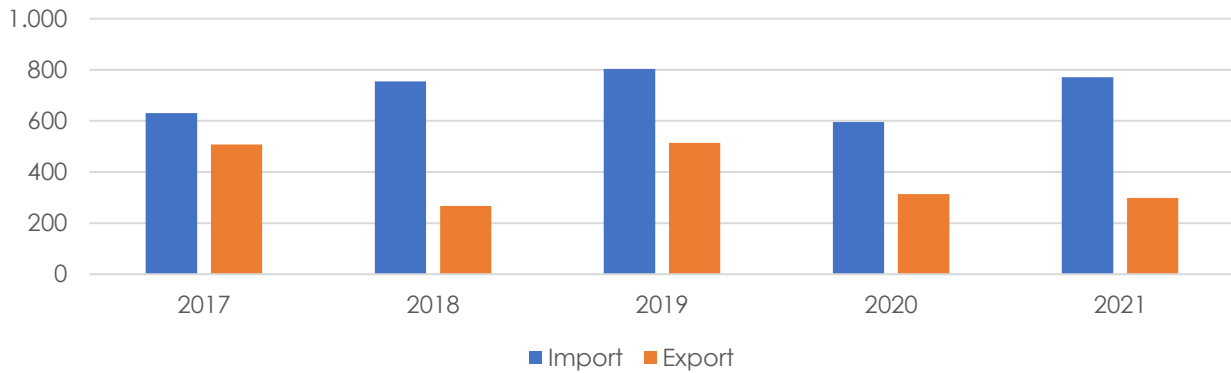
La principale filiera alimentata dall'attività portuale è quella siderurgica, a cui fanno seguito quella del sale, del settore chimico e del cemento. Un comparto altrettanto importante è quello ittico: Chioggia ha infatti un ruolo chiave nel settore della pesca e dell'acquacoltura.

Le merceologie trattate sono principalmente merci varie in colli e rinfuse solide. Di seguito la specificazione del traffico di rinfuse solide.



Andamento dei traffici di rinfuse solide nel porto di Chioggia (migliaia di tonnellate) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

La quota predominante delle rinfuse è data da minerali e cementi, seguiti da rinfuse solide varie e prodotti chimici. Per quanto riguarda la direzione dei flussi di traffico, si osserva una netta preponderanza degli sbarchi, con una percentuale media di import pari al 65,2% negli ultimi cinque anni.



Sbarchi e imbarchi nel porto di Chioggia (migliaia di tonnellate) - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati di traffico dell'AdSP MAS

## 7. La nostra comunità di riferimento

Nel caso dei Porti di Venezia e Chioggia non si può parlare di “una” comunità di riferimento, bensì di **una “molteplicità” di comunità di riferimento**, laddove già di per sé si tratta di due scali che pur appartenendo allo stesso ecosistema portuale – quello del Porto Laguna di Venezia, già sito Unesco e condizionato da normative specifiche e sistemi di protezione unici al mondo – presentano caratteri funzionali, offerta di business e relazioni con il territorio diversi tra loro.

A ciò si aggiunga che in entrambi i casi si tratta di scali multi-purpose, per cui il sistema nel suo complesso copre una gamma di comparti amplissima che va dalle rinfuse liquide e solide, alle break bulk, all’automotive, al settore energetico inclusivo di biocarburanti e GNL (Gas Naturale Liquido), a quello chimico, ai container, all’agribusiness, al siderurgico, ai minerali e materiali per costruzioni, per poi passare al turismo via mare in ogni sua forma dalle crociere, ai traghetti, alle navi veloci, ai battelli fluviali ai mega yacht, al diportismo e per finire con il settore ittico e la funzione fluviale e intermodale.

All’universo di servizi offerti corrisponde una costellazione di “communities” che influenzano o sono interessate dai singoli comparti in quanto clienti, istituzioni e associazioni di categoria, componenti del territorio, lavoratori e le loro rappresentanze sindacali, media specifici, ecc.

Trattandosi del sistema portuale che afferisce a Venezia e la sua Laguna, inoltre, non si può trascurare che stakeholder sono anche istituzioni, influencer, gruppi di pressione e media a livello globale eppure capaci di incidere in modo diretto sulle direzioni dello sviluppo locale di un luogo materiale e immateriale considerato patrimonio collettivo.

Infine, si evidenzia che se nel caso del Porto di Venezia l’analisi degli stakeholder, la selezione dei più rilevanti e la costruzione di relazioni ad hoc conta su una storia di decenni, nel caso dello scalo di Chioggia, il lavoro di mappatura e costruzione delle relazioni è tuttora in corso e parallelo allo studio per delineare il ruolo di AdSP MAS per lo sviluppo delle potenzialità dei vari comparti.

Ciò premesso, per gestire tale complessità **un primo ausilio viene dalle norme istitutive dell’Ente** che individuano già negli organi di governance una prima classificazione di stakeholder chiave con cui condividere strategie, risorse, piani e azioni attuative.

Infatti, nel Comitato di gestione sono rappresentati la Regione del Veneto, i Comuni di riferimento e le Capitanerie di porto; come pure l’“Organismo di Partenariato della Risorsa Mare”, insieme con le Commissioni Consultive di Venezia e Chioggia, che raccolgono le rappresentanze delle diverse componenti della comunità portuale (armatori e industriali; terminalisti, imprese portuali e lavoratori portuali; spedizionieri e agenti marittimi; operatori logistici intermodali, ferroviari e autotrasportatori; operatori del turismo e del commercio) per un regolare confronto sui temi di pianificazione strategica, programmazione degli interventi e miglioramento della performance del porto, rilascio, alla sospensione o alla revoca delle autorizzazioni e concessioni di cui agli articoli 16,

17 e 18 delle Legge 84/94<sup>14</sup> nonché in ordine all'organizzazione del lavoro in porto, agli organici delle imprese, all'avviamento della manodopera e alla formazione professionale dei lavoratori.

**Un secondo ausilio cui si è ricorso nel triennio di rendicontazione, per orientarsi nel mare magnum degli stakeholder e delle loro istanze e governarlo, è quello di un approfondimento della relazione per tipo di iniziativa messa in campo.** I diversi interventi per lo sviluppo del sistema, già dal 2019 sono stati classificati a seconda della ricaduta, distinguendo due macro target tra communities di business e communities di consenso.

Sotto il profilo del tipo di coinvolgendo nel percorso di realizzazione delle principali iniziative, i diversi attori sono stati coinvolti sia prima, che durante, che dopo la conclusione delle stesse, fornendo risposte a istanze espresse, costruendole insieme, effettuato attività di follow up.

In particolare, per un raffronto tra l'anno di rendicontazione e i due anni precedenti, la relazione con i gruppi di interesse negli anni 2019 e 2020 ha seguito modalità e strumenti di coinvolgimento e ingaggio "tipici" come incontri propedeutici e di monitoraggio e questionari di cs. Inoltre, l'input per attivare il rafforzamento della relazione era spesso stimolato da variabili esogene (opportunità/minacce) afferenti a tematiche specifiche, laddove è stata identificata l'istanza della community di stakeholder, l'obiettivo da raggiungere, la tipologia di relazione da curare e il metodo da adottare.

**Un terzo ausilio per un salto di qualità effettuato proprio nel 2021 è giunto dall'adozione di un nuovo approccio relazionale sistemico,** proprio nell'anno di riferimento per il presente rendiconto, quando si è inteso dare massima rilevanza alla costruzione strutturale di un rapporto trasparente e collaborativo con tutti gli stakeholder per la condivisione di priorità, indirizzi strategici, obiettivi e interventi, attraverso l'ascolto e l'inclusione di tutti gli interlocutori, aprendo spazi di dialogo che accrescano la fiducia e il consenso.

Tale approccio si è concretizzato nel 2021 in un processo partecipativo per la redazione del Piano Operativo Triennale 2022-2024 dell'Ente, laddove essendo questo incentrato sulla sostenibilità dello sviluppo del sistema portuale dei porti di Venezia e Chioggia non poteva prescindere da un confronto con i portatori di interesse che esprimesse priorità e istanze sotto il profilo economico, sociale, ambientale e di governance.

Si è inteso dunque valorizzare la partecipazione come elemento utile per la definizione delle politiche di sviluppo sostenibile del sistema portuale del Veneto, nella convinzione che solo un'azione condivisa (e, quindi, non isolata) può raccogliere la sfida di identificare e sviluppare soluzioni efficaci per le sfide globali e locali che ricadono sull'ecosistema portuale e logistico del Veneto. AdSP MAS ha quindi avviato un processo di cambiamento nella gestione dei propri stakeholder passando da un

---

<sup>14</sup> La legge 84/94 disciplina l'ordinamento e le attività portuali per adeguarli agli obiettivi del piano generale dei trasporti, dettando contestualmente principi direttivi in ordine all'aggiornamento e alla definizione degli strumenti attuativi del piano stesso, nonché all'adozione e modifica dei piani regionali dei trasporti.

approccio reattivo e conforme a dettami normativi a un sistema relazionale di confronto proattivo, ponendosi in ascolto dei pubblici per raccogliere attese, informazioni, bisogni.

Ciò si è concretizzato in un confronto con tutte le varie componenti dell'ecosistema istituzionale, sindacale, privato e associativo di riferimento, aprendo poi altresì alla cittadinanza. A tal fine è stato infatti elaborato un questionario on-line (reso fruibile su piattaforma e diffuso anche in direct mailing presso interlocutori selezionati) in cui era presente anche una sezione aperta ove rappresentare le proprie proposte. Sono stati compilati 219 questionari, oltre il 50% (135) dei quali riportava spunti, istanze e punti di vista utili per delineare l'ordine di priorità e migliorare ulteriormente l'elaborazione delle strategie.

Tale percorso di consultazione strutturata dei portatori di interesse – interni ed esterni – è stato messo a valore, da un lato, per delineare le priorità del Piano Operativo Triennale 2022-2024, e, dall'altro, per contribuire a definire quelle del presente rendiconto di sostenibilità nel processo di individuazione dei temi materiali su cui focalizzare l'impegno di rendicontazione.

Infine, per dare corso a questo approccio anche in prospettiva, le schede di attuazione di tutti gli interventi previsti nel Piano strategico prevedono una sezione specifica con l'indicazione degli stakeholder coinvolti nel perseguimento dell'obiettivo, citando anche accordi, partnership, intese, in modo da rendere più solide e monitorabili le modalità di relazione.

## LE MEMBERSHIP

La rete di relazioni alimentata dall'AdSP MAS rappresenta uno strumento di rilievo per la promozione del sistema portuale veneto, da attuarsi anche in ottica di marketing territoriale o grazie ad azioni di lobby da porre in essere tramite Associazioni di categoria attive in ambiti di interesse per l'Ente<sup>15</sup>. In quest'ottica, se le incertezze indotte dal contesto pandemico hanno frenato nel 2020 l'espansione del sistema di rapporti dell'Ente, nel 2021 invece, come già evidenziato più sopra, le scelte di relazione sono state connotate da una maggiore fiducia che si è concretizzata anche in un incremento degli investimenti (pari a 109.103 Euro) nelle membership (+137% rispetto al 2020), con un netto recupero sul 2019, rispetto al quale il gap è stato ridimensionato a -30%.

---

<sup>15</sup> A livello nazionale: Assoporti, Associazione Nazionale Archivistica Italiana, Associazione Italiana Ambiente e Sicurezza, Unione di Navigazione Interna Italiana; a livello internazionale: North Adriatic Sea Ports Association, Association Internationale Villes et Ports, Camera di Commercio Italo-Tedesca, World Association for Waterborne Transport Infrastructure, MEDPorts.

## 8. I temi della sostenibilità

L'analisi di materialità ha costituito un passaggio essenziale nel percorso volontario per la rendicontazione di sostenibilità intrapreso nel 2021 dall' AdSP MAS, che ha permesso di identificare gli aspetti prioritari utili sia per la rendicontazione e sia per la definizione delle linee di indirizzo della politica di sostenibilità dell'Ente nei prossimi anni.

L'output di maggiore rilievo è costituito dalla **matrice di materialità** (*Figura 1*), che, secondo l'approccio GRI selezionato, costituisce parte integrante del Bilancio e, come già specificato nella parte metodologica, rappresenta graficamente il punto d'incontro tra:

- i temi evidenziati dai vertici dell'Ente che hanno consentito di cogliere la visione d'insieme sulle priorità di sviluppo sostenibile del sistema portuale, nonché di comprenderne la connessione con la programmazione di livello comunitario, nazionale, regionale e comunale,
- quelle dei suoi stakeholder interni ed esterni - consultati attraverso colloqui diretti, momenti di restituzione, survey on line – che hanno fatto luce sulle istanze più diffuse e rilevanti nell'eco-sistema.

Da evidenziare tre elementi caratterizzanti questa fase di rilevazione:

- l'ampio coinvolgimento degli attori: sono stati consultati tutti i dipendenti dell'Ente e – in termini potenziali – tutti i stakeholder esterni (raggiunti attraverso la promozione on line di una survey aperta a chiunque);
- il fatto che i vertici si siano posti come "*primi inter pares*", compilando lo stesso questionario sottoposto agli stakeholder;
- la perfetta convergenza tra le priorità espresse dai due gruppi di rilevazione per quanto attiene ai primi due temi materiali<sup>16</sup> ed una sostanziale convergenza rispetto ai successivi temi rientranti tra i primi dieci: segno di un'ampia condivisione sui punti di forza e debolezza del sistema sotto il profilo della sostenibilità

### 8.1 I temi prioritari per la sostenibilità

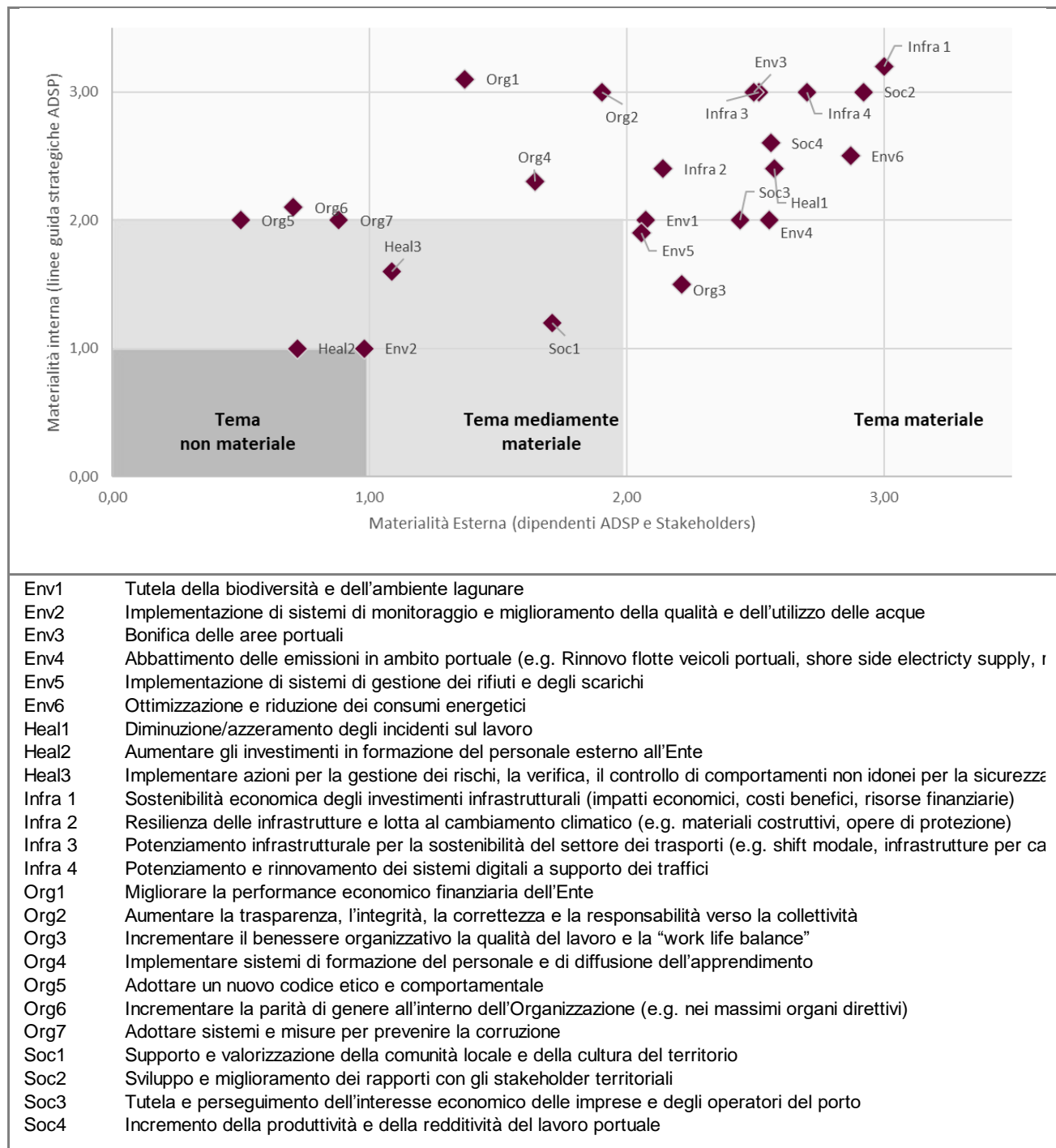
Nella matrice di materialità, sull'asse delle ascisse è rappresentata la materialità espressa dagli stakeholder interni ed esterni all'Ente e sull'asse delle ordinate quella espressa dai vertici dell'AdSP MAS.

---

<sup>16</sup> Come si vedrà di seguito si tratta della "sostenibilità economica degli investimenti infrastrutturali" (Infra 1) e dello "sviluppo e miglioramento dei rapporti con gli stakeholder territoriali" (Soc 2).



Nel quadrante in alto a destra sono raffigurati i temi cd. materiali, ovvero gli ambiti considerati - dall'AdSP MAS e da tutti i suoi stakeholder - come più rilevanti per definire la strategia e gli obiettivi di sostenibilità del sistema portuale.



Matrice di materialità di AdSP MAS

La **sostenibilità economica degli investimenti infrastrutturali** (Infra 1) occupa una posizione di primo piano. Il rilancio delle infrastrutture dei Porti di Venezia e Chioggia, pertanto dovrà passare per attenti processi di pianificazione, realizzazione, gestione e valorizzazione delle opere in termini di fattibilità, accessibilità e sostenibilità, in accordo anche con quanto previsto dalle Linee Guida del Ministero

delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche e le più consolidate metodologie per la valorizzazione dei costi e dei benefici degli investimenti infrastrutturali.

La rilevanza assegnata allo **sviluppo e miglioramento dei rapporti con gli stakeholder territoriali** (Soc 2) conferma l'importanza della dimensione sociale e territoriale nella trasformazione sostenibile dell'Ente passando per l'accoglienza delle necessità di ascolto che emergono dalla comunità di riferimento. In tale contesto, l'AdSP MAS ha dedicato una delle cinque linee guida del nuovo Piano Operativo Triennale 2022 – 2024 proprio al dialogo porto-città e al supporto alla comunità territoriale, potenziando un settore di intervento cui già nel 2021 si è dato moltissimo spazio (come sarà evidenziato nel presente documento).

Il **potenziamento e rinnovamento dei sistemi digitali a supporto dei traffici (infra 4) accanto ad un incremento della sostenibilità dell'intero settore dei trasporti (Infra 3)** attraverso soluzioni modali e logistiche più green evidenziano che l'ottimizzazione dell'offerta non si intende più solo in termini di tempi e costi, ma anche in termini ambientali laddove innovazione, digitalizzazione, integrazione tra operatori e nodi concorrono nel loro complesso a rendere il sistema portuale più competitivo ed efficiente.

Quest'ultimo aspetto risulta poi in connessione con le tematiche afferenti alla dimensione ambientale dello sviluppo portuale e, in particolare, con l'**ottimizzazione e riduzione dei consumi energetici** e la **bonifica delle aree portuali** (Env 3, Env 6). Le iniziative dell'AdSP MAS per la tutela dell'ambiente non dovranno trascurare gli aspetti legati all'**abbattimento delle emissioni**, alla **tutela della biodiversità e dell'ambiente lagunare** e alla **gestione dei rifiuti e degli scarichi** (Env 4, Env 1, Env 5). Uno degli interventi strategici che guiderà la transizione ecologica dell'AdSP MAS nei prossimi anni è, infatti, il progetto di elettrificazione delle banchine, finalizzato a ridurre le emissioni connesse alla movimentazione delle merci e dei passeggeri in concomitanza con la sosta in banchina delle navi. Particolarmente rilevanti sono anche i progetti intrapresi per lo sviluppo della filiera del Gas Naturale Liquido (GNL) nel porto di Venezia e per la riconversione energetica dell'area industriale di Marghera, a partire dalla realizzazione di interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati. Le trasformazioni negli anni a venire saranno supportate dalle politiche e dagli interventi regolatori già sviluppati sul fronte ambientale quali, ad esempio, i piani di gestione delle emissioni acustiche e dei rifiuti.

Nel quadrante in alto a sinistra della matrice di materialità si colloca l'approccio maggiormente orientato al management e al buon funzionamento dell'AdSP MAS. Le azioni di sviluppo della sostenibilità organizzativa sono ritenute prioritarie, a partire dal **miglioramento della performance economico finanziaria dell'Ente** (Org 1). Il recente aggiornamento del Piano Operativo Triennale (2022-2024) delinea, infatti, interventi di breve, medio e lungo periodo in grado di incidere positivamente sulla relazione tra sostenibilità e crescita delle performance, garantendo, allo stesso tempo, l'incremento della competitività e il rispetto della comunità locale.

Le sfide poste dalla complessità e dalla continua evoluzione del contesto economico e di mercato, richiedono, inoltre, la transizione ad **un modello di buon governo e amministrazione** capace di creare valore aggiunto economico e sociale (Org 2). In tal senso, l'AdSP MAS continuerà a lavorare sulla gestione delle **politiche per la trasparenza e l'anticorruzione** e sui **principi comportamentali** che orientano l'azione amministrativa all'efficacia, efficienza ed economicità (Org 7, Org 5). La gestione

del personale e le misure organizzative dell'AdSP MAS che già tengono conto dei principi generali inerenti alle pari opportunità, all'inclusione e alla tutela delle diversità saranno orientate, negli anni a venire, ad attuare progressi ulteriori in questo ambito.

## **PARTE II**

# **LE DIMENSIONI DELLA SOSTENIBILITÀ IN AMBITO PORTUALE**

# Infrastrutture resilienti



## 9. Resilienza delle infrastrutture portuali

All'AdSP MAS è affidato il ruolo strategico di pianificazione e programmazione degli investimenti infrastrutturali per lo sviluppo di un'infrastruttura di trasporto efficiente e resiliente in grado di ottimizzare gli spazi demaniali nonché le connessioni sia lato mare che lato terra in linea con quanto definito dai documenti pianificatori di riferimento europei e nazionali.

Infatti, poter contare su una dotazione infrastrutturale moderna, efficiente e sostenibile, su una capacità intermodale adeguata, rappresenta la “conditio sine qua non” che ha permesso di garantire la funzione strategica del sistema portuale veneto negli anni.

È sulla scia di questa visione che nel triennio 2019 – 2021 l'AdSP MAS ha deciso, tra i molti interventi pianificati, la realizzazione di tre importanti investimenti infrastrutturali atti a garantire la resilienza della facility complessiva dotandola di nuovi spazi a disposizione delle attività terminalistiche, di una maggiore fluidificazione dei flussi a favore di quelli ferroviari e di strutture capaci di garantire l'erogazione di carburanti alternativi : il terminal container di Montesyndial, il ponte ferroviario sul Canale Ovest ed il terminal GNL.

### *IL TERMINAL CONTAINER DI MONTESYNDIAL*

Il terminal onshore di Montesyndial nasce come parte a terra del progetto più ampio denominato “Piattaforma d'altura al Porto di Venezia e Terminal container di Montesyndial - VOOPS” opera pianificata per consentire al Porto di Venezia di gestire navi contenitori con pescaggi superiori ai 11,50m.



*Delimitazione Terminal container Montesyndial*

Il terminal di Montesyndial deve essere reso operativo nel breve periodo in maniera autonoma e funzionale per rispondere a precise esigenze strategiche:

- recupero bronwfield (90 ha)
- sviluppo del traffico container
- razionalizzazione dell'uso delle aree per lo sviluppo di nuove funzioni logistiche e servizi
- Incremento dell'intermodalità
- miglioramento delle connessioni con l'hinterland

L'opera, il cui valore è stimato in circa 184 milioni di Euro, consentirà di incrementare l'efficienza della gestione dei contenitori, aumentando la produttività e riducendo i costi di movimentazione, nonché di sviluppare potenzialmente nuove attività e funzioni logistiche nell'area, contribuendo a ridurre i costi di trasporto door-to-door delle merci unitizzate attraverso il porto.

Il layout migliorato dell'infrastruttura ferroviaria del terminal, nonché la concentrazione dei carichi in un unico terminal, contribuirà a raggiungere il volume critico necessario ad incrementare la quota di trasporto ferroviario nell'hinterland, con effetti positivi di riduzione dei costi di trasporto e di riduzione dei costi esterni (ambientali e di sicurezza). Inoltre la migliorata competitività del terminal e della connettività all'hinterland permetterà di incrementare gradualmente i volumi di traffico serviti dal terminal contenitori di Venezia consentendo agli operatori logistici di ottimizzare le catene logistiche rispetto all'instradamento via porti alternativi, meno accessibili dell'hinterland di riferimento, riducendo così i costi di trasporto ed i costi esterni. Infine, la destinazione futura a traffico non unitizzato, delle aree attualmente dedicate alla movimentazione di contenitori, permetterà nel lungo periodo di incrementare la movimentazione di merci alla rinfusa ed in colli (prevalentemente per i settori agroalimentare e siderurgico), con effetti di riduzione dei costi di trasporto a carico delle industrie lombardo-venete e dei costi esterni.

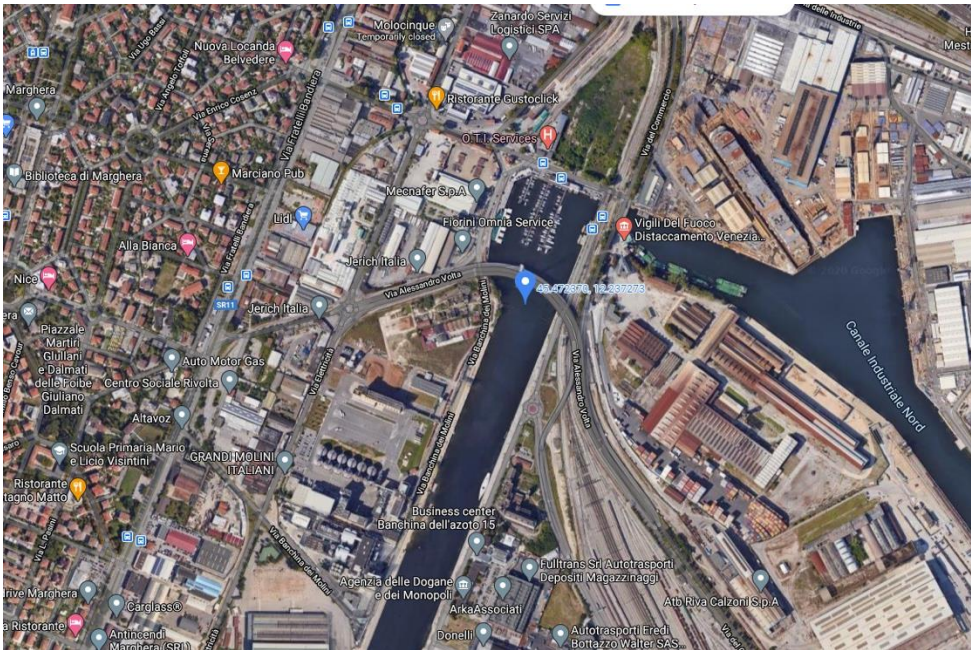
L'Analisi Costi Benefici condotta nel corso del 2020 ha permesso di stimare che il progetto è in grado di generare un valore attuale netto economico pari a 87,1 milioni di Euro ed un tasso di rendimento economico pari al 4,4% annuo. Il rapporto tra i benefici ed i costi indica che per ogni Euro investito il progetto è in grado di generare 1,35 Euro di benefici per la collettività.

#### ***IL PONTE FERROVIARIO SUL CANALE OVEST***

La realizzazione del ponte ferroviario permetterà il collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto di Venezia e la stazione di Venezia Marghera Scalo. Tale progetto consentirà di:

- eliminare la doppia manovra dei convogli ferroviari sulla Stazione di Mestre;
- ottenere molteplici benefici in termini di capacità e sicurezza;

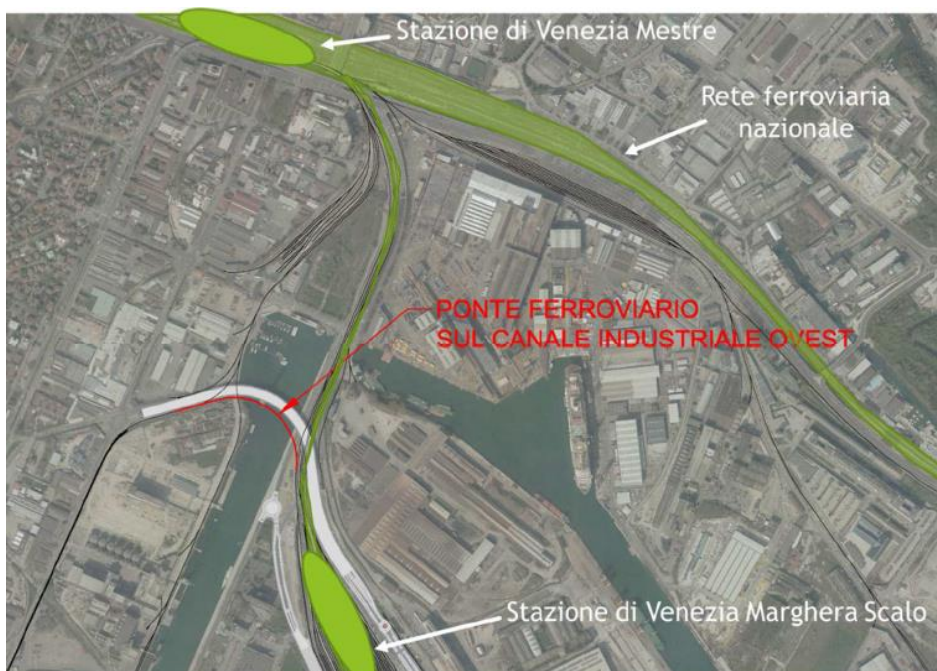
- ridurre il numero di interferenze tra rete stradale e ferroviaria e ridurre i tempi complessivi delle manovre ferroviarie che interessano la parte sud-ovest del porto, ove si genera il 40% del traffico complessivo del porto stesso.



Localizzazione Ponte ferroviario Canale Ovest

Il nuovo link ferroviario si inserisce in un contesto fortemente antropizzato, caratterizzato dalla presenza di attività commerciali, logistiche e di diporto. Il nuovo progetto deve tenere conto delle loro peculiarità e non interferire con le loro funzioni.

La realizzazione del progetto avrà molteplici effetti positivi sul sistema portuale e sul territorio sia in termini di efficienza trasportistica che in termini di impatto economico e di beneficio ambientale.





Come evidenziato dall'Analisi Costi-Benefici, completata nel dicembre 2020, la costruzione del ponte ferroviario, infatti, svilupperà un impatto occupazionale sia in fase di costruzione che di esercizio (16 addetti a regime e 81 in fase di costruzione) e porterà valore aggiunto e crescita legata agli investimenti (pari a 3,5 mln di Euro in fase di cantiere e 468.000 Euro in fase di esercizio), nonché benefici economici in quanto sarà possibile ottimizzare notevolmente tutte le manovre ferroviarie riducendo i costi generalizzati del trasporto legati a queste operazioni e consentendo quindi una maggior efficienza nell'uso del sistema ferroviario portuale (beneficio pari a 446.000 Euro/anno).

Si ridurranno inoltre le interferenze con il sistema stradale e le percorrenze delle manovre ferroviarie operate con locomotiva diesel, con un beneficio ambientale complessivo in termini di riduzione di emissioni.

Il progetto, parte di una politica ampia di valorizzazione del settore ferroviario, in linea con le politiche nazionali avviate con la cura del ferro qualche anno fa, rientra in un ampio quadro di interventi di implementazione infrastrutturale in corso di realizzazione da parte dell'AdSP MAS in accordo con Rete Ferroviaria Italiana e Regione del Veneto.

#### ***IL TERMINAL GNL***

L'AdSP MAS è da tempo impegnata in una serie di importanti iniziative per rendere il sistema portuale sempre più green e sostenibile, grazie ad un abbattimento delle emissioni in ogni ambito.

In quest'ottica, l'Ente ha pianificato lo sviluppo di una efficiente ed innovativa rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di Gas Naturale Liquido (GNL) a supporto dei traffici marittimi di merci e passeggeri. Questo carburante permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (-95%) e di polveri sottili (PM10 -90%), e di ridurre le emissioni di anidride carbonica. Il progetto prevede due interventi per un investimento complessivo di circa 140 milioni Euro, co-finanziati per 28 milioni da contributi dell'Unione Europea, al fine di rendere il porto di Venezia il primo porto in Adriatico a completare la catena logistica per l'approvvigionamento e

rifornimento di GNL alle navi, consentendo in tal modo al Sistema portuale veneto di conformarsi alla normativa in vigore.



Area intervento per terminal GNL

La realizzazione di tale struttura è affidata alla società *Venice LNG SPA*: l'area scelta per l'intervento è quella della Penisola del Petrolchimico all'interno di Porto Marghera, una zona dismessa e bonificata lungo il Canale Industriale Sud.

Il progetto prevede la costruzione di una struttura con una capacità di stoccaggio di 32.000 m<sup>3</sup> di GNL la cui alimentazione verrà gestita tramite navi gasiere di piccola capacità (max di 30.000 m<sup>3</sup>) in transito dal Canale Sud. La distribuzione del GNL alle stazioni di servizio e agli altri utenti avverrà tramite autobotte, mentre il rifornimento alle navi passeggeri e merci tramite un'apposita bettolina a GNL. Nella prima fase dell'intervento si prevede una movimentazione massima pari 150.000 m<sup>3</sup> per poi passare, una volta a regime, a 900.000 m<sup>3</sup>.



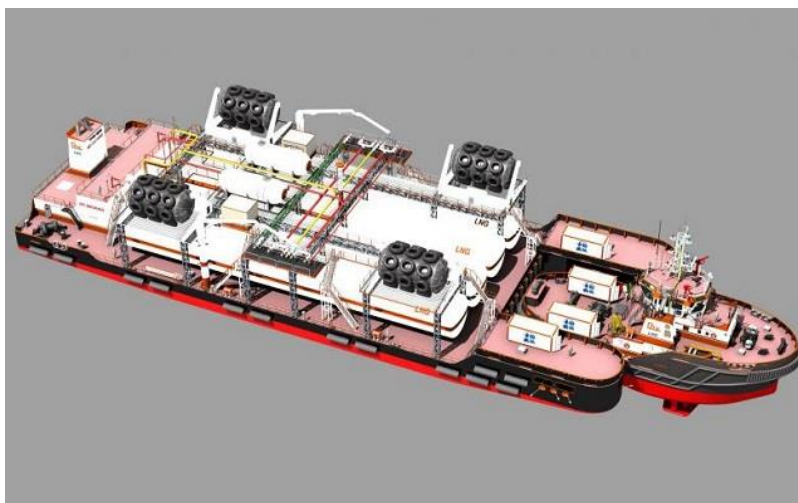
Rendering terminal GNL

Si tratta di un intervento infrastrutturale strategico per il sistema portuale veneto in quanto permetterà di sviluppare la catena logistica per il deposito e distribuzione del carburante alternativo GNL per il trasporto marittimo e stradale per l'intera area del Nord Adriatico, compreso il sistema fluviale del Nord Italia.

### LA BETTOLINA PER TRASPORTO E RIFORNIMENTO DI GNL

Attraverso il sostegno a Rimorchiatori Riuniti Panfido dato da AdSP MAS per l'inclusione nel programma Europeo Poseidon Med II, attuale concessionario del servizio di rimorchio, è stata avviata la costruzione di una bettolina dedicata al trasporto di GNL che, in virtù delle sue caratteristiche tecniche e costruttive, potrà ricoprire il doppio ruolo di rimorchiatore *dual fuel (diesel/GNL)* e di barge per il trasporto di GNL con una portata di 4.000m<sup>3</sup>: nel loro insieme costituiranno un innovativo sistema combinato per il bunkeraggio, denominato *SBBT (Semi-Ballastable Barge Transporter)*.

L'investimento, pari a 36 milioni di Euro, è co-finanziato da 9,5 milioni di Euro di contributi europei del Programma *Connecting Europe Facility (2014-2020)*. La SBBT sarà completata entro i primi mesi del 2022 per operare principalmente nella zona dell'Nord-Adriatico e sarà la prima imbarcazione di questa tipologia battente bandiera italiana.



Rendering bettolina per il trasporto e rifornimento LNG

### 9.1 L'investimento nelle infrastrutture portuali come motore dello sviluppo

Rispetto a quanto emerge dalla matrice di materialità, il tema di maggior interesse è quello della sostenibilità economica delle opere e pertanto si ritiene utile dare evidenza nel presente documento degli investimenti infrastrutturali posti in essere dall'AdSP MAS negli anni di riferimento del rendiconto, tenuto conto che, trattandosi di opere di infrastrutturazione, manutenzione ordinaria e straordinaria sia a mare che a terra coprono archi temporali ampi.

A seguire una lista degli interventi più rilevanti suddivisi per ambito, oggetto ed importo (riconducibili al PTL 2019 – 2021):

Ambito	Stanziamiento	Oggetto investimento
<b>Lavori di infrastrutturazione</b>		
Infrastrutturazione portuale	1.000.000 Euro	Avvio PFTE per la soluzione canale Nord-sponda Nord.
<b>Manutenzione ordinaria</b>		
Edifici demaniali	183.463,22 Euro	Efficienza degli impianti
Pulizia degli spazi portuali	503.489,10 Euro	Lavori di manutenzione ordinaria delle strade, delle aree verdi e comuni riguardanti lo spazzamento delle strade, svuotamento dei cassonetti ed asporto dei rifiuti
Opere di escavo	8.009.000 Euro	Escavo di circa 485.000 mc di sedimenti nel Canale Malamocco Marghera: 1.900.000Euro per le attività di escavo, 309.000Euro per i refluenti e 5.800.000Euro per oneri di conferimento.
Opere di escavo	523.000 Euro	Dragati 26.000 mc di sedimenti nel tratto di ingresso del Porto di San Leonardo
Opere di segnalamento	115.000 Euro	Manutenzione straordinaria ed ordinaria dei segnalamenti lignei del Porto di Venezia e Chioggia
<b>Manutenzione straordinaria</b>		
Opere di ripristino	2.000.000 Euro	Ripristino palancolato Molo Sali
Opere di ripristino	184.655,17 Euro	Ripristino raccordo ferroviario Gabrielli s.p.a
Adeguamenti infrastrutturali	16.000.000 Euro	Progetto di adeguamento e completamento ad uso portuale del Molo Sali (fase di progettazione in corso).

La crescita del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale è pianificata attraverso il Piano Operativo Triennale (recentemente aggiornato per il periodo 2022-2024) che, in base alla normativa<sup>17</sup>, si identifica come il principale strumento di programmazione: al suo interno si trovano i principali indirizzi per il miglioramento delle performance dei porti di Venezia e Chioggia sotto i profili della sostenibilità ambientale, socio-organizzativa ed economica e la definizione delle strategie di sviluppo delle attività portuali. L'Ente intende integrare il proprio percorso di crescita di lungo periodo con una strategia che possa essere coerente con il rispetto dell'ambiente. Quest'ultimo è un aspetto sempre più internalizzato nelle scelte aziendali e pubbliche che considerano il miglioramento della convivenza tra gli ecosistemi e le attività umane fondamentale per sfruttare le innumerevoli possibilità di crescita offerte dalla green economy.

<sup>17</sup> Normativa di riferimento è la legge 84/1994.

L'AdSP MAS ha pianificato un programma di 44 investimenti suddivisi sulle cinque aree previste dal World Port Sustainability Program dell'IAPH:

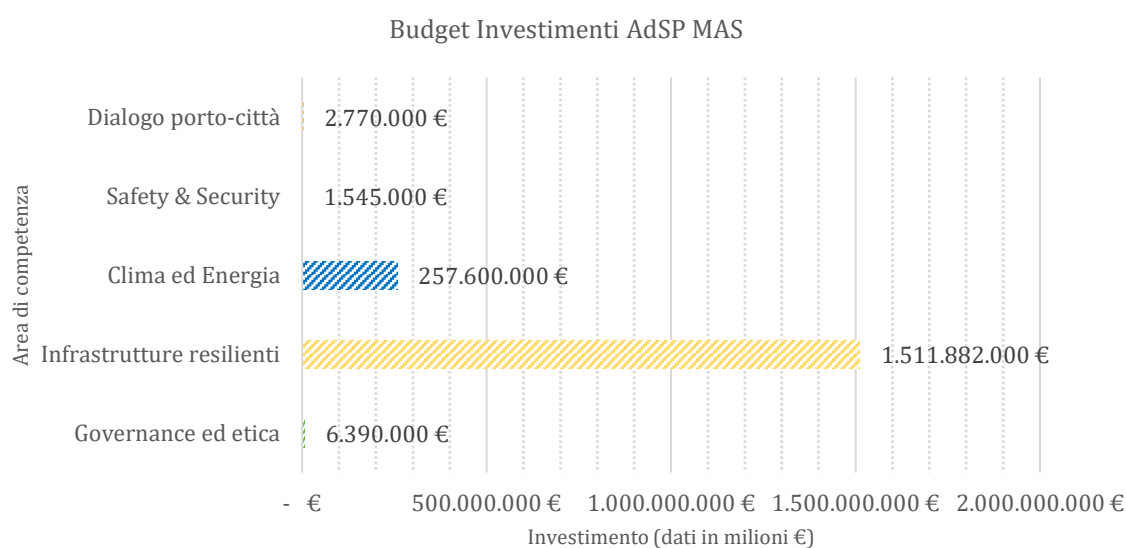
- **Governance ed etica, 11 interventi** che ricomprendono azioni in favore del nuovo assetto organizzativo dell'Ente; a supporto del lavoro e delle operazioni portuali e del riposizionamento del sistema ed infine per l'integrazione della sostenibilità nell'agire dell'Ente (e.g. Rendicontazione di Sostenibilità).
- **Resilienza delle Infrastrutture, 15 interventi** utili allo sviluppo dell'accessibilità portuale, della mitigazione delle opere del MoSE e per la trasformazione del fronte mare di Venezia e Chioggia.
- **Clima ed Energia, 6 interventi** a supporto della transizione energetica del sistema portuale, tra cui si citano l'Hydrogen Valley, l'elettrificazione delle banchine e gli interventi per i green ports.
- **Safety & Security, 4 interventi** a garanzia dell'efficientamento dei controlli e a garanzia della tutela della salute.

**Supporto alla Comunità e Dialogo Porto-Città, 8 interventi** suddivisi tra azioni per lo sviluppo di partnership territoriali sostenibili e riduzione degli impatti sul territorio.

N° interventi	Valore totale (mld Euro)	Orizzonte temporale
44	1.780.187.000	2021-2030

L'insieme degli interventi programmati nel Piano Operativo Triennale dell'AdSP MAS verranno sviluppati su di un arco temporale partito nel 2021 e con orizzonte al 2030 per un valore complessivo di quasi 1,8 mld Euro.

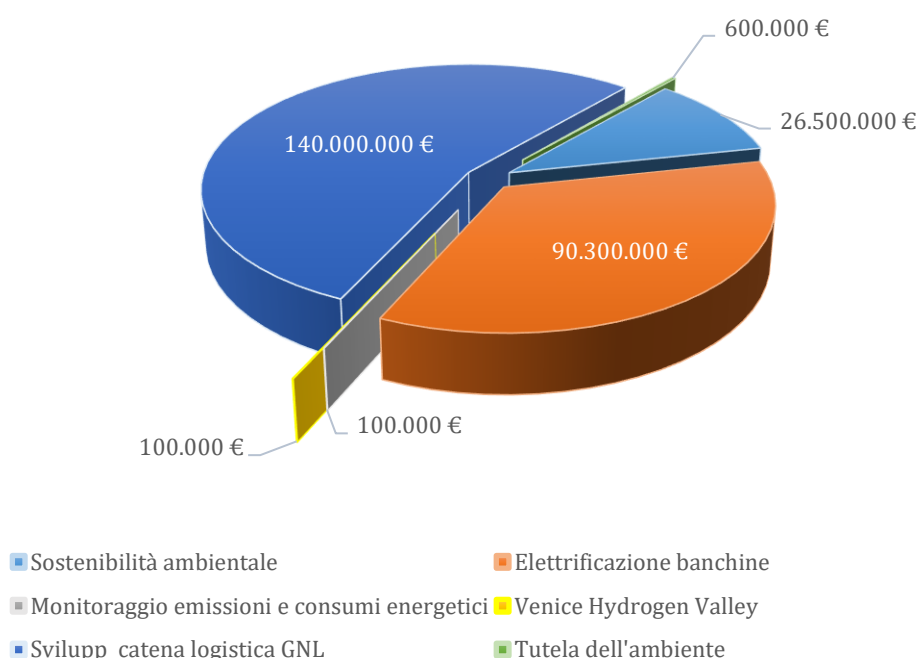
*Suddivisione per area di competenza degli investimenti*



Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS

L’Ente intende costruire un sistema portuale integrato in grado di stabilire un dialogo bilanciato tra sviluppo e integrazione con l’ecosistema lagunare e con il territorio di riferimento, nonché di limitare il più possibile l’impatto dello stesso sull’ambiente circostante, collaborando con le istituzioni scientifiche locali per il suo continuo monitoraggio e mantenimento. Lo shift a carattere green imposto dall’AdSP MAS porterà i due scali veneti ad attuare un processo di transizione verde, nell’ottica di poter cogliere nel lungo periodo nuove opportunità di crescita. Nel nuovo modello portuale troveranno spazio esclusivamente iniziative, attori e progetti con elevati standard di sostenibilità che contribuiscano ad accelerare il processo di transizione energetica al fine di giungere, sul lungo periodo, alla piena autosufficienza, contribuendo in tal modo a rendere il sistema portuale un hub energetico anche grazie alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

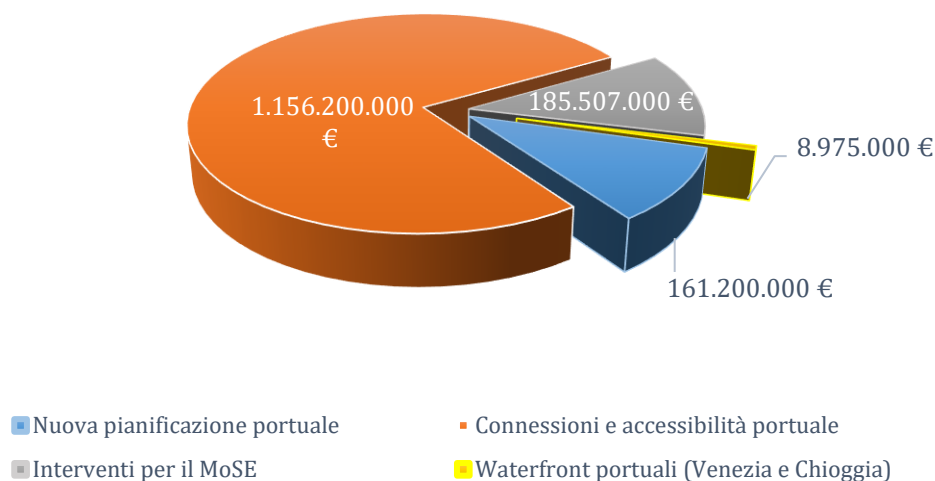
**Investimenti - Transizione Energetica (dati in milioni €)**



*Investimenti per la Transizione Energetica - Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS*

L’altra fondamentale direttrice di sviluppo è rappresentata dall’impegno nel miglioramento dell’accessibilità portuale con un focus particolare sull’intermodalità e le connessioni logistiche terrestri puntando sulla “cura del ferro”, candida lo scalo a diventare un hub intermodale agilmente connesso ai Corridoi della Rete Ten-T e, di conseguenza, ai mercati europei. Lo sviluppo dell’intermodalità sarà accompagnato da un generale rilancio della propria funzione strategica attraverso un adeguato livello di digitalizzazione, basato sull’innovazione di processo finalizzata al miglioramento della qualità dei servizi offerti. L’Ente negli ultimi tre anni ha allocato risorse sia per la costruzione di nuove infrastrutture fisiche (implementazione dell’accessibilità stradale e ferroviaria, miglioramento dell’accessibilità nautica) che per lo sviluppo di infrastrutture digitali e l’implementazione dell’automazione delle attività portuali.

**Investimenti - Resilienza delle Infrastrutture (dati in milioni €)**



Investimenti per la resilienza delle infrastrutture - Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS

A seguire verranno descritti gli interventi più significativi attuati nel periodo di interesse per il rendiconto volti allo sviluppo infrastrutturali degli scali di Venezia e Chioggia.

### 9.1.1 Le iniziative per il miglioramento dell'accessibilità nautica, stradale e ferroviaria nel porto di Venezia

La strategicità del sistema portuale veneto non rileva solo in quanto cluster portuale a sé stante, ma anche e soprattutto per i sistemi produttivi ad esso collegati, la cui competitività dipende in larga misura dall'efficienza del sistema logistico portuale stesso in grado di configurarsi quale nodo logistico intermodale, interconnesso ed integrato con i corridoi europei della rete centrale TEN-T che interessano il territorio regionale e nazionale. L'azione dell'AdSP MAS è stata, pertanto, finalizzata al miglioramento della propria accessibilità nautica, stradale, ferroviaria e fluviale a servizio del territorio.

#### IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ NAUTICA

L'attivazione del sistema MOSE (Modulo sperimentale elettromeccanico)<sup>18</sup> ha trasformato i Porti di Venezia e Chioggia in scali con accesso regolato, ovvero subordinati alla chiusura delle barriere, rendendo ancora più importante l'investimento già per natura imprescindibile in soluzioni materiali che immateriali per garantirne la massima efficienza di accessibilità nautica.

Si è, pertanto, operato per accrescere il livello di operatività dei porti sia in termini di riduzione dei tempi di accesso/ingresso e garanzia di operatività h24, sia riducendo il più possibile le penalizzazioni

<sup>18</sup> Il MOSE-testato positivamente in condizioni di effettiva operatività il 3 ottobre 2020 - è un sistema di dighe mobili finalizzato alla difesa della città di Venezia e della sua laguna dal fenomeno dell'acqua alta: è formato da quattro barriere collocate alle bocche di porto della laguna di Venezia composte da paratoie mobili tra loro indipendenti, incernierate al fondale su un lato e azionate dalla variazione della propria galleggiabilità attraverso l'immissione e l'espulsione di acqua e aria.

causate da condizioni meteo marine avverse. Sono state sviluppate, unitamente agli altri Enti competenti (Capitaneria di Porto, Zona Fari, Istituto Idrografico della Marina Militare, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche), le seguenti iniziative:

- l'implementazione di ausili alla navigazione, attraverso la razionalizzazione e l'upgrading del segnalamento marittimo anche per mezzo dello sviluppo delle tecnologie AIS (AtoN virtuali, sintetici, virtualizzazione dei percorsi);
- la condivisione in real time dei dati meteo marini, tramite tecnologie AIS;
- l'aggiornamento della cartografia nautica;
- la definizione dei contenuti per lo sviluppo di una applicazione web per la navigabilità lagunare;
- l'utilizzo di strumenti di supporto alla manovra dei piloti (PPU), attraverso l'adozione di cartografia ottimizzata e di antenne ad alta precisione per la geo localizzazione.

Inoltre, al fine di migliorare l'accessibilità nautica del porto di Venezia e ridurre il ricorso alle attività di escavo, è stato bandito ed affidato a cordata formata da primarie società di consulenza marittime a livello internazionale, uno studio propedeutico alla progettazione per la definizione di soluzioni operative e infrastrutturali per massimizzare la sostenibilità della navigazione del Canale Malamocco-Marghera.

#### WEB APP VE PORTO - [HTTP://VEPORTO.IT](http://veporto.it)

Lanciata nel 2021 "vePORTO" è l'unica web app per diportisti e utenti portuali che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna.

Mettendo a valore i fondi europei volti a dotare i porti di strumenti e tecnologie digitali a supporto della sostenibilità ambientale e delle performance portuali (progetto "GREEN C PORTS -Green and Connected Ports", programma Connecting Europe Facility ed in precedenza, progetto CHARGE, programma Interreg Italia-Croazia), il nuovo strumento realizzato dall'Autorità di Sistema Portuale offre una serie di funzionalità:

- visualizza la posizione dell'utente nautico, la sua velocità e la rotta che sta percorrendo su base cartografica,
- aggiorna i dati rilevati da 33 sensori meteomarini posizionati in Laguna,
- integra in tempo reale le informazioni AIS di localizzazione delle navi,
- incorpora il Meteo-radar di ARPA Veneto,
- pubblica in tempo reale ordinanze e avvisi sullo stato di navigabilità dei canali portuali.

Il nome dell'app è un calambour di parole che intende richiamare la doppia anima dello strumento che si propone, da un lato, come "navigatore" utile per chi ama muoversi in Laguna per diletto ed è a questi che è rivolto l'invito in dialetto veneziano "ve porto" (ossia "vi porto, vi accompagno") e, dall'altro, come vero e proprio ausilio alla navigazione per gli utenti portuali e in questo caso sarà letto come "Ve" di Venezia e "Porto" nel senso di scalo.

In entrambi i casi la funzionalità dello strumento consente per la prima volta di avere a disposizione sul proprio device una serie di dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla Laguna: Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, Capitaneria di Porto di Venezia, Capitaneria di Porto di Chioggia, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche del Veneto,



Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Comune di Venezia - Centro Previsioni e Segnalazioni Maree, Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione Ambientale del Veneto, Consorzio Venezia Nuova, CNR - Istituto di Scienze Marine, Corila-Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare di Venezia.

A sostegno delle iniziative per il miglioramento dell'accessibilità nautica sono stati attivati una serie di finanziamenti a valere sui seguenti progetti europei:

<b>Strumento finanziario</b>	<b>Progetto</b>	<b>Budget AdSP MAS</b>	<b>Co-finanziamento UE</b>
Connecting Europe Facility	<b>Venice Channeling</b> Obiettivo progettazione di soluzioni infrastrutturali e gestionali per massimizzare la sostenibilità della navigazione nel canale Malamocco-Marghera, nel rispetto dell'ambiente lagunare.	Euro 1.700.000	50%
Connecting Europe Facility	<b>Green Connected Ports</b> Obiettivo sviluppo di una rete di sensori per rilevamento condizioni meteo-marine e di modelli per analisi previsionali e di informazioni real-time alle navi.	Euro 620.000	50%
Connecting Europe Facility	<b>STM (Sea Traffic Management)</b> Obiettivo Miglioramento dell'accessibilità nautica del porto per assicurare la navigabilità anche in condizioni meteo avverse.	Euro 60.000	50%
Programma Interreg Italia Croazia	<b>INTESA</b> Obiettivo Adozione di strumenti di ausilio alla navigazione e sistemi IT per scambio di dati per migliorare la sicurezza della navigazione	Euro 441.000	50%
Programma Interreg Italia Croazia	<b>CHARGE</b> Obiettivo	Euro 39.000	50%

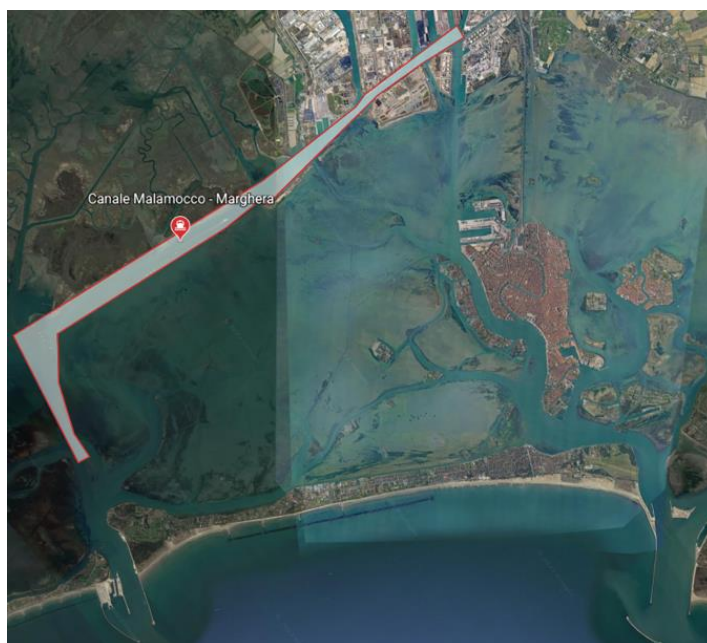
	Definizione dei contenuti per lo sviluppo di una applicazione web per la navigabilità lagunare.		
--	---	--	--

L’Ente ha avviato e definito all’interno del POT 2022-2024, una serie di azioni ed interventi concentrati sulla sicurezza della navigazione e sul ricollocamento del comparto croceristico.

**INTERVENTI PER LA SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE**

Sulla sicurezza della navigazione, l’Ente ha avviato una serie di progetti coinvolgendo tutti i soggetti portuali più rilevanti come i terminalisti e gli operatori portuali, la Capitaneria di Porto e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) nonché il Ministero della Transizione Ecologica (MITE). Nel periodo 2022-2024 all’interno del POT è definito un budget di 56.500.000 euro, per interventi per migliorare navigabilità e sicurezza dei canali nel rispetto dell’ambiente.

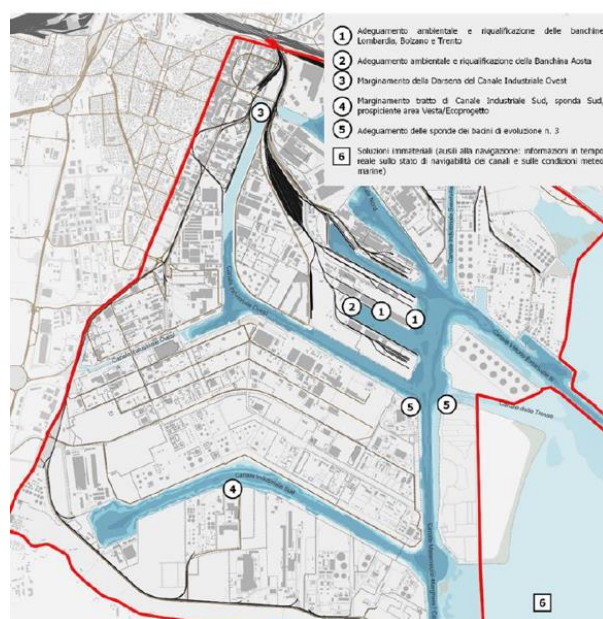
A tal scopo è stato avviato uno studio per l’individuazione degli interventi da realizzarsi all’interno del canale e delle zone limitrofe che consentirà di pianificare le soluzioni migliori per limitare i processi erosivi e il deposito dei sedimenti, massimizzando le possibilità di una navigazione sicura. Lo studio prevede l’utilizzo di modelli idrodinamici e modelli di navigazione realizzati e calibrati appositamente per il contesto lagunare, a disposizione anche per futuri approfondimenti e verifiche. In attesa dell’applicazione del “Protocollo Fanghi” e del Piano Morfologico della Laguna di Venezia, i principali interventi che AdSP MAS intende attuare per il miglioramento dell’accessibilità portuale riguardano la manutenzione dei canali, dei bacini e degli accosti nelle aree di Marghera e di Chioggia, tra cui il dragaggio del canale Malamocco Marghera e relativi interventi di protezione delle sponde.



Canale Malamocco-Marghera - Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS

Gli interventi che ne scaturiranno risultano coerenti con l’iniziativa del Governo di ricollocare parzialmente il traffico crocieristico a Marghera, la cui conduzione avverrà in stretta sinergia con la struttura del Commissario Straordinario per le Crociere, e consiste nella realizzazione di opere di escavo e di adeguamento della sezione del Canale Malamocco-Marghera per andare incontro alle esigenze di navigabilità necessarie a garantire il transito in sicurezza delle navi, anche da crociera, tra la bocca di Malamocco e gli accosti a Porto Marghera.

All’atto pratico, gli interventi prevedranno l’installazione di nuovi segnalamenti, in particolare nel porto di Chioggia, e la sostituzione di segnalamenti esistenti, che incrementeranno notevolmente la sicurezza della navigazione notturna.



Schematizzazione dei principali interventi di accessibilità marittima - Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS

A questi si aggiungono studi e progettazioni tutt’ora in corso per il miglioramento della navigabilità dei canali portuali, quali la realizzazione delle opere di marginalmente da realizzare ai bordi delle Casse di Colmata A, B e D-E, lungo il canale Malamocco – Marghera. Gli interventi mirano a limitare gli effetti erosivi che colpiscono le casse di colmata, soprattutto per la cassa “B”, attraverso l’utilizzo di pali di legno e scogliere emerse e sommerse. Questo sistema impatterà positivamente dal punto di vista ambientale poiché aumentando la resistenza al moto ondoso e interrompendo l’erosione delle sponde delle casse, è possibile anche recuperare ampie porzioni di habitat naturale. In piena coerenza con gli obiettivi strategici e macro-settoriali del PNRR<sup>19</sup> il progetto contribuirà al raggiungimento dei livelli essenziali delle prestazioni del sistema di accessibilità nautica al Porto di Venezia. Il costo complessivo dell’intervento è stimato in Euro 23.500.000.

<sup>19</sup> Il Dispositivo europeo per la Ripresa e Resilienza richiede agli Stati membri di presentare un pacchetto di investimenti e riforme: il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Questo Piano si articola in sei Missioni e 16 Componenti. Le sei Missioni del Piano sono: digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo; rivoluzione verde e transizione ecologica; infrastrutture per una mobilità sostenibile; istruzione e ricerca; inclusione e coesione; salute.

**IL RICOLLOCAMENTO DEL COMPARTO CROCIERISTICO**

<b>Obiettivo</b>	Riorganizzazione del comparto crocieristico
<b>Periodo</b>	2021-2026
<b>Budget (Euro)</b>	157.000.000 Euro

La città di Venezia con la sua storia secolare è sempre stata una delle mete crocieristiche più frequentate al mondo, motivo per cui quasi tutte le più grandi compagnie ricomprendono negli itinerari mediterranei lo scalo nella città veneta, contribuendo a movimentare milioni di passeggeri ogni anno.

L'evoluzione del modello di crocieristica che, in ragione delle recenti scelte del Governo italiano, si presenta come una sfida complessa, troverà una sua piena definizione e visione nel corso del triennio 2022/2024.

AdSP MAS ha cominciato a ripensare la gestione del settore, riducendone l'impatto sulla città senza tuttavia pregiudicarne la crescita futura.

La sua azione è andata di pari passo con l'emanazione di misure di legge per la salvaguardia ambientale e culturale della laguna veneziana<sup>20</sup>, che di fatto hanno obbligato a ripensare il futuro a lungo termine dell'intero sistema portuale. A tal fine è stato nominato un Commissario Straordinario per la realizzazione di approdi temporanei e di interventi complementari per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna e ulteriori interventi per la salvaguardia della Laguna di Venezia<sup>21</sup>, nella figura del Presidente dell'AdSP MAS<sup>22</sup>. Il provvedimento, che ha vietato il passaggio nel Bacino di San Marco e nel Canale della Giudecca a navi con stazza lorda superiore a 25.000 GT, lunghezza dello scafo al galleggiamento superiore a 180 metri; e altezza dalla linea di galleggiamento superiore a 35 metri, con esclusione delle navi a propulsione mista vela – motore, ha impresso una forte spinta per una crocieristica improntata alla sostenibilità.

Gli interventi attualmente previsti per l'adeguamento della filiera crocieristica nei porti di competenza dell'AdSP MAS prevedono:

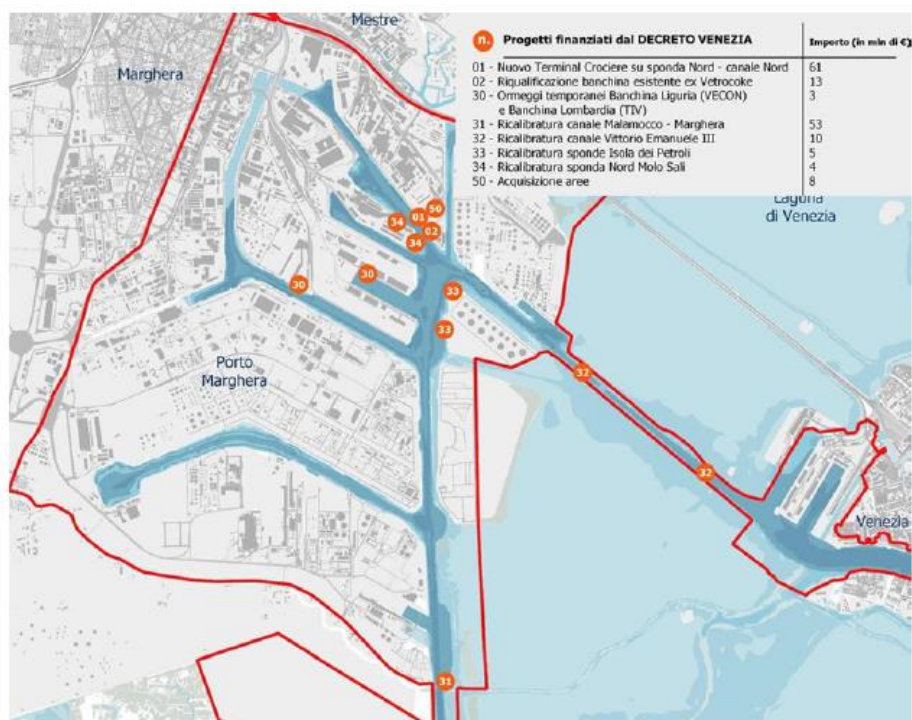
- realizzazione di cinque punti di attracco temporanei nell'area di Marghera, di cui due disponibili già per la stagione crocieristica 2022, destinati anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT;
- manutenzione dei canali esistenti;
- realizzazione di interventi accessori per il miglioramento dell'accessibilità nautica, della sicurezza della navigazione, della manutenzione, dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera e Vittorio Emanuele III, compresa la caratterizzazione, gli studi impatto ambientale e la progettazione degli stessi;
- studi idrodinamici e di navigabilità;

<sup>20</sup> La misura nota come "Decreto Grandi Navi" Il decreto-legge 20 luglio 2021 n. 103, recante misure urgenti per la tutela delle vie d'acqua di interesse culturale e per la salvaguardia di Venezia, ha ridefinito il punto di approdo per le navi da crociera.

<sup>21</sup> DL n. 103 del 20 luglio 2021

<sup>22</sup> Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4, commi da 1 a 4, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55.

- realizzazione degli accosti per navi da crociera presso Canale Nord, primariamente un accosto per navi fino a 300 m, secondariamente accosti per navi fino 340 m e un terminal passeggeri.



Schematizzazione dei principali interventi a supporto del comparto crocieristico - Fonte: Piano Operativo Triennale (2022-2024) - AdSP MAS

In aggiunta si segnala l'uscita nel 2021 del concorso di idee<sup>23</sup> finalizzato alla raccolta di progetti utili alla realizzazione dei principali interventi infrastrutturali a supporto della gestione delle navi di più grandi dimensioni (i.e. crociere, ma anche portacontainer). Il bando prevede che l'opera portuale dovesse:

- essere costruita fuori dalle acque protette della laguna ovvero quelle esterne alla conterminazione lagunare di fronte all'arco costiero regionale veneto;
- garantire il rispetto di specifici requisiti quali la garanzia dell'operatività e della sicurezza della navigazione anche in condizioni meteorologiche e di mare avverse;
- garantire la sostenibilità ambientale, energetica e paesaggistica;
- prevedere un collegamento efficace alle reti europee TEN-T;
- prevedere l'accoglienza di servizi transoceanici container (porto Gateway e transhipment) e per la crocieristica (Home Port).

**IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ STRADALE**

La necessità di provvedere al corretto dimensionamento dell'infrastruttura stradale di accesso alle aree portuali di Venezia e Chioggia ha indotto l'AdSP MAS a condurre una serie di campagne di rilevamento dei flussi trasportistici con relative specifiche simulazioni su diversi scenari di traffico al

<sup>23</sup> Qui il link del [bando di riferimento](#) dell'AdSP MAS con cui è stato indetto il concorso di idee.

fine di valutarne differenti scenari di utilizzo e precedere, di conseguenza, interventi potenziamento e di efficientamento della stessa.

Sono state, pertanto, condotte specifiche campagne di monitoraggio del traffico per l'area portuale di Chioggia ed i relativi collegamenti con la viabilità principale.

È stato, infatti, realizzato uno studio finalizzato alla definizione degli scenari di medio e lungo periodo sul sistema di accessibilità Romea-Malcontenta, al fine di disporre degli elementi conoscitivi necessari a valutare il miglior potenziamento infrastrutturale stradale e ferroviario nell'area coerentemente con le richieste di nuovi terminal e con la tendenza in atto che da anni vede lo spostamento verso sud del baricentro delle attività portuali.

A sostegno delle iniziative per il miglioramento dell'accessibilità nautica sono stati attivati una serie di finanziamenti a valere sui seguenti progetti europei:

<b>Strumento finanziario</b>	<b>Progetto</b>	<b>Budget AdSP MAS</b>	<b>Co-finanziamento UE</b>
Connecting Europe Facility	<b>Ursa Major Neo</b>  Obiettivo  Sviluppo dei corridoi europei stradali sicuri ed efficienti tramite l'adozione di sistemi di trasporto intelligenti (ITS) lungo la direttrice nord-sud	Euro 480.000	30%
Programma Interreg Italia Slovenia	<b>SECRET</b>  Obiettivo  azioni congiunte per rafforzare la capacità istituzionale e la collaborazione transfrontaliera tra i porti di Trieste, Venezia e Capodistria sul tema della sicurezza portuale	Euro 248.000	100%

#### ***IL MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA***

Le principali iniziative intraprese per il miglioramento dell'accessibilità ferroviaria sono state:

1. La stesura e la firma di un protocollo di intesa fra Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e l'AdSPMAS, finalizzato a promuovere "Interventi di potenziamento infrastrutturale funzionali allo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale".
2. L'approfondimento progettuale dei seguenti interventi:

- a. adeguamento del tracciato ferroviario lungo Via Elettricità e la realizzazione di alcuni scavalchi ferroviari che consentano di ridurre le interferenze tra le due modalità stradale e ferroviaria;
  - b. nuovo ponte ferroviario per il collegamento diretto tra la dorsale sud-ovest del Porto e la stazione di Venezia Marghera Scalo.
3. Uno studio per valutare la situazione “as is” nonché le prospettive future del Comprensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo per la valutazione delle risorse e degli strumenti necessari per regolare lo stesso in maniera efficace.
  4. La redazione di uno studio di prefattibilità per la realizzazione di una nuova stazione e la relativa linea ferroviaria di collegamento diretto con la linea dei Bivi.

A sostegno delle iniziative per il miglioramento dell’accessibilità ferroviaria sono stati attivati una serie di finanziamenti a valere sui seguenti progetti europei:

Strumento finanziario	Progetto	Budget AdSPMAS	Co-finanziamento UE
Connecting Europe Facility	<b>Veneto Intermodal</b> Obiettivo progettazione definitiva ed esecutiva di un nuovo collegamento ferroviario nel porto commerciale, consistente in un ponte ferroviario per collegare la parte occidentale della rete portuale alla stazione ferroviaria di Marghera-Scalo.	Euro 865.000	50%
Programma Interreg Adriatico Ionico Adrion	<b>NEW-BRAIN</b> Obiettivo Adozione di strumenti di ausilio alla navigazione e sistemi IT per scambio di dati per migliorare la sicurezza della navigazione	Euro 140.000	100%

Gli interventi sul fronte dell’accessibilità terrestre sono fondamentali per la crescita del porto di Venezia che, grazie alle scelte strategiche degli anni passati, potrà consolidare progressivamente la propria vocazione intermodale. La gestione dei progetti di accessibilità terrestre e di potenziamento ferroviario stanno assumendo gradi di priorità crescenti su tutto il territorio nazionale ed europeo in vista del completamento dei Corridoi TEN-T entro il 2030. Per questo motivo, l’AdSP MAS ha avviato un costante dialogo con Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e con Concessioni Autostradali Venete (CAV) per il coordinamento della progettazione e realizzazione del pacchetto di interventi dal valore di 1,1 mld Euro a supporto della portualità e della logistica che dovrebbero cambiare radicalmente il volto del Porto di Venezia in uno scenario di lungo periodo che dal 2022 arriva fino al 2040, con una programmazione di interventi per migliorare accessibilità ferroviaria, quella terrestre con un focus specifico sull’ultimo miglio, per rafforzare l’intermodalità .

Oltre ai finanziamenti sopra elencati, finalizzati al miglioramento della propria accessibilità, l'AdSP MAS ha partecipato nel triennio 2019 – 2021 ai programmi europei, nazionali e regionali per il finanziamento di progetti orientati al miglioramento della competitività, dell'efficienza e della sostenibilità delle attività portuali dei propri scali. Nel quadro della programmazione Europea 2014-2020, l'AdSP MAS ha ottenuto un totale di oltre 36 milioni di contributi europei, gestendo nel complesso di più di 20 progetti.

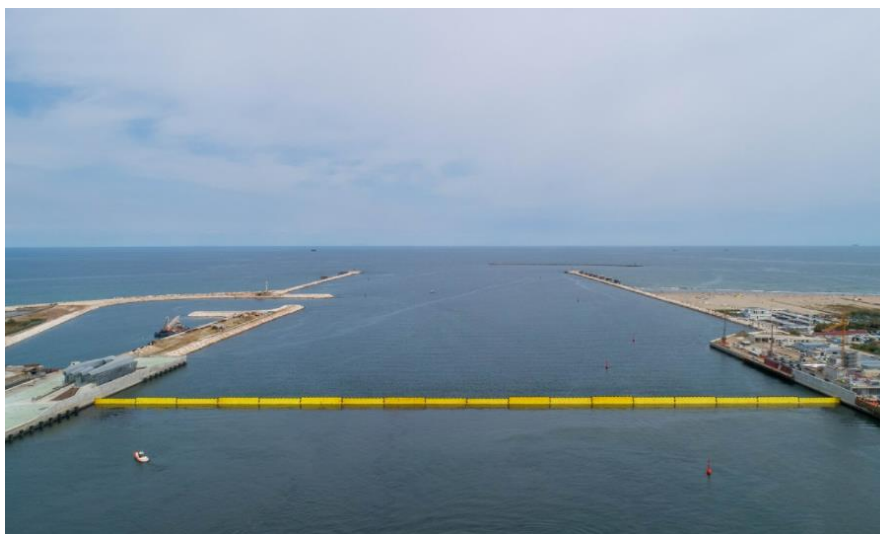
Nome Progetto	Programma	Status (2020)	Finanziamento
EALING	CEF (2014-2020)	Approvato	50%
VENICE LNG FACILITY	CEF (2014-2020)	Avviato	(%?)
POSEIDON MED II	CEF (2014-2020)	Avviato	20%
MOS VENEZIA-PATRASSO	CEF (2014-2020)	Avviato	30%
GAINN4SEA	CEF (2014-2020)	Concluso	50%
GAINN4MOS	CEF (2014-2020)	Concluso	50%
FRESH FOOD CORRIDOR	CEF (2014-2020)	Concluso	50%
SUSPORTS	INTERREG (ITA-CRO)	Approvato	100%
TALKNET	INTERREG (ITA-CRO)	Concluso	100%
GREENNERSITES	INTERREG (ITA-CRO)	Concluso	100%
SUPAIR	INTERREG (ITA-CRO)	Concluso	100%
BEAT	INTERREG (ITA-CRO)	Concluso	100%

#### RISOLUZIONE DELLE CRITICITÀ DEL MOSE

<b>Obiettivo</b>	Efficientamento operatività sistema MOSE
<b>Periodo</b>	2022-2024
<b>Budget (Euro)</b>	2.550.000

L'attivazione del sistema MOSE (Modulo Sperimentale Elettromeccanico) è un passo fondamentale per la protezione dell'ambiente lagunare, in particolar modo per la tutela del centro storico di Venezia: il sistema di barriere sommerse permette di proteggere l'ambiente cittadino dall'azione delle maree e tutelare il grande patrimonio artistico -culturale della città.





Movimentazione Bocca di porto di Chioggia - Fonte: <https://www.mosevenezia.eu/>

Al contempo, l'innalzamento delle paratoie mobili all'altezza delle tre bocche di porto (Malamocco, Lido e Chioggia) crea evidenti criticità nella gestione della consueta attività marittimo-portuale poiché obbliga le navi ad attendere in rada l'ingresso fino a che la marea non si sia ritirata. Con il completamento del sistema il porto di Venezia e Chioggia sarà caratterizzato da una programmazione delle chiusure molto variabile e da una operatività per la gestione del traffico marittimo che dovrà coordinare al meglio le attività intra ed extra-portuali: questa criticità ha spinto l'AdSP MAS a riflettere sull'adeguatezza degli strumenti normativi attualmente in vigore a cui un sistema portuale particolare come quello di Venezia e Chioggia è sottoposto.

In aggiunta, la frammentazione delle responsabilità in capo ai diversi soggetti competenti pone anche dei problemi di "governance". Per questo motivo, l'Ente, assieme a tutti gli stakeholder coinvolti, sta collaborando con il legislatore di modo da definire un quadro normativo dedicato, simile a quello in uso in altri porti regolati da barriere, come quelli del Nord Europa. Il lavoro si concentra su di una norma che preveda una disciplina specifica per gestire l'organizzazione del traffico, compresa la navigabilità nei canali lagunari, e le problematiche di tariffazione dei servizi tecnico-nautici.

Le prime attivazioni preliminari del sistema hanno evidenziato la complessità di coordinare le chiusure con il traffico portuale e soprattutto di effettuare una gestione ottimizzata del traffico nelle fasi immediatamente antecedenti e successive per limitare i ritardi e consentire una rapida ripartenza del traffico. Nonostante ciò, è stato anche evidenziato una flessibilità di gestione delle chiusure, ad esempio in modalità asincrona tra le bocche di porto, che potrebbero diminuire i disagi alla portualità. A seguito degli ultimi sviluppi sul tema, l'Ente intende sviluppare le seguenti attività:

- Creazione di un apposito strumento decisionale per la Capitaneria di Porto, laddove, l'obiettivo è costituire un supporto che possa agevolare la gestione ottimizzata del traffico e che possa fornire le soluzioni per individuare la migliore configurazione di attivazione del sistema. Lo strumento, attualmente in fase prototipale, deve integrarsi con le previsioni di chiusura fornite dalla sala operativa del sistema Mose e dai sistemi di gestione del traffico delle Capitanerie di porto di Venezia e Chioggia.

- Sviluppo un sistema informativo digitale per gli stakeholder portuali sulle previsioni di operatività in tempo reale del sistema MOSE (durate delle chiusure, previste riaperture, etc.), integrato con la web app VePorto e compatibile con i principali strumenti di messaggistica.

### 9.2.1. Gli interventi per il porto di Chioggia

Obiettivo	Potenziamento delle aree portuali dello scalo di Chioggia
Periodo	2022-2024
Budget (Euro)	8.375.000

Gli anni oggetto del rendiconto sono stati caratterizzati da un lavoro di armonizzazione sistemica dei Porti di Venezia e Chioggia che è partita dall'assorbimento concreto e puntuale del demanio per arrivare ad essere nel 2021 una buona amministrazione degli ambiti portuali promossi unitariamente come unico sistema. Tutto quanto sopra è stato propedeutico all'armonizzazione dei porti con la programmazione nel Piano Operativo Triennale di nuovi interventi anche in ambito clodiense. tra cui un nuovo riassetto funzionale dell'intero sistema portuale che possa ridefinire le aree di modo da valorizzare gli spazi già presenti e il contesto circostante. Gli interventi sul fronte del Porto di Chioggia prevedono soprattutto una riqualificazione paesaggistica tale da poter creare spazi di qualità che rappresentino un elemento di continuità tra le aree portuali ed il tessuto urbano, consentendo la creazione di nuove aree dedicate alla cittadinanza come **percorsi ciclabili** e **walkway** soprattutto nelle zone di Val da Rio e di Isola dei Saloni. La finalità dell'intervento è valorizzare la presenza delle attività portuali in un contesto fortemente antropizzato e di pregio.

L'area di **Isola dei Saloni**, grazie alla sua prossimità al centro storico, permetterà di aggiungere ulteriore valore alla già attiva funzione diportistica e al traffico crocieristico e fluviale passante per il porto. Il potenziamento del ruolo diportistico dello scalo, rispetto alla funzione commerciale, permetterà di eliminare progressivamente i flussi di traffico pesante legato alla presenza di alcuni impianti industriali e di stoccaggio presenti nell'area e le conseguenti interferenze con la viabilità urbana. Nella zona di **Val di Rio** si punterà al consolidamento dell'assetto già in essere insediando, all'interno delle aree private ricomprese nell'ambito portuale, attività compatibili con la destinazione urbanistica, che completano i compendi operativi presenti in ambito portuale; proprio per questo motivo si sta valutando, in collaborazione con RFI, di ripristinare l'infrastruttura ferroviaria portuale per poter assicurare nuovamente un collegamento alla rete nazionale. A tal proposito si segnalano i seguenti interventi:

- adeguamento funzionale del ponte di Via Maestri del Lavoro;
- completamento di un primo programma di escavo dei canali;
- lavori di bonifica della discarica sita nell'area di Val da Rio.

L'intervento di maggiore importanza per il Porto di Chioggia riguarda la **valorizzazione della funzione ittica** dello scalo: l'AdSP MAS sta dialogando con il Comune per la ricollocazione del mercato ittico e

degli accosti dei pescherecci. Il settore ittico (i.e. pesca e acquacoltura) costituisce la più importante realtà economica cittadina oltre che a contribuire in maniera consistente alla produzione regionale nonché a quella di settore nazionale: questo settore contribuisce annualmente alla produzione regionale per il 3,0%, pari ad un valore di 194 milioni Euro. La flotta marittima veneta ammonta a più di 600 unità (2019) con stazza e potenza rilevanti e che trovano in questo porto la principale base operativa. Gli operatori di settore utilizzano e valorizzano da molto tempo i magazzini demaniali e la relativa banchina sia per la lavorazione sia per la commercializzazione diretta del pescato. Il completamento del passaggio di gestione dei fabbricati all'Ente e della terza fase di delimitazione insistente lungo la sponda del Canale Lombardo esterno permetterà di definire la circoscrizione demaniale e determinare gli ambiti definitivi di competenza, consentendo l'avvio degli interventi di sviluppo al fianco della comunità imprenditoriale locale.

L'AdSP MAS ha previsto investimenti dedicati al **mantenimento in efficienza delle reti e degli impianti tecnologici** del Porto di Chioggia e in particolare delle sopraccitate aree Val Da Rio e Saloni. Per pianificare al meglio gli interventi, ha condotto primariamente una serie di indagini al fine di comprendere lo stato di consistenza della rete tecnologica e ha successivamente avviato l'acquisizione dei dati necessari alla pianificazione dei principali interventi:

- Attività di revamping della zona portuale compresa tra Saloni e Val di Rio. Attualmente è presente un impianto di illuminazione ad alto consumo energetico, motivo per cui è stato avviato uno studio di fattibilità per la riconversione degli impianti con tecnologie a basso consumo, oltre che la razionalizzazione delle fonti luminose in base al nuovo assetto demaniale.
- Adeguamento ed **efficientamento degli impianti e della relativa infrastruttura elettromeccanica di sollevamento delle acque meteoriche** al fine di migliorarne la gestione nella zona di Val di Rio.
- **Ripristino** della piena funzionalità della rete idrica e antincendio del Porto di Val da Rio, attualmente parzialmente fuori servizio. **Implementazione dei sistemi di sicurezza demaniali** tra cui il ripristino della rete idrica e antincendio e l'installazione di impianti di rete dati, controllo accessi e videosorveglianza.

Intervento	Proponente	Importo (Euro)	Stato di Avanzamento
Riqualificazione waterfront	AdSP MAS	500.000	
Ponte su Via Maestri del Lavoro	AdSP MAS	1.800.000	PFTE
Attività di revamping	AdSP MAS	2.420.000	Presentazione dello studio di fattibilità tecnico economica al MIMS
Impianti acque meteoriche	AdSP MAS	2.855.000	Analisi degli impianti
Ripristino rete idrica ed antincendio	AdSP MAS	800.000	Ripristino impianti

# Clima energia



## 10. Clima ed energia

Questo capitolo rappresenta una componente centrale del Bilancio di Sostenibilità di AdSP MAS dal momento che presenta e descrive tutte le attività realizzate nel periodo di riferimento (2019-2021) per contribuire al contenimento dell'innalzamento delle temperature globali. Qui di seguito si riassume l'elenco delle opere/progetti più rilevanti realizzati e/o da realizzarsi:

- efficientamento illuminazione esterna (banchine e piazzali in concessione);
- efficientamento illuminazione dei fabbricati;
- utilizzo di Energie rinnovabili;
- sostituzione gru a gasolio con gru elettriche e servizi di transfer, con mezzi green;
- servizi di transfer, con mezzi green, per la connessione della macro isola di Marghera con la città;
- sviluppo delle infrastrutture ferroviarie compreso il Ponte c.d. Casanova
- sviluppo di una catena logistica per l'utilizzo di LNG come carburante

Si tratta quindi di *policy*, misure e interventi per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre emissioni climalteranti provenienti da fabbricati/infrastrutture, navi, operazioni a terra e in generale attività portuali. Inoltre, l'ADSP MAS si è dotata di specifiche *policies*, tra cui la "Politica Integrata Qualità e Ambiente" secondo gli standard ISO 9001 e ISO 14001, per poter contribuire con misure e interventi, nell'ottica del miglioramento continuo, alla transizione energetica, quale componente fondamentale per la mitigazione degli impatti dell'attività portuale e trasportistica sull'ambiente.

Tra l'altro, importante impulso è stato impresso dalle nuove politiche del Governo introdotte nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

La particolare posizione geografica del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale ha sempre reso centrali le tematiche ambientali all'interno dei documenti programmatici e di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale.

Il perseguimento di uno sviluppo sostenibile sotto il profilo ambientale significa favorire e potenziare la crescita economica preservando e valorizzando allo stesso tempo le risorse naturali esistenti nel panorama della Laguna veneta. L'AdSP MAS pianifica la propria attività considerando ad ogni livello gli impatti che le numerose attività portuali possono avere sull'ecosistema in termini di qualità dell'aria, inquinamento dell'acqua e acustico, emissioni di CO<sub>2</sub> ed altre sostanze dannose. Lo sviluppo di una politica di sostenibilità costituisce il perno fondamentale di molti documenti strategici: a tal proposito l'Ente si è da tempo dotato di un *Sistema di Gestione Ambientale (SGA)*, certificato dal 2012 e poi di anno in anno rinnovato e confermato secondo lo standard UNI EN ISO 14001:2015. La certificazione è stata rinnovata anche nel 2021 dall'organismo di certificazione RINA (Registro Italiano Navale). Inoltre, nel 2018, il Sistema di Gestione Ambientale è stato integrato con il Sistema di Gestione Qualità. I principi di responsabilità ambientale vengono applicati in maniera estesa alle attività dell'AdSP MAS, attraverso:

- La programmazione e lo sviluppo delle operazioni portuali;
- La progettazione, la gestione e il controllo tecnico durante la costruzione di opere portuali;
- Il rilascio, rinnovo e la gestione di atti concessori, licenze, autorizzazioni e procedure accessorie, relative alle attività in porto ed ai beni demaniali;
- La manutenzione delle parti comuni nell'ambito portuale;
- L'affidamento e il controllo delle attività dirette alla fornitura agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
- Le attività di vigilanza e controllo delle disposizioni in materia di sicurezza, ambiente ed igiene del lavoro nel corso delle operazioni e dei servizi portuali.

Come riportato nel POT 22-24 e nel documento di "Politica Integrata Qualità Ambiente", la strategia dell'Ente prende ispirazione ed integra le linee guida della European Sea Port Organization (ESPO) contenute nel documento "Espo Environmental Report – EcoPortsInSights 2021 ), che stabilisce le priorità ambientali comunitarie in ambito portuale (e.g. qualità dell'aria, consumo di energia, cambiamento climatico, etc.). L'AdSP MAS punta a creare un modello di sviluppo completamente sostenibile non più solo "conforme" sotto il profilo della sostenibilità, ma che diventi "manageriale" e "strategico", inteso come l'integrazione della sostenibilità nell'agire strategico dell'Ente. Per il sistema portuale veneto, la sostenibilità ambientale è quindi un mandato obbligatorio che si traduce in un costante impegno, tra gli altri, per la qualità dell'aria, la tutela della laguna di Venezia, la riqualificazione delle aree portuali, l'investimento in carburanti alternativi e la riduzione dei consumi energetici. Un passo fondamentale è l'articolazione dei contenuti dei documenti pianificatori (POT, PRP, DPSS, etc) secondo le cinque aree di intervento prioritario individuate dal WPSP, le quali sono già correlate a specifici SDG dell'ONU e pertanto consentono già a livello macroscopico di evidenziare il contributo all'Agenda ONU. L'impegno dell'Ente si concretizza nelle seguenti azioni:

- Miglioramento continuo delle prestazioni ambientali attraverso lo sviluppo di una catena logistica sostenibile ed efficiente;
- Utilizzo delle migliori pratiche e tecnologie per lo sviluppo, manutenzione e gestione delle opere al servizio del sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale;
- Accrescimento della cooperazione internazionale e nazionale fra le amministrazioni portuali e locali;
- Prevenzione e riduzione dell'utilizzo delle risorse, dei consumi e, di conseguenza, dei rifiuti;
- Revisione continua dei propri impegni ed obiettivi di politica ambientale nell'ottica di un miglioramento continuo;
- Valorizzare, all'interno del contesto portuale eventualmente anche italiano, il proprio ruolo di soggetto promotore della tutela ambientale.

## 10.1 I consumi energetici dell'ADSP MAS

### CONSUMO DI ENERGIA ELETTRICA

I consumi di energia elettrica delle sedi di AdSP MAS fanno riferimento al funzionamento delle sedi istituzionali dell'Ente.

L'ADSP MAS per una valutazione dettagliata dei consumi ha introdotto l'indicatore "KWh/dip", che, calcolato per gli edifici, e mediato sul numero totale di dipendenti dell'anno preso in considerazione, permette negli anni di verificare la sensibilizzazione di tutti i dipendenti alla corretta gestione ambientale delle risorse energetiche.

La raccolta dati è iniziata negli anni 2011 e 2012 e da allora il trend generale ha visto una diminuzione e poi assestamento dei consumi.

Nello specifico, guardando l'ultimo triennio, si conferma una diminuzione di consumi.

Anno	KWh/anno	n.dipendenti	KWh/n.dipendeti
2019	419.536,30	90	4.661,51
2020	411.089,82	91	4.571,47
2021*	324.777,85	84	3.866,33

\*fino a settembre 2021

In generale, i mesi in cui si riscontrano i consumi energetici maggiori sono, in tutti gli anni presi in considerazione, i mesi invernali, a causa del consumo elettrico legato al sistema di riscaldamento degli edifici (pompe di calore), e i mesi estivi, dovuti all'utilizzo del sistema di condizionamento dell'aria. Infatti, il consumo si riduce notevolmente nei mesi di primavera e autunno in cui non viene utilizzata né la pompa di calore né il condizionamento dell'aria.

Infine, si sottolinea che dal mese di ottobre del 2020 è stata apportata una variazione in aumento di 2°C al funzionamento del sistema di compressione del distributore bevande sito nella coffee room dell'Ente con refrigerazione inizialmente impostata a 8°C ed ora a 10°C, ai fini di un minor assorbimento di energia.

Complessivamente tra il 2010 e il 2020 c'è stata una riduzione del consumo di energia elettrica si circa il 20% (501.196,99 KWh del 2011 e 411.098,82 del 2020).

#### CONSUMO IDRICO

Anche per il consumo idrico, l'ADSP MAS sviluppa un monitoraggio sui consumi delle proprie sedi.

Anche nel caso dell'acqua, come indicatore ambientale per la valutazione di questo aspetto è stato utilizzato il valore "mc acqua/n° dipendenti". Tale indicatore, mediato sul numero totale di dipendenti, consente di verificare negli anni il livello di sensibilizzazione di tutti i dipendenti dell'AdSP MAS alla corretta gestione ambientale delle risorse idriche.

Di seguito si riporta l'andamento mensile dei consumi idrici registrati nella sede di AdSP MAS, Fabbricati 12 e 13, dal 2014 al 2021 (mese di ottobre).

Anno	m.c./anno	n.dipendenti	m.c./n.dipendeti
2019	624	90	6,93
2020	601	91	6,6
2021*	570	84	6,78

\*fino a ottobre 2021

Rispetto all'inizio delle rilevazioni e monitoraggi nel 2010, si è registrata una riduzione sia in termini assoluti che relativi riferiti al numero dei dipendenti, per poi stabilizzarsi attorno a valori simili a partire dal 2015. L'attività di ufficio svolta presso le sedi AdSP MAS, inoltre, comporta uno scarico civile che confluisce nella Laguna di Venezia, secondo l'autorizzazione dell'ex Magistrato alle Acque di Venezia.

## 10.2 Le azioni per la riduzione delle emissioni e per l'efficienza energetica

### IL MONITORAGGIO DELLA CARBON FOOTPRINT

Attraverso un'approfondita opera di monitoraggio l'Ente ha potuto indagare ad ampio spettro l'impatto della Carbon Footprint (i.e. "Impronta carbonica") delle attività portuali presenti all'interno del Demanio, gestito dall'Ente stesso comprese le emissioni di cui è direttamente responsabile.

In linea con il D. Lgs. n. 169/2016, l'AdSP MAS ha adottato il **Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)**. Il DEASP rappresenta il documento di riferimento per la misurazione e la raccolta dei dati relativi alle emissioni di inventario (GHG) di tonCO<sub>2</sub> che è pari ad un totale complessivo di 182.795 tonnellate emessi all'interno dell'ambito demaniale da tutti gli attori coinvolti nella catena logistica. Grazie alla misurazione e al monitoraggio delle emissioni prodotte, è quindi possibile stabilire politiche e strategie di investimento specifiche, in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità ambientale di lungo periodo fissati dall'Ente.

L'anno di emissione del documento è il 2020 per cui sono stati raccolti dati sufficientemente consolidati da poter restituire una corretta fotografia delle emissioni prodotte in ambito portuale. Il perimetro delle rilevazioni si riferisce al solo scalo di Venezia poiché quello di Chioggia è divenuto parte integrante dell'AdSP del Mar Adriatico Settentrionale solo nel 2018.

Per quanto riguarda lo scalo di Chioggia si è comunque provveduto alla raccolta dei dati relativi alle emissioni di inventario (GHG) di tonCO<sub>2</sub> è pari ad un totale complessivo di 14.569 tonnellate emessi all'interno dell'ambito demaniale da tutti gli attori coinvolti nella catena logistica.

Per la quantificazione delle emissioni totali di CO<sub>2</sub> sono state utilizzate metodologie internazionalmente consolidate e basate sull'utilizzo di specifici fattori di emissione (*Emission Factor – EF*)<sup>24</sup>.

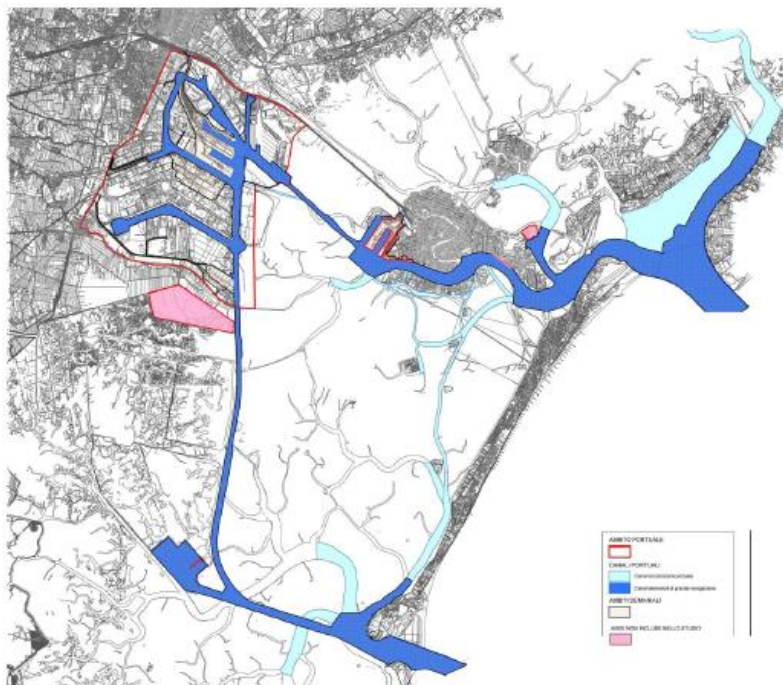
Per poter procedere allo studio delle emissioni, è stato necessario primariamente definire i confini organizzativi ed operativi dell'opera di misurazione. Per **confini organizzativi** sono stati intesi tutte le fonti di emissioni che sono **direttamente** e **indirettamente** correlate alle operazioni portuali: sono state prese in esame le emissioni riconducibili in maniera chiara e diretta all'AdSP MAS e alle attività specifiche del porto, ad esclusione di quelle di natura industriale non relazionabili al trasporto marittimo, anche se localizzate all'interno del demanio. In particolare, per quanto riguarda l'attività navale sono state valutate le emissioni associate alle operazioni svolte in porto dai natanti di servizio (rimorchiatori, bettoline, etc.) e lo stazionamento operativo, con relative fasi di manovra. Non sono

---

<sup>24</sup> In relazione ai dati di attività si precisa che le operazioni di raccolta, la loro elaborazione e la successiva quantificazione delle emissioni sono state sviluppate nel rispetto dei principi di pertinenza, completezza, consistenza e trasparenza richiesti dalla norma ISO 14064-1:2018.



state conteggiate le emissioni associate alle fasi di stazionamento non-operativo in banchina e quelle associate alle fasi di navigazione dal di fuori del porto.



Ambito portuale considerato nel DEASP - Fonte: Documento di pianificazione Energetico Ambientale del sistema Portuale (DEASP)

Lo studio ha previsto un'ulteriore differenziazione tra sorgenti **stazionarie** e **mobili**. Con le prime si identificano tutte le sorgenti stazionarie che sono legate a consumi di energia riconducibili all'AdSP MAS e ad altri enti inclusi nella rendicontazione. Nel dettaglio, sono stati misurate le seguenti **sorgenti fisse**:

- I consumi di combustibili per il riscaldamento e per l'acqua calda sanitaria o per il funzionamento di gruppi elettrogeni (generatori di emergenza);
- la combustione per la generazione di energia necessaria a soddisfare il fabbisogno portuale;
- le gru alimentate a gasolio.

Al contrario, con **sorgenti mobili** si intende l'impiego di mezzi che possono essere funzionali al trasporto di merci o persone o alle operazioni di servizio svolte all'interno dell'area portuale. Nella maggior parte dei casi le emissioni sono associate al consumo di carburante ed in particolare di gasolio dei mezzi pesanti, dei mezzi navali (natanti, di ormeggio, di servizio, rimorchiatori), dei treni, degli automezzi di servizio, dei mezzi tecnici/operativi (mobili). Infine, i dati che non sono direttamente fruibili ai fini della quantificazione delle emissioni e che richiedono quindi l'adozione di un modello di stima rientrano nella categoria delle **altre sorgenti mobili**:

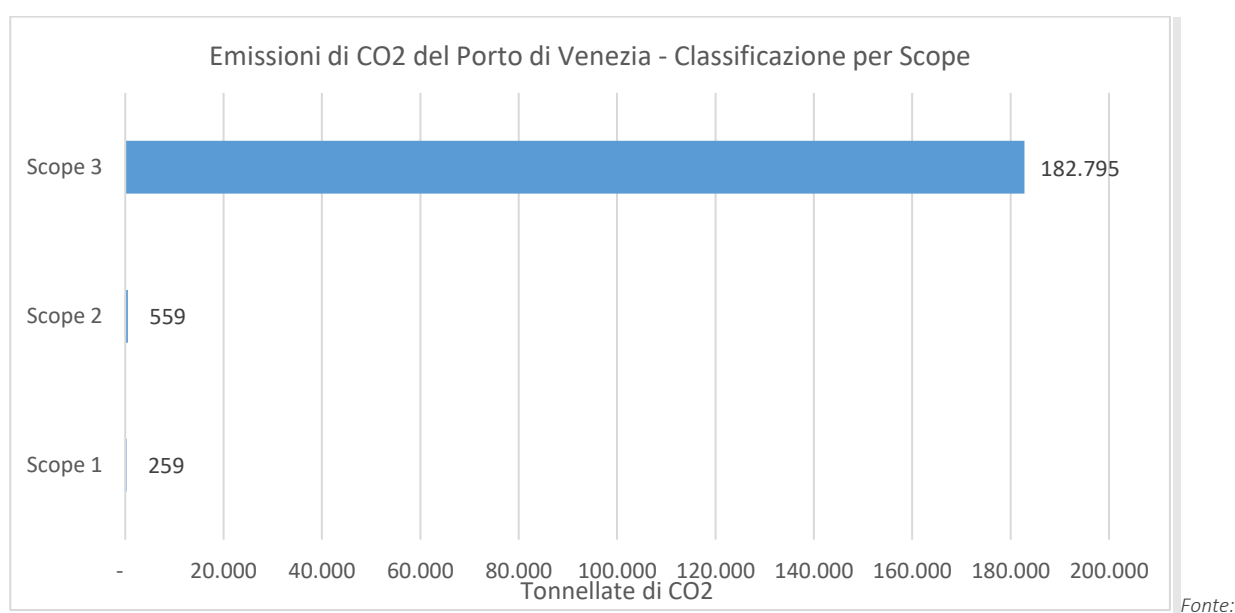
- Emissioni relative alla mobilità stradale di servizio interna al porto;
- terminal intermodali strada/rotaia e interporti stradali ricadenti in ambito portuale;
- natanti (per i diversi usi dettagliati nei paragrafi precedenti).
- 

Per quanto riguarda i **confini operativi** su cui realizzare le misurazioni si differenzia in:

**Scope 1 – Emissioni dirette dell’AdSPMAS.** Tali fonti sono direttamente sotto il Controllo e il funzionamento dell'entità dell'amministrazione portuale e comprendono veicoli della flotta di proprietà portuale, veicoli di proprietà o in locazione dell'amministrazione portuale, edifici (ad esempio caldaie).

**Scope 2 - Emissioni indirette dell’AdSP MAS.** Queste fonti includono l’elettricità acquistata e consumata da AdSP MAS per edifici e operazioni di proprietà dell'amministrazione portuale.

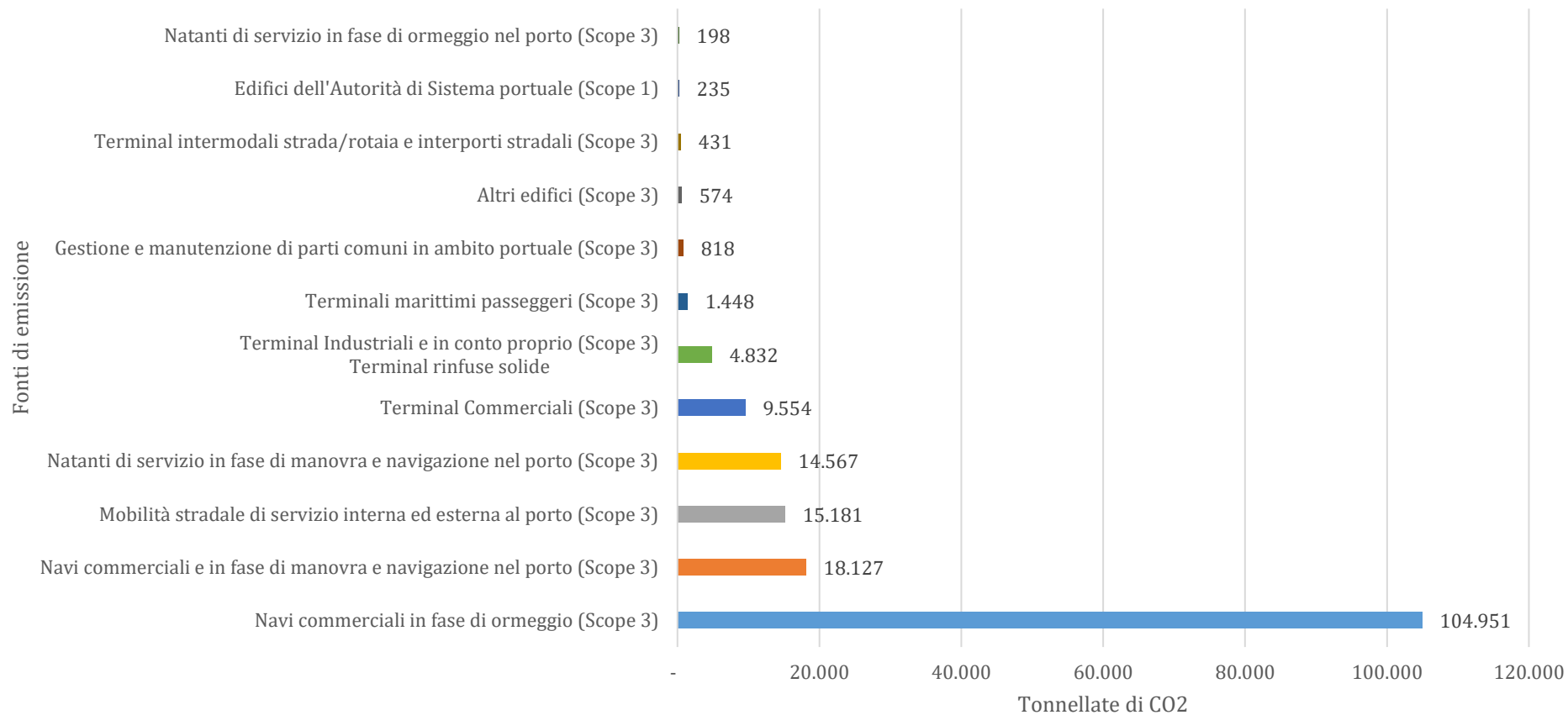
**Scope 3 - Altre emissioni indirette.** Queste fonti sono associate alle operazioni svolte da tutti gli operatori commerciali o che operano in conto proprio nell’ambito del porto e comprendono navi, camion, attrezzature per la movimentazione del carico, locomotive ferroviarie, imbarcazioni portuali, edifici di terzi, elettricità acquistata dai terzi ecc.



*Emissioni CO2 del porto di Venezia - Rielaborazione PTSCLAS su base DEASP*

La stima delle emissioni di GHG nei tre ambiti operativi di riferimento evidenzia la grande differenza che sussiste tra il contributo fornito dalle fonti stazionarie e quelle mobili: i dati evidenziano come il contributo maggiore alle emissioni portuali sia attribuibile all’insieme delle emissioni indirette (Scope 3) provocate dall’intensa attività commerciale dei numerosi operatori (marittimi, ferroviari, stradali, terminalisti) che animano il porto di Venezia. Gli altri due ambiti operativi non incidono in maniera significativa sulla sommatoria totale delle emissioni portuali.

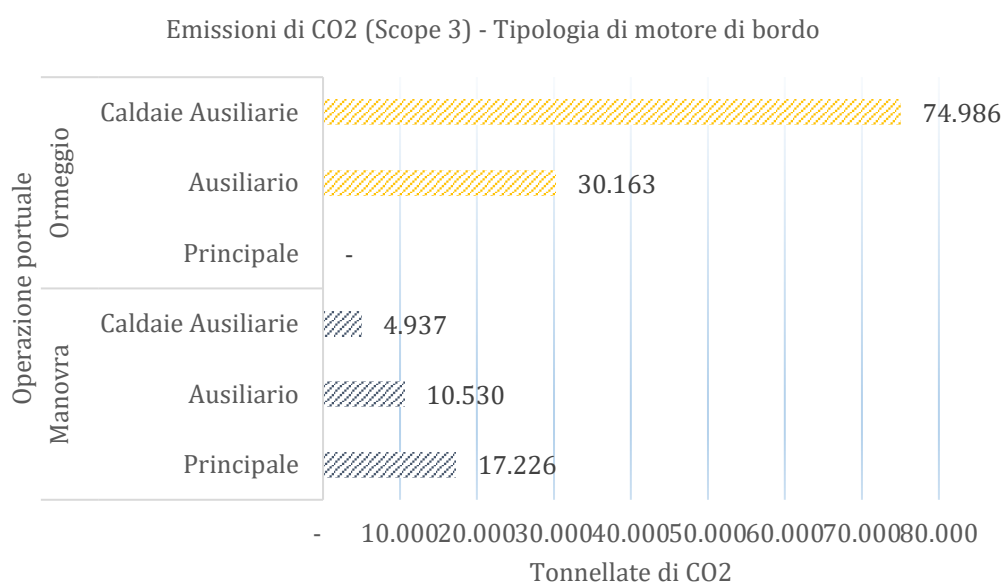
Emissioni dirette di CO2 del porto di Venezia - Suddivisione per Scope



Fonte: rielaborazione PTSCLAS su base DEASP

Sulla base delle rilevazioni effettuate, è evidente come il primo contributo alle emissioni del porto di Venezia derivi dal comparto marittimo: le navi impiegate nelle operazioni portuali, da sole, contribuiscono a circa l'80,6% delle emissioni di CO<sub>2</sub> complessive, siano esse rimorchiatori, chiatte o navi commerciali. In particolare, considerando il totale delle emissioni del porto di Venezia pari a oltre 170.000 tonnellate/annue, le fasi di manovra e navigazione contribuiscono al 10,6% del totale, mentre quelle di ormeggio (in banchina o in mare) al 61,4% del totale generale, pari ad oltre 100.000 tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub>.

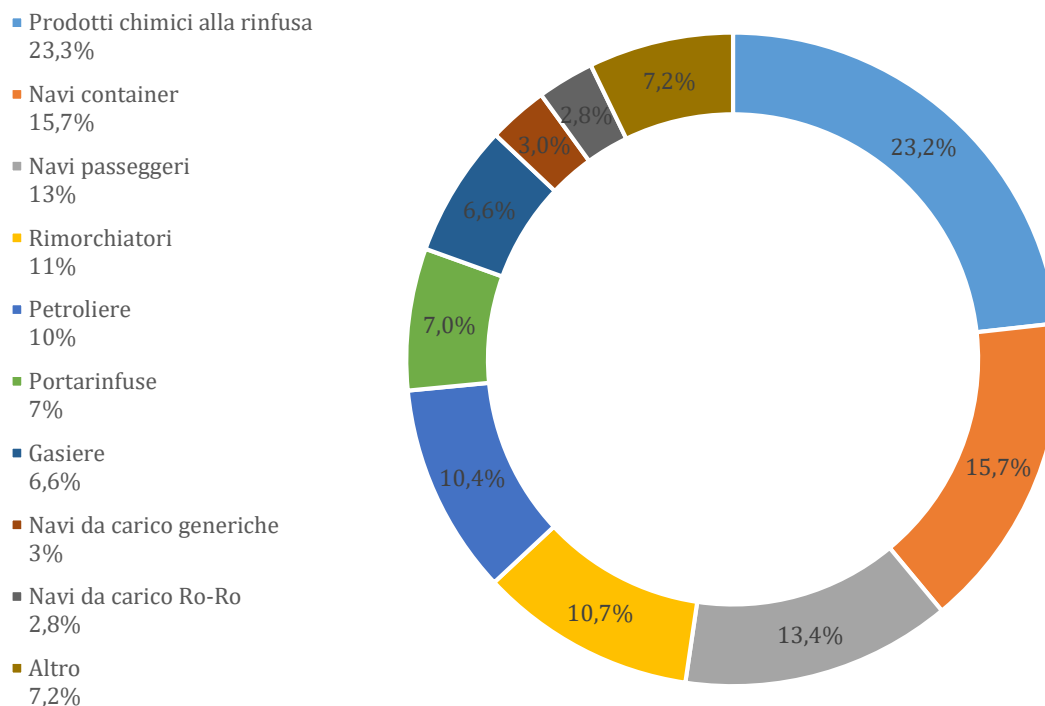
Tenendo in considerazione le sole emissioni navali rilevate nell'area demaniale, il grafico sottostante evidenzia come il problema della sosta si confermi essere la questione centrale da risolvere per abbattere consistentemente le emissioni del comparto marittimo sulle zone adiacenti al porto: secondo i dati raccolti nello studio questa voce contribuisce a circa il 76% del totale delle emissioni navali nel porto. Si rafforza dunque la convinzione di trovare soluzioni innovative che consentano lo spegnimento dei motori in fase di ormeggio siano esse predisposte lato nave (utilizzo di batterie ricaricabili) o lato banchina (attivazione impianti di *on-shore power supply*).



Emissioni di CO<sub>2</sub> (Scope 3) per tipologia di motore di bordo -Fonte: rielaborazione PTSCLAS su base DEASP

Lo studio delle emissioni (Scope 3) in fase di ormeggio e manovra è stato poi esteso anche alle singole unità navali transitate nell'anno di riferimento all'interno del porto di Venezia, restituendo un quadro dettagliato della produzione di GHG nell'ambiente lagunare, da cui emerge una distribuzione abbastanza uniforme dei quantitativi di CO<sub>2</sub> emessa.

Emissioni percentuali totali di CO2 per tipologia di naviglio

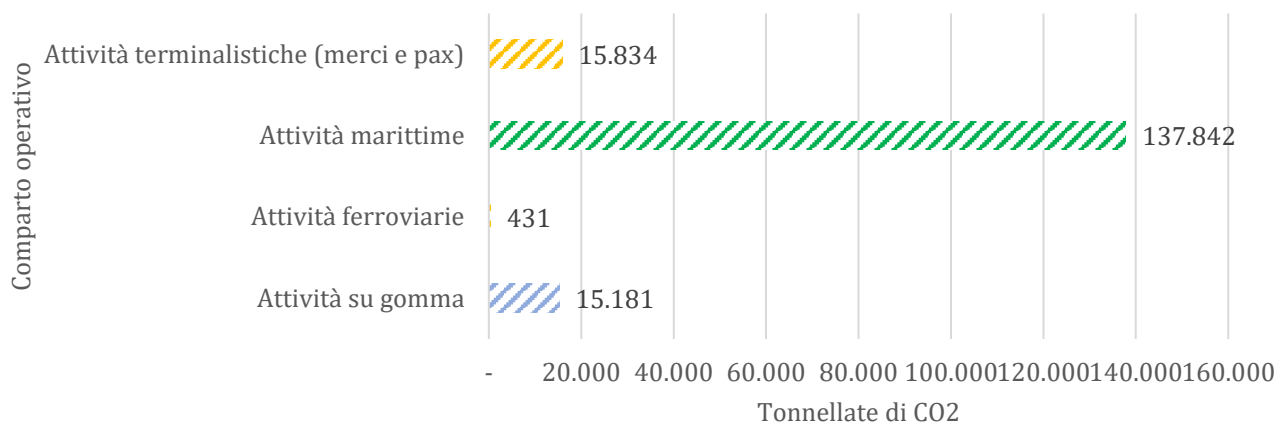


Emissioni di CO2 (Scope 3) per tipologia di naviglio<sup>25</sup> - Fonte: rielaborazione PTSCLAS su base DEASP

All'interno del porto di Venezia oltre alle operazioni marittimo-portuali, un significativo apporto alla produzione di GHG è legato alle attività svolte nei terminal, alla mobilità stradale e, in maniera decisamente inferiore, anche alla movimentazione ferroviaria.

<sup>25</sup> Nella categoria "Altro" sono ricomprese le seguenti tipologie di naviglio Nave passeggeri Ro-Ro Imbarcazioni passeggeri ad alta velocità, unità a sostentamento dinamico (DSC), chiatte, navi cisterna, atri tipi di nave, navi per carichi speciali.

Emissioni CO2 Porto di Venezia (Scope 3) - Suddivisione per comparto operativo



Emissioni di CO2 (Scope 3) per tipologia di attività - Fonte: rielaborazione PTSCLAS su base DEASP

Tra le fonti di emissioni a carattere stazionario le attività terminalistiche sono quelle che incidono in maniera più netta con una produzione di GHG pari a 15.834 tonn di CO<sub>2</sub> *stimate* nel 2017. Le rilevazioni sono state effettuate su tutti i terminal ricompresi nel demanio portuale: per i terminal commerciali quali il Terminal Rinfuse Venezia, Multiservice, Vecon, TIV, Venice Ro-Port MoS e quelli industriali in conto proprio (Cereal Docks, Colacem, ENEL, Idromacchine, Terminal Intermodale Adriatico, Transped) ha riguardato il consumo di energia elettrica, il monitoraggio il consumo di gas naturale e GPL per la climatizzazione degli edifici e il consumo di gasolio e benzina per le movimentazioni portuali e per l'uso di automezzi di flotte aziendali per un totale di circa 14.386 tonn CO<sub>2</sub> emessa.

Per il terminal passeggeri (Venice Terminal Passeggeri S.p.A.) sono state valutate le emissioni associate al consumo di gas naturale per la climatizzazione degli edifici ed al consumo di gasolio per le movimentazioni portuali e quelle associate al consumo di energia elettrica per la climatizzazione, le movimentazioni portuali, illuminazione interna ed esterna, stimando un impatto di 1.148 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Per quanto riguarda il trasporto terrestre l'Ente ha suddiviso la propria analisi tra comparto stradale e ferroviario. Nel primo caso, grazie ai dati forniti dagli operatori commerciali, sono stati analizzati 430.000 mezzi in ingresso dai terminal commerciali lungo tratte stradali di accesso alla zona industriale di Marghera, alla stazione Marittima e alla Darsena Fusina, stimando circa 15.000 tonnellate di CO<sub>2</sub> emesse (2017). Le rilevazioni, da un lato, hanno tenuto in considerazione le emissioni dei mezzi in transito lungo dai principali snodi di traffico nell'area di Mestre all'ingresso nell'isola portuale ("*off-terminal*"<sup>26</sup>); dall'altro, il percorso dei mezzi dall'ingresso in porto fino all'arrivo in banchina, comprese le operazioni di carico e scarico ("*on-terminal*"). Per quanto riguarda

<sup>26</sup> La stima sui flussi di traffico "*off-terminal*" si basa "*Rapporto finale 2011 Rilevazione dei tempi di servizio per l'entrata e l'uscita dei mezzi al porto commerciale di Marghera*".

il comparto ferroviario, il DEASP considera le emissioni dirette associate al consumo di gasolio per le manovre all'interno del porto per un totale di 431 tonnellate di CO<sub>2</sub>.

Le misurazioni del DEASP hanno consentito di stabilire le politiche e le azioni per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il percorso di de-carbonizzazione dell'Ente è stato inizialmente strutturato attraverso un primo censimento preliminare degli interventi energetico-ambientali programmati; l'intenzione dell'Ente è quello di classificare ciascuno di essi ai fini della valutazione della fattibilità economica da attuarsi sotto diverse forme (Analisi costi-efficacia; Analisi costi-benefici). Il programma di azioni è stato suddiviso in studi, misure ed interventi attuativi: questi ultimi sono quelli per i quali è stato rilevato un potenziale impatto sulla quantificazione della CO<sub>2</sub> emessa e, di conseguenza, in base anche ai dati a disposizione, sono stati suddivisi in una serie di classi.

- Elettificazione

Gli interventi puntano ad una riduzione complessiva dell'utilizzo dei combustibili fossili attraverso un'azione congiunta dell'AdSP MAS e dei terminal commerciali e passeggeri attivi all'interno del demanio. Tra le azioni pianificate si ricordano:

- o la sostituzione delle prese per i container reefer c/o TIV e VECON<sup>27</sup>;
- o l'elettificazione delle gru semoventi (12 unità) attualmente alimentate a gasolio;
- o l'acquisto di nuove stacker (3 unità da 260kW di potenza/cad) ad alimentazione elettrica;
- o promozione dell'utilizzo di forme di mobilità green tramite l'installazione di colonnine di ricarica elettrica (6 totali tra Venezia e Marghera) e l'acquisto di due macchine elettriche di servizio.

- Efficienza Energetica negli usi finali dell'energia

Un efficiente utilizzo dell'energia elettrica è indubbiamente uno dei passi più importanti da compiere per l'Ente ai fini della diminuzione dell'impronta carbonica complessiva del porto. Tra gli interventi previsti si annoverano:

- o Efficientamento della rete di distribuzione elettrica del porto (riduzione delle perdite di trasformazione e distribuzione);
- o Indipendenza dei singoli contatori dei terminal;
- o implementazione dei sistemi di efficientamento energetico e di autoproduzione;
- o revamping del sistema di illuminazione portuale attraverso l'installazione di sistemi a led di ultima generazione;
- o ottimizzazione procedure di accensione/spengimento dell'illuminazione presso Terminal PSA-Vecon;
- o ottimizzazione della distribuzione elettrica per l'area reefer del terminal PSA-Vecon;
- o l'installazione di sistemi di controllo della potenza assorbita (dimmeraggio delle Torri Faro).

- Fonti rinnovabili senza combustione

<sup>27</sup> Il Terminal Intermodale di Venezia (TIV) e il Venezia Container Terminal (VECON) sono i due principali terminal container dello scalo veneto.

Gli investimenti in Fonti di Energia Rinnovabili (FER) prevedono una serie di interventi per l'installazione di impianti fotovoltaici:

- Impianto fotovoltaico da 200 kWp sul tetto del Venice Terminal Passeggeri, che prevede la reimmissione dell'energia non consumata in rete.
- Impianto fotovoltaico da 700 kWp sul tetto del Terminal Rinfuse Venezia (TRV);
- Impianto fotovoltaico da 300 kWp sul tetto del Venice Ro-Port-Mos;
- Impianto fotovoltaico a supporto del Terminal Intermodale Venezia (TIV).
- Riduzione della CO2 nella catena della logistica attraverso lo sviluppo del terminal LNG

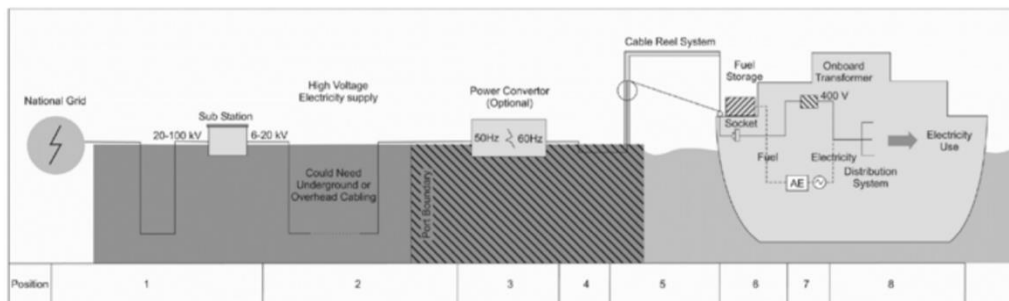
### Focus: L'elettificazione delle banchine e la transizione ecologica del porto di Venezia

Una volta completate le operazioni di ormeggio in banchina, la nave, per continuare ad erogare i servizi di bordo necessari, spegne i motori a propulsione mantenendo accesi quelli ausiliari generalmente alimentati a diesel. Il loro utilizzo si è reso per lungo tempo necessario per continuare a fornire l'energia per i servizi di bordo (impianti di condizionamento dell'aria, dotazioni di emergenza, cucina, cabine, etc.) senza arrivare a spegnere completamente la nave, ma contemporaneamente ha cominciato a costituire una delle questioni ambientali di maggiore preminenza degli ultimi anni considerando le emissioni nocive immesse nell'atmosfera.

In tal senso, l'onshore power supply (OPS) rappresenta la soluzione alternativa più valida. Questa tecnologia nata negli Stati Uniti, si è poi progressivamente diffusa in tutto il mondo, trovando applicazione anche nei porti orientali ed europei. Questo sistema consente di mantenere attivi i gruppi elettrogeni di una nave ormeggiata in banchina e fornire i necessari servizi di bordo ricorrendo all'energia fornita dalla rete elettrica a terra anziché dai più inquinanti motori ausiliari a diesel. Questo sistema consente di abbattere in maniera significativa sia le emissioni nocive immesse nell'atmosfera sia quelle acustiche prodotte dal funzionamento dei motori in grado di propagarsi anche a lunghe distanze. La tecnologia di cui è costituito prevede un insieme di elementi diversificati che, installati in parte a terra e in parte a bordo, consentono il trasferimento dell'energia ai gruppi elettrogeni della nave:

- Cabina di allacciamento alla rete nazionale in media tensione o sottostazione di trasformazione connessa alla rete di alta tensione attraverso cui trasformare l'energia da 20-100 kV a 6-20 kV;
- Distribuzione in cavo di media tensione (6-20 kV) all'interno dell'area portuale;
- Cabina di conversione della frequenza di alimentazione da 50Hz a 60Hz;
- Distribuzione ai punti di allacciamento delle navi;
- Sistema di connessione e avvolgimento dei cavi a bordo nave: generalmente si tratta di un avvolgitore e una gru posizionati a poppa o sull'ormeggio;
- Presa a bordo per allaccio cavi;
- Impianto di trasformazione media tensione (MT)/bassa tensione (BT) a bordo per passaggio da corrente ad alta tensione a corrente a 400V;
- Rete di distribuzione della nave.





Schematizzazione di un impianto portuale di on-shore power supply - Fonte: Raccomandazione CE n.339/2006

In particolar modo la cabina di conversione (3) e il sistema di connessione tra banchina e nave (5) sono gli elementi chiave di un impianto di *on-shore power supply*. La necessità di utilizzare uno strumento di conversione come questo nasce dalla presenza di una significativa differenza tra la tensione dell'energia utilizzata a terra e quella a bordo nave. I porti europei utilizzano una frequenza pari a 50Hz, mentre la maggior parte delle navi circolanti a 60Hz. Il cambio di frequenza si rende dunque necessario per pareggiare le due frequenze e rendere dunque lo scambio di energia sicuro, oltre che consentire il funzionamento di apparecchiature come le pompe o le gru di bordo, non utilizzabili a diverse condizioni. Il corretto funzionamento dipenderà dalle caratteristiche elettriche del sistema elettrico di terra per l'alimentazione delle diverse tipologie di nave, come specificato nella normativa tecnica di riferimento<sup>28</sup>.

Nonostante la sua diffusione, l'utilizzo di questa tecnologia presenta alcuni limiti. Da un lato, gli oneri economici dati dai costi di installazione particolarmente gravosi, non solo per l'infrastruttura portuale, ma anche per l'armatore che dovrà sostenere dei costi di costruzione aggiuntivi o di adattamento (nel caso di navi già attive) per rendere la nave idonea all'allaccio al sistema elettrico di terra. Dall'altro, l'*on-shore power supply* potrà realmente raggiungere l'obiettivo di abbattere le emissioni solo ed esclusivamente se le fonti on-shore generatrici dell'energia abbiano una capacità sufficiente a reggere la domanda di energia e soprattutto una natura green e rinnovabile.

Coscienti delle criticità e delle opportunità di questo impianto, le istituzioni hanno cominciato a promuovere linee di finanziamento dedicate, anche in virtù degli investimenti riguardanti l'intero comparto delle infrastrutture. Gli organismi istituzionali nazionali ed europei<sup>29</sup>, consapevoli delle potenzialità, hanno cominciato a promuoverne e a finanziarne il suo impiego: l'Unione Europea attraverso il programma *Connecting Europe Facility (CEF)* e il *Recovery and Resilience Plan (RRP)* ha già avviato canali preferenziali di finanziamento, mentre in Italia il Governo ha destinato ingenti somme al sistema portuale nazionale attraverso il "Fondo complementare" per i porti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. In particolare, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico

<sup>28</sup> La normativa tecnica di riferimento per la realizzazione degli impianti Cold Ironing è IEC/IEEE 80005-1:2019: "Utility connections in port — Part 1: High voltage shore connection (HVSC) systems — General requirements". ([link al sito](#)).

<sup>29</sup> Le normative comunitarie di riferimento sul tema della riduzione dell'inquinamento ambientale sono:

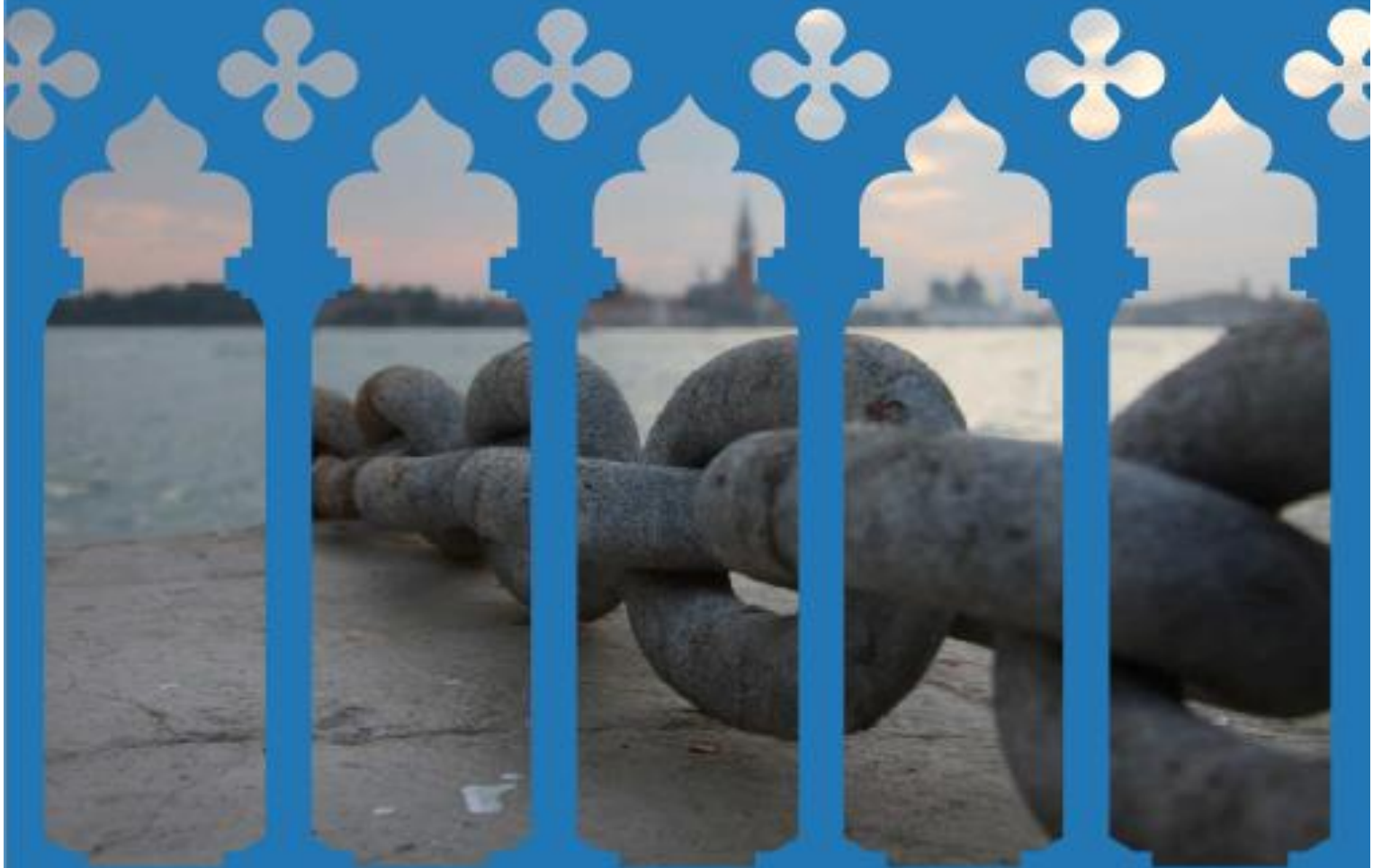
- Raccomandazione Europea 2006/339/EC sulla promozione delle infrastrutture per il Cold Ironing;
- Direttiva Europea 2005/33/EC sull'utilizzo di nafta con un contenuto di zolfo inferiore all'1,5%.

Settentrionale ha ricevuto circa 90 milioni Euro per la realizzazione degli interventi previsti per le seguenti banchine:

1. Venezia:
  - a. Marittima;
  - b. Santa Marta;
  - c. San Basilio;
  - d. Riva VII Martiri
2. Marghera:
  - o Terminal Ro-Ro di Fusina
  - o Nuovo Terminal Passeggeri – Canale Nord

L'AdSP MAS, coerentemente con la programmazione nazionale, aveva da tempo previsto l'elettificazione dei propri accosti tra gli interventi necessari all'efficientamento del sistema portuale considerando anche l'abbondanza di spazi e la vicinanza delle banchine del porto di Venezia ai diversi impianti termoelettrici localizzati nella zona industriale in grado di fornire le potenze richieste. L'elettificazione delle banchine, prevista tra gli anni 2022-2026, coinvolgerà tutta la comunità portuale oltre che ai gestori delle infrastrutture energetiche, e consentirà di ridurre in maniera consistente le emissioni nocive delle attività navali di manovra e, soprattutto, ormeggio nelle zone terminalistiche, salvaguardando la salute della Laguna e dell'intera popolazione.

# Porto città



## 11. Supporto alla comunità locale e dialogo porto-città

Negli ultimi anni, l'AdSP MAS ha trasformato radicalmente la gestione dei rapporti con le diverse componenti del territorio, con l'obiettivo di partecipare attivamente al sistema di tutela e promozione dei suoi valori culturali, paesaggistici, ambientali, artistici e architettonici, anche grazie ad un confronto con le organizzazioni internazionali – quali OECD, ESPO e AIVP - che studiano da tempo l'integrazione tra anima portuale e cittadina delle città-porto.

L'istituzionalizzazione del dialogo con le comunità di riferimento è un elemento imprescindibile per una programmazione degli interventi capace di rispondere ai reali bisogni del territorio. Nel triennio 2019 – 2021, la dimensione partecipata della progettazione è stata sostenuta via via in modo sempre più ampio dall'Ente fino ad assegnarle un ruolo significativo nell'individuazione ex-ante degli indirizzi strategici di breve e di lungo periodo a partire dal secondo semestre 2021.

Infatti, in un quadro generale in cui già tipicamente le interazioni tra porto e territorio impongono attenzione, cura e gestione strategica, il caso di AdSP MAS arricchisce di complessità in virtù dell'iscrizione di Venezia e della laguna nella lista dei Siti Patrimonio Mondiale dell'Umanità dell'UNESCO.

### 11.1 L'evoluzione del rapporto con il territorio: la valorizzazione del contributo in termini di sostenibilità, l'introduzione di nuovi strumenti, l'avvio di nuovi filoni di relazione, la strutturazione di nuove forme di partnership

Gli anni oggetto del rendiconto sono stati caratterizzati da un'evoluzione progressiva e significativa delle attività a supporto della comunità locale e del dialogo porto-città, che ha posto le basi per la forte spinta a un ulteriore sviluppo, coincisa con l'avvio dell'attuale mandato a partire da giugno 2021.

#### ➤ LA VALORIZZAZIONE DEL CONTRIBUTO IN TERMINI DI SOSTENIBILITÀ

Nel 2019, l'AdSP MAS ha sperimentato una prima evoluzione nella relazione con le comunità di riferimento, nell'intento di dare seguito attuativo alla declinazione proposta dall'AIVP dell'Agenda 2030, sottoscritta da parte dell'Ente<sup>30</sup>.

Tale sottoscrizione ha comportato il coinvolgimento di tutti gli stakeholder nel perseguimento delle diverse dimensioni della sostenibilità applicate alle città-porto, di cui si è ritenuto di dare evidenza articolando le numerose attività messe in campo secondo l'aggregazione delle cinque P (*people*,

---

<sup>30</sup> Il Decalogo di AIVP è consultabile all'indirizzo <https://www.aivp.org/en/acting-sustainably/agenda-2030/>.

*planet, prosperity, partnership, peace* – di cui nel nostro caso di applicano solo le prime quattro) degli obiettivi dell’Agenda.

## VALORIZZAZIONE DEL CONTRIBUTO AL TERRITORIO IN TERMINI DI SOSTENIBILITA’

### PLANET

Per quanto attiene all’aspetto “**planet/sostenibilità ambientale**”, le principali iniziative poste in essere nel 2019 si sono focalizzate nel coinvolgimento di pubblici qualificati per poter veicolare messaggi sui progress del sistema portuale veneto in campo ambientale avvalendosi di tali interlocutori come autorevoli portavoce del proprio impegno.

E’ questo il caso dell’iniziativa Green Week che si è rivolta a 100 ricercatori universitari nel campo dell’ingegneria e delle scienza ambientali per i quali sono stati organizzati 4 seminari e 3 visite tecniche a siti specifici per presentare le best practice del sistema portuale veneto come “Green Innovation Hub”.

Il progetto ha previsto il coinvolgimento di ENI, Venezia terminal Passeggeri, Venice LNG e Venezia Heritage Tower.

Altre iniziative hanno implicato la relazione con Centri di Ricerca e circoli di esperti cui sono state rese note le iniziative dell’Ente in campo ambientale, come nel caso sia dell’adesione a campagne del Kyoto Club e di Mare Vivo e sia dell’adesione a iniziative a più ampia divulgazione sviluppata con testimonial noti a livello mondiale, come nel caso dell’iniziativa “Plastic less” di LifeGate. A ciò si aggiunga il supporto in termini di Comunicazione ai progetti europei che sviluppavano azioni di tutela ambientale come la diffusione di informazioni sugli incontri di presentazione e confronto nell’ambito di Poseidon Med II, Gainn4Core, Greener sites, Supair).

### PEOPLE

Per quanto attiene all’aspetto “**People/sostenibilità sociale e culturale**”, nel 2019 le iniziative poste in essere sono state numerosissime ed hanno avuto un’eco mediatica maggiore rispetto agli anni precedenti.

Innanzitutto, infatti, le attività di relazione con il territorio sono state incardinate nel quadro di eventi di comunicazione coordinati a livello nazionale e internazionale con obiettivi analoghi di portata molto più vasta in modo da massimizzarne la *redemption*.

Si tratta tra tutte dell’iniziativa degli Italian Port Days che ha coinvolto tutti i porti italiani cui l’Ente ha aderito, partecipando anche al Premio ESPO<sup>31</sup> per l’accettabilità sociale dei porti dalla quale ha ricevuto una citazione.

<sup>31</sup> L’ESPO è un’organizzazione cui fanno parte i porti marittimi europei e che assicura che i porti abbiano voce nell’Unione europea. Promuove gli interessi comuni dei suoi membri in Europa ed è anche impegnata nel dialogo con gli stakeholder europei nel settore portuale e marittimo.

Nel 2009 è stato istituito l’ESPO Award, per promuovere i progetti delle autorità portuali tesi a migliorare l’integrazione sociale dei porti, specialmente con la città o la comunità in cui si trovano. Tale premio, ha lo scopo di stimolare lo sviluppo sostenibile dei porti europei e delle loro città.

Di livello nazionale anche la “Settimana del Mare”, iniziativa veneziana rivolta agli Istituti nautici che segue gli indirizzi normativi nazionali riguardo alla promozione della formazione specialistica delle professioni del mare in collaborazione con la comunità portuale ampia.

Tra i progetti dedicati alle scuole, degno di nota l’accordo con il Teatro La Fenice di Venezia per lo sviluppo di un’iniziativa rivolta agli Istituti superiori del Veneto con l’obiettivo di ripercorrere con gli studenti la storia della portualità e ambientare la famosa opera “Otello” nei terminal portuali: si è ideato quindi un concorso tra Istituti da cui è scaturito un trailer ambientato negli spazi di Marittima lanciato sui social e diventato di fatto il “promo” dell’opera.

Sotto il profilo delle attività di investimento nel capitale umano, si sono confermate le collaborazioni con gli Istituti di Formazione dell’Ente (CFLI, ITS Marco Polo) e con le Università per accrescere il bacino delle risorse specializzate cui la portualità può attingere.

Sotto il profilo delle attività volte all’inclusione l’AdSP MAS ha confermato numerose attività di testato successo, ovvero la seconda e più ampia edizione 2019 del progetto Play Day dell’Associazione Amici della laguna e del porto in cui per l’occasione il Porto Passeggeri di Venezia a Marittima si è trasformato in una sorta di “villaggio olimpico” ove 1.400 studenti delle scuole materne, elementari e medie hanno vissuto una giornata dedicata allo sport, all’inclusione e alla socializzazione durante la quale l’AdSP MAS ha realizzato laboratori educativi e creativi sulla portualità.

Sempre sul tema dell’inclusione e sempre arricchito di nuovi contenuti e nuove iniziative è stata la partnership del porto con l’Associazione “Lo spirito di Stella” per l’edizione 2019 del progetto Wheels on waves -WOW che ha previsto un’intera settimana di dibattiti a Venezia sotto il cappello della *Universal Design Week*. Degno di nota anche il progetto, condiviso con l’Associazione Amici della Laguna e del Porto volto a raccogliere fondi per le persone affette malattie rare, diventate oggetto della raccolta fondi nell’ambito del Charity Program di Venice Marathon.

Confermate infine tutte le iniziative di apertura del Waterfront portuale ai grandi eventi sportivi e ricreativi tradizionali per la città di Venezia come *Venicemarathon*, *Venice Night Trial* e *Su e Zo per i ponti*, che hanno previsto dei veri e propri eventi nell’evento e da anni impegnano l’Ente come partner tecnico-logistico-organizzativo e promozionale.

Infine per un più pieno conseguimento dell’obiettivo “Salute e Benessere”, adSP MAS ha dato agli operatori del porto un supporto per ampliare e rafforzare la comunicazione e promozione delle iniziative di sensibilizzazione sul tema di safety e security (ne sono un esempio le giornate organizzate dal terminal Vecon e dal Terminal TRV), nonché per la disseminazione dei risultati dei progetti europei che insistono sugli stessi temi (quali il progetto INTESA – Improving Maritime Transport Efficiency and Safety in Adriatic e il progetto SECNET – Cooperazione istituzionale transfrontaliera per il rafforzamento della security portuale<sup>32</sup>).

<sup>32</sup> Cfr. § 13.1 del presente documento.

## **PROSPERITY**

Nel 2019 si sono attivate iniziative di promozione di filiera che sono state concepite mettendo in campo uno sforzo innovativo ulteriore per rendere più sostenibili in termini di risorse impiegate.

A titolo di esempio per la filiera dei deperibili, si è diversificata la promozione su terreno nazionale, partecipando alla manifestazione dei “Protagonisti dell’ortofrutta italiana” quale unico porto presente e su terreno internazionale, preferendo il ruolo di co-espositori presso un vasto stand regionale alla fiera Fruit Logistica di Berlino. Si è riusciti in tal modo a presidiare due piazze con un impiego di risorse più limitato rispetto alle partecipazioni autonome degli anni precedenti.

Analogamente, per le fiere estere dedicate al comparto delle Break Bulk e la Fiera generalista Transport Logistic di Monaco, il *branding* già testato e gli strumenti sviluppati e consolidati nel biennio precedente, oltre ai canali e agli interlocutori sia commerciali che mediatici oramai divenuti familiari, hanno consentito economie e ottimi risultati rispetto ai contatti e ai riscontri sui media di settore e non.

Nell’ambito della Prosperity rientrano anche diverse iniziative che hanno dato conto del valore del sistema portuale veneto per il territorio.

Tra queste, un convegno presso l’Università Ca’ Foscari, in collaborazione con l’Ordine nazionale dei Commercialisti, volto a presentare il Sistema portuale veneto come caso virtuoso d’integrazione con il sistema produttivo regionale, creatore di valore e opportunità per professionisti e aziende.

Stessa finalità perseguita con l’evento che ha visto la sua realizzazione a gennaio 2020, ma che ha presupposto un lavoro intenso già da settembre 2019, consistendo nell’organizzazione di una Convention rivolta ad un vasto pubblico composto da diversi stakeholder per presentare i risultati di uno studio inedito sul valore economico e sociale del sistema portuale veneto per la Città, la Regione e il Paese tutto. L’evento ha coinvolto oltre 300 persone, tra cui diversi esponenti del Governo, ha ottenuto il patrocinio del MIT e riscosso un grande successo mediatico.

Altra iniziativa *for prosperity* è stata Cruise2030, lanciata a luglio 2019 dal vertice dell’Ente e volta a creare 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.

Il progetto ha riscosso un elevato successo mediatico sia in Italia che all’estero, e ha visto la creazione di un nuovo marchio e l’avvio di una nuova narrazione sul tema della crocieristica a Venezia.

Infine la relazione con i mercati esteri è certamente parte delle iniziative atte a favorire la prosperità dei territori cui il sistema portuale afferisce.

Nel 2019, in particolare, si sono intessute relazioni con Paesi Asiatici (Giappone, Vietnam e Cina) e Paesi del Mediterraneo (Egitto in particolare), avvalendosi anche del coordinamento e della collaborazione della Regione del Veneto per massimizzare i risultati delle attività svolte.

## ***PARTNERSHIP***

Le partnership, sono l'obiettivo numero 17 tra gli SDG ONU, e sono lo strumento principe di attività dell'Ente che è chiamato a sviluppare progetti complessi su un territorio vasto e quindi deve tessere relazioni, condividere progettualità, recuperare maggiori risorse per raggiungere target più numerosi.

Nel corso del 2019, oltre a confermare tutte le partnership già avviate in precedenza a tutti i livelli, si è intensificata la relazione con la Regione del Veneto, su tre fronti: presenza del porto presso eventi fieristici, condivisione di progetti culturali, promozione sui mercati esteri.

Per citare poi le nuove partnership, con il Comune di Venezia – Città Metropolitana si sono rafforzate le relazioni sotto il profilo promozionale in generale, e più specificamente si è proceduto a redigere e sottoscrivere un accordo per l'attuazione della campagna #enjoyrespectVenice nell'ambito del porto turistico, coinvolgendo anche Venezia Terminal Passeggeri.

Anche con l'Archivio di Stato è stato sottoscritto un Protocollo per sostenere come Partner le attività legate alle celebrazioni dei 400 anni dalla nascita di Francesco Morosini: progetto che ha implicato lo sviluppo di diverse attività di comunicazione rivolte sia ai cittadini e sia ai turisti veneziani e veneti.

Accordo inedito del 2019 infine quello con l'Accademia delle Belle Arti di Venezia per avviare una collaborazione su più fronti ottenendo i seguenti risultati: ridurre la spesa per omaggi istituzionali, promuovere iconograficamente la cultura della portualità veneta; valorizzare giovani talenti dell'Accademia delle Belle Arti; opere esposte presso il Museo d'Arte Contemporanea Ca' Pesaro di Venezia e diventate anche dono di rappresentanza dell'ente. Gli studenti coinvolti sono stati oltre 200 e, per la selezione delle opere, si è indetto un concorso mettendo in palio borse di studio.

## ➤ L'INTRODUZIONE DI NUOVI STRUMENTI DI RELAZIONE

Nel 2020, con lo scoppio della pandemia da Covid-19, sono state costruite modalità innovative di relazione con gli stakeholder mantenute anche nelle fasi di attenuazione dell'emergenza sanitaria come strumenti integrativi -o anche sostitutivi- di quelli già consolidati, in ottica di sostenibilità e efficacia. I nuovi canali hanno consentito di ampliare il raggio d'azione e la platea degli stakeholder, nonché di modulare il linguaggio e i format in base ai destinatari del messaggio. Sono state ad esempio utilizzate piattaforme multilingue di streaming realizzati ad hoc, spazi on line dedicati, format misti per gli eventi e il raggiungimento del pubblico.



## 2020 MODALITÀ INNOVATIVE DI RAGGIUNGIMENTO DEI PUBBLICI: DUE BEST PRACTICES

Con l'evolversi della situazione epidemiologica, nel rispetto delle nuove esigenze dettate dalla crisi sanitaria e con l'obiettivo di raggiungere ugualmente gli obiettivi promozionali oggetto del compito istituzionale dell'AdSP MAS, nel 2020 si è investito sulla creazione di opportunità digitali, garantendo la visibilità dell'Ente attraverso l'organizzazione di eventi o la partecipazione ad essi in forma virtuale.

Due casi emblematici a tal riguardo sono quelli relativi alle Conferenze online organizzate nell'ambito di due Progetti europei: per il programma Interreg Central Europe, il progetto "TalkNET - Transport and Logistics Stakeholders Network" e, per il programma Italia-Croazia, "REMEMBER - Restoring the Memory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced Territorial growth".

### FINAL CONFERENCE TalkNET - Transport and Logistics Stakeholders Network

Nel progetto, AdSP MAS era chiamata a realizzare la Final Conference prevista dal GANTT di progetto entro i termini - non prorogabili - previsti dal Joint Secretariat nonostante i vincoli dettati dalla normativa Covid che di fatto aveva annullato gli eventi in presenza. È stata organizzata quindi la Conferenza Internazionale "Il futuro del Trasporto e della Logistica in Europa centrale" tenutasi il 16 luglio 2020.

In assenza dei limiti imposti dall'emergenza sanitaria, l'appuntamento promozionale più importante del progetto avrebbe previsto la partecipazione in presenza di rappresentanti istituzionali, moltiplicatori ed esperti del settore dei trasporti e della logistica. I limiti imposti dal COVID-19 hanno trasformato un problema in opportunità e l'evento si è svolto interamente in modalità virtuale utilizzando una piattaforma di streaming realizzata ad hoc che ha ospitato 13 speaker internazionali e ha registrato l'adesione di oltre 250 partecipanti. Una platea per ovvie ragioni molto più ampia di quella che avrebbe potuto raccogliere un simile evento svolto in presenza.

Il successo di tale evento è stato tale da farlo selezionare dal Programma Europeo Central Europe come best practice a livello internazionale di attività promozionale on line post covid. Su di esso è stato pertanto costruito un seminario dove AdSP MAS è stata invitata per "fare scuola" su come coinvolgere il pubblico e realizzare strumenti digitali e on line in sostituzione di quelli di comunicazione tradizionale.

## CONFERENZA INTERNAZIONALE “Cultural heritage as a driver of port cities sustainable development”

Vicenda analoga quella sperimentata con la Conferenza internazionale on line legata al progetto europeo REMEMBER - Restoring the Memory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced Territorial growth , svoltasi il 24 novembre 2020, che ha raccolto oltre 200 partecipanti collegati on line per quasi tre ore, per assistere al dibattito tra UNESCO, Università TUDelft e AIVP sul ruolo del patrimonio culturale come leva per lo sviluppo sostenibile delle città portuali e per conoscere il progetto di piattaforma virtuale sulla storia della portualità adriatica di 8 città marinare delle due sponde. Per l’occasione è stato realizzato e presentato anche il video trailer del Museo Virtuale dei Porti di Venezia e Chioggia che sarà finalizzato nel 2022. Il successo della conferenza si è potuto verificare non solo con gli esiti sulla rassegna stampa, ma anche dal numero di click sul web per accedere ai contenuti della conferenza e poter visionare i video realizzati, oltre 1.700 click.

### ➤ STRUTTURAZIONE DI NUOVI FILONI DI RELAZIONE E DI NUOVE FORME DI PARTNERSHIP

Laddove la spinta alla ripresa post-pandemica ha stimolato l’unione delle forze – interistituzionali e pubblico-private - intorno a temi e obiettivi comuni dell’inclusione, della tutela, dell’arricchimento, della promozione del patrimonio immateriale legato alla cultura marittima, della rifunzionalizzazione degli spazi di cerniera, si è lavorato molto sul coinvolgimento e l’ingaggio degli stakeholder attivando diverse forme di partnership. Il supporto al territorio e alle sue attività si è fatto sentire, inoltre, per il tramite di patrocini e contributi erogati a iniziative molto sentite dalla comunità territoriale, per la prima volta organizzati e normati da un apposito Regolamento<sup>33</sup> rilasciato nel corso del 2021.

#### Nuova fruizione degli spazi di cerniera

La **Venice Night Trail**, iniziativa podistica che ogni anno attraversa Venezia in notturna, è stata realizzata anche a ridosso del periodo più acuto della pandemia grazie alla collaborazione dell’AdSP MAS che ha messo a disposizione gli spazi portuali posti all’estremità del centro storico, per ospitare un villaggio per migliaia di partecipanti.

Il programma della **Venicemarathon**, storica maratona che attraversa l’entroterra e le aree portuali di Marghera e Venezia, ha visto per la prima volta l’istituzione di un Premio inclusivo della portualità clodiense “Trofeo Porti del Veneto”, e la creazione di una squadra di corridori della Port Community

<sup>33</sup> Il Regolamento è consultabile all’indirizzo <https://trasparenza.port.venice.it/decreto-di-approvazione-ed-adozione-del-regolamento-delladspmas-per-concessione-contributi-e-patrocini/>

che ha aderito alle diverse manifestazioni correlate alla maratona riscuotendo un'eco mediatica notevole e un forte engagement del cluster.

La mostra d'arte contemporanea “**Venice stArt**”, allestita tra settembre e novembre 2021 negli spazi di ARTERMINAL<sup>34</sup>, ha dato ospitalità nel waterfront portuale del centro storico a oltre 100 artisti e 600 opere di diversi stili, esposte per sezione, ciascuna dedicata a una rappresentazione artistica: dalla pittura alla fotografia, dalla scultura alle installazioni. Alla caratterizzazione in chiave artistica contemporanea dell'area di Santa Marta-San Basilio, ha contribuito anche la collaborazione con la Peggy Guggenheim Collection per l'organizzazione del Laboratorio “**La città infinita**”<sup>35</sup>, che ha aperto il waterfront portuale, nelle strutture del Consorzio di Formazione Logistica e Intermodale, ai più piccoli e ai loro familiari, attratti in quest'area periferica della città.

#### Iniziative multi-stakeholder per promuovere la portualità come risorsa

Tra le iniziative multi-stakeholder, la più rilevante è senza dubbio l'edizione veneta degli **Italian Port Days**, manifestazione promossa da Assoporti alla sua terza edizione che anche nel 2021 è stata costruita per sensibilizzare il territorio sul ruolo della portualità come motore economico del territorio e dell'intero ecosistema logistico, come luogo di lavoro e al tempo stesso luogo in grado di generare opportunità di business ma anche luogo di inclusione e scambio culturale.

Una settimana di iniziative ed eventi che hanno raccontato le diverse dimensioni della realtà portuale, con uno sguardo agli obiettivi di sviluppo sostenibile, nell'anno in cui si sono celebrati 1.600 anni dalla fondazione di Venezia<sup>36</sup> - città portuale dalle molteplici sfaccettature. Il programma, nonostante i limiti posti dal contesto pandemico, ha raggiunto oltre 1.000 persone, grazie a un forte ingaggio della Port Community, del Propeller Club locale, del Comune di Venezia e della Capitaneria di Porto. In particolare sono state realizzate visite guidate alla Venezia Heritage Tower per i cittadini (400 partecipanti), il seminario *In rotta per la parità di genere nel cluster portuale veneto* in presenza e on line (296 visualizzazioni on line in diretta sul canale Youtube *PortOfVenice* e 30 presenze, con traduzione nella lingua dei segni per una maggiore accessibilità), visite in barca per gli studenti degli istituti scolastici veneti (coinvolti 180 studenti delle scuole superiori del territorio che aspirano ad una professione in campo marittimo-portuale).

<sup>34</sup> ARTERMINAL è uno spazio espositivo allestito nel Fabbricato 1 del waterfront portuale del Centro Storico a San Basilio, studiato per ospitare iniziative di dialogo tra il porto e la città tramite il linguaggio della cultura e dell'arte.

<sup>35</sup> Laboratorio che ha coinvolto le famiglie nella costruzione di un enorme paesaggio urbano, passando per l'idea che ognuno, con la costruzione della propria casa, inizi ad abitare una città creando relazioni con gli altri abitanti che diventano in questo modo persone con le quali condividere una parte della propria vita

<sup>36</sup> il 25 marzo del 421 è comunemente riconosciuto come il giorno di fondazione della città di Venezia, come testimonia la fonte manoscritta del Chronicon Altinate e, in tempi più recenti, Marin Sanudo. Nel 2021 ricorrono i 1600 anni ab urbe condita, e la Città di Venezia ha celebrato l'anniversario predisponendo un programma di eventi e manifestazioni organizzate e promosse da enti e istituzioni locali: mostre, percorsi museali e cittadini, conferenze e seminari.

## Inclusione sociale

L'AdSP MAS anche nel 2021 ha promosso e sostenuto il Progetto **WoW – Wheels on Waves, Aria di Mare e di Libertà 2021** – ideato e promosso dall'Associazione "Lo Spirito di Stella" ONLUS – che dal 2017 promuove uscite in barca a vela per sensibilizzare l'opinione pubblica sull'abbattimento delle barriere architettoniche. In occasione del Salone Nautico di Venezia (26 maggio – 6 giugno), il catamarano di Andrea Stella, unico al mondo completamente accessibile, ha sostato in laguna e, partendo proprio da Venezia, ha offerto 34 giornate di uscite riservate ad associazioni e famiglie in otto porti italiani.

Per l'inclusione e l'equità di trattamento, il già citato seminario organizzato in occasione degli Italian Port Days ***In rotta per la parità di genere nel cluster portuale veneto***, incentrato sull'obiettivo n.5 dell'Agenda 2030 ONU (parità di genere) ha visto come protagoniste sei testimonial provenienti da diversi ambiti del comparto marittimo-portuale che hanno affrontato il tema del gender gap nel settore.

## Valorizzazione del patrimonio culturale marittimo-portuale

Il filone tematico volto a riscoprire l'identità marittimo-portuale della comunità locale si è alimentato nel corso del 2021 del progetto di **virtualizzazione di due spazi museali** – la Sala delle Marinerie del Museo della Laguna Sud di Chioggia e del Padiglione delle Navi del Museo Storico Navale di Venezia - e della mostra *La Pesca in Laguna* allestita dal Museo di Storia Naturale G. Ligabue – Fondazione Musei Civici di Venezia. Tali strumenti sono stati promossi e resi fruibili in occasione dell'edizione 2021 del Salone Nautico di Venezia.

L'AdSp MAS ha, inoltre, contribuito alla realizzazione, in collaborazione con la Regione Veneto e la Capitaneria di Porto, del convegno **Venezia, città portuale tra le rotte di ieri e di oggi**, tenutosi tra ottobre e novembre 2021 presso la Biblioteca Marciana. Il convegno, inserito nell'ambito delle celebrazioni *Venezia 1600*, è stato occasione per una riflessione sulla storia e sulle prospettive dei traffici marittimi degli scali lagunari.

Passando dalla storia antica a quella recente, all'industria legata alla portualità insediata a Porto Marghera, che vanta un secolo di vita, è stata dedicata l'esposizione fotografica **Umane Tracce** che esplora lo spazio abbandonato di una fabbrica per la produzione del malto. La mostra – realizzata con il patrocinio di AdSP MAS e Istituto Veneziano per la Storia della Resistenza e della Società Contemporanea – è stata progettata su ispirazione dell'omonimo libro fotografico che racconta l'archeologia industriale di Porto Marghera da un punto di vista umano ed emotivo.

Altra attività di valorizzazione del patrimonio storico culturale di Porto Marghera si è svolta a fine 2021 creando una contaminazione tra mondo di lavoro portuale e quello dell'arte: la performance

"Musica e impresa: guardare lontano" ha portato artisti del Teatro La Fenice all'interno della torre di raffreddamento industriale Venezia Heritage Tower collocata all'ingresso dell'area portuale di Marghera, già museo della storiografia di impresa incentrato su questo territorio.

#### PROGETTO ESG LAB – INTESA SAN PAOLO

L'AdSP MAS ha sottoscritto, nell'agosto 2021, un accordo di collaborazione con Intesa Sanpaolo Innovation Center, sottoscritto anche da Fondazione di Venezia, Fondazione Friuli, Fondazione Cassa di Risparmio di Gorizia, Università Cà Foscari, Università IUAV di Venezia, SISSA, Università degli studi di Udine, Università degli studi di Trieste, per la creazione del "Laboratorio ESG".

Il Laboratorio ha la finalità di informare, formare e diffondere presso le imprese la cultura della sostenibilità, accompagnandole nel loro percorso di crescita sostenibile e supportandole nella definizione di piani di miglioramento volti a creare valore condiviso e impatti positivi di lungo periodo sull'ambiente e la comunità. Il progetto è previsto si sviluppi nel triennio 2022-2024

#### ➤ STRUTTURAZIONE DI NUOVE FORME DI PARTNERSHIP

L'obiettivo di contribuire al raggiungimento di un equilibrio tra il benessere e la qualità sociale e le funzioni produttive espresse dal Porto di Venezia, dal Polo industriale di Porto Marghera e dallo scalo clodiense, ha prodotto un significativo mutamento di prospettiva nella costruzione e attuazione delle strategie di relazione con gli stakeholder del territorio. Da un processo monodirezionale caratterizzato da finalità per lo più informative, dal 2021 il dialogo con gli stakeholder si è trasformato in una relazione costante che parte dall'ascolto dei pubblici, delle loro aspettative, delle loro esigenze, per impostare un confronto con la strategia dell'organizzazione e trovare la chiave per attuare un cambiamento condiviso.

Tale nuovo approccio ha avuto l'opportunità di concretizzarsi anche attraverso la costruzione di nuove forme di collaborazione caratterizzate a seconda dei diversi obiettivi perseguiti.

#### **Ob. 1. Allargare il fronte dei soggetti impegnati nella valorizzazione e promozione della portualità veneta come patrimonio materiale e immateriale**

A tal fine sono state attivate nuove collaborazioni con il Comune di Venezia e di Chioggia, la Marina Militare Italiana, i Musei Civici di Venezia, l'Università IUAV, l'Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli per condividere i contenuti e gli strumenti di racconto della portualità antica e attuale (a partire

dall'occasione di un progetto di realizzazione del Museo Virtuale del sistema portuale veneto nell'ambito del Progetto REMEMBER.

Inoltre, si è rafforzata la relazione con la Regione del Veneto per la candidatura della **Via Querinissima** – percorsa nei tempi antichi dal navigatore veneziano Pietro Querini - a itinerario culturale europeo, entrando in contatto con numerosi partner del Mediterraneo e del Nord Europa.

## **Ob. 2. Fare sistema con gli operatori del cluster portuale veneto per promuovere gli asset competitivi dei due scali**

A tal fine, tutte le iniziative a supporto degli operatori del cluster sono state condivise ex ante con gli stessi per profilare obiettivi, forme e risultati attesi.

L'articolazione e la programmazione delle attività hanno corrisposto agli obiettivi di consolidamento della competitività dell'economia portuale e delle sue filiere *core*, di rafforzamento e promozione del ruolo e dell'immagine del Sistema Portuale rispetto ad alcuni elementi critici nel rapporto con la comunità e con l'opinione pubblica in generale, su tutti la portualità nel centro storico di Venezia e la realtà produttiva e portuale di Marghera.

A livello internazionale, le iniziative di promozione finalizzate al rafforzamento del dialogo con i Paesi target, sono state realizzate grazie alle collaborazioni con Italian trade Agency - ITA, le Ambasciate Italiane all'estero e altri soggetti a supporto dell'internazionalizzazione in loco.

Tenuto conto che molti importanti appuntamenti fieristici internazionali non hanno avuto luogo in presenza per effetto del perdurare della pandemia, nel 2021 si è lavorato anche su altri fronti per riuscire a contribuire a promuovere i vari comparti.

**Break Bulk** - ricognizione dei migliori case history del 2021 da veicolare sulla stampa specializzata per mantenere l'attenzione sul comparto con il coinvolgimento di agenzie marittime, spedizionieri, terminal e industrie produttrici insediate a Marghera.

**Deperibili** – promozione delle Fiere Internazionali: TransMea tenutasi in Egitto (7 – 10 novembre) e Fruit Logistica. Attività di supporto nella produzione di materiali da condividere con gli Uffici ICE/ITA per la creazione di opportunità per gli operatori attivi nel comparto.

**Diporto** – promozione dell'offerta delle marine dei porti di Venezia e Chioggia con la produzione di video dedicati ad hoc e la costruzione di materiali informativi specifici, presentati in occasione del Salone Nautico di Venezia a giugno.

**Crocieristica** - adesione al progetto di comunicazione “La casa dei porti” nell’ambito dell’Italian Cruise Day: pubblicazione di testi e video aggiornati sull’attuale contesto crocieristico nel sistema portuale veneto. Costituzione di una sezione del sito istituzionale dell’Ente dedicata al Commissario per le crociere a Venezia.

A livello nazionale, spicca la partnership posta in essere con la Port Community per la realizzazione della **Conferenza annuale di Federagenti**, al fine di veicolare facendo fronte comune le istanze, ma anche le progettualità relative a Venezia e Chioggia; per converso, a livello locale, si è ricevuto sostegno nelle attività di divulgazione verso il territorio da parte degli operatori del cluster, riavviando e rinnovando la relazione anche a fini di una promozione congiunta a vari livelli.

### **Ob. 3. Rafforzare il ruolo del cluster portuale veneto a livello alto adriatico**

Nel corso del 2021, si è riattivata l’associazione dei porti del Nord Adriatico, NAPA North Adriatic Sea Port Association, cogliendo l’occasione della richiesta da parte della trilaterale tra i Ministri degli Esteri di Italia, Slovenia e Croazia di dare seguito alla rinata cooperazione tra i tre Paesi attraverso la redazione e la sottoscrizione di una Joint Declaration che prevedesse l’impegno in alcune aree tematiche prioritarie (connessione, blue economy, green port, smart port). Si è investito dunque in un lavoro di coinvolgimento e ingaggio dei partner NAPA che ha portato il 3 dicembre 2021 per la sottoscrizione dell’accordo alla presenza dei Ministri dei Trasporti dei tre Paesi e della Coordinatrice europea ai Trasporti. Va sottolineato che tale evento ha visto la presenza del Comune di Venezia e della Regione del Veneto, segno di un nuovo approccio inclusivo in una logica di promozione di sistema.

### **Ob. 4. Co-progettare lo sviluppo futuro della portualità veneta attraverso un processo di policy making partecipato, aperto e inclusivo.**

L’occasione della redazione del nuovo Piano Operativo Triennale per il 2022-2024 è stata colta per attivare un processo di policy making partecipato. È in questa sede che la valorizzazione delle relazioni sviluppate nel corso dei mesi precedenti è stata massima pervenendo ad una partecipazione nella definizione delle politiche di sviluppo sostenibile del sistema portuale del Veneto. Il coinvolgimento attivo di tutti gli stakeholder ha permesso di raccogliere osservazioni e contributi utili a definire le priorità d’azione, nonché a riconnettere il porto al territorio e alle Città.

## **11.2 Il dialogo con gli stakeholder**

Da un processo monodirezionale caratterizzato da finalità per lo più informative, il dialogo con gli stakeholder si è trasformato in una relazione costante che parte dall’ascolto dei pubblici, delle loro aspettative, delle loro esigenze, per impostare un confronto con la strategia dell’organizzazione e trovare la chiave per attuare un cambiamento condiviso.

## LA COSTRUZIONE PARTECIPATA DEL POT 2022-2024

Incontri di consultazione interna:  14 – tipologia stakeholder coinvolti (Personale interno, Organi di governance, Istituzioni)
Questionari compilati: 219 – tipologia stakeholder coinvolti (Cittadini, Istituzioni, Sindacati, Privati, Associazioni di categoria e comunità portuale)
Focus group: 8 – tipologia stakeholder coinvolti 8 Organi di governance dell’Ente, Istituzioni con cui AdSPMAS intrattiene una collaborazione continuativa

Il nuovo processo partecipativo adottato dall’AdSP MAS nella pianificazione portuale ha introdotto una metodologia incentrata sull’ascolto e la partecipazione del territorio nella costruzione del Piano Operativo Triennale 2022-2024 (POT). La scelta di tale approccio trova le sue radici nella volontà dell’Ente di innovarsi per poter favorire la sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio-lungo periodo, requisito imprescindibile dello sviluppo durevole dei territori. Questa evoluzione si inquadra come un incremento in termini di *accountability* dell’Ente, caratterizzato dal passaggio da un processo di policy making non strutturato (*di I generazione*) a un sistema relazionale di confronto proattivo (*di II generazione*), orientato alla gestione dei rischi e alla comprensione delle attese degli stakeholder.

Una fase iniziale di co-progettazione è consistita in una serie di incontri di confronto e di presentazione delle principali fasi del processo partecipativo al personale interno, agli organi di *governance* dell’Ente e alle istituzioni con cui si è instaurata una collaborazione continuativa. L’attività è stata intrapresa al fine di evidenziare i temi strategici per lo sviluppo futuro dei Porti di Venezia e Chioggia con riferimento ai seguenti ambiti: attrattività e competitività; interconnessione; integrazione con il territorio; attenzione all’ambiente lagunare.

Il coinvolgimento ex ante degli stakeholder è stato condotto mediante il lancio di un questionario sul sito istituzionale dell’AdSP MAS che, per la prima volta, ha raccolto le visioni provenienti dalle istituzioni, dai cittadini e da tutte le componenti della comunità portuale. Tale iniziativa, è stata condotta con l’obiettivo di raccogliere e valorizzare i riscontri ricevuti nel nuovo documento programmatico, nella consapevolezza della rilevanza in termini di valore aggiunto dell’elemento partecipativo nella definizione degli indirizzi programmatici dei porti di Venezia e Chioggia per il prossimo triennio.

Il questionario ha consentito ai partecipanti di valutare le tematiche prioritarie per lo sviluppo degli scali di Venezia e Chioggia. L’indagine è stata somministrata alle componenti dell’ecosistema istituzionale, sindacale, privato e associativo di riferimento, nonché a tutta la cittadinanza. All’interno del POT 22-24, è stata data evidenza agli esiti della co-progettazione con gli stakeholder, riportando sia i risultati degli incontri, sia l’analisi dei questionari. Il processo di progettazione partecipativo che ha accompagnato la pianificazione portuale del prossimo triennio non è che un primo importante passo per l’avvio di un *modus operandi* che caratterizzerà d’ora in avanti le azioni di *governance* dei Porti di Venezia e Chioggia.



## LA COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE

Nel periodo oggetto di rendicontazione, gli effetti della situazione epidemiologica hanno richiesto uno sforzo significativo al fine di garantire il coinvolgimento del pubblico e il mantenimento delle principali iniziative di comunicazione. In tale contesto, sia le attività di relazione con il territorio che le attività a supporto dell’offerta portuale e logistica del sistema, hanno subito una spinta verso la digitalizzazione: video, interviste, rilanci sul web, così come l’adesione alle campagne di comunicazione avviate a livello internazionale e nazionale in merito all’importanza del comparto dei trasporti (campagna di ESPO<sup>37</sup> **#transportheroes** e di Assoport **#Italianportsdontstop**) hanno visto una prevalenza rispetto a strumenti tradizionali. In particolare nel solo 2021 sono stati realizzati 13 nuovi video.

La stessa attenzione è stata dedicata alle attività di comunicazione rivolte agli utenti. Di fondamentale importanza in tal senso è stata la realizzazione di una **nuova sezione del portale web** del sistema portuale relativo all’**emergenza Covid-19** che ha visto la raccolta e l’organizzazione di circa 50 documenti di carattere normativo o tecnico necessari a fornire una bussola di comportamento in un momento delicato e del tutto straordinario.

Inoltre per rispondere all’esigenza informativa di diportisti e utenti portuali, è stata realizzata “vePORTO” l’unica web app che integra dati provenienti da diverse Autorità competenti sulla laguna, presentata da AdSP MAS in occasione del Salone Nautico di Venezia, posta al centro di una campagna di comunicazione per la promozione dello strumento su diversi media e canali.

Non si è fermata la pubblicazione di news e comunicati sul sito, in coordinamento con la pubblicazione degli stessi contenuti su altri canali/media.

L’attività di alimentazione e aggiornamento del sito istituzionale è stata continuativa nel corso dell’anno e ha dato spazio anche a nuove sezioni correlate ai progress dell’integrazione tra i due scali, oltre che all’evolvere della pandemia e delle misure di contenimento.

È proseguita, inoltre, la relazione con i principali media di settore, anche attraverso l’acquisizione di spazi, per veicolare progetti innovativi e nuove strategie, e favorire la realizzazione di reportage su particolari filiere di interesse per il sistema portuale. Inoltre, in occasione dei Port Days si è investito in una campagna ad hoc sui media locali.

Comunicati stampa

2019:70

2020: 66

2021: 63

Interviste ai vertici dell’AdSP MAS

2019: 36

2020: 47

2021: 29

Alla comunicazione corporate dell’Ente è stata dedicata l’attività di re-branding, che ha portato a un nuovo logo istituzionale e a una nuova creatività, ma anche a una nuova strategia di posizionamento

<sup>37</sup> Acronimo per *European Sea Port Organisation*

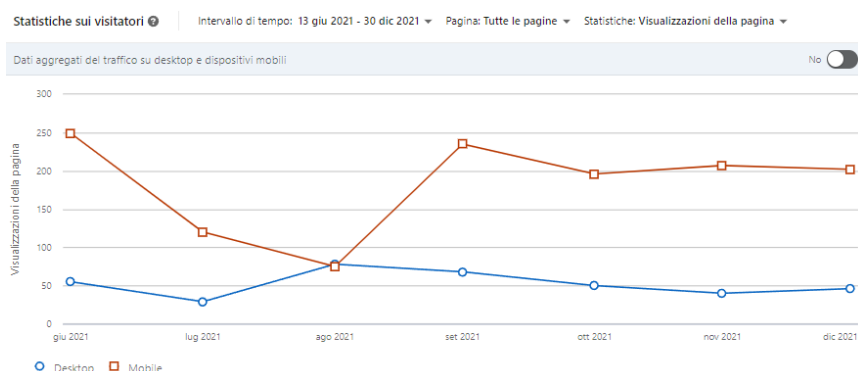
attraverso una più attenta gestione dell'immagine dell'AdSP MAS nell'ambito di contributi, patrocini e collaborazioni.

## CANALI SOCIAL

L'AdSP MAS è presente sulle principali piattaforme di Social Network con una gestione interna delle stesse.

Nel 2021 è stato dato nuovo impulso ai a questi strumenti di comunicazione, riattivando i profili **Twitter**<sup>38</sup> e **Youtube** e aprendo il **profilo LinkedIn istituzionale**.

Quest'ultimo, fin dalla settimana di lancio, ha ottenuto soddisfacenti esiti di ingaggio e, in pochi mesi, ha raggiunto oltre 1.500 collegamenti, divenendo uno dei canali privilegiati per la condivisione all'esterno delle notizie che riguardano le attività dell'Ente. La piattaforma viene popolata in media con due post a settimana, diversificati tra: i) comunicati stampa; ii) promozione di eventi istituzionali; iii) partnership; iv) campagne specifiche e lancio di strumenti media; v) divulgazione di altri contenuti quali opere e attività finanziate da fondi UE. Le visualizzazioni e le interazioni con i contenuti sono alte, facendo registrare, per alcuni post, picchi superiori alle 18.000 visualizzazioni.



### Visualizzazioni canale LinkedIn.

Sulla base dei dati demografici aggregati dei membri di LinkedIn, suddivisi per impiego, località e settore, si evince che gli utenti collegati con il profilo dell'Ente ricoprono principalmente funzioni di Business Development (20% circa) e Operazioni (13% circa); sono localizzati per lo più a Venezia (40%) e a Roma (14% circa); e sono in larga parte ascrivibili ai settori Amministrazione Governativa (17% circa), Logistica e Supply Chain (9% circa), e Pubbliche relazioni e Comunicazioni (9% circa). Figura 1: Visualizzazioni della pagina.

Per il rilancio del **canale YouTube**, la piattaforma è stata impiegata per la prima volta per eventi istituzionali e conferenze stampa in streaming. I video caricati hanno ricevuto una media di 210 visualizzazioni, risultato in linea con la media di visualizzazioni del 2020 (230) ed in crescita rispetto alla media del 2019 (170).

<sup>38</sup> Durante il Commissariamento dell'Ente il canale rimane inattivo fino al 28 maggio 2021

La presenza dell'Ente su **Twitter** dal 2015 vede contenuti sviluppati a copertura e rilancio dei comunicati stampa, e -ad hoc- su singole notizie raccontate tramite un breve testo e una o più foto. Il profilo conta nel 2021 circa 3.200 follower, con una media di circa 300 visualizzazioni per ogni post, con picchi fino a 1.000/3.000 interazioni.

Rispetto al profilo **Instagram**, **attivato nel 2016** questo consta 800 followers e un discreto numero di *Stories* con una media di circa 100 visualizzazioni ognuna. In prospettiva si valuteranno altre soluzioni per valorizzare meglio anche questo canale.

## 12. Le azioni per il contenimento delle esternalità delle attività portuali

### 12.1. Le azioni a tutela della qualità dell'aria

Oltre al rispetto della normativa vigente, l'Autorità, perfettamente consapevole dell'importanza e dei risvolti che una buona qualità dell'aria implica nella qualità di vita del cittadino, sin dal 2007, ha voluto adottare delle strategie proattive finalizzate alla riduzione delle emissioni atmosferiche, in ordine anche al costante sviluppo del comparto croceristico.

La normativa internazionale impone l'uso alle navi di combustibili a basso contenuto di zolfo, al fine di ridurre le emissioni inquinanti.

Nel 2007 venne siglato il primo "Venice Blue Flag" tra Il Comune di Venezia, l'allora Autorità Portuale, la Capitaneria di porto di Venezia e le compagnie di navigazione che scalavano al terminal marittimo. Focus di questo accordo fu l'impegno, da parte delle compagnie che hanno sottoscritto il patto, ad utilizzare carburanti con un contenuto di zolfo in massa inferiore al 2,5%, per la stagione croceristica 2007.

La percentuale acquisiva un certo valore se si pensa che la norma vigente dell'epoca (Convenzione MARPOL dell'IMO) stabiliva un livello di zolfo nei carburanti di 4,5% in massa.

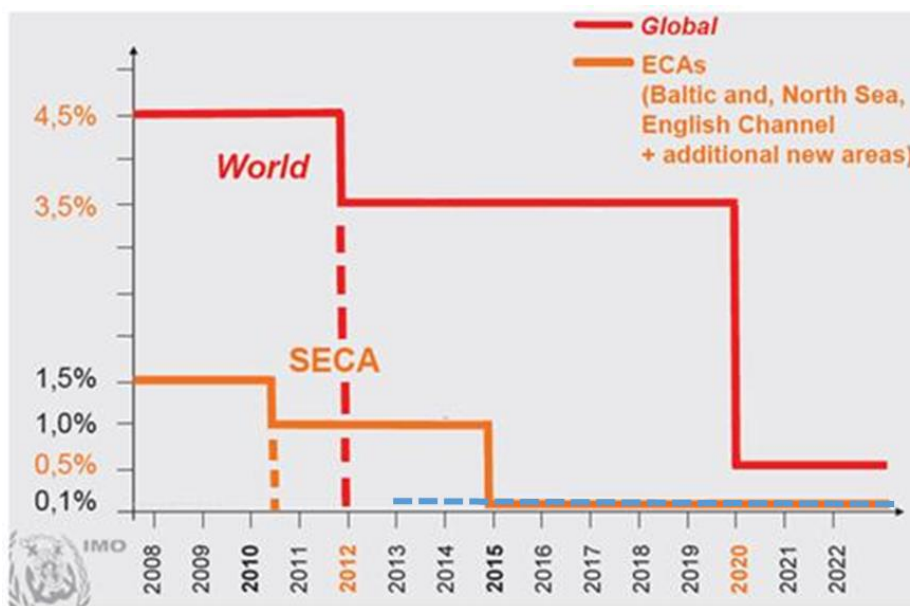
L'accordo "Venice Blue Flag" venne rinnovato anche negli anni successivi, con l'impegno a ridurre sempre più la quantità di zolfo ammessa nei carburanti utilizzati dalle navi all'interno della Laguna di Venezia.

Tale impegno ha portato a una diminuzione di PM 2.5 (polveri sottili di diametro inferiore o uguale a 2,5  $\mu\text{m}$ ) del 7% nel 2007, di un ulteriore 5% nel 2009 e ancora del 3,5% nel 2012 (dati rilevati in base alle campagne di monitoraggio eseguite da parte del CNR, "The direct influence of ship traffic on atmospheric PM2.5, PM10 and PAH in Venice - Contini D., Gambaro A. et alia Journal of Environmental Management 2011"; "Inter-annual trend of the primary contribution of ship emissions to PM2.5 concentrations in Venice (Italy): Efficiency of emissions mitigation strategies - Contini D., Gambaro A. et alia Atmospheric Environment 2015").

Questi risultati si sono avuti in stagioni equiparabili fra loro dal punto di vista delle condizioni meteorologiche. Per quanto riguarda invece il traffico passeggeri, tra il 2007 e il 2009, venne registrato un netto incremento del settore croceristico. In tale contesto, i risultati dell'implementazione dei Venice Blue Flag assumono ancor maggior rilievo.

Tenendo in considerazione gli importanti risultati raggiunti, nel 2013 e poi negli anni successivi l'Accordo è stato nuovamente sottoscritto, con l'impegno da parte delle compagnie di utilizzare un carburante con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% in massa, dall'ingresso della bocca di Lido.

Grazie a queste azioni negli anni è stata creata, nella Laguna di Venezia, una speciale "zona verde": il limite di 0,1 % di zolfo previsto dall'accordo risultava infatti molto inferiore alle indicazioni dell'Unione Europea, che fissava il limite allo 3,5% nel corso della navigazione, da ridurre allo 0,5 % entro il 2020 (si veda la figura).

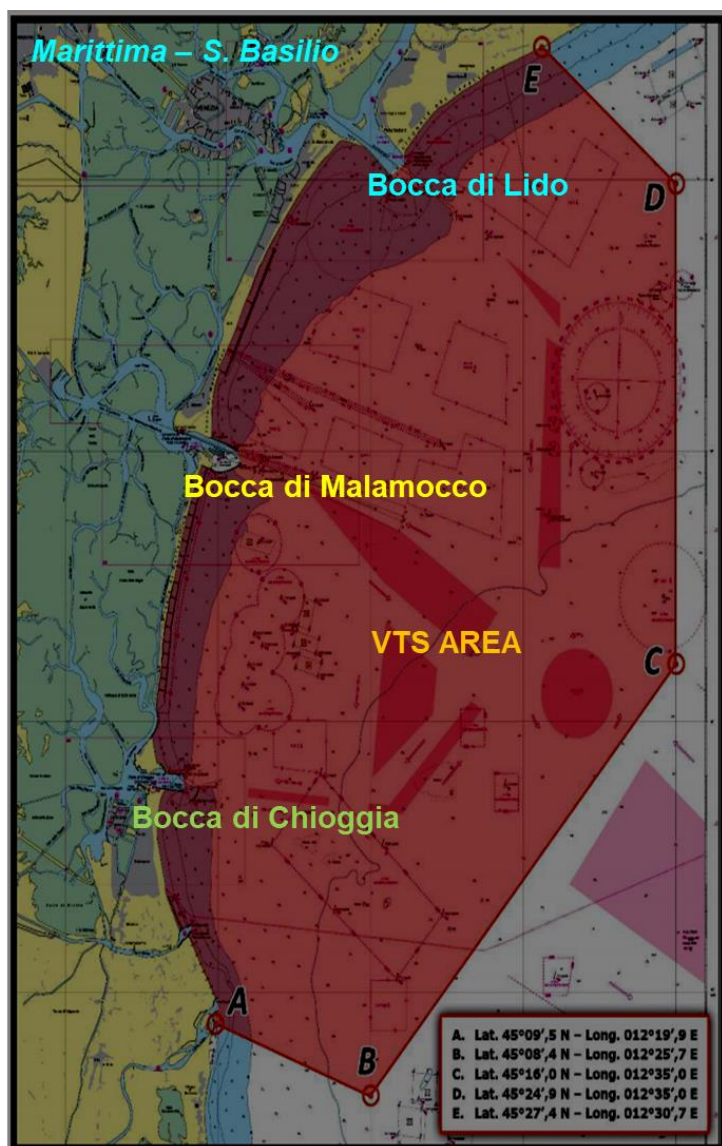


Contenuto di zolfo nei carburanti Venezia dal 2013 vs normativa internazionale

A partire dal 2018 l'Accordo ha visto il coinvolgimento anche dei rimorchiatori che, nello svolgimento del proprio servizio, utilizzano volontariamente carburanti con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% in massa.

Gli effetti del Venice Blue Flag sulla qualità dell'aria sono stati calcolati anche da ARPAV, attraverso uno studio ad hoc, e si traducono in una forte riduzione di SOx (ossidi di zolfo) pari al 91%, in una riduzione di PM (particulate matter, polveri sottili) del 46% e in una più modesta riduzione di NOx (ossidi di azoto). Le forti riduzioni di SOx e PM sono diretto effetto dell'uso di carburanti a basso tenore di zolfo, mentre i valori relativi agli NOx non presentano forti riduzioni in quanto legati sostanzialmente all'attività di combustione

Nel 2021 l'accordo volontario Venice Blue Flag è stato nuovamente rinnovato, ampliando l'area di applicazione e quindi l'utilizzo di carburante "green" a tutta l'area VTS, non solo quindi dall'ingresso della bocca di Lido, all'interno della Laguna di Venezia, ma all'area di mare antistante la costa Veneziana. L'area di tutela, quindi, risulta molto più vasta (si veda la figura sotto).



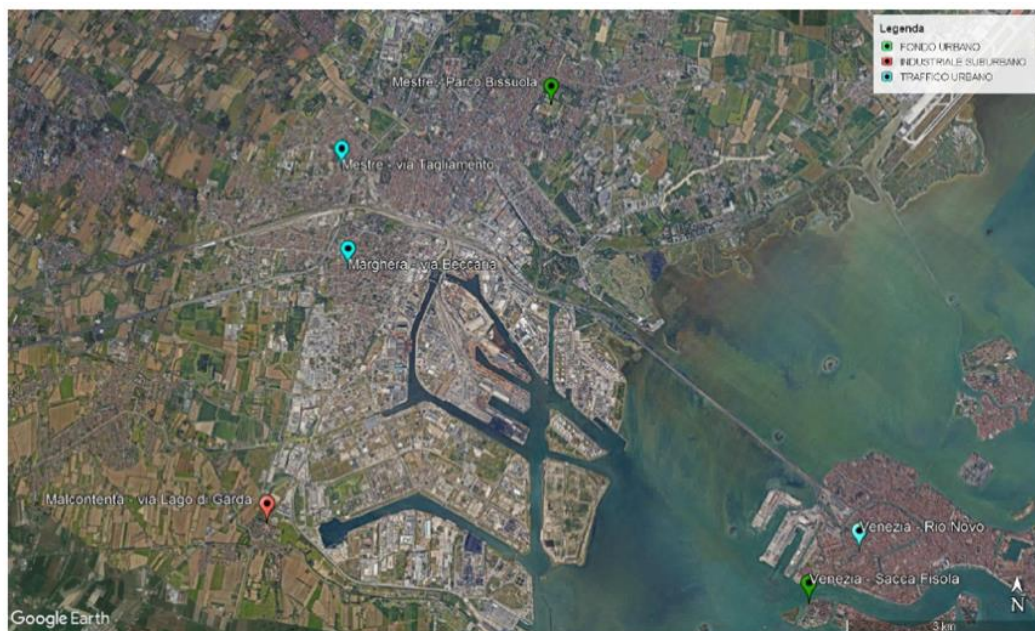
Ambito di applicazione del Venice Blue Flag dal 2021

Il monitoraggio della qualità dell'aria attorno alla Laguna e al comune di Venezia è affidata alla rete di ARPAV (*Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto*), attiva dal 1999 attraverso un sistema di stazioni di monitoraggio<sup>39</sup>, che grazie all'impegno di AdSPMAS, in collaborazione con il Comune di Venezia, è stata implementata anche dalla stazione lagunare di Venezia – Rio Novo.

<sup>39</sup> Le informazioni di riferimento sono state estrapolate dal documento "[La qualità dell'aria nel comune di Venezia](#)" a cura di ARPAV, Comune di Venezia e del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA). Lo studio ha permesso di osservare una fotografia generale della qualità dell'aria del comune di Venezia. La metodologia alla base delle rete di monitoraggio segue i criteri per la realizzazione della Rete Europea di Rilevamento della Qualità dell'Aria, motivo per cui le stazioni di monitoraggio delle emissioni sono classificate come segue:

- stazioni di fondo o background (F);
- stazioni di traffico o hot spot (T);
- stazioni industriali (I).

È stata inoltre realizzata, sempre da parte di AdSPMAS, un'ulteriore stazione di monitoraggio, localizzata presso il terminal di Fusina, dedicato alle navi traghetto.



Mappa del territorio veneziano e relativa dislocazione delle stazioni fisse di monitoraggio - Fonte: "La qualità dell'aria nel Comune di Venezia – Anno 2020" (ARPAV, Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente, Comune di Venezia)

Come si evince dalla mappa, il monitoraggio delle emissioni portuali può essere ricondotto in maniera più o meno indiretta a quattro stazioni fisse localizzate in prossimità del porto di Venezia, di cui due a ridosso della zona industriale (*Marghera – Via Beccaria e Malcontenta – Lago di Garda*) e due (*Venezia Sacca Fisola e Venezia – Rio Novo*) localizzate nel centro storico e nei pressi dei principali canali di navigazione.

Grazie alla presenza di tali stazioni, è stato possibile effettuare delle valutazioni circa l'impatto del Porto di Venezia sulla qualità dell'aria del centro storico; tali valutazioni sono state effettuate da ARPAV nell'ambito del progetto APICE (luglio 2010 – febbraio 2013) e del progetto Caimans (luglio 2014 –giugno 2015) e la principale conclusione, per quanto concerne l'impatto del porto sul centro storico di Venezia, è riportata di seguito: *l'influenza del porto sulle concentrazioni di polveri sottili del centro storico di Venezia è compresa entro il 2-8%, con un peso maggiore durante la stagione calda (in cui le concentrazioni misurate sono generalmente al di sotto del valore limite di protezione della salute).*

## 12.2. Le azioni per la tutela delle acque e dell'ambiente lagunare

Il valore ambientale, storico e paesaggistico della Laguna Veneziana è stato sempre al centro dell'interesse e dell'impegno dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale che si è da sempre adoperata a garantire il livello massimo di tutela e di minimo impatto ambientale delle sue attività all'interno del bacino lagunare.

Le più note tra le attività che AdSP MAS ha realizzato sono:

- la realizzazione di impianti per la raccolta e il trattamento delle acque meteoriche a Venezia e a Marghera;
- attività e misure per la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e residui del carico, anche finalizzate all'aumento del riciclo di rifiuti quali plastiche, e attività volte a garantire il servizio di pulizia degli specchi acquei;
- progettazione e realizzazione delle opere di marginamento, nell'ambito del Sito di Interesse Nazionale di Venezia Porto Marghera, finalizzate alla messa in sicurezza della falda;
- la realizzazione di barene, in sinergia con il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche, quali strutture morfologiche per la conservazione e tutela dell'ecosistema lagunare.

Gli interventi per la tutela della Laguna di Venezia hanno previsto anche uno specifico Accordo di Programma ("Realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di Venezia – Porto Marghera" - 2020) tra il Ministero della Transizione Ecologica (MIMS), la Regione Veneto e l'AdSP MAS attraverso un finanziamento di 41.690.769,90 Euro. L'accordo promuove la progettazione e realizzazione di interventi di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati, con l'obiettivo di pianificare le scelte strategiche di intervento, di recupero produttivo, occupazionale, di tutela ambientale e sanitaria di Marghera Venezia. Gli interventi rappresentati nella figura soprastante, da completarsi entro il 2025, sono:

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

#### IL TRATTAMENTO DELLE ACQUE METEORICHE

L'impegno dell'AdSP MAS per la tutela delle acque e del suolo abbraccia molti aspetti che, potenzialmente, potrebbero avere forti impatti ecologici: in questo ambito ricade il tema della corretta gestione delle acque meteoriche.

Per acque meteoriche di dilavamento si intendono quelle acque, parte di una precipitazione atmosferica, che, non riuscendo ad essere assorbite dal terreno oppure ad evaporare naturalmente, dilavano le superfici su cui si depositano. Le acque di prima pioggia, in particolare, sono le acque cadute durante la fase iniziale di una precipitazione e sono potenzialmente più cariche di inquinanti. Le acque di seconda pioggia, invece, stando alla disciplina regionale, sono acque meteoriche derivanti dalla superficie scolante che, tramite i sistemi drenanti, arrivano ad essere scaricate in mare.

Quando queste acque si accumulano in ambito portuale ed industriale, costituiscono un potenziale pericolo per i corpi idrici recettori, se non trattate adeguatamente. Infatti, possono causare impatti



cronici che, oltre all'inquinamento della superficie acquatica, possono avere effetti sulla biodiversità e contaminare i sedimenti. La loro gestione è generalmente di competenza delle Regioni, che devono anche disporre le modalità<sup>40</sup> per un eventuale scarico in mare o nei fiumi.

Le modalità di gestione delle acque nel porto di Venezia hanno sempre differito rispetto al trattamento eseguito in altri ambiti portuali: la particolarità e l'unicità del sistema ecologico lagunare ha imposto che le norme di tutela delle acque e del territorio fossero spesso più stringenti che in altri contesti. In tal senso uno dei provvedimenti più significativi è stata la "Legge Speciale per Venezia<sup>41</sup>", che ha aggiornato le vecchie limitazioni allo scarico, stringendone ancora di più le maglie al fine di tutelare meglio l'ambiente.

Più nello specifico, per quanto concerne i reflui liquidi, i Decreti Interministeriali 23.04.1998, 16.12.1998, 09.02.1999, 26.05.1999 e 30.07.1999 (più brevemente, i Decreti "Ronchi-Costa") hanno aggiornato la normativa relativa alla qualità delle acque in Laguna di Venezia e nel suo Bacino Scolante, sostituendo le Tabelle allegate al D.P.R. 20.09.1973, n. 962, con i limiti di concentrazione allo scarico nelle acque superficiali.

Dopo aver preso coscienza che l'aumento delle zone cementificate e la diminuzione delle aree verdi complicasse il naturale ciclo di assorbimento delle acque piovane, l'Autorità di Sistema Portuale in collaborazione con alcuni stakeholder privati, ha avviato alcune iniziative per gestire correttamente il trattamento e/o lo smaltimento di questi reflui

Nonostante la complessità dei processi, basandosi sulle best practices di settore è stato possibile, da un lato, per alcune aree di competenza di AdSP MAS, arrivare alla definizione di un "Piano di gestione per la prevenzione della contaminazione delle acque meteoriche (Storm Water Prevention Plan – SWPP)" e, dall'altro, alla predisposizione di appositi impianti.

Per la costruzione degli impianti, l'AdSP MAS ha primariamente posto attenzione ai potenziali tipi di inquinamento attesi sulle superfici portuali cercando contemporaneamente di valorizzare infrastrutture e impianti di trattamento già esistenti.

Gli impianti di trattamento presenti nel porto di Venezia sono diversi, sia nelle aree di viabilità comune di Marghera (via Banchina dell'Azoto, via delle Macchine, via della Geologia), che nelle aree del Terminal passeggeri di Venezia.

---

<sup>40</sup> Sulla base di quanto definito dalla disciplina regionale di competenza, in attuazione dell'art. 113 del D. Lgs. n. 152/2006.

<sup>41</sup> Cfr. D.M. 30/07/1999 – "Limiti agli scarichi industriali e civili che recapitano nella laguna di Venezia e nei corpi idrici del suo bacino scolante, ai sensi del punto 5 del decreto interministeriale 23/04/1998 recante requisiti di qualità delle acque e caratteristiche degli impianti di depurazione per la tutela della laguna di Venezia."

Il primo impianto che venne realizzato è ubicato presso il Molo di Ponente ed è stato terminato nel 2008 per un valore complessivo di 1 mln Euro. Si tratta di un impianto in grado di trattare il 96% delle piogge annuali, lavorando in continuo senza la necessità di accumulare e con una capacità di trattamento costante nel tempo e uguale per ogni precipitazione. L'impianto, dotato di tecnologia Stormfilter<sup>42</sup>, è in grado di filtrare passivamente le piogge rimuovendo la componente associata alla frazione disciolta di inquinante (in particolare dei metalli pesanti), gli olii, i grassi e le schiume superficiali. L'acqua viene scaricata in laguna solo dopo aver subito il processo di filtraggio.

#### **SERVIZIO DI RACCOLTA E GESTIONE DEI RIFIUTI PRODOTTI DALLE NAVI E RESIDUI DEL CARICO, E SERVIZIO DI PULIZIA DEGLI SPECCHI ACQUEI**

Nell'ambito delle proprie competenze, AdSP MAS provvede all'affidamento e controllo della fornitura dei servizi di interesse generale, fra i quali il servizio di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, e il servizio di pulizia degli specchi acquei.

Per quanto riguarda il primo, AdSP MAS, in ottemperanza all'art. 5 del D.Lgs. 182/2003, ha provveduto all'elaborazione del Piano di raccolta e gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, sia per il Porto di Venezia che per il Porto di Chioggia.

Inoltre, al fine di incoraggiare il conferimento in ambito portuale, AdSP MAS ha definito, coerentemente con quanto stabilito dalla normativa, un sistema tariffario basato sulla distinzione della tariffa in una quota fissa (navi in deroga) ed una variabile (navi non in deroga). Tale sistema è stato pensato in maniera tale da incoraggiare e aumentare la differenziazione dei rifiuti, portando negli ultimi anni a un netto incremento in questo senso. In particolar modo si è potuto notare un netto aumento nella differenziazione di imballaggi in plastica.

Per quanto riguarda l'attività di pulizia degli specchi acquei, AdSP MAS ha previsto che tale servizio garantisca: il pattugliamento periodico con contestuale pulizia degli specchi acquei (raccolta di rifiuti), quando necessario, l'esecuzione immediata di interventi di disinquinamento/raccolta di rifiuti galleggianti, comprese le paline di briccole, e lo smaltimento dei rifiuti di qualsiasi natura recuperati.

Il servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei nel porto di Venezia è stato appaltato alla società cooperativa "Guardie ai Fuochi di Venezia" con una gara d'appalto (appalto identificato all'art. 1, lettera b), del Decreto Ministeriale 14 novembre 1994 tra i servizi di interesse generale nei porti da fornire a titolo oneroso all'utenza portuale).

---

<sup>42</sup> Il sistema di filtrazione passiva *StormFilter* viene innescato dall'ingresso dell'acqua attraverso un sifone: il filtro è composto da un serbatoio all'interno del quale è posizionata una cartuccia di materiale filtrante ricaricabile che viene attraversato dall'acqua e trattiene il particolato ed assorbe gli elementi inquinanti quali ad esempio metalli disciolti, nutrienti ed idrocarburi.

Il servizio è stato appaltato per 4 anni, ad aprile 2018 fino al 2022. Il monitoraggio del servizio è affidato all'Area Lavoro Portuale della Direzione Coordinamento Operativo Portuale.

La documentazione presentata dal concessionario del servizio Guardie ai Fuochi, a riscontro dell'attività fornita, viene monitorata dall'Area Lavoro Portuale in collaborazione con l'Area Ambiente, dal momento che il servizio (consistente nella raccolta dalle superfici acquee dei rifiuti galleggianti e semisommersi solidi, organici e inorganici, di qualsiasi natura, consistenza e provenienza, degli idrocarburi e delle altre sostanze oleose, nonché raccolta, carico, trasporto, stoccaggio e smaltimento dei medesimi rifiuti in discariche autorizzate o presso impianti di trattamento o termodistruzione), ha ovviamente ricadute in termini di protezione ambientale. Le due aree, nello specifico, monitorano i "Prospetti di riepilogo mensile pattugliamento" e i "Piani di Monitoraggio e Controllo" dell'impianto chiatte della società, al fine di garantire la corretta esecuzione del servizio.

#### OPERE DI MARGINAMENTO

Già dal 1998 Porto Marghera è stata inserita tra i siti di bonifica di interesse nazionale<sup>43</sup> e, nell'ambito della programmazione per il recupero di tale area, sono stati sottoscritti negli anni diversi accordi, principalmente tra il MITE (Ministero della Transizione Ecologica, ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio), Regione Veneto e AdSP MAS per la realizzazione di marginamenti delle Macroisole e delle reti per il drenaggio e trasporto delle acque di falda.

La strategia di interventi<sup>44</sup> per il sito, infatti, ha previsto il progressivo isolamento mediante marginamento delle varie Macroisole che compongono l'area di Porto Marghera, in modo da circoscrivere l'inquinamento e isolarlo rispetto all'ambiente circostante. Il piano di azione contenuto all'interno del "*Master Plan per la bonifica dei siti inquinanti di Porto Marghera*"<sup>45</sup> messo a punto per la gestione degli interventi, ruota attorno alla conterminazione impermeabile di tutte le sponde dei canali industriali, drenaggio e trattamento delle acque da effettuarsi all'interno di un sistema di 15 macroisole. Questa suddivisione è funzionale alla realizzazione di opere di marginamento e retro-marginamento tese ad impedire la migrazione di contaminanti verso l'ambiente lagunare.

---

<sup>43</sup> Legge n. 426 del 1998 e con il successivo decreto ministeriale 23 febbraio 2000, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 52 del 3 marzo 2000, è stata individuata la perimetrazione del SIN, ai sensi dell'articolo 1, comma 4, della legge citata

<sup>44</sup> Viene definita nell'accordo di programma per la chimica a Porto Marghera, siglato in data 21 ottobre 1998 e approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri nel mese di febbraio del 1999.

<sup>45</sup> Il piano è previsto dall'Accordo integrativo del 2001 e predisposto dalla Regione Veneto (2004)



Perimetro del SIN di Porto Marghera del 1998 (rivisto nel 2013) - Fonte: "Interventi di marginamento sito di interesse nazionale di Venezia Porto-Marghera – Relazione sulle attività di verifica svolte e considerazioni tecniche (2016)"

All'interno del SIN è in corso di realizzazione un importante progetto con finalità di tutela dell'ambiente: il Progetto Integrato Fusina (P.I.F.). Si tratta di un intervento strategico per la tutela della laguna che integra il programma dei marginamenti di cui sopra, ponendosi come progetto centrale per il risanamento e per la gestione delle acque di falda drenate. Questo progetto prevede un centro di trattamento polifunzionale che consentirà ad un'area inquinata come quella industriale di Marghera di rigenerarsi e assumere il ruolo "area ecologicamente attrezzata". Il sito dovrebbe consentire lo svolgimento di molteplici attività di tutela dell'ambiente quali il trattamento degli scarichi civili e delle acque di prima pioggia; la riduzione dell'inquinamento generato nel Bacino Scolante e sversato nella Laguna di Venezia, tramite il controllo centralizzato e il trattamento spinto dei reflui; la bonifica dei siti inquinati di Porto Marghera; l'ottimizzazione della gestione delle risorse idriche. Come centro polifunzionale le strutture ricomprese sono molte come l'impianto di Fusina per il post-trattamento delle acque; l'impianto SG 31, per il trattamento delle acque e l'incenerimento fanghi; la Cassa di colmata A per la fitodepurazione dei reflui di origine civile prima del loro invio a riutilizzo duale-industriale.

Durante le attività di ristrutturazione e adeguamento delle infrastrutture portuali, AdSP MAS, nell'ottica di una razionalizzazione della spesa pubblica, ha negli anni contestualmente realizzato banchine con valenza di marginamento ambientale e, nei circa 9 km di sponde di propria competenza nella Macroisola Portuale, prevede di eseguire ulteriori interventi per migliorare l'efficacia dei marginamenti.

Tali opere vengono pianificate dall'AdSP MAS nell'ambito del Piano Regolatore Portuale e hanno un duplice scopo. Primariamente contribuiscono a rendere l'ambiente lagunare più sostenibile, poiché consistono nella creazione di barriere fisiche a tenuta idraulica che aiutano a limitare l'erosione del suolo lagunare e ad evitare che gli inquinanti presenti nelle falde si riversino in mare: infatti, grazie al contenimento della falda acquifera, è possibile drenare le acque, potenzialmente inquinanti verso gli impianti di depurazione. Secondariamente tali opere servono anche per garantire la sicurezza delle attività portuali e il loro corretto svolgimento: i marginamenti, infatti, permettono di limitare gli interramenti dei canali e la diminuzione del pescaggio.

In quest'ambito, di rilievo, risulta la recente approvazione dell'Accordo di Programma per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di "Venezia – Porto Marghera", sottoscritto in data 14/04/2020 tra l'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, la Regione del Veneto e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.

Tale accordo è finalizzato alla manutenzione straordinaria di alcune banchine portuali con la realizzazione di nuove strutture, anche a valenza ambientale.



*Opere di marginamento*

#### **REALIZZAZIONE DI STRUTTURE MORFOLOGICHE PER LA CONSERVAZIONE E TUTELA DELL'ECOSISTEMA LAGUNARE**

Fra le attività di AdSP MAS per la conservazione e tutela dell'ecosistema lagunare si inseriscono anche quelle relative al ripristino delle morfologie lagunari, in particolare barene, con sedimenti dragati classificati di tipo A (secondo il Protocollo del Ministero dell'Ambiente del 1993), che vengono riutilizzati come materiali per il ripascimento delle strutture morfologiche realizzate dal Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche.

AdSP MAS, nell'ambito delle proprie attività di manutenzione dei canali demaniali di competenza, provvede, infatti, ad eseguire la caratterizzazione dei sedimenti, al fine di verificare la possibilità di utilizzarli come risorsa, un bene fondamentale per la Laguna stessa. I sedimenti di classe A, infatti, possono essere riutilizzati per il ripascimento di barene, che rappresentano un elemento morfologico

centrale per il funzionamento e la conservazione dell'ecosistema lagunare. Le barene sono terreni di forma tabulare dall'aspetto di un'isola piatta e bassa, con un substrato formato da sedimenti limoso – argillosi; queste sono per la maggior parte del tempo emerse, salvo nei periodi di alta marea.



Foto aerea di una barena lagunare

Si tratta della struttura naturale più diffusa nella Laguna, la cui superficie copre attualmente l'8%: il nome deriva da "baro", nome volgare per indicare un fitto manto di cespugli oppure un terreno paludoso incolto. Le barene si estendono lungo tutto il territorio lagunare e si differenziano per il livello di elevazione (bassa, media, alta) e in differenti tipologie, determinate dai processi che ne hanno caratterizzato la formazione e dal percorso evolutivo seguente:

- Di bordo lagunare;
- Di area interna;
- All'immissione dei fiumi;
- Ai bordi dei canali lagunari.

Le barene, oltre a connotare in maniera forte l'aspetto della Laguna, costituiscono anche un habitat essenziale per la fauna e la flora del territorio.

Le attività di manutenzione dei canali risultano quindi uno strumento che, in sinergia con le attività del PIOOPP, consente di ricreare habitat fondamentali per la Laguna di Venezia.

### 12.3 Azioni di riqualificazione delle aree portuali

Come sopra, AdSP MAS gestisce le aree del demanio marittimo di Porto Marghera all'interno del Sito di Interesse Nazionale, così come ripermetrato con D.M. 24/04/2013.

In alcune aree sono in corso o sono già state realizzate le bonifiche dei terreni e delle falde contaminate.

Ad oggi, più di 40 ettari di aree industriali dismesse sono state bonificate e riconvertite ai fini logistico-portuali con ingenti investimenti dal punto di vista economico.<sup>[17]</sup> Esempi in questo senso sono le attività di bonifica dell'Area Ex-Alumix e del sito MonteSyndial entrambi siti industriali dismessi, destinati a diventare aree con funzione portuale: il primo un terminal traghetti già parzialmente attivo e il secondo un terminal container.

## ATTIVITÀ DI BONIFICA DELL'AREA EX-ALUMIX

L'Area Ex-Alumix, di circa 36 ha, è ubicata nel Comune Venezia – Fusina. Per oltre 30 anni è stata sede di produzione di alluminio primario, partendo dall'allumina.<sup>[L]</sup><sup>[SEP]</sup>L'esecuzione del progetto di bonifica dell'area, relativo alla Darsena Nord e a parte dei piazzali, ha rilevato imprevisti legati alla presenza di materiali contenenti amianto interrati e la necessità di adottare procedure *ad hoc* per la corretta gestione di detti materiali, condivisi con gli Enti competenti.

I lavori per la realizzazione della Darsena Nord hanno implicato l'invio di 32.000 tonnellate di rifiuti contenenti amianto a impianto autorizzato.<sup>[L]</sup><sup>[SEP]</sup>Tuttavia, per quanto possibile, è stato adottato un approccio improntato al riutilizzo di materiale idoneo in sito, in particolare il materiale proveniente dalle demolizioni degli edifici, è stato riutilizzato per infrastrutturare l'area.<sup>[L]</sup><sup>[SEP]</sup>La parziale certificazione di avvenuta bonifica per i lavori eseguiti, in parte del sito, è stata ottenuta nel 2015 e ha permesso di rendere operativa una parte del terminal.

## ATTIVITÀ RELATIVE ALLA BONIFICA NEL SITO MONTESYNDIAL

Al fine di riqualificare il sito MonteSyndial, il cui impatto economico e operativo è stato descritto in precedenza, AdSP MAS sta sviluppando una serie di attività di bonifica, iniziate a fine 2011, che hanno previsto la messa in sicurezza di parte dell'area e l'installazione di impianti in sito, sia per il trattamento delle acque di falda che per il trattamento dei terreni.

## LE ATTIVITÀ NELL'AMBITO DELL'ACCORDO DI PROGRAMMA MORANZANI

Nel corso della Gestione Commissariale per l'emergenza Socio-Economico Ambientale della Laguna di Venezia (2004-2012), si è inserito l'Accordo Moranzani, che ha previsto la realizzazione di impianti per il trattamento e lo smaltimento di sedimenti e terreni contaminati, nonché la realizzazione di interventi per il miglioramento e la separazione dei flussi viabilistici, nell'area di Marghera e Malcontenta.<sup>[L]</sup><sup>[SEP]</sup>

Dal punto di vista degli escavi, dal 2004 ad oggi l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha condotto lavori per dragaggio e bonifica dei canali portuali per più di 5 milioni di mc di sedimenti, gestiti in modo differente a seconda delle caratteristiche chimiche, con un investimento di 150.000.000 Euro.

L'Accordo Moranzani, come sopra indicato, prevede anche la sistemazione viaria dell'area di Malcontenta/Marghera, l'interramento di alcuni elettrodotti e, in futuro, una volta chiusi gli impianti di trattamento/smaltimento di sedimenti e terre contaminate, la creazione di parchi urbani.

AdSP MAS, nell'ambito dell'Accordo, ha realizzato alcuni interventi viabilistici per la separazione dei flussi di traffico portuale da quelli del traffico cittadino, in particolare il progetto del Nodo Malcontenta e il progetto di collegamento via dell'Elettricità, S.R. 11.

In entrambi i casi, nel corso dei lavori, sono state necessarie operazioni di bonifica, vista la presenza di terreni contaminati.

Durante le attività di scavo per la sistemazione della nuova viabilità del nodo Malcontenta, infatti, si è proceduto con il conferimento ad impianto autorizzato delle scorie di lavorazione industriale e di altri rifiuti, riscontrati in particolare nel corso della realizzazione del bacino di laminazione. Tale bacino raccoglie le acque provenienti dalle piattaforme stradali delle vie limitrofe e le invia verso l'impianto di trattamento delle acque meteoriche sito in via della Meccanica per poter essere poi regolarmente scaricate presso il canale industriale Sud.<sup>[11]</sup>

Per quanto riguarda l'area del bacino di laminazione, in particolare, si è provveduto ad una messa in sicurezza permanente mediante la posa e successivo collaudo di più strati di tessuto in HDPE, come previsto da normativa, al fine di poter confinare e quindi evitare la diffusione dei contaminanti dal sito, verso zone non inquinate. L'importo economico della messa in sicurezza permanente è stato di circa 300.000,00 Euro.

#### **12.4 Gli altri interventi per la gestione e la tutela dell'ambiente**

Tra le principali attività per la tutela dell'ambiente, oggetto di rendicontazione, vi sono anche le azioni per il monitoraggio e la riduzione del rumore e gli interventi per ottimizzare la gestione dei rifiuti: sono entrambi ambiti su cui l'Autorità di Sistema Portuale ha sviluppato varie politiche e conduce interventi regolatori, finalizzati a contenere gli impatti dell'attività portuale sul sistema urbano di Venezia e Chioggia.

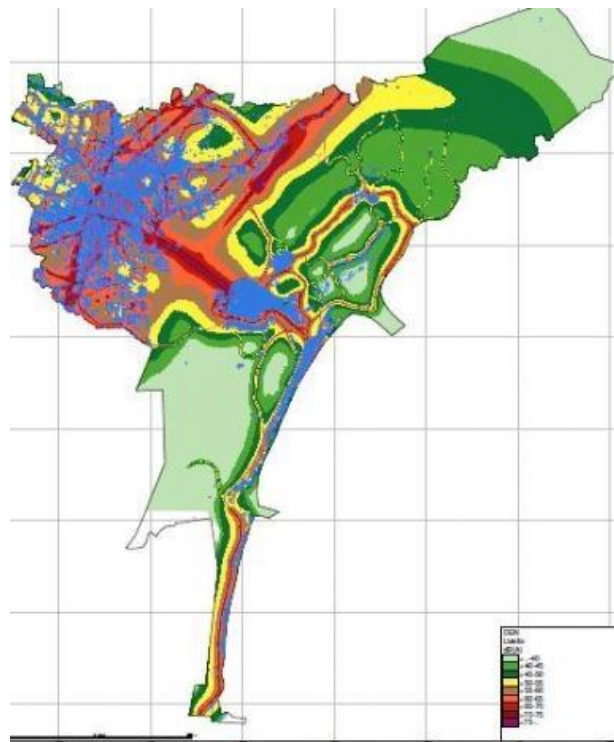
##### **AZIONI PER IL MONITORAGGIO DEL CLIMA ACUSTICO**

Le operazioni di monitoraggio acustico seguono la normativa nazionale di riferimento (D.lgs 194/2005)<sup>46</sup> che prevede che gli Enti territoriali competenti (Comune, Regione o Provincia) realizzino periodicamente la mappatura acustica degli agglomerati urbani con più di 100.000 abitanti con il preciso scopo di prevenire, ridurre ed evitare gli effetti nocivi dell'esposizione della popolazione cittadina al rumore ambientale. In tal senso si sviluppa il Piano di Azione del 2018 del Comune, aggiornamento della precedente mappatura Acustica Strategica, per la gestione del rumore ambientale che ha permesso di svolgere campagne di studio e monitoraggio dei livelli di emissione acustiche: i calcoli relativi alla propagazione dei livelli sonori sono stati svolti in conformità al metodo *ISO 9613-2*.

---

<sup>46</sup> A ricezione della corrispondente Direttiva Europea (2002/49/CE).





Mapa acustica strategica – Comune di Venezia (2018) - Fonte: Comune di Venezia

La gestione dell'inquinamento acustico<sup>47</sup> in ambito portuale vede l'AdSP MAS vigilare sul rispetto delle direttive e dei limiti di rumore in collaborazione con gli altri enti pubblici preposti alla gestione di questa tematica: il Comune, incaricato delle funzioni amministrative, e l'ARPAV, a cui sono affidate le funzioni tecniche di controllo e prevenzione come il monitoraggio acustico ambientale (e.g. conoscenza dello Stato Acustico Ambientale) e le attività di valutazione dei rumori e delle vibrazioni.

Dal punto di vista acustico le infrastrutture portuali rappresentano una realtà complessa caratterizzata da una moltitudine di differenti sorgenti (motori principali e ausiliari, gru di piazzale e banchina, attività di movimentazione merci, traffico veicolare, etc.). Inoltre, l'intensità del rumore prodotto da una nave deve tenere in considerazione anche altri fattori tecnici come la tipologia, la struttura e le dimensioni.

Le numerose attività industriali presenti nella zona tra Venezia e Porto Marghera contribuiscono alla vivacità economica e alla crescita di un'area portuale molto ampia (2.045 ht), ma come contraltare danno origine a numerose e diversificate fonti di rumore in aggiunta a tutte le altre del contesto locale. L'inquinamento acustico ha un impatto sulla cittadinanza notevole e programmi come la Mappatura Strategica, o il sopracitato Piano, permettono di monitorare negli anni i livelli di inquinamento acustico e aiutano gli enti pubblici a pianificare la spesa per gli interventi più significativi. Solamente a valle dell'individuazione delle criticità sarà possibile evidenziare le situazioni che richiedono un intervento di diminuzione dei livelli di inquinamento acustico. Essa viene effettuata

<sup>47</sup> Si definisce Inquinamento acustico "l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo e alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi". (Legge 447/95 art. 2 comma a).

a partire dai risultati ottenuti nell'ambito della precedente fase di mappatura acustica, in relazione ai ricettori e alle sorgenti di rumore.

Seguendo la definizione data dalla Mappatura Strategica (2017), nel caso dell'area portuale è possibile considerare un insieme di sorgenti di emissioni acustiche ricomprendente le navi agli ormeggi; l'attività di carico/scarico delle merci mediante l'uso di gru portatili, gru da impilaggio, gru per LO-LO, benne per la movimentazione delle merci ecc. Questo tipo di attività è stata valutata sia in corrispondenza del Porto Industriale di Marghera, che in corrispondenza del Porto Turistico di Venezia Centro Storico: il calcolo dei livelli sonori ha considerato la fonte di rumore principale, costituita dalle navi ormeggiate in punti di ormeggio schematizzati con una sorgente puntuale e analizzati singolarmente<sup>48</sup>. In aggiunta, la categoria del "rumore industriale"<sup>49</sup> è data dalla combinazione di rumore generato dai siti di natura prevalentemente e prettamente industriale in cui ciascuna attività è stata modellata come un insieme di sorgenti puntuali o come sorgente areale, attribuendo a queste valori di potenza sonora tali da riprodurre nei punti di misura i valori effettivamente misurati. Le simulazioni sono state eseguite considerando una stima delle persone coinvolte e utilizzando gli indicatori acustici relativi al sopraccitato standard europeo: livello Lden in dB(A)<sup>50</sup>, valutato nel periodo giorno-sera-notte e livello Lnight in dB(A), valutato nel periodo notte (22.00 – 6.00).

**Osservando i risultati della mappatura, si evidenzia che la sorgente di rumore predominante, con riferimento all'esposizione della popolazione residente, è il traffico stradale.** Dalle rilevazioni è evidenziato come il porto nel complesso ricopra un ruolo poco significativo salvo l'esposizione di piccoli gruppi di ricettori in determinate zone quali, ad esempio, quella attorno alla Stazione Marittima. I siti industriali infine hanno un impatto poco rilevante, anche in virtù della loro dislocazione all'interno della zona industriale di Porto Marghera, lontano da zone residenziali.

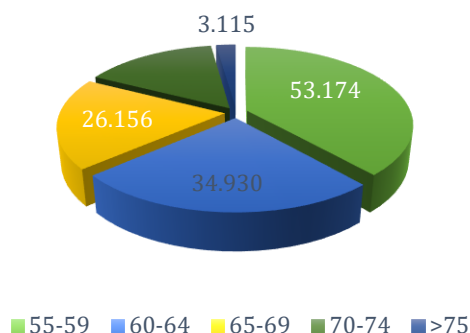
---

<sup>48</sup> La caratterizzazione dei singoli punti di ormeggio e l'assegnazione della potenza sonora di emissione ha tenuto conto di tre differenti classi navali in base alla stazza lorda; la potenza sonora e lo spettro di emissione per ciascuna categoria. La valutazione dei livelli sonori è stata condotta mediante il software di calcolo CadnaA vers. 3.7.124 in cui è stato implementato il metodo di calcolo ISO 9613-2 (metodo di calcolo indicato dalla Direttiva e dal D. Lgs 194/2005 per la modellazione del rumore dovuto a sorgenti industriali).

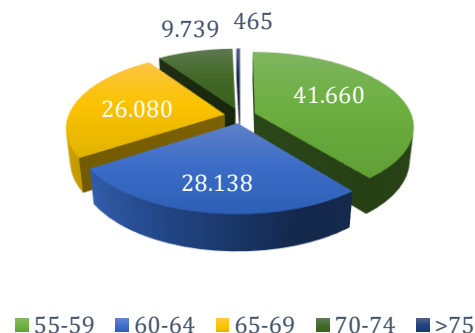
<sup>49</sup> Secondo il Piano d'Azione del Comune di Venezia le fonti industriali ricadono all'interno delle classi V (aree prevalentemente industriali) e VI (aree esclusivamente industriali), definite ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997, in cui sono presenti attività industriali quali quelle definite nell'allegato 1 al D. Lgs. 18 febbraio 2005 n. 59.

<sup>50</sup> La sigla "dB" indica l'unità di misura del "decibel", ovvero la decima parte del bel (B), unità logaritmica in base 10, utilizzata per misurare l'intensità del suono. In questo caso, la presente unità viene usata sia per misurazioni in ambito diurno (Lden) che in ambito notturno (Lnight).

**Persone esposte a livelli di rumore  
diurno  
(fasce d'età)**



**Persone esposte a livelli di rumore  
notturno  
(fasce d'età)**



I risultati sono stati utilizzati per il confronto con le fasce di esposizione, per la redazione delle mappe acustiche, per il confronto con i valori limite e dei suoi decreti applicativi e per stimare i costi attualizzati per la realizzazione degli interventi di compensazione. Tra queste sono state inserite non solo le attività direttamente incentrate sul fenomeno acustico, ma anche attività strategiche relative alla pianificazione urbanistica e alla mobilità, anche sostenibile, tali comunque da comportare un potenziale effetto, diretto o indiretto, di riduzione dell'emissione acustica delle sorgenti stradali relative alle infrastrutture di pertinenza comunale. Con il successivo Piano d'Azione (2018), sulla base della Mappatura Strategica, si è stimato un ammontare totale dei lavori pari a più di 110 milioni Euro.

Tipologia	Costo di realizzazione (Euro)
Interventi di riasfaltatura	3.201.329,09
Interventi su infrastrutture stradali	13.059.000,00
Interventi su edifici scolastici stradali	127.139,16
Interventi su Trasporto Pubblico Locale	73.661.754,90
Interventi di mobilità ciclabile	21.768.464,71
Interventi desunti dal Piano Operativo di Dettaglio	1.900.000,00
Interventi relativi al traffico acqueo sui canali	25.000,00

Considerando l'elevato traffico marittimo di navi passeggeri che ogni anno attraccano a Venezia, il problema delle emissioni acustiche costituisce una delle esternalità ambientali per gli abitanti. Negli anni sono state registrate alcune segnalazioni relative al disturbo della quiete notturna, originato dal rumore dei motori delle navi più vicine alle aree abitative,; perciò, per salvaguardare la tranquillità e la quiete degli abitati circostanti e rendere allo stesso tempo compatibile la presenza delle navi, è stato necessario prendere provvedimenti ad hoc.

A tal proposito, una delle iniziative più importanti per l'abbattimento dell'inquinamento acustico navale è stata la redazione del "Piano di Ormeggio" (2014). Il documento in questione consiste in uno strumento creato appositamente dall'AdSP MAS per limitare la produzione di emissioni acustiche da

parte delle navi da crociera ormeggiate presso la stazione marittima attraverso la fissazione di prescrizioni utili alla determinazione delle fasce di pertinenza acustica oltre che regole precise sulle modalità di ormeggio e le attività di bordo.

È possibile ricondurre le emissioni a due fonti acustiche specifiche:

- **Sorgenti a bordo nave**, oltre ai motori, si trovano anche i gruppi elettrogeni, le bocche di raffreddamento dei motori o dell'impianto di climatizzazione.
- **Attività svolte a bordo** delle navi ormeggiate, quali esercitazioni di sicurezza, spettacoli, intrattenimenti musicali o altri eventi che prevedano la produzione di emissioni acustiche. L'AdSP MAS ha imposto il divieto di svolgimento di attività e spettacoli sui ponti esterni della nave dalle 24 alle 07, a tutela della popolazione.

Perché la pianificazione degli ormeggi sia efficace, gli armatori devono comunicare in fase di arrivo nave le caratteristiche tecniche e tenere in considerazione anche quelle delle varie aree del bacino passeggeri del porto di Venezia, tra cui dimensione degli approdi, distanza dalle aree abitate e presenza di edifici che possano costituire barriere acustiche.

Le modalità di ormeggio si distinguono in base alla presenza di edifici circostanti e in base alla dislocazione delle sorgenti sonore. Nel primo caso la nave deve disporsi in modo da sfruttare al massimo l'effetto barriera offerto dagli edifici circostanti, come nell'area di Santa Marta: infatti le navi con altezza più contenuta sono proprio quelle che hanno la maggiore priorità di attracco in banchine su cui sono presenti edifici in grado di fare da schermo. Secondariamente l'ormeggio deve considerare l'orientamento e la provenienza dell'emissione sonora così che sia possibile sfruttare l'effetto barriera prodotto dalla nave stessa. Questo significa che la disposizione, quando possibile, deve essere tale da orientare le fonti del rumore lato canale o laguna e che sia la nave stessa a proteggere il possibile recettore.

Considerando che il Bacino Stazione Marittima è situato in una zona distante dal centro abitato, l'AdSP MAS ha stabilito di prioritizzare l'attracco delle navi presso questa infrastruttura e di saturarne gli ormeggi. Nei periodi di peak season, dove i moli della Stazione Marittima presentano una rotazione molto più elevata, la predisposizione degli ormeggi deve dare precedenza alle navi maggiormente rumorose e a navi che effettuano soste prolungate da più di una notte.

Nel 2020, per il tramite di una Convenzione con l'Università di Padova, sono state posizionate 3 centraline fonometriche per monitorare il rumore del porto di Venezia, posizionate in luoghi particolarmente rilevanti per la misurazione delle emissioni acustiche prodotte dal porto.

#### AZIONI PER LA GESTIONE DEI RIFIUTI

Un territorio ambientalmente ricco e delicato come quello della Laguna di Venezia necessita di un'attenzione particolare verso il tema dell'inquinamento da rifiuti e scarichi. Proprio per questo, tra le numerose funzioni che fanno capo all'AdSP MAS, ritroviamo anche quella di gestione e controllo del ciclo dei rifiuti. Come sopra riportato, nel rispetto della normativa vigente<sup>51</sup>, anche l'AdSP MAS ha redatto il proprio "Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico" sia per

<sup>51</sup> In ottemperanza alla Direttiva 2000/59/Ce relativa agli impianti portuali di raccolta di rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico ed al D.lgs. n. 182/2003 e al D.Lgs. 197/2021

quanto riguarda il Porto di Venezia che per quanto riguarda il Porto di Chioggia, entrambi in fase di aggiornamento, visti i notevoli cambiamenti in atto nel porto, in relazione al traffico crocieristico.

L'attuale piano di gestione dei rifiuti da nave dell'AdSP del MAS, comunque, promuove azioni di incentivazione del recupero di materie ed energia a scapito del semplice smaltimento. Proprio per questo l'obiettivo è quello di limitare lo smaltimento in discarica del residuo solo nella fase finale del processo e nei confronti di quelle frazioni che non possono essere destinate ad azioni di recupero. Nell'approccio generale restano confermati gli obiettivi volti ad una gestione dei rifiuti quale attività di pubblico interesse, perseguiti anche favorendo per quanto possibile, la responsabilizzazione e la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti nel Ciclo di vita (Life Cycle) del rifiuto. Nel Piano di gestione dei rifiuti, vi è un espresso richiamo ai principi di precauzione, prevenzione, cooperazione tra tutti i soggetti attori del sistema di produzione/gestione dei rifiuti, evidenziando l'assunto secondo il quale "chi inquina paga".

Considerando la natura multipurpose del porto di Venezia, le ampie aree industriali di cui è dotato e tutta la parte dedicata ai traffici crocieristici, l'AdSP MAS deve far fronte ad ingenti quantitativi di materiali di scarto e risulta prodotti dalle molteplici attività coinvolte.

Per poter comprendere nella maniera corretta il funzionamento dell'intera filiera, è necessario distinguere tra i rifiuti di origine marittima, che riguardano quelli originati dalle navi e quelli legati pulizia degli specchi acquei, e terrestri, che animano le banchine dei porti dell'AdSP MAS.

Le navi mercantili e passeggeri durante le loro attività di navigazione e sosta producono ingenti quantità di rifiuti. Gli operatori individuati quali gestori del servizio di raccolta dei rifiuti, sia a Venezia che a Chioggia, sono impegnati nella ricezione di rifiuti solidi (imballaggi in vetro e in legno, ferro, acciaio e i rifiuti ingombranti) e liquidi (come acque di sentina, acque di zavorra, acque nere/slop, acque di lavaggio, residui chimici di prodotti del carico), a volte anche di natura pericolosa.

Nell'ambito dei rifiuti da nave sono ricompresi anche alcune tipologie di rifiuti prodotti dalle attività terrestri di carico scarico delle navi (residui del carico).

In base alla disciplina di settore<sup>52</sup>, l'Autorità di Sistema Portuale si occupa di fornire alle navi alcuni servizi di interesse generale a titolo oneroso, attraverso il regime della concessione pluriennale. Tale concessione è assegnata ad aziende o raggruppamenti di aziende attraverso lo strumento della Licitazione pubblica: attualmente la gestione del servizio di raccolta rifiuti da navi è stata affidata al raggruppamento temporaneo di imprese costituito da Veritas SpA, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia S.C.p.A., Conepo Servizi Scarl, Berengo SpA, C.M.E.V. Società Cooperativa e Sacaim SpA. In particolare, la concessione, è stata strutturata in maniera tale da accorpate in un unico provvedimento servizi precedentemente separati, quali raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché acque nere) e dei residui del carico, prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia<sup>53</sup>.

Le procedure di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi sono normate dalle Ordinanze emesse dalla Capitaneria di Porto di Venezia<sup>54</sup> e dalle Ordinanze della Autorità di Sistema Portuale. Tutte le navi

<sup>52</sup> Cfr. legge 84/94

<sup>53</sup> Tale concessione prevede, in base alle condizioni di sottoscrizione dell'accordo, una durata fino al 31 maggio 2030.

<sup>54</sup> In particolare per Venezia l'Ordinanza APV n. 411 del 01/07/2015 (cfr. Allegato 4 del "Piano di Raccolta e Gestione dei Rifiuti").

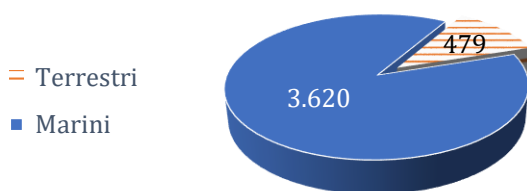
in arrivo, compresi i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, prima dell’accesso al Porto di Venezia hanno l’obbligo di notificare alla Capitaneria di Porto le informazioni necessarie per organizzare le procedure di ritiro come la quota di residui da conferire e quella da trattenere a bordo (per consegnarli nel porto successivo).

La procedura di raccolta dei **rifiuti solidi** provenienti dalle navi in sosta nei porti di Venezia e Chioggia, svolta con cadenza giornaliera dalla società CONEPO Servizi S.c.a.r.l., riguarda scarti alimentari, imballaggi in plastica, vetro o altro materiale, altri rifiuti associati al carico e rifiuti del carico. È obiettivo dell’Ente e degli operatori portuali cercare di incrementare il più possibile la raccolta differenziata dei rifiuti, attraverso prestazioni che consentano di elevarne i quantitativi: infatti, nonostante una buona parte dei rifiuti venga conferito già differenziato all’origine, ne rimane comunque una percentuale che viene avviata ad impianto di smaltimento.

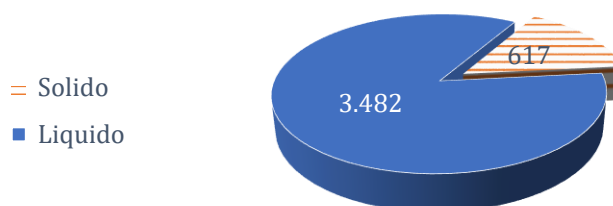
Per quanto riguarda la gestione dei **rifiuti liquidi** provenienti dalle navi in sosta nei porti di competenza dell’AdSP MAS il conferimento dei prodotti presenta notevoli complessità, poiché non tutte le navi sono dotate di adeguate strutture ed equipaggiamenti: qualora non fossero presenti, è il gestore del servizio a pianificare lo scarico mettendo a disposizione della nave la necessaria strumentazione.

In merito alla ricezione e al trattamento dei rifiuti, il porto di Venezia presenta una dotazione operativa alquanto diversificata, avendo a disposizione sia mezzi per il trasporto di prodotti solidi e liquidi (autorizzati alla movimentazione anche di carichi CER55) sia la possibilità di usufruire di impianti di smaltimento dedicati.

**Portata complessiva mezzi portuali (dati in tonn)**



**Portata complessiva mezzi portuali Tipologia di rifiuti (dati in tonn)**

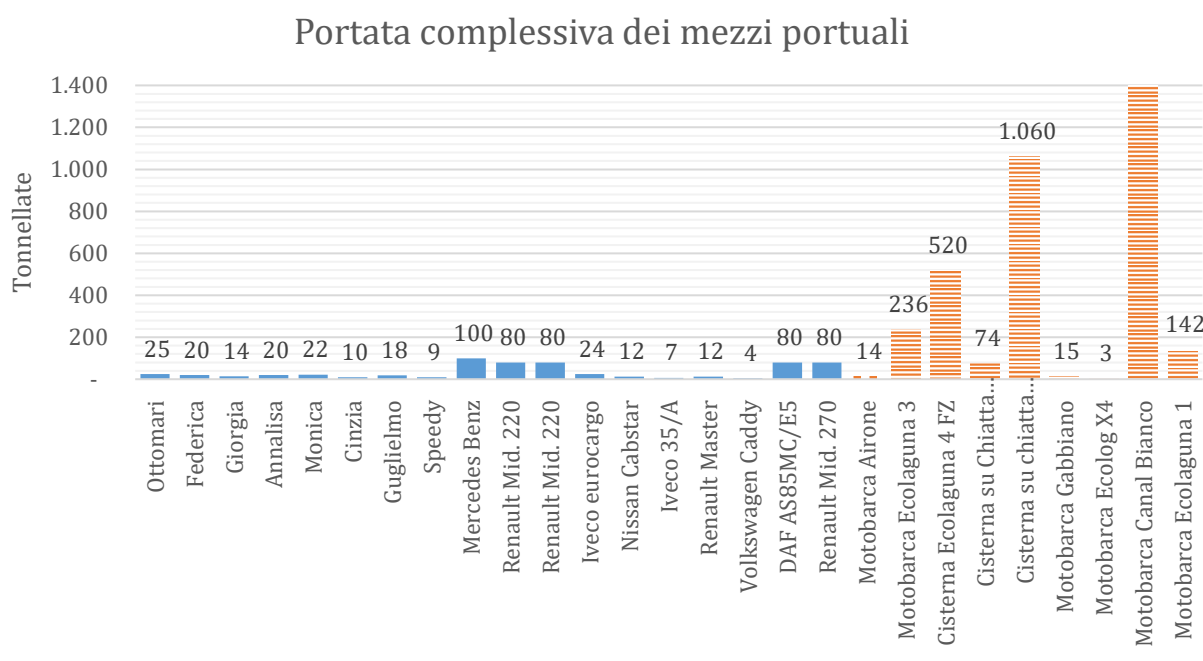


Il grafico soprastante mette a confronto la diversa portata dei mezzi per le operazioni di smaltimento rifiuti: il porto di Venezia dispone di una capacità di ricezione dei rifiuti solidi pari a 616,5 tonnellate/giorno suddivise tra 20 mezzi, di cui 12 operativi lato terra (in blu nel grafico) ed 8 lato mare (in rosa nel grafico), e la metà di questi abilitati al trasporto di materiale ADR56. Per la movimentazione ed il trasporto acqueo dei rifiuti solidi sono inoltre impiegati un rimorchiatore/spintore ed un pontone per scarico cassoni da barca e relativa gru semovente.

<sup>55</sup> Il CER (Codice Europeo dei Rifiuti) è un codice identificativo, posto in sostituzione al codice italiano, che viene assegnato ad ogni tipologia di rifiuto in base alla composizione e al processo di provenienza.

<sup>56</sup> La sigla ADR (Accord Dangerous Route) indica una merce sottoposta all’Accordo Internazionale per il Trasporto di Merci Pericolose su Strada, ovvero la norma che regola il trasporto su strada delle sostanze pericolose; attiva dal 1965, ad oggi comprende 45 paesi.

Per quanto riguarda la gestione dei rifiuti liquidi, la capacità a disposizione arriva fino ad oltre 4100 m<sup>3</sup> (o 3.481.353 kg): la flotta di mezzi ed impianti nautici ricomprende cisterne, motocisterne e motobarce. Tra queste ultime, la “Canal Bianco” e la “Ecolaguna 6”, ormeggiate presso la banchina del canale Industriale Sud a Porto Marghera, sono attrezzate con un impianto che può servire sia come deposito intermedio di rifiuti liquidi, che come recupero di rifiuti oleosi, attraverso un processo di separazione passiva acqua-idrocarburi, utile al recupero di questi ultimi.



Flotta dei mezzi portuali (terrestri in blu, navali in rosa) per il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti - Fonte: Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dai residui del carico

La gestione a terra delle diverse tipologie di rifiuto è differente a seconda delle modalità di trasferimento sui mezzi e la destinazione finale varia a seconda della tipologia trasportata. Ad esempio, i rifiuti urbani non differenziati, costituenti il 46% dei rifiuti prodotti da nave, attualmente trovano destino presso l’impianto di produzione di CSS57. Presso tale destinazione oltre il 95% dei rifiuti viene recuperato e solo una minima percentuale è soggetta a smaltimento. I rifiuti solidi differenziati vengono ritirati e successivamente destinati a ditte, localizzate all’interno del territorio regionale e autorizzate al recupero/smaltimento degli stessi.

Oltre ai mezzi di cui sopra, il porto di Venezia può fare affidamento anche su di una serie di impianti a supporto dello smaltimento dei rifiuti navali. Tra questi, l’impianto<sup>58</sup> di Ecoprogetto Venezia srl consente di produrre combustibile derivato da rifiuti (CDR) tramite un processo di recupero dei rifiuti

<sup>57</sup> Gestito dalla società V.E.R.I.T.A.S. – ECOPROGETTO VENEZIA Srl si tratta di un impianto adibito alla produzione di CSS (Combustibile Solido Secondario) una tipologia di combustibile ottenuto dal trattamento dei rifiuti solidi non pericolosi.

<sup>58</sup> Attività è autorizzata con Decreto della Provincia di Venezia n. 2186/2011 del 28 settembre 2011.

solidi urbani e speciali assimilati agli urbani. Sono presenti due linee di produzione in grado di utilizzare il rifiuto secco proveniente dalla raccolta differenziata per produrre CSS59 (Combustibile Solido Secondario), da utilizzare in centrali termoelettriche (come quella dell'ENEL a Fusina), in cementifici e in termovalorizzatori.

Per quanto riguarda il trattamento dei rifiuti liquidi, la depurazione delle acque nere attualmente avviene nella zona industriale di Porto Marghera (località Fusina) presso l'impianto di depurazione di tipo biologico a fanghi attivi di V.E.R.I.T.A.S.. La struttura consente di depurare dalle sostanze inquinanti gli scarichi misti, civili ed industriali, provenienti dagli insediamenti urbani. Generalmente i rifiuti vengono trasferiti via mare tramite bettoline e conferiti in impianto mediante pompaggio attraverso una condotta dedicata alle linee di trattamento. Invece, le acque di sentina vengono gestite presso uno dei due impianti chiatta di proprietà della società Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia, ubicato presso il Canale Industriale Sud.

Per quanto riguarda i rifiuti prodotti da nave, per cui la gestione operativa è completamente demandata all'esterno, mediante un rapporto concessorio, il ruolo di AdSP MAS si espleta a livello di programmazione dell'attività, attraverso una corretta analisi delle necessità e la pianificazione triennale del servizio e nell'importante ruolo dell'autorità competente per la definizione del sistema tariffario. La definizione delle tariffe è uno strumento chiave per il perseguimento degli obiettivi di miglioramento nella gestione dei rifiuti: il legislatore stesso, infatti, ha determinato la necessità di introdurre una quota fissa, indipendente dall'utilizzo del servizio, che le navi sono comunque tenute a pagare, per contribuire al funzionamento dell'intero sistema di raccolta e gestione dei rifiuti.

Nel tempo si è cercato di modificare il sistema tariffario in maniera tale da incentivare il conferimento dei rifiuti e la loro corretta differenziazione, tenendo conto delle peculiarità del sistema portuale veneziano. Questo è stato fatto attraverso diverse azioni:

- Ottimizzazione dell'utilizzo degli impianti esistenti e miglioramento dell'efficienza del sistema per mantenere basse le tariffe relative ai conferimenti
- Introduzione di tariffe fisse elevate per incentivare i conferimenti
- Introduzione di scontistiche sulle tariffe fisse per navi "Green" (allegato IV D. Lgs. 182/2003)
- Maggiore chiarezza e trasparenza nelle procedure per conferimento e nel calcolo dei costi per l'utenza

In base alle elaborazioni di dati relativi alla produzione di rifiuti da nave negli anni, emerge come, dal 2008 al 2017, la percentuale dei rifiuti urbani indifferenziati, rispetto ai differenziati sia scesa dall'80 al 37% e, se nel 2008 i rifiuti indifferenziati erano di gran lunga la tipologia prevalente tra i rifiuti da

<sup>59</sup> In entrambe le linee produttive, i rifiuti in arrivo vengono prima triturati e, poi, caricati all'interno di "biocelle", box completamente chiusi e impermeabili dove avviene la biostabilizzazione dei residui organici. Questo processo, basato sulla tecnologia "Trodenstabilat® Ladurner", valorizza tutte le frazioni riutilizzabili, riducendo il peso complessivo dei rifiuti del 30% e aumentando il valore calorico del 35%.

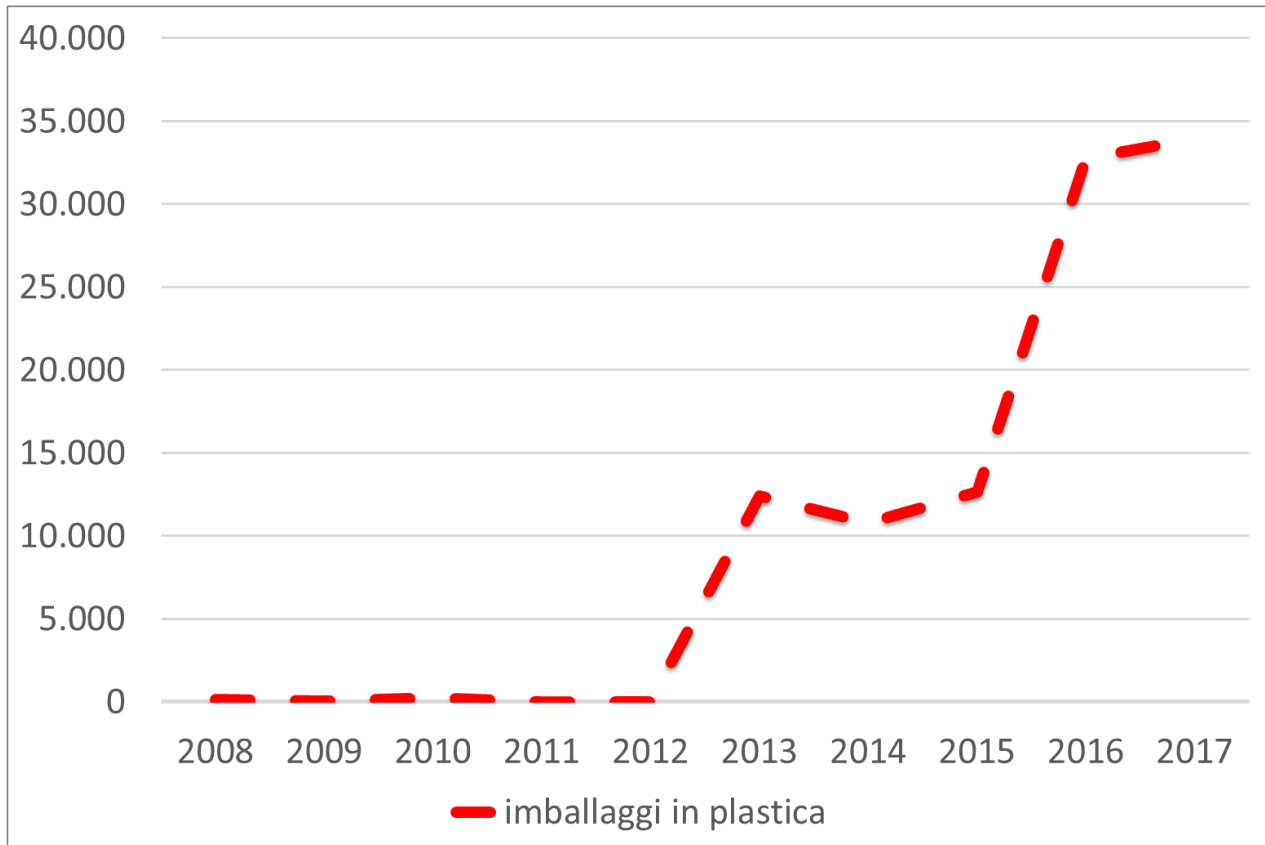
Il rifiuto biostabilizzato subisce, quindi, un processo di separazione in diverse frazioni:

- CSS
- metalli ferrosi e non ferrosi
- materiale inerte.

La fase di raffinazione del CSS avviene in ambiente isolato e protetto (per evitare la diffusione di polveri) e i vari parametri (ossigeno, umidità, etc.) vengono controllati automaticamente da sistemi computerizzati che ne regolano l'andamento. L'aria in uscita dalle biocelle viene trattata dal sistema LARA®, che provvede a bruciare le sostanze "odorifere" in una camera di combustione, recuperando il calore generato.



nave conferiti, nel tempo la tendenza si è andata invertendo. In particolare, per la plastica, si evince dal grafico sotto, come dal 2012 al 2017 la produzione sia aumentata del + 173%.



Ai risultati nel tempo raggiunti ha senza dubbio contribuito il sistema tariffario strutturato secondo sistemi volti a premiare con sconti sulle tariffe gli operatori marittimi “green”, ossia dotati di politiche e sistemi di gestione ambientale, nonché ad incentivare il conferimento presso il porto di Venezia, anche attraverso l’introduzione di tariffe fisse elevate, stante la presenza, nel territorio, di impianti di gestione in grado di ricevere e trattare adeguatamente il rifiuto nell’ottica del recupero; in tal senso, infatti, i dati dimostrano, oltre all’aumento della differenziazione, una capacità degli impianti del territorio di riuscire a recuperare sino al 95% del rifiuto differenziato.

Per quanto riguarda la gestione delle aree comuni, l’AdSP MAS si occupa, tramite servizio esterno, della pulizia dell’intera sede stradale, compresi i marciapiedi e i piazzali, effettuata con mezzo meccanico per lo spazzamento ed il lavaggio, affiancato da un operatore con scopa e/o soffiatore motorizzato. Contestualmente alla spazzatura viene anche svolta l’attività di svuotamento dei cestini portarifiuti installati lungo le strade e presso le aree oggetto del servizio.

L’attività è svolta settimanalmente per le strade ed aree maggiormente trafficate ed ogni due settimane per le strade meno importanti, per un totale di due – tre giorni alla settimana di servizio di spazzamento. Per lo svuotamento dei cestini porta rifiuti la frequenza è sempre stata quotidiana a Venezia e settimanale a Marghera.

Per quanto riguarda le aree del Porto di Chioggia, nel 2021 a seguito della acquisizione tra le competenze dell'AdSP MAS, si è svolta una consistente attività di pulizia e riordino presso le aree comuni interne ed esterne al varco e presso la viabilità interna di Val da Rio e presso le aree di Saloni; l'attività ha previsto l'asporto con conferimento di importanti quantitativi di rifiuti e terre da spazzamento, con accurata differenziazione di tutti i rifiuti asportati.

#### AZIONI PER LA GESTIONE DEL VERDE

Altra attività seguita da AdSP MAS è legata alla manutenzione e gestione delle aree a verde presenti presso le aree portuali comuni e le strade di pertinenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale che, dal 2020, ha previsto l'inserimento anche delle aree del Porto di Chioggia di Val da Rio e Saloni. Il servizio gestito con appalto esterno consiste nella manutenzione di aree a verde, tappeti erbosi presso aree accessorie alla viabilità (rotatorie, bacini di laminazione, aiuole spartitraffico, ecc.), cura e manutenzione delle alberature, degli arbusti, delle siepi, di aiuole e fioriere, raccolta rifiuti presenti su aree verdi, nuove piantagioni. Il servizio è stato nel tempo soggetto a varie integrazioni, legate al succedersi di nuove necessità quali, esecuzione di abbattimenti e successivi reimpianti, aumento delle periodicità e delle aree soggette a sfalcio, richieste di disboschi di aree / banchine di competenza di AdSP MAS per accesso a sotto servizi, necessità di messa in sicurezza alberature/ripristini in emergenza a seguito di eventi meteorologici.

Ai fini della tutela e del controllo dello stato di salute delle alberature, all'inizio del servizio la ditta appaltatrice ha provveduto ad un censimento del parco arboreo di competenza, rilevando la presenza tra Venezia e Marghera di circa 1000 esemplari arborei; nel corso dell'appalto, sulla base del censimento, sono state eseguite due campagne di controllo delle alberature con perizie visive e strumentali, al fine di poter pianificare nel corso del servizio le potature e gli abbattimenti necessari.

# Sicurezza

www.comune.massarosa.it



## 13. Safety e security in ambito portuale

### 13.1 Interventi e progress per massimizzare safety e security

#### LE MISURE INTRAPRESE PER LA SAFETY

La *safety* è un'attività di formazione, informazione, prevenzione e controllo sulla corretta osservanza delle norme e dei buoni usi che riguardano la sicurezza sul lavoro. Le attività che si svolgono nel porto sono molto complesse e gli operatori che le compiono devono lavorare in totale sicurezza. AdSP MAS promuove la *safety* attraverso la formazione e il monitoraggio costante delle attività portuali, laddove è impegnata nella tutela della salute e nella qualificazione professionale anche di quanti non lavorano direttamente con l'Ente ma che, in considerazione dell'estrema varietà dei servizi prodotti, delle attività svolte, nonché della presenza di macchinari e attrezzature complesse, sono sottoposti a specifici rischi. Il monitoraggio e l'attività di vigilanza dell'AdSP MAS si realizza:

- attraverso il Registro dei lavoratori delle imprese operanti in porto e dei dipendenti dei concessionari e delle altre imprese che svolgono servizi o operazioni portuali, istituito ai sensi della Legge 84 del 1994;
- attraverso l'attività ispettiva, cui compete il controllo su una corretta osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro da parte dei concessionari e delle imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi portuali, nonché il rilascio, monitoraggio e verifica delle autorizzazioni per lo svolgimento di tali attività.

#### LA LEGGE 84/1994 E IL REGISTRO DEI LAVORATORI PORTUALI

La Legge 84/1994 e il registro dei Lavoratori portuali riguarda – come specificato nell'art.24 comma 2 - i lavoratori delle imprese operanti in porto, nonché i dipendenti delle associazioni di cui all'articolo 17. A questi si applicano le disposizioni in materia di sicurezza e di igiene del lavoro di cui al decreto legislativo 9 aprile 2008, nr 81 e successive modificazioni, la legge 23 dicembre 1978, nr 833 e il Decreto 272/1999, documento per la gestione della sicurezza delle operazioni portuali.

AdSP MAS ha adottato il Registro dei lavoratori portuali con ordinanza nr 12 del 20 marzo 1996.

AdSP MAS ritiene obiettivo imprescindibile la massimizzazione del livello di safety in ambito portuale, che supporta mediante un costante monitoraggio e la programmazione di attività volte ad efficientare l'operatività dei processi e delle misure intraprese. Tra queste, di particolare rilevanza:

- campagne sullo stato manutentivo e rispondenza alle norme in materia di sicurezza dei mezzi operativi delle imprese portuali concessionarie e non concessionarie per conto terzi;
- esercitazioni congiunte con altri enti per testare e migliorare 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, dall'infermeria portuale e dagli altri enti preposti alla gestione dell'emergenza sanitaria come il SUEM118 e per la loro parte i Vigili del Fuoco;

- vigilanza sulle norme definite localmente che regolamentano il lavoro portuale e la formazione specifica dei lavoratori portuali.

AdSP MAS ha in programma di dotarsi, inoltre, di sistemi che permettano un'analisi speditiva dei livelli di rischio presenti nelle aree dei terminal che trattano merci pericolose, migliorando gli strumenti informatici ispettivi per rendere i dati raccolti sul campo di facile elaborazione a fini statistici e utili per programmare azioni ulteriori. Tali iniziative e la trasposizione di tutte le ordinanze già in vigore per Venezia rispetto all'attività ispettiva, verranno estese anche al Porto di Chioggia, in particolare per quanto riguarda il Sistema Operativo Integrato per la sicurezza (SOI) in coordinamento con gli altri enti competenti.

Nel periodo di riferimento del presente bilancio non sono stati segnalati infortuni, malattie o decessi annessi all'attività dei dipendenti all'interno dell'Ente.

Inoltre, l'Autorità di Sistema vigila 24 ore su 24 e 7 giorni su 7 sulla sicurezza dell'attività portuale e sul territorio. Svolge più di 800 ispezioni all'anno presso i terminal durante le operazioni di sbarco, imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito della merce, in banchina, a bordo nave, nei magazzini e sui piazzali.

	2019	2020	2021
<b>ispezioni</b>	660	648	817
<b>sopralluoghi</b>	471	563	741

		2019	2020	2021
<b>ispezioni</b>	<b>BENI DEMANIALI</b>	130	109	156
	<b>ISP. PARCHEGGI</b>	274	123	101
	<b>TERMINAL</b>	243	325	268
	<b>MEZZI OPERATIVI</b>	13	6	33
	<b>ISP. PIAZZALI</b>	-	5	17
	<b>TERRITORIALI</b>	-	80	242

#### MISURE INTRAPRESE AI FINI DELLA GESTIONE DELLA PANDEMIA DA COVID-19

La gestione del contenimento epidemiologico ha riguardato sia le strutture interne che l'ambito portuale in senso ampio. L'ambito portuale è stato gestito mediante l'intervento diretto del Presidente e del Segretario Generale.

In particolare, sono stati attivati contatti tra i soggetti coinvolti nelle operazioni portuali, contatto terra-bordo e con gli equipaggi, che hanno avuto esito con l'emanazione di Circolari volte a coordinare gli interventi (come, ad esempio, la distribuzione di DPI - dispositivi di protezione individuale) anche rapportandosi con USMAF (Uffici di sanità marittima, aerea e di frontiera), Prefettura e Protezione Civile.

Le strutture intervenendo dopo i primi provvedimenti organizzativi emergenziali, sono state interessate da iniziative e interventi organizzativi dedicati, formulati congiuntamente con l'Ufficio personale, ovvero: approvvigionamento DPI e definizione delle regole di distribuzione ed utilizzo (1.000 paia di guanti monouso e circa 10.000 mascherine);

- installazione dosatori di liquido sanificante-igienizzante per le mani posizionati in diverse aree (in coordinamento con DTEC/Area Ambiente);
- installazione schermi protettivi in plexiglass nelle postazioni di front office;
- sistematica sanificazione locali
- definizione, da parte dell'ufficio HR, delle policy di smart working;
- definizione delle procedure per l'ingresso presso l'Ente e gestione dei casi a rischio;
- comunicazione ai dipendenti in merito alle procedure di utilizzo dei beni aziendali (DPI e specifica sanificazione);
- rilascio Circolari interne al personale e verifica sulla regolamentazione del funzionamento degli uffici;
- in occasione dell'aumento dei casi registrata in autunno 2020 avvio, su base volontaria, di una campagna di tamponi rapidi con periodicità quindicinale per 4 mesi;
- Installazione di termo camera all'ingresso della sede, al fine di rilevare la temperatura dei dipendenti nel rispetto della privacy.

I casi di positività COVID-19 o di "Contatto Stretto" sono stati gestiti con il Medico Competente per circoscrivere il "rischio focolaio" seguendo una specifica procedura, ovvero:

- adottando policy di allontanamento rapido in attesa di verifica dell'avvenuto contagio;
- tracciando i casi di "Contatti Stretti" o "soggetti esposti" ed esaminando le situazioni dubbie;
- attivando le relative comunicazioni istituzionali per il potenziale contagiato;
- gestendo le attività con SIS (servizio igiene e sanità pubblica) ai fini del tracciamento dei contatti;
- applicando specifici interventi di isolamento, sanificazione e ripristino di locali e mezzi contagiati.

Grazie alla portata e all'efficacia di tali azioni preventiva, si è riusciti a garantire la protezione e la preparazione del personale.

## LE MISURE INTRAPRESE PER LA SECURITY

Le attività di security hanno l'obiettivo di monitorare le aree sensibili portuali, i principali canali di navigazione interni e gli accessi stradali e ferroviari che conducono alle infrastrutture dei porti dell'AdSP MAS. Il core dell'attività di security è costituito, pertanto, dal monitoraggio del corretto utilizzo del bene demaniale da parte dei concessionari e dalla prevenzione di abusi dello stesso da parte dei non aventi diritto.

Si tratta di un compito complesso per la conformazione delicata e vasta dei Porti di Venezia e Chioggia che, includendo anche i canali di accesso, copre un'area che si estende dalla Bocca di Porto del Lido

a Porto Marghera comprendendo anche il Bacino San Marco e il Canale della Giudecca, nonché per lo scalo clodiense, Val da rio e l'Isola dei Saloni.

Con l'obiettivo prossimo di arrivare a una uniformazione dei due scali, si da evidenza di seguito separatamente alle azioni intraprese per il Porto di Venezia e per il Porto di Chioggia. Come già trattato in altri capitoli del rendiconto, gli anni oggetto dello stesso sono stati caratterizzati da una necessaria attività amministrativa di acquisizione delle aree clodienti nel Sistema portuale veneto come da DLgs 169/2016.

Nel Porto di Chioggia, tra le azioni che riguardano l'implementazione delle procedure di security, si è proceduto alla revisione dei *Port Facility Security Assessment* e della Valutazione di Security del Porto. Tali attività derivano dall'applicazione del Regolamento CE 725/2004 e della Direttiva 2005/65 CE.

Il Porto di Venezia è dotato di un sistema integrato di security denominato **SaFE** – Security and Facility Expertise, costantemente aggiornato per garantirne un'alta performance tecnologica e un adeguato allineamento rispetto alla normativa vigente e alle esigenze del porto. Il sistema permette il monitoraggio costante delle aree portuali attraverso la videosorveglianza e il controllo degli accessi dei veicoli e delle persone. Agisce, inoltre, nell'ambito della *cyber risk analysis* e nei processi di gestione del rischio.

Gli interventi più recenti hanno riguardato:

- ampliamento delle funzionalità ai fini della gestione dei nuovi varchi del Porto Commerciale di Marghera: miglioramento dei sistemi di accreditamento per accessi temporanei in porto;
- gestione dei flussi veicolari e utilizzo delle aree di parcheggio a Venezia, nonché sistema di lettura delle targhe e autorizzazione all'accesso ai vari varchi carrai;
- miglioramento della *Cyber Security Management*, sia per la privacy che per gli standard di security portuale. Tra gli obiettivi, garantire che tutti gli asset del sistema SaFE (dal controllo accessi alla videosorveglianza) siano sufficientemente protetti da attacchi esterni;
- decentramento Control Room e implementazione di sistemi di video analisi, al fine di consentire l'allertamento del personale di sorveglianza.
- gestione degli allarmi derivanti da sistema di video analisi e da sistemi di allarmistica antincendio.

Al sistema SaFE si affianca **Hydra**, un progetto dedicato al controllo, alla gestione e alla sicurezza del traffico acqueo nel canale della Giudecca. Il sistema, che consente di conoscere in tempo reale il traffico nel canale, memorizzando in un data base i dati acquisiti, si avvale di un'innovativa tecnica integrata basata sull'uso simultaneo di tecniche di visione sintetica e di tracciamento 3D ottico e termico. Al fine di innalzare i livelli di sicurezza dei traffici portuali, inoltre, il Porto di Venezia è stato il primo porto in Italia a dotarsi di **scanner** per controllare camion e container in ingresso. Ciò ha permesso di agevolare il traffico di carichi destinati all'import-export e, in particolar modo, i traffici diretti negli USA dove l'impiego di tali strumenti è obbligatorio.

#### INIZIATIVE DI SENSIBILIZZAZIONE

In accordo con gli obiettivi di sviluppo sostenibile afferenti a Salute e Benessere, e al fine di diffondere tra i lavoratori la cultura e la sensibilità sulla sicurezza del lavoro, AdSP MAS ha supportato diverse

iniziative di comunicazione e sensibilizzazione degli operatori del porto sul tema di *safety* e *security*. Diversi terminal hanno promosso seminari e iniziative dedicate al tema; tra queste, la “Safety Week” organizzata dal terminal container VECON del gruppo PSA ha previsto una serie di incontri formativi volti non solo a divulgare le norme di safety vigenti, ma anche a condividerne gli obiettivi e la visione promuovendone la filosofia con tutti i soggetti che operano all’interno del terminal o entrano in contatto con esso.

Ogni anno presso il Terminal Rinfuse Venezia, in contemporanea con tutti i terminal portuali del Gruppo Euroports, si tiene, la Giornata Mondiale della Sicurezza voluta dall’ILO (International Labour Organization), un’occasione di divulgazione a livello internazionale delle norme, delle pratiche, degli strumenti di prevenzione, della valutazione dei rischi al fine di ridurre il più possibile, attraverso una capillare opera di prevenzione e conoscenza, il numero degli incidenti e infortuni sul lavoro.

Nel 2021, i Porti di Venezia e Chioggia, con la collaborazione della comunità portuale, hanno aderito all’iniziativa dell’**International Chamber of Shipping (ICS)** che, insieme alle associazioni mondiali dell’industria armatoriale, ha lanciato la campagna **#ShotOutForSeafarers** al fine di sensibilizzare sulla necessità di vaccinare tutti i marittimi. A livello nazionale l’iniziativa è stata promossa, tra gli altri, da Confitarma e Assoporti in occasione della **Giornata del marittimo 2021**.

La predisposizione di attività volte alla diffusione della cultura sulla sicurezza del lavoro rappresenta quindi un modus operandi consolidato, a cui si aggiunge l’adesione dell’AdSP MAS ai progetti europei che trattano tali tematiche. Il **progetto SECNET<sup>60</sup> – Cooperazione istituzionale transfrontaliera per il rafforzamento della security portuale**, giunto a conclusione il nel 2019, ha favorito la collaborazione dei porti di Trieste, Venezia e Capodistria per lo sviluppo di una governance coordinata e permanente della security portuale, con l’applicazione delle più recenti innovazioni degli strumenti ICT. Allo stesso modo il progetto europeo **INTESA<sup>61</sup> – Improving Maritime Transport Efficiency and Safety in Adriatic**, coordinato da AdSP MAS, avviato nel 2019, è volto a migliorare l’efficienza del trasporto marittimo, la sicurezza della navigazione e l’armonizzazione delle procedure nei traffici dei principali porti delle due sponde dell’Adriatico, tramite l’adozione di sistemi IT per scambio di dati in tempo reale e strumenti di ausilio alla navigazione per implementare l’accessibilità.

---

<sup>60</sup> <http://ita-slo.eu/it/secnet>

<sup>61</sup> <https://www.port.venice.it/it/intesa.html>



# Governance Etica



## 14. Governance ed etica

L'AdSP MAS ha integrato i principi di buon governo e amministrazione nello svolgimento dei suoi compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, allo scopo di raggiungere i fini di interesse generale che le sono propri. Il sistema di governance pubblica adottato da AdSP MAS riveste un ruolo centrale per il chiaro e responsabile svolgimento dell'operatività dell'Ente, contribuendo significativamente alla creazione di valore sostenibile nel medio-lungo periodo per tutti gli stakeholder, nel rispetto dei principi di sostenibilità organizzativa e responsabilità sociale.

Tale sistema si fonda su quattro pilastri, che delimitano un perimetro ampio di responsabilità dell'Ente:

- integrazione nel tessuto socio-economico della città e, più in generale, del territorio regionale;
- collaborazione, coinvolgimento e partecipazione attiva al fine di prevenire l'emersione di fenomeni di illegalità e contestualmente promuovere l'adozione di comportamenti virtuosi e *best practices*;
- tutela delle opere portuali, degli operatori, dei lavoratori e degli utenti dei porti di Venezia e Chioggia;
- definizione di valori, riconosciuti e condivisi, fissati nelle politiche dell'Ente, nonché nel Codice disciplinare e nel Codice di condotta.

Nello svolgimento dei compiti che gli sono propri, l'Ente è impegnato a sviluppare una logica di sistema che gli consente di agire sul benessere e la qualità di vita delle comunità di riferimento, assicurando opportunità di lavoro dignitose, formazione e crescita professionale, inclusione, trasparenza, nuove idee, per la cultura, la scienza, lo sviluppo sociale.

### 14.1 La dimensione economica dell'Autorità di Sistema Portuale

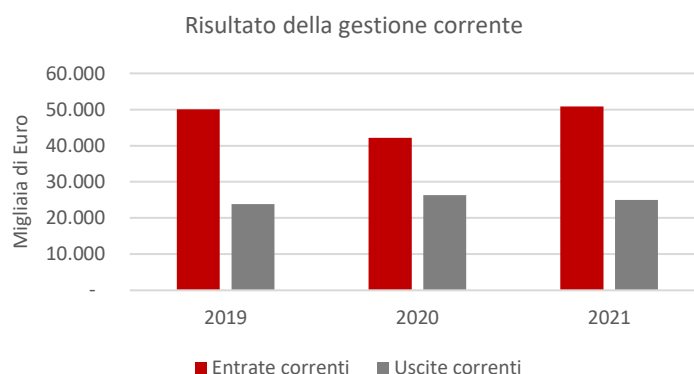
L'analisi della sostenibilità economica è finalizzata a valutare la capacità di un sistema produttivo di generare una crescita duratura degli indicatori economici. A tale scopo la definizione di specifici indicatori economici rappresenta il primo livello dell'analisi, laddove nel caso di AdSP MAS si intende guardare ai risultati di bilancio per gli anni oggetto di rendicontazione, 2019, 2020 e 2021.

Il Conto Finanziario del 2021 dell'AdSP MAS si è chiuso con un risultato di amministrazione positivo, con un avanzo di Euro 71.405.311. I risultati positivi dipendono da numerosi fattori, tra cui l'avanzo di amministrazione degli esercizi precedenti (Euro 20.280.936) che ha contribuito a finanziare l'attività dell'Ente in questo esercizio; la differenza tra entrate e uscite di competenza (Euro 48.176.869) e la variazione dei residui (Euro 2.947.505). La parte disponibile dell'avanzo di amministrazione 2021 è di complessivi Euro 19.192.318, mentre le restanti somme (Euro 52.212.992) hanno destinazione vincolata, evidenziando la significativa capacità dell'AdSP MAS di contribuire all'autofinanziamento degli esercizi futuri.

**RISULTATO DELLA GESTIONE PORTUALE**

	2019	2020	2021
Avanzo di amministrazione iniziale	16.034.214	11.472.470	20.280.936
<b>Entrate (incluso avanzo di amm.ne iniziale)</b>	<b>72.991.041</b>	<b>74.350.217</b>	<b>145.251.736</b>
Correnti	50.074.652	42.183.670	50.838.284
Conto capitale	2.101.270	16.468.265	70.008.036
Partite di giro	4.780.905	4.225.812	4.124.480
<b>Uscite</b>	<b>63.922.078</b>	<b>55.689.459</b>	<b>76.793.931</b>
Correnti	23.874.568	26.356.974	24.973.123
Conto capitale	35.266.605	25.106.674	47.696.328
Partite di giro	4.780.905	4.225.812	4.124.480
Risultato di competenza	9.068.963	18.660.758	68.457.805
Variazioni nei residui	2.403.507	1.620.178	2.947.505
Avanzo/disavanzo di amministrazione	11.472.470	20.280.936	71.405.311

Ciascun ente pubblico, per erogare servizi alla collettività, sostiene spese di funzionamento a carattere continuativo e ricorrente per la gestione annuale (acquisto di beni e servizi, pagamento del personale, rimborso dei mutui, etc.) che, nel rispetto dei principi di una sana e corretta gestione finanziaria, devono trovare copertura nelle entrate di carattere ordinario, evitando quindi il ricorso a mezzi straordinari per il loro sostenimento. Ogni spesa deve essere cioè impegnata e realizzata senza compromettere il generale principio di equilibrio del bilancio di esercizio non solo nel breve ma anche nel lungo periodo. In questo senso la gestione corrente dell'AdSP MAS si caratterizza per entrate correnti pari a 51 milioni e uscite correnti per 25 milioni con un risultato positivo di parte corrente di 25,9 milioni nel 2021, in decisa crescita rispetto al 2020 (15,8 milioni).

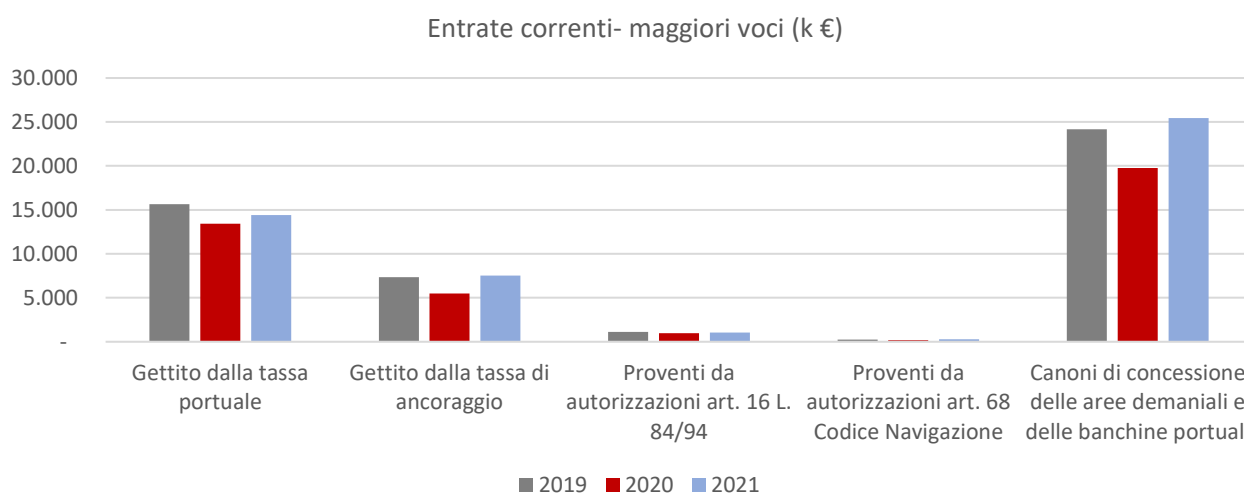


Per quanto attiene la **gestione corrente** nel 2021, rispetto al precedente esercizio, hanno inciso sulle performance dell'Ente le maggiori entrate da tassa portuale e di ancoraggio dovute alla progressiva ripresa dei traffici dall'inizio dell'emergenza sanitaria da Covid-19, nonché la riduzione dei canoni demaniali concessa, sempre per fronteggiare le ripercussioni economiche della pandemia, nel

precedente esercizio ai sensi del D.L. n. 34/2020. Nelle more della definizione della riduzione dei canoni demaniali da riconoscere per il 2021 al gestore del terminal di approdo delle navi da crociera a causa del divieto di transito imposto dai recenti sviluppi normativi ed ai concessionari a seguito dell'estensione al 2021 del D.L. n. 34/2020 l'ente ha provveduto, al fine di salvaguardare gli equilibri di bilancio ad apporre uno specifico vincolo sull'avanzo di amministrazione di complessivi Euro 5.300.000.

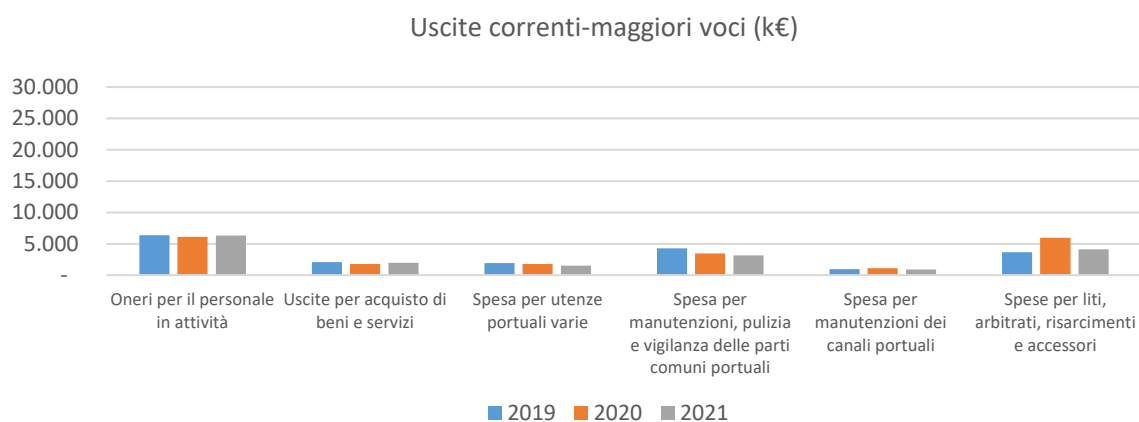
Con riferimento alle uscite correnti preme a questa Amministrazione sottolineare l'impegno in termini di spesa per i risarcimenti per danni da esposizione all'amianto del personale delle ex Compagnia Lavoratori Portuali. L'Autorità di Sistema Portuale ha infatti sostenuto nel 2021 una spesa di Euro 4,1 milioni ai familiari delle vittime, mentre nel 2020, i risarcimenti erogati sono stati Euro 5,9 milioni. Alla luce dell'andamento delle uscite sostenute per tali risarcimenti negli ultimi anni, dell'elenco dei contenziosi<sup>62</sup> ancora in corso e tenuto conto del rischio di soccombenza associato a ciascuno di essi, l'Autorità, sempre nello spirito di salvaguardare nel lungo termine gli equilibri di bilancio e l'autofinanziamento della spesa per investimenti, ha provveduto ad accantonare 12,3 milioni di euro in un apposito fondo rischi vincolando parte dell'avanzo di amministrazione.

Nel dettaglio, i grafici mostrano le principali voci di entrata e uscita che caratterizzano la gestione corrente dell'AdSP MAS.



Per quanto riguarda le Entrate e le Uscite in **conto capitale**, legate cioè ad una gestione di lungo periodo dell'attività portuale, il raffronto mette in risalto un saldo positivo nel 2021 di 22,3 milioni di Euro che esprime il riconoscimento di contributi a valere su investimenti ancora da impegnare relativamente ai quali si è provveduto ad apporre specifico vincolo sull'avanzo di amministrazione.

<sup>62</sup> Al 31 dicembre 2021, risultano in corso 64 contenziosi, ai quali si aggiungono 10 procedure concorsuali. Tra i contenziosi, 39 sono riferiti al tema dei danni da esposizione ad amianto.

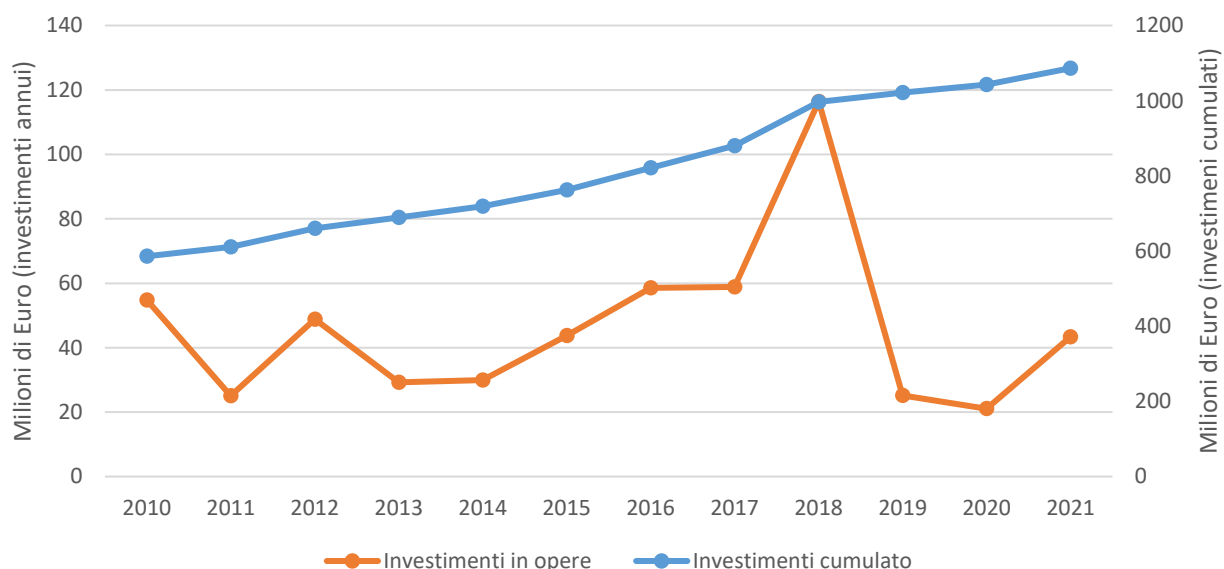


Fra le uscite incide principalmente la spesa per interventi di acquisto, costruzione e trasformazione di opere portuali ed immobiliari, per lo sviluppo strategico del porto, per manutenzione straordinaria di banchine, strade e piazzali nonché per lo scavo dei fondali e lo smaltimento dei relativi fanghi, pari a 43 milioni di Euro. Gli investimenti, necessari per una buona performance infrastrutturale, sono stati finanziati grazie a specifici finanziamenti assegnati dallo Stato e in parte da risorse derivanti dal risultato della gestione corrente, quindi in autofinanziamento.

	2019	2020	2021
<b>Entrate in conto capitale</b>	<b>2.101</b>	<b>16.468</b>	<b>70.008</b>
Riscossione di crediti	1.766	623	81
Trasferimenti dello Stato	0	12.168	69.923
Trasferimenti della Regione	0	2.845	0
Trasferimenti da altri Enti Pubblici	335	830	0
Altro	0	2	4
<b>Uscite in conto capitale</b>	<b>35.267</b>	<b>25.107</b>	<b>47.696</b>
Acquisizione beni durevoli e opere immobiliari	25.173	21.060	43.392
<i>Di cui:</i>			
<i>Costruzione di opere portuali</i>	<i>7.711</i>	<i>10.313</i>	<i>39.475</i>
<i>Escavo canali e smaltimento fanghi</i>	<i>17.462</i>	<i>10.730</i>	<i>1.410</i>
Acquisizione di Immobilizzazioni tecniche	353	175	267
Rimborsi di mutui	8.645	3.527	3611
Altro	1.096	345	426

Il raffronto fra le entrate e le uscite in conto capitale del 2021 mette in risalto un saldo positivo di 22,3 milioni di Euro che esprime il riconoscimento di contributi a valere su investimenti ancora da impegnare e che confluiscono nella parte vincolata dell'avanzo di amministrazione nonché finanziamenti di investimenti di anni pregressi inizialmente finanziati dall'ente mediante l'utilizzo di risorse proprie.

Nel grafico seguente si riporta la dinamica dal 2010 ad oggi della spesa annua per investimenti. Dal 1996, anno in cui ha avuto inizio l'attività dell'Autorità Portuale di Venezia, ad oggi, l'ammontare complessivo degli investimenti in opere ed escavi ha raggiunto il considerevole importo di circa 1.087 milioni di Euro mentre il valore complessivo degli investimenti dalla costituzione dell'Autorità di Sistema (anno 2017) è pari a circa 265 milioni in cinque anni.



Il grafico e la tabella seguente evidenziano con grande efficacia le problematiche determinate dalla crisi pandemica: l'opera dinamica ed energica prodotta dall'Autorità di Sistema Portuale in termini di investimenti ha subito un drastico calo, raggiungendo il limite storico nel periodo di riferimento.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Investimenti in beni di uso durevole, opera immobiliari e investimenti	54,8	25,1	48,9	29,3	29,9	43,7	58,5	58,9	116,4	25,2	21,1	43,4
Risorse proprie	50,6	18,1	36,0	11,6	17,6	28,4	15,2	14,6	41,6	24,9	5,3	3,9
Trasferimenti da altri enti pubblici	4,2	7,0	12,9	17,7	12,3	15,3	43,3	44,3	74,8	0,3	15,8	39,5
Apporto di capitale privato	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

#### DATI PRINCIPALI

- 71,4 milioni di Euro di avanzo di amministrazione alla fine del 2021
- 29,5 milioni di Euro di investimenti per la manutenzione dei fondali del porto di Venezia nel periodo 2019-2021
- 1,09 miliardi di Euro investiti dall'Autorità di Sistema dal 1996 ad oggi

#### 14.2 Il valore aggiunto integrato e distribuito

Il conto economico predisposto dall'AdSP MAS può essere riclassificato per analizzare come sia evoluto nel tempo il valore aggiunto prodotto dall'organizzazione. Il conto economico contiene

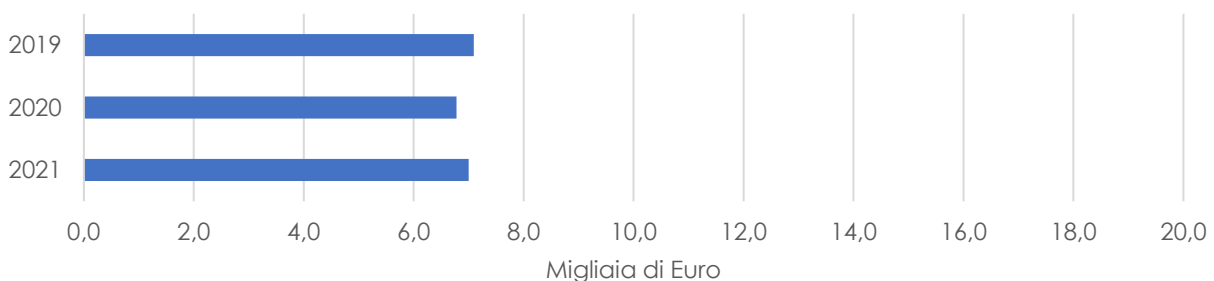
informazioni relative alla capacità di un'organizzazione di produrre reddito. La composizione dei tradizionali prospetti di bilancio si fonda su regole contabili che hanno una vocazione fiscale. Obiettivo di questa riclassificazione è di ottenere una struttura del conto economico che raggruppi i conti secondo una logica gestionale e che evidenzi la capacità dell'Ente di generare reddito in favore del contesto in cui opera.

	2021	2020	2019	Var 19-20%	Var 20-21%
VALORE DELLA PRODUZIONE	55.566,6	42.394,5	50.464,0	-19%	24%
COSTI INTERMEDI DELLA PRODUZIONE	15.778,6	17.117,3	14.363,5	16%	-8%
Costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci	37,9	40,3	41,2	-2%	-6%
Per servizi	16.037,6	17.361,4	14.589,9	16%	-8%
Per godimento di beni terzi	128,6	118,7	119,6	-1%	8%
VALORE AGGIUNTO CARATTERISTICO LORDO	39.788,0	25.277,2	36.100,6	-43%	36%
COMPONENTI ACCESSORIE E STRAORDINARIE	1.265,9	2.363,7	1.430,6	39%	-87%
VALORE AGGIUNTO INTEGRATO LORDO	41.054,0	27.640,9	37.531,2	-36%	33%
Valore aggiunto integrato distribuito ai dipendenti e in favore degli organi dell'Ente	6.996,9	6.779,9	7.090,8	-5%	3%
Valore aggiunto integrato distribuito in favore dello stato come imposte	2.097,1	2.038,3	1.922,6	6%	3%
Valore aggiunto integrato distribuito in favore dei finanziatori	508,0	711,3	846,1	-19%	-40%
Valore aggiunto integrato distribuito in autofinanziamento	18.591,2	2.229,2	11.492,7	-416%	88%
Valore aggiunto integrato distribuito per gli investimenti	12.860,9	15.882,3	16.179,0	-2%	-23%

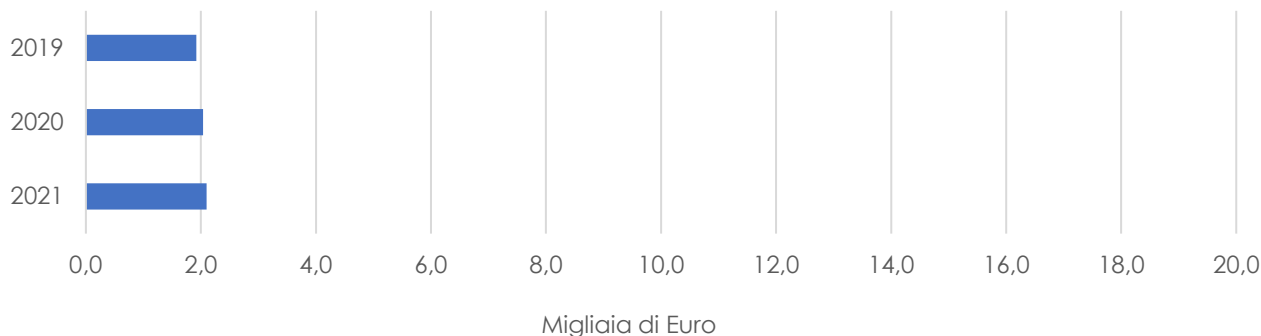
Riclassificazione del conto economico secondo il metodo del Valore Aggiunto Integrato

I seguenti grafici mostrano l'evoluzione delle principali componenti del Valore Aggiunto.

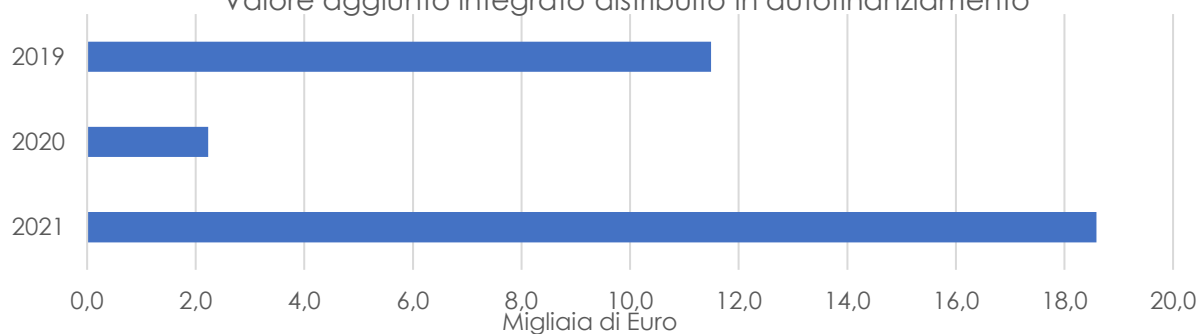
Valore aggiunto integrato distribuito ai dipendenti e in favore degli organi dell'Ente



Valore aggiunto integrato distribuito in favore dello stato come imposte



Valore aggiunto integrato distribuito in autofinanziamento

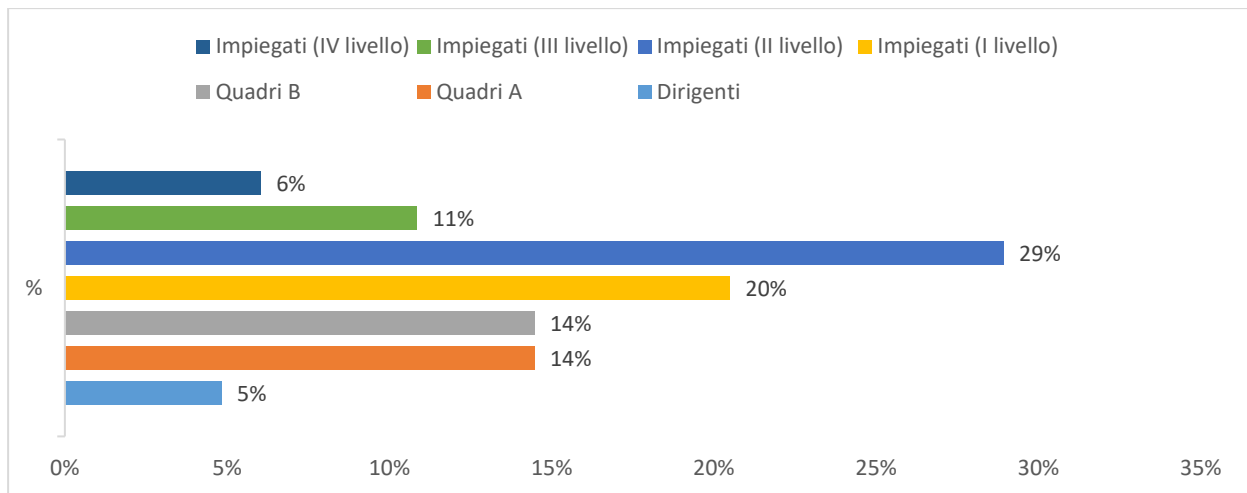


### 14.3 Le azioni per il benessere organizzativo

Al 31 dicembre 2021, la pianta organica dell'AdSP MAS è di n. 99 unità, mentre la consistenza effettiva del personale è pari a n. 85 dipendenti a tempo indeterminato e n. 2 dipendenti a tempo determinato, ai quali si aggiungono n. 3 risorse che hanno collaborato alle attività dell'Ente come collaboratori coordinati e continuativi (in numero di n. 2) e collaboratore somministrato full-time.

Nel corso dell'anno 2021 si sono verificate n. 4 assunzioni con un contratto di lavoro subordinato, a fronte di n. 4 cessazioni di personale dipendente a tempo indeterminato. A queste si aggiunge la cessazione del contratto di lavoro subordinato a tempo determinato del Segretario Generale nel mese di luglio 2021, alla quale ha fatto seguito l'assunzione del nuovo nel mese di ottobre 2021, con un contratto di lavoro subordinato a tempo determinato con ruolo dirigenziale.





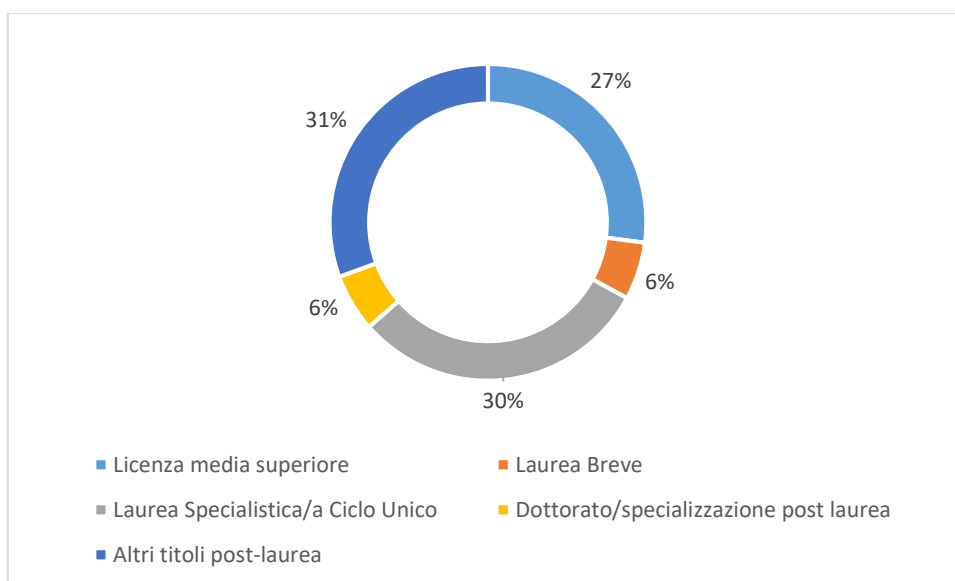
Personale dipendente per inquadramento. Anno 2021. - Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati AdSP MAS.

L'età media del personale dell'Ente è pari a 45 anni, con valori che crescono proporzionalmente all'inquadramento contrattuale e che risultano compresi tra i 43 anni della categoria degli Impiegati e i 52 dei Dirigenti. Nel triennio 2019 – 2021, si evidenzia una modifica nella distribuzione del personale per classi di età, coincidente con una più marcata concentrazione delle risorse nelle fasce 45-49 anni, 50-54 anni e 55-59 anni. I pensionamenti di n. 2 dipendenti registrati nel periodo di rendicontazione hanno prodotto un appiattimento della fascia più alta 60 – 64 anni.

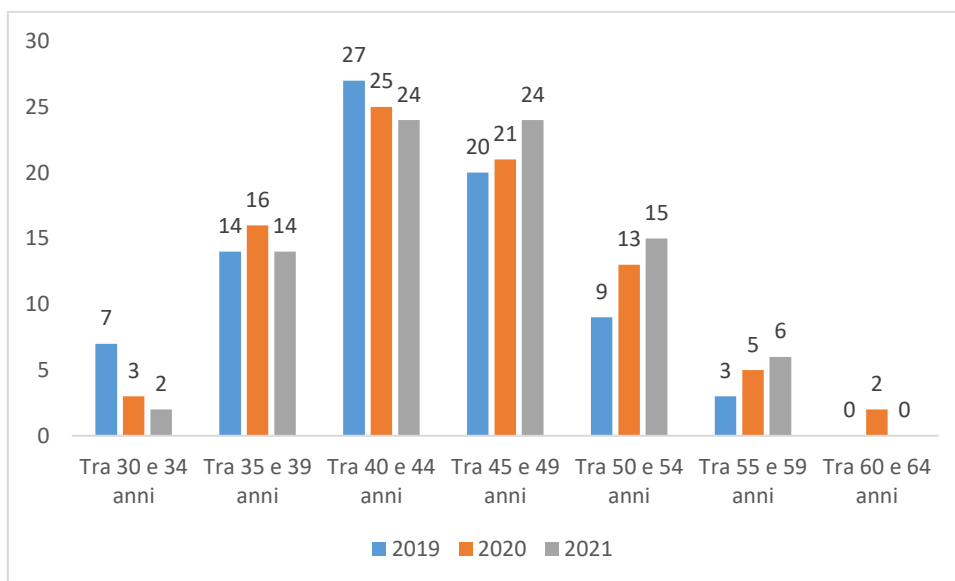
A fronte di un aumento dell'anzianità anagrafica del personale, coerente con la tendenza nazionale all'invecchiamento della popolazione, si osserva una contrazione negli anni dell'anzianità media di servizio, che nel 2021 è di circa 12 anni.

Categoria	Età anagrafica media			Anzianità di servizio media		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Dirigenti	54	55	52	17	18	15
Quadri	46	47	47	13	14	15
Impiegati	42	43	43	9	10	11

Il numero dei laureati è cresciuto costantemente nel tempo e ha raggiunto nel 2021 un'incidenza del 36% sul totale dei dipendenti, considerando il numero complessivo di quanti hanno conseguito un titolo di studio di Laurea Triennale, Specialistica o a Ciclo Unico.

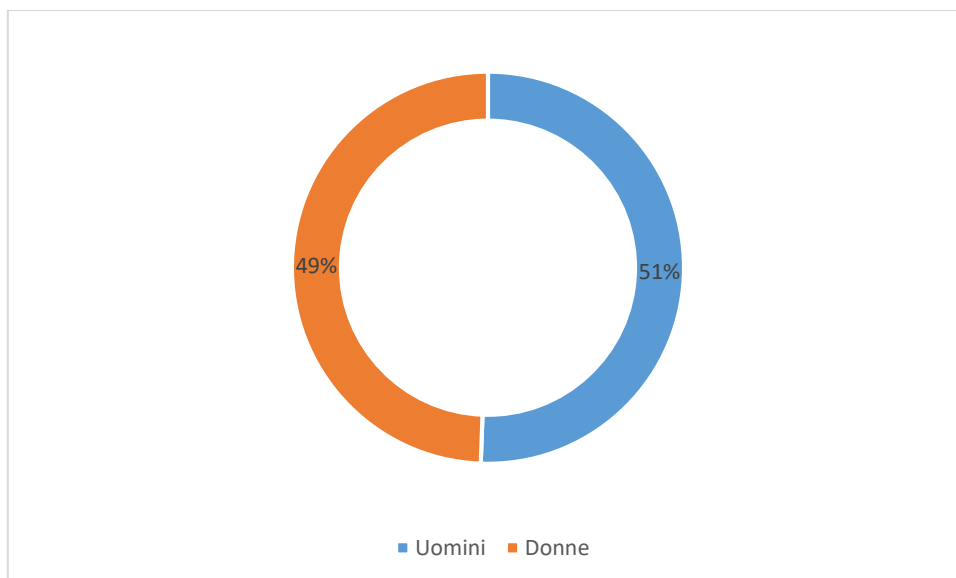


Dipendenti per titolo di studio. Anno 2021. Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati AdSP MAS.



Dipendenti per classi di età. Anni 2019 - 2021. Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati AdSP MAS.

Sotto il profilo della parità di genere, si evidenzia un sostanziale equilibrio tra le quote di dipendenti uomini (51%) e di dipendenti donne (49%). Non si rilevano, infatti, disparità in termini retributivi, di posizione e/o ruolo e di possibilità di accesso alle varie cariche dirigenziali e/o particolari posizioni.



Dipendenti per genere. Anno 2021. Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati AdSP MAS.

All'interno degli organi di governo<sup>63</sup> dell'Autorità di sistema Portuale la partecipazione femminile risulta caratterizzata come sintetizzato nella tabella seguente.

Ruolo	Uomini	Donne	Totale
<b>Presidente</b>	1	0	1
<b>Segretario Generale</b>	0	1	1
<b>Comitato di Gestione</b>	3	1	4
<b>Personale Dirigente</b>	3	1	4
<b>Totale</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>10</b>

Partecipazione femminile negli organi di governo dell'AdSP MAS. Fonte: elaborazione PTSCLAS su dati AdSP MAS.

### IL PATTO PER LA PARITÀ DI GENERE

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile ha richiamato l'attenzione dei Presidenti delle AdSP sulla necessità di avviare delle politiche aziendali volte a ridurre, e quanto prima eliminare, le disuguaglianze di genere in tutte le loro forme.

<sup>63</sup> Si precisa che, al fine di dare un dato ottimale, si intendono quali organi di governo non solo quelli definiti dalla legge di riferimento vigente, ma anche il personale dirigente nel suo complesso in quanto contribuisce alla gestione e allo sviluppo del Sistema Portuale.

Le AdSP, tra cui anche l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, nell’ambito del progetto *Women in transport - the challenge for Italian ports* avviato da Assoporti attraverso l’operato del gruppo di lavoro sulla parità di genere, hanno sottoscritto nel 2021 il **Patto per la parità di genere**, finalizzato a migliorare le condizioni di lavoro delle donne, a valorizzare le loro attività e a definire politiche aziendali che le coinvolgano a tutti i livelli dell’organizzazione. Nell’ambito di questo patto le AdSP si sono impegnate a:

- definire e attuare politiche aziendali che, a partire dal vertice, coinvolgano tutti i livelli di organizzazione, nel rispetto del principio di pari dignità e trattamento sul lavoro;
- individuare funzioni aziendali alle quali attribuire chiare responsabilità in materia di pari opportunità;
- sensibilizzare e formare adeguatamente tutti i livelli dell’organizzazione sul valore della diversità e sulle modalità di gestione delle stesse;
- monitorare periodicamente l’andamento delle buone pratiche legate alle pari opportunità e valutarne l’impatto;
- fornire strumenti concreti per favorire la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, con adeguate politiche aziendali e contrattuali, anche attraverso convenzioni con i servizi pubblici e privati integrati;
- comunicare al personale l’impegno assunto a favore di una cultura aziendale delle pari opportunità finalizzato all’eliminazione progressiva di qualsiasi forma di discriminazione e di genere, a cui tutte/i le/i dipendenti sono chiamate/i a contribuire fattivamente;
- scoraggiare e disincentivare qualsiasi forma di discriminazione o atteggiamento sessista all’interno delle imprese/enti, ponendo attenzione costante alle segnalazioni che provengono dalle donne e prevedendo anche la possibilità, per il personale, di segnalare in modalità digitale e anonima, qualsiasi tipo di comportamento offensivo e/o irrispettoso (ingiurie, provocazioni, umiliazioni, maltrattamenti, qualsiasi forma di intimidazione, mobbing) che provenga da altre/i colleghe/i.

L’AdSP MAS si è posta come obiettivi nel breve-medio periodo:

- Istituzione del Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni (CUG), istituito ai sensi dell’art 57 del D.Lgs. n. 165 del 30 marzo 2001 s.m.i. e delle Direttive, 4 marzo 2011 e 26 giugno 2019 del Ministro per la Pubblica Amministrazione, per l’Innovazione e per le Pari Opportunità;
- Avvio Indagine sulle esigenze personali dei dipendenti (miglioramento work-life balance);
- Sensibilizzazione e comunicazione interna sul tema.

A fronte della consistenza effettiva descritta, l’Ente ha predisposto un progetto di adeguamento della pianta organica, descritto all’interno del nuovo Piano dei Fabbisogni del Personale, rilasciato a dicembre 2021 con l’obiettivo di rafforzare lo staff di AdSP MAS tramite l’assunzione di personale

qualificato in possesso di competenze e conoscenze coerenti con le strategie di sviluppo previste nel Piano Operativo Triennale 2022-2024. Tale rafforzamento dell'organico prevede l'inserimento di **sei** nuove figure professionali, distribuite nelle seguenti aree:

- Area risorse umane: **n. 1** assunzione con qualifica impiegato di IV livello;
- Area Progetti – Direzione Tecnica e Area Lavoro portuale e coordinamento operativo: **n. 3** assunzioni con qualifica impiegato di III livello;
- Area Progetti – Direzione Tecnica: **n. 1** assunzioni con qualifica impiegato di I livello;
- ICT e Transizione Digitale: **n. 1** assunzione con qualifica dirigenziale.

Nel quadro di tale processo di rafforzamento delle competenze interne, nel mese di dicembre 2021 si è già proceduto alla trasformazione del rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato di un dipendente con qualifica professionale di impiegato di II livello, assegnato alla Direzione Demanio - Area Valorizzazione Beni Demaniali.

La tabella seguente illustra la variazione della composizione della pianta organica attesa al termine della realizzazione delle azioni di rafforzamento dello staff dell'AdSP MAS. Tenuto conto delle tempistiche per l'espletamento delle selezioni pubbliche relative alle posizioni indicate, l'inserimento delle risorse avverrà nel corso dell'anno 2022.

Livello	Consistenza da Pianta Organica Vigente	Consistenza effettiva 12/11/2021	al	Nuove assunzioni	Pianta Organica post assunzioni
Dirigenti	6*	4*		1	5*
Quadri A	18	12		-	12
Quadri B	13	12		-	12
Impiegati (I livello)	19	17		1	18
Impiegati (II livello)	25	24		-	25
Impiegati (III livello)	12	9		3	12
Impiegati (IV livello)	6	5		1	6
<b>Totale</b>	<b>99</b>	<b>83</b>		<b>7</b>	<b>90</b>

\*Segretario Generale escluso

In merito alle assunzioni obbligatorie ai sensi della Legge 68 del 1999 “Norme per il diritto al lavoro dei disabili”, l'Ente ha siglato nel mese di novembre 2021 con Veneto Lavoro una Convenzione di programma - per assolvere all'obbligo previsto dalla legge.

#### LA POLITICA RETRIBUTIVA DI ADSP MAS: CONTRATTO DI I LIVELLO

Al personale dipendente non dirigente (quadro, impiegato e operaio) dell'AdSP MAS viene applicato il CCNL dei Lavoratori dei Porti rinnovato in data 24 febbraio 2021 per il triennio 2021-2023 e recepito la Comitato di Gestione con delibera n.5 del 20 maggio 2021 che ne disciplina il trattamento economico e normativo introducendo alcune novità.

Le parti stipulanti hanno convenuto di definire un sistema di contribuzione in capo ai datori di lavoro finalizzato alla costituzione di un fondo di accompagnamento all'esodo, con versamento mensile di 10,00 Euro a decorrere dal 1° gennaio 2022.

Nell'ambito dell'art. 21 del CCNL "Trattamento di malattia e infortunio e infortunio non sul lavoro" viene modificato il meccanismo di confronto in caso di mancato accordo aziendale per quanto riguarda il riconoscimento della retribuzione accessoria.

Per quanto riguarda la parte economica, si evidenziano le seguenti dinamiche:

- a decorrere dal 1° ottobre 2021 è stato riconosciuto un incremento mensile come rappresentato nella tabella di seguito riportata:

AUMENTI MIN. CONTRATTUALE	
QUALIFICA	OTTOBRE 2021
Quadri A	Euro 44,57
Quadri B	Euro 40,44
Impiegati di 1° livello	Euro 37,05
Impiegati di 2° livello	Euro 34,52
Impiegati di 3° livello	Euro 31,93
Impiegati di 4° livello	Euro 30,00

- ai lavoratori in servizio è stato riconosciuto un importo lordo onnicomprensivo *una tantum*, identico per tutti i livelli, di importo complessivo di Euro 100,00, corrisposto nel mese di maggio. Per i lavoratori che sono stati assunti e cessati nel corso dell'anno 2021, si è proceduto a corrispondere una tantum proporzionale al tempo lavorato.

Il rapporto di lavoro del personale dirigente è invece disciplinato dal CCNL dei dirigenti delle aziende industriali siglato il 30 luglio 2019 fa Confindustria e Federmanager acquisito da Assoporti con la firma del verbale di accordo il 29 luglio 2021 poi recepito con delibera n. 8 del 24 settembre 2021 dal Comitato di Gestione.

Le parti stipulanti hanno convenuto di attivare sistemi retributivi incentivanti collegati al raggiungimento di obiettivi con conseguente introduzione di trattamenti economici aggiuntivi. I criteri e le modalità di attuazione saranno oggetto di consultazione con le RSA Federmanager. Al fine di promuovere l'aggiornamento culturale e professionale delle risorse dirigenziali, le parti hanno convenuto di riconoscere n. 5 giornate formative all'anno. È stato inoltre previsto in sostituzione a quanto previsto dall'art. 15 del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, una specifica disciplina in materia di responsabilità civile e/o penale. Per quanto attiene la previdenza complementare è stato concordato, che a decorrere dal 1° gennaio 2021, le AdSP MAS si sono fatte carico della quota pari al 3% della contribuzione a carico del dirigente.

## VALUTAZIONE DELLA PERFORMANCE

Il ciclo della performance si integra con la programmazione strategica e finanziaria dell'Ente secondo quanto previsto dal D.lgs. 150/2009 "Attuazione della legge 4 marzo 2009, n.15, in materia di ottimizzazione della produttività del lavoro pubblico e di efficienza e trasparenza delle pubbliche amministrazioni".

Ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) procede all'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità, con l'obiettivo di creare uno stretto raccordo tra le priorità dell'indirizzo politico del Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle Autorità medesime. Tenuto conto del Piano Operativo Triennale e degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità, viene definito annualmente il Piano delle Performance (per l'anno 2021 Decreto n. 653/2021), in cui vengono individuati e assegnati al personale dirigente obiettivi strategici e specifici coerentemente con linee strategiche di indirizzo dell'Ente. A seguire l'Ente assegna a tutto il personale dipendente gli obiettivi per l'anno in corso.

Il processo di valutazione si compone delle seguenti fasi: assegnazione obiettivi, verifica intermedia e valutazione finale così come definito dalla Metodologia del sistema di valutazione delle prestazioni dell'Ente aggiornato annualmente (Decreto AdSP MAS 698/2021), la cui applicazione ed attuazione consente all'Ente di misurare e valutare la performance individuale e organizzativa.

Nel triennio di rendicontazione 2019-2021 il processo di valutazione è stato rispettato in tutte le sue fasi ed è stato presidiato dall'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV).

### PIANO DI COMUNICAZIONE INTERNA

Nel 2016 l'AdSP MAS ha adottato il Piano di Comunicazione Interna, aggiornato nel 2019, al fine di coinvolgere, stimolare e favorire il personale dipendente nella condivisione di progetti, integrazione di informazioni e dati e nell'ottica di favorire e consolidare nel personale dipendente una sempre maggiore consapevolezza del proprio contributo alla realizzazione degli obiettivi previsti dal Piano Operativo Triennale e dei compiti previsti dalla Legge 84/94 e s.m.i.

Nel 2019 sono stati attivati i seguenti strumenti:

- **Welcome book** - rivolto al dipendente neoassunto e a tutti i dipendenti, con indicazioni pratiche e informazioni utili per svolgere l'attività quotidiana e per integrarsi all'interno dell'organizzazione. Raccoglie tutte le informazioni utili offrendo una panoramica storica,

un approfondimento di contestualizzazione del territorio in cui i porti sono inseriti, la presentazione del demanio marittimo, delineandone il core business, il contesto europeo ed infine illustrando la struttura organizzativa dell'Ente.

- **General meeting** - un incontro programmato e periodico del vertice aziendale con tutto il personale.
- **Staff meeting mensili** - da parte del Direttore/Responsabile con tutti i collaboratori della propria struttura aventi come fine informare, risolvere problemi, elaborare progetti, condividere idee, favorire il raggiungimento dei risultati dando quindi ampio spazio alla fase di ascolto e motivazione delle persone.
- **Incontri di scambio formativo tra le strutture** - momenti di condivisione ed illustrazione periodica a tutti i dipendenti degli obiettivi, delle decisioni, dei programmi di attività dell'Ente.
- **Family day** - evento annuale che prevede la visita degli uffici ai familiari dei dipendenti in modo tale da permettere loro di conoscere l'ambiente in cui lavorano.
- **Formazione di ingresso e di reinserimento**, per i dipendenti che sono stati a lungo lontani dalle attività operative (maternità, infortuni, etc).

Purtroppo, l'emergenza sanitaria ha di fatto sospeso le attività di comunicazione interna nel 2020-2021. Attualmente è in fase di elaborazione un nuovo Piano di Comunicazione Interna contenente strumenti ed attività coerenti e finalizzati rispetto alle strategie dell'Ente.

#### 14.4 Le politiche per l'inclusione sociale

La conciliazione vita-lavoro e i relativi istituti adottati, dalla flessibilità oraria alla banca ore, dalla possibilità di usufruire di part time temporanei e reversibili alla flessibilità nella fruizione del congedo parentale, dallo smart working al welfare aziendale, sono alcune delle principali aree di intervento delle policy di people management inserite all'interno della contrattazione di II livello, anche nel rispetto delle pari opportunità nonché della tutela della maternità e della paternità.

Ad oggi e in tutto il periodo 2019-2021, è rimasta in vigore la contrattazione di II livello del personale dipendente sottoscritta nel 2018.

Al momento sono in corso i tavoli di trattativa per il suo rinnovo, anche alla luce di un più marcato orientamento dell'Ente nella promozione del benessere organizzativo per tutti i suoi lavoratori



### CONGEDO PARENTALE 2019-2021

La gestione del personale e le misure organizzative tengono conto dei principi generali inerenti alle **pari opportunità e tutela della maternità e della paternità**. Nel periodo di rendicontazione 2019-2021 il numero di dipendenti suddivisi per genere che hanno goduto del congedo parentale è riportato nella seguente tabella:

	Uomini	Donne	Totale
<b>2019</b>	3	23	<b>26</b>
<b>2020</b>	2	20	<b>22</b>
<b>2021</b>	3	16	<b>19</b>

L'AdSP MAS ha garantito la possibilità di usufruire del congedo parentale anche nel contesto epidemiologico che ha caratterizzato l'ultimo biennio.

	GIORNI DI CONGEDO PARENTALE	UOMINI	DONNE
2019	444	2%	98%
2020	267	2%	98%
2021	233	7%	93%

### Lavoro Agile

Nel 2020, a seguito della proclamazione dello stato di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus SARS-CoV-2, l'AdSP MAS ha introdotto la modalità di lavoro agile che ha comportato un processo di innovazione dell'organizzazione del lavoro.

Nel 2021 l'Ente ha adottato il Piano Organizzativo del Lavoro Agile - POLA (Decreto AdSP MAS 587/2021), in cui vengono definite le misure organizzative, la dotazione di strumenti informatici, i percorsi formativi del personale, e gli strumenti di rilevazione e di verifica periodica dei risultati conseguiti, anche in termini di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa, della digitalizzazione dei processi, nonché della qualità dei servizi erogati. La redazione del documento ha visto la partecipazione dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV).

Dal mese di ottobre 2021, coerentemente con quanto indicato dalla Funzione Pubblica in materia, l'Ente ha provveduto alla firma di accordi individuali con il personale dipendente in cui viene

individuato il perimetro di competenza della modalità lavorativa agile, definendone obblighi, tempi e responsabilità. Tali accordi sono stati aggiornati periodicamente come richiesto dalla normativa nazionale.

La modalità di lavoro agile ha comportato un processo di adeguamento tecnologico-informatico complessivo: sia nella decisione di dotare tutto il personale di pc portatili, webcam, cuffie e smartphone, sia nell'introduzione del sistema VPN e delle riunioni via Webex.

Nel biennio 2020-2021 il rafforzamento di supporti *hardware* e *software* che potessero facilitare il lavoro da remoto del personale dipendente ha rappresentato un notevole sforzo organizzativo.

Tra i principali strumenti di welfare aziendale introdotti negli anni di rendicontazione, vi è il servizio di gestione flessibile di benefici non monetari, i cosiddetti Flexible Benefits. Questi mettono a disposizione del personale dipendente con rapporto di lavoro a tempo indeterminato un plafond individuale annuo – il Welfare Wallet – per l'acquisto di beni e servizi utili quali prestazioni mediche o servizi di trasporto, di cui l'Autorità si fa carico nei limiti di tale contributo. La misura è equivalente per tutto il personale dipendente e quantitativamente commisurata al lavoro part-time e alla durata della prestazione lavorativa nell'anno di riferimento.

L'Ente, nell'adottare un orario di lavoro che prevede l'impiego del personale con orario "spezzato" (mattina e pomeriggio), corrisponde, in sostituzione del servizio mensa, un buono pasto del valore nominale di 7,00 Euro a tutto il personale dipendente con prestazione giornaliera minima di lavoro di sei ore. Al personale che viene chiamato a svolgere attività di servizio senza programmazione o preavviso al di fuori delle normali giornate lavorative e prive di obblighi di reperibilità, viene riconosciuta una indennità per prestazioni in regime di flessibilità d'urgenza, pari a 35,00 Euro, oltre al normale riconoscimento dell'orario straordinario svolto.

Inoltre, l'Ente assume a proprio carico le spese per la copertura assicurativa per la responsabilità civile derivante dalle prestazioni tipiche del personale limitatamente alla responsabilità civile verso terzi, ivi compreso il patrocinio legale, salvo l'ipotesi del dolo o della colpa grave.

Nell'ambito del *total reward*, di seguito altri strumenti di *welfare* che l'Ente mette a disposizione dei propri dipendenti:

<p><b>Convenzioni per programmi di prevenzione e visite specialistiche</b></p>	<p>Convenzioni per erogazione di prestazioni medico-sanitarie nell'ambito del sistema di promozione della salute e della sicurezza dei dipendenti di AdSP MAS anche ai sensi del D.Lgs. 81/08 (artt. 15, 39 e 41) e s.m.i.. L'Autorità ha attualmente in essere n. 4 convenzioni con Centri Medici. Dal 2020, a seguito della pandemia Covid-19, l'Ente ha attivato numerose campagne per l'effettuazione di tamponi rapidi ricerca Antigene Sars-CoV2 a favore dei propri dipendenti.</p>
<p><b>Assicurazione Sanitaria</b></p>	<p>Attivazione assicurazione sanitaria per prestazione specialistiche presso istituti sanitari convenzionati a prezzo agevolato e/o rimborso a favore dei dipendenti (es. pacchetto maternità, check-up, rimborso giorni ricovero...).</p>

<b>Mobility Management</b>	Adesione, già dal 2014, alle iniziative di Mobility Management del Comune di Venezia per l'attivazione di abbonamenti annuali di trasporto pubblico e <i>car sharing</i> agevolati per i tragitti casa-lavoro. Nel 2019 circa il 16% dei dipendenti dell'Autorità ne ha usufruito e, dopo la prevedibile flessione del 2020 (10%), il trend del 2021 è risalito del 13%.
<b>Prestiti a tasso agevolato</b>	Ammontare massimo del prestito fino a tre mensilità lorde con possibilità di rimborso in 36-48-60 rate e con tasso applicato del 2% (t.u.r. + 2 punti)
<b>Posto auto e/o garage in concessione a canone agevolato</b>	Sconto del 50% sul canone concessorio per i dipendenti dell'Autorità e possibilità di pagamento rateizzato su cedolino paga.
<b>Assistenza fiscale compilazione mod.730</b>	Possibilità per i dipendenti di usufruire a titolo gratuito dell'assistenza fiscale per la compilazione del proprio modello 730.
<b>Formazione e opportunità di apprendimento</b>	Politiche dell'Ente di sviluppo delle competenze professionali e di valorizzazione della persona attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Partecipazione a corsi di formazione in orario di lavoro e a carico dell'ente;</li> <li>• aggiornamento professionale;</li> <li>• riconoscimenti formali per incarichi specifici;</li> <li>• partecipazione a eventi nazionali e internazionali di carattere istituzionale, informativo e/o formativo.</li> </ul>

Nell'ottica di stimolare la motivazione, la collaborazione, il coinvolgimento e la corretta circolazione delle informazioni, nonché valorizzare le risorse dell'Ente, AdSP MAS ha adottato in particolare gli strumenti:

- premio di risultato, erogato annualmente e diretto a incentivare la partecipazione di ogni lavoratore al conseguimento dei risultati gestionali inseriti all'interno del Piano annuale delle Performance. Tale premialità viene corrisposta al personale a tempo indeterminato – sia full time, sia part time, ma anche al personale a tempo determinato, in misura proporzionale alla durata e al tempo della prestazione lavorativa;
- incentivazioni individuali speciali al personale, volte ad orientare l'organizzazione alla realizzazione di progetti o all'assunzione di specifiche responsabilità.

Si rileva, infine, che nel triennio 2019-2021 non è stato registrato alcun episodio di discriminazione all'interno dell'Ente.

#### 14.5. Le politiche per la formazione

La formazione è la leva che permette alle aziende, siano esse private o pubbliche, di rimanere attive e competitive all'interno di un mercato che si rinnova continuamente e in maniera imprevedibile. Le persone, calate nel contesto professionale, sono maggiormente disposte al confronto e

aggiornamento continuo per meglio affrontare il proprio ruolo di persona e di lavoratore, e ciò ha un'influenza positiva sull'organizzazione.

In questi ultimi anni le organizzazioni, e quindi anche l'AdSP MAS, stanno rivolgendo sempre più l'attenzione alle risorse umane, poiché la qualità e le competenze di queste ultime costituiscono un reale vantaggio competitivo.

AdSP MAS ha delineato il Piano Formativo (di cui al Decreto n. 408/2020) sulla base dall'analisi dei bisogni formativi individuali e collettivi tenuto conto anche di fattori qualitativi, quali ad esempio la motivazione ed il senso di appartenenza all'azienda, i valori. Il Piano Formativo, attualmente in corso di aggiornamento per il triennio 2022-2024, si propone di:

- supportare la realizzazione degli obiettivi strategici definiti dal POT;
- consolidare e sviluppare le competenze e capacità professionali di ogni dipendente.

Il processo di formazione si articola nelle seguenti fasi:

- analisi dei fabbisogni formativi tra competenze e business e raccolta delle esigenze formative delle diverse funzioni dell'ente.
- progettazione in cui gli obiettivi generali vengono tradotti in obiettivi didattici, con percorsi, metodi, tempi;
- redazione del Piano Formativo Aziendale;
- monitoraggio dell'attività formativa e misurazione dei risultati (ROI).

Considerati il Piano Operativo Triennale 2022-2024 e l'analisi organizzativa in corso volta a definire una nuova Struttura organizzativa efficace ed efficiente in termini di competenze, risorse e funzioni, oltre che sostenibile e coerente con gli obiettivi strategici individuati e le nuove sfide del mercato, l'Autorità di Sistema Portuale sta quindi avviando le attività propedeutiche alla redazione del nuovo Piano formativo che avrà come obiettivo l'*up-skilling* su digitalizzazione, processi e project management, nonché sulla reingegnerizzazione dei lavori.

Per quanto riguarda il triennio di rendicontazione, di seguito i dati relativi alle attività formative poste in essere dall'Ente:

- Nel 2019 sono stati investiti 95.000 euro per la formazione dei dipendenti. Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state 2.867, e nello specifico 1575 ore di formazione sono state erogate ai dipendenti uomini e 1.292 ai dipendenti donne.

- Nel 2020 sono stati investiti 76.700 euro per la formazione dei dipendenti. Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state 2.143, e nello specifico 1.134 ore di formazione sono state erogate ai dipendenti uomini e 1.009 ai dipendenti donne.
- Nel 2021 sono stati investiti 61.500 euro per la formazione dei dipendenti. Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state 1.404, e nello specifico 645 ore di formazione sono state erogate ai dipendenti uomini e 759 ai dipendenti donne. A queste si aggiungono per l'anno in esame delle iniziative trasversali inerenti le competenze informatico-digitali, quali la campagna di *Cybersecurity* e l'attività formativa legata a progetto europeo Diglogs relativo allo sviluppo di processi logistici digitalizzati avanzati con l'obiettivo di aumentare la competitività e la sostenibilità del trasporto multimodale di merci e passeggeri mettendo a sistema i dati cartografici delle diverse strutture dell'Ente attraverso l'implementazione di una piattaforma GIS in grado di condividere dati/informazioni tra uffici.

In totale, per il periodo di rendicontazione (2019-2021), sono stati investiti complessivamente 233.200 Euro per la formazione dei dipendenti. Le ore di formazione erogate ai dipendenti sono state 6.414, e nello specifico 3.354 ore di formazione sono state erogate ai dipendenti uomini e 3.060 alle dipendenti donne.

La formazione obbligatoria erogata nel periodo indicato ha riguardato le seguenti tematiche: sicurezza, prevenzione corruzione, privacy e normativa ambientale.

#### FORMAZIONE SULLA SAFETY

AdSP MAS, attraverso il Consorzio Formazione Logistica Intermodale (CFLI), organizza più volte, durante l'anno, dei corsi di formazione sulla sicurezza e la prevenzione degli infortuni. I programmi di formazione si articolano su più livelli che tengono in considerazione le esigenze in materia di *safety* proprie di ciascuna mansione svolta in Porto.

Grazie alla collaborazione con il CFLI, inoltre, è stato sviluppato nel 2011 un portale della sicurezza del porto di Venezia ([www.sicurezzainporto.it](http://www.sicurezzainporto.it)) all'interno del quale ciascun addetto, specialista, lavoratore portuale o ciascun tipo di utente interessato, può trovare informazioni, statistiche, notizie, recensioni ed eventi sempre aggiornati relativi al mondo della sicurezza portuale, in particolare dei Porti di Venezia e Chioggia.

#### FORMAZIONE SUI TEMI DELL'ETICA E DELLA LEGALITÀ

La formazione dei dipendenti riveste un ruolo chiave nella prevenzione dei fenomeni corruttivi, costituendo anche uno degli obiettivi strategici del Piano. Per prevenire fenomeni corruttivi e illeciti l'Autorità ha implementato vari programmi di formazione e circa il 95% del personale.

Nel corso del 2018 e del 2019 si sono tenuti degli incontri di formazione rivolti al personale dell'AdSP MAS (inclusi Dirigenti, Segretario Generale e Presidente). Il progetto formativo è stato

erogato dal personale dell'Area di supporto al RPCT, che sulla base delle linee guida fornite dal RPCT ha elaborato il materiale didattico illustrato nelle giornate formative. Il materiale è stato reso disponibile per la condivisione nelle cartelle di rete.

Inoltre, come previsto dalla procedura di selezione e inserimento del personale, ogni neo-dipendente è coinvolto in un percorso di formazione di ingresso. In tale percorso è prevista anche la formazione sul Sistema di Prevenzione della Corruzione dell'AdSP MAS e in specifico degli elementi del Codice di Comportamento. All'atto dell'assunzione in ottemperanza al Codice di Comportamento, l'Area Amministrazione del Personale provvede a richiedere le dichiarazioni previste per l'assegnazione alla struttura dove andrà a lavorare la risorsa.

La formazione specialistica erogata nel periodo di rendicontazione ha riguardato invece i seguenti ambiti di competenza: legale/amministrativo, normativa progettazione, esecuzione e direzioni lavori, normativa urbanistica, logistica portuale e dei trasporti, amministrazione, finanza e controllo, normativa demaniale, comunicazione, organizzazione, gestione e sviluppo risorse umane, assistenti di direzione, archivistica, ICT e sistemi informativi, qualità, politiche europee e progettazione comunitaria.

Per ciascun anno di riferimento è stato redatto un rendiconto dell'attività formativa contenente tutti i dati necessari ad avere un quadro complessivo delle iniziative poste in essere a favore del personale dipendente. Tali report sono stati condivisi con tutto il personale.

L'Ente, inoltre, collabora in particolare con due centri di formazione, CFLI e ITS Marco Polo, per l'insegnamento e lo studio di discipline specialistiche del settore logistica, trasporti e sicurezza in ambito portuale, nonché l'attività regolamentare per la formazione dei lavoratori portuali. L'offerta formativa dei due istituti prevede percorsi di formazione specifici per ambito e tipologia, rivolti a studenti, adulti e occupati nel settore.

#### CFLI – CONSORZIO FORMAZIONE LOGISTICA INTERMODALE

Il centro, attivo dal 1993, offre servizi formativi alle imprese operanti in Porto e al più ampio settore della logistica dei trasporti, dalle case di spedizione, agli autotrasportatori, agli agenti marittimi. È ente accreditato in Regione Veneto per la formazione superiore e continua e per i servizi a lavoro: offre aggiornamento professionale a chi già è occupato in tali realtà, percorsi di inserimento lavorativo ai lavoratori in ricollocazione/riqualificazione e formazione agli studenti che intendono intraprendere mestieri e professioni del porto, della logistica e dei trasporti.

CFLI è socio fondatore dell'ITS Marco Polo - Fondazione per la mobilità sostenibile nel sistema portuale e aeroportuale, nell'ambito della quale gestisce direttamente un corso a Venezia, dell'ITS per la mobilità sostenibile di Malpensa e dell'Accademia del mare di Genova.

Inoltre, CFLI gestisce dal 2011 la **Logistics Academy** nell'ambito della quale offre corsi a catalogo e *on-demand* e consulenze specialistiche dall'elevato valore aggiunto al management della logistica.

Nell'ambito delle collaborazioni con le Università, l'AdSP MAS ha sottoscritto, già nel 2018, una convenzione con l'Università Ca' Foscari di Venezia per lo sviluppo di percorsi formativi e attività di ricerca su tematiche di interesse comune. Tra questi, all'interno del Dipartimento di Economia, è stato attivato il Laboratorio di economia e gestione delle attività portuali, inserito nel piano di studi del corso di Laurea Triennale in Economia e Commercio.

All'interno del piano di studi del corso di Laurea Magistrale in Global Development and Entrepreneurship, è nato il corso Comparative Port Regulation, che ha prodotto lavori e progetti su tematiche quali la trasformazione dei Porti (2019-2020) e le nuove regolamentazioni nei settori della logistica e dei trasporti (2020-2021).

La collaborazione tra Università Ca' Foscari e AdSP MAS è uscita ulteriormente rafforzata dall'istituzione del Comitato Scientifico composto da due delegati dell'Università e due delegati dell'Ente per l'attribuzione di due Assegni di ricerca biennali sull'evoluzione del sistema portuale come fattori di competitività dell'economia italiana.

**LAUREA TRIENNALE IN ECONOMIA E COMMERCIO**

*Laboratorio di economia e gestione delle attività portuali*

30 ore

6 CFU

12 studenti iscritti negli anni accademici 2020-2021 e 2021-2022.

**LAUREA MAGISTRALE IN GLOBAL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP**

*Comparative Port Regulation*

30 ore

6 CFU

41 studenti iscritti negli anni accademici 2020-2021 e 2021-2022

L'AdSP MAS adotta un regolamento in materia di stage e tirocini al fine di realizzare momenti di alternanza tra periodi di studio e di lavoro nell'ambito dei processi formativi, funzionali ad agevolare le scelte professionali dei giovani mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro.

I tirocini attivati dall'Ente sono rivolti ai giovani frequentanti un percorso di istruzione universitaria coerente con un progetto formativo redatto sulla base delle attività e degli obiettivi propri dell'AdSP MAS.

Nel periodo di rendicontazione l'Ente ha attivato i seguenti tirocini curriculari:

Anno	N. Tirocini	Università coinvolte	Aree di inserimento
2019	6	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Università degli Studi di Padova</li> <li>▪ Università Ca'Foscari di Venezia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo</li> <li>▪ Direzione Coordinamento Operativo Portuale</li> <li>▪ Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale</li> </ul>

2020	5	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Università degli Studi di Bologna</li> <li>▪ Università degli Studi di Padova</li> <li>▪ Università Ca'Foscari di Venezia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo</li> <li>▪ Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale</li> <li>▪ Direzione Coordinamento Operativo Portuale</li> </ul>
2021	4	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Università Ca'Foscari di Venezia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo</li> <li>▪ Direzione Tecnica</li> <li>▪ Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale</li> </ul>

L'AdSP MAS ha supportato in questi anni il progetto Alternanza Scuola-lavoro in qualità di struttura ospitante grazie all'adesione e alla collaborazione con due istituti con cui è stata stipulata una convenzione *ad hoc*: Il S Polo Tecnico Professionale di Venezia S. Venier e ITS Marco Polo.

Infine, per quanto riguarda la dimensione interna all'Ente, si favorisce la crescita formativa e culturale dei dipendenti anche mediante il diritto allo studio. Nel rispetto delle esigenze organizzative sono, infatti, favoriti orari di lavoro personalizzati ai dipendenti iscritti in scuole secondarie, corsi di laurea universitari, master universitari o dottorati di ricerca. Tali percorsi formativi devono essere coerenti con le attività svolte dal singolo dipendente all'interno dell'organizzazione. In tal senso, il personale interessato può utilizzare l'istituto della "banca delle ore" per tutto il periodo di iscrizione a detti corsi di studio, fatte salve le esigenze di servizio. Nel periodo di rendicontazione 2019-2021, ha usufruito della banca ore per permessi studio n.1 dipendente.

#### 14.6 Le politiche per la trasparenza

Il percorso avviato dall'Ente per l'implementazione degli strumenti finalizzati a creare un sistema di gestione della prevenzione della corruzione è stato condizionato dalla fase transitoria e di passaggio da Autorità Portuale ad Autorità di Sistema, dai due Commissariamenti<sup>64</sup> che ha subito l'Ente, nonché dall'insorgere della situazione emergenziale legata al Covid-19. Tale contesto che per cause di forza maggiore ha costretto l'Ente ad adeguarsi ad adattamenti e modalità operative nuove ed alternative seppur sempre compatibili con la situazione organizzativa e ambientale, non ha, tuttavia, impedito di procedere nell'individuazione delle misure di prevenzione più coerenti ed aderenti alla fisionomia dell'Ente e dei singoli uffici.

<sup>64</sup> Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 332 del 6 agosto 2020 che nomina il dott. Pino Musolino Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale.  
Decreto n. 576 del 16 dicembre 2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui è stato nominato il Commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale;  
Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 224 del 28 maggio 2021 con il quale è stato nominato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, dott. Fulvio Lino Di Blasio



## IL PIANO TRIENNALE DI PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA

L'AdSP MAS adotta ai sensi della legge 190/2012 un sistema strutturato di prevenzione alla corruzione, periodicamente aggiornato attraverso il Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PYPCT). Sulla base di questo piano non si segnalano denunce di violazioni della privacy nel periodo considerato.

L'AdSP MAS garantisce la massima diffusione del Piano che viene pubblicato sul portale "Amministrazione Trasparente", ai fini di una libera consultazione da parte degli stakeholder, ai quali è consentito, inoltre, di presentare osservazioni. Il PTPCT 2021-2023, adottato con Decreto del Commissario n. 581 del 8 Aprile 2021, è stato pubblicato, al fine di una consultazione preventiva, dal 15 Marzo al 29 Marzo 2021 e non sono pervenute segnalazioni in merito.

Il processo di adozione del Piano e la sua attuazione prevede l'azione coordinata di tutti i soggetti coinvolti nelle attività portuali, a partire dal Presidente dell'AdSP MAS, in quanto organo di indirizzo politico, e del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e Trasparenza (RPCT), al quale è riconosciuta la necessaria autonomia valutativa. Preventivamente all'entrata in vigore del PTPCT 2021-2023, adottato nel mese di Aprile 2021, l'AdSP MAS ha identificato cinque Obiettivi strategici inseriti in un orizzonte temporale pluriennale:

- aggiornamento della mappatura dei processi dell'organizzazione rientranti nel sistema di prevenzione della corruzione e sviluppo di un percorso di analisi dei rischi;
- miglioramento della fase relativa alla pubblicazione dei dati, della fruibilità e della qualità degli stessi;
- aggiornamento del codice di comportamento;
- accrescimento del grado di consapevolezza dei componenti dell'organizzazione, ad ogni livello, attraverso adeguati percorsi di formazione;
- coinvolgimento delle società partecipate nella prevenzione della corruzione.

La definizione di tali obiettivi è avvenuta anche grazie all'attività di monitoraggio svolta rispetto al PTPCT 2020-2022 e alla costante interazione con le strutture soprattutto in termini di condivisione rispetto alle novità normative o di atti integrativi emanati da ANAC. Inoltre, dal 2020, AdSP MAS ha partecipato agli incontri del gruppo di lavoro "Anticorruzione, Trasparenza e Privacy" promosso da Assoport finalizzato a individuare soluzioni comuni a tutte le AdSP MAS e alla condivisione delle best practices.

Al fine dell'implementazione, il piano si coordina con gli altri strumenti di programmazione dell'Ente, tra i quali: il piano della formazione, il piano degli obiettivi e della performance e il piano triennale del fabbisogno del personale. Risulta, inoltre, coerente con gli strumenti e le metodologie introdotte con il sistema di gestione della qualità e dell'ambiente adottati dall'Ente.

L'AdSP MAS, infatti, si è dotata, dal 19 luglio 2008, della certificazione di qualità ISO 9001 e dal 26 gennaio 2012 della certificazione ambientale ISO 14001 ed è sottoposta ad audit periodici per la verifica del rispetto dei requisiti per il mantenimento della certificazione. Il mantenimento delle certificazioni è stato possibile attraverso l'adozione di un sistema strutturato di gestione della qualità

e degli impatti ambientali dell'Ente, finalizzato a migliorare l'efficacia e l'efficienza nell'erogazione dei servizi oltreché ottenere e incrementare la soddisfazione dei clienti e degli stakeholder.

#### MAPPATURA DEI PROCESSI, VALUTAZIONE E TRATTAMENTO DEI RISCHI LEGATI ALLA CORRUZIONE

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

Aree di Rischio
• Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari privi di effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
• Provvedimenti ampliativi della sfera giuridica dei destinatari con effetto economico diretto ed immediato per il destinatario
• Contratti Pubblici
• Acquisizione e gestione del personale
• Gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio
• Controlli, verifiche, ispezioni e sanzioni
• Incarichi e nomine
• Affari legali e contenzioso
• Concessioni e autorizzazioni
• Scadenza e rinnovo della concessione
• Vigilanza e attività ispettiva nelle sedi portuali
• Accessi alle informazioni detenute
• Pianificazione
• Sinistri
• Promozione e comunicazione

L'approccio valutativo all'analisi del rischio utilizzato è di tipo qualitativo e definisce criteri di valutazione supportati da indicatori di stima del livello di rischio. Il trattamento del rischio individua, a seguito della ponderazione, le modalità più idonee per prevenire i rischi corruttivi, sia attraverso misure generali – che intervengono trasversalmente all'AdSP MAS – che attraverso misure specifiche, ossia circoscritte a rischi individuati. Le misure si differenziano in diverse categorie: misure di controllo, misure di trasparenza, misure di definizione e promozione dell'etica e di standard di comportamento, programmazione, misure di semplificazione di processi/procedimenti, ulteriori misure di formazione, regolamentazione.

Infine, la fase di monitoraggio permette di verificare la corretta impostazione del sistema di prevenzione della corruzione elaborato, valutando l'attuazione delle misure di trattamento individuale e la rispettiva idoneità.

Il Codice di comportamento, allegato al Piano e accompagnato da incontri di formazione e sensibilizzazione al personale, è da considerarsi una ulteriore misura generale di prevenzione del rischio illeciti in quanto la sua applicazione interessa tutti i dipendenti dell’Autorità e si estende ai collaboratori, consulenti, titolari di qualsiasi tipologia di contratto, nonché a collaboratori di imprese fornitrici di appalti, beni o servizi.

Ulteriori misure preventive che l’Ente applica riguardano: la rotazione del personale; il rilascio di autorizzazione ai fini dello svolgimento di incarichi extraistituzionali; la clausola riguardante il *pantouflage*; misure atte a garantire l’imparzialità degli incarichi e neutralizzare interessi personali; tutela del whistleblower; adozione di patti di integrità/protocolli di legalità.

Nel PTPCT sono presenti altre misure individuate dall’AdSP MAS, ad esempio, con riferimento al contesto esterno, nei rapporti con gli operatori portuali vengono applicati stringenti criteri per quanto riguarda i concessionari, attraverso anche una forte attività di coordinamento con la prefettura.

Nel 2021, non sono pervenute segnalazioni di illeciti da parte dei dipendenti dell’Ente (c.d. whistleblower). La gestione delle segnalazioni al RPCT avviene mediante compilazione di uno specifico modulo. Entro i 5 giorni lavorativi successivi alla ricezione, il RPCT deve dare conto dell’esame preliminare della segnalazione, volto a individuare la presenza degli elementi necessari per avviare l’istruttoria o, in caso contrario, per l’archiviazione.

### MISURE IN MATERIA DI TRASPARENZA

Al fine di fornire continuità e supporto all’attuazione degli obblighi di Trasparenza, è stata introdotta una revisione e integrazione della struttura del già esistente sito web relativo alla Trasparenza Amministrativa dell’AdSP MAS, che ha previsto la semplificazione della navigazione, una migliore visualizzazione dei contenuti che consentisse di capirne maggiormente estensione e portata, una descrizione più analitica e dettagliata delle singole voci per mezzo di sintetiche introduzioni dei singoli macro argomenti ed una sommaria introduzione normativa.

La garanzia all’accesso a dati e documenti detenuti dall’AdSP MAS a chiunque ne abbia interesse, per l’esercizio delle finalità previste dalla normativa, è esercitata da chiunque nella duplice forma del diritto di accesso semplice e del diritto di accesso generalizzato. In caso di diniego l’istante può presentare richiesta di riesame al RPCT. Nella sezione “Amministrazione Trasparente” – “Altri contenuti – Accesso civico” sono inserite le necessarie istruzioni, riferimenti e la modulistica per presentare istanza.

Con l’accesso civico semplice l’interessato può chiedere informazioni, dati o documento oggetto di pubblicazione nel portale “Amministrazione Trasparente”. Invece, con l’accesso civico generalizzato

(FOIA) l'interessato può chiedere informazioni, dati o documento ulteriori rispetto a quelli oggetto di pubblicazione.

In ottemperanza alle prescrizioni normative e alle indicazioni redatte da ANAC l'AdSP MAS provvede a redigere il registro degli accessi e renderlo pubblico attraverso un'apposita sezione del sito web dell'AdSP MAS. Tale sezione comprende le richieste di accesso civico generalizzato e le richieste di accesso agli atti ex L. 241/1990 ("accesso documentale") – ossia, l'accesso ai documenti amministrativi per la quale il richiedente deve dimostrare di essere titolare di un interesse diretto, concreto e attuale, corrispondente ad una situazione giuridicamente tutelata e collegata al documento al quale è chiesto l'accesso. Rientrano nel registro degli accessi le richieste di accesso a documenti previste dall'art. 53 del d.lgs. 50/2016 (contratti pubblici).

Nel 2021, il registro degli accessi riporta n. 11 richieste di accesso documentale, di cui n. 8 documentale ex L. 241/1990, n. 2 in tema di contratti pubblici e n. 1 FOIA.

Sul sito web dell'AdSP MAS, inoltre, è stata implementata una sezione dedicata al lavoro, il "Portale del Lavoro Portuale" che consente a tutti coloro che hanno interesse a svolgere attività portuali nei Porti di Venezia e di Chioggia, imprese e cittadini, di reperire tutte le informazioni necessarie a procedere, autonomamente, con la presentazione di un'istanza all'AdSP MAS. Il portale consente, infatti, l'accreditamento alla piattaforma informatica Istanze On Line (IOL), collegato all'applicativo "Modulo Lavoro Portuale" al fine di garantire la trasparenza e la semplificazione delle procedure.

Tra le misure di semplificazione dei processi introdotte nel 2019 all'interno dei processi di autorizzazione vi è l'avvio del cruscotto sportello semplificazione amministrativa, ovvero un software di monitoraggio dei flussi documentali, che permette il monitoraggio dei procedimenti amministrativi degli uffici, analizzando i dati del documentale e fornendo una reportistica. IOL (Istanze On Line) è la procedura informatizzata per la presentazione di istanze e per la richiesta del rilascio dei permessi di accesso ad esse collegate.

Il regolamento per le concessioni demaniali adottato con Decreto del Presidente n. 238 del 26 febbraio 2019 prevede, inoltre, ulteriori obblighi di trasparenza, come la pubblicazione delle richieste di concessione oltre che in "Amministrazione Trasparente", nell'Albo on line ed altri strumenti in proporzione all'interesse del bene.

## **IL CODICE DI COMPORTAMENTO**

L'Autorità ha provveduto a adottare il Codice di Comportamento con il Decreto n. 1631 del 31 gennaio 2014, allegandolo ogni anno al PTPCT. Tale documento, integrato con le indicazioni

dell'Anac<sup>65</sup>, è stato condiviso con il personale attraverso diversi incontri di formazione e sensibilizzazione condotti nel corso degli anni. La sua applicazione interessa tutti i dipendenti dell'Autorità e si estende ai collaboratori, consulenti, titolari di qualsiasi tipologia di contratto, nonché a collaboratori di imprese fornitrici di appalti, beni o servizi, per quanto compatibile.

Le misure contenute al suo interno hanno natura trasversale in seno all'Autorità e costituiscono una delle principali misure di prevenzione, favorendo altresì standard di legalità e di consapevolezza etica nell'ambito dell'intera organizzazione. Agli obblighi di carattere generale validi per ciascun dipendente, si aggiungono obblighi specifici rivolti al dipendente che ricopra la qualifica di dirigente.

Il Codice di comportamento indica, infine, la responsabilità conseguente alla violazione dei doveri del codice – che può dare luogo anche a responsabilità penale, civile, amministrativa o contabile – delineando le sanzioni disciplinari previste per comportamenti contrari ai doveri d'ufficio, nel rispetto dei principi di colpevolezza, gradualità e proporzionalità delle sanzioni. La violazione è valutata in ogni singolo caso ai fini della determinazione del tipo e dell'entità della sanzione disciplinare concretamente applicabile; le sanzioni applicabili sono quelle previste dalla legge e dai contratti collettivi, incluse quelle espulsive.

Al fine di incentivare il rispetto del Codice di Comportamento e di agevolare i dipendenti nell'attuazione degli obblighi di comunicazione, l'AdSP MAS ha elaborato delle procedure disponibili nella Sezione "Amministrazione Trasparente" – "Altri contenuti – Prevenzione della Corruzione" – "Regolamenti per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità" per i principali obblighi di comunicazione. Ogni procedura identifica:

1. Finalità;
2. Soggetti interessati;
3. Descrizione;
4. Modulistica e fonti di riferimento.

L'Ufficio procedimenti disciplinari propone l'aggiornamento o migliorie del Codice di comportamento al RPCT, mentre l'OIV può esprimere un parere sul Codice di comportamento. Il PTPCT 2021-2023, infatti, comprende tra i suoi 5 obiettivi strategici l'aggiornamento del Codice di comportamento.

Oltre agli audit sugli obblighi di trasparenza, viene anche fatto un monitoraggio trimestrale di determinati atti per avviare una attività di campionamento del rispetto del codice di comportamento. Tali monitoraggi si affiancano alla verifica eseguita annualmente a campione dall'OIV su alcune voci della sezione "Amministrazione Trasparente" e oggetto di apposita attestazione. Le sezioni, i criteri e la griglia di valutazione sono definite preventivamente dall'ANAC.

---

<sup>65</sup> L'ANAC con la Delibera n. 177 del 19 febbraio 2020 ha adottato le nuove linee guida in tema Codice Comportamento. Gli obiettivi di tali linee guida sono: rafforzare il rispetto dei doveri costituzionali; definire l'effettività della responsabilità disciplinare; creare un trade union con il sistema di prevenzione della corruzione e di quest'ultimo con il sistema di valutazione e il piano delle performance.

## INTERAZIONE CON UTENZA PORTUALE

Sul sito web dell'AdSP MAS, inoltre, è stata implementata una sezione dedicata al lavoro, il "Portale del Lavoro Portuale" che consente a tutti coloro che hanno interesse a svolgere attività portuali nei Porti di Venezia e di Chioggia, imprese e cittadini, di reperire tutte le informazioni necessarie a procedere, autonomamente, con la presentazione di un'istanza all'AdSP MAS. Il portale consente, infatti, l'accreditamento alla piattaforma informatica Istanze On Line (IOL), collegato all'applicativo "Modulo Lavoro Portuale" al fine di garantire la trasparenza e la semplificazione delle procedure.

Tra le misure di semplificazione dei processi introdotte nel 2019 all'interno dei processi di autorizzazione vi è l'avvio del cruscotto sportello semplificazione amministrativa, ovvero un software di monitoraggio dei flussi documentali, che permette il monitoraggio dei procedimenti amministrativi degli uffici, analizzando i dati del documentale e fornendo una reportistica. IOL (Istanze On Line) è la procedura informatizzata per la presentazione di istanze e per la richiesta del rilascio dei permessi di accesso ad esse collegate.

Il regolamento per le concessioni demaniali adottato con Decreto del Presidente n. 238 del 26 febbraio 2019 prevede, inoltre, ulteriori obblighi di trasparenza, come la pubblicazione delle richieste di concessione oltre che in "Amministrazione Trasparente", nell'Albo on line ed altri strumenti in proporzione all'interesse del bene.

## TEMPI PAGAMENTO

Continua l'impegno di AdSP MAS a rispettare i propri tempi di pagamento. Tutte le pubbliche amministrazioni sono infatti tenute a pagare le proprie fatture entro 30 giorni dalla data del loro ricevimento (ad eccezione degli enti del servizio sanitario nazionale, per i quali il termine massimo di pagamento è fissato in 60 giorni).

Il rispetto di queste scadenze è un fattore di cruciale importanza per il buon funzionamento dell'economia locale e nazionale e rientra nel rispetto delle direttive europee in materia di pagamenti dei debiti commerciali, su cui la Commissione Europea effettua un puntuale e rigoroso controllo.

Per il triennio oggetto del rendiconto l'indicatore di riferimento è stato calcolato ai sensi del DPCM 22 settembre 2014 art. 9 come "la somma per ciascuna fattura emessa a titolo corrispettivo di una transazione commerciale, dei giorni effettivi intercorrenti tra la data di scadenza della fattura o richiesta equivalente di pagamento e la data di pagamento ai fornitori moltiplicata per l'importo dovuto, rapportata alla somma degli importi pagati nel periodo di riferimento".

Si riportano di seguito gli indicatori annuali di tempestività dei pagamenti come attestati, nelle modalità previste dalla norma, nei rispettivi bilanci consuntivi:

INDICATORE ANNUALE DI TEMPESTIVITA' DEI PAGAMENTI ANNO 2019:

2,78 (termine 30 giorni) - - 27,22 (termine 60 giorni)

INDICATORE ANNUALE DI TEMPESTIVITA' DEI PAGAMENTI ANNO 2020:

- 1,74 (termine 30 giorni) - - 31,74 (termine 60 giorni)

INDICATORE ANNUALE DI TEMPESTIVITA' DEI PAGAMENTI ANNO 2021:

- 0,92 (termine 30 giorni) - -- 30,92 (termine 60 giorni)

### 14.7 Le politiche concessorie

L'Autorità di Sistema Portuale amministra in via esclusiva le aree ed i beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, fatte salve le eventuali competenze regionali e la legislazione speciale per la salvaguardia di Venezia e della sua laguna. Ai fini dell'individuazione dei terminal, ovvero degli operatori economici, sono prioritarie le competenze attribuite all'AdSP MAS dagli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994.

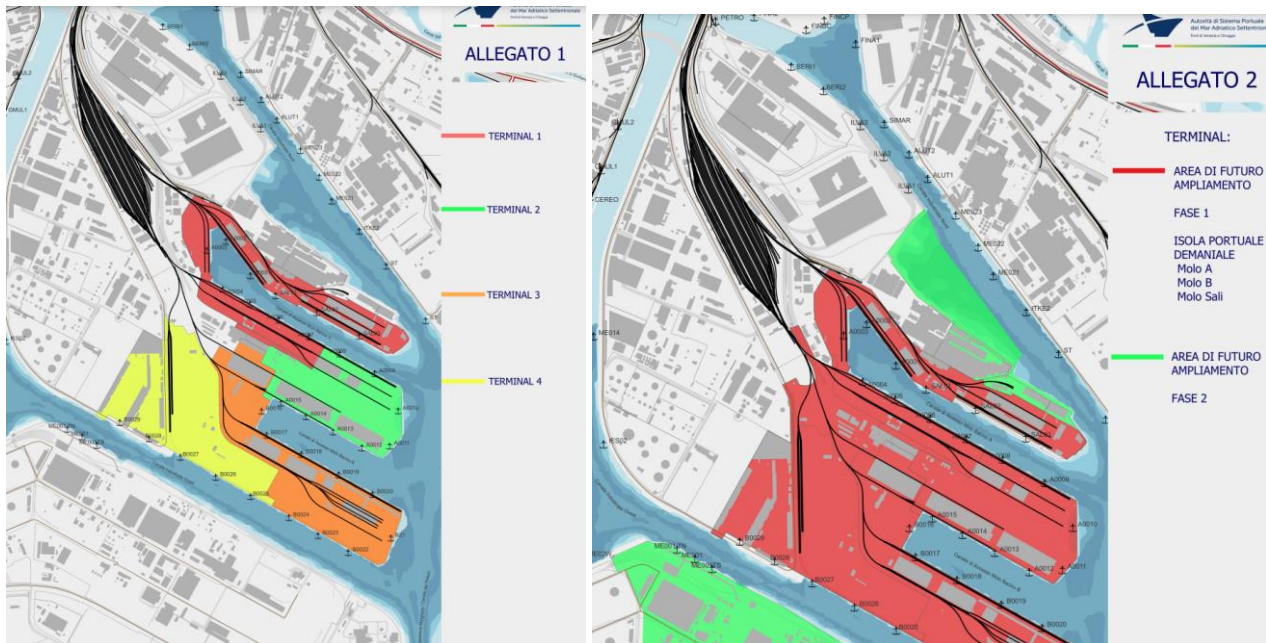
L'attuale contesto operativo si sostiene su un assetto di concessioni demaniali rilasciate nell'isola portuale- Porto Commerciale di Marghera, Molo A, Molo B e Molo Sali, tutte in scadenza nel periodo 2022 – 2024. La prossima scadenza delle concessioni venticinquennali rappresenta un'opportunità per indirizzare in maniera significativa e concreta la strategia di sostenibilità dell'Ente.

Con l'Ordinanza n. 70 del 10/12/2021 "Isola portuale demaniale a Porto Marghera – Molo A, Molo B e Molo Sali. Individuazione aree da assegnare quali terminal ex artt. 16 e 18 della L. 84/1994 e ss.mm.ii." si sono delineate le aree di futuro ampliamento del porto attraverso:

- l'attuazione del progetto di sviluppo e valorizzazione del compendio "Montesyndial";
- la pianificazione e lo sviluppo di nuovi interventi volti a consentire l'uso della cassa di colmata Molo Sali;
- la realizzazione e gestione di punti di attracco fuori dalle acque protette della laguna di Venezia utilizzabili "dalle navi passeggeri di stazza superiore a 40.000 tonnellate";
- la pianificazione di interventi per l'ammodernamento e l'efficientamento delle infrastrutture a servizio del porto nonché per la sostenibilità energetica e il minor impatto ambientale;
- l'individuazione di parziali adattamenti del layout dei terminal in funzione delle future suddivisioni/disponibilità;
- l'adozione di iniziative volte a garantire il massimo efficientamento delle attività portuale nell'ottica del miglior coordinamento operativo e logistico delle concessioni.

All'interno dell'isola portuale sono individuati 4 complessi di beni e infrastrutture definiti in lotti indivisibili, da assegnarsi previo esperimento di procedura ad evidenza pubblica quali terminal ai sensi

degli artt. 16 e 18 della L. 84/94 e ss.mm.ii. indicati, unitamente alle aree di futuro ampliamento, nelle planimetrie qui sotto riportate.



Le istanze di concessione dovranno rispondere a dei requisiti fondamentali, definiti più specificatamente nel nuovo Regolamento Concessioni Demaniali Marittime al quale si accennerà in seguito. I requisiti sono sintetizzabili:

- ottimizzare il layout dei 4 complessi di beni e di infrastrutture anche attraverso la futura modifica dei vigenti confini concessori, al fine di:
  - sviluppare la produttività per ml di banchina;
  - promuovere un uso intensivo delle superfici per depositi e impianti;
  - prevedere sistemi di contenimento delle polveri generate dalla movimentazione di merce pulverulenta ed impianti di abbattimento delle emissioni diffuse anche per le fasi di movimentazione;
  - eliminare o ridurre le interferenze nautiche, stradali, ferroviarie tra i terminal.
- proporre una viabilità stradale funzionale e prevedere dei sistemi intelligenti di gestione degli accessi ai terminal;
- proporre un piano di adeguamento e di gestione della rete ferroviaria interna ai terminal;
- prevedere un piano per la ripartizione e gestione della rete dei sottoservizi;
- proporre forme di flessibilità nell'uso delle aree e delle banchine funzionali al raggiungimento degli obiettivi organizzativi relativi al traffico crocieristico e di sviluppo delle attività commerciali dell'isola portuale.



Il Regolamento Concessioni Demaniali Marittime, approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 4 del 27/01/2022 inaugura, infatti, una nuova stagione delle concessioni, volta alla razionalizzazione e all'efficientamento delle attività portuali prevedendo precisi requisiti di incremento della produttività di banchina, di promozione dell'uso intensivo di superfici per depositi ed impianti, di realizzazione di sistemi di abbattimento delle emissioni diffuse, di eliminazione delle interferenze nautiche, stradali e ferroviarie tra i terminal, nonché di incremento del trasporto ferroviario. Questa evoluzione del quadro regolatorio recepisce metodi e criteri sviluppati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti per garantire un accesso equo allo sviluppo dei sistemi portuali.

I criteri di valutazione stabiliti dal nuovo Regolamento includono, infatti, previsioni circa gli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali per la tutela dell'ambiente e l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili, l'impatto ambientale del piano industriale, un piano di attenuazione delle emissioni e dei livelli di rumore, il livello di innovazione tecnologica e iniziative di partenariato con centri di ricerca e istituzioni universitarie, progetti di integrazione delle attività volte a mitigare l'impatto sulla città delle attività autorizzate.

L'attenzione verso la comunità locale costituisce un ulteriore elemento di premialità ai fini della sottoscrizione della concessione, in linea con gli obiettivi di sostenibilità sociale dell'Ente: sono previsti, infatti, criteri fortemente vincolati al potenziamento dell'occupazione, alla tutela della comunità locale e dell'ambiente lagunare, per cui viene richiesta la consegna di specifici piani d'azione.

## 2019

Nel corso del 2019 il demanio portuale e marittimo, tanto a Venezia quanto a Chioggia, viene interessato da progressi rilevanti. Se a Venezia infatti vengono avviate, oltre alle attività di definizione dei canoni e delle nuove concessioni pluriennali, Porto Marghera è caratterizzata dall'ampliamento dello stabilimento Fincantieri. In generale il quadro complessivo nel 2019 evidenzia un porto in cui le imprese portuali, per conto terzi o per conto proprio, svolgono le operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su un numero di imprese portuali autorizzate ex articolo 16 cui affidare l'esercizio di alcune attività comprese nel proprio ciclo operativo (tre imprese nel 2019) ed una serie di imprese in regime di concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge ad intermediare il lavoro portuale temporaneo.

Per ciò che concerne il Porto di Chioggia, l'art. 6 comma 1 della legge 84/94, così come modificato dall'art.7 comma 1 del D.lgs 169/2016, che istituisce l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia, ha esteso al Porto di Chioggia le competenze attribuite alla già Autorità Portuale di Venezia. Con la costituzione del Comitato di Gestione e della

nuova Commissione Consultiva del Porto di Chioggia, tutte le competenze relative all' art. 16 della legge 84/94, in precedenza in capo all'Autorità Marittima, sono state rimesse all'Autorità di Sistema Portuale. Per ciò che riguarda le autorizzazioni ex art. 16, di concerto con la Direzione Demanio e la Direzione Tecnica dell'Ente si è dato corso alla procedura di modifica dell'assetto, per sanare la situazione di anomalia presente presso lo scalo, legata all'esistenza, di imprese non concessionarie, ma che, di fatto, utilizzano sempre le stesse banchine, asservite a piazzali e magazzini che le imprese avevano in affitto da ASPO. In particolare, a seguito di incontri con la Direzione Demanio e le imprese portuali interessate, è stato definito il layout dei nuovi terminal di Val Da Rio e nel mese di dicembre 2019 si è proceduto con la consegna delle aree ai nuovi concessionari.

## 2020-2021

Tutti i soggetti autorizzati nel 2020 all'esercizio di operazioni e servizi portuali si sono avvalsi della proroga ex lege della propria autorizzazione per l'anno 2021. Nel corso del 2021 sono state rilasciate due nuove autorizzazioni: - autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 e relativa concessione ai sensi dell'art. 18 alla società Veneta Cementi l'attività di sbarco in conto proprio via nave di cemento sfuso per la successiva commercializzazione; - autorizzazione alla società la società MAGLI INTERMODAL SERVICE S.R.L. per l'espletamento dei seguenti servizi portuali: - Riempimento e svuotamento container/semirimorchi e attività inerenti e conseguenti; - Trasporto rinfuse polverulente con autocarri telonati tra sottobordo nave e magazzino/piazzale interno al terminal; - Vagliatura di merci alla rinfusa (ad es. carbone) e lavorazione di merci senza trasformazione (es. frantumazione).



## 15. Indice dei contenuti GRI

I contenuti del Bilancio sono stati predisposti secondo i GRI Sustainability Reporting Standards del 2016. Il bilancio è stato redatto in conformità ai GRI Standards opzione *Core*.

### Serie 100 – Contenuti Generali

#### GRI 102: Informativa Generale (2016)

##### Profilo dell'organizzazione



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-1 Nome dell'organizzazione <i>(core)</i>	Rendicontato		Nome dell'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-2 Attività, marchi, prodotti e servizi <i>(core)</i>	Rendicontato		Attività dell'ADSP e servizi svolti	Parte I, §5
Disclosure 102-3 Luogo della sede principale <i>(core)</i>	Rendicontato		Luogo delle sedi	Parte I, §5
Disclosure 102-4 Luogo delle attività <i>(core)</i>	Rendicontato		Luogo delle attività	Parte I, §5
Disclosure 102-5 Proprietà e forma giuridica <i>(core)</i>	Rendicontato		Forma giuridica ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-6 Mercati Servizi <i>(core)</i>	Rendicontato		Mercati in cui opera ADSP	Parte I, §6
Disclosure 102-7 Dimensione dell'organizzazione <i>(core)</i>	Rendicontato		Numero dipendenti, operazioni, ricavi, volume servizi forniti ADSP	Parte I, §7 / Parte II, §14.1
Disclosure 102-8 Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori <i>(core)</i>	Rendicontato	  	Numero dipendenti, contratto, tipo di impiego ADSP	Parte II, §14.4
Disclosure 102-9 Supply chain <i>(core)</i>	Non rendicontabile		Numero di fornitori, tipologia e spesa delle forniture dell'ADSP	

Disclosure 102-10 Modifiche significative all'organizzazione e alla sua supply chain <b>(core)</b>	Non rendicontabile	Modifiche significative nell'organizzazione e nell'attività dell'ADSP e nella catena di fornitura	
Disclosure 102-11 Principio di Precauzione <b>(core)</b>	Rendicontato	Come l'ADSP riduce gli impatti delle proprie attività in via precauzionale (selezione fornitori, CAM, rispetto codice appalti, etc.)	Parte II, §12, §12.1, §12.2, §12.3, §12.4
Disclosure 102-12 Iniziative esterne <b>(core)</b>	Rendicontato	Carte, principi o altre iniziative sviluppate esternamente a livello economico, ambientale e sociale a cui L'ADSP aderisce o che supporta.	Parte II, §11, §11.1, §11.2
Disclosure 102-13 Adesione ad associazioni <b>(core)</b>	Rendicontato	Numero ed elenco delle associazioni a cui ADSP partecipa	Parte I §7, Parte II, §11, §11.2







## Governance Responsabile



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-14 Introduzione del Presidente/Segretario Generale <b>(core)</b>	Rendicontato		Definizione della strategia sostenibilità ADSP	Parte I, §2
Disclosure 102-15 Impatti chiave, rischi e opportunità	Rendicontato		Definizione della strategia sostenibilità ADSP e dei relativi rischi e opportunità	Parte I, §2

## Etica ed Integrità

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-16 Valori, principi, standard e norme di comportamento <b>(core)</b>	Rendicontato		Valori, principi, standard e norme di comportamento dell'ADSP	Parte II, §14.6
Disclosure 102-17 Meccanismi per ricercare consulenza e segnalare criticità relativamente a questioni etiche	Rendicontato		Descrizione su sviluppi, criticità e assistenze esterne ricevute su temi di natura etica riguardanti l'ADSP	Parte II, §14.6


## Governance

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-18 Struttura della governance <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Descrizione della governance dell'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-19 Delega dell'autorità	Rendicontato		Come si strutturano i sistemi di delega interni all'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-20 Responsabilità a livello esecutivo per temi economici, ambientali e sociali	Rendicontato		Quali sono le cariche esecutive dell'ADSP responsabili per temi economici, ambientali e sociali	Parte I, §5
Disclosure 102-21 Consultazione degli stakeholder su temi economici, ambientali e sociali	Rendicontato		Quali sono i processi di coinvolgimento degli stakeholder dell'ADSP su temi economici, ambientali e sociali	Parte I, §4 / Parte II, §11.2
Disclosure 102-22 Composizione del massimo organo di Governo e relativi comitati	Rendicontato	 	Descrizione della governance dell'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-23 Presidente e massimo organo di governo	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			
Disclosure 102-24 Nomina e selezione del massimo organo di governo	Rendicontato	 	Descrizione dei processi di nomina dei vertici dell'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 102-25 Conflitti di interessi	Rendicontato		Descrizione dei processi intesi a garantire che i conflitti di interessi siano evitati e gestiti all'interno dell'ADSP e nei rapporti con gli stakeholders	Parte II, §14.6
Disclosure 102-26 Ruolo del massimo organo di governo nello stabilire finalità, valori e strategie	Rendicontato		Descrizione dei processi approvativi dei documenti di pianificazione strategica dell'ADSP	Parte I, §4, §5
Disclosure 102-27 Conoscenza collettiva del massimo organo di governo	Non Rendicontabile			
Disclosure 102-28 Valutazione delle performance del massimo organo di governo	Rendicontato		Descrizione dei processi di valutazione delle performance dei vertici dell'ADSP	Parte I, §5

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-29 Identificazione e gestione degli impatti economici, ambientali e sociali	Rendicontato		Descrizione dei processi di identificazione dei temi economici, ambientali e sociali dell'ADSP e l'eventuale coinvolgimento degli stakeholders esterni	Parte I, §2, §4, §8
Disclosure 102-30 Efficacia dei processi di gestione del rischio	Rendicontato		Descrizione dei sistemi di gestione dei rischi in ambito economico, ambientale e sociale dell'ADSP	Parte I, §2, §4, §8
Disclosure 102-31 Riesame dei temi economici, ambientali, e sociali	Rendicontato		Frequenza con cui il massimo organo di governo revisiona i temi economici, ambientali, e sociali e i relativi impatti, rischi e opportunità.	Parte I, §2, §4, §8
Disclosure 102-32 Ruolo del massimo organo di governo nel reporting di sostenibilità	Rendicontato		Processo approvativo interno all'ADSP del reporting di sostenibilità	Parte I, §2, §4, §8
Disclosure 102-33 Comunicazione sulle criticità	Rendicontato		Processo di comunicazione delle criticità sollevate nel reporting di sostenibilità ai vertici dell'ADSP	Parte I, §4
Disclosure 102-34 Natura e numero totale delle criticità	Rendicontato		Descrizione delle criticità emerse nel reporting di sostenibilità e comunicate ai vertici dell'ADSP	Parte I, §4
Disclosure 102-35 Politiche retributive	Rendicontato		Descrizione delle politiche retributive dei vertici dell'ADSP	Parte II, §14.3
Disclosure 102-36 Processo per determinare la retribuzione	Rendicontato		Processi per determinare le politiche retributive dell'ADSP	Parte II, §14.3
Disclosure 102-37 Coinvolgimento degli stakeholder nella retribuzione	Non Rendicontabile			

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-38 Tasso della retribuzione totale annua	Non Rendicontabile		Tasso tra la retribuzione totale annua dell'individuo con la retribuzione più alta all'interno dell'organizzazione e i valori mediani della retribuzione totale annua di tutti i dipendenti dell'ADSP	
Disclosure 102-39 Percentuale di aumento del tasso della retribuzione totale annua	Rendicontato		Descrizione dell'aumento percentuale della retribuzione annua dei dipendenti dell'ADSP	Parte II, §14.3

### Coinvolgimento degli stakeholder

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-40 Elenco dei gruppi di stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Mappatura degli stakeholders coinvolti dalle attività dell'ADSP	Parte I, §7 / Parte II, §11.2
Disclosure 102-41 Accordi di contrattazione collettiva <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Percentuale del totale dei dipendenti coperti da accordi di contrattazione collettiva dell'ADSP	Parte II, §14.3
Disclosure 102-42 Individuazione e selezione degli stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Decisioni circa il coinvolgimento delle diverse categorie di stakeholders nel processo di rendicontazione dell'ADSP	Parte I, §7 / Parte II, §11.2
Disclosure 102-43 Modalità di coinvolgimento degli stakeholder <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Processo di coinvolgimento degli stakeholders nel processo di rendicontazione dell'ADSP	Parte I, §4, §7 / Parte II, §11.2
Disclosure 102-44 Temi e criticità chiave sollevati <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Temi critici sollevati dagli stakeholders nel processo di rendicontazione dell'ADSP	Parte I, §7, §8 / Parte II, §11.2

### Pratiche di rendicontazione

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 102-45 Soggetti inclusi nel bilancio consolidato <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Altri soggetti inclusi nel perimetro del bilancio di sostenibilità dell'ADSP	Parte II, §14.1
Disclosure 102-46 Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Descrizione del processo per definire il contenuto del report e il perimetro dei temi, inclusa l'applicazione dei principi di rendicontazione.	Parte I, §3
Disclosure 102-47 Elenco dei temi materiali <sup>(core)</sup>	Rendicontato		I temi materiali saranno descritti all'interno della matrice di materialità	Parte I, §2/§8.1
Disclosure 102-48 Revisione delle informazioni <sup>(core)</sup>	Non applicabile trattandosi del primo bilancio			
Disclosure 102-49 Modifiche nella rendicontazione <sup>(core)</sup>	Non applicabile trattandosi del primo bilancio			
Disclosure 102-50 Periodo di rendicontazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Annualità coperte dal periodo di rendicontazione	Parte I, §3
Disclosure 102-51 Data del report più recente <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Data del report di sostenibilità più recente	Parte I, §3
Disclosure 102-52 Periodicità della rendicontazione <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Descrizione della frequenza della rendicontazione	Parte I, §3
Disclosure 102-53 Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Inserimento indirizzo mail e contatti di riferimento	Parte I, §5
Disclosure 102-54 Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Inserimento di una frase all'interno della nota metodologica sulla conformità ai GRI standards opzione core	Parte I, §3
Disclosure 102-55 Indice dei contenuti GRI <sup>(core)</sup>	Rendicontato		Compilazione della tabella con l'indice degli indicatori GRI	Parte II, §15
Disclosure 102-56 Assurance esterna <sup>(core)</sup>	Rendicontato		L'assurance esterna non è necessaria per dichiarare il report conforme agli standard GRI e può bastare il processo interno di revisione. È in	Parte I, §3





Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			corso di valutazione la possibilità di richiedere una relazione ad una società indipendente o dell'OIV	


### GRI 103: Modalità di Gestione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 103-1 Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	Rendicontato		Spiegazione e descrizione dei temi materiali e dei relativi perimetri	Parte I, §8.1
Disclosure 103-2 La modalità di gestione e le sue componenti	Rendicontato		Descrizione delle politiche di gestione dell'ADSP dei temi materiali e dei relativi perimetri	Parte I, §8.1
Disclosure 103-3 Valutazione delle modalità di gestione	Rendicontato		Descrizione delle modalità con cui vengono valutate le politiche dell'ADSP di gestione dei temi materiali e dei relativi perimetri	Parte I, §2, §8.1

### Serie 200 – Sostenibilità economica

#### GRI 201: Performance economiche (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 201-1 Valore economico direttamente generato e distribuito	Rendicontato	 	Calcolo di <i>i</i> ) valore economico direttamente generato da ADSP (ricavi); <i>ii</i> ) Il valore economico distribuito da ADSP (costi operativi, salari e benefit dei dipendenti, pagamenti a fornitori di capitale, pagamenti alla PA); <i>iii</i> ) Il valore economico trattenuto da ADSP: <i>i</i> ) – <i>ii</i> )	Parte II, §14.1

Disclosures 201-2 Implicazioni finanziarie e altri rischi e opportunità dovuti al cambiamento climatico	Rendicontato		Descrivere e monetizzare i rischi e le opportunità derivanti dal cambiamento climatico che hanno il potenziale di generare cambiamenti significativi nelle operazioni, ricavi o spese	Parte II, §14.1
Disclosures 201-3 Piani pensionistici a benefici definiti e altri piani di pensionamento	Non rendicontabile		Modalità di gestione dei piani pensionistici dei dipendenti dell'ADSP	
Disclosures 201-4 Assistenza finanziaria ricevuta dal governo	Rendicontato		Calcolo del valore monetario totale dell'assistenza finanziaria, ricevuta da AdSP MAS, durante il periodo di rendicontazione	Parte II, §14.1


### GRI 202: Presenza sul mercato (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosures 202-1 Rapporti tra il salario standard di un neoassunto per genere e il salario minimo locale	Non rendicontabile		Descrizione delle politiche salariali per i neoassunti dall'ADSP	
Disclosures 202-2 Proporzioni di senior manager/alti funzionari assunti dalla comunità locale	Non rendicontabile		Proporzioni di senior manager/alti funzionari assunti dalla comunità locale di Venezia e Chioggia	




### GRI 203: Impatti Economici Indiretti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosures 203-1- Investimenti infrastrutturali e servizi finanziati	Rendicontato		Descrizione degli investimenti infrastrutturali realizzati dall'ADSP nel periodo di rendicontazione e degli impatti attesi	Parte II, §9.1
Disclosures 203-2 Impatti economici indiretti significativi	Rendicontato		Descrizione degli impatti indiretti significativi, positivi e negativi, di natura economica, ambientale o sociale prodotti dalle attività dell'ADSP	Parte II, §14.2


### GRI 204: Pratiche di Approvvigionamento (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 204-1 Proporzione di spesa verso fornitori locali	Non rendicontabile		Descrizione della percentuale del budget di approvvigionamento per acquisti da fornitori locali delle sedi di Venezia e Chioggia	

### GRI 205: Anticorruzione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 205-1 Operazioni valutate per rischi legati alla corruzione	Rendicontato		Descrizione del numero totale e della percentuale di operazioni valutate per rischi legati alla corruzione e i processi di definizione dei rischi dell'ADSP	Parte II, §14.6
Disclosure 205-2 Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Rendicontato		Descrizione delle politiche di comunicazione e di informazione in materia di anticorruzione verso lo staff interno dell'ADSP e verso i fornitori esterni	Parte II, §14.6
Disclosure 205-3 Episodi di corruzione accertati e azioni intraprese	Rendicontato		Descrizione del numero totale di episodi di corruzione accertati nel periodo di rendicontazione da parte dei dipendenti dell'ADSP	Parte II, §14.6

### GRI 206: Comportamento anticoncorrenziale (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 206-1 Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche	Rendicontabile		Descrizione del numero di azioni legali in corso o concluse durante il periodo di rendicontazione in materia di comportamento anticoncorrenziale e violazioni delle normative antitrust e relative alle pratiche monopolistiche in cui l'ADSP è stata coinvolta	Parte II, §14.1

## GRI 207: Imposte (2019)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 207-1 Approccio alla fiscalità	Non rendicontato	  	Descrizione delle strategie e delle politiche fiscali dell'ADSP	
Disclosure 207-2 Governance fiscale, controllo e gestione del rischio	Rendicontato	  	Descrizione della governance e del modello di controllo dei rischi fiscali dell'ADSP	Parte I, §5
Disclosure 207-3 Coinvolgimento degli stakeholder e gestione delle preoccupazioni in materia fiscale	Non rendicontabile	  	Descrizione dell'approccio al coinvolgimento degli stakeholder dell'ADSP e alla gestione delle loro preoccupazioni in materia fiscale	
Disclosure 207-4 Rendicontazione Paese per Paese	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

















## Serie 300 – Sostenibilità ambientale

### GRI 301: Materiali (2016)






Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 301-1 Materiali utilizzati per peso o volume	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Quantificazione dei materiali utilizzati per lo sviluppo infrastrutturale dei porti di Venezia e Chioggia durante il periodo di rendicontazione divisi in: i. materiali non rinnovabili utilizzati; ii. materiali rinnovabili utilizzati	
Disclosure 301-2 Materiali utilizzati che provengono da riciclo	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Indicazione della percentuale di materiali riciclati utilizzati per lo sviluppo infrastrutturale dei porti di Venezia e Chioggia durante il periodo	













Disclosures 301-3 Prodotti recuperati o rigenerati e relativi materiali di imballaggio	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	Indicazione della percentuale di materiali recuperati durante le attività di sviluppo infrastrutturale dei porti di Venezia e Chioggia durante il periodo
--	---	---

### GRI 302: Energia (2016)

Disclosures	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosures 302-1 Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Rendicontato	   	Rendiconto dei consumi totali all'interno dell'ADSP provenienti da fonti di energia non rinnovabili e rinnovabili, indicazione dei consumi e delle vendite di elettricità, energia per il raffreddamento, energia per il riscaldamento, vapore (dato aggregato).	Parte II, §10.1
Disclosures 302-2 Energia consumata al di fuori dell'organizzazione	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	   	Rendiconto del consumo di energia in ambito portuale, in joule o multipli	
Disclosures 302-3 Intensità energetica	Rendicontato	   	Rendiconto dell'intensità energetica dell'ADSP (energia necessaria per unità di attività, output o qualsiasi altro parametro specifico dell'organizzazione)	Parte II, §10.1
Disclosures 302-4 Riduzione del consumo di energia	Rendicontato	   	Rendiconto delle riduzioni dei consumi energetici ottenute come risultato diretto del risparmio energetico e delle iniziative di efficientamento dell'ADSP	Parte II, §10.1, §10.2
Disclosures 302-5 Riduzione del fabbisogno energetico di prodotti e servizi	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Rendiconto delle riduzioni dei requisiti energetici di prodotti e servizi venduti, ottenute durante il periodo di rendicontazione	
















## GRI 303: Acqua e scarichi idrici (2018)

Disclosures	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosures 303-1 Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Rendicontato	 	Descrizione di come l'ADSP interagisce con le risorse idriche, compreso come e dove l'acqua viene prelevata, consumata e scaricata, e gli impatti correlati alle risorse idriche causati o a cui ha contribuito, o direttamente collegati ad attività, prodotti o servizi dell'organizzazione in virtù di un rapporto commerciale (ad.es. concessioni)	Parte II, §10.1 §12.2
Disclosures 303-2 Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Rendicontato		Descrizione degli standard minimi di qualità fissati per gli scarichi idrici dei porti di Venezia e Chioggia e come questi standard minimi siano stati determinati	Parte II, §12.2
Disclosures 303-3 Prelievo idrico	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Descrizione del prelievo idrico totale per le attività dell'ADSP da tutte le aree in megalitri in base alle seguenti fonti, se applicabile: i. acque di superficie; ii. acque sotterranee; iii. acqua di mare; iv. acqua prodotta; v. risorse idriche di terze parti;	
Disclosures 303-4 Scarico di acqua	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Descrizione dello scarico idrico totale per le attività dell'ADSP da tutte le aree in megalitri in base alle seguenti destinazioni, se applicabile: i. acque di superficie; ii. acque sotterranee; iii. acqua di mare; iv. acqua prodotta; v. risorse idriche di terze parti;	
Disclosures 303-5 Consumo di acqua	Rendicontato		Rendiconto del consumo totale di acqua in tutte le aree di competenza dell'ADSP in megalitri	Parte II, §12.2, §10.2













Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 304-1 Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	Non rendicontabile	  	Per ogni sito gestito dall'ADSP in aree protette o ad elevato valore di biodiversità rendiconto di: i. area geografica; ii. posizione rispetto all'area protetta; iii. tipo di attività; iv. dimensioni del sito operativo in km2; v. valore in termini di biodiversità determinato dalla caratteristica dell'area protetta.	
Disclosure 304-2 Impatti significativi di attività, prodotti e servizi sulla biodiversità	Non rendicontabile	  	Descrizione della natura degli impatti significativi, diretti e indiretti sulla biodiversità con riferimento i. costruzione o utilizzo di impianti di produzione, miniere e infrastrutture per i trasporti; ii. inquinamento (introduzione di sostanze normalmente non presenti nell'habitat da fonti puntuali e diffuse); iii. introduzione di specie invasive, nocive e agenti patogeni; iv. riduzione delle specie; v. conversione degli habitat; vi. cambiamenti nei processi ecologici al di fuori delle normali variazioni (come la salinità o le alterazioni dei livelli delle acque sotterranee); b. impatti significativi, diretti e indiretti, positivi e negativi, con riferimento a: i. specie interessate; ii. dimensioni delle aree interessate; iii. durata degli impatti; iv. reversibilità o irreversibilità degli impatti.	
Disclosure 304-3 Habitat protetti o ripristinati	Rendicontato	  	Descrizione delle dimensioni e della collocazione geografica di tutte le aree dell'habitat protette o ripristinate dalle attività dell'ADSP	Parte II, §12.2
Disclosure 304-4 Specie elencate nella "Red List" dell'IUCN (Unione Mondiale per la Conservazione della	Non applicabile perché non	  	Elenco del numero totale di specie elencate nella Red List (Lista Rossa) dell'IUCN (Unione Mondiale per la	

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Natura e negli elenchi nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di operatività dell'organizzazione	coerente con le attività dell'Ente		Conservazione della Natura e liste di conservazione nazionali che trovano il proprio habitat nelle aree di attività dell'ADSP, per livello di rischio di estinzione (i. In pericolo critico ii. In pericolo iii. Vulnerabile iv. Quasi minacciata; v. Minor preoccupazione)	





### GRI 305: Emissioni (2016)














Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-1 Emissioni dirette di GHG (gas a effetto serra)	Rendicontato	    	Per le attività dell'ADSP rendiconto delle emissioni dirette di GHG in ton di CO2 equivalenti; b. i gas inclusi nel calcolo: CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6, NF3 o tutti; c. emissioni di CO2 di origine biogenica in tonnellate di CO2 equivalenti; d. anno di riferimento per il calcolo	Parte II, §10.2
Disclosure 305-2 Emissioni indirette di GHG da consumi energetici	Rendicontato	    	Per le attività dell'ADSP rendiconto delle emissioni di GHG da consumi energetici (Scope 2) in tonnellate di CO2 equivalenti; c. se disponibili, i gas inclusi nel calcolo: CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6, NF3 o tutti; d. anno di riferimento per il calcolo	Parte II, §10.2
Disclosure 305-3 Altre emissioni indirette di GHG	Rendicontato	    	Per le attività dell'ADSP rendiconto delle altre emissioni indirette lorde di GHG (Scope 3) in tonnellate di CO2 equivalenti;.b. se disponibili, i gas inclusi nel calcolo: CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6, NF3 o tutti; c. emissioni di CO2 biogenica in tonnellate di CO2 equivalenti; e. anno di riferimento	Parte II, §10.2



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 305-4 Intensità delle emissioni di GHG	Rendicontato	  	Rendiconto del tasso di intensità delle emissioni di GHG dell'ADSP e il parametro specifico (il denominatore) selezionato per calcolare il tasso	Parte II, §10.2
Disclosure 305-5 Riduzione delle emissioni di GHG	Rendicontato	  	Quantificazione della riduzione delle emissioni di GHG come risultato diretto di iniziative di riduzione dell'ADSP, in tonnellate di CO2 equivalenti; b. i gas inclusi nel calcolo: CO2, CH4, N2O, HFC, PFC, SF6, NF3 o tutti; c. anno di riferimento	Parte II, §10.2
Disclosure 305-6 Emissioni di sostanze dannose per ozono (ODS, "ozone-depleting substances")	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	 	Quantificazione, per le attività dell'ADSP, della produzione, delle importazioni ed esportazioni di ODS in tonnellate di CFC-11 (triclorofluorometano) equivalenti delle attività dell'ADSP	
Disclosure 305-7 Ossidi di azoto (NOX), ossidi di zolfo (SOX) e altre emissioni significative	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	   	Quantificazione, per le attività dell'ADSP, delle emissioni significative, in chilogrammi o multipli, per ciascuna delle seguenti sostanze: i. NOX; ii. SOX	


### GRI 306: Rifiuti (2020)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 306-1 Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Rendicontato	   	Descrizione de gli impatti significativi potenziali e attuali connessi ai rifiuti, una descrizione di: i. input, attività e output che portano o potrebbero portare a questi impatti; ii. se questi impatti si riferiscono ai rifiuti prodotti nelle attività dell'ADSP o ai rifiuti prodotti a monte o a valle nella sua catena del valore.	Parte II, §12.4

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 306-2 Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Rendicontato	  	Descrizione delle azioni, ivi comprese le misure a favore della circolarità, intraprese per prevenire la produzione di rifiuti nelle attività dell'ADSP e a monte e a valle nella sua catena del valore, e per gestire gli impatti significativi derivanti dai rifiuti prodotti	Parte II, §12.4
Disclosure 306-3 Rifiuti prodotti	Non rendicontabile	    	Quantificazione del peso totale in tonnellate dei rifiuti prodotti e suddivisione del peso totale in base alla composizione dei rifiuti;	
Disclosure 306-4 Rifiuti non destinati a smaltimento	Non rendicontabile	 	Quantificazione del peso totale in tonnellate dei rifiuti non destinati a smaltimento suddiviso in base alla composizione dei rifiuti; b. peso totale in tonnellate dei rifiuti pericolosi e non pericolosi non destinati a smaltimento, e suddivisione in base alle seguenti operazioni di recupero: i. preparazione per il riutilizzo; ii. riciclo; iii. altre operazioni di recupero.	
Disclosure 306-5 Rifiuti destinati allo smaltimento	Non rendicontabile	  	Quantificazione del peso totale in tonnellate dei rifiuti destinati allo smaltimento, e suddivisione in base alla composizione dei rifiuti; b. peso totale in tonnellate di rifiuti pericolosi e non pericolosi destinati allo smaltimento, e suddivisione secondo i metodi di smaltimento seguenti, ove applicabili: i. incenerimento (con recupero di energia); ii. incenerimento (senza recupero di energia); iii.	

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			conferimento in discarica; iv. altre operazioni di smaltimento	

### GRI 307: Compliance Ambientale (2020)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 307-1 Non conformità con leggi e normative in materia ambientale	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		L'organizzazione deve rendicontare le seguenti informazioni: a. pene pecuniarie significative e sanzioni non monetarie per il mancato rispetto delle <u>leggi e/o delle normative ambientali</u> in termini di: i. valore monetario totale delle pene pecuniarie; ii. il numero totale di sanzioni non monetarie; iii. casi in cui si è fatto ricorso ai sistemi di risoluzione delle controversie. b. se l'organizzazione non ha identificato alcuna non conformità alle leggi e/o alle normative ambientali, è sufficiente una breve dichiarazione in merito.	



### GRI 308: Valutazione Ambientale dei Fornitori (2016)



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 308-1 Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Quantificazione della percentuale di nuovi fornitori che sono stati valutati mediante criteri ambientali.	
Disclosure 308-2 Impatti ambientali negativi nella catena di fornitura e azioni intraprese	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		Indicazione di: a. numero di fornitori valutati relativamente agli impatti ambientali; b. numero di fornitori che risultano avere impatti ambientali attuali significativi e impatti ambientali negativi potenziali; c. impatti ambientali attuali significativi e impatti	

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			<p>ambientali negativi potenziali identificati nella catena di fornitura; d. percentuale di fornitori che risultano avere impatti ambientali attuali significativi e impatti ambientali negativi potenziali con cui sono stati concordati dei miglioramenti come conseguenza della valutazione; e. percentuale di fornitori che risultano avere impatti ambientali attuali significativi e impatti ambientali negativi potenziali con cui i rapporti sono stati risolti come conseguenza della valutazione e la relativa motivazione.</p>	


## Serie 400 – Sostenibilità sociale

### GRI 401: Occupazione (2016)



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 401-1 Nuove assunzioni e turnover	Rendicontato	  	Rendiconto di: il numero totale e il tasso di nuove assunzioni nel periodo di rendicontazione, suddividendo i dipendenti per fascia di età, genere e area geografica; il numero totale e il tasso di turnover nel periodo di rendicontazione, con suddivisione dei dipendenti per fascia di età, genere e area geografica	Parte II, §14.3
Disclosure 401-2 Benefit previsti per i dipendenti a tempo pieno, ma non per i dipendenti part-time o con contratto a tempo determinato	Rendicontato	  	Rendiconto dei benefit standard (es. assicurazioni sulla vita, assistenza sanitaria, congedo parentale ecc.) che sono normalmente erogati ai dipendenti a tempo pieno	Parte II, §14.4




Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 401-3 Congedo parentale	Rendicontato	 	<p>dell'organizzazione, ma non ai dipendenti part-time o con contratti a tempo determinato, suddivisi per le sedi operative più significative</p> <p>Rendiconto del numero totale di dipendenti che hanno avuto diritto al congedo parentale, per genere; il numero totale di dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere; il numero totale di dipendenti che sono tornati al lavoro dopo aver usufruito del congedo, per genere e il numero di quelli che sono ancora dipendenti dell'organizzazione nei 12 mesi successivi al rientro, per genere; tasso di rientro al lavoro e tasso di retention in azienda dei dipendenti che hanno usufruito del congedo parentale, per genere</p>	Parte II, §14.4








### GRI 402: Relazioni tra lavoratori e management (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 402-1 Periodo minimo di preavviso per cambiamenti operativi	Non rendicontabile		<p>Numero di settimane minime di preavviso generalmente comunicate ai dipendenti e ai loro rappresentanti prima di cambiamenti operativi significativi che potrebbero avere effetti considerevoli sui lavoratori.</p>	




## GRI 403: Salute e sicurezza sul lavoro (2018)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 403-1 Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato		Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'organizzazione, dichiarazione in merito a se è stato implementato un sistema di gestione in materia di salute e sicurezza sul lavoro e lasciare una descrizione della sfera dei lavoratori, attività e luoghi di lavoro coperti dal sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, e una spiegazione qualora i lavoratori, attività o luoghi di lavoro non siano coperti e, in questo, caso, la motivazione.	Parte II, §13.1
Disclosure 403-2 Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Rendicontato		Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, l'AdSP descriverà: i processi utilizzati per individuare la presenza di eventuali pericoli sul lavoro, per valutare i rischi e per applicare la gerarchia dei controlli al fine di eliminare i pericoli e ridurre al minimo i rischi; i processi utilizzati per individuare la presenza di eventuali pericoli sul lavoro e per valutare i rischi in modo sistematico e non sistematico, e per applicare la gerarchia dei controlli al fine di eliminare i pericoli e ridurre al minimo i rischi; una descrizione delle politiche e dei processi a disposizione dei lavoratori per allontanarsi da situazioni di lavoro che si ritiene possano provocare lesioni o malattie professionali; le	Parte II, §13.1

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			politiche e i processi a disposizione dei lavoratori per allontanarsi da situazioni di lavoro che si ritiene possano provocare lesioni o malattie professionali.	
Disclosure 403-3 Servizi di medicina del lavoro	Rendicontato		Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, l'AdSP fornirà una descrizione delle funzioni dei servizi di medicina del lavoro che contribuiscono all'identificazione e all'eliminazione dei pericoli e alla minimizzazione dei rischi, e una spiegazione di come l'organizzazione assicuri la qualità di tali servizi e ne faciliti l'accesso dei lavoratori	Parte II, §13.1
Disclosure 403-4 Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato		Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, l'AdSP fornirà una descrizione dei processi volti ad agevolare la partecipazione dei lavoratori e la consultazione degli stessi nell'ambito dello sviluppo, implementazione e valutazione del sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Parte II, §13.1
Disclosure 403-5 Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato		Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, l'AdSP fornirà una descrizione di tutte le attività formative in materia di salute e sicurezza sul lavoro erogate ai lavoratori, inclusa la formazione generale e quella specifica sui pericoli sul lavoro, attività o situazioni pericolose	Parte II, §13.1, §14.5








Disclosures	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosures 403-6 Promozione della salute dei lavoratori	Rendicontato	 	Per i dipendenti e i lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, l'AdSP descriverà i metodi utilizzati per agevolare l'accesso dei lavoratori a servizi di assistenza medica e sanitaria non relativi al lavoro, e l'entità di tale servizio; servizi o programmi di promozione della salute offerti dall'Ente volontariamente ai propri lavoratori	Parte II, §13.1
Disclosures 403-7 Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	Rendicontato		L'AdSP fornirà una descrizione dell'approccio adottato dall'organizzazione per evitare e mitigare gli impatti negativi significativi in materia di salute e sicurezza sul lavoro direttamente connessi alle sue attività operative, prodotti o servizi tramite relazioni di natura commerciale e i relativi pericoli e rischi.	Parte II, §13.1
Disclosures 403-8 Lavoratori coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Rendicontato		L'AdSpP renderà il numero e la percentuale di tutti i dipendenti e lavoratori non dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è controllato dall'Ente, coperti da un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro.	Parte II, §13.1
Disclosures 403-9 Infortuni sul lavoro	Rendicontato	  	Per tutti i dipendenti, l'AdSP renderà: il numero e il tasso di decessi a seguito di infortuni sul lavoro; il numero e il tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi); il numero e il tasso di infortuni sul lavoro registrabili; le tipologie principali di infortuni sul lavoro; il numero di ore lavorate.	Parte II, §13.1



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			<p>Per tutti i lavoratori che non sono dipendenti, ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo dell'Ente: il numero e il tasso di decessi causati da infortuni sul lavoro; il numero e il tasso di infortuni sul lavoro con gravi conseguenze (ad esclusione dei decessi); il numero e il tasso di infortuni sul lavoro registrabili; le tipologie principali di infortuni sul lavoro; il numero di ore lavorate. L'AdSP descriverà, inoltre, i pericoli sul lavoro che costituiscono un rischio di infortunio con gravi conseguenze, nonché qualsiasi azione intrapresa o in corso intesa a eliminare altri pericoli sul lavoro e ridurre al minimo i rischi utilizzando la gerarchia dei controlli.</p>	
<p>Disclosure 403-10 Malattie professionali</p>	<p>Rendicontato</p>	  	<p>Per tutti i dipendenti, l'AdSP renderà conto: il numero di decessi derivanti da malattie professionali; il numero di casi di malattie professionali registrabili; le tipologie principali di malattie professionali. Per tutti i lavoratori che non sono dipendenti ma il cui lavoro e/o luogo di lavoro è sotto il controllo dell'Ente: il numero di decessi derivanti da malattie professionali; il numero di casi di malattie professionali registrabili; le tipologie principali di malattie professionali. L'AdSP fornirà una descrizione dei pericoli sul lavoro che costituiscono un rischio di malattie professionali e le azioni intraprese o quelle in corso intese a eliminare tali pericoli e</p>	<p>Parte II, §13.1</p>




Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			ridurre al minimo i rischi utilizzando la gerarchia dei controlli.	

### GRI 404: Formazione e istruzione (2016)



Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 404-1 Ore medie di formazione annua per dipendente	Rendicontato	  	L'AdSP darà conto delle ore medie di formazione erogate ai dipendenti durante il periodo di rendicontazione, suddivise per genere e categoria di dipendenti	Parte II, §14.5
Disclosure 404-2 Programmi di aggiornamento delle competenze dei dipendenti e programmi di assistenza alla transizione	Rendicontato		L'AdSP fornirà una descrizione: della tipologia dei programmi implementati e assistenza fornita per accrescere le competenze dei dipendenti; dei programmi di assistenza alla transizione forniti per agevolare la continuità lavorativa e la gestione della fine del percorso lavorativo per motivi di pensionamento o conclusione del rapporto di lavoro	Parte II, §14.5
Disclosure 404-3 Percentuale di dipendenti che ricevono una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale	Rendicontato	  	L'AdSP endicenterà la percentuale totale di dipendenti per genere e per categoria di dipendenti che hanno ricevuto una valutazione periodica delle performance e dello sviluppo professionale durante il periodo di rendicontazione	Parte II, §14.3

### GRI 405: Diversità e pari opportunità (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 405-1 Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti	Rendicontato	 	L'AdSP renderà conto della percentuale di componenti degli organi di governo dell'organizzazione appartenenti a ciascuna delle	Parte II, §14.3

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			<p>               categorie rappresentative di diversità seguenti: i. genere; ii. fascia di età: di età inferiore ai 30 anni; di età compresa tra 30 e 50 anni; di età superiore ai 50 anni; iii. altri indicatori di diversità, se rilevanti (come minoranze o categorie vulnerabili). L'AdSP fornirà, inoltre, la percentuale di dipendenti per categoria di dipendenti in ciascuna delle seguenti categorie di diversità: i. genere; ii. fascia di età: di età inferiore ai 30 anni; di età compresa tra 30 e 50 anni; di età superiore ai 50 anni; iii. altri indicatori di diversità, se rilevanti             </p>	
Disclosure 405-2 Rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini	Rendicontato	  	L'AdSP darà informazione rispetto al rapporto dello stipendio base e retribuzione delle donne rispetto agli uomini per ciascuna categoria di dipendenti.	Parte II, §14.3

### GRI 406: Non discriminazione (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 406-1 Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Non rendicontabile	 	L'AdSP renderà il numero totale di episodi di discriminazione durante il periodo di rendicontazione e lo stato degli episodi e delle azioni intraprese.	

### GRI 407: Libertà di associazione e contrattazione collettiva (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 407-1 Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 408: Lavoro minorile (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 408-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 409: Lavoro forzato o obbligatorio (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 409-1 Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro forzato o obbligatorio	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 410: Pratiche per la sicurezza (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 410-1 Personale addetto alla sicurezza formato sulle politiche o procedure riguardanti i diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 411: Diritti dei popoli indigeni (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 411-1 Episodi di violazione dei diritti dei popoli indigeni	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 412: Valutazione del rispetto dei diritti umani (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 412-1 Attività che sono state oggetto di verifiche in merito al	Non applicabile perché non			

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
rispetto dei diritti umani o valutazioni d'impatto	coerente con le attività dell'Ente			
Disclosure 412-2 Formazione dei dipendenti sulle politiche o le procedure sui diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			
Disclosure 412-3 Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 413: Comunità locali (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 413-1 Attività che prevedono il coinvolgimento delle comunità locali, valutazioni d'impatto e programmi di sviluppo	Rendicontato		Rilievo percentuale di attività che prevedono un coinvolgimento della comunità locale e valutazioni d'impatto e/o programmi di sviluppo	Parte II, §11.1
Disclosure 413-2 Attività con impatti negativi, potenziali e attuali significativi sulle comunità locali	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 414: Valutazione sociale dei fornitori (2016)


Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 414-1 Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	 	L'AdSP renderà la percentuale di nuovi fornitori che sono stati valutati mediante criteri sociali	
Disclosure 414-2 Impatti sociali negativi sulla catena di fornitura e azioni intraprese	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente	  	L'AdSP renderà: il numero di fornitori valutati per quanto riguarda gli impatti sociali; il numero di fornitori che risultano avere impatti sociali negativi significativi,	

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			potenziali e attuali; gli impatti sociali negativi significativi, potenziali e attuali, identificati nella catena di fornitura; d. percentuale di fornitori che risultano avere impatti sociali negativi significativi, potenziali e attuali, con cui sono stati concordati dei miglioramenti in conseguenza della valutazione; e. percentuale di fornitori che risultano avere impatti sociali negativi significativi, potenziali e attuali, con cui i rapporti sono stati risolti in conseguenza della valutazione, e la motivazione.	

### GRI 415: Politica pubblica (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 415-1 Contributi pubblici	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 416: Salute e sicurezza dei clienti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 416-1 Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi.	Non rendicontabile		L'AdSp fornirà la percentuale espressa in termini di categorie di prodotto e servizio significative in relazione alle quali vengono valutati gli impatti sulla salute e sulla sicurezza nell'ottica del miglioramento	
Disclosure 416-2 Episodi di non conformità riguardanti impatti sulla salute e sulla sicurezza di prodotti e servizi	Non rendicontabile		L'AdSP fornirà una breve dichiarazione rispetto alla rilevazione di non conformità con le normative e/o i codici di autoregolamentazione, anche	

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
			qualora non venissero evidenziati casi	


### GRI 417: Marketing ed etichettatura (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 417-1 Requisiti in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			
Disclosure 417-2 Episodi di non conformità in materia di informazione ed etichettatura di prodotti e servizi	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			
Disclosure 417-3 Casi di non conformità riguardanti comunicazioni di marketing	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente			

### GRI 418: Privacy dei clienti (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 418-1 Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	Rendicontato		L'AdSP renderà il numero totale delle denunce comprovate ricevute riguardanti le violazioni della privacy dei clienti, suddiviso per: i. denunce ricevute da parti esterne e confermate dall'organizzazione; ii. denunce da enti regolatori; b. il numero totale rilevato di fughe, furti o perdite di dati dei clienti	Parte II, §14.6

## GRI 419: Compliance socioeconomica (2016)

Disclosure	Status dell'indicatore	Corrispondenza con SDGs	Perimetro	Posizione nel bilancio
Disclosure 419-1 Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica	Non applicabile perché non coerente con le attività dell'Ente		L'AdSP renderà pene pecuniarie significative e sanzioni non monetarie per la non conformità con leggi e/o normative in materia sociale ed economica in termini di: i. valore monetario totale delle pene pecuniarie; ii. il numero totale di sanzioni non monetarie; iii. casi in cui si è fatto ricorso ai sistemi di risoluzione delle controversie; b. qualora l'organizzazione non abbia rilevato non conformità con leggi e normative, è sufficiente una breve dichiarazione in questo senso	