



Spett.le **Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Settentrionale**

Santa Marta, Fabbricato 13

30123 Venezia (VE)

Alla C.a. del Presidente

A mezzo PEC: autoritaportuale.veneziah@legalmail.it

Marghera-Venezia, 13 luglio 2023

Oggetto: Istanza Terminal intermodale Venezia S.p.A prot. ADSPMAS n. 10980 del 29/08/2018, successivamente integrata con nota prot. ADSPMAS n. 18518 del 21/10/2022 - Fg. Studio Legale Maresca & Partners prot. ADSPMAS n. 22246 del 19/12/2022 – Fg. prot. ADSPMAS n. 21621 del 12/12/2022

**Richiesta di chiarimenti e di integrazione documentale dell'istanza
Richiesta dati ostensibili aggiornati
Vs. Fg. prot. 12759 del 26/06/2023**

In relazione a quanto in oggetto e richiamato, a tutti gli effetti, quanto espresso nell'istanza di TIV prot. ADSPMAS n. 10980 del 29/08/2018, successivamente integrata con nota prot. ADSPMAS n. 18518 del 21/10/2022 - Fg. Studio Legale Maresca & Partners prot. ADSPMAS n. 22246 del 19/12/2022, di seguito si forniscono i chiarimenti richiesti assieme ad una copia della presente e dei suoi allegati con oscurati i dati non ostensibili (l'istanza ed i successivi aggiornamenti con i dati sensibili oscurati sono già stati inviati via pec all'AdSPMAS in data 10/02/2023).

- 1) In riferimento al criterio Obiettivi di traffico e Investimenti infrastrutturali si chiede di dettagliare gli investimenti previsti sull'infrastruttura ferroviaria, anche in relazione alla necessaria attivazione del contratto di raccordo con RFI, e sull'uso o abbandono dei binari lungo banchina;

Premesso che per il traffico containerizzato, il trasporto ferroviario, in Italia, è economicamente conveniente solo per tratte superiori ai 300 km. e che il Porto di Venezia a causa delle limitazioni strutturali, di accessibilità nautica, già indicate nell'aggiornamento alla nostra istanza del mese di ottobre 2022, è un porto di "feederaggio" che serve sostanzialmente l'hinterland della regione Veneto, TIV si impegna a realizzare

l'adeguamento ed eventuale adattamento ai requisiti di RFI del binario che corre lungo il lato nord del Magazzino 424-428, per una lunghezza totale di circa 450 metri nonché dei due binari che corrono lungo la banchina Veneto.

I due restanti binari, che insistono all'interno del terminal, non risultano di fatto usufruibili. Essendo i binari posti in posizione centrale nel piazzale del nostro terminal, il loro utilizzo metterebbe a serio rischio la viabilità/circolazione interna, con evidenti ricadute sull'operatività e sicurezza all'interno del terminal. Inoltre, per raggiungerli è necessario attraversare il terminal contiguo e quella tratta del piazzale di passaggio è da anni utilizzata come deposito di materiale, pertanto non risulta usufruibile.

TIV provvederà inoltre ad attivare il contratto di raccordo con RFI per i binari interessati. A tal fine va tuttavia evidenziato che tutti i tracciati sono vincolati da una servitù di passaggio con i terminal confinanti e l'eventuale adeguamento/manutenzione/ripristino della parte dei binari in concessione ad altri operatori portuali dovrà essere eseguita da quest'ultimi in modo da garantire l'accesso ed il transito dei convogli ferroviari diretti a TIV.

2) con riferimento alla dinamica traffici (rivista nell'istanza presentata nel 2022) se ne chiede un aggiornamento alla luce dei volumi dell'ultimo anno e di quelli del 2023, raccordando tra previsione – budget e stato attuale proiettato, considerando anche:

- a. possibili interferenze operative agli accosti di banchina Trento per le evoluzioni di alcune tipologie di navi da crociera in condizioni meteo-marine avverse (navi superiori a 60.000 t con vento superiore a 15 nodi se con propulsione convenzionale e a 20 nodi se con propulsione convenzionale);

Durante l'incontro tecnico del 03/07/2023 presso gli uffici dell'AdSPMAS, abbiamo appreso dal sub-Commissario alle Crociere di Venezia che è stato recentemente realizzato uno studio da parte del RINA che ha evidenziato che non vi siano limitazioni all'utilizzo della banchina Trento da parte di TIV anche in condizioni meteo-marine avverse come quelle sopra citate. Il completamento dei lavori di ampliamento del bacino di evoluzione 1 andrà ulteriormente a migliorare l'accessibilità delle navi da crociera agli accosti in Canale Nord-Lato Nord previsti dal Commissario Straordinario ed in corso di realizzazione.

Sulla base di quanto indicato non sono pertanto previste interferenze operative che possano influire sui traffici del terminal.

- b. l'ordinanza n. 3 del 31 maggio 2022 del Commissario straordinario di cui al D.L. 103/2021, con la quale «la banchina Lombardia è individuata quale punto di attracco temporaneo destinato anche alle navi adibite al trasporto passeggeri di stazza lorda pari o superiore a 25.000 GT ai sensi del combinato disposto dei commi 1 e 3 dell'art. 2 del D.L. 103/2021 convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, L. 16 settembre 2021, n. 125 nei seguenti giorni/periodi: tutti i sabati e tutte le domeniche del mese durante la stagione crocieristica», restando ferma la possibilità per il terminalista di riconoscere ulteriori giornate di utilizzo degli accosti realizzati dal Commissario al gestore del servizio di accoglienza passeggeri interessato dal divieto di transito delle "grandi navi" di cui al D.L. 103/2021;

Come già evidenziato durante il citato incontro, già dalla stagione crocierista 2023, il terminal sta concedendo l'utilizzo dell'accosto A15 per l'attracco di navi da crociera in giorni infrasettimanali secondo modalità operative concordate preventivamente tra TIV e il gestore



del servizio (ad es. il trasferimento dei passeggeri esclusivamente alla stazione marittima a mezzo barconi, l'accesso anticipato e regolamentato all'area crociere dei mezzi di rifornimento alle navi , ecc.), vanno a limitare le possibili interferenze con l'operatività di TIV.

TIV si rende pertanto disponibile a riconoscere ulteriori giornate di utilizzo degli accosti qualora le modalità operative non vadano ad influire sui traffici e sull'operatività del terminal.

- 3) con riferimento agli investimenti sui mezzi per fasce pluriennali di quattro anni, si chiede di fornire maggior dettaglio precisando a cosa si riferiscono gli importi previsionali (acquisto/refitting/numero mezzi/ ...), l'effetto sul miglioramento della produttività e di miglioramento ambientale;

		Previsione di acquisto mezzi (inclusa sostituzione di mezzi obsoleti)									
EQUIPMENT		2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	SUBTOTALE
		(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)
[Redacted data]											

		Previsione di acquisto mezzi (inclusa sostituzione di mezzi obsoleti)									
EQUIPMENT		2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	SUBTOTALE
		(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)
[Redacted data]											

		Previsione di acquisto mezzi (inclusa sostituzione di mezzi obsoleti)										
EQUIPMENT		2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	SUBTOTALE	TOTALE
		(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)	(unit)
[Redacted data]												

Nella tabella, sopra riportata, sono evidenziate le quantità dei nuovi mezzi che sono previsti essere acquisiti dal terminal sia per la sostituzione di mezzi obsoleti che per far fronte ai volumi di traffico previsti.

I nuovi mezzi che si andranno ad installare saranno dotati delle più recenti tecnologie disponibili al momento del previsto acquisto con alte performance di produttività ed a elevati standard ambientali che consentiranno di contenere le emissioni in atmosfera, ridurre i consumi energetici, ecc. (vedi anche risposta al punto 6).

4) con riferimento alla parte sulla formazione si chiede di fornire maggiore dettaglio, declinandola per tipologia, in termini quantitativi ore/uomo e correlato impegno economico e specificando quella relativa alla sostenibilità ambientale;

TIV oltre alla formazione obbligatoria per legge in materia di safety ha un proprio programma di formazione continua per i propri dipendenti pari a circa il [REDACTED] in più rispetto a quanto previsto dalla norma. Questa attività abbraccia esclusivamente i temi legati alla Safety ed in particolar modo le istruzioni operative aziendali. Particolare enfasi è data anche all'addestramento, anche in ossequio a quanto previsto come previsto dalla Legge 215/21 che ha modificato del DLgs 81/06.

Inoltre, TIV si sta dotando di una innovativa piattaforma web per l'erogazione della formazione continua a tutti i dipendenti e stakeholders. Grazie a questo strumento digitale ogni lavoratore, avrà direttamente disponibile un'applicazione sul tablet o sul cellulare attraverso il quale si prevede di erogare settimanalmente un minicorso digitale della durata di 5 minuti sui diversi temi della Safety e della sostenibilità.

I corsi multimediali comprendono video, immagini, quiz di apprendimento etc. costituendo un percorso di formazione ed addestramento continuo e mirato alla crescita della cultura della sicurezza.

Lo sviluppo di una libreria completa dei corsi ed un database con i risultati test di apprendimento che consentiranno il monitoraggio e l'analisi delle conoscenze acquisite dai lavoratori e di determinare fabbisogni e criticità in un sistema dinamico e di crescita continuo.

L'investimento per lo sviluppo e la gestione della piattaforma web è di [REDACTED]

La formazione si svilupperà poi nel corso degli anni e verrà costantemente aggiornata in base alle professionalità richieste (gruisti, carrellisti, ecc.) nonché all'innovazione tecnologica, dei mezzi operativi e dell'automazione.

Si è quindi stimato un impegno medio annuo di [REDACTED] ore/uomo per un importo complessivo medio annuo (a costi attuali) ammontante a [REDACTED]

5) con riferimento al conteggio delle risorse umane e al piano per l'occupazione si chiede di dettagliare le professionalità e qualifiche relative al piano dell'occupazione futura di personale interno e l'utilizzo della compagnia portuale art. 17 (escluso art.16);

Per quanto relativo alle professionalità, si prevede che, con l'introduzione delle operazioni a piazzale con gru RTG nonché con il progresso tecnologico e l'automazione, sarà necessario avere disponibili alle dirette dipendenze un maggior numero di gruisti e carrellisti.

Per quanto relativo all'utilizzo del personale di terzi in operazioni portuali, si precisa che quanto indicato nell'aggiornamento al piano di impresa inviato nel corso del mese di ottobre 2022, si riferisce esclusivamente all'ipotesi di utilizzo di personale della compagnia portuale autorizzata ai sensi dell'art.17.

A puro titolo indicativo le principali qualifiche professionali richieste all'impresa autorizzata ex. art. 17 saranno relative quelle di autista camion spola, commessi, autisti reach stacker, operai generici.

E' tuttavia evidente che l'utilizzo da parte della nostra società di lavoro temporaneo fornito della impresa autorizzata ex. art. 17 sarà in ogni caso dipendente dalla qualità del servizio e dal costo di tale personale.

Pertanto, le quantità indicate di utilizzo di personale dell'impresa ex. art. 17 sono puramente indicative e non impegnative.

Resta, infatti, per la nostra società, la libertà di organizzare la propria attività aumentando il proprio personale dipendente con conseguente possibile riduzione nell'utilizzo del lavoro temporaneo.

6) con riferimento alle proposte di investimento si chiede di integrarle indicando indici di miglioramento congruenti con i criteri di valutazione (a titolo d'esempio: gli investimenti green devono essere dettagliati con elementi misurabili di miglioramento quali: riduzione CO2, riduzione consumi energetici, abbattimento polveri, riduzione emissioni e rumore, riduzione inefficienze e congestione, gestione dei rifiuti - riduzione complessiva e incremento aliquota raccolta differenziata, uso efficiente della risorsa idrica);

Come già meglio descritto nell'istanza e nell'aggiornamento di ottobre 2022 TIV, è impegnata nel ridurre la propria impronta ambientale attraverso investimenti e procedure che consentano la riduzione del consumo energetico complessivo. applicazione di procedure di riciclaggio efficienti e riduzione dei consumi di acqua, aggiornamento delle procedure operative al fine ridurre l'emissione di CO2 e il rumore, utilizzo di fonti di energia rinnovabili, riduzione dell'utilizzo della carta, con l'introduzione costante di nuove tecnologie informatiche, ecc.

In tal senso ai fini di dare un'indicazione della riduzione delle emissioni in atmosfera si riporta il calcolo delle emissioni evitate grazie all'acquisizione dei mezzi e-MHC, e-RTG, low emissions Reach Stacker e-TT (trattori portuali elettrici) e il loro graduale inserimento sul terminale.

Per calcolare le emissioni evitate, sia di CO2 che di PM, si mettono a confronto due scenari di emissioni: la baseline et lo scenario di riferimento.

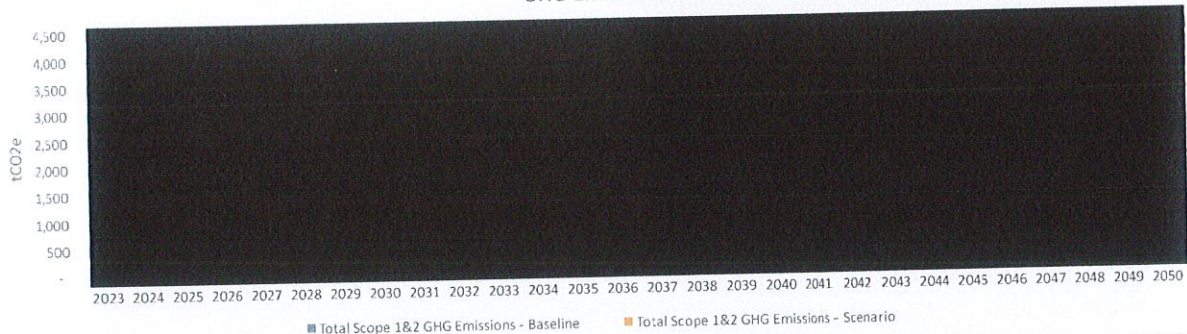
La baseline prevede l'acquisizione o la sostituzione di un mezzo con la stessa tecnologia già presente sul terminale.



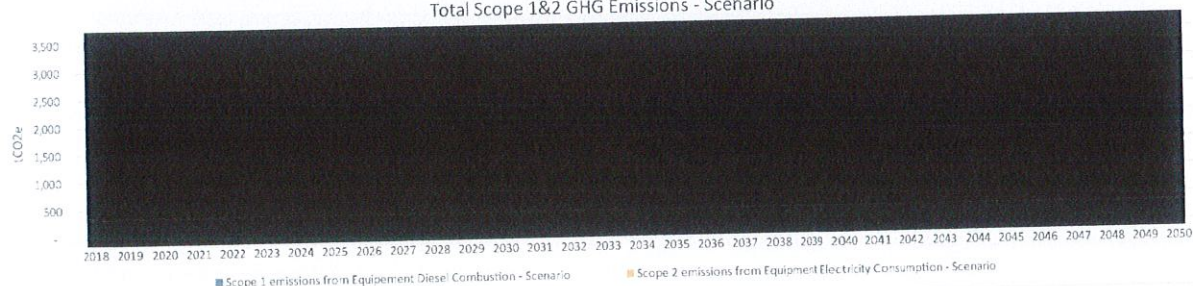
Nello scenario di riferimento, si prevede l'inserimento dei mezzi meno emissivi e la riduzione delle inefficienze tramite la riduzione degli "shifting" a piazzale grazie all'inserimento dei RTG nonché della messa in opera di circa [redacted] di pannelli fotovoltaici.

	Unit
Greenhouse Gas Emissions	
Scope 1 GHG Emissions from fuel combustion	
Diesel GHG Emissions Factor	[kgCO2e / Liter diesel]
Scope 1 emissions from Equipment Diesel Combustion - Baseline	[tCO2e]
Scope 1 emissions from Equipment Diesel Combustion - Scenario	[tCO2e]
Scope 2 GHG Emissions from electricity consumption	
Scope 2 emissions from Equipment Electricity Consumption - Baseline	[tCO2e]
Scope 2 emissions from Equipment Electricity Consumption - Scenario	[tCO2e]
Total Scope 1&2 GHG Emissions	
Total Scope 1&2 GHG Emissions - Baseline	[tCO2e]
Total Scope 1&2 GHG Emissions - Scenario	[tCO2e]
Avoided GHG emissions	
NOx, SOx, VOC, PM Air Emissions	
NOx Emissions	
NOx Emissions - Baseline	[tNOx]
NOx Emissions - Scenario	[tNOx]
Avoided NOx emissions	[tNOx]
SOx Emissions	
SOx Emissions - Baseline	[tSOx]
SOx Emissions - Scenario	[tSOx]
Avoided SOx emissions	[tSOx]
VOCs Emissions	
VOCs Emissions - Baseline	[tVOCs]
VOCs Emissions - Scenario	[tVOCs]
Avoided VOCs emissions	[tVOCs]
PM Emissions	
PM Emissions - Baseline	[tPM]
PM Emissions - Scenario	[tPM]
Avoided PM emissions	[tPM]

GHG Emissions



Total Scope 1&2 GHG Emissions - Scenario



Per quanto relativo alla gestione dei rifiuti, si può stimare che con l'utilizzo di mezzi di movimentazione a propulsione elettrica, una riduzione della produzione di rifiuti pari a circa il [redacted] ed in particolare una riduzione attesa della produzione di rifiuti quali olii esausti, acque oleose, filtri olio/carburanti, tubazioni pari a circa [redacted]

- 7) con riferimento alla proposta relativa alla rete elettrica, si chiede di fornire maggiore dettaglio valutando l'integrazione della proposta con il rifacimento del collegamento diretto tra la cabina n. 11 e la nuova cabina elettrica di cui alla proposta;

La realizzazione della nuova cabina elettrica proposta ha lo scopo da un lato di sostituire le due cabine elettriche presenti all'interno del terminal (cabina n. 14 e cabina n. 13) che sono oramai vetuste e in cattive condizioni concentrando le utenze all'interno di un'unica cabina e dall'altro di poterne aumentare la potenza in modo da consentire l'utilizzo di gru da banchina (eMHC) e da piazzale (eRTG) elettriche nonché aumentare il numero di prese per l'allacciamento dei container frigoriferi limitando l'utilizzo di generatori di energia elettrica a combustibili fossili e pertanto ridurre l'impatto ambientale delle operazioni.

La posizione e le modalità di collegamento alla cabina n. 13, che già alimenta le cabine esistenti, saranno concordate in fase di progetto esecutivo con la AdSPMAS.

Resta inteso che TIV è disponibile a valutare di concerto con l'AdSPMAS anche altre alternative quali ad esempio il collegamento diretto della nuova cabina elettrica alla cabina n. 11.

- 8) con riferimento agli investimenti strutturali si chiede di valutare l'integrazione degli stessi con interventi di adeguamento/miglioramento sismico dei fabbricati demaniali in concessione;

Confermiamo che la nostra società è disponibile a valutare l'integrazione degli investimenti strutturali proposti con interventi di adeguamento/miglioramento sismico dei fabbricati in concessione. Va tuttavia precisato che essendo in concessione a TIV solamente una parte dell'edificio 447-448-449-450, l'eventuale intervento dovrà essere concordato e ripartito con l'AdSP e gli altri eventuali concessionari sulla base degli spazi occupati da ciascuno. Va inoltre sottolineato che, al momento, non è possibile dare una stima dei costi da sostenere per un tale tipo di intervento. In questi giorni abbiamo infatti contatto un tecnico professionista, noto a questa AdSP, che ha confermato che dovrebbe essere fatta, innanzitutto, una approfondita analisi e revisione del progetto originale inclusi calcoli strutturali, seguita da una precisa verifica dello stato attuale dei manufatti inclusiva di saggi e verifiche sui materiali, cui far seguito con una analisi tecnica preliminare degli interventi di adeguamento/miglioramento eventualmente necessari e la successiva valutazione sulla convenienza tecnico/economica degli interventi anche in considerazione dell'età degli edifici e della ipotetica vita residua.

- 9) con riferimento agli investimenti infrastrutturali si chiede di identificarli con precisione, distinguendo gli investimenti nuovi dalle manutenzioni ordinarie e straordinarie previste nel piano delle manutenzioni, nonché di classificarli secondo la ripartizione prevista dal vigente Regolamento concessioni (sviluppo della produttività portuale, tutela dell'ambiente, della sicurezza sia in termini di safety che di security)

Di seguito l'indicazione dei principali investimenti infrastrutturali previsti nel Business Plan con la relativa classificazione richiesta:

	<i>Tipologia investimento</i>	<i>Sviluppo produttività</i>	<i>Tutela Ambiente</i>	<i>Safety/Secuirty</i>

10) con riferimento all'aspetto di sostenibilità economica finanziaria della proposta si chiede di fornire il relativo piano economico finanziario per l'arco piano.

----- ° ----- ° -----

Si resta a disposizione per fornire qualsivoglia ulteriore documento e/o informazione di cui Codesta Autorità di Sistema Portuale possa necessitare per le proprie esigenze istruttorie.



Siamo confidenti di aver fornito i chiarimenti richiesti e restiamo in attesa di avere conferma della pubblicazione dell'avviso entro il corrente mese di Luglio come da voi indicato con la vostra comunicazione del 26/06/2023 di cui all'oggetto.

Con osservanza,

Roberto Semenzato

(Direttore Generale)

Firmata digitalmente