



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

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 - 2024

Prima revisione annuale 2022

Venezia, 20-30 dicembre 2022



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

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 – 2024

PRIMA REVISIONE ANNUALE 2022

Approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 14 del 20-30 dicembre 2022.

ELENCO DEGLI ACRONIMI

- ADSPMAS - AUTORITÀ DI SISTEMA DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
- BDI- BALTIC DRY INDEX
- CEF - CONNECTING EUROPE FACILITY
- CFLI - CONSORZIO FORMAZIONE LOGISTICA INTERMODALE
- CTC- CHIOGGIA TERMINAL CROCIERE
- D.LGS. - DECRETO LEGISLATIVO
- DEF - DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
- DPC - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE COLLETTIVA
- DPI - DISPOSITIVI DI PROTEZIONE INDIVIDUALE
- ERF - ESERCIZI RACCORDI FERROVIARI
- MOSE - MODULO SPERIMENTALE ELETTROMECCANICO
- NADEF - NOTA DI AGGIORNAMENTO AL DOCUMENTO DI ECONOMIA E FINANZA
- PCF - POSTO DI CONTROLLO FRONTALIERO
- PD – PROGETTO DEFINITIVO
- PE – PROGETTO ESECUTIVO
- PFTE – PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA
- PIL - PRODOTTO INTERNO LORDO
- PNRR - PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA
- POT – PIANO OPERATIVO TRIENNALE
- SDF – STUDIO DI FATTIBILITÀ
- SRM - STUDI E RICERCHE PER IL MEZZOGIORNO
- SUA- SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO
- TEN –T - TRANS EUROPEAN NETWORK
- TEU - TWENTY FOOT EQUIVALENT
- TTF – TITLE TRANSFER FACILITY
- VNCL - VENICE NEWPORT CONTAINER LOGISTIC
- ZLS - ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

INDICE

| | |
|--|----|
| PREMESSA..... | VI |
| EXECUTIVE SUMMARY | 8 |
| 1. METODOLOGIA DI REVISIONE DEL POT | 9 |
| 2. AGGIORNAMENTO DELLO SCENARIO, DEL POSIZIONAMENTO E DEI TRAFFICI DEL SISTEMA PORTUALE..... | 10 |
| 3. VINCOLI ESISTENTI | 22 |
| 4. LA STRATEGY REVIEW | 23 |
| 5. POT 2022 – 2024 AZIONI E INTERVENTI..... | 30 |
| 6. POT 2022-2024 – STATO AVANZAMENTO E RISULTATI | 34 |
| 7. INTERVENTI COMMISSARIALI | 62 |
| 8. CONCLUSIONI | 67 |

PREMESSA

Il presente documento di revisione del Piano Operativo Triennale 2022 – 2024, redatto ai sensi dell’art. 9, comma 5, lett.b) della Legge 84/94, aggiorna e integra – e non sostituisce – la precedente versione approvata del Comitato di Gestione dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con delibera n.16 del 09 dicembre 2021.

L’attività di revisione rappresenta un momento molto importante, che consente all’Autorità di sistema e in generale a tutto il cluster portuale, di sviluppare un momento rilettura del contesto in cui opera il porto, al fine di identificare quale impatto hanno sulle dinamiche portuali i vari elementi oggetto di analisi, e di verificare se e come ci sono delle ripercussioni sulla validità del complesso di azioni strategiche messe in campo nel POT.

L’attività di revisione – intervenuta comunque ad un anno dall’approvazione del POT – ha visto la partecipazione delle varie direzioni dell’Ente, coinvolte sia nell’attività di interpretazione dell’impatto del cambiamento del contesto sui vari ambiti di operatività del porto, sia nel monitoraggio dell’avanzamento delle azioni strategiche e degli interventi.

La strategia complessiva del POT è, pertanto, riconfermata, ma vengono individuate alcune tendenze che già ora – e se ne dà conto nel testo del documento – forniscono linee guida per adeguare alcune attività o iniziative già nel 2023, in attesa comunque che nel corso del 2023 (anno di importante approfondimento strategico propedeutico all’apertura del percorso per il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e dei Piani regolatori) si conduca una revisione più sostanziale (e partecipata) in considerazione del venire a maturazione di importanti questioni per il porto, in presenza di una stabilità politico istituzionale e di un avanzamento ulteriore delle attività commissariali.

Il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale



Principali caratteristiche degli scali dell'AdSPMAS

| | Venezia | Chioggia |
|------------------------------------|--|--|
| Superficie ambito AdSPMAS | 7.167 ettari | 504 ettari |
| Circoscrizione demaniale marittima | 5.324 ettari (di cui 520 ha a terra e 4.804 ha canali) | 434 ettari (di cui 69 ha a terra e 365 ha canali) |
| Terminal conto terzi | 7 | 3 |
| Terminal conto proprio | 12 | 1 |
| Terminal passeggeri | 1 | 1 |
| Superficie complessiva | 2.100 ettari | 574 ettari |
| Lunghezza rete ferroviaria | 65 km | - |
| N° accosti | 147 | 32 |
| Lunghezza banchine passeggeri | 3 km | - |
| Lunghezza banchine merci | 16 km | 3 km |
| Fondale | 10-12 metri | 7 metri |

EXECUTIVE SUMMARY

Il presente documento costituisce, in linea con quanto previsto dalla Legge 84/94, la prima revisione annuale del proprio Piano Operativo Triennale 2022-2024 approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. n. 16/2021 del 09/12/2021: tale revisione prende le mosse dall'analisi del contesto in cui opera il POT, andando a identificarne le principali variazioni intercorse nell'ultimo anno e, attraverso una verifica della rilevanza di tale contesto rispetto alle linee di indirizzo strategiche espresse nel POT 2022-2024, intende identificarne i principali ambiti di rilevanza, oltretutto fare il punto sullo stato di attuazione delle azioni del POT ad oggi, mettendo a punto un attento monitoraggio dei risultati conseguiti e delle criticità riscontrate.

Il presente documento è articolato come segue:

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

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

Il **Capitolo 3 – Vincoli esistenti** – descrive i principali vincoli che tuttora permangono nei porti di Venezia e Chioggia e che AdSPMAS sta affrontando a diversi livelli istituzionali.

Il **Capitolo 4 – Strategy review** – delinea l'aggiornamento e la revisione delle linee strategiche sulla scorta dei cambiamenti del contesto geo-politico ed economico intervenuti nel corso del 2022.

Il **Capitolo 5 – POT 2022 – 2024 Azioni e Interventi - riporta** la tabella delle azioni e degli interventi previsti nel Piano Operativo Triennale 2022-2024.

Il **Capitolo 6 – POT 2022– 2024 Stato Avanzamento e Risultati** – riporta lo stato di avanzamento degli interventi nonché i principali risultati conseguiti nel corso del 2022.

Il **Capitolo 7 – Interventi commissariali** – descrive l'avanzamento degli interventi in capo al Commissario Straordinario: la realizzazione degli approdi diffusi a Marghera per il settore crociere e la realizzazione del nuovo terminal container di Montesyndial.

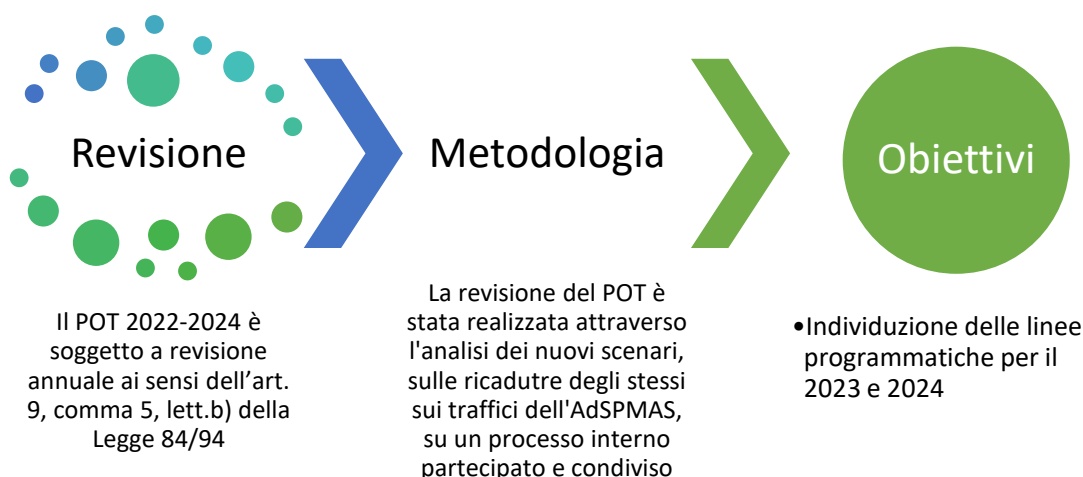
Il **Capitolo 8 – Conclusioni** – riporta in sintesi le principali indicazioni per le azioni di sviluppo che si intendono intraprendere.

1. METODOLOGIA DI REVISIONE DEL POT

Il POT 2022-2024 fonda la propria visione strategica su cinque obiettivi prioritari – “Un nuovo modello operativo per l’Ente”; “La rigenerazione del sistema portuale”; “La transizione energetica del cluster portuale”; “La massimizzazione della safety e l’ottimizzazione della security”; “La relazione città porto” – che si articolano in 44 azioni.

Il processo di revisione del POT si è basato su una metodologia che ha previsto i seguenti passaggi:

- *analisi dei principali cambiamenti* intervenuti, nel corso del 2022, a livello geopolitico ed economico;
- *analisi degli effetti* che tali tendenze hanno avuto sull’andamento dei traffici del sistema portuale dell’AdSPMAS;
- *attiva partecipazione*, attraverso l’organizzazione di incontri ad hoc, di tutte le direzioni in ragione del loro coinvolgimento nell’attuazione dei singoli interventi previsti; la costruzione di un percorso interno condiviso e partecipato nasce dalla convinzione dell’importanza della condivisione non solo dei momenti di definizione della strategia ma anche dei passaggi di revisione della stessa, in cui la conoscenza diretta di chi si occupa dell’attuazione della strategia risulta elemento fondamentale. Il coinvolgimento diretto delle diverse figure professionali dell’Ente ha, infatti, permesso, di avere una panoramica quanto più completa e dettagliata dello stato di avanzamento delle azioni, dei risultati finora raggiunti nonché delle criticità/problematiche emerse, anche nella prospettiva di un’eventuale correzione e/o ricalibrazione degli obiettivi prefissati.



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

Il primo anno di vigenza del POT è stato caratterizzato da un contesto geopolitico nel quale le criticità, emerse già a partire dal 2021, si sono ulteriormente intensificate in seguito all’invasione russa dell’Ucraina, evento che ha comportato un aggravamento delle difficoltà di approvvigionamento, il rincaro dei prezzi delle materie prime nonché un aumento esponenziale dei prezzi dell’energia. La guerra in Ucraina continua, infatti, a rappresentare il fattore di maggiore instabilità a livello internazionale sia per la difficoltà di definire scenari attendibili sia per le sue conseguenze politiche ed economiche. L’impossibilità di intravedere una via d’uscita dal conflitto a breve termine comporta la più incompleta incertezza sullo sviluppo degli scenari futuri.

Anche l’aumento dei tassi di interesse – operato dalle principali banche centrali per contrastare e

Tutte le più recenti **previsioni** sul futuro dell’economia sono state **riviste al ribasso** per tener conto della grave crisi energetica che sta colpendo in particolare l’Europa con le preoccupanti ricadute su consumi privati e investimenti.

ridurre la forte spinta inflazionistica, generata in particolare dal rincaro della componente energetica – rischia di incidere negativamente sulle attività economiche.

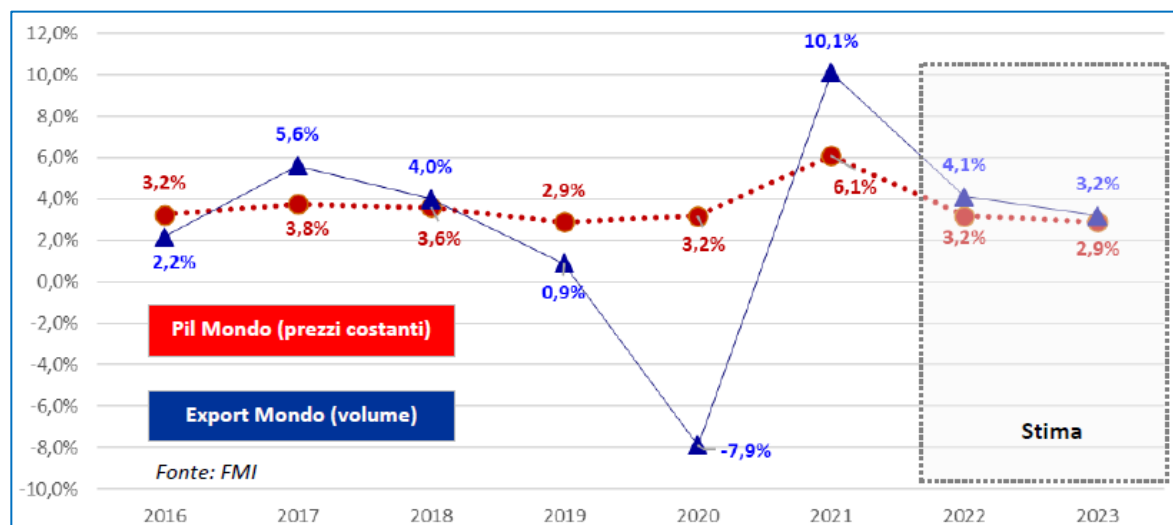


Figura 1 Previsioni sull’andamento dell’economia mondiale. (Fonte Outlook Fedespedit ottobre 2022)

Il costo delle materie prime energetiche rappresenta, nell’attuale fase congiunturale, il principale fattore di instabilità economica. In particolare, il prezzo del gas naturale (metano) nel periodo settembre 2021 settembre 2022 è passato, alla borsa di Amsterdam (Title Transfer Facility - TTF), dai 49,50 Euro/MWh di inizio ottobre 2021 ai 160,70 Euro/MWh di inizio ottobre 2022 facendo registrare punte di 350 Euro/MWh ad agosto 2022.



Figura 2 Andamento prezzo gas naturale alla borsa di Amsterdam TTF. (Fonte Outlook Fedespedi ottobre 2022)

L'aumento dei prezzi delle materie prime sui mercati internazionali ha riguardato anche i prodotti agricoli legati, in particolare, al mercato cerealicolo. Frumento, mais e soia – per il combinato disposto dovuto alla chiusura dei porti del Mar Nero e alla carenza di concimi e fertilizzanti – hanno subito forti rincari. Questi aumenti hanno una notevole incidenza non solo prezzo finale delle farine per l'alimentazione umana, ma anche su quelle utilizzate per la produzione di mangimi per animali con gravi ripercussioni su tutte le filiere delle carni. Per contrastare la scarsità dei cereali sui mercati internazionali a causa della chiusura dei porti del Mar Nero, la Commissione Europea ha istituito nel maggio scorso l'iniziativa "Solidarity Lanes" con l'obiettivo di creare una via di commercio alternativa per l'export dei cereali Ucraini.

Il porto di Venezia, per la sua localizzazione sul Corridoio Adriatico Baltico e per il suo rilievo nel segmento delle rinfuse cerealicole, è stato riconosciuto fin dall'inizio parte integrante e soggetto strategico per il successo dell'iniziativa "Solidarity Lanes". Per il potenziamento dell'infrastruttura, l'AdSPMAS ha partecipato al bando del Ministero dell'Agricoltura e Sovranità Alimentare a valere su fondi PNRR richiedendo finanziamenti per 16 milioni di euro per il miglioramento dell'accessibilità ai terminal agroalimentari.

Il contesto internazionale e soprattutto il conseguente **aumento dei prezzi** dei prodotti energetici ha comportato un aumento dei prezzi dei materiali da costruzione superiore all'8% rispetto al 2020 e ciò ha portato a misure compensative da parte del Governo con il decreto "Aiuti" n. 50 del 17 maggio 2022. In considerazione di tale provvedimento il MIT sta avviando delle iniziative per riconoscere dei **finanziamenti supplementari alle Adsp**, atti a bilanciare gli aumenti dei costi per la realizzazione delle opere, reclamati dalle imprese appaltatrici.

La crescita inflazionistica e il ridotto potere d'acquisto delle famiglie connessi al rialzo dei tassi di interesse stanno rallentando la spesa per consumi e investimenti. Per il 2023 il Fondo Monetario Internazionale ha ridotto le stime di crescita del PIL globale portandole al 2,9% per il 2023 rispetto

| | 2021 | 2022 | 2023 |
|-----------------------|------|------|------|
| Commercio mondiale | 10,3 | 4,0 | 2,3 |
| PIL - Stati Uniti | 5,6 | 1,5 | 1,1 |
| PIL - Area euro | 5,2 | 3,0 | 0,3 |
| PIL - Paesi emergenti | 6,4 | 3,6 | 3,8 |

al 3,2% previsto per il 2022.

Figura 3 Previsione crescita PIL principali aree geografiche. (Fonte CSC Confindustria autunno 2022)

In tale scenario anche la dinamica del commercio mondiale di beni, nonostante nei primi sette mesi del 2022 abbia fatto registrare un andamento al rialzo, è attesa in calo.

La matrice degli scambi sotto riportata mostra come nel periodo gennaio/agosto (2022/2021) si sia registrato un calo complessivo dei volumi scambiati del - 1,6% con un sostanziale peggioramento nel mese di agosto 2022 (-4,2%) rispetto allo stesso mese del 2021, a riprova dell'ipotesi di un progressivo ridimensionamento degli scambi a livello globale.

| Gen-Ago 2022/ Gen-Ago 2021 | | REGIONE DI EXPORT | | | | | | | Tot import |
|-------------------------------|----------------------|-------------------|--------|------------|-------------|----------|-----------------|--------------|------------|
| | | Far East | Europa | Nord Amer. | Australasia | M.O./SCI | Africa Sub Sah. | America Lat. | |
| REGIONE DI IMPORT | Far East | 2,1% | -15,5% | -10,7% | 1,9% | 5,7% | -4,4% | -2,7% | -1,3% |
| | Europa | -4,6% | -7,4% | -5,4% | -1,3% | -0,6% | 6,8% | -4,1% | -4,6% |
| | Nord America | -0,2% | -0,7% | -15,3% | 0,5% | 2,0% | 7,0% | 0,8% | -0,2% |
| | Australasia | -3,9% | -4,6% | -1,9% | -11,6% | -14,2% | -5,8% | -7,6% | -5,0% |
| | M.O./SCI | -0,1% | 0,7% | 0,5% | -28,7% | 5,4% | 9,5% | -1,4% | 1,1% |
| | Africa Sub Sahariana | -1,6% | -1,4% | -16,1% | 3,0% | -1,1% | 1,9% | -9,2% | -2,3% |
| | America Latina | 0,4% | -5,9% | 4,3% | -2,5% | -31,8% | 5,4% | -3,9% | -1,6% |
| Tot export | | 0,0% | -6,7% | -5,7% | -3,6% | 1,5% | 2,5% | -2,4% | -1,6% |

Figura 4 Scambi tra aree geografiche. (Fonte Outlook Fedespedi ottobre 2022)

| Agosto 2022/ Agosto 2021 | | REGIONE DI EXPORT | | | | | | Tot import | |
|-----------------------------|----------------------|-------------------|--------------|-------------|-------------|-------------|-----------------|--------------|--------------|
| | | Far East | Europa | Nord Amer. | Australasia | M.O./SCI | Africa Sub Sah. | | America Lat. |
| REGIONE DI IMPORT | Far East | -1,0% | -12,8% | -14,8% | 10,4% | 7,2% | 0,2% | -4,8% | -2,9% |
| | Europa | -7,2% | -13,6% | -2,6% | 3,9% | -7,1% | 0,0% | -9,5% | -8,3% |
| | Nord America | -7,7% | -4,7% | -35,6% | 8,6% | -8,9% | 7,4% | 0,5% | -6,7% |
| | Australasia | -0,1% | 3,3% | -25,2% | -2,3% | -3,1% | 20,6% | -11,2% | -1,8% |
| | M.O./SCI | -10,8% | 15,1% | 13,2% | -1,3% | 10,4% | 1,7% | -0,8% | 1,0% |
| | Africa Sub Sahariana | -8,6% | -8,2% | -16,0% | 6,1% | -1,9% | -0,4% | -9,6% | -7,4% |
| | America Latina | 11,6% | -9,0% | -0,9% | 12,8% | -21,1% | 1,6% | -10,2% | 0,3% |
| Tot export | -3,9% | -7,3% | -7,8% | 6,5% | 0,4% | 0,9% | -5,3% | -4,2% | |

Figura 5 Scambi tra aree geografiche. (Fonte Outlook Fedespedit ottobre 2022)

Per quanto riguarda il contesto nazionale, nonostante l'acuirsi delle criticità emerse nel 2021 e inspritesi con l'invasione russa dell'Ucraina, l'andamento dell'economia è stato nei primi sette mesi del 2022 abbastanza positivo grazie in particolare:

- alla crescita del settore delle costruzioni;
- al sostanzioso recupero del comparto turistico;
- alla resilienza del tessuto industriale;
- alla buona dinamica dei consumi delle famiglie;
- alla performance positiva dell'export.

Se per il 2022 l'andamento del PIL italiano è risultato migliore delle attese – le previsioni contenute nella Nota di aggiornamento del DEF stimano un incremento su base annua del +3,4%– per il 2023 si profila, invece, una crescita nulla sintomo di una spirale recessiva con una marcata riduzione dei consumi delle famiglie, degli investimenti nonché dell'export e dell'import.

| | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------------------------|-------|------|------|------|
| € Prodotto interno lordo | -9,0 | 6,7 | 3,4 | 0,0 |
| Consumi delle famiglie residenti | -10,4 | 5,2 | 3,1 | -0,1 |
| Investimenti fissi lordi | -8,0 | 16,5 | 10,2 | 2,4 |
| Esportazioni di beni e servizi | -13,5 | 13,4 | 10,3 | 1,8 |
| Importazioni di beni e servizi | -12,1 | 14,7 | 14,4 | 1,5 |

Figura 6 Andamento economia italiana. (Fonte CSC Confindustria autunno 2022)

Le tendenze dello shipping

Come già accentato in precedenza, anche l'andamento degli scambi commerciali ha risentito, nel corso del 2022, della dinamica altalenante del ciclo economico. Per quanto riguarda, in particolare, il settore dello shipping, dopo l'impennata dei noli container verificatasi nel corso di tutto il 2021, a partire dalla metà del 2022 si è assistito ed una rapida discesa degli stessi. Il rallentamento dei flussi commerciali, connessi ai minori colli di bottiglia lungo le supply chain globali, nonché la netta riduzione dei ritardi e dei tempi di attesa delle navi, con conseguente aumento della disponibilità di stiva, legate alle crescenti incertezze sul futuro prossimo dell'economia hanno tutti contribuito alla loro discesa.

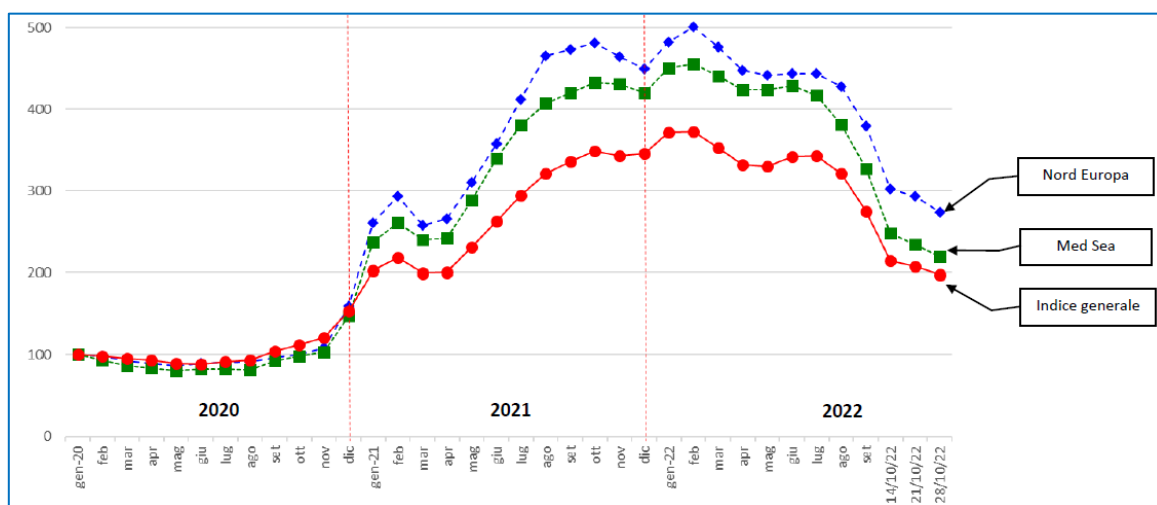


Figura 7 Andamento del CCFI gennaio 2020-ottobre 2022. (Fonte Outlook Fedespedit ottobre 2022)

La stessa dinamica ha interessato anche il settore delle merci alla rinfusa sulle principali rotte mondiali. Il Baltic Dry Index (BDI) ad agosto 2022 era sceso ad un livello di 965 punti base ben lontano dal punto massimo di 4651 punti base registrato nello stesso mese del 2021.

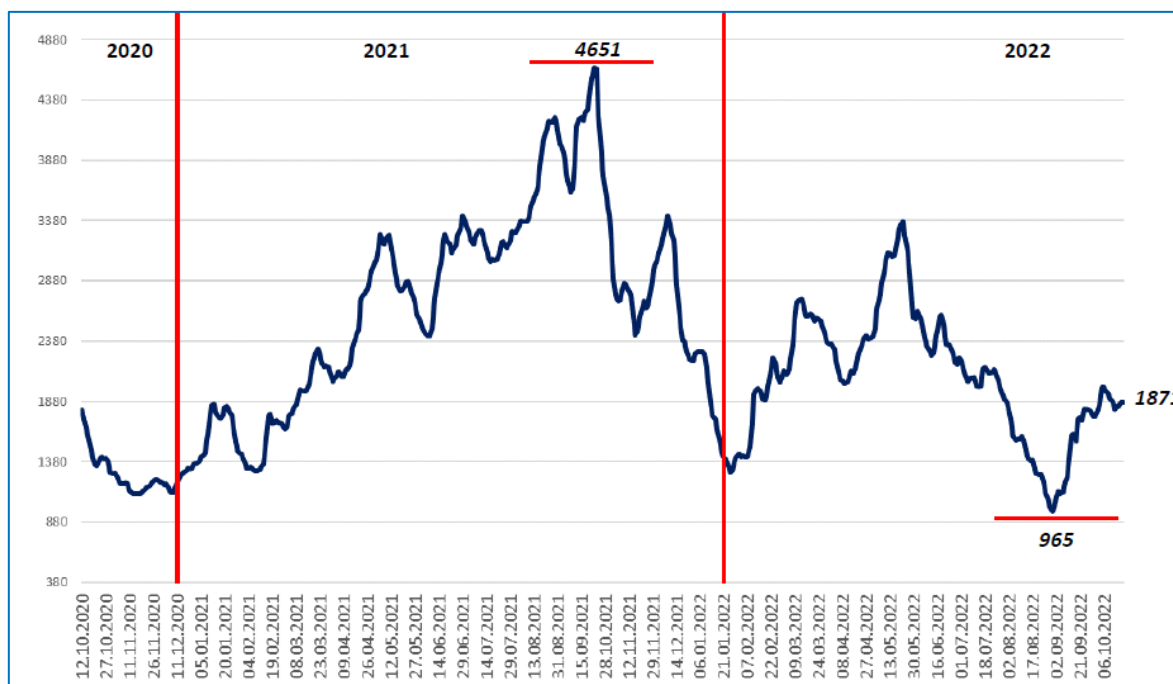


Figura 8 Andamento del BDI ottobre 2020-ottobre 2022. (Fonte Outlook Fedespedit ottobre 2022)

Il processo di regionalizzazione della globalizzazione sviluppatosi a seguito della crisi pandemica per sopperire al bisogno di un maggiore controllo delle supply chain e cresciuto con la crisi ucraina, porterà ad una revisione dei modelli logistici e delle rotte globali attribuendo un maggior peso al breve e medio raggio.

Anche per il settore delle rinfuse solide, in particolare di quelle siderurgiche, il cambiamento delle rotte per l'approvvigionamento delle materie prime, causato dalla chiusura dei porti del Mar Nero, sta accentuando il ricorso ad un naviglio di sempre maggiori dimensioni con inevitabili ripercussioni sui traffici dei porti mediterranei e di quelli adriatici in particolare.

Per il porto di Venezia, soprattutto per i settori **siderurgico e agroalimentare**, il venir meno della merce proveniente dal Mar Nero con il relativo utilizzo di navi medio piccole e con maggiore frequenza di viaggi, in favore di provenienze transoceaniche, spesso con navi post panamax, può risultare limitante per i porti di Venezia e Chioggia in termini di accessibilità della nave, a causa delle maggiori dimensioni, e di gestione dei maggiori carichi unitari.

Gli **escavi** in corso per il continuo **miglioramento dell'accessibilità nautica**, così come i tavoli in corso sulla gestione del **porto regolato** si confermano imprescindibili per la sostenibilità del porto e per il mantenimento della sua competitività.

Nel corso del 2023, nell'ambito della redazione del DPSS, verranno condotte apposite analisi – filiera per filiera – al fine di definire quali ulteriori interventi dovranno essere programmati (ad esempio rinforzo banchine e piazzali, potenziamento ferroviario, aumento della capacità magazzino) nell'ottica dell'adeguamento dell'asset infrastrutturale alle evoluzioni del mercato.

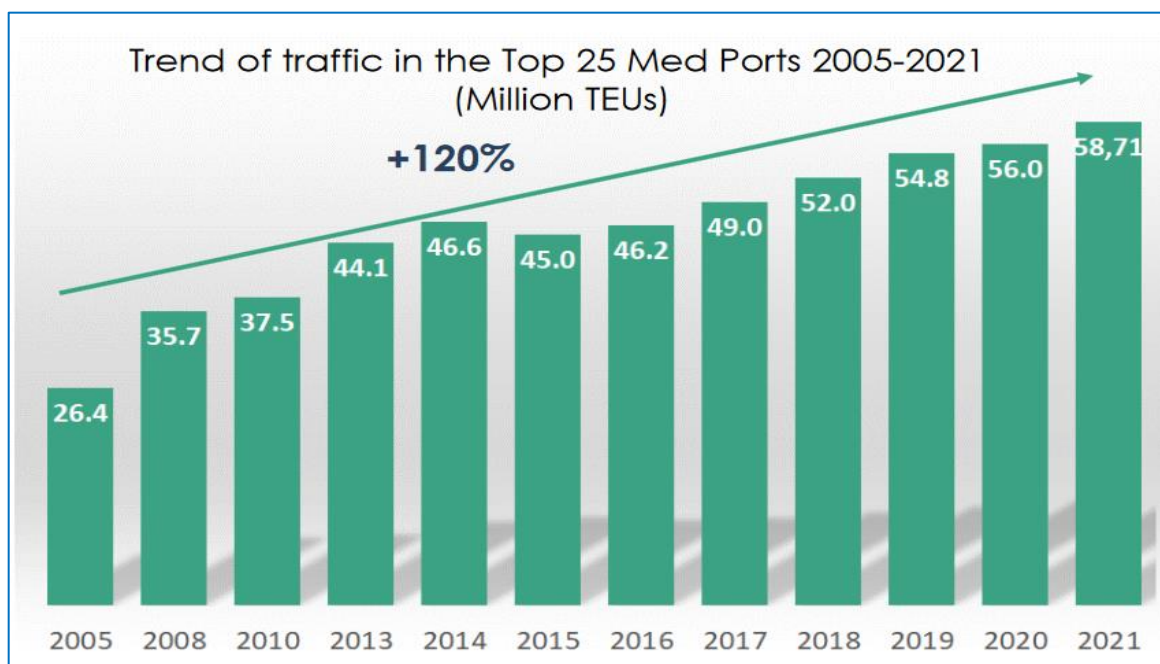


Figura 9 Trend dei traffici nel Mediterraneo. (Fonte SRM)

In questo contesto, il Mediterraneo rappresenta e sempre più rappresenterà un'area di elevata competizione portuale e marittima. Le analisi condotte dalla società SRM hanno, infatti, evidenziato come nonostante e le varie crisi che si sono succedute negli anni, il trend dei traffici nel Mediterraneo sia sempre stato in crescita.

Le analisi condotte mostrano come nel comparto container la crescita dei traffici è stata accompagnata dall'utilizzo di un naviglio di sempre maggiori dimensioni. L'alleanza 2M, il principale consor-

zio operante nel Mediterraneo, sta sempre più ricorrendo all'utilizzo di navi porta container superiori ai 13.000 TEU con l'inevitabile conseguenza di una sempre maggiore polarizzazione e specializzazione dei porti in termini di infrastrutture dedicate.

Il posizionamento del Sistema Portuale dell'AdSPMAS

In questo conteso il sistema portuale dei porti Venezia e Chioggia ha registrato, nel corso del 2022, un andamento contrastante. Nel primo semestre i risultati ottenuti mostrano segnali positivi rispetto a quelli dello stesso periodo dell'anno precedente (+11%). Nella seconda parte dell'anno invece si registrano rallentamenti in quasi tutte le filiere. Molto probabilmente il 2022 per il sistema portuale si chiuderà superando i 25 milioni di tonnellate mantenendosi sullo stesso livello dello scorso anno. Le dinamiche dei due scali sono diverse: Venezia dovrebbe far segnare un piccolo aumento degli scambi sull'ordine di qualche punto percentuale mentre Chioggia evidenzierà un calo dei volumi di circa il 25%.

Un elemento positivo da considerare, riguardante le commodity, è l'attuale livello delle scorte che è significativamente al di sotto della media storica, e il numero di materie prime in backwardation sono ai massimi storici. Entrambi fattori che segnalano una dinamica di domanda e offerta molto rigida e che lascia prevedere che gli stoccaggi, nel corso del prossimo anno, dovranno necessariamente, almeno in quota parte, essere reintegrati.

Le filiere del porto di Venezia.

Nei paragrafi che seguono vengono descritte le macro-tendenze globali, nel breve periodo, e gli andamenti di ogni filiera, sui traffici totali degli scali

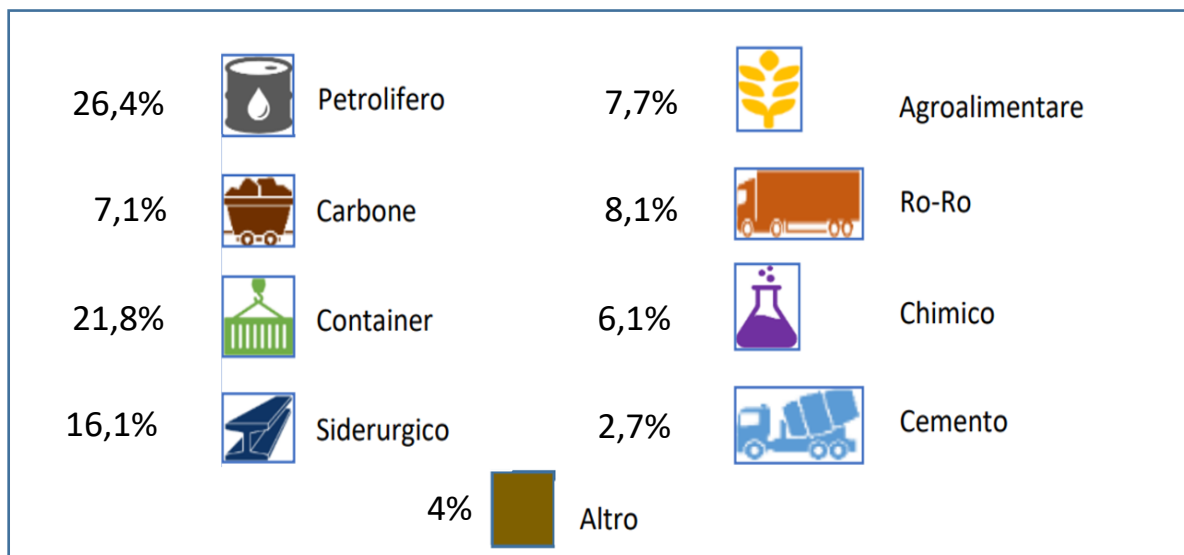


Figura 10 Ripartizione traffici AdSPMAS 2022. (Fonte AdSPMAS)

Petroliero. Il comparto petrolifero rappresenta per il porto di Venezia poco più di un quarto delle movimentazioni (26,4%). Il settore risulta suscettibile a diverse variabili, tra cui le sanzioni imposte alla Russia e il minor sconto sulle accise dei carburanti. Nel giugno 2022 il Consiglio ha adottato un sesto pacchetto di sanzioni che, tra l'altro, vieta l'acquisto, l'importazione o il trasferimento di petrolio greggio e di alcuni prodotti petroliferi dalla Russia all'UE. Le restrizioni si applicheranno a partire dal 5 dicembre 2022 per il petrolio greggio e dal 5 febbraio 2023 per altri prodotti petroliferi raffinati. Poiché la maggior parte del petrolio russo fornito all'UE è trasportato per via marittima, entro la fine del 2022 tali restrizioni copriranno quasi il 90% delle importazioni di petrolio russo in Europa. In aggiunta a questo vi è l'aumento delle accise che erano state dimezzate (-0,30 cent circa),

per fronteggiare il caro carburanti, ma che ora torneranno a far aumentare nuovamente i prezzi. Per quanto riguarda il contesto veneziano l'impatto più significativo sulla filiera è dovuto ad un aspetto locale cioè alla chiusura, a metà 2022, dell'impianto di cracking di Versalis che, per produrre prodotti chimici, utilizzava più di un milione di tonnellate/anno di virgin nafta, questo elemento andrà a sommarsi alle dinamiche nazionali sui consumi dei prodotti petroliferi.

Carbone. Il settore energetico, oltre che dal comparto petrolifero, è interessato anche dalle movimentazioni di carbone (7,1% del totale dei traffici), materia prima utilizzata per la generazione dell'energia termoelettrica e per l'alimentazione di importanti industrie. Prosegue la tendenza alla risalita dei consumi mondiali di carbone, iniziata nel 2021. La Iea (International Energy Agency) ha previsto che la domanda globale di questa fonte fossile sarebbe aumentata leggermente nel 2022, segnando un +0,7% rispetto allo scorso anno, attestandosi a circa 8 miliardi di tonnellate. Permanendo grosse incertezze sulla prossima evoluzione dei mercati energetici, con particolare riferimento ai prezzi del gas, il consumo di carbone, evidenzia la Iea, potrebbe tornare al livello del record storico segnato nel 2013 e addirittura batterlo il prossimo anno. Nel breve termine, è atteso il proseguo del revival del carbone in diversi Stati membri, anche se sarà transitorio e non metterà in discussione i piani nazionali di "phase out" da questa fonte entro il 2030. Anche il porto di Venezia sta seguendo questo andamento, infatti, dalla diminuzione dei valori assoluti degli sbarchi, passati dai quasi 3 milioni di tonnellate movimentate nel 2015 al mezzo milione del 2020, si è assistito ad una significativa ripresa che porterà i volumi di questa materia prima, a fine 2022, a toccare quota 1,7 milioni di tonnellate. Le previsioni nel breve periodo indicano un 2023 con volumi in leggera crescita soprattutto grazie alle quote destinate all'industria termoelettrica.

Container. Per il porto di Venezia il secondo settore per peso specifico in tonnellate degli scambi effettuati è quello delle merci in container che vale il 21,8% dei volumi totali movimentati. Incertezze derivanti dalla crisi energetica, dalla guerra in Ucraina e dal crescente peso dell'inflazione fanno da sfondo a un settore dei trasporti che in Italia nella prima parte dell'anno è andato in certi casi meglio della media dei Paesi vicini, lo evidenzia l'ultimo Fedespedi Economic Outlook.

Il crollo osservato sul mercato spot comincia a influire sensibilmente anche sui valori medi dei contratti di trasporto via mare di lungo periodo, anche se rimangono attualmente su livelli sostenuti rispetto ai valori dell'anno scorso. Il miglioramento a livello complessivo dei problemi di congestione, l'incremento della capacità offerta e l'indebolimento progressivo della domanda, stanno spingendo i caricatori a strappare alle compagnie di navigazione condizioni economiche più vantaggiose in vista del rinnovo dei long-term contract scaduti o prossimi alla scadenza. I noli di lungo termine, nonostante non si sia interrotto il ricorso ai blank sailing, incominciano a ripercorrere l'andamento del mercato spot, con una tendenza che dovrebbe risultare ancora più forte nel breve periodo.

Guardando ai primi sei mesi dell'anno, inoltre, l'export è aumentato del 23% e l'import del 45,0%, un risultato che per Fedespedi è frutto della dinamica dei prezzi delle materie prime energetiche che ha comportato un saldo negativo della bilancia commerciale. Per quanto riguarda il contesto veneziano, va osservato il mantenimento del maggior equilibrio tra container pieni movimentati in import e in export; la differenza, da sempre a favore dell'export, si è ridotta generando una minor necessità di import di container vuoti. Questa dinamica influenza in modo significativo i risultati ottenuti anche se, da un punto di vista di sostenibilità del settore, è meno preoccupante. Nonostante questa dinamica, nei primi undici mesi del 2022, si è registrato un aumento delle movimentazioni di container in TEU pari a +5,1% con una prospettiva a fine anno di attestarsi leggermente al di sotto dei 540mila TEU complessivi. Il 2023, presumibilmente, si attesterà su valori simili a quelli del 2022 con un primo semestre debole e uno sviluppo, in concomitanza con il miglioramento dei fondamentali economici, nella seconda parte dell'anno.

Agroalimentare. Il comparto agroalimentare, che rappresenta per il porto di Venezia in termini di tonnellate movimentate il 7,7% dei volumi totali, è caratterizzato dalla presenza di due tipologie di industrie: quella molitoria (molini per la produzione delle farine per l'alimentazione umana) e quella mangimistica per uso zootecnico (allevamenti avicoli, di bovini e suinicoli). A queste si aggiunge l'industria della spremitura dei semi oleosi per la produzione di olii e farine, quest'ultime destinate, attraverso l'industria dei mangimi, al settore zootecnico. Va tenuto in considerazione che, soprattutto per i cereali, i volumi movimentati dai porti dipendono anche dall'andamento del raccolto nazionale e dei paesi centro europei che approvvigionano le industrie del settore via strada e via ferrovia; in particolare il mercato del Porto di Venezia è maggiormente collegato all'andamento dei raccolti nell'Europa orientale. Inoltre, la bassa elasticità della domanda dei prodotti agroalimentari, come rilevato anche durante la crisi del 2008-2009, permette al settore di rispondere meglio alle crisi economiche rispetto ad altri settori produttivi garantendo volumi più stabili. La diminuzione dei raccolti di mais stimata in Italia nel 2022 comporterà obbligatoriamente un aumento delle importazioni di questo prodotto per soddisfare la domanda dell'industria mangimistica. La produzione di mangimi, tuttavia, dovrebbe riscontrare una flessione dei volumi prodotti a causa della riduzione delle consistenze dei capi allevati per elevati costi di produzione. A livello locale, nei primi undici mesi del 2022, il porto di Venezia registra un risultato positivo +7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Siderurgico. Nel porto di Venezia il terzo settore per importanza è quello siderurgico, che rappresenta il 16,1% dei volumi in tonnellate movimentati nell'anno in corso. Anche questa filiera risente pesantemente della guerra tra Russia e Ucraina. L'Italia, è stata gravemente penalizzata: fino all'anno scorso più del 40% dell'acciaio proveniva dal Donbass. Nel breve periodo si dovrà puntare a mercati di approvvigionamento alternativi. Oltre a questa variabile gli alti prezzi dell'energia elettrica hanno costretto, principalmente nella seconda parte dell'anno a diminuire la produzione industriale e hanno creato a cascata, a causa dell'impennata dei prezzi alla vendita, problemi ai settori utilizzatori segnati anche dall'aumento dei tassi di interesse. Il 2022, come evidenziato da Siderweb, si è rivelato un anno inaspettatamente complesso, caratterizzato da un ipercomprato innescato dalla guerra (che ha avuto effetti per tutta l'estate, abbattendo i prezzi) e da un impatto fortissimo della bolletta energetica sulle marginalità già risicate delle industrie siderurgiche. Le prospettive per il 2023 saranno pesantemente condizionate dalla risoluzione almeno parziale di questi aspetti. Alla luce di quanto riportato è, pertanto, difficile determinare le ricadute in termini di volumi di traffico che la situazione di incertezza genererà nel breve periodo per il sistema portuale.

Chimico. Il comparto chimico, che comprende sia la chimica liquida che quella solida, vale, in termini di tonnellate, il 6,1% dei traffici totali di merci nel porto di Venezia. Come evidenziato da Federchimica, nella prima parte dell'anno la produzione chimica in Italia ha mantenuto un andamento positivo (+0,4% nel periodo gennaio-giugno) grazie alle performance del comparto delle costruzioni e alla ripartenza dei settori clienti più colpiti dalla pandemia. La seconda parte dell'anno mostra, tuttavia, un significativo deterioramento dei volumi a causa della crisi energetica che impatta notevolmente sui costi di produzione. Si prevede una contrazione della produzione chimica in Italia dell'8% nel secondo semestre che porterebbe a chiudere il 2022 con un calo complessivo annuo del 4%. La crisi energetica ha un impatto duplice sull'industria chimica in quanto i combustibili fossili (petrolio e gas naturale) rappresentano non solo fonti energetiche, ma anche materie prime. Prima dello shock energetico il costo dell'energia aveva un'incidenza sul valore della produzione pari all'11%, la più elevata nel panorama industriale. Se i costi energetici permanessero sui picchi raggiunti, per alcune imprese si farebbe concreta l'ipotesi di fermare le produzioni più energivore. A livello locale gran parte dei prodotti movimentati da questo settore riguardano la chimica industriale di Versalis e proprio le scelte di questo player influenzeranno in modo significativo l'andamento dei traffici del comparto. La dismissione dell'impianto di cracking e la conseguente trasformazione da polo produttivo a logistico se da un lato ha ridotto le tonnellate di merce petrolifera (virgin nafta) movimentata, riducendo quindi i volumi di sottoprodotti chimici in esportazione,

dall'altro ha portato ad un aumento degli sbarchi di prodotti chimici finiti (etilene e propilene). Questo cambiamento permetterà comunque a Versalis di garantire l'approvvigionamento via pipeline degli stabilimenti di Ravenna e Ferrara mantenendo le proprie quote di mercato.

Ro-Ro. La contrazione delle filiere avvantaggia il Mediterraneo, visto che il corto raggio e i traffici ro-ro stanno aumentando. La crescita media annua del traffico marittimo in quest'area geografica, nel periodo 2021-2026, dovrebbe aggirarsi attorno al 4% (incluso il Mar Nero), maggiore rispetto al Nord Africa, che si attesterà circa al 3%.

AdSPMAS e ENI hanno condiviso un piano di consolidamento e sviluppo delle aree dell'ex petrolchimico per favorire investimenti finalizzati alla neutralità carbonica, compensare la contrazione dell'occupazione derivante dalla chiusura degli impianti petrolchimici, mantenendo la funzione portuale e logistica.

Nel porto di Venezia il settore delle merci trasportate in Ro-Ro vale, in termini di tonnellate, l'8.1%

La possibilità di disporre, infatti, di **servizi intermodali ferroviari efficienti**, per una pluralità di destinazioni è il fattore strategico per lo sviluppo e la crescita del segmento. Al fine di conseguire un'adeguata massa critica per garantire tali servizi ferroviari, è fondamentale sfruttare l'opportunità di abbinare il traffico destinato all'imbarco con quello destinato all'entroterra veneto. In questa prospettiva l'autorità di sistema portuale sta lavorando per la creazione di una piattaforma intermodale e per il potenziamento dell'ultimo miglio con i numerosi investimenti programmati.

del volume totale di merci movimentate. Nei primi dieci mesi dell'anno in corso il comparto ha evidenziato risultati molto positivi con un incremento di quasi il 15%. Lo sviluppo del settore è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità, manifesta altresì dinamismo. Per cogliere le opportunità offerte da una ripresa del commercio tra queste due macroaree, oltre al potenziamento del terminal Autostrade del Mare di Fusina (che ha raddoppiato la propria capacità), il settore beneficerà del potenziamento in corso della modalità ferroviaria sotto il profilo infrastrutturale.

Con queste premesse nel 2023 il traffico dovrebbe continuare nella dinamica positiva intrapresa anche se, soprattutto nella prima parte dell'anno, con tassi di crescita inferiori.

Crociere. Il DL 103/2021 e il DL 68/2022 hanno introdotto un nuovo modello di crocieristica sostenibile; le vie urbane d'acqua Bacino di San Marco, Canale di San Marco e Canale nazionale della Giudecca sono state sottoposte a vincolo monumentale. Nel corso del 2022 sono stati realizzati l'adeguamento della Banchina Liguria e l'adeguamento della Banchina Lombardia, mentre sono in fase di esecuzione i seguenti lavori:

- primo accosto Canale Nord;
- secondo accosto Canale Nord e Stazione Passeggeri;
- manutenzione Canale Nord;
- manutenzione canali Malamocco Marghera e Vittorio Emanuele III;

Le previsioni di traffico crocieristico per il 2023 sono stimabili in 271 toccate, 600.000 passeggeri totali, 540.000 passeggeri in home-port, potendo contare sulla disponibilità dei seguenti approdi:

- stazione marittima per navi escluse dai limiti di cui al DL 103/2021;
- Banchina Lombardia (tutti i sabati, le domeniche e i lunedì);
- Banchina Liguria (tutti i sabati e una domenica al mese);

- Chioggia;
- Terminal Ro Ro di Fusina (fino a due navi da crociera).

Inoltre, grazie agli interventi infrastrutturali previsti fino al 2027, in particolare la realizzazione del nuovo terminal passeggeri in banchina nord sponda nord, è previsto un graduale incremento del numero dei croceristi il cui andamento è riportato nel grafico di cui sotto:

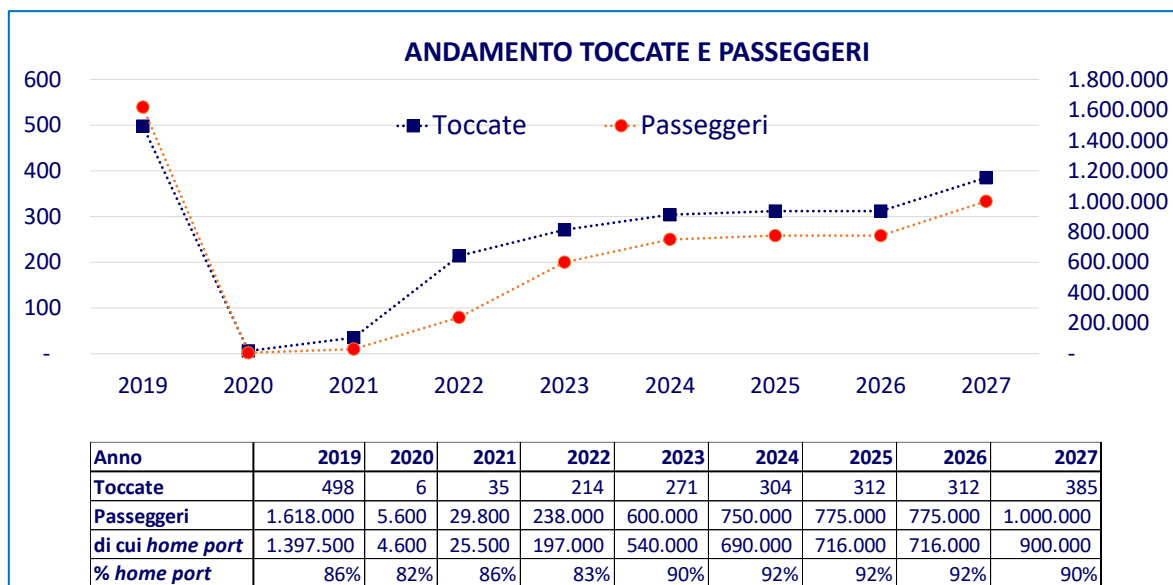


Figura 11 Andamento traffico crocieristi. (Fonte CCV)

In sintesi, le ricadute per i porti di Venezia e Chioggia, per le principali tipologie di traffico, si possono riassumere nel modo seguente:

- **Container:** nei primi undici mesi del 2022, si è registrato un aumento delle movimentazioni di container in TEU pari a +5,1% con una prospettiva a fine anno di attestarsi leggermente al di sotto dei 540mila TEU complessivi. Il 2023, presumibilmente, si attesterà su valori simili a quelli del 2022 con un primo semestre debole e uno sviluppo, in concomitanza con il miglioramento dei fondamentali economici, nella seconda parte dell'anno.
- **Ro Ro:** nei primi dieci mesi dell'anno in corso il comparto ha evidenziato risultati molto positivi con un incremento di quasi il 15%. Lo sviluppo del settore è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità, manifesta altresì dinamismo. Con queste premesse nel 2023 il traffico dovrebbe continuare nella dinamica positiva intrapresa anche se, soprattutto nella prima parte dell'anno, con tassi di crescita inferiori.
- **Siderurgico:** il 2022 si è rivelato un anno inaspettatamente complesso, caratterizzato da un ipercomprato innescato dalla guerra (che ha avuto effetti per tutta l'estate, abbattendo i prezzi) e da un impatto fortissimo della bolletta energetica sulle marginalità già risicate delle industrie siderurgiche. Le prospettive per il 2023 saranno pesantemente condizionate dalla risoluzione almeno parziale di questi aspetti.
- **Agroalimentare:** la diminuzione dei raccolti di mais stimata in Italia nel 2022 comporterà obbligatoriamente un aumento delle importazioni di questo prodotto per soddisfare la domanda dell'industria mangimistica. La produzione di mangimi, tuttavia, dovrebbe riscontrare una flessione dei volumi prodotti a causa della riduzione delle consistenze dei capi allevati per elevati costi di produzione. A livello locale, nei primi undici mesi del 2022, il porto di Venezia registra un risultato positivo +7% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.
- **Energetico, carbone:** nel breve termine, è atteso il proseguo del revival del carbone in diversi Stati membri, anche se sarà transitorio e non metterà in discussione i piani nazionali di "phase out" da questa fonte entro il 2030. Le previsioni nel breve periodo indicano un 2023 con volumi in leggera crescita soprattutto grazie alle quote destinate all'industria termoelettrica
- **Crociere:** si conferma il modello di approdi diffusi, tra Porto Marghera e Chioggia, con la consegna del primo accosto in Canale Industriale Nord nel 2023 e la messa in esercizio del nuovo terminal con due accosti nel 2026. Il completamento della manutenzione del canale Vittorio Emanuele III è previsto entro il 2026.

3. VINCOLI ESISTENTI

Quanto riportato nelle considerazioni di scenario va confrontato con una serie di vincoli già espressi nel POT 2022-2024 che tuttora permangono nei porti di Venezia e Chioggia e che AdSPMAS sta affrontando a diversi livelli istituzionali, di seguito sintetizzati.

- **Accessibilità nautica:** Protocollo fanghi, Piano Morfologico, Individuazione dei siti di conferimento impediscono l'effettuazione dei necessari dragaggi. In particolare il Piano Morfologico, strumento che individua le protezioni ambientali al canale di navigazione Malamocco Marghera e i siti di conferimento del materiale dragato non è stato approvato dal Ministero dell'Ambiente e la redazione di un nuovo piano morfologico è stata demandata alla costituenda Agenzia per la Laguna. Relativamente al protocollo fanghi, si registra invece il parere positivo del Consiglio di Stato allo schema di decreto interministeriale tra MIT e MITE per l'approvazione del nuovo protocollo di caratterizzazione.
- **Porto Regolato:** l'attuale impianto normativo non consente una gestione del traffico marittimo necessariamente integrata con l'operatività del MOSE, con costi che gravano sul sistema economico e minano la competitività del porto di Venezia.
- **Conche di navigazione:** opera da completare e collaudare per mitigare gli impatti del MOSE sulle attività portuali.
- **Crociere:** il Decreto 103/2021, ha determinato effetti economici non ancora compensati da adeguate misure governative.
- **Concorso idee:** procedimento annullato dal TAR. A seguito di un ricorso promosso da Venis Cruise 2.0, il TAR Veneto, con sentenza n. 612/2022 ha annullato gli atti di indizione del concorso di idee, nella parte in cui dispongono che i punti di attracco dovranno essere esterni alle "acque protette della laguna di Venezia", con la precisazione che per "acque protette" si intendono tutte le superfici interne alla Conterminazione Lagunare (d.m. LL.PP. 9 febbraio 1990). Contro tale decisione, Adsp congiuntamente al MIT ha ricorso al Consiglio di Stato che è previsto esprimersi nel mese di gennaio 2023.
- **Montesyndial:** necessità di superare lo stallo burocratico per avviare l'opera.
- **Accessibilità di ultimo miglio terrestre:** l'attuale impianto stradale e ferroviario a servizio della parte sud di Porto Marghera non è adeguato ai traffici in via di sviluppo.
- **Mancanza strutture ferroviarie intermodali a standard europeo.**
- **DPSS e Piani Regolatore Portuali:** necessità di aggiornare gli strumenti di pianificazione vigente che risultano obsoleti e ormai inadeguati.

4. LA STRATEGY REVIEW

Dall'analisi che precede si evince chiaramente che stiamo entrando in una nuova fase storica ricca di **cambiamenti geopolitici** che, inevitabilmente, ridefiniranno i modelli del commercio e della logistica che, con continuità, si erano affermati sostanzialmente dal secondo dopoguerra.

Gli eventi intervenuti negli ultimi due anni – dall'incaglio della portacontainer "Ever Ace" che bloccò il canale di Suez per più di una settimana, agli effetti della pandemia, alle conseguenze della guerra in Ucraina – hanno comportato la ridefinizione (talvolta drastica) di intere catene logistiche che ormai si consideravano imm modificabili tanto da portare alla fornitura "Just in time" e al "magazzino zero".

A ciò si aggiunge il combinato disposto dato dall'avvio delle politiche di decarbonizzazione (dal 1° ottobre 2023 con il Carbon Border Adjustment Mechanism) con la necessità, emersa a seguito della guerra in Ucraina, di diversificare le fonti di approvvigionamento energetiche e no.

Pertanto, emerge come debba essere da rivalutare il ruolo strategico dei porti, le loro potenzialità in grado di fungere da "casse di compensazione" della ridefinizione delle catene logistiche e da hub per le nuove fonti energetiche.

I cambiamenti che stiamo vivendo possono anche trasformarsi in opportunità per i porti di Venezia e Chioggia.

L'evoluzione delle dinamiche di mercato - come il venir meno dei traffici dal mar Nero, che costituivano parte sostanziale del movimentato in particolare per il settore siderurgico, agroalimentare e petrolifero, in favore di nuove provenienze d'oltreoceano - comporterà la necessità di gestire navi di maggiori dimensioni, con maggiori carichi unitari e quindi minor frequenza di approdi. Significa che l'infrastruttura portuale dovrà lavorare in condizioni di irregolarità dei flussi con picchi di maggior entità; significa la necessità di adeguare le infrastrutture esistenti affinché possano ricevere maggiori carichi di merce. Nel contesto di mercato altamente contendibile in cui operano i porti di Venezia e Chioggia, considerata la prossimità con altri sistemi portuali concorrenti, sarà sempre più determinante la capacità di "assorbimento" dei picchi e auspicabilmente dei maggiori volumi, aumentando gli spazi di stoccaggio in banchina o a magazzino, comportando così l'innalzamento della soglia di congestione.

In tal senso le iniziative di AdSPMAS saranno aggiornate avviando, fin da inizio 2023, una serie di **studi sulle filiere** (anche con tavoli operativi) atti a definire quali ulteriori interventi dovranno essere programmati nel breve-medio periodo (ad esempio rinforzo banchine e piazzali, potenziamento ferroviario, aumento della capacità magazzino).

L'efficienza del sistema portuale dovrà misurarsi con la massimizzazione dell'**accessibilità nautica**, necessariamente nella piena compatibilità con l'ambiente lagunare.

Gli escavi in corso per il continuo miglioramento dell'accessibilità nautica, così come i tavoli in corso sulla gestione del porto regolato si confermano imprescindibili per la continuità e lo sviluppo delle attività portuali.

AdSPMAS continuerà ad attivarsi presso tutti i competenti livelli istituzionali per ottenere lo sblocco del nuovo Protocollo fanghi, del nuovo Piano Morfologico e per l'individuazione dei siti di conferimento, l'adeguamento delle conche di navigazione.

- **Protocollo fanghi:** il nuovo documento, che definisce (solo per la Laguna) norme speciali per caratterizzare i fanghi, ha ricevuto parere favorevole dal Consiglio di Stato (dicembre 2022) e deve completare iter burocratico per approvazione.
- **Piano morfologico:** il Piano definisce come e dove conferire i fanghi dragati all'interno della Laguna, sulla base della caratterizzazione derivante dal protocollo fanghi. Nel corso del 2022 la Commissione nazionale VIA-VAS ha richiesto al Provveditorato una totale riscrittura del Piano. Il Decreto Legge 68/2022 ha previsto alcune eccezioni (per Provveditorato e Commissario Crociere) che consentono di operare in assenza di piano Morfologico, ma per la normale attività di dragaggio del porto tutto è bloccato fino ad adozione del nuovo Piano, ad opera del Provveditorato di Venezia, ovvero della nuova Autorità per la Laguna.
- **Nuovi siti per il conferimento dei fanghi:** gli attuali siti in cui vengono conferiti i fanghi dei dragaggi sono in esaurimento. È stato costituito un tavolo di lavoro presso il Provveditorato, che richiede la massima focalizzazione anche a livello centrale, soprattutto con riferimento al confronto con il Ministero dell'Ambiente.
- **Conche di navigazione:** opera da completare e collaudare per mitigare gli impatti del MOSE sulle attività portuali. Per la conca di Malamocco è necessario che vengano predisposte delle soluzioni progettuali affinché possa effettivamente transitare la *nave di progetto*.

Porto regolato: i porti di Venezia e Chioggia sono dipendenti dal MOSE. AdSPMAS ha predisposto una proposta di legge che stabilisce uno status di "porto regolato" alla portualità veneziana, attuando la sincronizzazione (anche digitale) dell'operatività del MOSE e della navigazione e riconoscendo un sistema di ristori alle navi e agli operatori portuali che – in corrispondenza dell'attività del MOSE – non possono accedere al porto, con costi che gravano sul sistema economico e minano la competitività del sistema portuale.

Ottimizzazione dell'accessibilità nautica

Nel corso del 2023 si concluderà lo studio idrodinamico/navigazione finalizzato ad individuare gli interventi necessari per massimizzare la navigazione nel rispetto del delicato ambiente lagunare (**progetto EU Channeling**). L'esito dello studio, che prevede soluzioni infrastrutturali, di protezione delle sponde e gestionali, porrà le basi per le successive fasi di progettazione per l'adeguamento del canale Malamocco Marghera. Parallelamente nel corso del 2023 si concluderà l'analisi del rischio per la navigazione relativa a Porto Marghera e a seguire si avvierà quella per il porto di Chioggia.

Inoltre, il sistema portuale dovrà continuare nello sviluppo di un'adeguata **accessibilità stradale**, nonché una rinnovata e potenziata **accessibilità ferroviaria**, considerata l'ineludibile crescita di questa modalità di trasporto anche in relazione agli obiettivi ambientali.

Oltre al programma di investimenti già previsto nel POT 2022-2024, AdSPMAS ha partecipato insieme ad altre sei AdSP e ad RFI Spa ad una proposta congiunta che prevede interventi infrastrutturali per il **potenziamento delle connessioni di ultimo miglio ferroviario** nei rispettivi porti candidata al bando europeo Connecting Europe Facility (CEF). La proposta, denominata ITAPORT4RAIL, ha un valore finanziario di c.a. 100 milioni di euro, di cui si chiede c.a. 35 milioni di euro di contributi europei. In parallelo ha partecipato ad una altra call CEF, congiuntamente a CAV e Regione del Veneto per il finanziamento delle infrastrutture stradali di ultimo miglio. Le due proposte mirano a migliorare il sistema infrastrutturale viario e ferroviario della parte sud del porto e a creare una nuova accessibilità dedicata con interventi di medio e lungo periodo.

Inoltre sarà avviata la Progettazione di fattibilità Tecnica economica per migliorare l'accessibilità stradale da nord ai terminal rivedendo anche il sistema dei varchi.

Lo sviluppo dei collegamenti ferroviari, soprattutto riguardo all'intermodalità costituisce sempre più l'elemento determinante le condizioni di attrattività dello scalo per l'approdo di nuove linee di navigazione. In tal senso sarà messa a sistema la funzione interportuale con quella marittima allo scopo di creare la massa critica necessaria allo sviluppo dei servizi ferroviari intermodali.

Nel corso del 2023 sarà sviluppata la Progettazione di fattibilità tecnico economica di una **piattaforma intermodale nelle aree dell'ex Petrolchimico** per rispondere in maniera adeguata alla domanda di servizi intermodali. A supporto di ciò, inoltre, saranno realizzati, nel prossimo biennio, grazie all'accordo siglato da Rfi e AdSPMAS, l'adeguamento a modulo europeo di alcuni binari della stazione di Venezia Marghera Scalo.

L'attrattività del porto sarà accresciuta con la messa in esercizio delle aree di Montesyndial che consentirà di potenziare l'offerta portuale con la disponibilità di maggiori aree e banchine.

A seguito della nomina del Commissario (DPCM del 9/5/2022) per il progetto del "**Terminal Container Montesyndial**", non appena sarà ricevuto il parere favorevole di compatibilità ambientale (atteso per la primavera 2023), il progetto potrà procedere speditamente con l'attivazione degli stralci previsti.

L'evoluzione del **settore energetico** potrà rappresentare la sfida più significativa con la possibilità che Porto Marghera divenga polo delle energie rinnovabili, dell'LNG, quale prodotto di transizione, e dell'Idrogeno. Per quanto concerne quest'ultimo, la presenza di un contesto portuale con diverse centrali termoelettriche convertibili e la prossimità di un mercato ricco di imprese energivore, nonché la disponibilità di aree, tecnologie e risorse umane specializzate, potranno risultare determinanti nello sviluppo di un hub distributivo di questo gas, anche in forma di metanolo o ammoniaca che, sul lungo periodo, andrebbe a sostituire a Porto Marghera la presenza di ormai storici impianti

Unitamente a quanto sopra AdSPMAS svilupperà, nell'ambito del Documento di programmazione Strategica di Sistema, anche in collaborazione con Confindustria e gli altri operatori energetici operanti nel porto, un **piano di sviluppo per delineare il ruolo del porto quale hub energetico logistico e distributivo** dei combustibili del futuro. Si auspica inoltre l'attivazione degli interventi previsti dal PNRR Green Ports, in attesa di via libera da parte del MITE.

legati ai combustibili fossili. Questa sfida rappresenta la maggior opportunità di trasformazione produttiva di Porto Marghera in grado di dare continuità alla sua funzione portuale.

Si delinea quindi una prospettiva di rigenerazione complessiva del sistema portuale la cui valorizzazione degli asset parte dal presupposto fondamentale del mantenimento e dello sviluppo delle sue funzioni portuali, che troveranno formale contestualizzazione nel nuovo Piano Regolatore Portuale, nel ridisegno dei waterfront dei due porti che porrà attenzione alla coesistenza delle attività portuali e di attività urbane in alcune aree dell'ambito portuale e nel nuovo assetto delle concessioni.

In particolare, il presupposto idoneo di tale strumento è il **Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS)** che l'Ente prevede di finalizzare entro il 2023 e di avviare nell'ambito dello stesso anno i singoli Piani Regolatori portuali (PRP). Il DPSS e i PRP saranno gli strumenti per individuare le caratteristiche infrastrutturali e le funzioni portuali in grado di soddisfare, nel lungo periodo, le esigenze del mercato, compatibilmente con il contesto relazionale in cui i porti stessi sono inseriti. Per il porto di Chioggia in particolare, il rilevante calo dei traffici registrato nell'ultimo triennio, associabile alle dinamiche connesse al gigantismo navale e all'inadeguatezza delle infrastrutture, evidenzia ancor di più la necessità di rifocalizzare gli obiettivi di sviluppo. È in corso di redazione, da parte dello IUAV, il Documento Preliminare di Progettazione per la **riqualificazione dei waterfront di Venezia** (da Sant'Andrea a San Basilio) e **Chioggia**, a seguito del quale verrà avviata nel corso del 2023 la progettazione di fattibilità tecnico economica con fondi messi a disposizione dal MIT a valere sulle risorse del "Fondo Progettazione". Nel corso del 2023 si procederà, inoltre, col promuovere il collaudo e l'utilizzo della banchina ex GPL nel porto di Chioggia.

La definizione del nuovo quadro programmatico volto al **rilascio delle nuove concessioni e autorizzazioni pluriennali ex artt. 16 e 18 L.84/94** e s.m.i. permetterà il graduale adeguamento infrastrutturale nonché il consolidamento dell'impianto territoriale dei terminal commerciali nonché all'ottimizzazione del loro assetto produttivo.

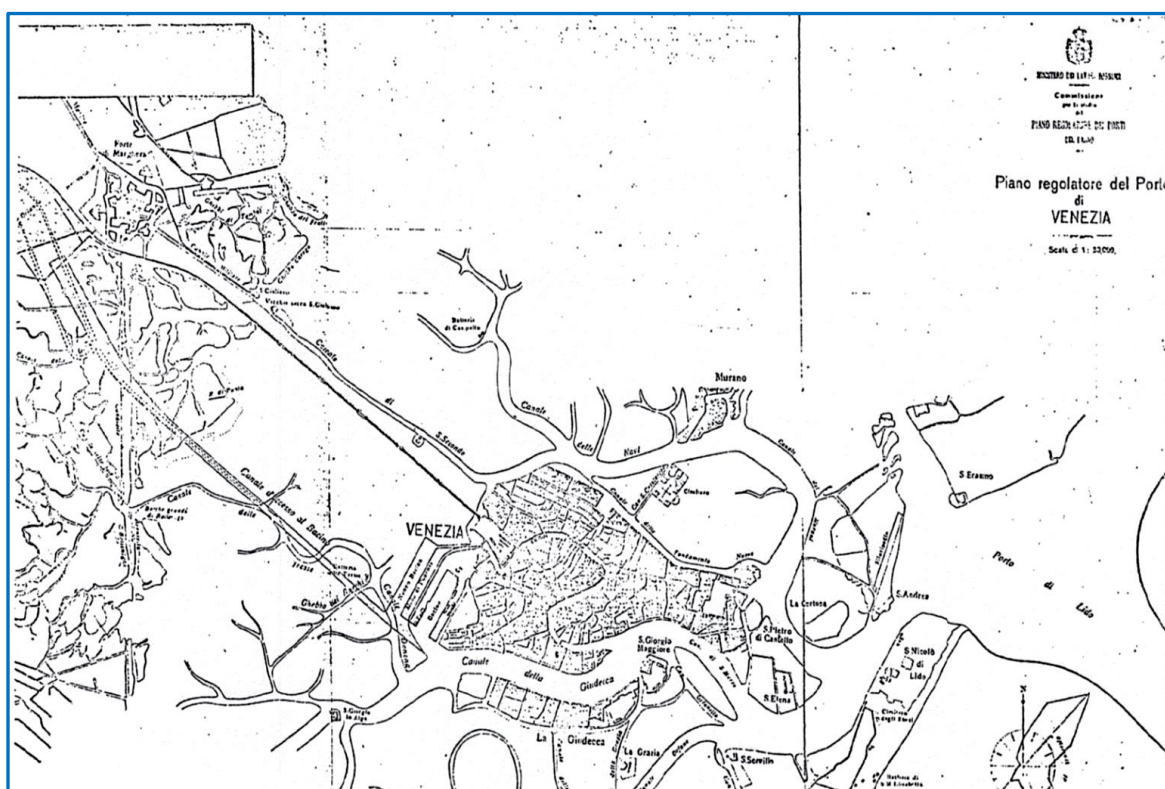


Figura 12 PRP Venezia 1908



Figura 13 PRP Porto Marghera 1965

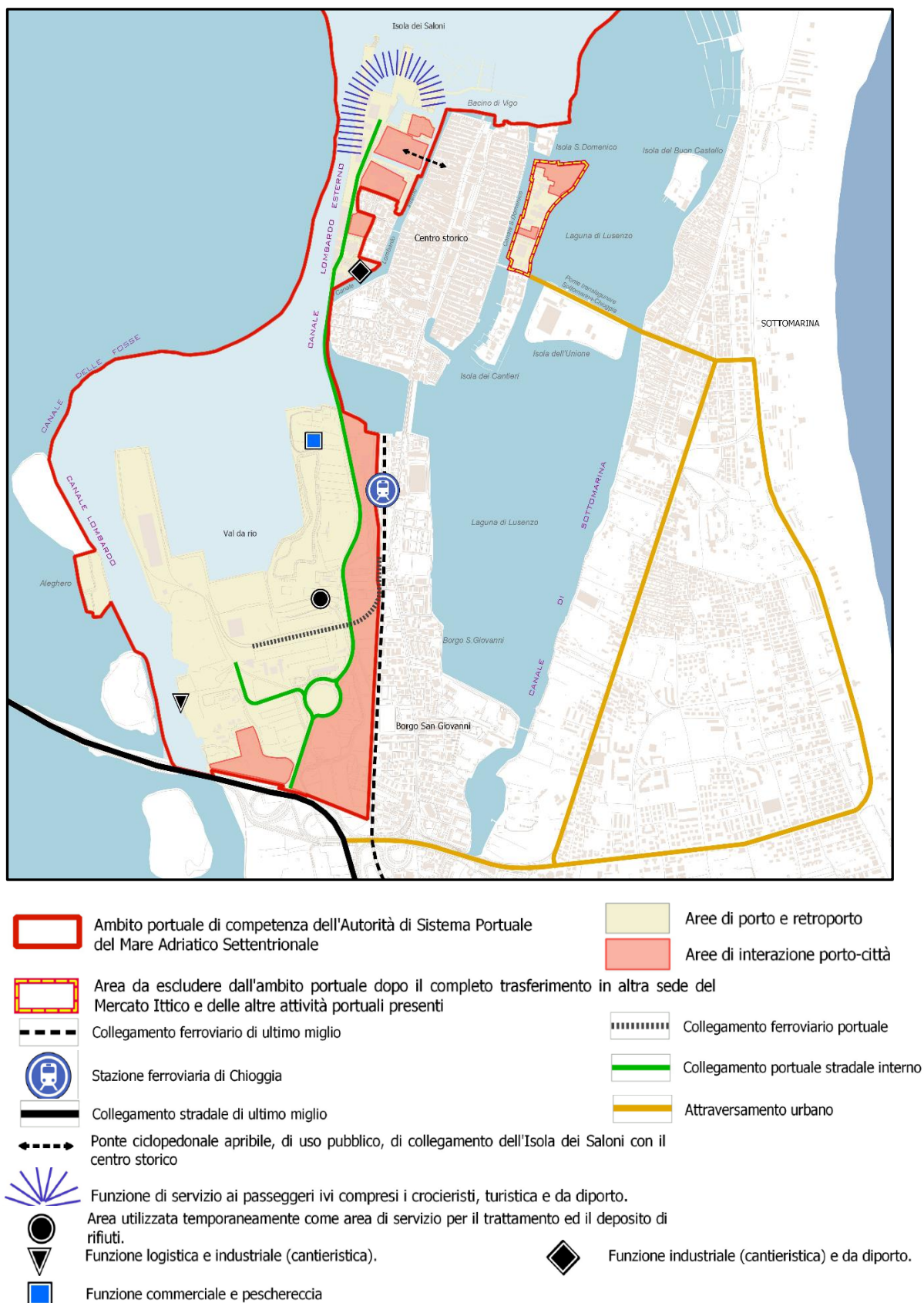


Figura 14 Ambito portuale definito dal PRP del 1981 e successivi Accordi di programma con il Comune di Chioggia

Per il comparto crociere si conferma la volontà di mantenere un ruolo leader per Venezia nella portualità crocieristica mediterranea e pertanto di sviluppare sempre più il modello di approdi diffusi, tra Venezia, Porto Marghera e Chioggia, imposto dalla norma. Il Decreto 103/2021, ha determinato effetti economici non ancora compensati da adeguate misure governative e impattato sui piani di valorizzazione demaniale delle aree e beni ricadenti nella circoscrizione AdSPMAS, determinando la necessità di riequilibrio del Piano Economico Finanziario di VTP- Venezia Terminal Passeggeri (Gestore del Terminal Crociere veneziano).

Il **piano di accosti diffusi** vedrà la consegna del primo accosto in Canale Industriale Nord nel 2023 e la messa in esercizio del nuovo terminal con due accosti nel 2026. Parallelamente sarà mantenuto il canale Vittorio Emanuele III entro il 2026 per consentire alle navi di utilizzare la Marittima. Il progetto di lungo periodo che vede l'ipotesi di un nuovo porto crociere fuori dalle acque protette della laguna è stato oggetto del concorso di idee (L. 75/2021), annullato dal TAR nel maggio 2022. AdSPMAS congiuntamente al MIT ha presentato ricorso presso il Consiglio di Stato, per i primi mesi del 2023 sono previste le prime determinazioni giudiziarie.

Nelle prospettive di rigenerazione e di ridisegno dell'impianto portuale sarà imprescindibile dar seguito alle iniziative intraprese con il territorio regionale, in un'ottica di sinergie tra i nodi logistici, e con le principali realtà istituzionali e non del territorio locale, e con lo sviluppo della ZLS quale acceleratore di nuovi investimenti sul territorio connessi alle infrastrutture portuali.

Nel corso del 2023, dando seguito al **Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto** verranno intraprese azioni, congiuntamente con gli altri soggetti coinvolti, finalizzate a sviluppare strategie di marketing territoriale, ad accrescere il posizionamento strategico presso le istituzioni europee, a favorire l'ottimizzazione dei processi logistici anche a sostegno dell'intermodalità a sviluppare la mobilità dei passeggeri nonché a favorire il processo delle transizione energetica.

L'adesione a **Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità** permetterà di attivare le iniziative per migliorare la sostenibilità degli interventi del porto, iniziative che verranno condivise e concertate in tale consesso che rappresenta la più alta espressione in termini imprenditoriali, istituzionali e scientifici della volontà del territorio.

Le aree portuali di Venezia e Chioggia ricadono nella **ZLS del Porto di Venezia e del Rodigino**. Allo scopo di accelerare lo stanziamento di risorse finanziarie dedicate all'implementazione della riforma ZLS, AdSPMAS sosterrà l'attivazione di un tavolo congiunto MIT-MISE-MITE per la facilitazione e la semplificazione dei programmi di bonifica previsti nelle aree in "ambito portuale" e chiarire la governance.

Infine, per quanto attiene il tema della salvaguardia della sicurezza sui luoghi di lavoro, esso continuerà ad essere prioritario; l'AdSPMAS intende, infatti, mantenere alto il livello di sicurezza attraverso l'attuazione di programmi e iniziative di controllo e monitoraggio.

5. POT 2022 – 2024 AZIONI E INTERVENTI

Si riporta di seguito la tabella delle azioni e degli interventi previsti nel Piano Operativo Triennale 2022-2024 adottato il 16 dicembre 2021, che si confermano anche per il 2023 e che saranno oggetto di ulteriore analisi e revisione anche nel corso del 2023.

| LINEE GUIDA IAPH | OB. STRATEGICO | AZIONI | INTERVENTI | BUDGET € | PERIODO |
|---------------------|---|---|---|-----------|-----------|
| GOVERNANCE ED ETICA | Ob. 1: NUOVO MODELLO OPERATIVO PER L'ENTE | 1 Nuovo assetto organizzativo e funzionale dell'Ente | 1.1.1 Digitalizzazione e innovazione dei processi | 3.000.000 | 2022-2023 |
| | | | 1.1.2 Sportello Unico Amministrativo | 500.000 | 2022-2023 |
| | | | 1.1.3 Sistema informativo su base geografica a supporto della gestione e delle scelte strategiche | 1.500.000 | 2022-2023 |
| | | | 1.1.4 Assetto delle società partecipate | 120.000 | 2022-2024 |
| | | 1.2 Lavoro e operazioni portuali | 1.2.1 Analisi dei fabbisogni competenze occupazionali | 400.000 | 2022-2024 |
| | | | 1.2.2 Determinazione numero di imprese ex artt. 16-18 legge 84/1994 | 50.000 | 2022 |
| | | 1.3 Il riposizionamento del cluster portuale | 1.3.1 Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto | 100.000 | 2022 |
| | | | 1.3.2 Marketing territoriale | 100.000 | 2022-2024 |
| | | | 1.3.3 Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti | 400.000 | 2022-2024 |
| | | 1.4 Integrazione della sostenibilità nell'agire dell'ente | 1.4.1 Piano di iniziative per promuovere la cultura della sostenibilità nell'Ente | 100.000 | 2022-2024 |
| | | | 1.4.2 Rendicontazione di sostenibilità | 120.000 | 2022-2024 |

| LINEE GUIDA IAPH | OB. STRATEGICO | AZIONI | INTERVENTI | BUDGET € | PERIODO |
|----------------------------------|--|--|--|-------------|-----------|
| INFRASTRUTTURE RESILIENTI | Ob. 2: RIGENERAZIONE DEL SISTEMA PORTUALE | 2.1 Un nuovo assetto pianificatorio dell'ambito portuale | 2.1.1 Nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale | 1.500.000 | 2022-2023 |
| | | | 2.1.2 Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali | N.A. | 2021-2025 |
| | | | 2.1.3 Istituzione della ZLS a porto Marghera | 200.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.1.4 Concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli artt. 60 e 156, comma 7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.i. | 2.500.000 | 2021-2023 |
| | | | 2.1.5 Approdi temporanei crociere a Marghera | 157.000.000 | 2021-2026 |
| | | 2.2 Verso una nuova connessione/accessibilità dei porti | 2.2.1 Navigabilità dei canali portuali (materiali e immateriali) | 56.500.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.2.2 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - breve medio periodo | 229.700.000 | 2022-2026 |
| | | | 2.2.3 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - lungo periodo | 870.000.000 | 2026-2030 |
| | | 2.3 La mitigazione delle interferenze del MoSE | 2.3.1 Azioni di governance e soluzioni gestionali per la mitigazione degli impatti relativi al sistema MoSE | 50.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.3.2 Supporti tecnologico-informativi | 1.000.000 | 2022-2023 |
| | | 2.4 Il nuovo volto dei porti di Venezia e Chioggia | 2.4.1 Nuovi terminal merci (solo valore investimento Montesyndial) | 184.457.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.4.2 Riqualificazione waterfront Venezia Centro Storico | 500.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.4.3 Riqualificazione waterfront Chioggia | 2.300.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.4.4 Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia | 6.075.000 | 2022-2024 |
| | | | 2.4.5 Adeguamento del Punto di Controllo Frontaliero del Porto di Venezia | 100.000 | 2022 |

| LINEE GUIDA IAPH | OB. STRATEGICO | AZIONI | INTERVENTI | BUDGET € | PERIODO |
|--|---|--|--|--------------|-----------|
| CLIMA ED ENERGIA | Ob. 3: TRANSIZIONE ENERGETICA DEL CLUSTER PORTUALE | 3.1 Transizione energetica del cluster portuale | 3.1.1 Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports) | 26.500.000 | 2022-2025 |
| | | | 3.1.2 Elettificazione delle banchine (PNRR Cold ironing) | 90.300.000 | 2022-2026 |
| | | | 3.1.3 Assessment emissioni GHG e monitoraggio consumi energetici | 100.000 | 2022-2024 |
| | | | 3.1.4 Venice Hydrogen Valley | 100.000 | 2022-2025 |
| | | | 3.1.5 Sviluppo della catena logistica del GNL come carburante alternativo | 140.000.000€ | 2022-2024 |
| | | | 3.1.6 Progetti per la salvaguardia del parco arboreo ed ampliamento aree a verde | 600.000 | 2022-2024 |
| SAFETY & SECURITY | Ob. 4: MASSIMIZZAZIONE DELLA SAFETY E OTTIMIZZAZIONE DELLA SECURITY | 4.1 Efficientamento controlli e garanzie a tutela della salute | 4.1.1 Azioni di formazione sulla sicurezza sul luogo di lavoro | 75.000 | 2022-2024 |
| | | | 4.1.2 Estensione misure di prevenzione pandemia | 20.000 | 2022 |
| | | | 4.1.3 Azioni di sensibilizzazione sulla cultura della sicurezza | 80.000 | 2022-2024 |
| | | | 4.1.4 Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale | 1.370.000 | 2022-2024 |
| SUPPORTO ALLA COMUNITÀ E DIALOGO PORTO-CITTA | Ob. 5: RELAZIONE CITTÀ-PORTO | 5.1 Partnership per uno sviluppo territoriale sostenibile | 5.1.1 Attivazione di forme di collaborazione strutturate con i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treponti e con la Città Metropolitana di Venezia per una governance condivisa della relazione porto-città | 300.000 | 2022-2024 |
| | | | 5.1.2 Accordi e collaborazioni in materia di sostenibilità in ambito locale, nazionale e internazionale | 60.000 | 2022-2024 |
| | | | 5.1.3 Port center diffuso | 150.000 | 2022-2024 |
| | | | 5.1.4 Iniziative di "open port" negli spazi di cerniera: Il Porto in Città e la Città in porto | 450.000 | 2022-2024 |
| | | | 5.1.5 L'arte per comunicare la portualità con un linguaggio universale | 60.000 | 2022-2024 |
| | | | 5.1.6 Iniziative per la valorizzazione del patrimonio archivistico di AdSPMAS e della memoria sulla storia di Porto Marghera | 100.000 | 2022-2024 |


| LINEE GUIDA IAPH | OB. STRATEGICO | AZIONI | INTERVENTI | BUDGET € | PERIODO |
|------------------|----------------|--------------------------------------|--|-----------|-----------|
| | | | 5.1.7 Creazione di un Centro Studi su Economia e Management della portualità e di un hub della cultura e della formazione portuale | 150.000 | 2022-2024 |
| | | 5.2 Riduzione impatti sul territorio | 5.2.1 Iniziative per monitorare e contenere gli impatti relativi a: a) aria, b) acqua, c) emissioni sonore, d) produzione di rifiuti | 1.500.000 | 2022-2024 |


6. POT 2022-2024 – STATO AVANZAMENTO E RISULTATI


| Legenda | | | |
|---|---|---|---|
| In ritardo | In progress | Da avviare | Completata |
|  |  |  |  |


Obiettivo strategico 1 – Nuovo modello operativo per l’Ente

Azione 1.1 Nuovo assetto organizzativo e funzionale dell’Ente


| Misura 1.1.1 Digitalizzazione e innovazione dei processi – Budget 3.000.000 – Periodo 2022-2024. Status  | | | |
|---|---|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Azioni per l’avvio di progetti finalizzati alla trasformazione digitale dei propri servizi, in base al “Modello strategico evolutivo dell’informatica della PA | <ul style="list-style-type: none"> Analisi e sviluppo di un modello di insieme dei processi con le relative informazioni finalizzato alla mappatura dei sistemi a supporto dell’operatività dell’ente; Implementazione di innovazioni operative; Scelta del modello IT e relativa definizione del programma di lavoro per la sua implementazione | I tre interventi che compongono la misura sono stati attivati. Tutti rientrano nell’Accordo Quadro per l’affidamento di servizi applicativi di Data Management. Gli interventi si integrano con quelli previsti rispettivamente dalle misure 1.1.2 e 1.1.3. | Istituzione di tavoli tematici per la digitalizzazione, la reingegnerizzazione e l’upgrading dei processi per il rilascio delle autorizzazioni inerenti il lavoro portuale, la sicurezza le autorizzazioni ex art. 5 comma 5bis e le concessioni demaniali |


| Misura 1.1.2 Sportello Unico Amministrativo – Budget 500.000 – Periodo 2022-2023. Status  | | | |
|--|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Accrescere la digitalizzazione dei processi dell'Ente verso l'esterno | Progettazione, sviluppo e implementazione dello Sportello Unico Amministrativo | L'intervento rientra nell'Accordo Quadro per l'affidamento di servizi applicativi di Data Management. L'intervento si integra con quelli previsti rispettivamente dalle misure 1.1.1 e 1.1.3. | Istituzione di tavoli tematici per la digitalizzazione, la reingegnerizzazione e l'upgrading dei processi per il rilascio delle autorizzazioni inerenti il lavoro portuale, la sicurezza le autorizzazioni ex art. 5 comma 5bis e le concessioni demaniali. Avviato tavolo di lavoro concessioni riguardante i "grandi concessionari" |

| Misura 1.1.3 Sistema informativo su base geografica a supporto della gestione e delle scelte strategiche – Budget 1.500.000 – Periodo 2022-2023. Status  | | | |
|---|--|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Gestire in maniera unitaria le informazioni del territorio e disporre di strumenti di supporto alle decisioni | <ul style="list-style-type: none"> • Implementazione di una piattaforma GIS; • Acquisizione di un programma GIS sui processi gestionali dell'ente. | La misura si come due sotto interventi entrambi rientranti nell'Accordo Quadro per l'affidamento di servizi applicativi di Data Management. Gli interventi si integrano con quelli previsti rispettivamente dalle misure 1.1.1 e 1.1.2. | Istituito tavolo di lavoro per la per la digitalizzazione, prodotta l'architettura e i requisiti di servizio, tuttora in fase di condivisione con la CP |


| Misura 1.1.4 Assetto delle società partecipate – Budget 120.000 – Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| APVI/VNCL verifica della possibilità e convenienza dell'unificazione delle due | <ul style="list-style-type: none"> • APVI/VNCL verifica della possibilità e convenienza dell'unificazione delle due; • ERF analisi dello scenario di governance; • CFLI promozione e sviluppo; • Chioggia Terminal Crociere identificazione e definizione scenari di sviluppo | Al netto dell'analisi sulla governance della società di manovra ferroviaria ERF non ancora iniziata, i restanti interventi che compongono la misura sono stati attivati. Va sottolineato il fatto che la fusione fra le società APVI e VNCL è subordinata alla completa demanializzazione dell'area Montesyndial in favore di ADSP. | Chioggia Terminal Crociere - deliberata la liquidazione della società. |


Azione 1.2 Lavoro e operazioni portuali


| Misura 1.2.1 Analisi dei fabbisogni competenze occupazionali; – Budget 400.000 – Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Specializzare la forza lavoro in porto e sviluppare percorsi formativi finalizzati all'innalzamento del livello di sicurezza delle operazioni portuali | <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione corsi di formazione; • Studio di fattibilità per la valorizzazione di un polo formativo | L'intervento previsto per il 2022 è stato attivato ed iniziato secondo quanto previsto. | Svolta attività formativa e implementata attività di monitoraggio sull'andamento del lavoro portuale nell'ottica di favorire il rispetto delle regole. |

| Misura 1.2.2 Determinazione numero di imprese ex artt. 16-18 legge 84/1994; – Budget 50.000– Periodo 2022 – Status  | | | |
|--|--|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Armonizzare la disciplina in relazione alle indicazioni contenute nella Delibera ART 57/2018 | <ul style="list-style-type: none"> Studio finalizzato a individuare i parametri e criteri per la determinazione del numero di imprese per le operazioni portuali; Azioni di confronto con gli stakeholder; Redazione di una nuova ordinanza | I tre interventi che compongono la misura sono stati attivati ed implementati | Svolte istruttorie per determinare i numeri massimi con approfondimenti sui soggetti concessionari autorizzati per operare conto terzi. |


Azione 1.3 Il posizionamento del cluster portuale

| Misura 1.3.1 Nuova corporate communication del sistema portuale del Veneto; – Budget 100.000– Periodo 2022 – Status  | | | |
|---|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Dotare il sistema portuale di un brand rappresentativo | <ul style="list-style-type: none"> Studio dei principali benchmark di settore per l'identificazione dei punti di forza e di debolezza dei due scali, rispetto alle nuove esigenze di relazione e informazione; Nuova brand image di sistema portuale, con progettazione della connessa comunicazione corporate; Sistema interconnesso di canali e strumenti off line e on line | Nel 2022 è stata avviata la gara per un servizio di rilevazione, analisi e monitoraggio dei dati reputazionali ai fini di delineare un piano di comunicazione volto a migliorare il posizionamento reputazionale dell'Ente e del Sistema portuale Veneto. Il servizio | Avviata la gara per l'affidamento dell'incarico relativo all'analisi reputazionale |

| Misura 1.3.2 Marketing territoriale; – Budget 100.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|---|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Favorire sinergie tra attori pubblici e privati creando massa critica per una più efficace promozione territoriale | Sviluppo di sinergie tra attori pubblici e privati in particolare nell'ambito della costruzione e promozione di un'offerta territoriale | <p>Nel 2022, si segnalano le quattro iniziative più rappresentative realizzate a più livelli (aggregazione locale, regionale, nazionale, sovranazionale):</p> <p>1. Roadshow internazionale “Born in Venice” coordinato da Confindustria Area Vasta Venezia-Rovigo nelle tappe di Dubai e Francoforte.</p> <p>2. Patto per lo Sviluppo del Sistema Logistico Veneto siglato da Interporti, aeroporti, porti del Veneto, con il supporto della Regione del Veneto. Il Patto si inserisce nelle azioni richieste dal nuovo Connecting Europe Facility - CEF2, che evidenzia il ruolo strategico delle sinergie e delle partnership tra attori pubblici e privati per sviluppare le reti trans-europee, accelerando la decarbonizzazione e la digitalizzazione dell'economia dell'Unione Europea.</p> <p>3. Collettiva italiana “Cruiseltaly”, presso “Sea-Trade Cruise Med”, fiera internazionale dedicata al settore delle crociere tenutasi a Malaga dal 14 al 15 settembre.</p> <p>4. I porti del Nord Adriatico riuniti nell'Associazione NAPA (North Adriatic Port Association) hanno rivitalizzato, a partire dallo stimolo di AdSPMAS che ne detiene la presidenza. In occasione degli European Maritime Days, tenutosi a Ravenna il 22 i rappresentanti dell'associazione hanno incontrato la Coordinatrice Europea del Corridoio Baltico-Adriatico, Anne Jensen, per presentare i piani di sviluppo futuri del sistema portuale NAPA incentrati su connettività, smart ports e green ports</p> | <p>1. Il roadshow “Born in Venice” è stata l'occasione per illustrare a una platea di operatori economici esteri le opportunità di investimento che offrono i Porti di Venezia e Chioggia, la zona logistica semplificata, spazi, strutture, condizioni di vantaggio per l'insediamento di nuove attività legate anche alla ZLS, nonché occasione per presentare il progetto hydrogen valley d'area vasta metropolitana.</p> <p>2. La firma del Patto per lo sviluppo del Sistema Logistico veneto ha già visto la costituzione di gruppi di lavoro per: azioni congiunte di marketing territoriale, posizionamento strategico presso le istituzioni europee, ottimizzazione dei processi logistici e sviluppo dell'intermodalità, sviluppo della mobilità passeggeri, progetti per la transizione energetica.</p> <p>3. “SeaTrade Cruise Med” ha favorito l'incontro tra domanda e offerta per il comparto: Terminal, agenti marittimi e AdSPMAS hanno incontrato i rappresentanti di prestigiose compagnie di crociera (sia di compagnie che già scallano i porti di Venezia e Chioggia, sia di altre pronte a tornare in laguna). L'iniziativa è stata occasione per continuare a lavorare in modo integrato a un nuovo modello di crocieristica per il sistema portuale del Veneto.</p> <p>4. Iniziative della North Adriatic Port Association di rilancio presso le istituzioni europee, a partire dall'aggiornamento degli strumenti di comunicazione e dalla realizzazione di incontri strategici</p> |

| Misura 1.3.3 Azioni di promozione dei traffici e attrazione investimenti; – Budget 400.000– Periodo 2022- 2024 – Status  | | | |
|---|--|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| <p>Favorire l’incontro della domanda e dell’offerta e il riposizionamento nazionale e internazionale del sistema portuale</p> | <ul style="list-style-type: none"> Partecipazione a fiere, business meeting, focus group e missioni di sistema; Progetto di animazione territoriale in collaborazione con il Comune, la Guardia Costiera e stakeholder legati al settore turistico; Azioni e iniziative per lo sviluppo del traffico fluviale | <p>Organizzazione e partecipazione a: Breakbulk Europe, Salone Nautico, Seatrade Cruise MED;</p> <p>2. Coordinamento presenza e interventi per la promozione del fluviale negli appuntamenti inseriti in Green Logistics Expo e Let Expo,</p> <p>3. Rispetto all’animazione territoriale volta a sviluppare e promuovere Chioggia come destinazione crocieristica, ASP MAS si è impegnata grazie anche alla rafforzata collaborazione con il Comune e stakeholder legati al settore turistico.</p> <p>L’inserimento della città lagunare tra gli approdi del calendario crocieristico 2022 ha consentito di portare sul territorio un nuovo flusso di turismo. Gli ottimi risultati riscontrati quest’anno aprono ad una riflessione più ampia sulla costruzione di un’offerta turistica incentrata non tanto sulla “fruizione” della città di Chioggia, quanto sulla valorizzazione delle diverse esperienze che essa può proporre. AdSP MAS ha organizzato tre momenti di confronto per lavorare assieme alla comunità locale per potenziare qualità e quantità dell’offerta e dei servizi a disposizione dei turisti e integrare i flussi con la città:</p> | <p>Realizzate attività di informazione, sensibilizzazione ed engagement del cluster attraverso una relazione con gli operatori e con le associazioni di categoria;</p> <p>Aggiornati brochure e video, includendo anche la realtà clodiense, i progress dei terminal, le modifiche degli assetti dei terminal, le integrazioni sui vantaggi competitivi del sistema portuale</p> <p>2. Promozione di soluzioni innovative da mettere in atto per migliorare il trasporto integrato so-stenibile insieme a nuovi servizi intermodali, al fine di favorire lo sviluppo del traffico fluviale con l’interessamento di operatori e altri enti ed associazioni impegnati nel settore, tra tutti la Regione del Veneto (per il tramite della società Infrastrutture Venete)</p> <p>3. Organizzazione di tre incontri: a. Workshop "La portualità clodiense tra passato, presente e futuro";b. Seminario "#PORTO-CITTÀ. Un nuovo capitolo della riqualificazione dei waterfront di Venezia e Chioggia"; c. Seminario "#Porto-Città. Chioggia nuova destinazione del turismo dal mare, tra cultura, natura e infrastrutture".</p> |


Azione 1.4 – Integrazione della sostenibilità nell’agire dell’Ente


| 1.4.1 Piano di iniziative per promuovere la cultura della sostenibilità nell’Ente; – Budget 100.000– Periodo 2022 - 2024 – Status  | | | |
|---|---|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| <p>Massimizzare gli sforzi e i risultati in termini di contributo all’Agenda 2030, per avviare un processo di acculturazione ed engagement dell’Ente</p> | <p>Avvio di un processo di coinvolgimento dei dipendenti a partire da un programma di sensibilizzazione sul nuovo approccio da adottare per la costruzione di un sistema portuale sostenibile</p> | <p>Aggiornamento e integrazione di un Piano di iniziative volte alla sensibilizzazione dell’Ente sui temi della sostenibilità.</p> | <p>La sostenibilità si consolida quale principio mainstream in tutte le attività istituzionali, come concretizzazione omnicomprensiva di un approccio strategico. A partire da queste basi e analizzato il contesto, il piano prevede che le prossime azioni debbano correre attraverso un: a) processo di sensibilizzazione più ampio e sistematico - diretto a tutto il personale dell’Ente; b) approccio olistico – laddove il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità va condiviso trasversalmente da diverse unità organizzative.</p> |


| 1.4.2 Rendicontazione di sostenibilità; – Budget 120.000– Periodo 2022 - 2024 – Status | | | |
|--|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| <p>Presentare misure e progressi in merito a tematiche economiche, ambientali, sociali e di governance per garantire una comunicazione trasparente verso tutte le categorie di stakeholder</p> | <p>Redazione del bilancio di sostenibilità</p> | <p>In coerenza con il “Modello di rendicontazione di sostenibilità dell’AdSPMAS” elaborato nel 2021 è stato redatto nel 2022 il rendiconto stesso, in conformità della metodologia che, in ambito marittimo-portuale, pone in relazione gli indicatori della Global Reporting Initiative con le linee guida definite dall’International Association Ports and Harbours - nell’ambito del framework World Port Sustainability Program - e con i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell’Agenda 2030 dell’ONU</p> | <p>Redazione del bilancio di sostenibilità per il 2022 con assegnazione di particolare rilievo all’analisi di materialità, valorizzando anche dati e rilevazioni ottenute in fase di elaborazione del Piano Operativo Triennale 2022-2024, in osservanza di due indirizzi dichiarati dall’Ente in tale documento strategico: da un lato, quello di adottare uno stakeholder management proattivo, aperto al dialogo e al confronto con i pubblici per rilevare ex ante bisogni ed istanze e, dall’altro, quello di passare ad un approccio cd. strategico in ambito di sustainability management e reporting.</p> <p>Nel processo di elaborazione dei contenuti del documento, tutte le strutture dell’Ente sono state coinvolte per competenza.</p> |


Obiettivo Strategico 2 - Rigenerazione del sistema portuale


Misura 2.1 – Un nuovo assetto pianificatorio dell'ambito portuale

| 2.1.1 Nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale; – Budget 1.500.000 – Periodo 2022 - 2023 – Status  | | | |
|---|--|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Ridefinizione della pianificazione dei Porti di Venezia e Chioggia | <ul style="list-style-type: none"> • Aggiornamento del precedente DPSS; • Ripresa del tavolo di lavoro con il Comune di Venezia; • Adozione del DPSS da parte del Comitato di Gestione e indizione Conferenza di Servizi; Redazione dei PRP | Sono in corso e proseguiranno nel 2023 alcuni studi per la redazione del DPSS e conseguentemente sarà avviata la conferenza dei servizi finalizzata alla approvazione dello stesso | Finalizzato l'accordo propedeutico al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) con il Comune di Chioggia |


| 2.1.2 Nuovo assetto delle concessioni dei terminal portuali; – Budget N.A.– Periodo 2021 - 2025 – Status  | | | |
|--|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Ottimizzare l'assetto produttivo del porto | Emanazione di provvedimenti programmatici volti a delineare il graduale adeguamento infrastrutturale ed assetto territoriale dei terminal commerciali; | L'intervento previsto è stato attivato ed iniziato secondo quanto previsto. | Definizione del nuovo quadro programmatico volto al rilascio delle nuove concessioni ed autorizzazioni pluriennali ex artt. 16 e 18 L.84/94 e s.m.i. L'iter amministrativo è finalizzato all'emanazione di provvedimenti programmatici, al graduale adeguamento infrastrutturale al consolidamento dell'impianto territoriale dei terminal commerciali nonché all'ottimizzazione del loro assetto produttivo |

| 2.1.3 Istituzione della ZLS a porto Marghera; – Budget 200.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|--|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Favorire il rilancio economico produttivo delle aree portuali e dell'entroterra (ZLS) | Collaborazione con gli altri enti del territorio per l'attivazione della ZLS | In corso di stesura alcune proposte di nuovo regolamento delle ZES/ZLS. | Approvato il DPCM di istituzione della Zona Logistica Semplificata del Veneto. In attesa dell'approvazione delle risorse finanziarie da parte del Governo |

| 2.1.4 Concorso di idee a procedura aperta in due fasi ai sensi degli articoli 60 e 156, c.7 del D.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 s.m.; – Budget 2.500.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|---|-----------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Coniugare lo svolgimento dell'attività crocieristica nel territorio di Venezia e della sua laguna con la salvaguardia dell'unicità e delle eccellenze del patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale di detto territorio | Realizzazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e consegna degli elaborati | L'intervento è stato attivato ed è iniziato secondo quanto previsto. È stato annullato a seguito della sentenza del TAR Veneto. Presentato ricorso da parte di AdSPMAS e MIT. | |

| 2.1.5 Approdi temporanei crociere a Marghera.; – Budget 157.000.000.– Periodo 2021-2026 – Status  | | | |
|--|---|-------------|-----------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Provvedere a soluzioni temporanee per garantire la continuità della crocieristica | Gli interventi previsti dalla misura rientrano nelle competenze del Commissario Straordinario (per approfondimenti sullo stato dell'arte vedasi Capitolo 5) | | |

Misura 2.2 – Verso una nuova connessione accessibilità dei porti


| 2.2.1 Navigabilità dei canali portuali (materiali e immateriali).; – Budget 56.500.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|--|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Identificare ed attuare interventi mirati atti a garantire la massima navigabilità dei canali portuali nel rispetto dell'ambiente | <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione studio idrodinamico; • Opere di manutenzione e ripristino per la protezione e la conservazione nelle aree di bordo del canale Malamocco Marghera tratto curva San Leonardo e Fusina; • Realizzazione adeguamento segnalamenti marittimi • Intervento di messa in sicurezza del palancoato della sponda nord del canale industriale sud a Marghera | I quattro interventi previsti all'interno della misura sono stati attivati e iniziati secondo quanto previsto. | <p><u>Interventi immateriali</u> Realizzati i modelli idrodinamici, di trasporto, dei sedimenti e di navigazione.; Affidato un servizio per effettuare analisi del rischio, propedeutica alla revisione delle attuali limitazioni alla navigazione finalizzato a fornire elementi utili per l'aggiornamento delle ordinanze di sicurezza della navigazione attualmente vigenti</p> <p><u>Interventi materiali</u> <u>Canale MM</u> Apportate integrazioni al progetto definitivo; Affidato l'incarico per l'integrazione del Piano di Monitoraggio Ambientale. Conclusa la progettazione esecutiva; Bando di gara in fase di pubblicazione. Per questo intervento è stato concesso dal MIT un ulteriore contributo di 55 milioni di euro a valere sul fondo PNRR/Fondo Complementare.</p> <p><u>Segnalamenti marittimi</u> Conclusa la CdS; in attesa di autorizzazione paesaggistica.</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p><u>Messa in sicurezza del palancoato della sponda nord del Canale Sud</u> Redatto e verificato il progetto esecutivo Pubblicata la gara per l'esecuzione dei lavori</p> |
|--|--|--|--|


2.2.2 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio - breve medio periodo).; – Budget 229.700.– Periodo 2022-2026 – Status




| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|---|---|--|---|
| Rivisitazione dell'accessibilità di ultimo miglio | <ul style="list-style-type: none"> • Intervento 1 – Adeguamento di Venezia Marghera Scalo • Intervento 2 - Realizzazione nuovo Ponte Ferroviario sul Canale Ovest; • Intervento 3 - Accessibilità al Porto Commerciale di Marghera Venezia • Intervento 4 – Riassetto di via dell'Elettricità • Intervento 5 - Adeguamento ferroviario e stradale del nodo di via della Chimica a porto Marghera (fase 1) • Intervento 7 - Sovrappassi ferroviari su via dell'Elettricità • Intervento 8 via dell'Elettricità Montesyndial – adeguamento linea ferroviaria • Intervento 9 - Piattaforma intermodale • Nuova officina ferroviaria | <p>In ritardo</p> <p>La realizzazione del nuovo ponte ferroviario sul Canale Industriale Ovest è stata attuata secondo quanto previsto; Partecipazione al bando PNRR del Ministero dell'Agricoltura per completare la copertura finanziaria dell'opera. Concluso lo studio di fattibilità e individuata la soluzione progettuale da mettere a bando per la progettazione di fattibilità a valere sui fondi MIT (fondo progettazione). Partecipazione al bando PNRR del Ministero dell'Agricoltura per completare la copertura finanziaria dell'opera. Per quanto riguarda invece l'adeguamento stradale e ferroviario del nodo di via della Chimica (fase 1) è in ritardo. La progettazione definitiva ed esecutiva dell'intervento verrà candidata al prossimo bando CEF di gennaio 2023. Avviata la progettazione definitiva a valere sul progetto CEF "Access2NAPA", la realizzazione dell'intervento verrà candidata al prossimo bando CEF di gennaio 2023</p> <p>Consegnato il PFTE di prima fase, sarà avviata la procedura di affidamento per la redazione del PFTE avanzato su fondi MIT (fondi progettazione). Individuato il sito di realizzazione e affidato l'incarico di revisione del progetto esecutivo</p> | <p><u>Intervento 2 Ponte ferroviario:</u> Approvati il progetto definitivo e l'Adeguamento Tecnico Funzionale; Convocata e conclusa la CdS; Affidato l'incarico ad un esperto nella gestione dei fondi PNRR; Avviate le procedure di esproprio Avviata la redazione del progetto esecutivo</p> <p><u>Intervento 3 Accessibilità al porto commerciale di Marghera</u> Consegnato lo studio di fattibilità</p> <p><u>Intervento 5</u> Attivata la convenzione con Sogesid;</p> <p><u>Intervento 7</u> Affidato l'incarico ad un esperto nella gestione dei fondi PNRR</p> <p><u>Intervento 9</u> <u>PFTE consegnato</u></p> |


| 2.2.2 Infrastruttura stradale e ferroviaria di ultimo miglio -lungo periodo).; – Budget 870.000.– Periodo 2026-2030 – Status  | | | |
|--|---|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Rivisitazione dell'accessibilità di ultimo miglio | <ul style="list-style-type: none"> • Sovrappassi ferroviari via dell'Elettricità; • Collegamento ferroviario Via dell'Elettricità – Montesyndial; • Cavalcaferrovia via della Chimica Montesyndial; • Piattaforma intermodale; • | L'attivazione degli interventi non era prevista nel 2022. | Rivisitazione dell'accessibilità di ultimo miglio |


Misura 2.3 – La mitigazione delle interferenze del MoSE


| 2.3.1 Azioni di governance e soluzioni gestionali per la mitigazione degli impatti relativi al sistema MoSE.; – Budget 50.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|---|-----------------------------------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Disporre di un quadro normativo adatto alle nuove caratteristiche dei porti a seguito dell'entrata in funzione del MoSE | <ul style="list-style-type: none"> • Definizione di un quadro normativo ad hoc | L'intervento previsto è stato attivato e attuato secondo quanto previsto. | Predisposta la proposta di legge. |


| 2.3.2 Supporti tecnologico-informativi.; – Budget 1.000.000.– Periodo 2022-2023 – Status  | | | |
|---|--|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Ottimizzare l'operatività portuale in relazione al MoSE | <ul style="list-style-type: none"> • Ottimizzare l'operatività portuale in relazione al MoSE; <ul style="list-style-type: none"> • Sviluppo di un sistema di informazione all'utenza sulle previsioni di operatività del sistema MoSE | I due interventi sono stati attivati ed iniziati secondo quanto previsto. L'intervento relativo alla predisposizione di uno strumento a supporto delle decisioni e la sua realizzazione rientrano nell'Accordo Quadro per l'affidamento di servizi applicativi di Data Management. | Ottimizzare l'operatività portuale in relazione al MoSE |


Misura 2.4 – Il nuovo volto dei porti di Venezia e Chioggia


| 2.4.1 Nuovi terminal merci – Budget 187.457.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|-------------|-----------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Sviluppo e consolidamento dei traffici | L'intervento previsto dalla misura rientra nelle competenze del Commissario Straordinario | | |

| 2.4.2 Riqualificazione waterfront Venezia Centro Storico.; – Budget 500.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Valorizzazione paesaggistica e funzionale delle aree portuali | Avvio procedura di gara per definizione di un PFTE per le aree di Marittima, S. Andrea, Santa Marta e San Basilio | Nel corso del 2023, a seguito dell'assegnazione da parte del MIT di 1,6 milioni di euro a valere sul Fondo progettazione, sarà avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica per la riqualificazione del waterfront delle aree portuali comprese fra Sant'Andrea e San Basilio | Affidato all'università IUAV l'incarico per la redazione del "documento preliminare di progettazione" (DPP) propeudeutico alla redazione del PFTE |

| 2.4.3 Riqualificazione waterfront Chioggia.; – Budget 500.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Recupero e valorizzazione delle aree portuali | <ul style="list-style-type: none"> Avvio procedura di gara per definizione PFTE waterfront Chioggia); <p style="text-align: center;">Adeguamento funzionale del ponte Via Maestri del Lavoro</p> | A seguito dell'assegnazione da parte del MIT di 1,6 milioni di euro a valere sul Fondo progettazione, sarà avviata la progettazione di fattibilità tecnico economica per la riqualificazione del waterfront dell'area Saloni presso il Porto di Chioggia | <p>Affidato all'università IUAV l'incarico per la redazione del "documento preliminare di progettazione" (DPP) propeudeutico alla redazione del PFTE</p> <p>Sottoscritto Accordo Procedimentale fra MIT e AdSPMAS, e conseguente finanziamento di finanziamento di 1,2 milioni di euro per i lavori di adeguamento di Via Maestri del Lavoro</p> |


| 2.4.4 Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia.; – Budget 6.075.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|--|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Miglioramento dell'efficienza delle reti e degli impianti tecnologici | <p>Risoluzione delle criticità illuminotecniche ed impiantistiche;</p> <p>Adeguamento ed efficientamento degli impianti e della relativa infrastruttura elettro-meccanica di sollevamento per la gestione delle acque meteoriche del Porto di Val da Rio;</p> <p>Ripristino della piena funzionalità della rete idrica e antincendio del Porto di Val da Rio</p> | I tre interventi previsti all'interno della misura sono stati attivati e iniziati secondo quanto previsto. | Per quanto riguarda il primo intervento è stato redatto il PFTE per la conversione a led delle torri faro. |


| 2.4.4 Riassetto reti tecnologiche ed impianti del Porto – Chioggia.; – Budget 6.075.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Miglioramento dell'efficienza delle reti e degli impianti tecnologici | Risoluzione delle criticità illuminotecniche ed impiantistiche; Adeguamento ed efficientamento degli impianti e della relativa infrastruttura elettro-meccanica di sollevamento per la gestione delle acque meteoriche del Porto di Val da Rio; Ripristino della piena funzionalità della rete idrica e antincendio del Porto di Val da Rio | I tre interventi previsti all'interno della misura sono stati attivati e iniziati secondo quanto previsto. | Per quanto riguarda il primo intervento è stato redatto il PFTE per la conversione a led delle torri faro. |


| 2.4.5 Adeguamento del Punto di Controllo Frontaliero del Porto di Venezia.; – Budget 100.000.– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|-------------------------------|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Adeguamento del Posto di Controllo Frontaliero ai requisiti previsti dalla norma | Realizzazione dell'intervento | L'intervento previsto non è stato ancora attivato. | Inviata la proposta tecnica al Ministero della Salute in attesa di riscontro |


Obiettivo Strategico 3 – Transizione energetica del cluster portuale

Misura 3.1 - Transizione energetica del cluster portuale

| 3.1.1 Interventi per la sostenibilità ambientale del porto (PNRR Green Ports.; – Budget 26.500.– Periodo 2022-2025 – Status  | | | |
|---|--|---|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Favorire la transizione green del sistema portuale | <ul style="list-style-type: none"> • Imbarcazione ad idrogeno; • Green Rail Shunting - Manovre ferroviarie portuali a idrogeno in concessione a ERF Spa; • Realizzazione di impianto fotovoltaico su edifici demaniali (opera per lotti funzionali) in area Venice Terminal Passeggeri; • Infrastruttura per l'elettificazione delle banchine Veneto e Sali in area Terminal Multiservice; • Realizzazione di impianto fotovoltaico in 3 interventi su strutture demaniali in area Terminal Rinfuse Venezia + intervento per elettrificazione gru di banchina; • Realizzazione impianti fotovoltaici su pensiline ed efficientamento energetico palazzina Sartori in area Terminal Vecon; • Piccola centrale di produzione di H2 per via elettrolitica con fotovoltaico in area in concessione a ERF Spa; • UPS e nuova rete elettrica da 20KW a cella combustibile con modulo elettrolisi per idrogeno in area Multiservice - Venice Newport Container and Logistics; <p>Realizzazione di 8 colonnine per fornitura di energia elettrica mezzi di servizio a Venezia e Chioggia</p> | <p>Nel corso del 2022 non è stato possibile attivare i dieci interventi previsti dal programma PNRR "Green Port" per favorire la sostenibilità del porto (Int 3.1.1) per mancanza del decreto ministeriale di attribuzione dei fondi. È infatti, tuttora in corso, da parte del MITE, la verifica sull'assoggettabilità degli stessi alle norme sugli aiuti di stato. Il primo decreto di finanziamento MITE dovrebbe prevedere lo stanziamento dei fondi solo per gli interventi non soggetti agli aiuti di stato ovvero la realizzazione di un'imbarcazione ad idrogeno e l'installazione di 8 colonnine per la fornitura di energia elettrica ai mezzi di servizio presso i porti di Venezia e Chioggia.</p> | Favorire la transizione green del sistema portuale |

| 3.1.2 Elettificazione delle banchine (PNRR Cold ironing).; – Budget 90.300.000.– Periodo 2022-2026 – Status  | | | |
|---|--|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Riduzione delle emissioni delle navi in porto | <ul style="list-style-type: none"> Elettificazione Banchine Aree di Marghera; Elettificazione Banchine Aree di Venezia | Gli interventi previsti riguardanti l'elettificazione delle banchine di Porto Marghera e Venezia non sono stati ancora attivati. | Riduzione delle emissioni delle navi in porto |

| 3.1.3 Assessment emissioni GHG e monitoraggio consumi energetici).; – Budget 100.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|--|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Accrescere l'efficiamento energetico del sistema portuale | <ul style="list-style-type: none"> Aggiornamento della Carbon Footprint; Aggiornamento della DEASP | L'attivazione degli interventi non era prevista nel 2022. | Accrescere l'efficiamento energetico del sistema portuale |

| 3.1.4 Venice Hydrogen Valley – Budget 100.000– Periodo 2022-2025 – Status  | | | |
|---|---|---|--------------------------------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Favorire la transizione e riconversione energetica di Porto Marghera | <ul style="list-style-type: none"> Studio propedeutico allo sviluppo di un sistema di approvvigionamento, produzione, stoccaggio e distribuzione di idrogeno e sviluppo di una proposta congiunta per lo sviluppo della filiera dell'idrogeno come carburante per il trasporto nell'ambito dei Corridoi prioritari TEN-T | L'attività è stata completata e conclusa. | Studio propedeutico completato |

3.1.5 Sviluppo della catena logistica del GNL come carburante alternativo – Budget 140.000– Periodo 2022-2024 – Status




| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|--|--|-------------|-----------|
| Favorire la transizione e riconversione energetica di Porto Marghera | La realizzazione dell'intervento è in capo a soggetti privati. | | |

3.1.6 Progetti per la salvaguardia del parco arboreo ed ampliamento aree a verde – Budget 600.000– Periodo 2022-2024 – Status

| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|---|--|---|---|
| Riduzione della CO2 e riqualificazione ambientale | <ul style="list-style-type: none"> Manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree verdi e del parco alberature | L'intervento previsto è stato attivato ed iniziato secondo quanto previsto. | Riduzione della CO2 e riqualificazione ambientale |

Obiettivo Strategico 4 – Massimizzazione della safety e ottimizzazione della security

Misura 4.1 - Efficiamento controlli e garanzie a tutela della salute

| 4.1.1 Azioni di formazione sulla sicurezza sul luogo di lavoro – Budget 75.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|---|--|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Mitigare fortemente il rischio di incidenti nello svolgimento delle operazioni portuali | <ul style="list-style-type: none"> • Modifica della regolamentazione esistente; • Adeguamento sistemi informativi. | Gli interventi previsti non sono stati ancora attivati. | Riduzione della CO2 e riqualificazione ambientale |
| 4.1.2 Estensione misure di prevenzione pandemia – Budget 20.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Adozione di azioni preventive per il contenimento della pandemia | <ul style="list-style-type: none"> • Adozione dei DPI e DPC idonei | L'intervento previsto è stato attivato secondo quanto previsto. | Adozione di azioni preventive per il contenimento della pandemia |
| 4.1.3 Azioni di sensibilizzazione sulla cultura della sicurezza – Budget 80.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Adeguamento delle risorse e dei sistemi impiegati per la massimizzazione della sicurezza | <ul style="list-style-type: none"> • Adozione campagna formativa rivolta agli ispettori per l'aggiornamento delle loro competenze; • Sviluppo della digitalizzazione dei sistemi di raccolta dati ispettivi; • Azioni di sensibilizzazione delle imprese e dei lavoratori portuali | Due dei tre interventi previsti per il 2022 sono stati attivati secondo quanto previsto. | Approdi diffusi: applicazione dei principi del piano di emergenza esterna ai terminal che si trovano nell'area di attenzione per l'attiva crocieristica (approdi Fusina). |

| 4.1.4 Nuovo Piano/razionalizzazione interventi security portuale – Budget 1.370.00– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|--|--|--|--|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Adozione di adeguate misure di security attraverso adeguamenti procedurali, informatici ed infrastrutturali | <ul style="list-style-type: none"> • Implementazione sistemi di videosorveglianza con priorità per le zone critiche; • Introduzione nelle aree portuali di Chioggia gli equivalenti sistemi di security portuale adottati nel Porto di Venezia; • Revisione e ammodernamento del sistema di videosorveglianza attualmente operativo a Venezia, Area S. Andrea - S. Marta - S. Basilio, e della Control Room di Marghera | Due dei tre interventi previsti per il 2022 sono stati attivati secondo quanto previsto. | Realizzazione dei piani di sicurezza e antincendio per gli approdi crociere a Chioggia |

Obiettivo Strategico 5 – Relazione porto città
Misura 5.1 – Partnership per uno sviluppo sostenibile

5.1.1 Attivazione di forme di collaborazione strutturate con i Comuni di Venezia, Chioggia e Cavallino Treporti e con la Città Metropolitana di Venezia per una governance condivisa della relazione porto-città– Budget 300.000– Periodo 2022-2024 – Status



| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|---|--|---|--|
| <p>Sviluppare sinergie e massimizzare l'efficacia di iniziative congiunte in materie più direttamente afferenti la vita e la realtà cittadina (turismo, cultura, sostenibilità)</p> | <ul style="list-style-type: none"> Attivazione di intese, accordi e convenzioni con le Istituzioni cittadine in materia di comune interesse | <p>Avviata collaborazione con i Comuni di Venezia e Chioggia, che si è concretizzata in due iniziative composite: 1. la collaborazione per la promozione dell'app multimediale "Virtual Museum dei Porti di Venezia e Chioggia", già output del progetto europeo Remember che ha ottenuto il brand "Venezia 1600" ed è stata veicolata attraverso supporti fisici e multimediali posizionati nelle principali sedi museali cittadine; 2. il coinvolgimento dei due Comuni nell'iniziativa nazionale Italian Port Days che - dal 7 al 14 ottobre 2022, programma di attività volte a sensibilizzare il territorio sul ruolo della portualità come risorsa.</p> | <p>Avviata collaborazione con i Comuni di Venezia e Chioggia. Una volta strutturata e consolidata la partnership con i Comuni di Venezia e Chioggia, attività prevista nel corso del 2023, si procederà ad integrarla con sinergie da attivare anche con altri partner di riferimento del territorio</p> |

| 5.1.2 Accordi e collaborazioni in materia di sostenibilità in ambito locale, nazionale e internazionale – Budget 60.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|---|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Inserire AdSPMAS nel network di attori locali, nazionali ed internazionali impegnati a contribuire all'Agenda 2030 ONU | <ul style="list-style-type: none"> • Formalizzazione della relazione con Istituzioni impegnate in progetti territoriali; • Avvio di partnership con soggetti autorevoli a livello nazionale ed internazionale nell'ambito della sostenibilità | <p>Formalizzata, a settembre 2022, l'adesione alla Fondazione Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità, dopo aver intessuto relazioni istituzionali con diversi stakeholders sia a livello locale che centrale (es. Confindustria, Regione del Veneto, organi di Governo), sviluppato attività e documenti di merito necessari ad accedere ai gruppi di lavoro tematici.</p> <p>Le relazioni istituzionali dell'Ente con stakeholder strategici sotto il profilo della sostenibilità si sono concretizzate anche nella partnership con Confindustria Ve-Ro e Veneto Centro entrando a far parte dell'iniziativa "Capitale della cultura d'impresa", con cui si è lavorato congiuntamente sviluppando iniziative congiunte.</p> | <p>Concluso l'iter di adesione a Venezia Capitale Mondiale della Sostenibilità con conseguente valorizzazione e promozione dell'impegno di AdSPMAS nell'ambito dello sviluppo sostenibile del territorio, applicato ai principali filoni di intervento di estremo interesse per la Città.</p> <p>Siglata la collaborazione con Confindustria Venezia per Venezia capitale cultura e impresa. Nr 4 iniziative sviluppate lungo filoni tematici specifici: il workshop "LA PORTUALITÀ CLODIENSE TRA PASSATO, PRESEN-TE E FUTURO" (11 aprile, Chioggia, riferito ai filoni "navi e indotto e vallicoltura"); il workshop "INNOVA-ZIONE E SOSTE-NIBILITÀ". LE NUOVE ROTTE DELLA FI-LIERA NAU-TICA", riferito al filone della cantieristica sostenibile (Salone Nautico Venezia, 30 maggio); il seminario "ZLS, UN'OPPORTUNITÀ PER IL SISTEMA PORTUALE VENETO", afferente al filone della "sostenibilità economica" (10 ottobre, Marghera); le visite guidate a Venezia Heritage Tower a Marghera, afferenti al filone "comunicare diversamente l'industria" (nell'ambito del programma "Italian Port Days", ottobre).</p> |

| 5.1.3 Port center diffuso internazionale – Budget 150.000– Periodo 2022-2024 – Status ✓ | | | |
|--|---|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| <p>Istituire uno spazio per la promozione della conoscenza sul ruolo della portualità come risorsa per il territorio</p> | <ul style="list-style-type: none"> Studio di fattibilità per la creazione di un Port Center fisico; Individuazione di “punti di accesso” ai contenuti tramite sedi dislocate tra Venezia, Marghera e Chioggia; Collaborazioni con Istituzioni culturali cittadine, port community, imprese legate al contesto territoriale; Collaborazioni con Enti Locali e operatori in ambito turistico per la valorizzazione del Port Center come veicolo di redistribuzione dei flussi turistici | <p>Tre dei quattro interventi previsti per il 2022 sono stati attivati secondo quanto previsto. In virtù dei tagli di bilancio, lo studio di fattibilità per la creazione di un port center fisico dedicato si rimanda l’intervento a progettualità europee da candidare per il 2023.</p> <p>AdSPMAS ha lavorato allo sviluppo e all’implementazione di una applicazione multimediale, il cd. Museo Virtuale dei porti di Venezia e Chioggia, applicativo, di tipo open source e web based, sviluppato per una fruizione mobile sia on-site che off-site (cfr Progetto europeo “REMEMBER-REstoring the MEmory of Adriatic ports sites. Maritime culture to foster Balanced tERritorial growth”, finanziato dal programma di cooperazione europeo Italia-Croazia). Nel 2023 -2024 saranno attuate collaborazioni con Enti locali e operatori in ambito turistico per la valorizzazione del port center come veicolo di redistribuzione dei flussi turistici.</p> | <p>Sono state realizzate n. 7 unità allestite, destinate a “punti di accesso” ai contenuti dislocati tra Venezia, Chioggia e Marghera, ovvero: Venezia Heritage Tower, Marghera, Museo della Laguna Sud, Chioggia, Museo di Storia Naturale Giancarlo Ligabue, Venezia, Museo Storico Navale, sede AdSPMAS (3 unità).</p> <p>L’App - pubblicata sulle piattaforme Google Play e Apple Store nelle versioni in lingua italiana e inglese- può essere scaricata gratuitamente e racchiude POI fisici/tematici, raccolti all’interno di 3 itinerari (Il porto ieri; Il porto oggi e Vedute dall’alto) fruibili sia on-site tramite geolocalizzazione che da remoto. Ciascun POI dispone di una scheda testuale di approfondimento, di una galleria di immagini che contestualizza il POI visivamente con foto di ieri e oggi, di un video minipillola introduttivo. Tutti i contenuti sono stati prodotti grazie alla collaborazione con Istituzioni culturali cittadine, port community, Enti locali per promuovere un approccio condiviso e qualificato per creare una diversificazione dei flussi turistici, contribuendo a preservare il valore della cultura del Mare Adriatico.</p> <p>Individuati i seguenti punti di accesso: VHT, Museo Laguna Sud.</p> |

5.1.4 Iniziative di "open port" negli spazi di cerniera: Il Porto in Città e la Città in porto – Budget 450.000– Periodo 2022-2024 – Status




| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|---|---|---|---|
| <p>Consentire la conoscenza del sistema portuale veneto alla comunità territoriale, attivando collaborazioni che mostrino coesione, proattività, apertura</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Iniziative di "Open Port" | <p>Il 2022 è stato caratterizzato da iniziative per</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Maggiore apertura alla Città</u> Gli spazi di competenza dell'ente, localizzati in zone di cerniera o in aree portuali recuperate e adibite a nuovi usi, hanno ospitato diverse iniziative ed eventi temporanei, sia dando seguito ed evolvendo progetti già avviati e consolidati, sia creando nuove occasioni di apertura. Tra questi, vanno segnalati:- i principali eventi sportivi e ricreativi che attraversano il waterfront portuale del centro storico (Venicemarathon, Su e Zo per i Ponti, Venice Night Trail). Lo stesso waterfront ha inoltre goduto dell'animazione tutta giovane del primo Pop Up @ Port Days, concerto di apertura dei Port Days di ottobre organizzato in collaborazione con Ca' Foscari, al quale hanno preso parte centinaia di studenti. <u>2. Coinvolgimento sistematico della Port Community (sia istituzioni che operatori).</u> In occasione dei Port Days di ottobre 2022 istituzioni e operatori hanno contribuito attivamente alla pianificazione e alla messa in opera di attività di vario genere, tra cui tour guidati, lezioni, laboratori, convegni e seminari. <u>3. Valorizzazione del patrimonio di cultura industriale/logistica/portuale di Marghera</u> Il percorso di promozione dell'immagine di Marghera come luogo di storia e al contempo di innovazione, come motore economico e sociale del e per il territorio, è un cammino che viene seguito su più fronti, a partire dall'organizzazione di iniziative presso Venezia Heritage Tower, fino ad arrivare alla produzione e diffusione di strumenti multimediali che raccontano la realtà portuale tramite linguaggi innovativi e mirati. VHT è parte anche della narrazione proposta dal Virtual Museum recentemente realizzato, oltre ad essere uno dei luoghi presi in considerazione per ospitare altri strumenti multimediali creati dall'ente per raccontare Venezia, Chioggia, Marghera e i loro scali. È stato infatti lanciato quest'anno lo strumento multimediale realizzato ad hoc per i più piccoli, Port Educational, | <p>Realizzato programma di iniziative nell'ambito degli Italian port Days dei Porti di Venezia e Chioggia, grandi manifestazioni sportive in waterfront, port educational, strumento di edutainment per le scuole primarie.</p> <p><u>Novità:</u> La collaborazione con Venice marathon si è arricchita infatti con il coinvolgimento della comunità portuale sia nella partecipazione al Trofeo Porti del Veneto (alla sua seconda edizione), ma anche nel processo decisionale che ha portato alla selezione della causa da sostenere nel 2022. La Su e Zo per i Ponti, al contempo, dopo la pausa forzata dalla pandemia, è ripartita proprio dal porto, grazie all'organizzazione della partenza del percorso breve nella cittadella portuale di Santa Marta. È stato sviluppato il tema della collaborazione con le istituzioni locali è stato sviluppato quindi con Ca' Foscari, con cui si avvia una collaborazione che ci si propone di portare avanti negli anni successivi, ma anche con l'attivazione di percorsi di dialogo con importanti istituzioni in campo artistico, tra cui il Teatro Stabile del Veneto, la Biennale di Venezia e lo European Cultural Center. Con questi soggetti sono in corso i percorsi di formalizzazione di accordi che prevedono la progettazione congiunta di iniziative mirate a far conoscere gli spazi sia portuali sia di cerniera tra porto e città.</p> |


| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>che rappresenta una modalità interattiva e innovativa di esplorare e conoscere i luoghi e le dinamiche dei nostri porti e delle nostre aree logistiche, tenendo in considerazione la giovane età dei destinatari e parlando loro con un linguaggio adeguato. Lo strumento, completato in una sua prima forma e pubblicato sul sito web dell'ente, è accessibile a tutti, ed è stato utilizzato in più occasioni nel corso del 2022.</p> | <p>VHT consolida il proprio ruolo di collegamento tra passato, presente e futuro: più iniziative sono state organizzate, offrendo a diversi pubblici uno sguardo privilegiato sulla realtà logistica al servizio dell'intero nordest italiano</p> |
|--|--|--|---|

5.1.5 L'arte per comunicare la portualità con un linguaggio universale – Budget 60.000– Periodo 2022-2024 – Status




| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
|---|--|---|--|
| <p>Inserire il sistema portuale nel contesto artistico-culturale internazionale</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Attivare collaborazioni strutturate con attori di alto profilo nel campo culturale e artistico; • Promuovere progetti artistici costruiti ad hoc per il sistema portuale e la sua comunità; • Promuovere il collegamento e la contaminazione con il mondo dell'arte anche in sede delle Associazioni di categoria internazionali | <p>Attivati percorsi di collaborazione con soggetti del panorama artistico cittadino e internazionale, come: la Biennale di Venezia, il Teatro Stabile del Veneto, lo European Cultural Center, Start Cultura e l'Accademia delle Belle Arti; ciò al fine di ideare congiuntamente progetti narrativi alternativi, utilizzando il linguaggio dello spettacolo e dell'arte, per avvicinare il pubblico alla realtà portuale in maniera originale ed emotiva.</p> | <p>Di seguito si citano i principali progetti avviati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Naturografie - racconta come l'intervento sulla Laguna anche da parte delle Istituzioni afferenti alla portualità possa essere di tutela e salvaguardia utilizzando le forme artistiche innovative; il progetto si è sviluppato nel corso di tutto l'anno, mentre il 2023 vedrà la fase narrativa tramite l'esposizione delle opere presso il Fondaco dei Tedeschi, luogo dal forte significato storico per il porto e i traffici commerciali che da sempre caratterizzano Venezia; - Goldoni 400, il Teatro viaggiante - verranno celebrati nel 2023 i 400 anni del teatro Goldoni, in collaborazione con l'Ente allestendo spettacoli e performance in spazi portuali; - Arena for a Tree- il progetto dell'artista internazionale Klaus Littmann prevede una "tappa" proprio a Venezia, presso Punta della Dogana, altro luogo del passato portuale veneziano che rappresenta un punto d'incontro tra storia, commercio, arte. |

| 5.1.6 Iniziative per la valorizzazione del patrimonio archivistico di AdSPMAS e della memoria sulla storia di Porto Marghera – Budget 100.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|---|---|---|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Garantire la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio documentale dell'Ente | <ul style="list-style-type: none"> Assessment dei documenti esistenti; Progetto di digitalizzazione e successiva gestione standardizzata; Selezione di contenuti funzionali alle iniziative di comunicazione che si attueranno | L'attivazione degli interventi non era prevista nel 2022. | Garantire la conservazione, la fruizione e la valorizzazione del patrimonio documentale dell'Ente |

| 5.1.7 Creazione di un Centro Studi su Economia e Management della portualità e di un hub della cultura e della formazione portuale – Budget 150.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|--|---|-----------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Acquisizione di nuove competenze e conoscenze | <ul style="list-style-type: none"> Creazione di un hub della cultura e della formazione portuale; Creazione del Centro di Studi su economia e management della portualità; Creazione di uno spazio per l'incubazione di imprese innovative e start-up | Due dei tre interventi previsti dalla misura sono stati attivati ed iniziati secondo quanto previsto. | |

Misura 5.2 – Riduzione degli impatti sul territorio

| 5.2.1 Iniziative per monitorare e contenere gli impatti relativi a: a) aria, b) acqua, c) emissioni sonore, d) produzione di rifiuti – Budget 1.500.000– Periodo 2022-2024 – Status  | | | |
|---|--|---|-----------|
| Razionale | Interventi | Avanzamento | Risultati |
| Riduzione dell'impronta ambientale dell'Ad-SPMAS | <ul style="list-style-type: none"> Definizione del modello di assessment della situazione "as is"; Definizione di un modello ex ante e post opera per ogni matrice ambientale oggetto di monitoraggio; Definizione del modello di implementazione operativo di monitoraggio; Sviluppo del sistema operativo di monitoraggio; Definizione delle strategie di deployment; Integrazione delle esperienze di benchmark nazionali ed internazionali (modello di riuso). | L'attivazione degli interventi non era prevista nel 2022. | |

7. INTERVENTI COMMISSARIALI

Realizzazione di approdi temporanei crociere a Marghera

Il D.L. n. 545 del 30/12/2022 ha suddiviso il finanziamento degli interventi commissariali previsti dal D.L. 103/2021 come da seguente tabella:

| Intervento | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | Totale |
|--|---------------------|---------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|
| Ormeggi temporanei presso le banchine di Porto di Marghera | 2.000.000,00 | 4.000.000,00 | | | | | 6.000.000,00 |
| Attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt | | 3.000.000,00 | 7.000.000,00 | | | | 10.000.000,00 |
| Realizzazione di due accosti per navi di lunghezza fino a 340 mt e realizzazione di un terminal passeggeri presso Canale Nord | | 500.000,00 | 2.500.000,00 | 20.000.000,00 | 25.000.000,00 | 14.000.000,00 | 62.000.000,00 |
| Interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna Stazione Marittima | | 500.000,00 | 3.500.000,00 | 17.000.000,00 | 23.000.000,00 | 19.000.000,00 | 63.000.000,00 |
| Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree | | | 2.000.000,00 | 5.000.000,00 | 7.000.000,00 | 2.000.000,00 | 16.000.000,00 |
| Totale per annualità | 2.000.000,00 | 8.000.000,00 | 15.000.000,00 | 42.000.000,00 | 55.000.000,00 | 35.000.000,00 | 157.000.000,00 |

Tabella 1 Ripartizione risorse per interventi commissariali. (Fonte AdSPMAS)

Il D.L. 68/2022 ha, inoltre, autorizzato l'ulteriore spesa di 1.000.000 per la realizzazione di un ulteriore approdo in area Chioggia.

- Intervento 1 - Ormeggi temporanei presso le banchine di Porto Di Marghera.

L'intervento riguarda i lavori di adeguamento funzionale della banchina Liguria e della banchina Lombardia nell'area di Marghera. In relazione ai lavori relativi alla banchina Liguria il certificato di ultimazione lavori, come da cronoprogramma, è stato emesso dal Direttore Lavori il 03/04/2022. In relazione ai lavori relativi alla banchina Lombardia, il certificato di ultimazione lavori, come da cronoprogramma rivisto a seguito della concessione di una proroga di 25 gg rispetto alla scadenza contrattuale, è stato emesso dal Direttore Lavori il 13/05/2022.

Ad oggi risulta in fase di ultimazione anche il subprocedimento relativo al collaudo tecnico amministrativo dell'opera.



- Intervento 2 - Attrezzamento temporaneo della banchina sul Canale Industriale Nord, sponda nord.

Il finanziamento per le attività di attrezzamento temporaneo della banchina sul canale industriale Nord, sponda Nord è previsto nelle annualità 2022 e 2023.

I lavori previsti consistono in:

- Demolizione e smaltimenti (smaltimento demolizioni strutture, materiale fresato e terreno di scavo);
- Realizzazione nuove pavimentazioni stradali da intersezione con via delle Industrie.

Con Decreto commissariale n. 26 del 06/09/2022 è stato, inoltre, disposto l'affidamento dei servizi di ingegneria relativi alla redazione di un Progetto Fattibilità Tecnico- Economica afferente all'attrezzamento temporaneo della Banchina sul Canale Industriale Nord, Sponda Nord per 1 nave da 340 mt.

- Intervento 3 - Realizzazione del secondo accosto e di un terminal passeggeri presso Canale Nord.

Il finanziamento per le attività relative agli ormeggi temporanei è previsto nelle annualità 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

L'intervento è stato avviato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale con l'affidamento del progetto di fattibilità tecnica ed economica a seguito di gara ad evidenza pubblica comunitaria.

Con il D.L. 103/2021 l'intervento è rientrato nelle competenze del Commissario straordinario.

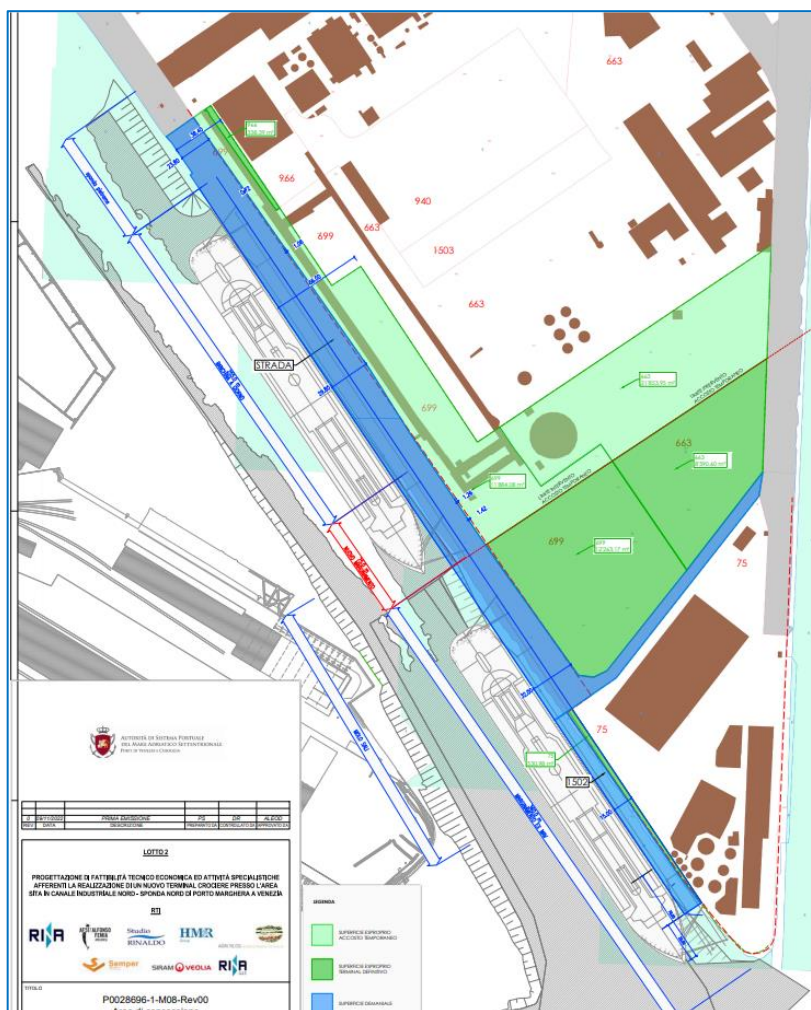
Gli obiettivi da soddisfare con l'intervento sono:

- promuovere lo sviluppo sostenibile del porto sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale spostando una parte del traffico su porto Marghera;
- mantenere la funzione homeport possibile grazie alla posizione strategica del nuovo terminal crociere che si colloca in posizione ottimale rispetto ai principali nodi di trasporto;
- recuperare un'area portuale dismessa (brownfield);
- recuperare il patrimonio postindustriale e la fruizione di ambiti portuali anche per servizi o spazi pubblici di interesse per i cittadini (tracce dei precedenti insediamenti industriali di maggior valore culturale, simbolico od evocativo dovranno essere integrate e valorizzate nel progetto per costruire una nuova realtà che modifichi ma al tempo stesso conservi le identità ed il vissuto precedente tramandandone una memoria che definirà una sottile continuità con il passato);
- dare identità e nuovo ruolo all'area: nuova porta di ingresso alla città sviluppando un'adeguata qualità urbana ed architettonica;
- migliorare complessivamente le condizioni ambientali rispondere ai criteri minimi ambientali ed ai requisiti di efficienza energetica evitare ulteriore consumo di suolo;
- realizzare una forte interazione porto-città attraverso la realizzazione di funzioni urbane integrare i percorsi ciclabili e pedonali esistenti;
- rafforzare la viabilità esistente garantendo una connessione via terra e via acqua ai principali hub intermodali (aeroporto Venezia e Treviso, stazioni marittime e stazioni Mestre, Marghera e Venezia, terminal Fusina, ...);
- sviluppare la massima offerta, in termini di passeggeri/giorno, considerando il numero, la tipologia di accosti e di conseguenza la tipologia di navi e la portata massima di queste in

termini di passeggeri in base all'analisi della domanda di mercato ed alle caratteristiche dell'accessibilità nautica;

- rispondere alle norme tecniche per le costruzioni, alla sicurezza dell'opera rispondere ai criteri minimi relativi alla sicurezza.

In data 14/06/2022 è stato consegnato il documento relativo alle alternative progettuali.



- Intervento 4 - Manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il Canale Malamocco Marghera, agli ormeggi temporanei di Porto Marghera e all'accesso alla odierna stazione marittima.

Il finanziamento per le attività relative agli interventi di manutenzione dei canali esistenti finalizzati al transito delle navi da crociera lungo il canale Malamocco-Marghera, agli ormeggi temporanei di porto Marghera e all'accesso alla odierna stazione marittima è previsto nelle annualità 2022, 2023, 2024, 2025 e 2026.

Gli studi propedeutici alla progettazione sono stati avviati dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale con l'affidamento, a seguito di gara ad evidenza pubblica comunitaria.

In particolare, lo studio idrodinamico in corso di elaborazione è finalizzato alla valutazione dell'impatto idrodinamico sul Canale Malamocco-Marghera e sulle fasce limitrofe, innescato dal transito di navi lungo il canale stesso. Si considera sia il traffico esistente sia la sua evoluzione in termini di frequenze e caratteristiche del naviglio. Lo studio è finalizzato altresì all'elaborazione di ipotesi di

interventi da realizzarsi all'interno del canale e delle zone limitrofe al fine di limitare i processi erosivi e/o di deposizione, ovvero all'identificazione delle soluzioni gestionali atte a massimizzare la sostenibilità della navigazione. Lo studio tratta tutti gli effetti interni ed esterni al canale stesso, relativi all'impatto idrodinamico causato dalla navigazione. Nell'individuazione delle soluzioni, particolare attenzione è posta alle tematiche di sospensione e trasporto dei sedimenti, erosione dell'ambiente lagunare ed in generale all'ottimizzazione dell'infrastruttura di accesso al porto e della sua manutenzione ordinaria e straordinaria.

Dall'analisi dei primi documenti emerge il vantaggio dal punto di vista della sicurezza della navigazione, che si otterrebbe intervenendo nei punti critici mediante puntuali riprofilature.

- Intervento 5 - Opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni aree

Il finanziamento per le attività relative alla realizzazione delle opere accessorie finalizzate al miglioramento della navigabilità ed acquisizioni di aree è previsto nelle annualità 2023, 2024, 2025 e 2026. Nell'ambito dell'intervento è previsto il miglioramento della navigabilità mediante risagomatura e arretramento di aree interferenti con i cerchi di evoluzione delle navi di progetto. Si prevedono inoltre interventi di manutenzione e dragaggio dei canali in prossimità degli accosti e delle superfici di evoluzione. Nell'ambito dell'intervento è inoltre prevista l'acquisizione di ulteriori aree necessarie alla realizzazione dei punti di attracco (fino a cinque) nell'area di Marghera.

- Intervento 6 - Ormeggio temporaneo presso Isola Saloni a Chioggia.

A seguito dell'entrata in vigore del D.L. 68/2022, con Ordinanza CCV n. 4 del 04/07/2022 il Commissario straordinario ha individuato la banchina prospiciente il Canale Lombardo esterno (C1-C3)



presso Isola dei Saloni a Chioggia con relative aree e infrastrutture quale punto di attracco temporaneo nell'area di Chioggia, destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT ai sensi dell'art. 4, comma 1 del Decreto-Legge 16 giugno 2022, n. 68. Il finanziamento per le attività di attrezzamento temporaneo di tale banchina è previsto nella annualità 2022.

Realizzazione del nuovo terminal container di Montesyndial

A seguito dell'approvazione del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.1832/2022 del 13 maggio 2022 l'opera è stata commissariata. Il presidente dell'AdSPMAS è stato nominato, ai sensi dell'art.4 del decreto-legge n.32 del 2019, Commissario Straordinario per la sua realizzazione.

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

Il Commissario, a seguito della nomina con DPCM del 9/5/2022 ha avviato e sviluppato un'attenta ricognizione circa lo stato attuale del procedimento amministrativo, dalla quale è emersa l'esigenza di ottenere la conferma del parere favorevole di compatibilità ambientale, già rilasciato dalla Commissione VIA nel 2013, ma per la quale, a causa del tempo trascorso, il Ministero della Transizione Ecologica (MiTE, oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) ha richiesto un riesame tecnico.

Ciò, al fine di integrare e completare l'istruttoria predisposta dal Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica (DIPE) in favore del CIPES: Organo al quale, in virtù della disciplina speciale della Legge 21 dicembre 2001, n. 443, e in applicazione delle norme del D.Lgs. 163/2006, compete l'approvazione dei progetti per le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale.

Per favorire la rapida definizione del procedimento, il Commissario ha anche avviato un'interlocuzione diretta con il MiTE e con la Commissione VIA/VAS, finalizzata alla c.d. attività di scoping, poiché al momento si attende l'esame e la relativa deliberazione da parte di questi Organi.

Successivamente, nel corso del 2023, si dovrà completare il procedimento di approvazione dell'intervento e, anche in virtù di eventuali osservazioni e prescrizioni stabilite in questa fase, sviluppare la progettazione nei livelli di approfondimento successivi (Progetto Definitivo e Progetto Esecutivo). Ciò consentirà, altresì, di ridefinire alcuni aspetti specifici delle previsioni progettuali e rivalutare eventualmente il costo stimato per la realizzazione e il completamento dell'intervento. Inoltre, a seguito della redazione del Progetto Definitivo, sarà possibile richiedere la verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Commissione Speciale VIA.

Le ulteriori attività, da svolgere presumibilmente nel corso del biennio 2023-2024, riguarderanno la ridefinizione e razionalizzazione degli stralci progettuali (c.d. "project review") e, conseguentemente, la predisposizione e lo svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento del 1° Stralcio funzionale dell'opera. A seguire, si darà avvio alle fasi realizzative

8. CONCLUSIONI

Dall'analisi condotta si evince come la strategia indicata nel POT 2022-2024 e aggiornata nel presente documento possa costituire uno strumento per gestire da un lato una nuova fase storica che sta ridefinendo i modelli del commercio e della logistica anche in considerazione del nuovo ruolo che i porti possono assumere come "casce di compensazione" della disruption delle catene logistiche, nonché come futuri hub energetici, dall'altro il superamento dei vincoli locali.

In particolare emerge la necessità di adeguare le infrastrutture esistenti, affinché possano gestire i nuovi picchi e maggiori volumi, di massimizzazione dell'accessibilità nautica, nella piena compatibilità con l'ambiente lagunare, di continuare nello sviluppo di un'adeguata accessibilità stradale e ferroviaria, di introdurre infrastrutture per l'intermodalità e di porre in esercizio l'area di Montesyndial come volano per accrescere l'attrattività del sistema portuale, di valorizzazione degli asset da contestualizzazione nel nuovo Piano Regolatore Portuale.

Rispetto alle azioni avviate lo scorso anno il monitoraggio ha evidenziato come, al netto delle misure rientranti nelle competenze commissariali e di quelle in capo a soggetti privati, su 41 interventi pianificati, 33 sono stati attivati di cui 7 già conclusi.

| Interventi previsti | Interventi commissariali e/o in capo a privati | Interventi in capo a AdSPMAS | Interventi attivati in progress | Interventi in ritardo | Interventi da avviare | Interventi completati | % attivazione |
|---------------------|--|------------------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---------------|
| A | B | C | D | E | F | G | $H = (D+G)/C$ |
| 44 | 3 | 41 | 26 | 4 | 4 | 7 | 80% |

Le azioni intraprese nel corso del 2022 sono il risultato di un profondo lavoro di miglioramento degli aspetti funzionali dell'ente attraverso la rivisitazione dei processi e l'avvio della loro completa digitalizzazione a cui va aggiunto anche un notevole sforzo finalizzato a promuovere una sempre maggiore integrazione operativa fra le diverse aree dell'Ente.

Va, inoltre, riportato anche il proficuo lavoro di "engagement" di tutti gli stakeholder che a vario titolo concorrono allo sviluppo e alla crescita del sistema portuale: la comunità portuale, gli attori istituzionali Regione, Comuni, Capitaneria di Porto. Anche per il 2023 l'obiettivo dovrà essere quello di rafforzare ulteriormente il legame con la propria comunità e con il proprio tessuto sociale.

Lo sviluppo dei porti dell'AdSPMAS e l'attività dell'Ente sono stati e saranno anche nei prossimi anni favorevolmente condizionati dagli investimenti previsti dal PNRR/Fondo Complementare la cui realizzazione, unitamente agli altri investimenti programmati, darà impulso al mantenimento e alla crescita dell'intero sistema portuale.

