



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

**PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2018-2020
PORTO E TERRITORIO**

Documento approvato dal Comitato di Gestione

Venezia, 12 ottobre 2017



INDICE

1. PREMESSA	5
2. LE LINEE DI INDIRIZZO NAZIONALI ED EUROPEE	10
2.1 La programmazione nazionale	10
2.2 Le politiche europee nel settore dei trasporti e delle infrastrutture	12
2.2.1 Le Reti Trans-europee di trasporto	13
2.2.2 La politica portuale europea	16
2.2.3 Le Strategia Europea per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR)	17
2.2.4 La Politica Marittima Integrata europea (PMI)	18
2.3 Strumenti di finanziamento europei	19
2.4 Strategie e normative in materia ambientale	21
3 UN SISTEMA IN EVOLUZIONE	25
3.1 Andamento economico e dei commerci mondiali	25
3.1.1 Lo scenario globale	25
3.1.2 Lo scenario europeo	26
3.1.3 Lo scenario italiano	27
3.1.4 Lo scenario regionale	27
3.1.5 Scambi di merci	28
3.1.6 I traffici marittimi globali	28
3.2 L'evoluzione della flotta mondiale, i noli nave, il carico unitario, le rotte commerciali	35
3.2.1 Evoluzione della flotta mondiale per il trasporto merci	35
3.2.2 Evoluzione della flotta mondiale da crociera	41
3.2.3 Andamento dei noli marittimi	45
3.3 I settori di traffico	53
3.3.1 Traffico petrolifero	55
3.3.2 Traffico chimico	59
3.3.3 Traffico agroalimentare	60
3.3.4 Traffico carbone	65
3.3.5 Traffico siderurgico	68
3.3.6 Traffico container	74
3.3.7 Traffico Ro Ro	79
3.3.8 Project Cargo	81
3.3.9 Traffico passeggeri	82
3.3.10 Promozione dei traffici	87
3.4 I terminal dell'AdSPMAS	89
4 IL PORTO DAL MARE	91
4.1 L'accessibilità nautica di un sistema portuale protetto	91
4.2 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica	94





4.2.1	Infrastruttura fisica di accesso	95
4.2.2	Infrastruttura immateriale e di ausilio per il miglioramento dell'accessibilità	97
4.3	Nuovi terminal	99
4.3.1	Banchina Alti Fondali	99
4.3.2	Montesyndial	99
4.3.3	Nuovo terminal crociere	101
4.3.4	Terminal Autostrade del Mare di Fusina	103
4.4	La funzione peschereccia	104
4.4.1	Chioggia	104
4.4.2	Treporti	106
4.5	Yacht	107
4.6	Diportistica	109
4.7	Cantieristica	110
4.8	Servizi tecnico nautici	114
5	IL PORTO DA TERRA	116
5.1	L'accessibilità ferroviaria	117
5.1.1	I collegamenti ferroviari alla rete nazionale	119
5.1.2	Comprensorio ferroviario portuale di Marghera Scalo	123
5.1.3	Traffici ferroviari	124
5.1.4	Sviluppo accessibilità ferroviaria	127
5.2	L'accessibilità stradale	130
5.2.1	I collegamenti stradali dell'AdSPMAS	130
5.2.2	Le principali relazioni di traffico dell'AdSPMAS	135
5.2.3	Sviluppi della accessibilità stradale	136
5.3	L'accessibilità fluviale	139
5.3.1	Infrastruttura	139
5.3.2	Traffici	140
5.4	Accessibilità digitale	142
5.4.1	Strumenti ICT	142
5.4.2	Investimenti per banda larga e ultra larga	145
5.5	Logistica	147
5.6	Zona franca	148
6	SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	149
6.1	Accordi volontari	149
6.2	Progetto LNG	150
6.2.1	Terminal costiero di stoccaggio LNG di Marghera	152
6.2.2	Bettolina per trasporto e bunkeraggio LNG	154
6.3	Il Piano Ambientale ed Energetico	155
6.4	Piano di raccolta e gestione dei rifiuti	157
6.5	Bonifiche e marginamenti	158
6.6	Progetti per il miglioramento energetico	160





7	SAFETY E SECURITY	161
8	RAPPORTO CON IL TERRITORIO	164
8.1	Interventi su aree di sovrapposizione porto/città	165
8.1.1	Progettazione urbana	165
8.1.2	Valorizzazione del patrimonio demaniale	168
8.2	Porto aperto	170
8.3	Occupazione e promozione sul capitale umano	171
8.4	Pianificazione e programmazione	174
8.4.1	Verso il nuovo Piano Regolatore Portuale	174
8.4.2	Pianificazione territoriale	175
8.4.3	Accordi di programma	176
8.4.4	Partnership con altre istituzioni	179
9	COMUNICAZIONE E RAPPORTI ESTERNI	180
9.1	Sportello Unico Amministrativo e semplificazione burocratica	180
9.2	La Comunicazione Esterna	180
9.3	Relazioni Internazionali	186
	Allegato 1. Strategie ed interventi per lo sviluppo dell'AdSPMAS	187
	Allegato 2 Tabella di concordanza fra POT 2017-2020 e PSNPL	191
	Bibliografia	194





1. PREMESSA

Il Piano Operativo Triennale – POT –, in attuazione del D.lgs. 4 agosto 2016 n. 169, è lo strumento di programmazione portuale che delinea, a livello locale, le iniziative e le azioni strategiche per lo sviluppo e la crescita del sistema portuale, coerentemente con gli strumenti di indirizzo sovraordinati e in maniera coordinata agli strumenti di pianificazione territoriale.

Grazie a detta recente disposizione normativa, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale – AdSPMAS – che comprende i porti di Venezia e Chioggia. Un unico sistema per quello che storicamente veniva definito il "Porto Laguna di Venezia", ovvero per un unico contesto geografico, ambientale e, ancor più oggi con la costituzione della Città Metropolitana, sociale ed economico. Un unico Piano Operativo Triennale, per un sistema di due porti per servire in modo complementare, ognuno con le proprie caratteristiche e specificità, un mercato di fatto coincidente.

Il Piano Operativo Triennale rappresenta l'atto di indirizzo politico e programmatico che, mediante l'analisi delle componenti economica, produttiva e sociale, individua le strategie e gli strumenti più idonei a garantire uno sviluppo equilibrato e coeso di tutte le funzioni proprie dell'AdSPMAS ed a valorizzare le relazioni con il territorio nel rispetto delle risorse culturali, ambientali ed architettoniche.

Obiettivo del POT è, pertanto, promuovere lo sviluppo sostenibile del porto sotto l'aspetto economico, sociale, ambientale e culturale. Venezia non può vivere solo di turismo, ma ha bisogno delle attività ricomprese nell'ambito portuale, che anzi rappresentano un'efficace risposta alla monocultura turistica, così come dello sviluppo di altre attività economiche quali l'artigianato, il commercio e l'industria.

Il POT costituisce l'atto di impegno dell'AdSPMAS, per la costruzione del proprio futuro, attraverso la pianificazione di uno sviluppo che sia in grado di continuare a generare "ricchezza" preservando, al tempo stesso, il patrimonio storico, archeologico, urbano ed artistico integrato in un contesto





ambientale, naturale e paesaggistico similmente unici e straordinari. La pianificazione dello sviluppo di un sistema portuale ricadente all'interno di un sito UNESCO, necessita di essere perseguita in un'ottica di sistema che, attraverso un intenso processo di partecipazione, sia in grado di coniugare in maniera costruttiva le attività antropiche con le dinamiche naturali, ambientali e paesaggistiche.

La prosperità di un porto e del suo territorio dipendono non solo dalle relazioni commerciali marittime, ma anche dalla sua funzione economica territoriale. Risulta, infatti, oggi sempre più evidente che aumento dei traffici, incremento della produttività e quote di mercato crescenti, non comportano necessariamente un beneficio per la collettività.

Una pianificazione efficace dovrà realizzare un sistema portuale all'altezza del capitale infrastrutturale, sociale e dei servizi, del territorio in cui opera. La città metropolitana di Venezia così come la Regione Veneto, infatti, sono dotate di un'elevata connettività, il livello di relazioni sociali ed economiche sono tali da evidenziarne la forte valenza anche internazionale.

Ad un secolo dalla nascita di Porto Marghera, il contesto in cui sono inseriti il Porto di Venezia e di Chioggia è, infatti, radicalmente mutato e vanno pertanto individuati nuovi obiettivi di sviluppo che li rendano ancora attrattivi e conformi alle esigenze del territorio e alle aspettative del mondo del lavoro, ricostruendo quel legame che si è affievolito anche a causa dei fenomeni legati alla globalizzazione e all'avvio di forme di automazione che stanno sempre più interessando l'industria dei trasporti e della logistica.

Le innovazioni informatiche e tecnologiche legate alla catena logistica, stanno trasformando i porti in industrie *capital intensive* e *land intensive* a discapito dell'occupazione. Non si può pertanto perseguire strategie di recupero o di *infill* degli ambiti portuali senza tener conto di tali tendenze.

L'ambizione dovrà essere di "livello", ovvero creare nuove attività, o rinnovare quelle esistenti, per offrire un'occupazione ad alto valore aggiunto (*good job*), adeguata alla domanda del contesto, sviluppando quindi sia la componente operativa che quella direttiva. In tal senso appare quanto mai strategica anche la realizzazione di network strutturati con università, centri di ricerca e sistemi di impresa locali, per lo sviluppo di professionalità *high skilled*.





Rafforzare il legame con il proprio territorio e con il proprio tessuto sociale diventa, quindi, strategico per un contesto in cui l'opinione pubblica non solo locale, ma anche nazionale ed interazionale, sta dimostrando una sempre maggiore attenzione alle questioni connesse alle attività portuali. Perciò, gli obiettivi perseguiti dovranno essere accompagnati da modelli di investimento innovativi, che contemplino sia l'occupazione di qualità che la continuità urbana, in grado di avviare nuovi percorsi di sviluppo legati alla valorizzazione delle aree esistenti, riducendo il consumo di suolo, le esternalità ambientali negative a vantaggio della qualità della vita dei cittadini.

Tali interventi e l'apertura del porto alla città in termini di conoscenza, servizi e nuove aree urbane promiscue, dovrà consentire di invertire una percezione sociale del porto e dell'attività portuale che fino ad ora è stata suggestionata quasi esclusivamente dalle paure connesse a possibili rischi ambientali e da un immaginario che vedeva il porto solo come luogo di lavoro malsano.

Una delle azioni principali e di maggior effetto sarà la realizzazione di un nuovo terminal crociere in zona Marghera, Canale nord. L'intervento, in linea con quanto avvenuto nei principali porti europei, vedrà l'insediamento della funzione crocieristica in zone portuali non più idonee ad attività industriali/commerciali, anche perché ormai troppo prossime alla città. Tale intervento ridisegna la connessione porto-città, dove la nuova area crociere consente il doveroso recupero urbano postindustriale e la fruizione di ambiti portuali anche per servizi o spazi pubblici di interesse per i cittadini.

La volontà è, pertanto, quella di proseguire nel consolidamento del legame con il proprio territorio, con la propria comunità di cittadini, ridando e restituendo l'adeguato valore e l'adeguata importanza sociale ed economica alle "tradizionali" attività marittimo portuali per non perdere la propria "cultura" marittima e la propria vocazione marittimo portuale.

Il POT vuole rappresentare, pertanto, il legame attivo dell'AdSPMAS verso il proprio "territorio" consapevole che la complessità contemporanea, le sfide e le prospettive future richiedono risposte organiche non limitandosi all'analisi, ma traducendo le esigenze del proprio sistema territoriale in soluzioni, quanto più condivise, in grado di creare nuove prospettive di sviluppo evitando l'innescarsi di processi di perdita di coscienza e di vocazione portuale che conducano ad un depauperamento dell'intero sistema pro-





duttivo marittimo portuale con conseguente minor peso sulle scelte politiche.

Il POT vuole essere allo stesso tempo contenuto e metodo che “lavora” per indentificare e definire le scelte di fondo necessarie al proprio sistema portuale in grado di coniugare la massimizzazione dell’utilità del porto per i suoi utilizzatori diretti e indiretti con l’ottimizzazione degli impatti localizzati in termini di occupazione, reddito, condizioni ambientali e qualità della vita. Diventa, pertanto, essenziale la capacità di pianificare il rapporto spaziale tra il porto e il suo intorno, per prevenire e ridurre potenziali conflitti tra le esternalità positive e negative derivanti dalle strategie di crescita e di sviluppo del porto stesso.

La messa in valore di un territorio presuppone che le persone che lo vivono possano essere messe nelle condizioni di vivere, lavorare e progettare il proprio “futuro”. E’ la persona, infatti, che dà valore al proprio territorio, in quanto la presenza umana è la motivazione essenziale per attivare idee, progetti e risorse economiche. La sua presenza e la sua permanenza dà senso al territorio perché ne è il determinante e ne è stata determinata.

È partendo dal rispetto della complessità del sistema territoriale in cui si opera, dal ruolo e dalla storia delle persone che lì vivono, lavorano e hanno lavorato per generazioni, che è possibile attivare percorsi di sviluppo e crescita attraverso l’integrazione e la valorizzazione delle “specificità” locali, delle risorse umane, di quelle naturali nel quadro di un sistema collaborativo, sinergico e di efficiente collaborazione fra pubblico e privato.

Le scelte dovranno essere, pertanto, orientate e selettive al fine di minimizzare il rischio che le stesse siano incoerenti fra loro e disperdere risorse. Operare attraverso scelte orientate e selettive permette da un lato di identificare un’intenzionalità di obiettivi che mirano a conseguire dei risultati definiti e non un mero insieme di esigenze estemporanee e dall’altro a decidere cosa è più importante, cosa è prioritario e cosa più urgente. Operare selezionando significa “fare i conti” con il contesto e con le risorse disponibili in modo pragmatico all’interno del quadro d’azione in cui si agisce.

Il POT vuole essere il risultato di un processo di lavoro finalizzato a dare l’adeguata consapevolezza sulle questioni nodali del sistema portuale, sugli ambiti delle soluzioni possibili e percorribili al fine di pianificare e progetta-





re proposte progettuali organiche e coerenti per contribuire allo sviluppo ed alla crescita dell'intero territorio.





2. LE LINEE DI INDIRIZZO NAZIONALI ED EUROPEE

2.1 La programmazione nazionale

Con l'approvazione del D.lgs. 4 agosto 2016 n.169 il Governo ha riformato il sistema portuale italiano riorganizzando i precedenti cinquantasette porti di rilevanza nazionale in quindici nuove Autorità di Sistema Portuale. La riforma del sistema portuale trae spunto dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, adottato il 07 Agosto 2015, per avviare una riforma del sistema portuale in grado di agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone, la promozione dell'intermodalità nonché la razionalizzazione ed il riassetto delle Autorità Portuali esistenti.

Alle nuove Autorità di Sistema Portuale è stato demandato il ruolo strategico di programmazione e coordinamento al fine di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti sulla base di una conoscenza dettagliata dei traffici, degli operatori, del tessuto logistico di riferimento e delle potenzialità di mercato, migliorando al contempo il coordinamento tra scali limitrofi.

Con la riforma del sistema portuale è stata istituita l'Autorità di Sistema Mare Adriatico Settentrionale nella quale sono confluiti i porti di Venezia e Chioggia. Il POT 2018-2020, ai sensi del D.lgs. 169/2016, intende porsi quale atto di indirizzo delle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche intese come quell'insieme di attività che, a vario titolo, concorrono a determinare la valenza e le funzioni del porto.

Ruolo e funzioni dell'Autorità di Sistema Portuale sono pertanto quelli di contribuire attivamente anche alla realizzazione di un sistema logistico nazionale interconnesso ed integrato con i corridoi europei della rete Core TEN-T e con le rotte dei commerci internazionali grazie a nodi logistici portuali efficienti.

La centralità della portualità e della logistica per la crescita e lo sviluppo del Paese oltre ad essere considerata una priorità, nel già richiamato Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, è un concetto ripreso nel documento di indirizzo strategico "Connettere l'Italia" e negli allegati infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2017. Gli interventi di





pianificazione e di sviluppo infrastrutturale delle reti stradale, ferroviaria e della navigazione interna, dovranno essere coordinate con la pianificazione portuale in una logica integrata per soddisfare la crescente domanda di mobilità di passeggeri e merci attraverso interventi utili allo sviluppo economico e proporzionati ai reali bisogni. Gli interventi di miglioramento potranno essere relativi sia all'infrastruttura fisica che a quella immateriale. L'adozione di misure immateriali è promossa in primis dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e in generale da un approccio gestionale che privilegia scelte di infrastrutturazione tecnologica ed informatica a costo contenuto, ma ad alta efficacia rispetto all'infrastrutturazione fisica ad elevato costo ed in alcuni casi a minor effetto sui livelli di operatività portuale.

L'Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale, nel rispetto dei ruoli e delle prerogative dei vari soggetti preposti alla pianificazione dei trasporti e della logistica, programmerà, pertanto, i propri interventi in maniera sinergica con gli altri enti di governo (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione del Veneto e Città Metropolitana di Venezia) affinché gli stessi possano avere ricadute positive e durature per l'intero territorio di riferimento.

L'AdSPMAS è, inoltre, parte attiva nel processo istituzionale che le Regioni Friuli-Venezia Giulia, Emilia-Romagna e Veneto, stanno portando avanti per la costituzione della cosiddetta "Cabina di Regia del Nord Est", la cui finalità è quella di adottare una strategia comune sovraregionale nel settore della logistica e del trasporto merci attraverso un approccio di sistema per la pianificazione e programmazione infrastrutturale sinergico con le attività del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Inoltre, nel quadro di quanto previsto dal D.lgs. 17 ottobre 2016 n.201, di attuazione alla direttiva 2014/89/UE, che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo, l'AdSPMAS pianificherà le proprie attività ed orienterà il proprio operato nel rispetto dei principi del predetto decreto per contribuire allo sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi e partecipare fattivamente alla pianificazione e definizione dei piani di gestione dello spazio marittimo.





2.2 Le politiche europee nel settore dei trasporti e delle infrastrutture

Le politiche dell'Unione Europea perseguono come obiettivo fondamentale la promozione, la crescita e la competitività dell'area UE, assicurando un maggior livello di coesione tra gli Stati Membri ed adeguati livelli di occupazione, istruzione e benessere per i cittadini dell'area UE. In particolare con la Strategia Europa 2020 l'Unione Europea ha fissato tre obiettivi da raggiungere:

- crescita intelligente: sviluppare un'economia basata sulla conoscenza e sull'innovazione, grazie ad investimenti più efficaci in ricerca, sviluppo ed istruzione;
- crescita sostenibile: promuovere un'economia più efficiente sotto il profilo delle risorse, più verde e più competitiva, favorendo un'economia a basse emissioni di carbonio;
- crescita inclusiva: promuovere un'economia con alto tasso di occupazione, che favorisca la coesione economica, sociale e territoriale.

Nel perseguimento di tali obiettivi, il momento cruciale di definizione della macro strategia avviene a livello europeo, di concerto con gli Stati Membri, che poi declinano le priorità strategiche in azioni nazionali, regionali e locali.

Essere interlocutori accreditati nei gruppi di lavoro e nelle consultazioni pubbliche permette all' AdSPMAS di rappresentare al meglio le sue specificità e le necessità dei suoi portatori di interesse e di mantenere alta l'attenzione sulle priorità e sull'agenda strategica delle politiche di trasporto.

Per promuovere il trasporto marittimo, la portualità nonché l'integrazione tra modalità di trasporto, l'Europa, il Governo e la Regione del Veneto investono importanti risorse a sostegno sia dello sviluppo di infrastrutture "hardware" di trasporto (programma TEN-T, fondi strutturali, Piani Operativi Regionali), sia per azioni "soft" di coordinamento di strategie e politiche nazionali tramite la costituzione di partenariati pubblici-privati internazio-





nali (programmi di Cooperazione Territoriale Europea e Piani Operativi Regionali, fondi tematici).

Spetta agli Enti pubblici e privati cogliere le opportunità messe a disposizione dall'Europa, attuando modalità organizzative ed operative adeguate. In questo senso, dal 2007 ad oggi, l'ex Autorità portuale di Venezia, ora Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, ha ottenuto finanziamenti complessivi per oltre 40 milioni di euro.

Tali risorse hanno permesso e permetteranno al Porto di Venezia di realizzare interventi di sviluppo in termini di infrastrutture, di sostegno all'attivazione di nuovi servizi logistici e, in generale, di contribuire al miglioramento della competitività, produttività ed efficienza delle attività portuali dello scalo veneziano.

2.2.1 Le Reti Trans-europee di trasporto

Il Regolamento (UE) n. 1315/2013 per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T) prospetta una revisione della rete TEN-T allo scopo di realizzare una rete completa ed integrata che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile, per contribuire alla realizzazione, entro il 2050, di uno spazio unico europeo dei trasporti basato su un sistema di trasporti competitivo ed efficiente.

Per realizzare questo obiettivo la Commissione ha delineato una strategia a lungo termine fino al 2030/2050 che prevede la creazione di una rete articolata in due livelli:

- una rete prioritaria (“Core Network”) a livello UE, da realizzare entro il 2030, basata su un approccio per corridoi;
- una rete secondaria (“Comprehensive Network”) da realizzare entro il 2050, che comprenderà infrastrutture a livello nazionale e regionale.

Entrambe sono costituite da corridoi transnazionali multimodali che comprendono ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali (RRT) con l'obiettivo di innalzare efficienza e sostenibilità dei sistemi di trasporto del continente così come la loro capacità di contribuire alla coesione dei territori e delle collettività e di migliorare i servizi di mobilità e la loro accessibilità ai viaggiatori e alle merci.





La nuova rete centrale TEN-T poggerà su una rete organica di collegamenti che alimenteranno la rete centrale a livello regionale e nazionale. L'obiettivo finale è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese europee non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale.

I corridoi prioritari europei

Nell'ambito della rete centrale sono stati individuati 9 corridoi prioritari e il porto di Venezia, per la sua posizione strategica, si colloca in ben 2 di essi, ovvero:

- il corridoio Baltico-Adriatico: è uno dei più importanti assi stradali e ferroviari transeuropei che collega il Mar Baltico al Mare Adriatico attraversando zone industrializzate che vanno dalla Polonia meridionale (Slesia superiore) a Vienna e Bratislava, alla Regione delle Alpi orientali e all'Italia settentrionale. La sua realizzazione comprende importanti progetti ferroviari come la galleria di base del Semmering, la linea ferroviaria del Koralm in Austria e le sezioni transfrontaliere tra Polonia, Repubblica ceca e Slovacchia.
- il corridoio Mediterraneo: collega la Penisola iberica con il confine ungro-ucraino costeggiando il litorale mediterraneo della Spagna e della Francia per poi attraversare le Alpi nell'Italia settentrionale in direzione est, toccando la costa adriatica in Slovenia e Croazia, e proseguire verso l'Ungheria. A parte il fiume Po e qualche altro canale nel Nord Italia, il corridoio è essenzialmente stradale e ferroviario. I principali progetti ferroviari lungo questo corridoio sono i collegamenti Lione-Torino e la sezione Venezia-Lubiana.

Nell'ambito della nuova programmazione della TEN-T, nel Regolamento (UE) n. 1315/2013 (Annex II), la Commissione ha riconosciuto ufficialmente il porto di Venezia quale nodo nonché porto marittimo e fluviale della rete prioritaria di trasporto europea, dei corridoi Baltico-Adriatico e Corridoio Mediterraneo e il porto di Chioggia, quale porto marittimo e fluviale della rete secondaria.

Ogni corridoio ha sviluppato e aggiorna costantemente il proprio workplan nel quale, in accordo con i Ministeri dei singoli stati, si identificano i proget-





ti ritenuti strategici per l'implementazione del sistema europeo dei trasporti, progetti sui quali la commissione concentrerà i futuri fondi.

Il Regolamento (UE) n. 913/2010 stabilisce le regole per la realizzazione ed organizzazione dei corridoi ferroviari (Rail Freight Corridor – RFC) merci internazionali (allineati ai corridoi TEN-T). L'allegato al regolamento istituisce i nove corridoi merci che i paesi interessati dell'Unione Europea devono rendere operativi.

I corridoi ferroviari merci che interessano il Porto di Venezia sono:

- RFC5 Adriatico – Baltico;
- RFC6 Mediterraneo.

Ogni corridoio sviluppa un piano di attuazione che definisce le linee principali e secondarie appartenenti al corridoio e gli interventi indispensabili a garantire uno standard minimo, o ad elevare le prestazioni dei punti critici.

A livello nazionale Parlamento e Governo italiano hanno mostrato sempre più una nuova consapevolezza sulle opportunità ecologiche e più in generale economiche che il trasporto “verde” per eccellenza può fornire. Ne sono esempio le politiche incentivanti a supporto del trasporto ferroviario, promulgate a seguito della Legge di Stabilità 2016, che destinano al settore complessivi 60 Milioni di Euro per il triennio 2016-2018:

- *Ferrobonus*, previsto già nella Legge di Stabilità 2016 e regolamentato con DM 125/2017, incentivo che prevede il riconoscimento all'impresa che spedisce la merce un contributo in ragione dei treni-chilometro di trasporto intermodale o trasbordato;
- *Sconto pedaggio o Sconto traccia*, incentivo che riconosce una riduzione variabile di costo alle Imprese ferroviarie sull'acquisto di determinate tracce da RFI;
- incentivi per miglioramento mezzi, contributi previsti per l'ammodernamento dei carri ferroviari merci, anche in funzione anti-rumore;
- incentivi alla formazione ferroviaria, contributi riconosciuti alle Imprese ferroviarie che assumono e formano macchinisti e operatori ferroviari.





Un'altra iniziativa che mostra un chiaro cambio di rotta delle politiche governative nei confronti del settore ferroviario delle merci è il nuovo Contratto di Programma firmato fra RFI e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), il quale prevede, fra i 13 miliardi di Euro previsti, circa 450 milioni di Euro per incentivare l'intermodalità e per gli interventi di *ultimo miglio* ferroviario.

Proprio l'ultimo miglio appare il nodo cruciale per il miglioramento del Sistema nazionale.

Le Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare, in base al Regolamento (UE) n. 1315/2013 che istituisce la rete TEN-T (art.21) "rappresentano la dimensione marittima delle reti trans-europee dei trasporti, contribuiscono alla realizzazione di uno spazio europeo dei trasporti marittimi senza barriere. Le autostrade del mare consistono in rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti, come anche in formalità amministrative semplificate che permettono il trasporto marittimo a corto raggio o servizi mare-fiume tra almeno due porti, incluse le connessioni con il retroterra."

Si tratta di 4 corridoi marittimi che rappresentano una soluzione alternativa al trasporto terrestre di camion, container e automezzi con benefici ambientali e di *transit time*. Il Porto di Venezia è stato identificato come uno dei principali porti del corridoio Autostrade delle Mare Mediterraneo Orientale, in particolare con i collegamenti marittimi verso i porti greci di Igoumenitsa e Patrasso.

2.2.2 La politica portuale europea

Il Libro Bianco sui Trasporti sottolinea che i porti europei costituiscono un risorsa fondamentale per la crescita, lo sviluppo economico ed il benessere dei Paesi dell'Unione Europea ed individua nell'approvazione di una Politica portuale Europea come una delle misure necessarie per promuovere "un sistema dei trasporti competitivo ed efficiente sul piano delle risorse" nel periodo 2020-2030.

Con il Libro Bianco sui Trasporti la Commissione ha aggiornato le sfide che i porti europei dovranno affrontare evidenziando come, nei prossimi anni,





sia previsto un incremento significativo dei traffici marittimi che determinerà una domanda continua di maggior efficienza e capacità infrastrutturale dei porti marittimi, nonché di migliori connessioni con l'hinterland. Questa domanda preme affinché i porti non continuino ad essere i "colli di bottiglia" della catena logistica mondiale, ma diventino un effettivo "motore per la crescita". Incremento della capacità infrastrutturale e delle connessioni con il retroterra, maggior accessibilità e trasparenza al mercato dei servizi e delle concessioni portuali, maggior autonomia delle autorità portuali, dialogo sociale, innovazione tecnologica e semplificazione amministrativa, sono le priorità che la Commissione ha individuato per migliorare la competitività dei porti europei e, di conseguenza, l'efficienza del trasporto europeo.

In particolare, in un contesto di rapida crescita del traffico marittimo e di ridotta capacità infrastrutturale portuale, la questione dell'efficienza e della qualità dei servizi forniti nei porti (di movimentazione della merce, servizi per i passeggeri, servizi tecnico-nautici) costituisce parte fondamentale della strategia europea per il trasporto marittimo. Per questo con il Regolamento (UE) 352/2017, del 15 febbraio 2017, è stato istituito "un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti". L'obiettivo generale è quello di aumentare l'efficienza e la qualità dei porti europei ed assicurare che, per il periodo 2020-2030, siano in grado di rispondere al previsto aumento della domanda e contribuire agli obiettivi stabiliti nel Libro Bianco per la promozione di un trasporto europeo competitivo e sostenibile.

2.2.3 Le Strategie Europee per la Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR)

Il 18 giugno 2014 la Commissione Europea ha lanciato una nuova Strategia Europea per la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR) sotto forma di una Comunicazione e di un Piano d'azione per sostenere i suoi 70 milioni di cittadini a trarre vantaggio da una più stretta cooperazione in settori come la promozione dell'economia marittima, la protezione dell'ambiente marino, il completamento dei collegamenti nel settore dei trasporti e dell'energia e la promozione del turismo sostenibile.

Si tratta della prima "strategia macro-regionale dell'UE" con un numero così elevato di paesi extra-UE (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e





Serbia) che hanno collaborato con Stati membri dell'UE (Croazia, Grecia, Italia e Slovenia).

La Regione del Veneto ha aderito anche alla strategia EUSALP (Strategia Europea per le Regione Alpina).

Nell'ambito del *Pillar* "Connecting the Region" sono state identificate 3 priorità: 1) trasporto marittimo, 2) connessioni intermodali, 3) reti energetiche. Nell'ambito della priorità "Trasporto marittimo" viene sottolineata l'importanza della cooperazione tra porti per la competitività dell'intera regione e l'Associazione dei Porti del Nord Adriatico (NAPA) viene indicata come buona pratica. Altre azioni individuate come strategiche di interesse per i porti sono: l'ammodernamento delle infrastrutture portuali, la promozione di nuove tecnologie ICT per migliorare le performance ambientali delle operazioni di trasporto e portuali.

Nell'ambito della priorità "Connessioni intermodali" tra le azioni strategiche sono indicati lo sviluppo delle interconnessioni dei porti dell'area con i Corridoi prioritari europei ed lo sviluppo delle Autostrade del Mare, tra cui vengono citati ad esempio la linea Venezia-Igoumenitsa/Patraso.

2.2.4 La Politica Marittima Integrata europea (PMI)

La Politica Marittima Integrata europea (PMI), si propone di rafforzare il coordinamento tra i diversi settori interessati dall'economia del mare, con base legale nel Regolamento (UE) n. 1255/2011, occupandosi di questioni che non rientrano nell'ambito di un'unica politica settoriale, ad esempio la cd. "crescita blu" (crescita economica basata su diversi settori marittimi).

Essa idealmente si propone di coordinare settori altamente diversi come pesca e acquacoltura, trasporti marittimi e porti, ambiente marino, ricerca marina, energia offshore, cantieristica navale e industrie legate al mare, sorveglianza marittima, turismo marittimo e costiero, occupazione, sviluppo delle regioni costiere e relazioni esterne negli affari marittimi.

L'UE garantisce finanziamenti a sostegno delle priorità strategiche della politica marittima integrata come stabilito dal regolamento 508/2014. Le risorse vengono erogate nell'ambito dei programmi di lavoro annuali, che per il periodo 2014-2020 hanno una dotazione finanziaria totale di 259 milioni di euro e dei programmi operativi del Fondo Europeo per gli Affari





Marittimi e la Pesca (FEAMP), con 71 milioni di euro di risorse per il periodo 2014-2020.

Inoltre, la politica marittima è attuata attraverso: i fondi strutturali e d'investimento europei; il programma *Horizon2020*, il programma *LIFE+*, il programma *COSME*.

In tal senso, l'AdSPMAS vaglierà tutte le opportunità che la politica marittima integrata potrà offrire in termini di sviluppo sia per il porto di Venezia che per il porto di Chioggia, in particolare per quanto concerne lo sviluppo delle attività connesse alla pesca e alla cantieristica, tenendo conto dell'interconnessione delle industrie e delle attività antropiche incentrate sul mare e delle sinergie che la "crescita blu" potrà offrire.

2.3 Strumenti di finanziamento europei

Il Meccanismo per collegare l'Europa

Per lo sviluppo della rete TEN-T è istituito con Regolamento (UE) n. 1316/2013 il nuovo "Connecting Europe Facility" (CEF) che mira ad accelerare gli investimenti nel campo delle reti trans-europee e a stimolare gli investimenti sia pubblici che privati. Il CEF dovrebbe consentire di sfruttare al meglio le sinergie tra i settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia, rafforzando in tal modo l'efficacia dell'intervento dell'Unione e permettendo un'ottimizzazione dei costi di realizzazione. La dotazione finanziaria del CEF per il periodo 2014-2020 ammonta a 33,2 miliardi Euro.

Fondo europeo per gli investimenti strategici (c.d. Piano Juncker)

Nel 2015 la Commissione europea ha avviato un nuovo piano di investimenti attraverso la creazione del nuovo fondo europeo per gli investimenti strategici (EFSI) che prevede il coinvolgimento della Banca Europea degli Investimenti (BEI).

L'EFSI si avvale di un capitale iniziale di 21 miliardi di euro: 5 miliardi di euro forniti dalla BEI, gli altri 16 miliardi dai fondi del bilancio UE, e sostiene gli investimenti strategici nelle infrastrutture, in particolare nella banda larga e nelle reti energetiche, nei trasporti negli agglomerati industriali, non-





ché nell'istruzione, nella R&S, nelle energie rinnovabili e nell'efficienza energetica. I progetti sono selezionati sulla base di tre criteri fondamentali:

- valore aggiunto europeo (progetti a sostegno degli obiettivi dell'UE);
- redditività e valore economico, dando priorità ai progetti a elevato rendimento socioeconomico;
- progetti che possano essere avviati al più tardi entro tre anni.

Fondi strutturali: il POR Veneto e la Cooperazione Territoriale

Il Programma Operativo Regionale (POR) è lo strumento di attuazione del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), attraverso il quale la Regione del Veneto, con i limiti di destinazione imposti dall'attuale programmazione europea, con oltre 600 milioni di Euro promuoverà, nel periodo 2014-2020, un piano di crescita socio-economica in linea con gli obiettivi della strategia Europa 2020 dell'Unione Europea per la crescita e l'occupazione.

La "Cooperazione Territoriale Europea" (CTE) è uno degli obiettivi prioritari della politica di coesione e della politica regionale dell'Unione europea per il periodo 2014-2020. Scopo della Cooperazione Territoriale Europea è quello di promuovere una più forte integrazione del territorio dell'Unione Europea incoraggiando i territori di diversi Stati membri a cooperare mediante la realizzazione di progetti congiunti, lo scambio di esperienze, la costruzione di reti e l'individuazione e diffusione di buone prassi in diversi ambiti: ricerca e sviluppo, sviluppo delle relazioni economiche, collegamento in rete delle piccole e medie imprese, società dell'informazione, tutela dell'ambiente, la prevenzione dei rischi ecc..

I programmi CTE nei quali è coinvolto, tutto o in parte, il territorio del Veneto e nei quali il porto di Venezia è eleggibile sono:

- 3 transfrontalieri (Programmi Italia-Austria, Italia-Slovenia, Italia-Croazia);
- 4 transnazionali (Programmi Alpine Space, Central Europe, MED e Adriatico-Ionico);
- 1 interregionale (Programma Interreg Europe).





2.4 Strategie e normative in materia ambientale

In linea con gli indirizzi europei, è possibile affrontare tutte le questioni ambientali e definire la propria politica aziendale nell'ambito della certificazione ad adesione volontaria, ISO 14001. Tale strumento non identifica i temi che devono essere affrontati, ma rappresenta il quadro di riferimento sul quale impostare le attività e definire gli obiettivi ambientali.

Come evidenzia la *European Sea Port Organization* (ESPO) nel documento *EcoPorts Port Environmental Review 2016*, le priorità ambientali nei porti a livello europeo sono molto cambiate nel corso degli anni. La Figura 1 riporta l'ordine di priorità degli interventi ambientali riscontrati nell'anno 2016.



Figura 1. Le 10 priorità ambientali dei porti Europei, (Espo, 2016).

Qualità dell'aria

La qualità dell'aria è individuata come il tema prioritario e questo è sicuramente collegato al tema della salute delle persone che lavorano o vivono nelle vicinanze di un porto. Per tale ragione, il legislatore ha introdotto diverse normative, via via più stringenti, tese a ridurre gli impatti del comparto marittimo sulla qualità dell'aria. Nell'ambito della Strategia 2020 la





Commissione Europea ha adottato il Libro Bianco sui trasporti in cui ha stabilito un elenco di iniziative volte a promuovere uno spazio unico europeo dei trasporti con l'obiettivo generale di ridurre le emissioni di "gas serra" del 60% entro il 2050. Globalmente le emissioni di CO₂ dovute al settore del trasporto marittimo dovrebbero essere ridotte del 40% (e se praticabile del 50%) entro il 2050, rispetto ai livelli del 2005.

A livello internazionale le norme in materia ambientale per le navi e i trasporti marittimi sono state introdotte dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO), autorità competente per tutti gli aspetti legati al traffico marittimo, dalla navigazione alle regole del trasporto e alla sicurezza.

Nel 1997 la "International Convention on the Prevention of Pollution from Ships", nota come MARPOL 73/78, è stata emendata con la parte relativa all'inquinamento atmosferico delle navi: l'Annex VI, entrato in vigore nel maggio 2005 ha stabilito che dal 1° gennaio 2012 tutto il combustibile a bordo nave, debba avere un contenuto di zolfo inferiore a 3,5% in massa. Dal 2020, il tenore di zolfo non dovrà superare lo 0,5%.

La stessa Convenzione definisce limiti più stringenti in caso di Aree ad Emissioni Controllate (ECA), identificate e vincolate con apposita procedura tramite decisione IMO: per le aree *Sulphur Emission Control Areas* (SECA) il combustibile utilizzato in navigazione deve avere un contenuto di zolfo inferiore allo 0,1% dal 2015 (vedi Figura 2).

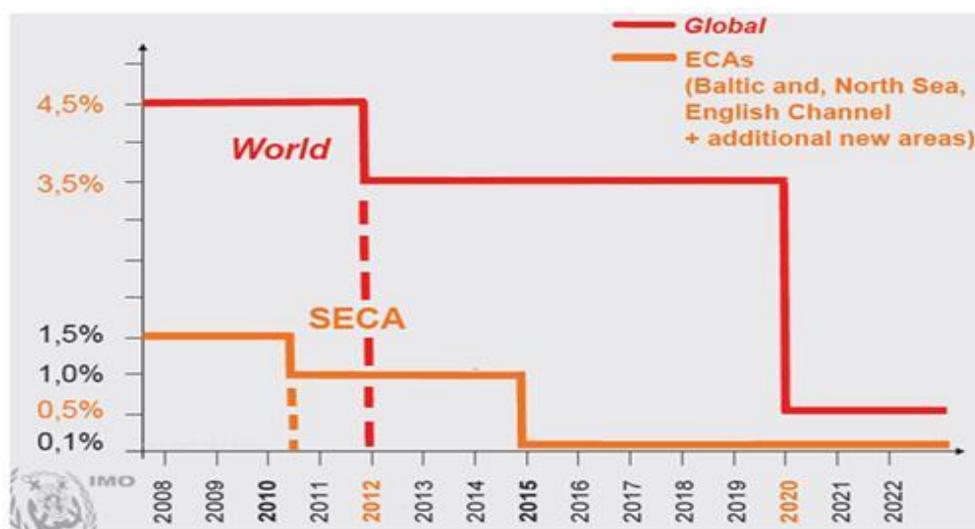




Figura 2. Scenario per la riduzione del contenuto di zolfo nei combustibili. Fonte: <http://www.sema2.com>.

Per quanto riguarda le emissioni di NO_x, si prevede la progressiva riduzione con maggiori controlli sui motori di nuova generazione “Tier III”, in vigore nelle zone ECA. Lo stesso allegato prevede anche l’utilizzo di misure equivalenti (scrubber) per l’abbattimento delle emissioni per il rispetto dei limiti di legge.

A livello europeo è, inoltre, in vigore la Direttiva 2016/802/UE relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi (codificazione), recepita a livello nazionale con D.lgs. 16 luglio 2014, n. 112, che introduce i seguenti limiti:

- dal 01/01/2010 è vietato l’utilizzo di combustibili per uso marittimo con tenore di zolfo superiore allo 0,1% in massa su navi all’ormeggio;
- dal 2012 il massimo tenore di zolfo per le navi in fase di navigazione è pari a 3,5% in massa, da ridurre a 0,5% a partire dal 2020. Dal 1° gennaio 2018 per il mare Adriatico e il mare Ionio e dal 1° gennaio 2020 per le altre zone di mare, si applica un tenore massimo di zolfo pari allo 0,10% in massa, a condizione che gli Stati membri dell’Unione europea prospicienti le stesse zone di mare abbiano previsto l’applicazione di tenori di zolfo uguali o inferiori;
- il comma 6 dell’art. 295 dispone, per tutte le navi passeggeri che effettuano un servizio di linea provenienti da o dirette ad un porto della UE, l’obbligo di utilizzare combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo inferiore all’1,5% in massa, nelle acque territoriali e nelle zone di protezione ecologica appartenenti all’Italia.

Inoltre la Direttiva 2014/94/EU sullo sviluppo dell’infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI) prevede che i porti marittimi appartenenti alla rete centrale *Trans European Transport Network*, debbano dotarsi, entro il 31 dicembre 2025, di punti di rifornimento per il di Gas Naturale Liquefatto (LNG) per la navigazione interna o marittima.

La Direttiva è stata recepita in Italia con D.lgs. 257/2016. Il decreto stabilisce i requisiti minimi per la costruzione di infrastrutture per i combustibili alternativi, inclusi i punti di ricarica per i veicoli elettrici e i punti di riforni-





mento di gas naturale liquefatto e compresso, idrogeno e gas di petrolio liquefatto, nonché le specifiche tecniche comuni per i punti di ricarica e di rifornimento, e requisiti concernenti le informazioni agli utenti.

Consumi

I consumi energetici rappresentano il secondo elemento prioritario per i porti europei. A livello nazionale la Legge 84/1994 (art. 4-bis), prevede l'obbligo di redigere il "Piano per la sostenibilità energetica ed ambientale" del porto, nel quale devono essere indicate le specifiche iniziative tese a ridurre gli impatti delle attività portuali sull'ambiente. Le linee guida per la redazione dei Piani Energetici saranno predisposte dal Ministero dell'Ambiente.

Rifiuti

Il tema dei rifiuti (portuali e delle navi) occupa una posizione intermedia nella classifica delle priorità nell'ultimo monitoraggio, probabilmente come risultato della revisione della Direttiva 59/2000/UE sulle *Port Reception Facility* (Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea C115/5 del 1 aprile 2016) e del lungo dibattito sull'adeguatezza degli impianti esistenti per ricevere anche i nuovi rifiuti generati dalle navi (per esempio i rifiuti generati dagli scrubber) e del connesso obbligo di elaborazione e controllo in tutti i porti dei piani di raccolta e di gestione dei rifiuti.

"Il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti è aggiornato ed approvato in coerenza con la pianificazione regionale in materia di rifiuti, almeno ogni tre anni e, comunque, in presenza di significativi cambiamenti operativi nella gestione del porto".

Sviluppo sostenibile delle infrastrutture portuali

Dal punto di vista della normativa nazionale, gli obblighi connessi alla realizzazione di nuove infrastrutture portuali o di manutenzione delle esistenti, prevedono procedure amministrative, relative a caratterizzazione e bonifiche, in capo al Ministero dell'Ambiente secondo quanto previsto dal D.lgs. 152/2006, considerato che Porto Marghera ricade nella perimetrazione SIN - Sito di Interesse Nazionale.





3 UN SISTEMA IN EVOLUZIONE

3.1 Andamento economico e dei commerci mondiali

3.1.1 Lo scenario globale

La dinamicità e la crescita del settore marittimo, strettamente correlati all'efficiente interazione fra le economie, sono funzionalmente dipendenti dall'attitudine dei governi alla promozione degli scambi. Sebbene ultimamente si stia assistendo ad un rallentamento dei processi di globalizzazione dei mercati che hanno segnato le economie mondiali nel corso degli ultimi anni, è tuttavia probabile che il futuro si prefiguri ancora più interconnesso di quanto sia stato in passato. La mappa delle infrastrutture globali costituita da rotte navali, ferrovie, oleodotti, gasdotti e reti telematiche stanno, infatti, sempre più interconnettendo ogni area del globo.

Dopo un 2016 caratterizzato da una crescita del PIL mondiale debole con un incremento pari ad un + 3,2% e sostanzialmente in linea con il 2015, le ultime proiezioni fornite dai maggiori organismi internazionali, (FMI, OCSE e Commissione Europea), prevedono, per il 2017, una sostanziale ripresa della crescita dell'economia. Il PIL mondiale dovrebbe attestarsi attorno ad un tasso di crescita del +3,7% per il 2017 e ad un +3.9% per il 2018. La ripresa economica si sta consolidando trainata dal rialzo fatto registrare dal settore manifatturiero nelle economie avanzate e dalla ripresa dei mercati emergenti.

Nel suo complesso la crescita delle economie emergenti è stata del + 4,1%. Nel 2016 il PIL cinese è cresciuto "solo" del +6,7% (stime FMI) e le previsioni per il biennio 2017 -2018 prevedono un ulteriore rallentamento (la crescita cinese dovrebbe attestarsi al 6,2%). È in atto, infatti, in Cina una fase di transizione dell'economia caratterizzata da una riduzione degli investimenti pubblici e da un ri-orientamento verso i consumi interni. Da sottolineare, invece, gli elevati trend di crescita dell'economia indiana la quale, nel 2016, ha segnato un +6,8% con proiezioni ad un +7,2% e +7,8% rispettivamente nel 2017 e nel 2019.

Per quanto riguarda le economie avanzate, ad esclusione dei paesi UE, le previsioni prevedono una crescita sopra il 2% sia per il 2017 che per il 2018





dovuta al pacchetto di stimoli fiscali previsti dall'amministrazione Trump a favore dell'economia americana ed alla ripresa della domanda cinese. La Figura 3 riporta il contributo delle singole aree geografiche alla crescita del PIL globale (escluse le economie europee).

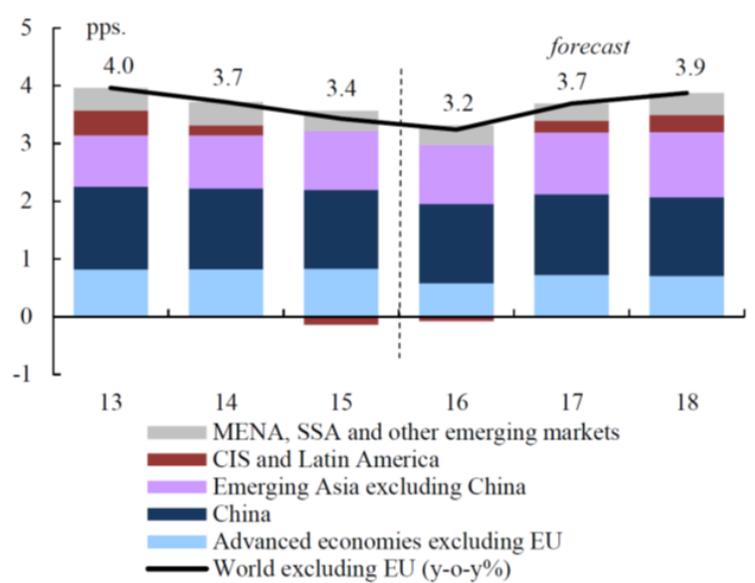


Figura 3. Contributo per area geografica alla crescita globale, esclusi economie EU. Fonte: European Commission, 2017.

3.1.2 Lo scenario europeo

Per i Paesi UE, le proiezioni prevedono una crescita dell'1,7% nel 2017 e del 1,8% nel 2018, trainata in particolare dalla ripresa della spesa per investimenti e dalla crescita della componente legata ai consumi privati. L'*Outlook* 2017 del Fondo Monetario Internazionale denota come l'attività economica dei principali paesi europei mostri dinamismi differenti tra loro. L'economia tedesca e quella belga sono previste in crescita nel 2017 del 1,6%, quella irlandese del 3,5%, quella spagnola del 2,6% mentre quella francese è prevista in crescita solo dell'1,4%.

Occorre evidenziare la buona performance di paesi dell'Europa Centrale, Orientale e Sud-Orientale che nel corso del 2016 (dati FMI – *Outlook* 2017) hanno fatto registrare tassi di crescita sostenuti grazie a politiche economiche espansive. L'indice composto dell'attività manifatturiera ha, infatti, registrato un forte incremento.





3.1.3 Lo scenario italiano

Le previsioni contenute nell'ultimo rapporto della Commissione Europea (European Commission, 2017) prevedono una crescita del PIL italiano dell'1% per il 2017 e del 1,1% nel 2018 e nel 2019. Le proiezioni contenute nell'ultimo Bollettino Economico della Banca d'Italia (luglio 2017) stimano una crescita del PIL italiano ad un + 1,4% per il 2017 grazie alla netta ripresa della produzione industriale (+ 1%) registrata fra aprile e giugno. L'incoraggiante ripresa dell'economia nazionale, accertata anche dal Documento di Economia e Finanza 2017, è dovuta soprattutto alla ripresa della produzione industriale, all'accelerazione degli investimenti e delle esportazioni. Nel 2016 l'export italiano è cresciuto del 2,4% grazie all'accelerazione del commercio mondiale ed al deprezzamento dell'euro. Secondo le ultime stime della Commissione Europea, per il 2017 il tasso di crescita del commercio internazionale, pesato per l'Italia, è stimato intorno al 3,6% con una proiezione al 4,1% per il 2018 e 2019. L'andamento delle importazioni ha fatto registrare, invece, una crescita del 2,9% dovuta al recupero della domanda interna e del ciclo produttivo industriale.

3.1.4 Lo scenario regionale

I principali indicatori (Fondazione Nord Est, 2017) denotano una crescita timida fatta eccezione per l'export che, anche se con un trend di crescita inferiore rispetto al 2015 e al 2014, si è comunque mantenuto nel 2016 in terreno positivo registrando un + 1,5% rispetto al + 0,5% della media nazionale. La minore performance riflette il generale rallentamento che ha segnato il commercio mondiale nel 2016. I principali mercati di sbocco per le produzioni del Nord Est rimangono quelli europei e degli Stati Uniti, anche se va sottolineato il trend in grande crescita dell'export verso l'Argentina (+34,1%). Si sono registrati buoni segnali dell'export verso la Cina (+6,5), l'Iran (+42,3) e Israele (+18,7%). Altrettanto bene non si può dire invece per l'export verso l'Arabia Saudita (-17,3%) e Hong Kong (-10,8%). A livello europeo va segnalato l'aumento dell'export verso la Germania (+21,4%), verso la Turchia (+14%) e verso la Spagna (+5,7). Da sottolineare inoltre il costante trend di crescita del comparto agroalimentare (inteso come export di prodotti trasformati e non di materie prime) che nel corso degli ultimi dieci anni ha pressoché raddoppiato il proprio peso in termini di export.





Per il 2017 si stima una crescita del PIL veneto pari a +1,2% grazie ad un incremento significativo dell'export superiore alla crescita del +0,9% previsto a livello nazionale. Come emerge dal Rapporto Statistico 2017 della Regione del Veneto nel 2016 l'export ha raggiunto il suo massimo storico confermando il Veneto quale seconda regione esportatrice italiana con 58,2 miliardi di euro di fatturato estero, in crescita dell'1,3%. La Germania rimane sempre il primo mercato di sbocco delle merci venete (13,2% del totale regionale) e cresce dell'1,3% rispetto al 2015, mentre al di fuori dei confini europei il primo mercato rimane quello degli Stati Uniti che continua a crescere anche se a ritmo più lento rispetto agli anni precedenti.

3.1.5 Scambi di merci

L'andamento dei commerci internazionali ha evidenziato una dinamica inferiore alle attese nonostante il trend di crescita del PIL globale.

Nel 2016, infatti, il volume degli scambi mondiali ha registrato il livello di crescita più bassa, in termini di volumi, dal 2008 anno di scoppio della crisi finanziaria mondiale. Gli scambi sono cresciuti solo dell'1,3% a causa della minore spesa per investimenti (beni fortemente trade intensive) registrata negli Stati Uniti ed in Cina. Il valore delle esportazioni è stato nel 2016 pari a 15,46 trilioni di dollari, in calo del 3,3% rispetto al 2015 (WTO, 2017).

Per il 2017 l'ultimo *Outlook del World Trade Organization (WTO, 2017)* prevede, una crescita del volume degli scambi del 2,4%, con una previsione al 2018 compresa fra il 2,1% ed il 4%. La crescita dei commerci stimata per il 2017 non sarà, tuttavia, sufficiente a ripristinare il trend di crescita dei commerci mondiali al di sopra dei livelli di crescita dell'economia globale previsti per il 2017 al 2,7%. Storicamente il volume dei commerci mondiali cresce, infatti, in media 1,5 volte più velocemente del PIL mondiale.

3.1.6 I traffici marittimi globali

I traffici marittimi sono una parte fondamentale del commercio internazionale; l'80% dell'import-export mondiale viaggia su nave.

Nonostante i dati contenuti nel documento *UNCTAD (2016)*, evidenzino come il volume globale dei traffici abbia superato nel 2015 i dieci miliardi di tonnellate trasportate (vedi Figura 4), il tasso di crescita dell'attività marittima è stato tuttavia "solo" del 2,1%, una percentuale inferiore rispetto al





trend registrato negli anni precedenti. Le stime prevedono che al 2030 si raggiungeranno i 17 miliardi di tonnellate movimentate via mare.

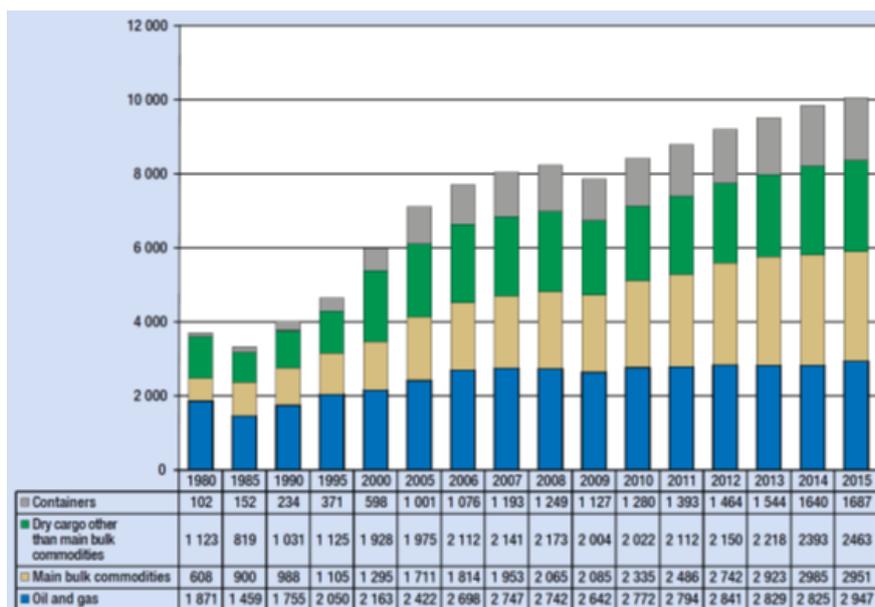


Figura 4. Ripartizione traffico marittimo. Anni 1980-2015. Fonte: Unctad, 2016.

Concentrando l'attenzione unicamente sui traffici containerizzati, nel 2016, si è raggiunta la quota 720 milioni di TEU's con una crescita complessiva post crisi ininterrotta e nell'ultimo anno pari all'1,8%. Più della metà dei volumi interessano l'Asia e la Cina si conferma paese leader con una quota del 35% (vedi Figura 5).

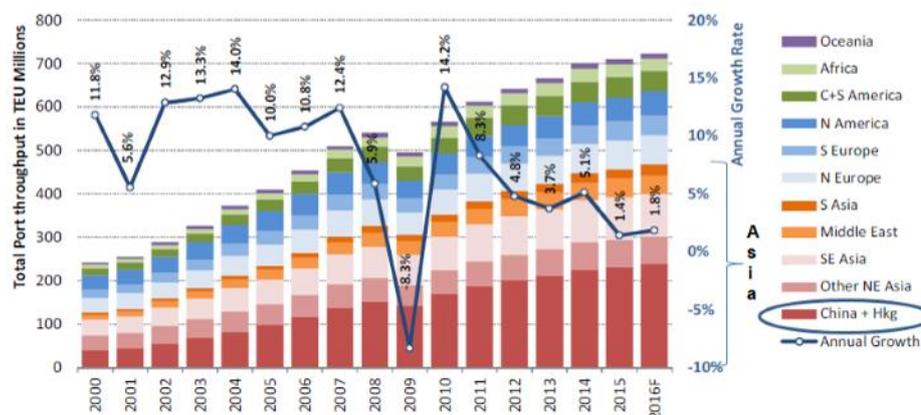


Figura 5. Andamento del traffico containerizzato. Anni 2000-2016. Fonte: SRM su Alphaliner.





Questa sempre maggior rilevanza dell'Asia sul panorama del commercio marittimo fa sì che l'importanza delle principali rotte Est-Ovest dei traffici containerizzati accrescano la loro importanza. In particolare la rotta Europa-Estremo Oriente ha incrementato la propria quota di mercato passando dal 27% del 1995 al 41% del 2016 e raggiungendo i 21 milioni di TEU. La *Transpacific*, che resta ancora la rotta principale, con una quota di mercato del 45% nel 2016, vede diminuire la propria importanza rispetto al 1995 (53%) raggiungendo lo scorso anno i 23 milioni di TEU di traffico (vedi Figura 6).

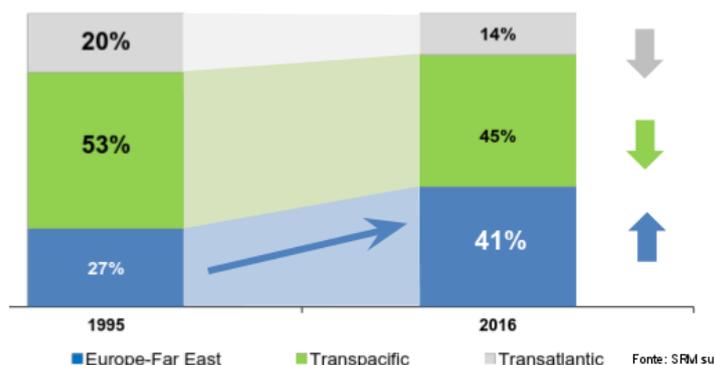


Figura 6. Flussi cargo sulle rotte container Est-Ovest (quota calcolata in % sui TEU). Fonte: SRM, 2017 su dati UNCTAD e Alphaliner 2016.

In questo scenario il Mediterraneo ha visto crescere l'importanza dei suoi porti guadagnando quote di mercato a discapito dei porti del Nord Europa colmando, come si evince dal grafico seguente, quasi totalmente il gap in termini di volumi di traffico containerizzato movimentato (vedi Figura 7).

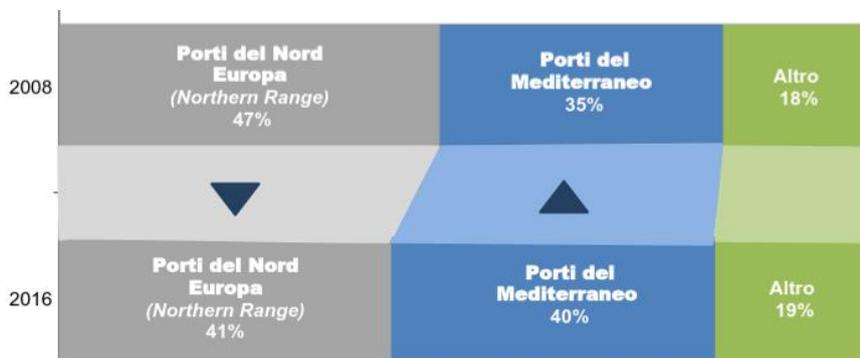


Figura 7. Incremento delle quote di mercato dei Porti MED. Fonte: SRM, 2017 su dati Autorità Portuali.





Analizzando il traffico containerizzato degli ultimi cinque anni per i principali cluster portuali europei emerge chiaramente, in termini relativi, il ruolo di sempre maggior rilievo dei porti del Nord Adriatico. Confrontando la crescita dei volumi in TEU dello scorso anno rispetto al 2012 (vedi Figura 8) si può notare come quest'area geografica sia una delle più dinamiche mostrando un'importante crescita (+7,42% CAGR¹) inferiore solo a quella fatta registrare dal cluster portoghese (+11,28% CAGR) e ben superiore rispetto a quella dei principali cluster in termini di volumi assoluti: *Extended Rhine-Scheldt Delta* (+1,56% CAGR) e *Helgoland Bay* (-0,24% CAGR). Anche a livello nazionale, nel confronto con i porti del cluster ligure (+2,97% CAGR), i porti nord adriatici mostrano una crescita significativamente maggiore in particolar modo grazie al contributo di Koper (+10,3% CAGR) e Venezia (+8,96% CAGR).

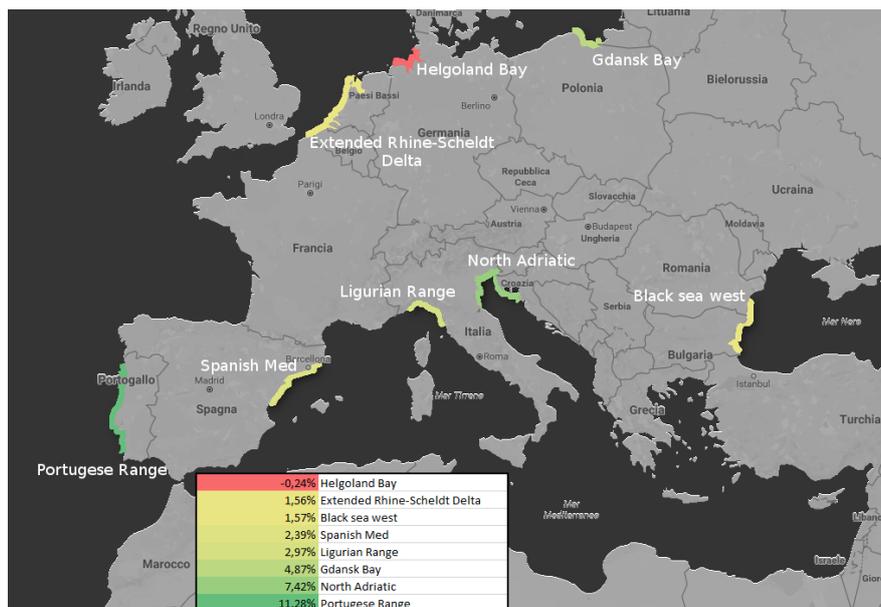


Figura 8. Incremento traffici Europei, 2016 su 2012. Fonte: SRM.

La crescente importanza del cluster Nord Adriatico è confermata da un'analisi svolta da SRM che esamina il numero di navi porta contenitori (con dimensione maggiore di 7 mila TEU) transitate/dirette nel mediterraneo e oltre Gibilterra in un confronto tra la situazione del 2012 e quella del-

¹ CAGR - Compounded Average Growth Rate, tasso di crescita annuale composto.





lo scorso anno. Si può notare come vi sia un aumento generale dei traffici, ma come emerge nettamente che lo sviluppo più significativo si è avvenuto nell'area del Nord Adriatico (vedi Figura 9).

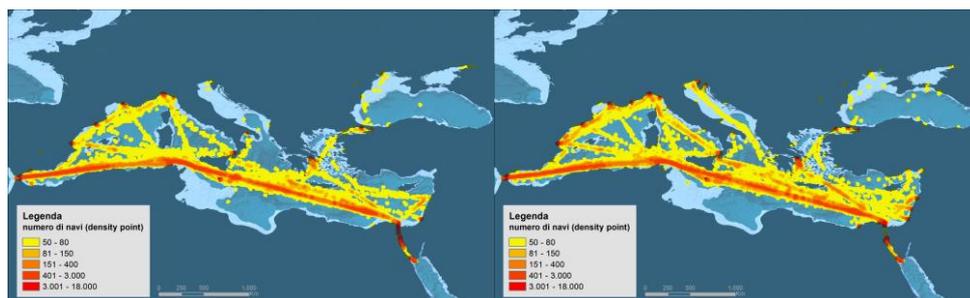


Figura 9. Incremento traffici Nord Adriatico confronto anno 2012-2016. Fonte SRM.

Traffico crocieristico

A livello globale il mercato crocieristico continua a crescere, sia in termini di passeggeri trasportati che in termini di accosti. Nel 2007 erano circa 15 milioni i crocieristi, nel 2017, i dati comunicati da CLIA, parlano di 25,8 milioni di crocieristi previsti anche grazie ad una continua personalizzazione dell'offerta. Nei prossimi anni è prevista una costante crescita e si stima di superare i 30 milioni in termini di *market capacity* nel 2020².

I mercati di destinazione delle crociere, previsti dalle analisi di settore, individuano le seguenti quote di mercato per il 2017: Caraibi (38,9%), Asia (15,7%), Mediterraneo (13,6%), Europa w/o Med (9%), Australia (4,3%), Alaska (3,9%).

² *Cruise Industry Annual Report 2017-2018*. Si definisce market (passenger) capacity il numero di passeggeri che una nave può trasportare in un dato periodo, tenendo conto del 100% di occupazione delle cabine. Già nel 2014 con *End of the Beginning for Cruising*, Seatrade Communications Ltd, T. Peisly, si prevedeva di raggiungere i 30 milioni di crocieristi nel 2024.





Tabella 1. Capacità del mercato passeggeri. Fonte: Cruise Industry News (2017).

Regioni	2017	2016	2015	2014	2013
Caraibi	9.587.436	9.046.650	8.800.148	9.124.865	8.065.822
Asia*	3.972.701	3.192.353	2.294.854	1.849.912	1.643.093
Mediterraneo	3.440.288	3.804.402	3.960.347	3.822.051	4.010.945
Europa	2.279.443	2.166.978	1.882.193	1.941.585	1.928.271
Australia	1.086.672	1.025.504	666.332	619.180	600.706
Alaska	995.210	932.324	923.634	898.256	929.916

Fra i diversi mercati quello Mediterraneo diminuisce la sua incidenza sul resto del mondo e nel 2017 verrà superato dal mercato asiatico.

Pesano sul mercato del Mediterraneo lato orientale i fatti succedutesi in Libia, Egitto, Siria, Turchia e Mar Nero (temporaneamente cancellato nel 2017 dai principali itinerari crocieristici) che hanno determinato una diminuzione di quasi 1 milione di passeggeri fra il 2015 e il 2016: calo del porto del Pireo (nel 2011 Pireo accoglieva 2,5 milioni di passeggeri rispetto ai c.a. 1,1 del 2016), porti ciprioti quasi fuori mercato (nel 2000 avevano raggiunto 800mila crocieristi) e ritardato sviluppo di Istanbul e degli altri porti turchi. Gli eventi geopolitici hanno portato le compagnie crocieristiche a disporre di più navi nel Nord Europa, area che ha una stagionalità ridotta. La situazione di incertezza politica nel Mediterraneo Orientale, unita agli effetti del Clini Passera, hanno portato a Venezia una perdita di traffico crocieristico limitando la possibilità di sviluppo di altri itinerari crocieristici.

I 4 gruppi mondiali che si contendono il mercato globale in termini di passeggeri sono: *Carnival Corporation* con il 44,1% del *market share* nel 2017, *Royal Caribbean Cruises* (RCCL) 23,9%, *Norwegian Cruise Line* (NCL) 8,8% e *MSC Cruises* con il 7%³. A questi segue la *Genting Hong Kong* specializzata per ora solo sul mercato asiatico con il 4,1%.

³ Cruise Industry news, 2017. Si noti che, eccetto per MSC cruise, tutti gli altri gruppi detengono fino a 10 brand di crociere, coprendo nel caso dei primi tre gruppi i segmenti di mercato Contemporary, Premium, Luxury.





Nel mercato del Mediterraneo i brand leader nel 2017 sono *MSC cruises* (19,6% market share), *Costa Crociere* (19,5%) seguiti da *Royal Caribbean* (7,4%), *AIDA* (7,1%) e *Norwegian* (6,8%).

Con l'espansione del mercato a livello globale nuovi operatori si sono inseriti con diverse offerte: per es. la *Virgin Group* o la *Viking Ocean Cruise*, leader nel mercato crocieristico fluviale che hanno deciso di investire nelle crociere oceaniche di lusso. Nei prossimi anni è previsto l'ingresso sul mercato di nuovi brand cinesi ed asiatici.

Tra i segmenti quello più rilevante è il "contemporary"⁴ con un'incidenza a livello europeo nel 2016 pari al 60%, destinata a crescere al 2021 fino al 67% determinando l'andamento della capacità complessiva (passenger capacity) del settore crocieristico. "Contemporary" e "premium" hanno coperto, nel 2016, l'83% del market share con un trend in crescita al 2021 fino a 85,7%⁵.

Gli *orderbook* a dieci anni prevedono navi in arrivo, destinate al segmento *contemporary*, tutte superiori alle 96.000 ton.

I dati di cui sopra non possono che influire nei prossimi anni sull'*upgrading* e sullo sviluppo di infrastrutture portuali e sulla loro accessibilità, tenendo conto che i segmenti di mercato più importanti in termini di *passenger capacity* sono serviti generalmente da navi di media-grande stazza con almeno 2.500 passeggeri per nave.

⁴ Il "contemporary" offre crociere di durata variabile, a prezzi competitivi e attraendo clienti di ogni età e generalmente first-time cruise passenger (ad es. navi della MSC e Costa crociere). Questo segmento è caratterizzato da navi con dimensioni più grandi rispetto agli altri mercati. Il "premium" si differenzia per avere un target più focalizzato su traveler/cruiser, spesso più anziani, un design più raffinato delle navi e una durata della crociere da 7 a 14 gg. Il premium è caratterizzato da navi di media e grande dimensione (ad es. navi delle compagnie Cunard e la Holland America). Il segmento "budget" è caratterizzato invece da navi di "seconda mano", in alcuni casi ritirate da un'area geografica e immesse in un'altra (es. navi della Thomson). Il settore "luxury" oltre ad avere prezzi alti, offre crociere di lunga durata ed è caratterizzato da navi di piccola-media dimensione, generalmente al di sotto delle 70.000 ton. Il segmento "niche" serve tutto il resto.

⁵ Elaborazioni AdSP MAS su dati Cruise Industry News 2016-2017 Annual Report.





3.2 L'evoluzione della flotta mondiale, i noli nave, il carico unitario, le rotte commerciali

L'ultimo decennio è stato caratterizzato dal fenomeno del cosiddetto “gigantismo navale”, sia nel settore merci che passeggeri. Le nuove dimensioni delle navi, che determinano il carico unitario trasportabile, implicano il conseguente adeguamento dell'infrastruttura portuale e delle performance richieste all'intero sistema trasportistico.

3.2.1 Evoluzione della flotta mondiale per il trasporto merci

La competizione tra compagnie di navigazione del settore dei carichi secchi e container si è basata specialmente sulla ricerca di sempre più bassi oneri di esercizio attraverso l'esasperata ricerca di economie di scala del trasporto marittimo.

L'imperativo è stato ridurre il costo per box imbarcato, seppur a scapito di diseconomie degli anelli della catena logistica, in primo luogo dei porti, ai cui sono stati richiesti eccezionali investimenti, a fronte di una crescita non proporzionata dei traffici e, soprattutto, di sempre minori margini per box movimentato.

In particolare, il maggior incremento si è visto nei servizi di linea container tra il Far East e l'Europa, dove l'assenza di fatto di politiche regolatorie e la propensione di alcuni scali del Nord Europa a conseguire una posizione dominante assecondando il trend, hanno portato all'impiego ormai diffuso di navi di capacità prossima ai 20.000 TEU.

Un altro fattore, connesso al “gigantismo”, che ha significativamente variato i parametri dimensionali della nave è rappresentato dall'entrata in funzione del nuovo canale di Panama nel giugno del 2016. Si è passati dunque da navi abilitate *Panamax* alle cosiddette *New Panamax* (vedi Tabella 2).





Tabella 2. Classificazione e dimensionamento delle navi successivamente all'apertura del nuovo Canale di Panama.

Standard del nuovo canale di Panama				
	Lunghezza (m)	Larghezza (m)	Profondità (m)	TEU
Dimensioni con- che	427	55	16,30 (fondale)	-
"Panamax"	294,13	32,31	12,04 (pescaggio)	5.000
"New Panamax"	366	49	15,20 (pescaggio)	13.000
"Post Panamax"	Questa tipologia individua le containership troppo larghe per attraversare il Canale di Panama.			

La costruzione navale si sta conformando ai nuovi standard del trasporto marittimo globale, con ricadute sui volumi dei carichi trasportati e, pertanto, sul dimensionamento delle strutture e infrastrutture portuali destinati ad accoglierli.

Navi e carichi unitari nel Porto di Venezia

Le navi di maggiori dimensioni che hanno scalato il porto di Venezia negli ultimi cinque anni hanno una stazza lorda che si attesta intorno alle 50 mila tonnellate con una lunghezza tra i 230 e i 240 metri e una larghezza da 38 a 43 metri (Supramax). I grafici che seguono mostrano la distribuzione delle navi, che hanno toccato il Porto di Venezia, per le diverse tipologie merceologiche, suddivise per classi dimensionali.

Le navi cisterna (vedi Figura 10), evidenziano una crescita del naviglio di medie dimensioni (Handymax e Supramax) e un calo di quelle di dimensioni maggiori (Aframax e Panamax), questo si deve alla trasformazione della raffineria ENI a bioraffineria con la conseguente perdita del traffico di greggio in favore di prodotti raffinati.



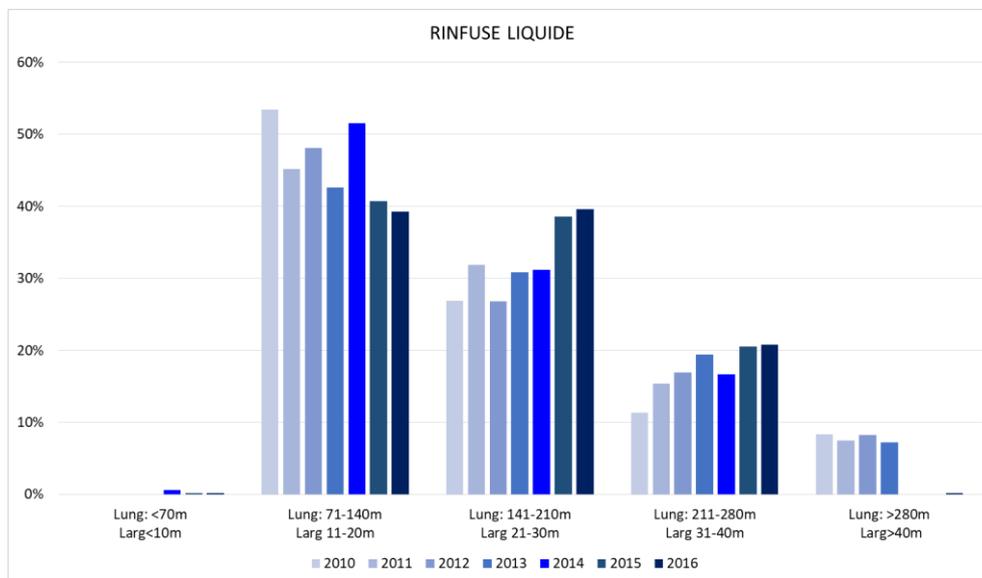


Figura 10. Rinfuse liquide - Andamento dimensionale dei navigli del Porto di Venezia. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.

Il naviglio utilizzato per il trasporto delle rinfuse secche (vedi Figura 11) appartiene alla categoria *Handymax e Supramax* e negli ultimi anni è aumentata sensibilmente la percentuale di impiego di tali categorie (triplicate nel corso degli ultimi sei anni) a discapito di quelle di stazza lorda inferiori.



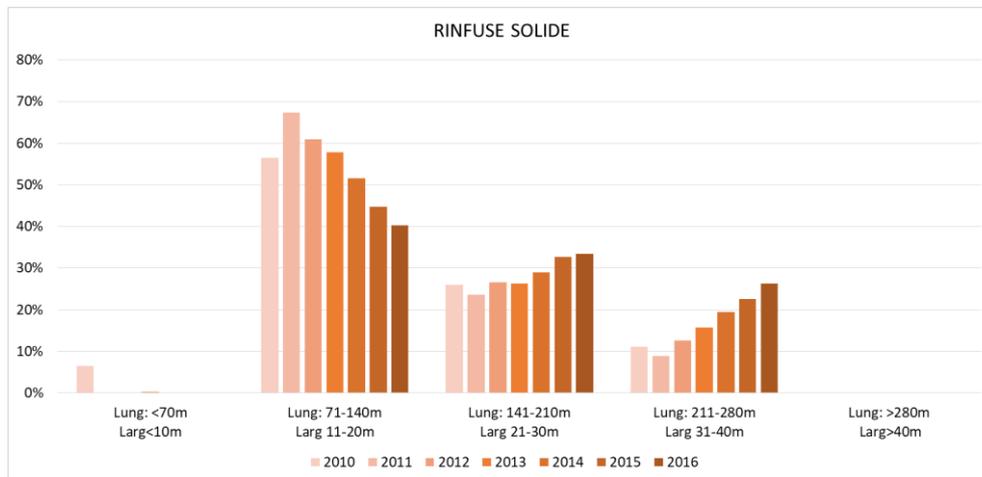


Figura 11. Rinfuse solide - Andamento dimensionale dei navigli del Porto di Venezia. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.

Le portacontainer che hanno toccato il Porto di Venezia (vedi Figura 12), sia le *feder* che le navi del servizio diretto con l'Estremo Oriente, hanno mostrato una crescita dimensionale. In particolare le prime mostrano una percentuale maggiore di utilizzo di navi appartenenti al terzo cluster (lunghezza tra 141 e 210m). Il servizio diretto ha visto una crescita esponenziale (2,4% nel 2015, del 13,6% nel 2016 e del 31,3% in quattro mesi di esercizio nel 2017) dell'utilizzo delle *New Panamax* in sostituzione delle *Panamax*.

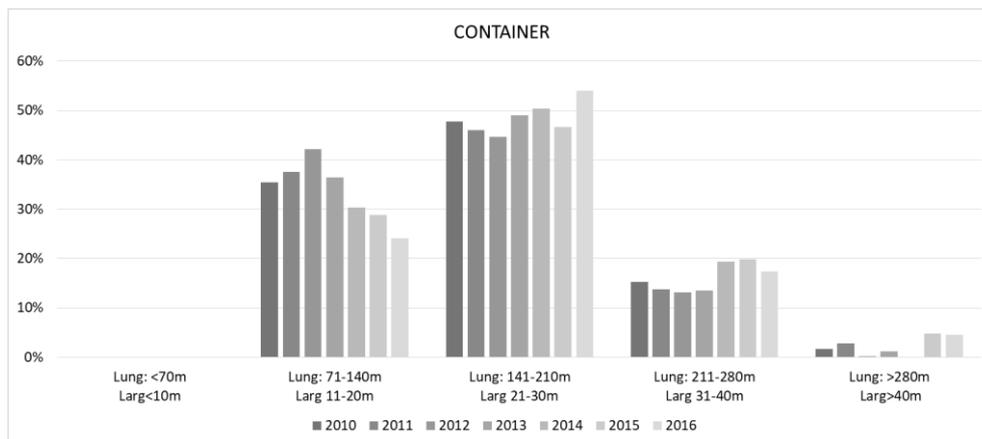


Figura 12. Container - Andamento dimensionale dei navigli del Porto di Venezia. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.





In generale, come da trend globale, le navi di piccole dimensioni (al di sotto dei 140m di lunghezza e dei 20m di larghezza) sono in netto calo rispetto agli anni precedenti, per tutte le tipologie merceologiche. Il trend di crescita del naviglio che ha toccato il porto di Venezia rispecchia sostanzialmente l'andamento generale, al netto dei limiti infrastrutturali dello scalo.

Ciò ha influenzato l'andamento dei carichi unitari, infatti il contesto veneziano negli ultimi anni ha registrato un loro continuo aumento, nonostante una domanda di mercato stabile e l'attenzione all'immobilizzazione finanziaria delle partite.

Questo fenomeno è emerso in modo netto nei traffici di rinfuse secche (vedi Figura 13).

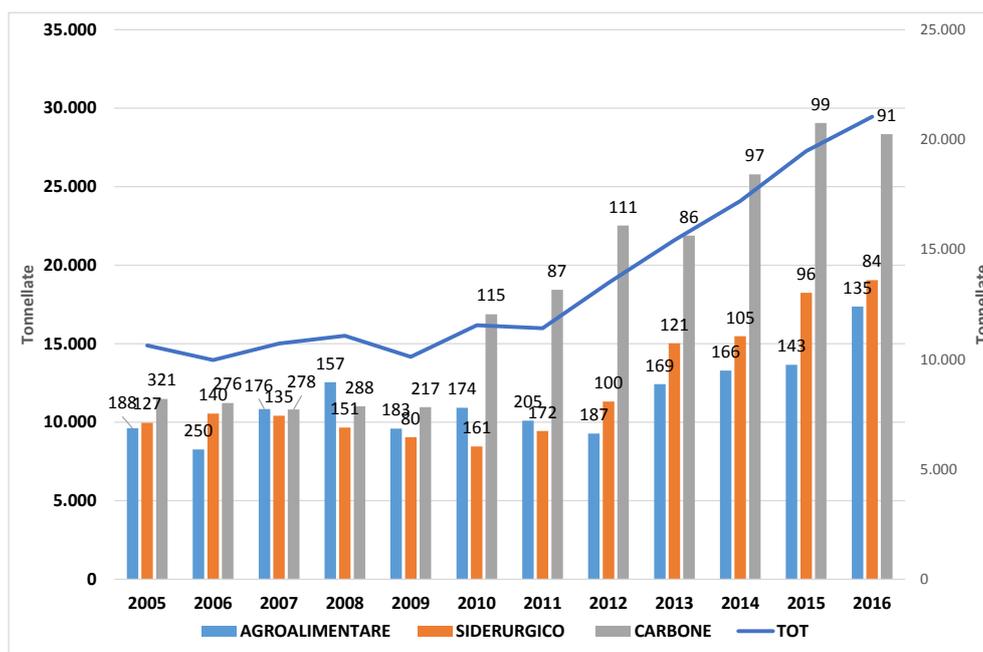


Figura 13. Andamento carichi unitari, rinfuse secche, Porto di Venezia 2005-2016. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.

Questa tendenza è giustificata dalla maggior economicità che riesce a raggiungere il noleggiatore, infatti, l'aumento del carico unitario a bordo è stato ottenuto attraverso l'utilizzo di navi di dimensioni maggiori e non tramite una percentuale di riempimento più alta che anzi è in continua discesa (vedi Tabella 3).





Dalla Figura 14 si evince come, negli ultimi anni, la dimensione del naviglio (stazza lorda) sia in crescita con la sola eccezione del comparto siderurgico nel 2016. Si noti che questo rappresenta un'opportunità per il Porto di Venezia in quanto una nave *New Panamax* rispetto a una *Panamax* porta più carico a parità di pescaggio.

La toccata con carico unitario di rinfuse secche più elevato ha raggiunto le 65mila tonnellate e trasportava agroalimentare.

Tabella 3. Percentuale di carico delle navi. Porto di Venezia. Rinfuse solide. Anno 2012-2016

MERCE	2012	2013	2014	2015	2016
AGROALIMENTARE	78,7%	71,3%	73,3%	70,0%	66,0%
CARBONE	77,8%	77,9%	68,9%	69,6%	66,4%
SIDERURGICO	75,6%	77,9%	72,0%	73,3%	74,0%
Totale complessivo	77,6%	74,9%	71,8%	70,8%	68,4%

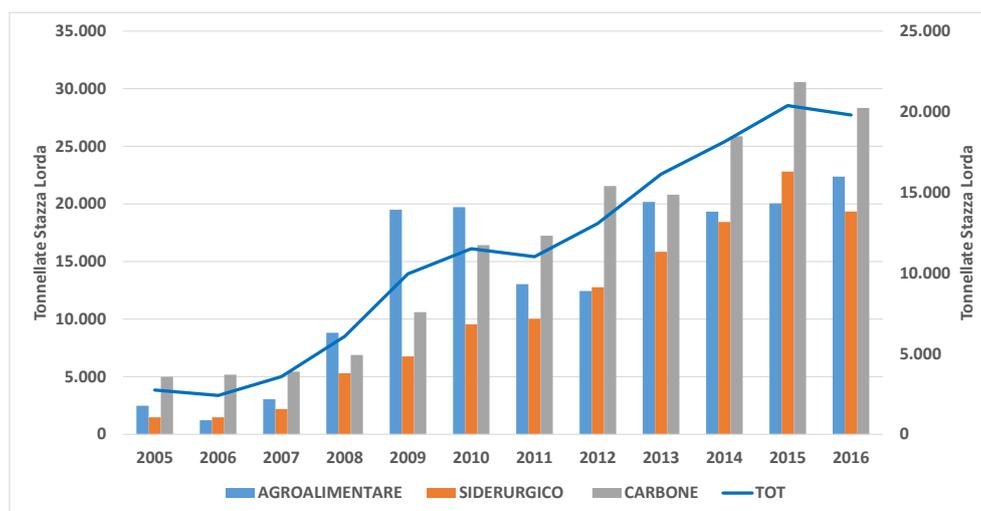


Figura 14. Dimensione media del naviglio, rinfuse secche, che tocca il porto di Venezia. Anni 2005-2016. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.





3.2.2 Evoluzione della flotta mondiale da crociera

Anche il settore passeggeri è caratterizzato dal fenomeno del gigantismo navale. Negli ultimi anni si sta assistendo a continue innovazioni nella progettazione delle navi da crociera, con ricadute sull'evoluzione delle loro dimensioni. I principali operatori infatti stanno commissionando navi di ultima generazione capaci di ospitare più di 5.000 passeggeri. L'aumento della stazza, infatti, non determina più un aumento proporzionale della lunghezza (Tabella 4), ma si basa prevalentemente sul rapporto larghezza/altezza della nave (PIANC 2014 e 2016).

Tabella 4. Dimensione media delle navi da crociera. Fonte PIANC, 2014.

	DWT (t)	Loa (m)	Lpp (m)	B (m)	T (m)	Approx. Capacità: Passeggeri
Post Panamax	220	360	333	55	9,2	5,400 / 7,500
	160	339	313,6	43,7	9	3,700 / 5,000
	135	333	308	37,9	8,8	3,200 / 4,500
	115	313,4	290	36	8,6	3,000 / 4,200
	105	294	272	35	8,5	2,700 / 3,500
	95	295	273	33	8,3	2,400 / 3,000
	80	272	231	35	8	2,000 / 2,800
Panamax	90	294	272	32,2	8	2,000 / 2,800
	80	280	248,7	32,2	7,9	1,800 / 2,500
	70	265	225	32,2	7,8	1,700 / 2,400
	60	252	214	32,2	7,6	1,600 / 2,200
	60	251,2	232,4	28,8	7,6	1,600 / 2,200
	50	234	199	32,2	7,1	1,400 / 1,800
	50	232	212	28	7,4	1,400 / 1,800
	40	212	180	32,2	6,5	1,200 / 1,600
	40	210	192,8	27,1	7	1,200 / 1,600

Nello stesso tempo si sta assistendo ad un'evoluzione del design giustificato da un continuo efficientamento degli spazi di bordo destinati alle cabine così come ad una customizzazione degli spazi interni in relazione alla tipologia di croceristi. Va sottolineato, inoltre, che rispetto al segmento cargo la





riduzione dell’impatto ambientale è già divenuto uno dei driver più importanti per la progettazione e costruzione delle navi⁶.

L’ultimo rapporto PIANC (2016)⁷ evidenzia, che le consegne di nuove navi nell’anno 2014, presentano le seguenti caratteristiche:

- la media passeggeri per nave è 3.100 passeggeri;
- la media stazza per nave è 110.000 tonnellate;
- la media lunghezza nave si attesta a 300 metri;

sottolineando un forte incremento di stazza e passeggeri trasportati in particolare nei due anni precedenti.

Secondo il *Cruise Orderbook*⁸ fra il 2017 ed il 2026 sono previste 92 nuove navi (vedi Figura 15).

Dall’analisi degli ordini si possono dedurre alcune tendenze e conferme del mercato crocieristico:

- gli ordini di navi con stazza superiore a 96.000 (limite attualmente presente a Venezia) rappresentano almeno il 65%⁹;
- gli ordini di navi inferiori alle 55.000 TSL coprono il 35% del totale, confermando che la crociera di lusso o la crociera legata a spedizioni e viaggi avventure sta incrementando il suo mercato;
- nei nuovi ordini 2017-2026 spariscono le navi con stazza compresa tra 55.000-96.000 TSL: la nave più grande del segmento di piccole dimensioni arriva fino a 55.000 TSL (Spirit of Discovery della Saga Cruise) e la nave più piccola della fascia successiva ha una stazza di 97.000 TSL (Mein Schiff 6 della TUI);
- la capacità complessiva di nuovi posti letto, delle navi superiori alle 96.000 TSL è pari al 95 % della nuova offerta (vedi Figura 16).

⁶ Cetena S.p.A, 2 forum *Shipowners and Shipbuilding*, 5 Giugno 2017 Genova.

⁷ I dati riportati da PIANC si riferiscono al 2014.

⁸ Dato aggiornato da AdSPMAS sulla base dei nuovi ordini comunicati dalle compagnie armatoriali, alcune nuove come la Carlton Ritz, nei mesi aprile-luglio 2017

⁹ Elaborazioni AdSPMAS su dati Cruise Industry News 2016-2017. Si consideri che le due navi TBA hanno una capacità di 5.000 passeggeri e quindi verosimilmente avranno una stazza superiore a 140.000 ton.



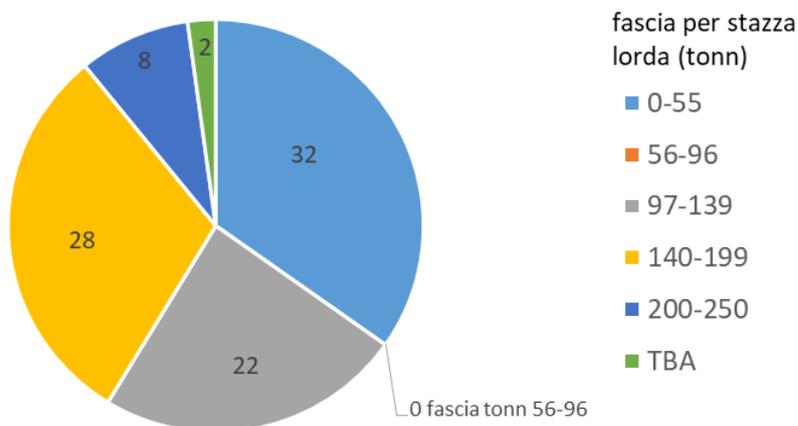


Figura 15. Ordini navi 2017-2026. Elaborazione AdSPMAS su dati Cruise Industry News, 2016.

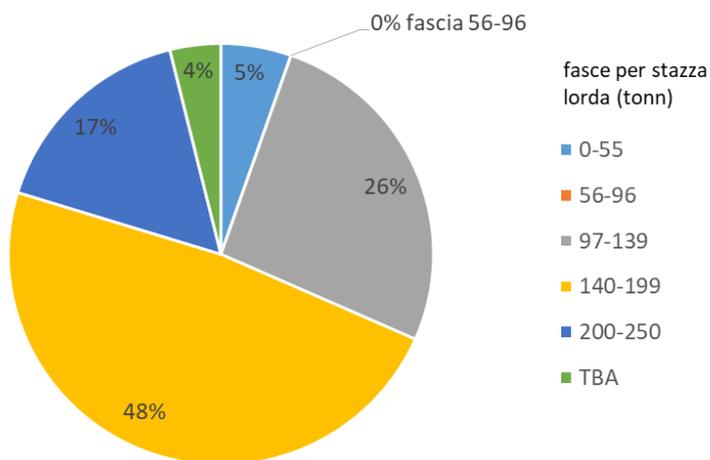


Figura 16. Capacità passeggeri per fasce di stazza. Elaborazione AdSPMAS su dati Cruise Industry News, 2016.





Tale tendenza è sostanzialmente confermata anche dalle analisi condotte da Fincantieri (vedi Figura 17).

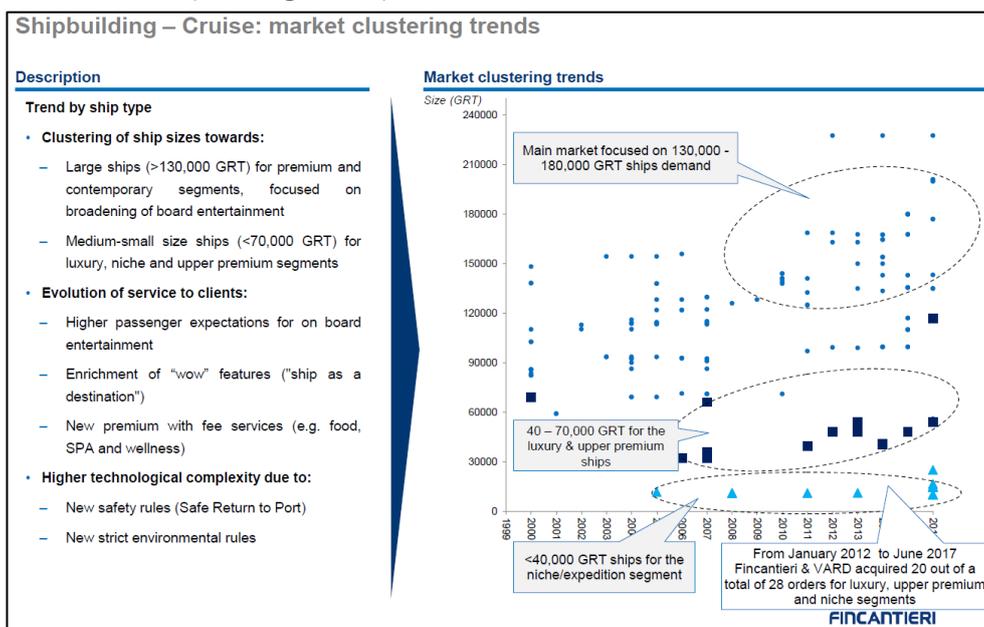


Figura 17. Trend di mercato per cluster nella costruzione delle navi da crociera. Fonte: Fincantieri, 2017.

Le navi che potranno essere alimentate al 100% da gas naturale liquefatto e quindi cosiddette *green cruise ship*, capaci di eliminare le emissioni di particolato e ossido di zolfo, avranno tutte una stazza superiore a 180.000 TSL.

La flotta passeggeri nel Porto di Venezia ed i carichi unitari

Le navi in arrivo nel Porto di Venezia in assenza del vincolo dovuto al Decreto Clini Passera vedevano un incremento delle toccate di navi di stazza superiore alle 96.000 TSL e una diminuzione di quelle comprese tra le 60.000 e le 96.000 TSL, in linea con il trend di mercato.

L'autolimitazione ha portato ad un'inversione di tendenza, con un forte incremento delle toccate delle navi di stazza compresa tra 60.000 e le 96.000 TSL. Tali navi, come descritto al capitolo 3.3.9, sono con standard ambientali e tecnologici inferiori a quelle di nuove generazione e non sono previste nei nuovi ordini ai cantieri.



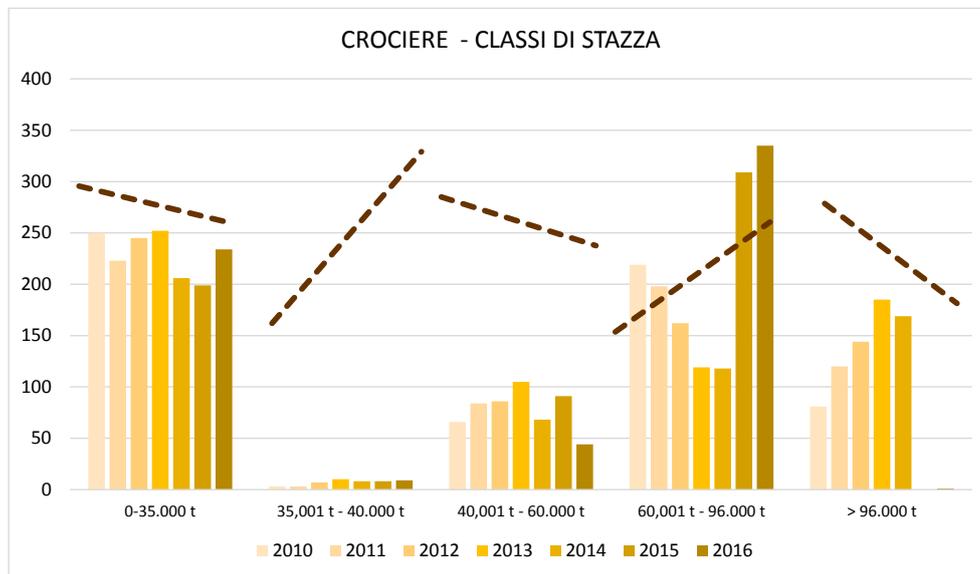


Figura 18. Crociere. Andamento dimensionale dei navigli del Porto di Venezia. Fonte: elaborazioni AdSPMAS su dati AdSPMAS.

Nel periodo 2006-2014, la media per toccata è passata da 2.084 a 3.553 passeggeri (+70%). Per effetto delle limitazioni al tonnellaggio, nel biennio successivo (2015-2016), il valore medio è sceso del 15%¹⁰. Si tratta di numeri comunque superiori alla media *pax/ship* nell'Adriatico che è pari a 1.603 (dati Medcruise statistiche 2016).

3.2.3 Andamento dei noli marittimi

L'andamento dei noli marittimi, ovvero della relazione tra domanda e offerta di naviglio, costituisce altresì una variabile con effetti sulle economie portuali. La flotta mondiale, nel periodo compreso fra il 2009 ed il 2017, è cresciuta, in termini di tonnellaggio di portata, ad un tasso superiore al 50% (vedi Figura 19).

¹⁰ Dato Venice Terminal Passeggeri, 2017.

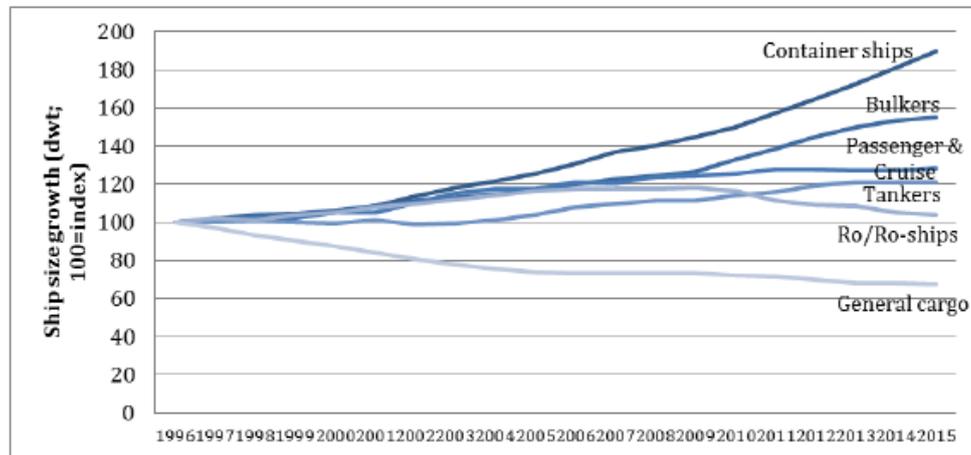


Figura 19. Sviluppo dimensionale delle diverse tipologie di naviglio 1996-2015 Fonte: ITF, 2015.

Questo sviluppo, che non ha trovato un'adeguata corrispondenza nella crescita della domanda globale di trasporto, sta esponendo il comparto dello *shipping* ad un perdurante eccesso di offerta, con ricadute negative sull'andamento dei noli marittimi. Questi sono rimasti bassi nonostante l'aumento delle demolizioni e la quota consistente di naviglio inutilizzato (*idle fleet*). Nel settore container, le proiezioni contenute nell'ultimo report *Alphaliner* (Agosto 2017) riportano un valore della *idle fleet* pari a 473.000 TEU e prevedono che esso possa superare i 950.000 TEU entro fine 2017. A ciò si aggiunga che più di 700.000 TEU di nuova capacità verranno resi disponibili entro i prossimi cinque mesi aumentando, quindi, ulteriormente la pressione sul lato dell'offerta.

Se si considera inoltre che ad oggi il 65% della flotta mondiale ha meno di dieci anni (vedi Figura 20) e che solo il 3% ha un'età di servizio superiore ai venticinque anni, si può facilmente desumere come la situazione di "over-supply" condiziona negativamente il settore anche in futuro.



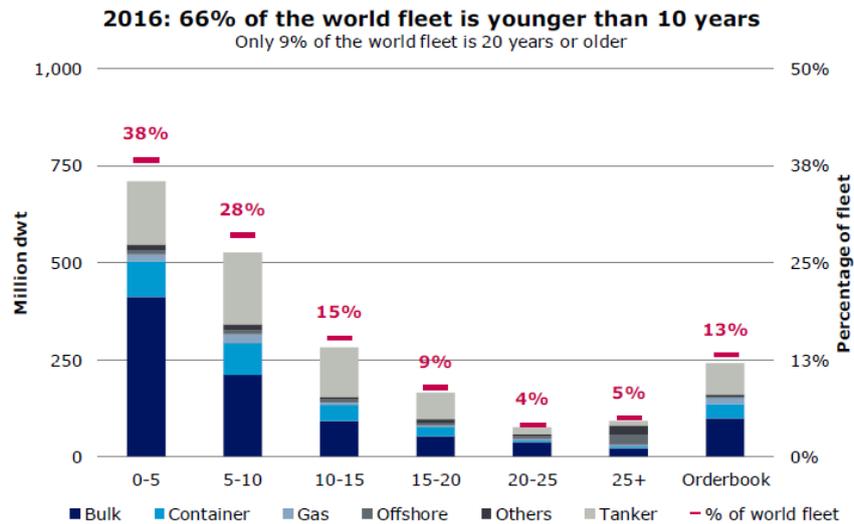


Figura 20. Età della flotta mercantile per settore. Fonte: ISL, 2017.

Le demolizioni si sono mantenute alte anche nel 2016, con un totale di 43 milioni di tonnellate di portata lorda demolita e un incremento del 14,8% rispetto al 2015 (ISL, 2017). Quasi il 40% delle navi demolate aveva meno di venti anni di servizio.

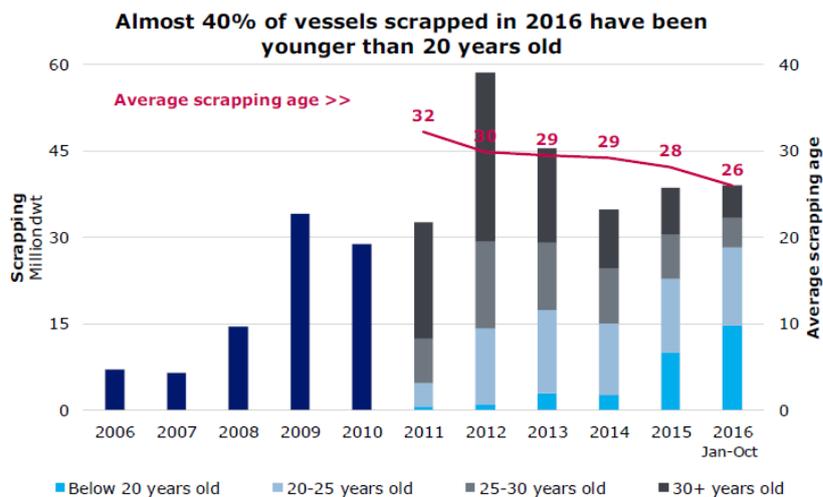


Figura 21. Andamento delle demolizioni del naviglio mercantile. Fonte: ISL, 2017.





L'andamento degli ordinativi (vedi Tabella 5) di nuove navi mercantili ha registrato nel 2016 una flessione nonostante i costi di costruzione siano diminuiti. Ad inizio 2017 il totale degli ordini di nuove navi mercantili è stato di 2.944 nuove unità, pari 217 milioni di capacità di portata lorda con una flessione, rispetto al 2016, del 26,5% in termini di portata lorda e del 24,1% in termini numerici. Tranne i segmenti delle navi crociere e dei traghetti, che hanno registrato un ulteriore forte incremento degli ordinativi, tutti gli altri segmenti (containers, tankers, bulk e project cargo) hanno, invece, subito un forte calo degli ordini.

Tabella 5. Ordinativi per categoria di naviglio, 2013, 2016 e 2017. Fonte: Based on Clarkson Research Service Limited.

Ship type	2013		2016		2017		dwt-% change '16/'17
	No of ships	mill dwt	No of ships	mill dwt	No of ships	mill dwt	
Tankers	932	68.1	1411	120.8	1094	90.8	-24.9
Bulk carriers	1635	132.3	1517	123.8	925	84.0	-32.1
Container ships	476	39.1	455	43.3	421	36.1	-16.6
General cargo sh	469	9.5	378	7.3	320	5.4	-25.6
Passenger ships	77	0.3	119	0.6	184	0.9	47.2
Total	3589	249.4	3880	295.5	2944	217.1	-26.5

I noli nel settore rinfuse solide

Nell'ultimo decennio la crescita nel commercio marittimo di rinfuse secche (siderurgico ed energetico) ha registrato incrementi annui del 6% (vedi Figura 22).



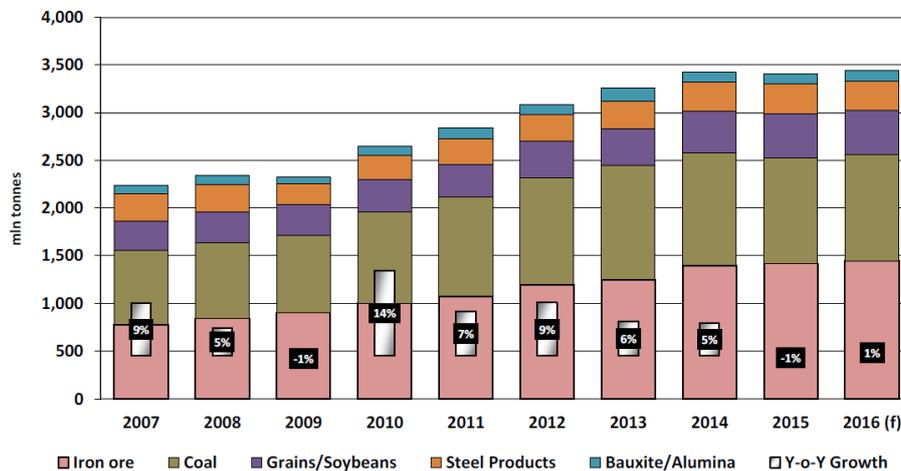


Figura 22. Commercio mondiale delle principali rinfuse solide. Fonte: Banchemo Costa (2017).

Il trend di domanda osservato e i volumi di traffico previsti per il futuro determinano una situazione di sovraccapacità di stiva. Per ovviare a questo eccesso di offerta le compagnie hanno incrementato le demolizioni¹¹.

La flotta *dry bulk* mondiale, considerando gli attuali ordini, le consegne posticipate e i livelli delle demolizioni, è prevista in aumento del 3% nel 2017, per poi stabilizzarsi nel 2018, e diminuire dell'1% nel 2019.

Nei primi cinque mesi del 2017 il livello medio dei noli ha raggiunto:

- per le navi *supramax* (40.000 – 64.999 dwt), gli 8.600 *usd/day*, +88% rispetto allo stesso periodo del 2016 (vedi Figura 23). Questa categoria di navi è tra le più frequenti che scalano il porto di Venezia;
- per le navi *Panamax* (65.000 – 84.999 dwt), 8.700 *usd/day*, con un picco fino a 13.000 *usd/day* nel mese di Aprile. Questo segmento ha avuto una crescita del 124% grazie agli intensi scambi di cereali. Il livello di noli raggiunto in Aprile riesce a garantire adeguata remuneratività alle compagnie. Il valore del nolo, per essere profittevole, non dovrebbe scendere al di sotto degli 11-12 mila *usd/day*. Questa categoria di navi è quella più apprezzata dalle compagnie.

¹¹ Nel 2016 è stato raggiunto il più alto livello di demolizioni dal 2012 (377 navi per 29,2milioni di tonnellate di portata).



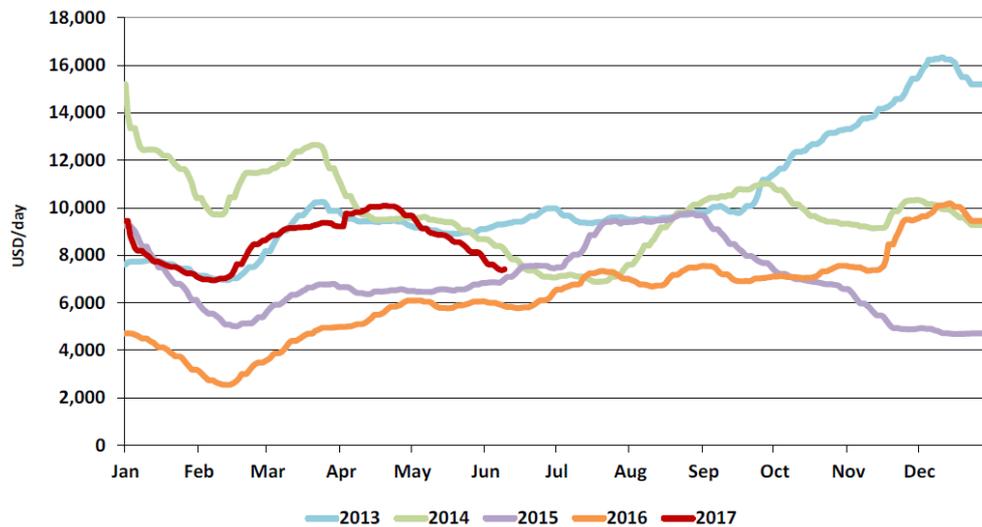


Figura 23. Indice delle quotazioni dei noli delle Supramax, media stagionale. Fonte Baltic exchange, 2017.

Nel settore *bulk* e *break bulk*, in presenza di noli alti, la nave richiede operazioni portuali rapide che incentivano l'investimento in efficienti impianti di movimentazione per la piena operatività del terminal, viceversa con noli depressi viene facilmente concesso al terminal un ampio cancello per le operazioni di imbarco/sbarco con conseguente riduzione delle performance richieste.

I noli nel settore Container

Il 2016 ha registrato un incremento della domanda rispetto all'offerta, ciò dovrebbe ridurre la sovraccapacità di offerta generata negli anni scorsi (vedi Figura 24).



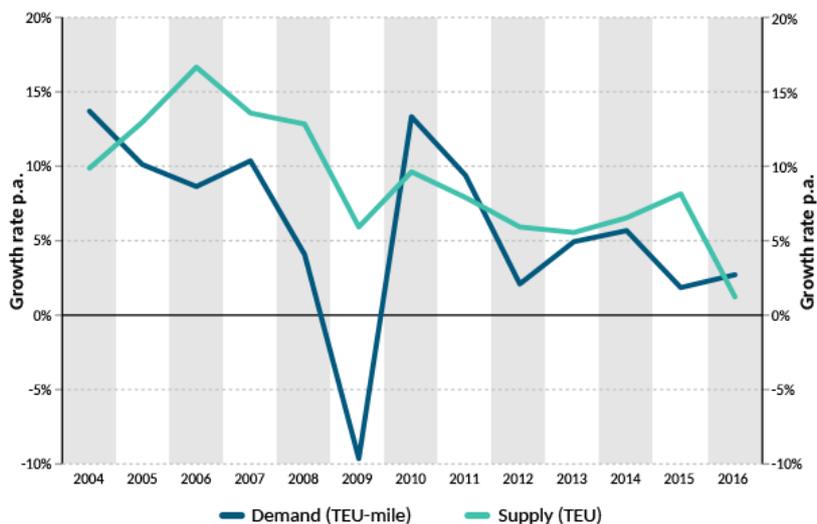


Figura 24. Andamento domanda e offerta 2004-2016. Fonte BIMNCO, Clarkson, 2017.

Nel 2016 l'offerta si è ridotta di 100 unità andando a contrastare le consegne di navi di grandi dimensioni. In particolare sono le navi di piccole dimensioni ad essere demolite (inferiori ai 3.000 TEU). Nel 2017 BIMCO prevede una crescita della flotta container del 2,9%; la demolizione di 450mila TEU sarà compensata della consegna di nuove navi per una capacità totale di un milione di TEU (vedi Figura 25).

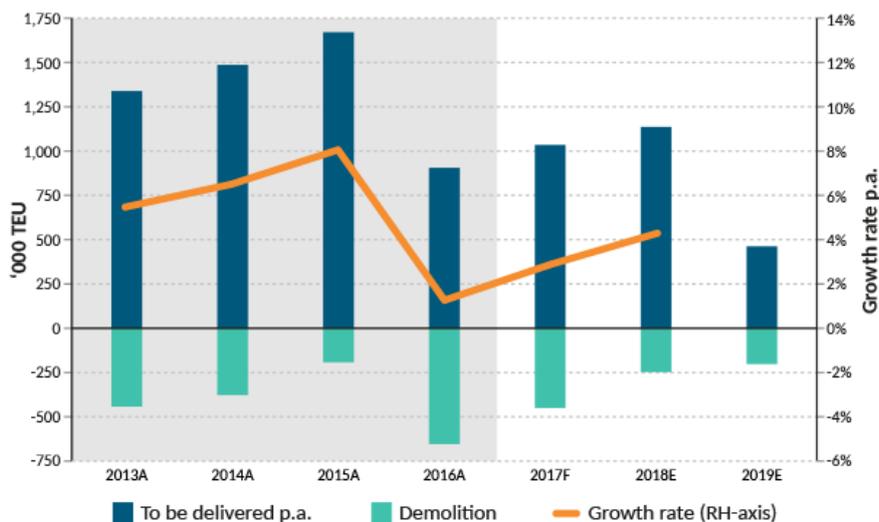


Figura 25. Andamento di ordini e demolizioni della flotta mondiale container. Fonte BIMCO, 2017.





Da inizio 2016 la quota di flotta inutilizzata è pari a circa 1,6 milioni di TEU e riguarda il segmento compreso tra i 3 mila e i 6 mila TEU.

Il riequilibrio tra domanda e offerta ha prodotto dei benefici a livello di nolo in particolare per il naviglio di piccole e medie dimensioni. Il *China Containerized Freight Composite Index* dal secondo semestre dello scorso anno presenta un trend di crescita positivo (vedi Figura 26) anche se ancora lontano dai valori di fine 2014.

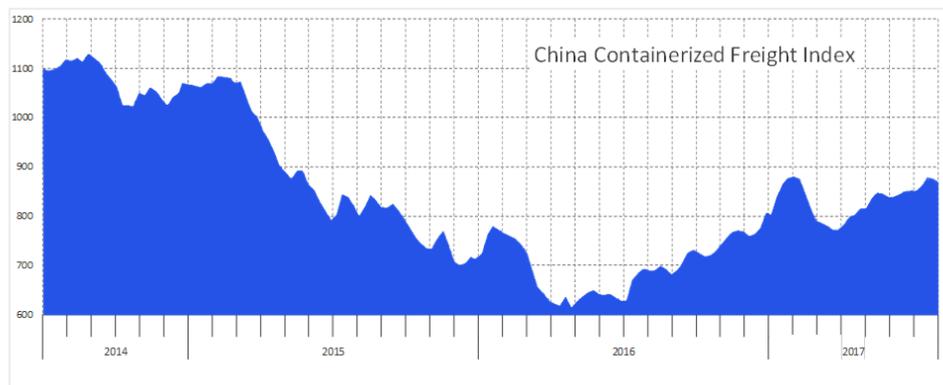


Figura 26. Indice di quotazione dei noli container. Fonte: CCFI. Anni 2014-2017.





3.3 I settori di traffico

Nell'AdSPMAS sono movimentate tutte le tipologie di traffico: rinfuse liquide, rinfuse solide, merci in colli, *container ro-ro*, *project cargo* e passeggeri.

Nell'ultimo quinquennio i traffici merci totali del Porto di Venezia si sono attestati intorno ai 25milioni di tonnellate (vedi Figura 27) con un calo di circa il 15% rispetto al livello pre-crisi (2008), mentre il traffico passeggeri, si è attestato nel 2016 a circa 1,7 milioni, registrando negli ultimi anni un leggero calo dovuto alle limitazioni imposte all'ingresso delle navi da crociera.

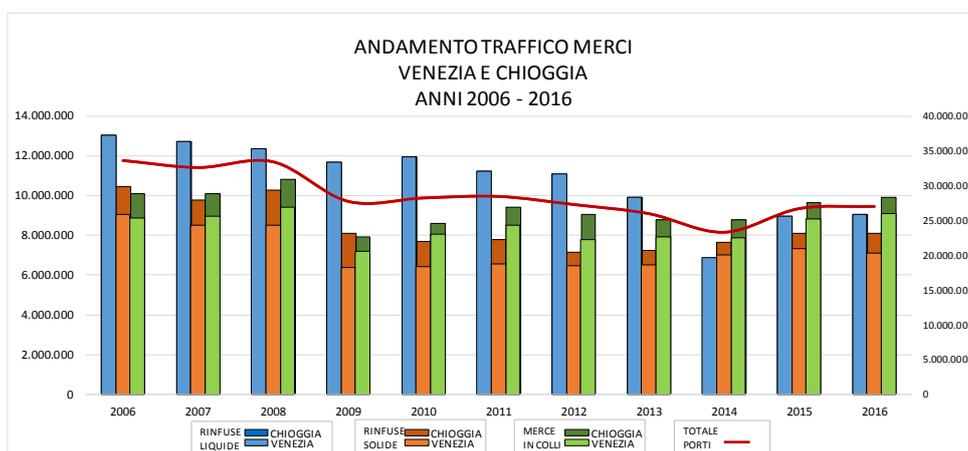


Figura 27. Andamento traffico merci del Porto di Venezia. Fonte dati AdSPMAS e A.S.PO Chioggia.

A tali traffici vanno ad aggiungersi quelli del Porto di Chioggia, caratterizzati, in particolar modo, da rinfuse solide e merci in colli, con un volume medio dell'ultimo quadriennio pari a 1,6 milioni di tonnellate.

Una delle principali motivazioni della riduzione del traffico merci del Porto di Venezia risiede nella repentina flessione, osservabile nel settore delle rinfuse liquide, dovuta principalmente alla cessazione degli arrivi di petrolio greggio derivanti dalla trasformazione della raffineria Eni in bioraffineria e della raffineria IES di Mantova in deposito.

Nonostante il calo complessivo, le merci in colli¹², composte da traffico ro-ro, merci varie e container, hanno mantenuto la loro quota di mercato

¹² Così come definite nei modelli statistici ESPO.





trainate dalla forte e costante crescita del segmento container che al termine del 2016 ha fatto registrare un +7,7% rispetto all'anno precedente. In leggera crescita, nell'ultimo triennio, l'andamento delle rinfuse solide.

E' da sottolineare che, dal 2014, l'incidenza dei singoli comparti gestiti dell'AdSPMAS sul traffico totale ha ridotto la sua variabilità, essendosi stabilizzata nell'ultimo biennio (vedi Figura 28). Ciò è riconducibile, da un lato, al calo delle movimentazioni petrolifere dovute al processo di transizione a bioraffineria della raffineria ENI e, dall'altro, dall'aumento dei traffici commerciali trainati dal comparto container.

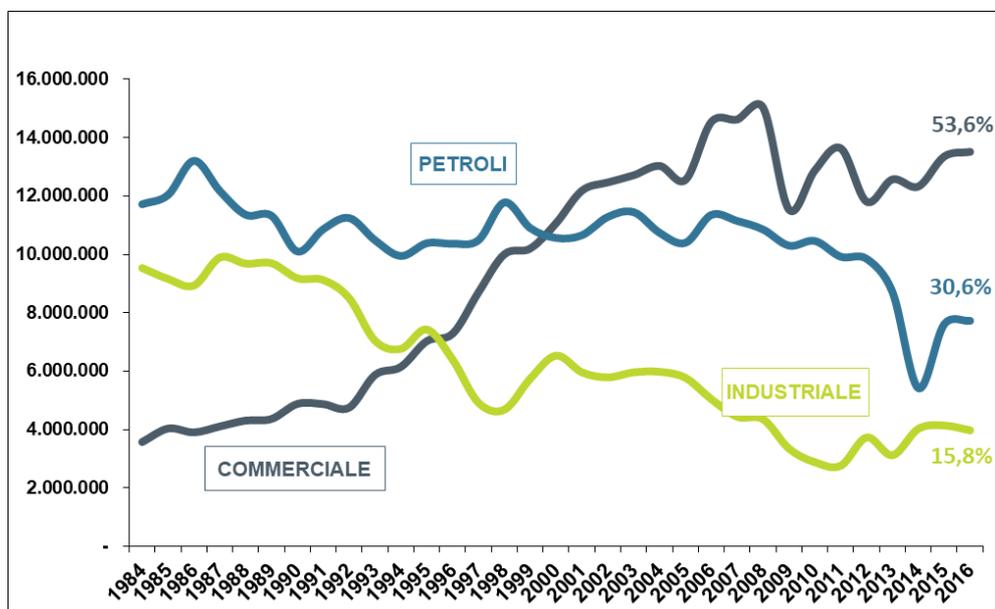


Figura 28. Incidenza % Dei Settori Sul Traffico Totale del Porto di Venezia 1984-2016.

Nei paragrafi che seguono sono descritte le tendenze dei diversi settori merceologici.





3.3.1 Traffico petrolifero

Come evidenziato dall'Unione Petrolifera, la domanda complessiva di energia primaria è calata dell'1,1% nel 2016 (161,2 milioni di Tep, Tonnellate equivalenti di petrolio), dopo un incremento di circa 5 milioni di Tep nel 2015 (163 Mtep). Nel 2020 le proiezioni prevedono una leggera crescita (165,7 Mtep) destinata a scemare nel decennio successivo. Al 2030 si prevedono consumi paragonabili a quelli del 1988 con una maggior presenza delle energie rinnovabili e un calo soprattutto dei prodotti petroliferi.

Nel breve periodo, 2015-2020, il leggero incremento (+2,7 Mtep) sarà la conseguenza di un lieve miglioramento della situazione economica nonché un continuo progresso da un punto di vista dell'efficienza energetica che causerà una diminuzione della domanda pari a 6,1 Mtep tra il 2020 e il 2030.

I consumi di prodotti petroliferi nell'ultimo anno hanno fatto registrare una contrazione dello 0,9% riprendendo il trend negativo iniziato nel 1999. Nel breve periodo si prevede che i volumi in Italia continueranno a diminuire (vedi Figura 29). Il calo si avverterà in modo ancor più significativo in concomitanza con la diffusione di alimentazioni e modalità di fruizione della mobilità alternative.

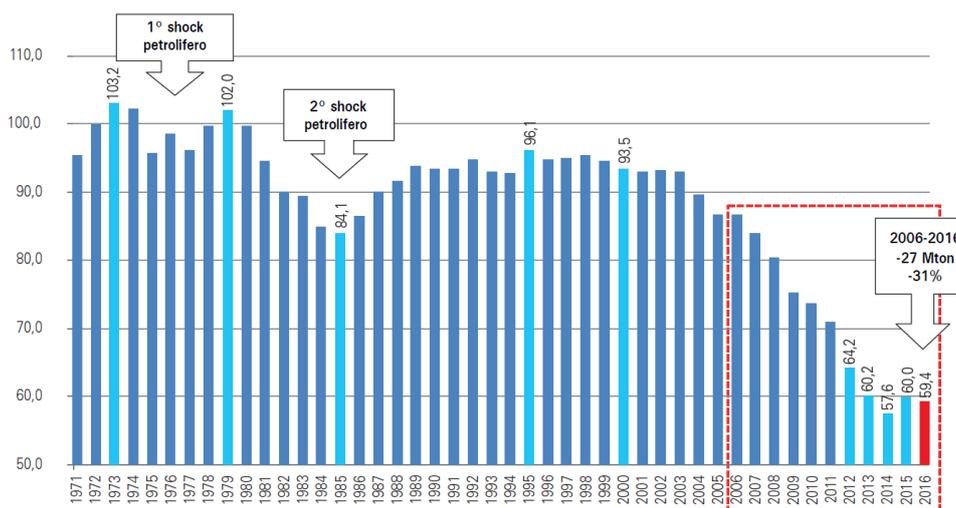


Figura 29. Consumi dei prodotti petroliferi, Fonte Unione petrolifera.





Per i principali prodotti petroliferi le previsioni di domanda prevedono (vedi Figura 30): un parziale rallentamento della contrazione dei volumi di benzina per autotrazione dovuto alla maggior diffusione di autovetture ibride e una leggera crescita, nel breve periodo, della domanda complessiva di gasolio da autotrazione. La domanda di olio combustibile continuerà il trend negativo e rivestirà una sempre minor importanza in termini di incidenza su volumi petroliferi totali.

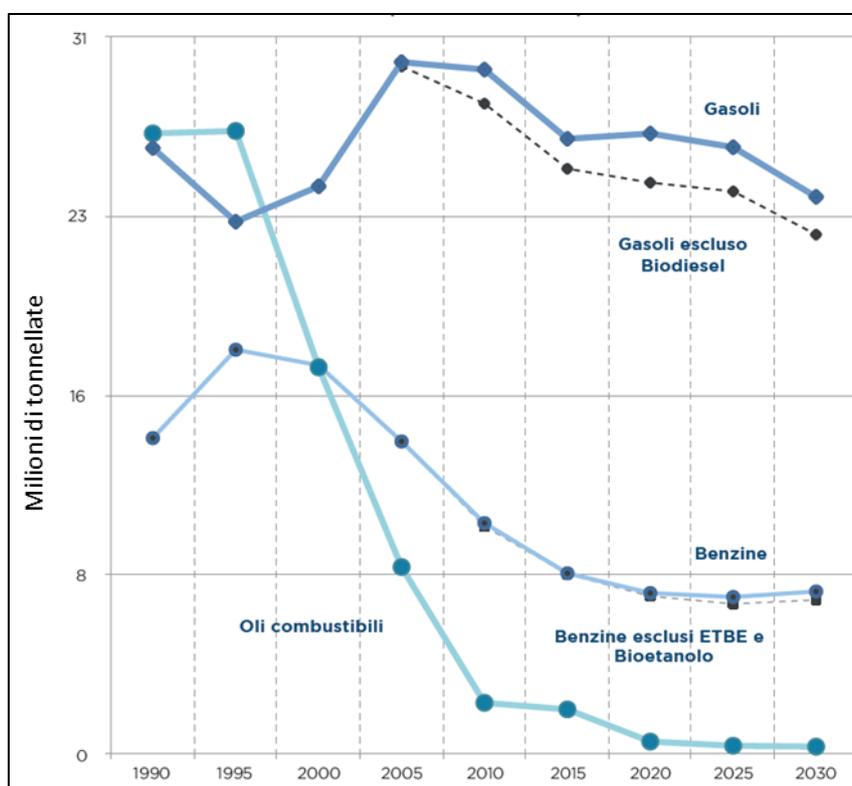


Figura 30. Domanda di mercato interno dei prodotti petroliferi. Fonte Unione Petrolifera.

Analizzando la situazione del porto di Venezia si nota come nell'ultimo biennio il trend dei volumi movimentati sia nettamente migliorato attestandosi nell'ultimo anno intorno alle 8 milioni di tonnellate intermedie (vedi Figura 31). Il calo degli anni precedenti era stato causato dalla trasformazione della raffineria ENI in bio-raffineria e dalla conversione della raffineria di Mantova in deposito di prodotti petroliferi. La conseguenza di questi eventi è stata la cessazione dei traffici di olio greggio sostituiti, solo in parziale misura, da un aumento dei volumi dei prodotti raffinati in parti-





colar modo il gasolio. A seguito della trasformazione da raffineria a deposito del polo IES di Mantova, il traffico via pipeline ha subito un cambiamento; le forniture di olio greggio sono state sostituite da quelle di gasolio. Nel 2016 ENI ha, infatti, inoltrato via oleodotto circa 820mila tonnellate di gasolio.

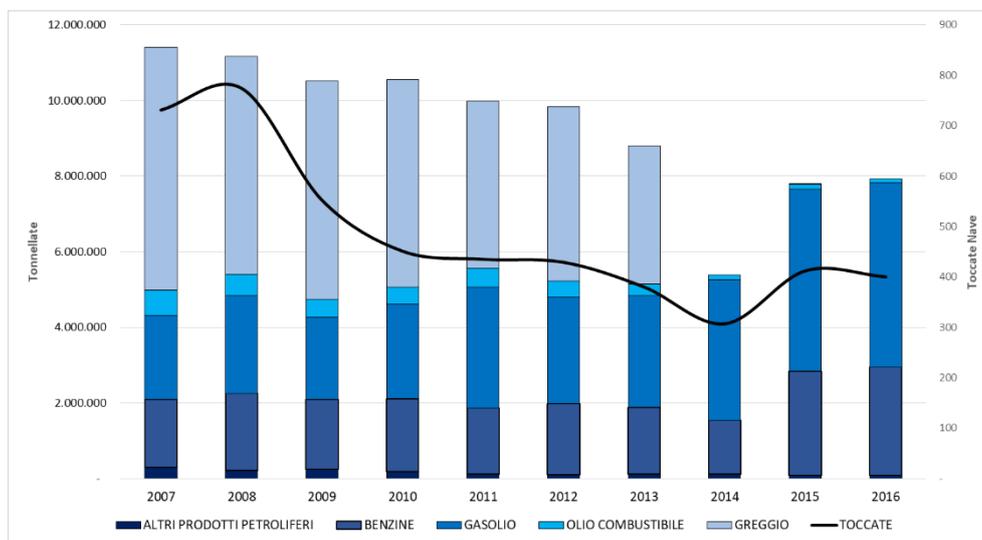


Figura 31. Traffici rinfuse liquide Porto di Venezia. Fonte AdSPMAS, 2017.

L'incremento di quest'ultimo si deve in particolar modo al suo utilizzo per ottenere il green diesel risultato del processo di *blending* con l'olio di palma e la *virgin-nafta* che a sua volta ha fatto crescere i volumi di benzina movimentati. Questo prodotto dovrebbe incontrare un sempre più crescente riscontro sul mercato, anche in considerazione della futura attuazione (2020) della Direttiva 2009/28/CE che prevede la sostituzione del 9-10% dei carburanti tradizionali con *biofuel*. Nel 2017 la quota d'obbligo di miscelazione è salita dal 5,5% al 6,5% aumentando poi fino al 2020. I volumi di biocarburanti al 2016 sono di circa 1,2 milioni di tonnellate in crescita a 2,2 milioni nel 2020.

Attualmente ENI produce a Marghera un biocarburante di prima generazione che dovrebbe essere sostituito da uno di seconda generazione ottenuto dall'utilizzo di olii vegetali di scarto e da sottoprodotti dell'agricoltura e della zootecnia. Il passaggio ai biocarburanti di seconda generazione nasce dall'indicazione della normativa di non utilizzare per il *blending* materie





prime in competizione con il settore *food* (olio di palma di colza ecc.) e dall'esigenza di una produzione economicamente più sostenibile ottenuta attraverso l'utilizzo dell'idrogeno prodotto dal gas e non più dalla *virgin-nafta*. Il passaggio al biocarburante di seconda generazione significherà per il porto di Venezia una diminuzione dei traffici di *virgin nafta* e di olio di palma che potrebbero essere solo in parte compensati da una maggiore domanda di biocarburante.

Il Ministero dell'Ambiente ha approvato, proprio Decreto n. 217 del 07/08/17, la compatibilità ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale del progetto "Upgrading del Progetto Green Refinery" che verrà realizzato presso la raffineria ENI di Porto Marghera. Con questo progetto l'ENI intende incrementare la produzione di biocarburanti massimizzando la capacità di trattamento dell'unità di *Ecofining* che passerà dalle attuali 400.000 t/anno a 560.000 t/a. Con questo upgrade la raffineria ENI tratterà, oltre agli oli vegetali, anche altre biomasse oleose quali grassi animali derivanti dagli scarti dell'industria alimentare e oli esausti di frittura.

Secondo le informazioni fornite dall'ENI e contenute nel documento "Sintesi non Tecnica - Upgrading del Progetto Green Refinery", la previsione di utilizzo della modalità marittima, ferroviaria e stradale risulta così ripartita:

Tabella 6. Ripartizione modale traffico ENI. Fonte: ENI – Upgrading del Progetto Green Refinery presso la Raffineria di Venezia.

Mezzo di trasporto	U.d.m.	Ciclo "green"
Navi (materie prime e prodotti finiti)	navi/anno	180
Autobotti (ATB) (materie prime e prodotti finiti)	ATB/giorno	49
Ferrocisterne (FCC) (Finiti)	FCC/giorno	14

Se da un lato il leggero incremento, nel breve periodo, dei consumi di biocarburanti potrebbero far pensare ad un aumento dei volumi di traffico, il trend di contrazione dei consumi dei prodotti tradizionali farà sì che le quantità movimentate nei prossimi anni si attestino sui valori del 2016, al netto di una possibile conversione di Versalis da polo produttivo a polo logistico.





3.3.2 Traffico chimico

Nel 2016 la moderata crescita economica globale sommata alla debolezza degli scambi internazionali ha prodotto, per la chimica mondiale, una leggera crescita attorno al 2%. Per il 2017 le stime indicano un'ulteriore lieve crescita intorno al 2,8%. I tassi di crescita dei volumi saranno più modesti a livello europeo (+0,5 per il 2017); in Italia la produzione chimica proseguirà il trend di leggero aumento dei volumi sorretta da una domanda interna in miglioramento nell'ultimo triennio. L'export del settore chimico italiano sta facendo registrare valori positivi con un incremento dei volumi che continuerà anche nell'anno in corso. Federchimica stima (vedi Figura 32) per il 2017 una moderata crescita (+1,2%) con una domanda interna sugli stessi valori di crescita del 2016 (+1,3%) così come le importazioni (+2,4%), mentre più dinamico potrebbe essere l'aumento dell'export (+2,5%).

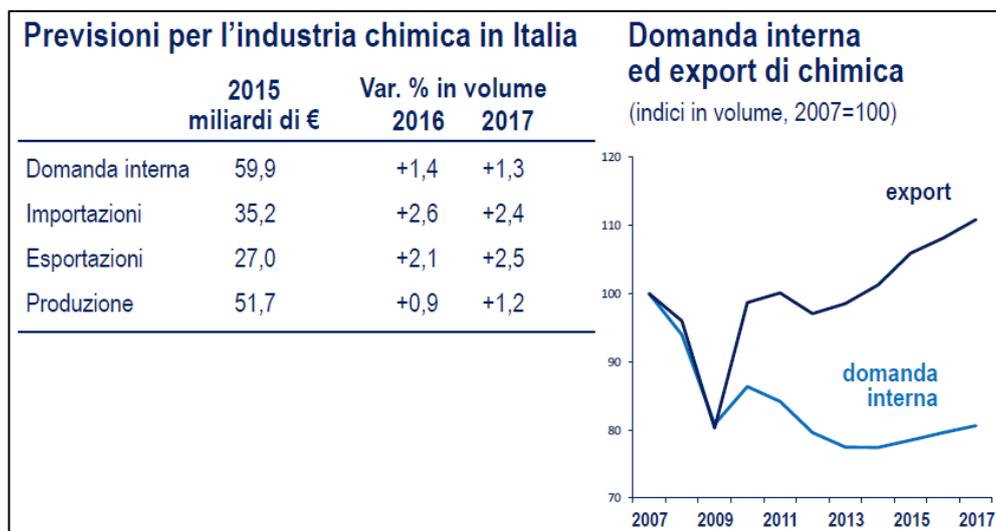


Figura 32. Previsione per l'industria chimica. Fonte Federchimica, 2017.

Per quanto riguarda lo scalo veneziano la movimentazione di prodotti chimici vale circa 1,3 milioni di tonnellate (dati 2016) e riguarda principalmente i prodotti liquidi. In ambito portuale è insediata Versalis che detiene la quasi totalità dei volumi di prodotti chimici liquidi. Lo stabilimento si compone essenzialmente di uno *steam cracking* che riceve la *virgin nafta* via nave (nel 2016, 1,1 milioni di tonnellate) e produce principalmente, ma non solo, etilene e propilene. L'impianto di Marghera, attraverso la pipeline ri-





fornisce gli altri stabilimenti del gruppo a Ferrara, Mantova e Ravenna. La produzione non è sufficiente ad approvvigionare gli altri stabilimenti del gruppo e i clienti quindi vi è una consistente parte di prodotti che arrivano via nave (nel 2016, 350mila tonnellate in imbarco).

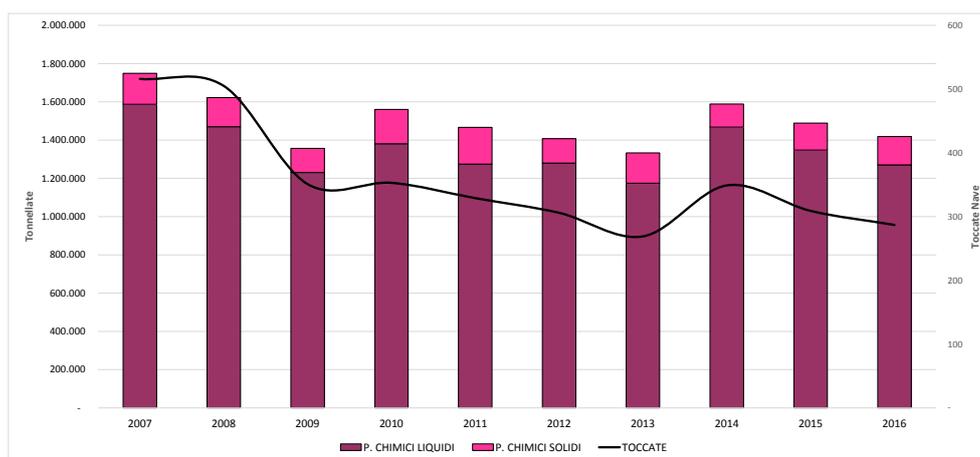


Figura 33, Traffico prodotti chimici Porto di Venezia. Fonte: AdSPMAS, 2017.

Se dovesse essere chiuso il ciclo produttivo, ma nel breve periodo non sembra essere questo l'orientamento di Versalis, verrebbero meno le movimentazioni di *virgin nafta* (incidendo sul movimentato del settore petrolifero), ma crescerebbero gli sbarchi di prodotti finiti (incidendo positivamente sul movimentato del settore chimico). Nel 2014 si è verificato questo scenario, infatti i volumi di prodotti chimici sono aumentati (vedi Figura 33), ma senza essere riusciti a compensare la perdita della *virgin nafta*.

La restante parte dei volumi che compongono il settore chimico, sia liquidi che solidi, sono movimentazioni conto terzi e rappresentano complessivamente, nell'ultimo anno, circa il 18%.

Le annunciate ipotesi di sviluppo della cosiddetta chimica verde proporzionerebbero dei nuovi scenari di sviluppo per gli impianti e il traffico di prodotti chimici di Porto Marghera.

3.3.3 Traffico agroalimentare

Il settore agroalimentare 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. A queste si aggiunge l'industria olearia che, nell'attuale contesto nazionale, è da considerarsi essenzialmente una sub-fornitrice di farine della stessa industria mangimistica.

A livello globale, come evidenziato dall'*Agricultural Outlook 2017-2026* di OECD-FAO, si prevede una produzione record per quasi tutte le commodity agricole; inoltre le abbondanti scorte del 2016 contribuiscono a mantenere i prezzi ad un livello di molto inferiore rispetto ai picchi toccati negli ultimi dieci anni. Nel prossimo decennio le stime sulla domanda complessiva prevedono un rallentamento a causa della riduzione della domanda cinese, della minor domanda per la produzione di biocarburanti e per la riduzione delle scorte. Le previsioni indicano che il livello della domanda, nelle regioni con economie consolidate, sarà stagnante per il settore dei cereali e inferiore rispetto al precedente decennio per le altre commodity. Anche la domanda di etanolo e biodiesel si è indebolita a causa del basso livello del prezzo dei combustibili fossili e delle politiche governative meno incentivanti.

Per capire la tendenza del settore agroalimentare nazionale è importante analizzare gli andamenti delle industrie che lo compongono. Per quanto riguarda il settore della mangimistica, secondo le stime di Assalzo, la produzione di mangimi ha fatto registrare nel 2016 un aumento dell'1,2%. La stima per il 2016 dei consumi alimentari complessivi di carni in Italia ha fatto segnare un ulteriore decremento del 2,1% rispetto al 2015.

Le materie prime di questo comparto sono principalmente il mais e la soia. Per quanto riguarda il primo, Ismea indica che la produzione nazionale ha evidenziato una significativa flessione nel 2016 mentre le importazioni hanno fatto segnare un aumento dei volumi (in particolare quelle marittime dall'Ucraina +10,2%). Secondo Anacer le importazioni relative al 2016 sono cresciute di 662 mila tonnellate rispetto al 2015. Per il 2017-2018 l'*International Grain Council* (IGC) stima una domanda mondiale di mais superiore al livello di offerta con conseguente riduzione delle scorte e probabile aumento dei prezzi. La flessione dei raccolti di soia ha portato ad un aumento delle importazioni dai mercati esteri. In controtendenza la farina di soia che ha visto diminuire le importazioni con un conseguente calo dei





prezzi medi in import. Le prospettive a livello mondiale sul fronte dei raccolti indicano un incremento pari all'1%.

Per quanto concerne il comparto molitorio, secondo i dati di Italmopa, l'utilizzo di sfarinati di frumento tenero e duro ammonterebbe, nel 2016, a 7,751milioni di tonnellate con un incremento dello 0,7% rispetto al 2015. Tale aumento ha comportato una crescita della produzione dell'industria molitoria che, rispetto al 2015, ha avuto un incremento del 0,7% (da 10,955 a 11,031 milioni di tonnellate).

Secondo le indicazioni dell'IGC la produzione italiana di frumento duro, stimata per il 2017, risulta in calo di circa il 15% mentre i raccolti di frumento tenero dovrebbero mantenersi stabili. Le importazioni di frumento duro nei primi quattro mesi del 2017 hanno fatto segnare un calo del 6,4% circa mentre quelle di frumento tenero sono diminuite di circa l'8%. Nel 2016 l'import di frumento duro era aumentato dell'1% e quello di frumento tenero era cresciuto dell'8,3%. Va comunque sottolineato che, per questa tipologia merceologica, l'import avviene principalmente via terra da Paesi europei anche se un segnale positivo è rappresentato dal +36,7% di importazioni dall'Ucraina del primo quadrimestre dell'anno in corso.

L'analisi del contesto veneziano passa attraverso il confronto tra la Figura 34 e la Figura 35, figure che riportano l'andamento per tipologia di prodotto dei traffici nel nostro porto e del suo principale competitor, il porto di Ravenna.

Va tenuto in considerazione che, soprattutto per i cereali, i volumi movimentati dai porti dipendono anche dall'andamento del raccolto nazionale e centro europeo che approvvigionano le industrie del settore via strada e via ferrovia; in particolare il mercato del Porto di Venezia, data la sua vicinanza, è maggiormente collegato all'andamento dei raccolti nell'Europa orientale.



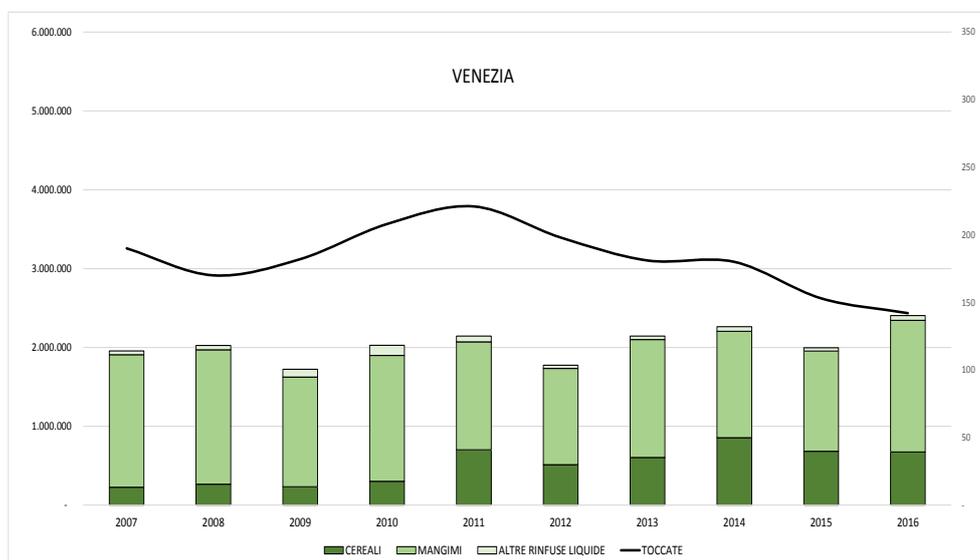


Figura 34. Traffico agroalimentare Porto di Venezia. Fonte: AdSPMAS, 2017.

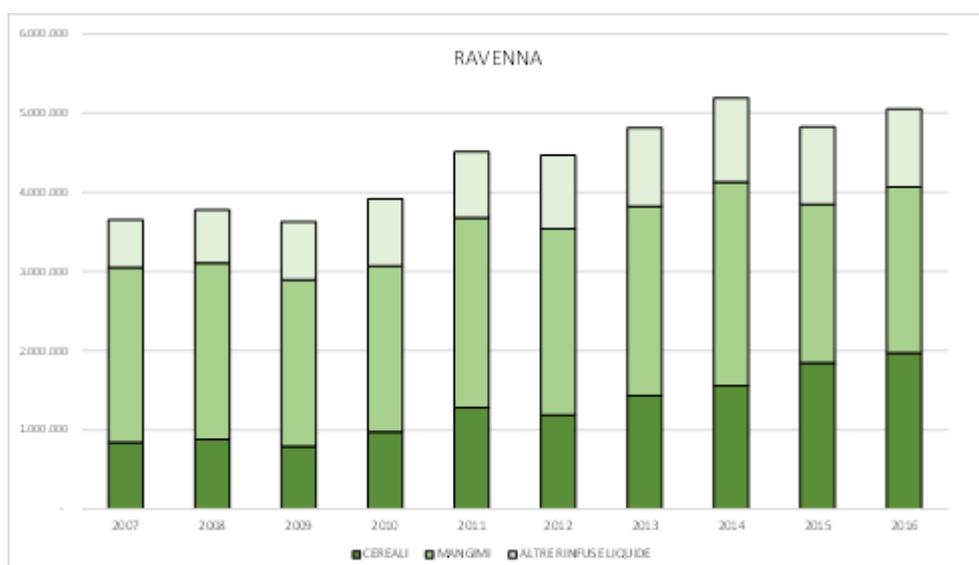


Figura 35. Traffico agroalimentare Porto di Ravenna. Fonte: AdSPMAS, 2017.

Dai dati emerge la posizione di Ravenna come porto leader di settore e questo ruolo è andato negli anni rafforzandosi fino al 2014, anno in cui la differenza di volumi di traffico di cereali e mangimi ha toccato il picco più alto arrivando a quasi due milioni di tonnellate. Nell'ultimo biennio questa differenza ha iniziato a ridursi con un recupero di Venezia di circa il 10%.





Considerando solo le merci secche il trend espresso dai due porti è il medesimo infatti crescite e cali vanno di pari passo nei due scali. La cosa da evidenziare è però come queste variazioni abbiamo tassi più marcati nel porto di Venezia che risulta quindi più elastico rispetto al trend di mercato. Tutto questo sembrerebbe significare che il porto di Ravenna sia riuscito, negli anni, a fidelizzare maggiormente i propri clienti subendo così in modo minore le oscillazioni di mercato. La minor disponibilità di capacità di assorbimento dei picchi da parte dello scalo veneziano costringe i trader e i clienti finali del settore agroalimentare a dover scegliere un diverso porto di destinazione per i loro approvvigionamenti con una conseguente inefficienza logistica. D'altra parte l'ampia disponibilità di stoccaggio dello scalo romagnolo, derivante dalla sostanziale cessazione dei traffici di sabbia per piastrelle, rende il ritorno dell'investimento in magazzini nel porto di Venezia difficilmente sostenibile. Va anche sottolineato che lo scalo romagnolo tratta una gamma di prodotti più ampia rispetto a quello veneziano movimentando anche merci di nicchia. Da sottolineare che, negli anni, Venezia ha anche risentito della concorrenza del porto di Koper principalmente per quanto riguarda il mercato austriaco.

Per quanto riguarda l'andamento del primo semestre del 2017 il comparto evidenzia un calo in entrambi i porti ma molto più significativo nel porto di Ravenna (-22,6% pari a circa 490mila tonnellate), dovuto soprattutto ai minori sbarchi di cereali. Il porto di Venezia ha fatto registrare un -6,5% pari a circa 150mila tonnellate in meno, in controtendenza con quanto emerso negli anni scorsi (porto di Venezia più elastico rispetto al mercato). Quanto osservato nel primo semestre del 2017 dipende dai buoni livelli dei raccolti nazionale ed europeo, soprattutto ungherese, che hanno dato luogo ad importazioni via ferrovia in particolar modo di cereali (frumento e mais) ma anche di farina di girasole e polpe di barbabietola. Nella seconda metà dell'anno è previsto un aumento degli sbarchi.

Il porto di Chioggia nel primo semestre 2017 si mantiene sugli stessi livelli degli anni scorsi, ma distante dai volumi fatti registrare in passato (100mila tonnellate). Abitualmente i carichi unitari che arrivano al porto sono sull'ordine delle 6 mila tonnellate e sono a servizio dei clienti localizzati soprattutto nel rodigino e più in generale nella parte di hinterland contendibile tra i due porti principali di Ravenna e Venezia. Il porto di Chioggia mantiene una quota di mercato seppur piccola grazie alla semplicità delle sue





infrastrutture e alla velocità delle procedure burocratiche nonché alla snellezza delle operazioni di riconsegna via camion.

3.3.4 Traffico carbone

L'andamento della domanda di carbone evidenzia differenze significative nei trend delle diverse aree geografiche mondiali (IEA, 2016).

Le economie mature sono caratterizzate da livelli di domanda in leggero calo, avendo intrapreso un percorso di riduzione dell'utilizzo del carbone nella produzione di energia elettrica. Unione Europea e Stati Uniti, che rappresentano un sesto dei consumi mondiali, prevedono, al 2040, una riduzione dell'utilizzo di questo combustibile rispettivamente del 60% e del 40%.

I Paesi emergenti, invece, necessitano di fonti energetiche a basso costo per supportare la crescita dei consumi. La Cina è in una fase di transizione che prevede una riduzione dell'impiego di carbone di circa il 15%, al 2040.

La produzione di energia elettrica in Italia da carbone, pari a circa 8 mila MW, è in diminuzione per effetto delle prime chiusure degli impianti. L'obiettivo è quello di arrivare al *phasing out* degli impianti termoelettrici italiani a carbone entro il 2030 (MISE/MATTEM, 2017). Questo sarà possibile a condizione che si realizzino investimenti sostitutivi in infrastrutture e impianti. Inoltre, i tempi del *phasing out* dipendono dai tempi legati agli iter autorizzativi e di conclusione della VAS sul piano di Terna che prevede investimenti in sicurezza ed adeguatezza della rete. Il documento di consultazione sulla "Strategia energetica nazionale 2017", prevede tre scenari di *phasing out* dal carbone: "inerziale", "parziale" e "completo" con modalità, costi e tempistiche differenti. Tutti e tre gli scenari ipotizzano la dismissione della centrale termoelettrica di Fusina.

L'utilizzo del carbone, comunque, non riguarda unicamente l'industria per la produzione di energia elettrica, ma anche l'industria siderurgica e i cementifici. Le importazioni in Italia degli ultimi anni sono sintetizzate nella figura seguente.





Figura 36. Importazioni di carbone in Italia per settore (Mt). Fonte: Enel, 2017.

Gli elementi chiave, che secondo Enel influenzeranno l'andamento delle importazioni di carbone per la produzione di energia termoelettrica sono: la diminuzione della domanda, la crescita delle energie rinnovabili, l'andamento della concorrenza tra il carbone e il gas e altre variabili e altri non prevedibili. L'attuale diminuzione della produzione di energia elettrica in Francia da nucleare, sarà compensata in parte dalla produzione italiana, comportando un maggior utilizzo del carbone.

In questo contesto si collocano le movimentazioni di carbone del Porto di Venezia che pesano, nel 2016, per circa il 10% (2,6 milioni di tonnellate) sul totale dei traffici.

Il trend di calo iniziato nel 2016, soprattutto dagli ultimi mesi dell'anno, si deve all'aumento dell'andamento del prezzo del carbone iniziato nell'ultimo trimestre del 2016 e leggermente rientrato verso la metà dell'anno in corso. Nel primo semestre del 2017, il calo delle movimentazioni è proseguito intensificandosi, -26% (pari a circa 370mila tonnellate) rispetto al -10,3% (pari a circa 300mila tonnellate) del 2016. Questo trend dovrebbe continuare anche nel secondo semestre del 2017.



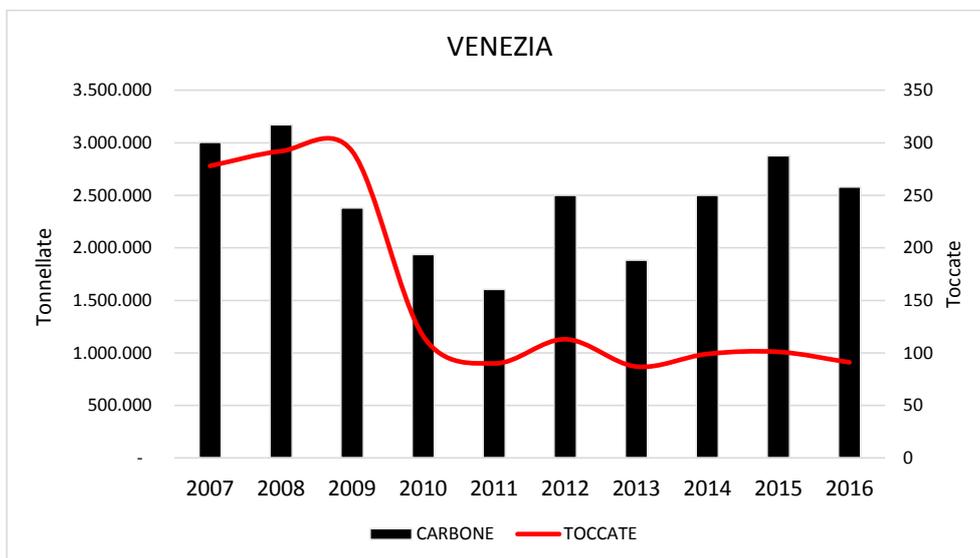


Figura 37. Andamento sbarchi di carbone nel Porto di Venezia, 2007- 2016. Fonte: elaborazione Ad-SPMAS su dati LogIS.





3.3.5 Traffico siderurgico

La filiera siderurgica sta attraversando una fase complessa a livello mondiale. Le cause sono molteplici: sovraccapacità produttiva (soprattutto cinese), volatilità dei prezzi delle materie prime e dei prodotti, frammentazione della produzione, scarsa redditività ed insufficiente remunerazione del capitale investito (Siderweb in Industria e Acciaio 2030). Il tasso medio annuo di crescita della domanda globale di acciaio è stimato intorno al 2% fino al 2020 e all'1,5% al 2030 (vedi Figura 38). Questo incremento, tuttavia, non sarà lo stesso per tutti i Paesi.

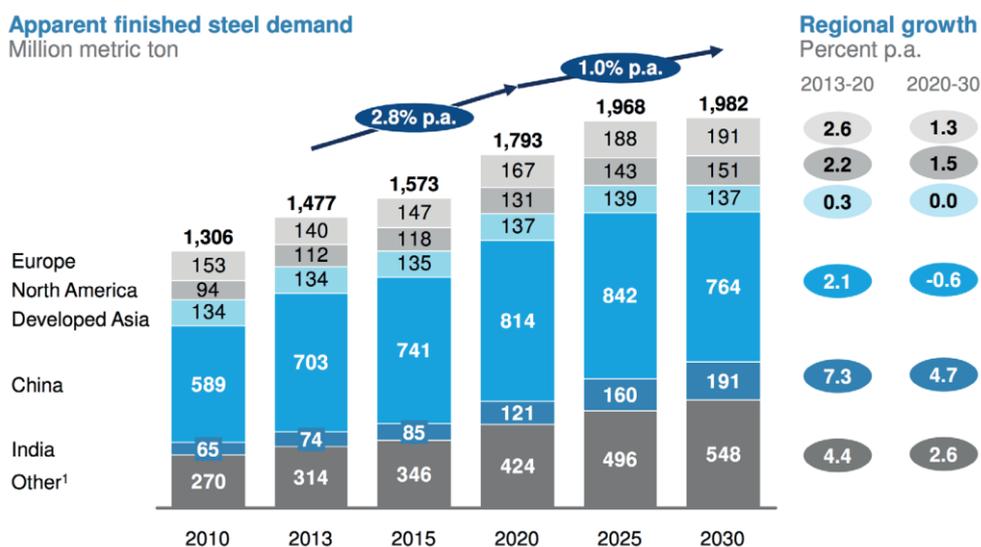


Figura 38. Domanda di acciaio al 2030. Fonte: McKinsey, Global steel industry perspective.

Lo scenario globale sarà inoltre influenzato dalla politica commerciale protezionistica degli Stati Uniti e da altri numerosi fattori (vedi Figura 39).



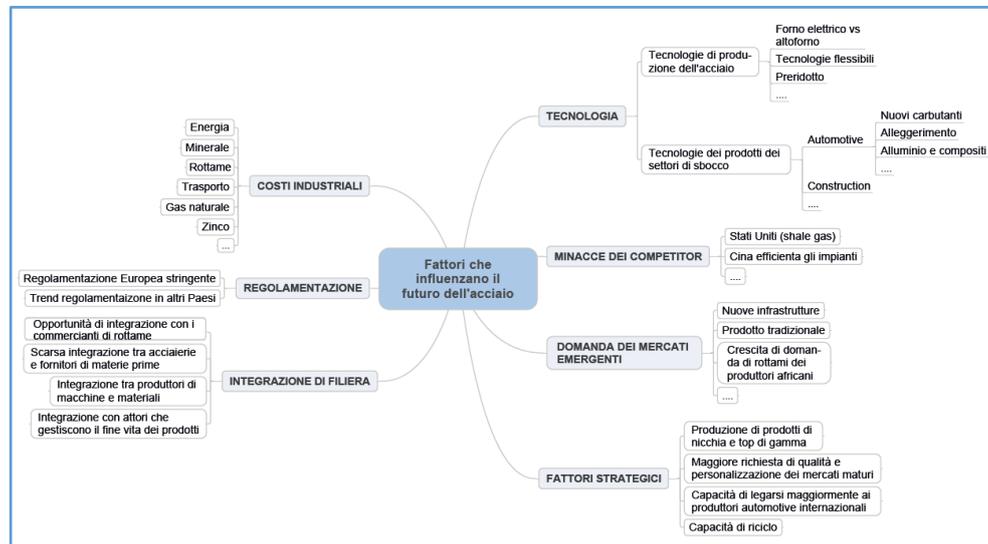


Figura 39. I fattori principali che influenzeranno il futuro dell'acciaio. Fonte: Siderweb, Industria e Acciaio 2030.

La produzione siderurgica mondiale, secondo la *World Steel Association*, è aumentata nel 2016 dello 0,6%, raggiungendo i 1.630 milioni di tonnellate, senza tuttavia raggiungere il livello record registrato nel 2014 (1.670 milioni di tonnellate). Il calo della quota detenuta dalla Cina (50%) sarà coperto dall'India e dagli altri Paesi asiatici emergenti. L'Europa vedrà crescere i propri livelli di produzione in termini di volumi totali anche se perderà quote in conseguenza di un modesto tasso di crescita della sua economia e ad un aumento del PIL a bassa intensità di consumo di acciaio. Per il 2017 la *World Steel Association* prevede un incremento del 0,5% rispetto al 2016.

Eurofer stima per il 2017 un incremento del consumo apparente¹³ di acciaio per l'Unione Europea, dello 0,7%. Questi lievi incrementi sono dovuti alla ripresa della domanda interna e al moderato impatto del ciclo degli stock. Va però considerato che l'incremento della domanda interna potrebbe essere soddisfatto da fornitori di Paesi terzi. Per mantenere la filiera su volumi che possano garantire la sostenibilità economica del business

¹³ Consumo apparente: ammontare di un determinato prodotto consumato all'interno di un Paese, proveniente da produzione nazionale o da importazioni. Può essere ottenuto come residuo sottraendo la produzione interna esportata dalla somma di produzione interna e produzione estera importata.





non si potrà prescindere, secondo Siderweb, dal rilancio della domanda interna europea e dalla crescita delle esportazioni. Per le aziende italiane, inoltre, sarà sempre più urgente arrivare ad avere una dimensione che possa permettere loro di competere meglio sui mercati internazionali.

Il 2016 ha registrato l'inversione di rotta della produzione siderurgica italiana che dopo quattro anni di calo (perdita di 5 milioni di tonnellate prodotte) ha fatto segnare un incremento di circa il 6% recuperando 1,3 milioni di tonnellate, come indicato da Assofermet. Un aumento della produzione che, però, non è stato seguito da un medesimo incremento dei consumi a causa del decumulo delle scorte. Siderweb sottolinea come anche sul versante dei prezzi vi sia stato un interessante cambiamento di orientamento con rialzi significativi. Infatti, dopo un quinquennio di importanti ridimensionamenti le quotazioni delle principali materie prime, dei semilavorati e dei prodotti finiti di tutte le filiere siderurgiche sono tornate a crescere. Per quanto riguarda l'anno in corso, le previsioni Siderweb indicano che il consumo reale di acciaio italiano possa aumentare di una percentuale compresa tra 1,5% e il 2,5%, con una crescita del consumo apparente ancora migliore, quantificabile in un incremento tra il 2% e il 3%. Tra i prodotti siderurgici, quelli utilizzati principalmente dal settore dell'edilizia (lunghi), avranno uno sviluppo minore rispetto ai piani utilizzati negli altri comparti.

Per quanto riguarda la situazione del porto di Venezia, il settore ha fatto registrare, nell'ultimo anno, un calo del 12,6% dopo un ottimo 2015 attestatosi quasi ai livelli pre-crisi. Anche il primo semestre del 2017 ha confermato il trend negativo, con un calo di circa il 22% rispetto allo stesso periodo del 2016. Mentre nel 2016 il calo ha riguardato in misura maggiore i prodotti siderurgici (-15,2%), nella prima parte dell'anno in corso sono state le rinfuse siderurgiche a subire una brusca flessione (-40,3%).

Nell'ultimo anno e mezzo risultano comunque in calo entrambi i comparti. Il decremento dell'ultimo anno, per le rinfuse siderurgiche è legato principalmente alle difficoltà dei principali mercati di approvvigionamento del porto di Venezia cioè l'Ucraina e la Russia. L'instabilità politica della regione ha, da un lato causato una diminuzione della produzione ucraina (-15,4% nel primo semestre 2017 fonte Siderweb), e dall'altro un aumento dei prezzi di quella russa, diminuendo così le esportazioni verso il nostro porto e concentrandole su mercati disposti a riconoscere un prezzo maggiore.





Inoltre, non avendo i porti russi particolari limiti di pescaggio, possono rivolgersi anche verso altri mercati, al contrario di quello che avviene per la produzione ucraina che, dovendo utilizzare porti con limiti di pescaggio, trova il suo naturale sbocco nel mercato italiano.

Un mercato sostitutivo di approvvigionamento avrebbe potuto essere per le acciaierie italiane quello del preridotto (HBI) venezuelano, ma anche in questo caso la forte instabilità politica non rende possibili gli scambi. Un'alternativa è rappresentata dall'India, che però non riesce a garantire lo stesso standard qualitativo di Ucraina e Russia. Per esempio, per quanto riguarda la ghisa, quella di produzione indiana va poi mescolata con ghisa con caratteristiche migliori. Data la situazione, per poter essere competitive, le acciaierie dell'hinterland veneziano hanno cercato di sostituire la ghisa con il rottame, per quanto possibile nazionale (anche se di basso livello qualitativo) o di importazione europea, e comunque di produrre con alternative a ghisa e HBI. Il trend negativo, secondo Assofermet, non sembrerebbe esaurirsi entro l'anno, anche se si auspica un secondo semestre migliore del primo.

Per quanto concerne l'andamento dei prodotti siderurgici, è interessante fare un confronto con Ravenna, porto principale dell'Adriatico per questo tipo di traffici. La localizzazione nel porto di Ravenna di importanti operatori del settore, come ad esempio Marcegaglia, facilita la concentrazione e l'aggregazione di volumi di traffico nello scalo ravennate. Dall'analisi dei dati di traffico emerge come i trend di Venezia e Ravenna (vedi AdSPMAS) siano differenti. Nell'ultimo quinquennio Ravenna ha registrato una crescita costante, mentre Venezia è stata caratterizzata da una maggiore volatilità. Mentre Ravenna ha superato anche i volumi di traffico pre crisi, Venezia si è mantenuta ancora distante da quella soglia (-900mila tonnellate circa). Ciò ha comportato che Ravenna abbia costantemente aumentato la propria quota di mercato (vedi Figura 41). Il Porto di Ravenna è caratterizzato un traffico più fidelizzato, mentre il Porto di Venezia (vedi Figura 40) risente maggiormente delle flessioni del mercato.



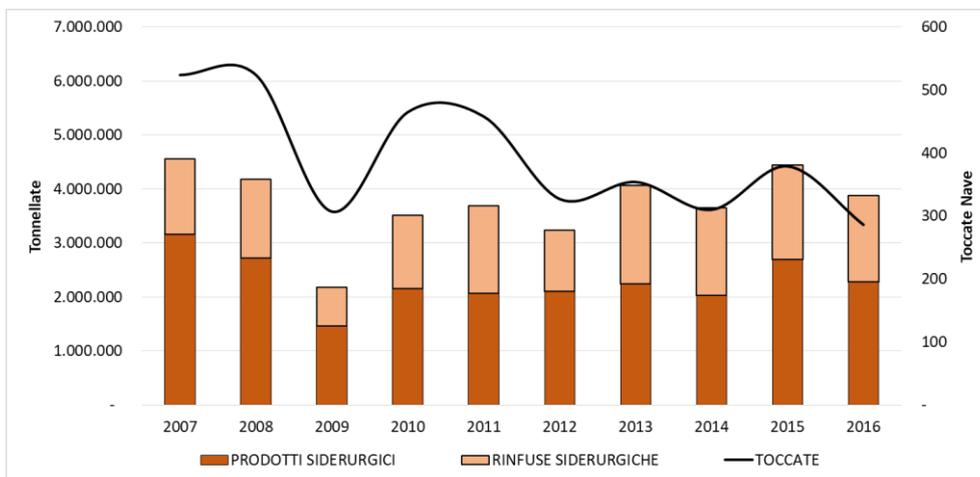


Figura 40. Traffico siderurgico Porto di Venezia. Fonte AdSPMAS.

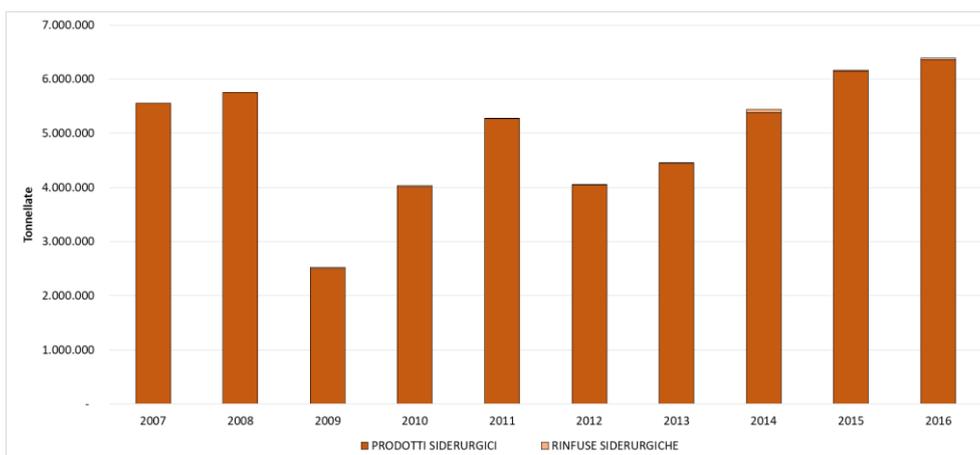


Figura 41. Traffico siderurgico Porto di Ravenna. Fonte AdSPMAS.

In generale, sia per le materie prime che per i prodotti semilavorati, si assiste sempre più al fenomeno della containerizzazione, agevolato dal basso livello dei noli container. Tutto questo fa sì che i volumi del settore siderurgico diminuiscano a livello di traffico convenzionale, ma aumentino, anche se non nella stessa misura, in termini di traffico containerizzato. Il cambio di modalità di trasporto provoca una perdita di traffico per il porto di Venezia a vantaggio dei porti liguri grazie al maggior numero di servizi diretti presenti nei loro scali.





Tra gli elementi che potrebbero influenzare negativamente i volumi di traffico futuri per il Porto di Venezia, vi è l'acquisizione di Ilva da parte del gruppo AM Investco Italy, di cui Marcegaglia possiede il 15%. Questo potrebbe, infatti, far confluire parte dei traffici del terminal veneziano verso il porto di Ravenna. Un altro aspetto da tenere in considerazione è la situazione delle movimentazioni di tondino per il settore delle costruzioni verso il mercato algerino, che nel 2017, ha subito un ulteriore brusco rallentamento a causa della mancata concessione del governo di Algeri delle licenze alle importazioni. Tutto questo influenza pesantemente i volumi del porto di Chioggia, che negli ultimi due anni si sono attestati intorno alle 800mila tonnellate movimentate. I produttori italiani di tondino si trovano inoltre a dover rispondere alle sanzioni elevate dagli Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per il presunto cartello dei prezzi risalente al 2015. Questo fatto potrebbe causare ulteriori criticità agli operatori già alle prese con una crisi senza precedenti dei consumi interni di acciaio per costruzioni.

In ambito di traffico siderurgico, le infrastrutture dei Porti di Venezia e Chioggia risultano ben note e conosciute tra gli addetti del settore e la reputazione dei nostri scali è da considerarsi più che buona. Non sono state rilevate dai principali stakeholder carenze di carattere promozionale o informativo, quanto piuttosto alcune segnalazioni su aspetti migliorabili nella gestione qualitativa delle merci. D'altra parte, la logistica siderurgica si avvicina sempre più ad un modello "portocentrico". Il terminal portuale diventa in tal modo l'unico punto di stoccaggio con distribuzione direttamente al consumatore finale, consentendogli di limitare al massimo l'uso delle proprie strutture ed evitando accumuli di magazzino. Da tutto questo ne consegue un'evoluzione del modello organizzativo del terminal portuale e del vettore di trasporto stradale e ferroviario.





3.3.6 Traffico container

Il 2016, per il settore dei contenitori, è stato un anno di profondi cambiamenti. Si è assistito al fallimento della compagnia Hanjin, al ridisegno delle alleanze che da quattro sono diventate tre (vedi Figura 42) e alla diminuzione dell'eccesso di capacità di stiva, con un importante taglio da parte degli armatori. Quest'ultima operazione ha garantito dei recuperi di ricavo immediati agli armatori, mentre quelli derivanti dalla nuova composizione delle alleanze dovrebbero arrivare nel tempo.

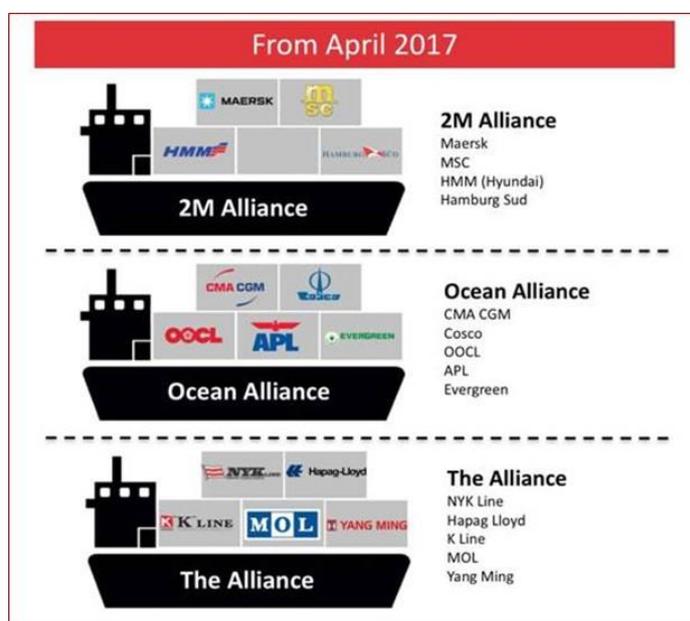


Figura 42. Ridefinizione delle alleanze nel settore container. Fonte: www.shipit.com, 2017.

Da una analisi svolta da *Port Economics*, emerge come la movimentazione totale di contenitori in Europa sia cresciuta del 13,9% dal 2008, anno pre crisi, al 2016. La regione portuale più importante per il traffico containerizzato rimane la Rhine-Scheldt Delta, con una crescita rispetto al 2007 dell'11,5% e una quota di mercato stabile (-0,5%) che si attesta al 23,4%. La regione North-German ha visto aumentare la propria quota di mercato fino ad arrivare, nel 2016, al 14,6% con una lieve crescita in termini assoluti pari allo 0,6%. I porti che si sono mostrati più dinamici sono sicuramente quelli del sud Europa con l'ottimo risultato raggiunto dai porti greci che hanno fatto segnare la seconda crescita maggiore in termini di volumi assoluti





(+2,3 milioni di TEU) dopo la regione Rhine-Scheldt Delta (+2,47 milioni di TEU) e la terza migliore performance in termini di aumento di quota di mercato dopo i porti della Gdansk Bay (+173%) e quelli portoghesi. L'area del mar Nero presenta un trend negativo. Le compagnie di navigazione preferiscono, infatti, servire quest'area attraverso *feeder* da porti di *transshipment* nel Mediterraneo piuttosto che utilizzare servizi diretti.

Per quanto riguarda i porti italiani, quelli Nord Adriatici si sono dimostrati più dinamici nell'ultimo decennio, raggiungendo una quota di mercato europeo del 2,3% e vedendo crescere i propri volumi di 1,15 milioni di TEU (+92%). Diversamente, i porti liguri hanno mostrato una crescita limitata (+9,8%), unico cluster dell'sud Europa con una crescita inferiore a quella media europea (+13,9%).

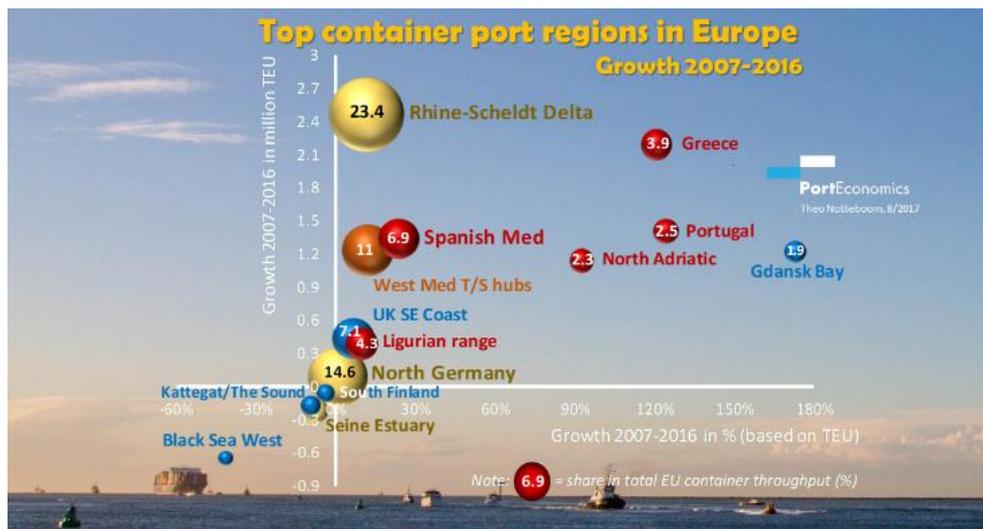


Figura 43. Crescita 2007-2016 principali porti container europei. Fonte: Port Economics, 2017.

L'andamento del primo semestre del 2017, sintetizzato dalla Figura 44 elaborata da Alphaliner, mostra un tasso di crescita medio pari al 6,7% mentre la stima per il secondo semestre indica una crescita del 7,4%, arrivando ad un valore medio annuale del 6,1%, miglior crescita dal 2011.



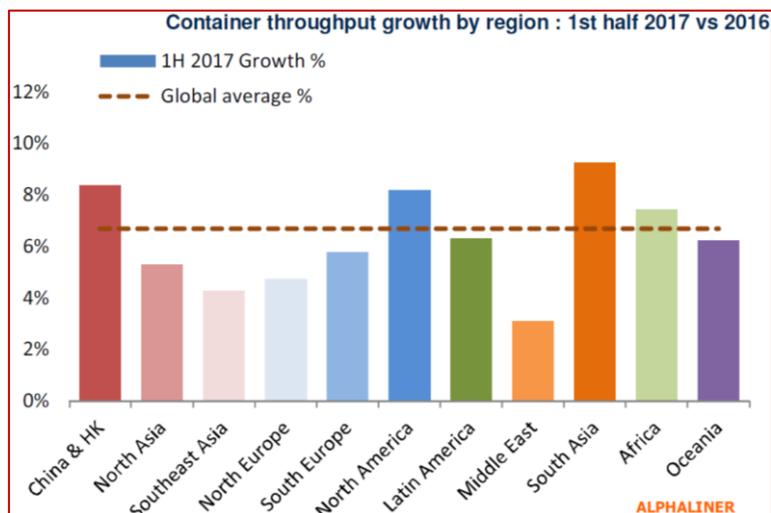


Figura 44. Crescita volumi container per regione. Confronto 1 semestre 2017 su 2016. Fonte Alphaliner, 2017.

Nell'ultimo decennio, il Porto di Venezia ha avuto un trend positivo nel traffico containerizzato (Figura 45), raggiungendo quota 600 mila TEU. Tali volumi rappresentano il raddoppio del dato iniziale con una forte impennata nell'ultimo biennio. Nella prima metà del 2017 gli scambi si sono mantenuti stabili (+0,0%).

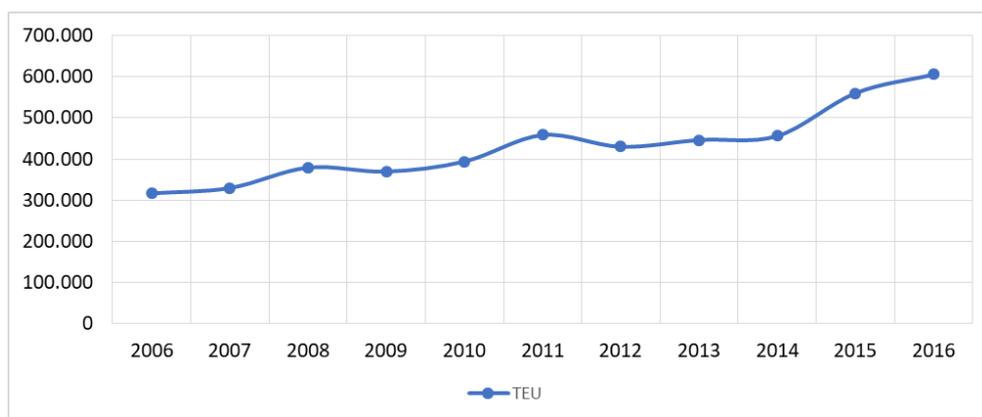


Figura 45. Andamento traffico container in TEU - porto di Venezia 2006-2016. Fonte: AdSPMAS, 2017.

Un contributo importante alla crescita dei traffici è dato sicuramente dal servizio oceanico diretto con l'Estremo Oriente. Nonostante la sospensione





temporanea del servizio, il porto di Venezia ha evidenziato volumi importanti, mantenendosi sugli stessi valori del 2016. Questo ha però comportato una mancata crescita dei volumi che avrebbe rispecchiato il trend medio dei porti del Sud Europa (vedi Figura 46).

Il trend di crescita complessivo si è mantenuto anche in concomitanza della sospensione del servizio dovuta a scelte strategiche della compagnia. Ciò è probabilmente dovuto ad una componente sostitutiva nei traffici tra servizio diretto e servizi *feeder*. Come evidenziato dalla Figura 46, infatti, al netto della dinamica generale di crescita di mercato, quando il servizio diretto presenta valori più bassi, i servizi *feeder* registrano un incremento.

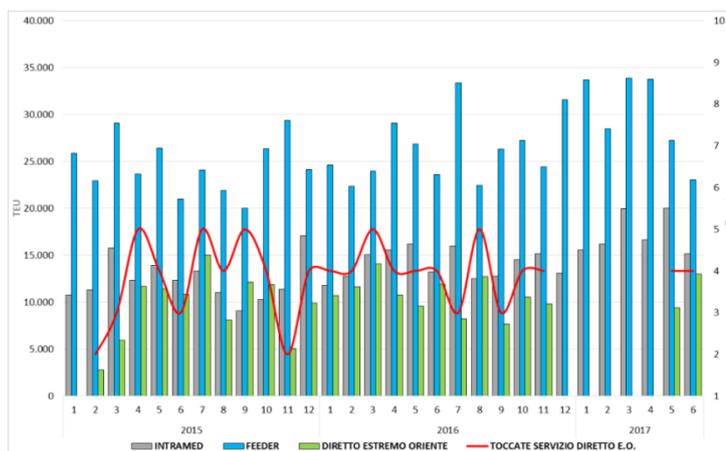


Figura 46. Andamento servizi container Porto di Venezia (TEU) Anni 2015-2017. Fonte: AdSPMAS.

Il servizio oceanico diretto con l'Estremo Oriente pesa in maniera consistente sul traffico complessivo (vedi Tabella 7).

Tabella 7. Peso relativo del servizio diretto sul traffico totale.

Anno	% servizio diretto su totale (Teu)- valori medi
2015	28,5%
2016	27,2%
2017 ¹⁴	20,5%

¹⁴ Il servizio è partito a Maggio 2017, pertanto nell'analisi viene considerato un solo mese completo.



In assenza di servizi diretti a lungo raggio, i volumi di traffico dello scalo veneziano hanno mantenuto un buon livello, grazie alle condizioni di noli bassi. Infatti, i caricatori preferiscono imbarcare i pezzi su linee dirette piuttosto che in trasbordo, per timore che la consegna a destinazione ritardi di una (o più) settimane. Ciò a costo di trasportare via terra la merce verso porti, anche collocati sul Tirreno e in Nord Europa.

Il mantenimento della massima efficienza in termini di accessibilità nautica (vedi capitolo 4) è la condizione essenziale per mantenere questo servizio intercontinentale, ben conoscendo i limiti sostanziali della nostra infrastruttura portuale rispetto agli sviluppi del dimensionamento delle navi dovuto al fenomeno del “gigantismo navale” descritto in precedenza.

Inoltre, nel settore, si sta registrando una crescita del segmento dei container a temperatura controllata e quello del trasporto dei container fuori sagoma e dei colli eccezionali su navi porta container; pertanto l’AdSPMAS promuoverà l’installazione nei terminal di una impiantistica adeguata nonché procedure più snelle per l’accesso e l’imbarco per dette tipologie di carico.





3.3.7 Traffico Ro Ro

Dal 2016, Il traffico Ro-Ro del porto di Venezia sta registrando un trend di crescita positivo (vedi Figura 47). Il traffico si localizza presso il Terminal Autostrade del Mare di Fusina.

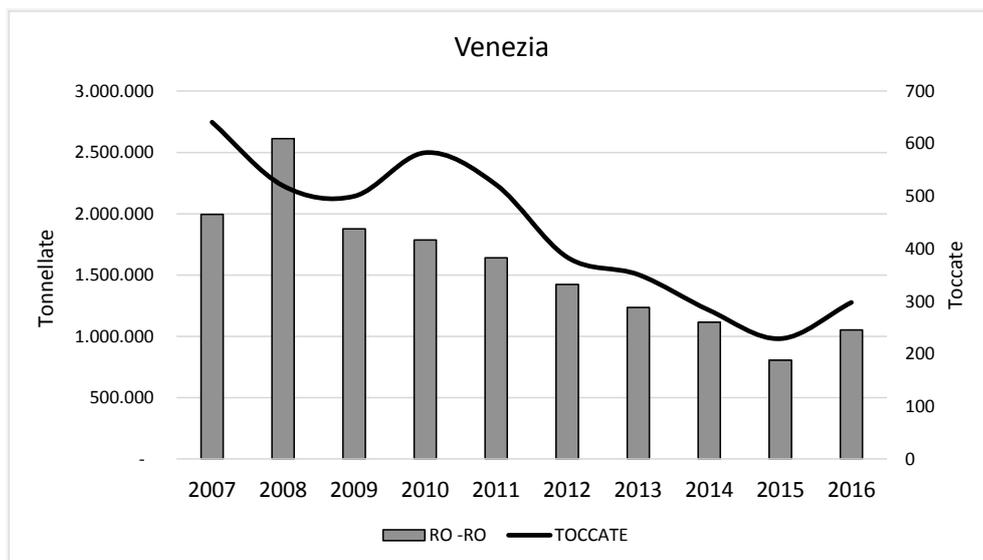


Figura 47. Andamento traffici ro-ro Porto di Venezia 2007-2016. Fonte elaborazioni AdSPMAS.

Sebbene i traffici con la Grecia abbiano subito pesanti cali, dovuti alla recessione economica del paese, l'avvio delle linee Full-Cargo dell'armatore Grimaldi a inizio 2016 e il successivo ritorno a Venezia dei servizi Minoan, ha permesso allo scalo veneziano di riaffermarsi come prioritario per tali destinazioni. I servizi sono costituiti da 3 linee e due gruppi armatoriali:

- Grimaldi (Ro-Ro), 3 tocche/settimana su Ravenna, Bari, Patrasso;
- Minoan (Ro-Pax, gruppo Grimaldi), 2 tocche/settimana su Ancona, Igoumenitsa, Patrasso;
- Anek (Ro-Pax), 2 tocche/settimana su Igoumenitsa e Patrasso.





Anche il levante è servito da una linea Ro-Ro Grimaldi, ospitata dal Terminal TRV, con destinazione Haifa, Ashdod, Alexandria a cadenza quasi settimanale.

Ha inoltre recentemente preso avvio una nuova linea car carrier gestita dalla compagnia greca Neptune Lines, che attualmente tocca il porto di Venezia settimanalmente con rotazione Efesan, Derince, Yenikoy, Borusan, Pireo.

Il settore della logistica automobilistica presenta margini di crescita; le case automobilistiche stanno, infatti, spostando sull'Adriatico alcuni traffici marittimi principalmente per le destinazioni oltre Suez, che prima erano localizzati nei porti del *Northern Range*.

Il principale terminal automobilistico dell'Adriatico, Capodistria, sta lavorando a livelli prossimi alla saturazione, e non ha ulteriori spazi di parcheggio per sviluppare tale traffico. Il mercato di potenziale espansione potrebbe essere quindi verso i porti di Monfalcone e Venezia.

Sono inoltre recentemente stati sviluppati efficienti servizi intermodali ferroviari che congiuntamente alla tratta marittima hanno consentito di offrire un corridoio logistico tra la Grecia e il cuore del continente europeo. Tali collegamenti se implementati ulteriormente, potranno mettere in comunicazione anche le aree del Baltico e del Mare del Nord, acquisendo inoltre traffico stradale o che attualmente imbarca ad Ancona.

Il completamento del terminal di Fusina, che prevede la costruzione della seconda darsena, potrà permettere l'acquisizione di nuovi traffici.





3.3.8 Project Cargo

I trasporti eccezionali (o Project cargo) sono colli “oversized” (di dimensioni eccezionali per quanto riguarda l’altezza e/o il peso e/o la larghezza) di prodotti a tecnologia avanzata ed alto valore aggiunto, che derivano da settori economici di rilevanza nazionale, quali l’impiantistica, la siderurgia e la cantieristica. Il Porto di Venezia, per la particolare conformazione del territorio e per l’*expertise* raggiunta dai suoi operatori, è diventato negli anni il principale riferimento per i Project Cargo. Garantire il mantenimento e lo sviluppo dell’accessibilità del porto di Venezia anche per i trasporti “eccezionali” significa, non solo mantenere attivo un settore portuale ad alta specializzazione, ma anche favorire ed accrescere lo sviluppo di primarie industrie ad eccellenza mondiale diffuse sul territorio del nord-est. Sulla base delle informazioni fornite dagli operatori del settore, il valore della merce in transito presso il Porto di Venezia è stimato nell’ordine di circa 900 milioni di euro all’anno (mediamente in un anno vengono movimentati 900 pezzi per un totale di 80.000 tonnellate).

L’AdSPMAS, come in passato, si impegna a consolidare i rapporti con tutti gli enti che hanno competenza sul territorio esteso affinché la progettazione e realizzazione di nuove opere viarie rispetti l’esigenza di garantire, in maggior misura possibile, i transiti eccezionali. Come avvenuto in concomitanza della realizzazione della linea tramviaria in seguito alla quale si è reso necessario identificare con il Comune di Venezia un percorso stradale per mantenere la miglior accessibilità a tali carichi.

Oltre alla modalità stradale, il *project cargo* sta sempre più utilizzando la modalità fluviale, che consente sagome maggiori rispetto a quelle stradale.

Anche il porto di Chioggia garantisce ampia accessibilità a questi carichi. Negli ultimi anni si è visto un incremento dell’uso del trasporto con chiatte attraverso l’asta fluviale del Po, nonché l’assemblaggio di impianti meccanici di grandi dimensioni direttamente nelle aree portuali per il successivo imbarco.





3.3.9 Traffico passeggeri

Il traffico passeggeri è costituito dal settore crociere, oggi essenzialmente localizzato alla Marittima, dal settore crociere fluviali, che pur facendo capo sostanzialmente a Venezia sta sviluppando approdi diffusi in laguna anche a Chioggia, dal settore traghetti ro-pax che fanno scalo a Fusina e collegano la Grecia, nonché dal comparto navi veloci con collegamenti stagionali traghetto, solo passeggeri, con i vicini porti istriani e dalmati.

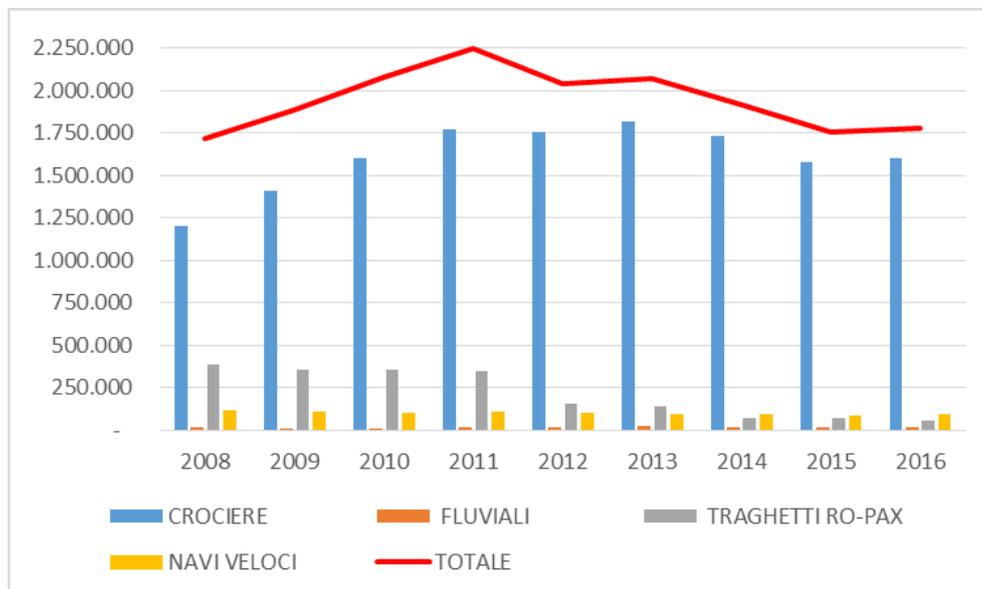


Figura 48. Andamento traffico passeggeri nel Porto di Venezia 2008-2016. Fonte AdSPMAS.





Crociere Venezia

Venezia rappresenta il principale *homeport* dell'Adriatico, nonché il primo a livello nazionale (il secondo, in valore assoluto di passeggeri imbarcati e sbarcati, è Civitavecchia al di sotto del milione di passeggeri in imbarco/sbarco). Nel 2016 la percentuale di passeggeri in «home port» ha raggiunto l'87,7%.

Venezia pesa per l'80% sul totale degli imbarchi-sbarchi generato nella sub-regione Adriatica nel periodo 2006-2016. Nonostante ciò il mercato adriatico è l'unico ad avere fatto registrare un segno negativo a causa della situazione di incertezza su Venezia¹⁵. In Adriatico, oltre a Venezia, l'altro *home port* è Bari che supera i 100.000 passeggeri/anno.

La distribuzione stagionale dei passeggeri a Venezia risulta basata prevalentemente sulla stagione estiva (60% sul totale passeggeri movimentati), senza uno sviluppo della stagione invernale (5,6%) (2016).

Negli ultimi anni si è assistito all'evoluzione a livello globale delle dimensioni e della capacità passeggeri delle navi crociera.

Nel 2013, anno in cui si è raggiunto il massimo numero di passeggeri movimentati (1.842.321), le navi con capacità superiore alle 96.000 TSL hanno raggiunto il 59% del mercato; il trend di crescita di tale segmento si è arrestato in conseguenza dell'autolimitazione.

Il segmento delle navi con stazza inferiore alle 40.000 tonnellate, che rappresenta solo il 7% del traffico totale (vedi Figura 49), non ha inciso sul mercato veneziano, andando ad aumentare solo l'1% anno sul totale dei passeggeri.

La fascia intermedia di navi (tra 40.000 e 96.000 TSL) era in diminuzione (dal 63% nel 2010 al 35% nel 2014) negli anni precedenti le limitazioni alla stazza, tale segmento ha ripreso a crescere solo in concomitanza del vincolo imposto.

¹⁵ Speciale Crociere 2017, Risposte Turismo. Analogamente l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale (porto di Ancona) rileva questo dato nel suo Piano Operativo Triennale 2017-2019.



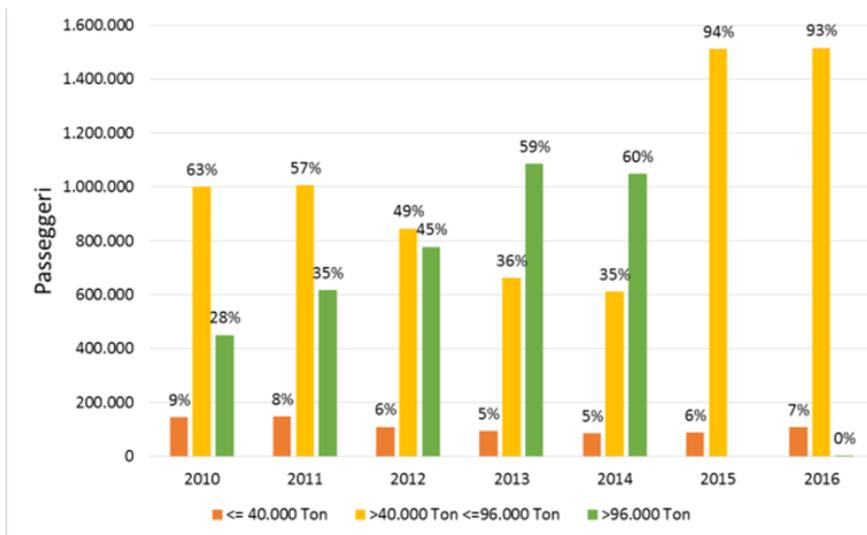


Figura 49. Distribuzione traffico crocieristi del Porto di Venezia per stazza nave. Elaborazione AdSPMAS.

I segmenti *luxury e niche*, che rappresentano generalmente da navi fino a 70mila TSL, hanno coperto il 4% del mercato veneziano (vedi Figura 50) con 66 mila passeggeri (2016). Nel 2017 la previsione è di circa 54 mila passeggeri. La capacità media di posti letto/nave è di 532. Tali segmenti non possono quindi rappresentare un'alternativa al mercato *contemporary/premium* nel Porto di Venezia.

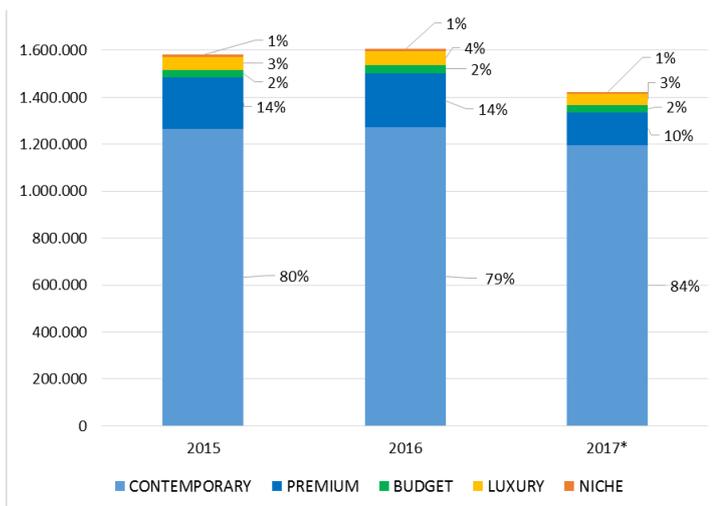


Figura 50. Crocieristi per segmenti di mercato 2015 2017. Elaborazione AdSPMAS, 2017.





Con la permanenza del limite delle 96.000 TSL e analizzando l'andamento del traffico crocieristico *contemporary e premium*, Venezia potrebbe scendere sotto 1 milione di passeggeri nel 2026, con effetti negativi sull'economia portuale complessiva (vedi Figura 51). Venezia si ritroverebbe altresì, entro 7 anni, toccata da navi con almeno 20 anni di vita e quindi con standard ambientali e di sicurezza tecnologica inferiori alle navi di nuova generazione¹⁶.

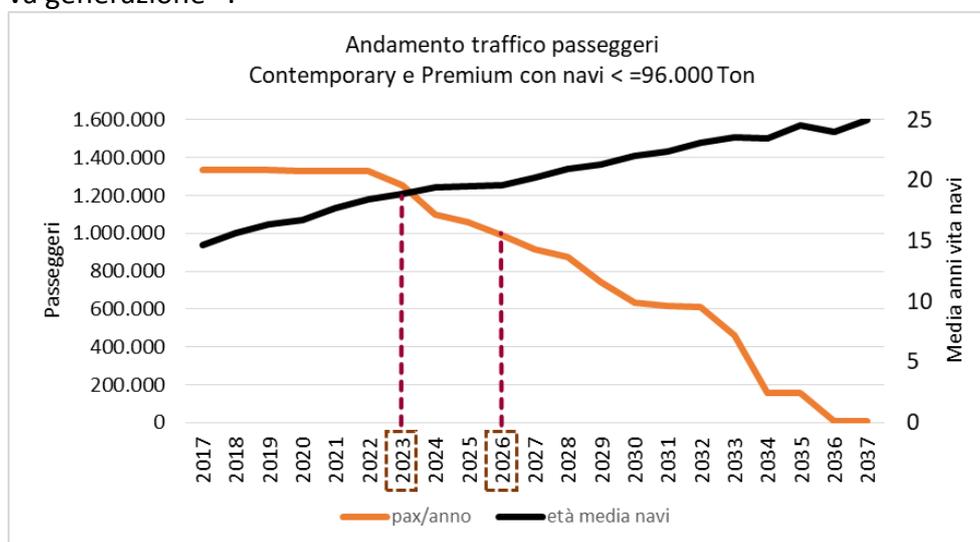


Figura 51. Andamento del traffico passeggeri del segmento contemporary e premium con navi <= 96.000 ton. Elaborazione AdSPMAS.

Crociere Chioggia

A partire dal 2014, per la prima volta, nello scalo clodiense (presso l'Isola dei Saloni), hanno ormeggiato diverse unità da crociera. Negli ultimi 5 anni, sono stati investiti circa 2,5 milioni per la realizzazione del complesso multifunzionale e *facility* dedicate al traffico crocieristico. Tenendo conto dei limiti previsti dal piano regolatore Gottardo, che prescrivono 7 m di pescaggio lungo il canale di ingresso al porto, le navi che finora hanno ormeggiato e che salvo adeguamenti potranno ormeggiare, appartengono ai segmenti "budget", "luxury" e/o di nicchia. Il porto di Chioggia potrebbe ambire

¹⁶ I dati sono stati elaborati dalla AdSPMAS sulla base delle previsioni di traffico nel 2017 nei due segmenti, ipotizzando un ciclo di vita delle navi pari a 25 anni e dando per certa, visto l'orderbook 2017 – 2026, l'assenza di nuove navi con stazza fra 55mila e 96mila TSL.





quindi ad un mercato potenziale di qualche decina di migliaia di crocieristi/anno.

Oggi a Chioggia le navi ormeggiano nella parte sud dell'Isola dei Saloni. Dalla banchina al centro storico è assente un percorso chiaramente definito, qualificato e protetto. Per la valorizzazione dell'accesso del crocierista alla città storica è indispensabile una riqualificazione e razionalizzazione dei percorsi e degli spazi di attesa, che disegni anche la mobilità pedonale, ciclabile riducendo i tempi complessivi di spostamento.

Crociere Fluviali

A livello globale il crocierismo fluviale, al pari del crocierismo di lusso, è oggetto di forte espansione: tra il 2014 e il 2015 i passeggeri sono aumentati del 20,4%, tra il 2015 e 2016 l'aumento è stato del 2,7%.

Le navi hanno dimensioni standard con misure che vanno da 110–135 m in lunghezza, 10–12 m in larghezza, con una capacità passeggeri che varia dai 120 ai 150.

La *Cruise Lines International Association* (CLIA) prevede 17 nuovi ordini di navi fra il 2017 e il 2019, destinate al crocierismo fluviale. Nel 2016 sono state 16 le nuove navi inserite nel mercato del crocierismo fluviale, a livello globale.

Su circa dieci compagnie leader, solo due, finora hanno toccato Venezia: CroisiEurope con la nave Michelangelo e la Uniworld, specializzata nel segmento di lusso, con la nave River Countess.

Nel 2018 è previsto l'inserimento, nel circuito lagunare, di una terza imbarcazione, con pescaggio inferiore (0,90- 1,05 m) rispetto alle navi che attualmente fanno servizio (1,5 m e 1,6 di pescaggio).

Lo sviluppo del crocierismo fluviale, a Venezia e Chioggia, è stato rallentato da alcune restrizioni alla navigazione, che hanno imposto, dal 2014, certificazioni analoghe a quelle previste per le navi marittime (normativa in tema di navigazione promiscua). Queste restrizioni hanno indotto una riduzione dei numeri di passeggeri fluviali, scesi a 18.000 nel 2016 rispetto ai 26.000 del 2013.





Il crocierismo fluviale passeggeri è un settore di nicchia finora poco valorizzato nel porto di Venezia e di Chioggia, ma che può rappresentare un segmento con un potenziale di crescita rilevante. Sono sufficienti pochi accorgimenti infrastrutturali, infatti, per migliorare l'attrattività dei porti: banchine e piazzali ben illuminati di notte, lontano da rumori e con una buona accessibilità pedonale al centro storico che permetta facili escursioni e rifornimenti da parte dei passeggeri.

A Chioggia anche le navi fluviali ormeggiano nella parte sud dell'Isola dei Saloni, banchina lato laguna. Pertanto le strategie di miglioramento dell'area crocieristica valgono anche per il settore fluviale.

Traghetti ro-pax

Le prospettive di crescita del settore Ro-Pax, relativamente ai turisti diretti in Grecia, sono limitate a causa della concorrenza dei vettori aerei a basso costo. Il segmento di mercato è costituito principalmente dei camperisti. Una quota consistente del traffico turistico è inoltre intercettata dal Porto di Ancona, dove molti preferiscono imbarcarsi considerato il minor tempo di navigazione. Tuttavia, come descritto nel paragrafo 3.3.7, la disponibilità di servizi di linea Ro-Pax è anche connessa allo sviluppo della componente di traffico rotabile imbarcata.

3.3.10 Promozione dei traffici

Tenuto conto delle variabili legate agli indirizzi normativi nazionali ed europei e delle analisi relative al quadro socio-economico di riferimento evidenziate, risulta evidente che è necessario supportare e accompagnare gli interventi sulle infrastrutture e quelli sull'efficienza funzionale del porto con iniziative promozionali specifiche per filiera che vadano a colpire target mirati e coinvolgano gli altri attori dell'offerta del sistema portuale pubblici e privati, in modo da presentare ai clienti attuali e potenziali un complesso di servizi integrato e capace di rispondere in modo efficace ed efficiente alle esigenze di competitività dei singoli comparti.

Si tratta di un approccio promozionale che sarà attuato in modo sistematico e programmatico anche a partire dalle richieste e proposte da parte degli operatori sia del porto di Venezia e sia del porto di Chioggia e tenuto conto di *progress* effettivi dell'offerta del sistema.





Si tratta infatti di favorire lo sviluppo di business da parte degli operatori e pertanto è fondamentale poter dare riscontro alle richieste specifiche degli stessi, contando sulla loro conoscenza diretta del mercato. Tanto più le azioni di promozione per filiera vedranno il coinvolgimento ex ante degli attori della logistica per fissare obiettivi, destinatari e messaggi di contenuto anche tecnico, rispondendo ad una loro esigenza promozionale, tanto più sarà probabile ottenere un risultato tangibile, in termini di sviluppo, dell'attività posta in essere.

Si evidenziano di seguito le iniziative promozionali richieste espressamente dagli operatori nel corso di interviste e incontri di *scouting*:

- *road show* con industrie del Nordest, ed esteso alle regioni dell'Austria e della Germania più prossime;
- partecipazione anche a fiere di nicchia che favoriscono gli incontri B2B e il contatto più serrato con i clienti e l'approfondimento di questioni legate alla domanda e offerta rispetto a specifici comparti;
- utilizzo di fiere di ampio eco mediatico e larga partecipazione per il lancio internazionale di specifici progress infrastrutturali e procedurali del porto;
- organizzazione di eventi di fidelizzazione che coinvolgano clienti di specifici settori del sistema portuale;
- organizzazione di missioni all'estero o di *incoming* di delegazioni estere a supporto di business mirati da sviluppare in mercati di riferimento per comparto.

La promozione mirata per comparto sarà ovviamente supportata da strumenti di comunicazione studiati ad hoc e messi a disposizione degli operatori, avvalendosi di tutti i canali di comunicazione ossia dei media tradizionali, delle piattaforme web e dei social media, sempre coinvolgendo tali media per target e pertanto prestando attenzione alle testate e alle piattaforme digitali e di comunicazione specializzate che raggiungono un'utenza molto selezionata.





3.4 I terminal dell'AdSPMAS

In relazione alle dinamiche del mercato marittimo, ovvero del gigantismo navale, dei carichi unitari trasportati e dei noli marittimi, e del modello di produzione/consumo dell'hinterland, dove si è passati sostanzialmente dall'importazione di materie prime alla gestione di flussi di semilavorati ed esportazione di prodotti finiti, emerge la necessità per il porto di Venezia di razionalizzare e massimizzare le aree esistenti, anche al fine di ritrovare un adeguato equilibrio tra i costi di mantenimento delle opere e il ritorno economico generato dalla movimentazione delle merci. L'analisi compiuta dalle società D'Apollonia, MTBS, Studio Viganò, Acquatecno e Rina Services, nell'ambito della ridefinizione del Piano Regolatore Portuale, ha calcolato il tasso di occupazione media delle banchine nei diversi terminal del Porto di Venezia negli ultimi 4 anni. La maggior parte di terminal ha un tasso di utilizzo delle banchine inferiore al 30%.

A livello di letteratura, i terminal che possiedono solo 1 ormeggio raggiungono la soglia critica del tasso di utilizzazione delle banchine attorno 40%, mentre per quelli che dispongono di più ormeggi tale soglia si alza a 70%, in quanto offrono una maggior flessibilità nella gestione delle navi e tempi di attesa contenuti.

I terminal del Porto di Venezia quindi, salvo eccezioni, mostrano un tasso di occupazione distante dalle soglie critiche. Molte delle aree portuali sono, infatti, frutto di un'accumulazione di interventi effettuati nei cento anni dalla fondazione di Porto Marghera e che hanno portato ad avere:

- terminal, in aree dove i canali presentano un'accessibilità limitata a causa delle loro dimensioni vincolate. Questo ha fatto sì che oggi, in determinati settori merceologici¹⁷, si registri un eccesso di banchine rispetto all'attuale domanda di traffici marittimi.
- terminal dove la lunghezza della banchina non corrisponde un'adeguata superficie di piazzale; come avviene nel caso dei terminal container.

¹⁷ Per esempio il settore breakbulk soffre di un eccessivo frazionamento delle attività (intese sia come banchine che come terminal) in tutto il porto e le sue strutture sono sottoutilizzate.





AdSPMAS ha quindi l'opportunità di sostenere un processo di efficientamento e ridisegno dei layout esistenti.

L'*overcapacity* infrastrutturale dei terminal si riflette sull'operatività degli stessi:

- rispetto ad altri porti, dove le navi aspettano il turno per l'ormeggio in rada, nel porto veneziano, normalmente, la nave ormeggia subito. Ma se si esamina la dotazione di risorse, umane e di *equipment*, i terminal commerciali sono dimensionati per "coprire" in piena operatività (h24) la domanda, quindi un numero inferiore di navi rispetto al numero massimo di navi ospitabili;
- è consuetudine l'uso estensivo della lunghezza di banchina disponibile, sovente giustificato solo dal risparmio dello spostamento della merce, precedentemente sbarcata sulle aree di stoccaggio retrostanti. Questa condizione determina limitati investimenti dei terminal in impianti meccanizzati di trasferimento delle merci.

Inoltre la redditività dei terminal, che vedono volumi complessivi in contrazione, risulta penalizzata dalla frammentazione dell'offerta, dal momento che più terminal gestiscono in concorrenza la stessa tipologia merceologica.





4 IL PORTO DAL MARE

4.1 L'accessibilità nautica di un sistema portuale protetto

L'accessibilità nautica ai porti di Venezia e Chioggia è assicurata dai canali di grande navigazione lagunare collegati al mare tramite tre bocche di porto: Lido e Malamocco per il porto di Venezia, Chioggia per il porto omonimo.

La bocca di porto di Lido consente l'accesso ai terminal di Marittima ed è destinata al traffico crocieristico e dei grandi *yacht*. Secondo quanto disposto dalle vigenti ordinanze dell'Autorità Marittima consente l'accesso di navi fino a 340 m con pescaggio di 9,10m.

La bocca di porto di Malamocco conduce alla zona di S. Leonardo dove sono situati gli accosti dedicati alla gestione dei prodotti petroliferi, all'area di Fusina, dove è stato recentemente realizzato un terminal per le autostrade del mare, nonché alle aree di Porto Marghera, dove sono localizzati i terminal commerciali e industriali. L'accesso avviene tramite il canale di grande navigazione Malamocco-Marghera, che si estende per circa 20 km, con una profondità di -12 m, pari alla quota stabilita del vigente piano regolatore. I bacini di evoluzione hanno un diametro pari a 350 m.

Lungo tale canale di accesso alle aree di Marghera è consentito il traffico a senso unico alternato a navi di larghezza massima 45 m con immersione 10,9 m nelle ore diurne. I canali interni (Canale Industriale Sud, Canale Industriale Ovest, Canale Industriale Nord) sono in parte scavati alla quota massima prevista dal piano regolatore.

La bocca di porto di Chioggia conduce alle aree portuali di Isola Saloni e Val da Rio ed il transito è consentito a navi con pescaggio fino a 7,00 m.

Sempre al fine di assicurare la navigabilità è attualmente in corso un assessment finalizzato alla razionalizzazione e al miglioramento del segnalamento di accesso ai porti di Venezia e Chioggia (vedi par. 4.2.2). Si sta inoltre conducendo uno studio finalizzato all'implementazione di nuovi punti luce lungo i canali interni nonché di led lungo le banchine dell'isola portua-





le in corrispondenza di ogni bitta allo scopo di facilitare le operazioni di ormeggio.



Figura 52. Bocche di porto della Laguna di Venezia.

La bocca di porto con il più alto numero di attraversamenti è quella di Malamocco, con una media giornaliera di 15 movimenti (entrate più uscite). Questa bocca di porto ha però gestito anche picchi di 32 movimenti, comunque ben al di sotto della capacità teorica del canale. Uno studio realizzato dall'università Cà Foscari di Venezia ha dimostrato come il canale abbia capacità residua e come, con una attenta pianificazione del traffico, si





possa incrementare il numero di transiti senza generare ritardi o disturbi al traffico esistente.

Attualmente esistono alcune limitazioni alla piena accessibilità nelle ore notturne e in condizioni meteo avverse come, ad esempio, in caso di nebbia. Negli ultimi anni l’Autorità Portuale, di concerto con la Capitaneria di Porto di Venezia ed il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, ha intrapreso azioni per l’introduzione di strumenti finalizzati all’incremento delle performance del porto (vedi par. 4.2.1 e 4.2.2), introducendo ausili alla navigazione e sistemi per la gestione del traffico.

Nel 2016 sono stati installati cinque “*fog detector*” lungo il canale Malamocco-Marghera, compresa una stazione meteo in corrispondenza di Fusina, i cui dati vengono trasmessi, tramite AIS, a tutte le navi che, pertanto, possono usufruire di informazioni aggiornate sullo stato di navigabilità direttamente sulle proprie strumentazioni di bordo.

In un’ottica di incremento del monitoraggio e della sicurezza della navigazione, si sta favorendo l’utilizzo di strumenti AIS su un numero quanto più ampio di natanti che percorrono i canali portuali. A tal riguardo l’AdSPMAS, anche per la verifica della regolarità del loro operato, ha prescritto l’utilizzo di questi sistemi a tutte le imbarcazioni a servizio della pulizia degli specchi acquei ed alle draghe impiegate negli escavi dei canali.

Presso le tre bocche di porto sono in corso i lavori per la realizzazione del sistema MOSE, per la protezione della laguna di Venezia dalle acque alte; intervento che dovrebbe essere completato e messo in funzione, come dichiarato dall’ente realizzatore, il 1 gennaio 2019. Le operazioni di posa delle paratoie del MOSE, si sono concluse presso la bocca di Malamocco ed il ramo nord della bocca di Lido, mentre per la bocca di Chioggia avverranno nell’autunno 2017. Tra dicembre e febbraio 2018 verrà completata la posa alla bocca di Lido.

Presso ciascuna delle bocche di porto sono state realizzate delle infrastrutture per consentire il transito delle navi o delle imbarcazioni anche durante la chiusura del sistema MOSE. L’infrastruttura primaria è localizzata presso la bocca di Malamocco, spalla sud, e dovrà consentire, da progetto, il transito di una nave di dimensioni 280 m di lunghezza e 39m di larghezza in tutte le condizioni meteomarine in cui è attualmente agibile il porto.





Presso le bocche di Lido e Chioggia sono state invece realizzate delle conche di navigazione di minori dimensioni in grado di far transitare, in caso di chiusura del sistema MOSE, imbarcazioni da diporto e pescherecci. In particolare quest'ultima componente di traffico risulta rilevante per il porto di Chioggia, dove la conca di navigazione è a doppia camera con un porto rifugio in grado di ospitare le imbarcazioni in attesa di passaggio.

Il sistema MOSE, infrastruttura permanente che impone vincoli fisici all'accesso alla laguna di Venezia, renderà i Porti di Venezia e Chioggia ad accesso regolato.

La gestione di tale sistema di protezione, dovrà rispondere sia alle esigenze di salvaguardia della Laguna e di difesa degli insediamenti lagunari, sia al mantenimento delle attività portuali utili alle economie internazionali, nazionali e regionali servite dal Porto di Venezia.

Si renderà, pertanto, opportuna l'istituzione di una "Cabina di Gestione" che comprenda AdSPMAS ed enti competenti in materia, nell'ambito della quale la stessa possa garantire la maggior funzionalità delle attività portuali.

4.2 Le strategie per il miglioramento dell'accessibilità nautica

Le analisi di traffico condotte (vedi par. 3.3.6) evidenziano come il cluster portuale del nord-adriatico nel suo complesso, e l'AdSPMAS in particolare, siano in costante crescita nel settore container. La tendenza delle compagnie di utilizzare navi di dimensioni sempre maggiori sulle diverse rotte interessa anche le destinazioni Adriatiche dove le compagnie stanno già chiedendo la possibilità di realizzare servizi diretti con naviglio sempre più prossimo alla categoria *New Panamax* (vedi par. 3.2.1).

Le attuali condizioni di accessibilità nautica della sistema portuale di Venezia e Chioggia, unitamente al sistema di protezione della Laguna, limitano la fruibilità del sistema portuale sia in termini temporali che dimensionali.

Le strategie di sviluppo richiedono interventi di miglioramento dell'accessibilità nautica sia per quanto riguarda l'infrastruttura fisica di ac-





cesso, ovvero mantenimento fondali e adeguamento canali e bacini di evoluzione, che quelle immateriali, ovvero l'applicazione di soluzioni informatiche e tecnologiche per il miglioramento della navigabilità, della gestione del traffico e per la riduzione delle fasi di inoperatività (esempio scarsa visibilità e navigazione notturna) del porto.

4.2.1 Infrastruttura fisica di accesso

Dragaggi

L'escavo dei canali di grande navigazione e la conseguente gestione dei materiali dragati oltre ad essere un compito dell'Autorità di Sistema Portuale, ex Lege n. 84/94 e s.m.i., rappresenta una componente rilevante per il mantenimento e lo sviluppo delle attività commerciali.

La localizzazione di nuovi terminal a Marghera (vedi par. 4.3) unitamente alle tendenze che interessano il dimensionamento delle navi che scaleranno i porti di Venezia e Chioggia (vedi par. 3.2), richiedono un costante mantenimento delle condizioni di accessibilità nautica.

Pertanto AdSPMAS provvederà alle manutenzioni ordinarie dei canali atte al mantenimento di un adeguato livello di accessibilità.

In particolare:

- è in corso l'escavo manutentivo, a quota m -10,50 s.l.m.m. del tratto di sponda ovest del canale industriale Ovest, da Cereal Docks sino a Grandi Molini Italiani (circa 700 m), tratto lungo il quale sono in corso i lavori di marginamento della sponda, che si concluderanno nel 2018. Si prevede il raggiungimento di un pescaggio di m -9,70 s.l.m.m. con un allargamento della cunetta di circa 25 m;
- saranno attivati i lavori per l'escavo manutentivo del canale Malamocco-Marghera, per il tratto compreso tra il curvone di San Leonardo e i bacini di evoluzione, e dei bacini stessi.
- sono previsti infine lavori di mantenimento dei fondali del Porto di Chioggia.

Per il Porto di Venezia è, inoltre, in corso la valutazione sulla manutenzione straordinaria del Canale Vittorio Emanuele III per consentire l'accesso alla Marittima, via Malamocco, alle navi da crociera di maggiori dimensioni. Ta-





le valutazione dovrà necessariamente allinearsi ai percorsi amministrativi/procedurali di cui al Decreto interministeriale Clini – Passera (attualmente in corso con la supervisione del MIT), nonché alle disposizioni normative afferenti l'assoggettabilità alla procedura V.I.A..

La gestione dei sedimenti¹⁸ degli escavi avverrà in conformità alle indicazioni previste dalle Leggi Speciali per Venezia (L. n. 366/1963, L. n. 171/1973, L. n. 798/1984, L. n. 139/1992) e del Protocollo¹⁹ del 1993, che regolano gli interventi ammissibili in laguna per garantire la salvaguardia della stessa e sulla base delle indicazioni del Piano Morfologico Per La Salvaguardia Della Laguna Di Venezia. Questo, predisposto dal Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche di Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli Venezia Giulia (PIOPP), ha come obiettivo prioritario *“la riduzione sostanziale della perdita netta di sedimento subita dal bacino lagunare per arrestare il degrado e per procedere localmente, dove e quando possibile, a invertirne il decorso. [...] Gli interventi morfologici prioritari sono orientati alla riduzione dell'attuale deficit di sedimenti e alla conservazione delle strutture morfologiche esistenti”*. In particolare il Piano prevede strutture che richiedono un volume di sedimenti stimati in circa 7 milioni di mc³ indicando anche le collocazioni ottimali degli stessi.

La revisione del Protocollo 1993 e l'individuazione di rapide soluzioni per la gestione dei sedimenti, attualmente in via di definizione da parte del PIOPP²⁰ e degli altri enti coinvolti tra cui AdSPMAS, da inquadrarsi nel Piano Morfologico stesso, risulta strategica e di precipua e indifferibile rilevanza per consentire le manutenzioni dei canali e garantire il mantenimento dei pescaggi.

Interramento Elettrodotta

Lungo il canale Malamocco Marghera, nei pressi di Fusina, è attualmente presente un cavo elettrico sospeso ad alta tensione, che collega la centrale di Fusina alla città di Venezia. Tale cavo impone dei vincoli all'altezza delle

¹⁸ Per la gestione dei sedimenti Oltre C, si fa riferimento a quanto previsto dall' Accordo di Programma Moranzani.

¹⁹ Con il Protocollo del 1993 si è definita la modalità di gestione dei sedimenti in ragione della loro composizione chimica, suddivisa per 4 tipologie di classi di qualità.

²⁰ Vedi Conferenza dei Servizi per il superamento dei criteri del cosiddetto Protocollo fanghi 1993 avviata dal P.I.OO.PP. nei primi mesi del 2017.





navi in transito. L'interramento è necessario a garantire la piena accessibilità in considerazione dell'aumento delle dimensioni del naviglio che interessa il Porto di Venezia.

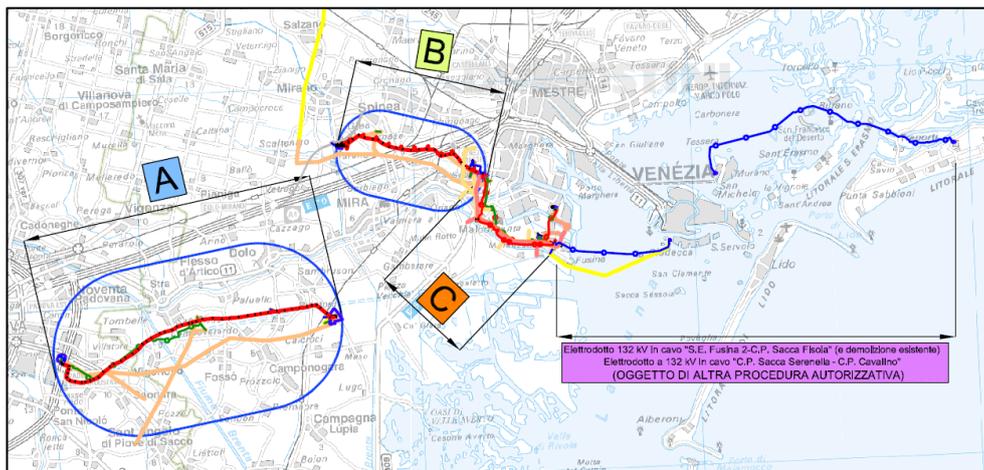


Figura 53. Razionalizzazione rete AT Area di Venezia. TERNA, 2007.

Tale intervento si inserisce nell'ambito delle realizzazioni dei nuovi collegamenti 132/220 KV "Fusina 2 – Sacca Fisola" e "Sacca Serenella – Cavallino", ed è stato approvato con Decreto MISE 239/EL-106/97/2009 del 6 agosto 2009. I successivi decreti MISE 239/EL-106/97/2009-PR del 2014 e MISE 239/EL-106/97/2009-PR2 del 2016 hanno prorogato il termine per l'esecuzione dei lavori, che ad oggi è fissato a metà 2018.

Il procedimento relativo alla tratta Fusina 2 – Sacca Fisola risulta in fase di progettazione esecutiva e l'avvio lavori è previsto per il 2019.

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

I porti della laguna di Venezia si distinguono dagli altri porti nazionali per la complessità di accesso che richiede una navigazione in spazi ristretti e caratterizzati anche da attraversamenti di ambiti urbani. Pertanto, per mantenere la loro competitività gli scali lagunari di Venezia e Chioggia, devono necessariamente accrescere la loro efficienza per essere in grado di garantire performance e standard di servizio quanto più elevati.





Risulta quindi indispensabile accrescere il livello di operatività dei porti, in termini di riduzione dei tempi di accesso/egresso e garanzia di operatività h24, riducendo il più possibile le penalizzazioni causate da condizioni meteo marine avverse, incluse le nebbie.

Esistono a riguardo molteplici soluzioni tecnologiche che consentono di migliorare le performance portuali, aumentando l'operatività complessiva attraverso la riduzione di tempi di percorrenza, la gestione/contenimento dei ritardi, l'ampliamento delle finestre temporali disponibili per l'accesso al porto, e l'aumento della sicurezza della navigazione.

Ai fini di assicurare le migliori condizioni di navigabilità e sicurezza della navigazione, l'AdSPMAS intende sviluppare, congiuntamente con gli altri Enti competenti (Capitaneria di Porto, Zona Fari, Istituto Idrografico della Marina Militare, Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche), iniziative volte alla realizzazione di:

- strumenti di supporto al monitoraggio e alla gestione del traffico marittimo, attraverso la realizzazione di sviluppi del software LogIS, anche ad integrazione del sistema PMIS nazionale, nonché strumenti a supporto dell'applicazione della direttiva EU, n.59 del 27 giugno 2002 (VTS);
- ausili alla navigazione, con la razionalizzazione ed upgrade del segnalamento marittimo (fari, fanali, mede, racon, ecc.) anche basato sullo sviluppo delle tecnologie AIS (AtoN virtuali, sintetici, virtualizzazione dei percorsi). Condivisione, tramite tecnologie AIS dei dati meteo marini rilevati anche a traverso la messa a sistema di quanto già oggi rilevato da altri Enti;
- aggiornamenti della cartografia nautica.

Per ciò che riguarda le bricole di segnalamento, si intende provvedere, ove necessario, alla sostituzione di quelle in legno con pali in materiale sintetico riciclato, nel rispetto del Protocollo d'intesa sulle "modalità di utilizzo di legno e materiali alternativi per pali o strutture marittime in Laguna di Venezia". L'utilizzo di pali in materiale sintetico garantisce una durata maggiore del segnalamento, con conseguente riduzione degli interventi di ripristino e recupero e relativa riduzione dei costi.





4.3 Nuovi terminal

4.3.1 Banchina Alti Fondali

Nell'ambito del ridisegno dell'accessibilità nautica è in corso di valutazione l'ipotesi di realizzare una Banchina alti fondali, presso la bocca di Malamocco. Lo studio concettuale in corso è finalizzato a definire il numero e la dimensione degli accosti (per navi portacontainer con pescaggio fino al 16 metri garantendo allo stesso tempo la piena operatività della conca di navigazione), il modello di esercizio e la prefattibilità economico-finanziaria. Le fasi progettuali successive verranno condivise con le autorità competenti, in particolare con il PIOPP e l'Autorità Marittima.

4.3.2 Montesyndial

Nel contesto delle azioni per conseguire gli obiettivi di sviluppo delle attività portuali ed il contestuale risanamento ambientale e recupero del territorio, è stato sviluppato il progetto per la realizzazione di un nuovo terminal container nelle aree dismesse da funzioni industriali delle produzioni petrolchimiche. La costruzione del nuovo terminal container di Montesyndial, è motivata dalla costante crescita dei traffici container del Porto di Venezia registratasi negli ultimi anni (83,9% crescita TEU negli ultimi 10 anni), dalla previsione di crescita al 2030 (individuata dal PSNLP pari a 4,7% annuo per i porti del Nord Adriatico). Il progetto strategico per lo sviluppo complessivo del porto è stato sviluppato quale soluzione autonoma dalla realizzazione della piattaforma di altura.

Il nuovo terminal, dotato di un'accessibilità stradale e ferroviaria ad hoc, ha un'estensione (1.400 m di banchina, c.a. 83 ha) tale da consentire lo sviluppo del traffico container ed è in grado di garantire anche l'insediamento, nel retro banchina, di funzioni logistiche (attività economica introdotta dalla recente legge di riforma portuale) e di trasformazione leggera nelle aree limitrofe. Infatti rispetto alle forme che hanno gli attuali terminal container del Porto di Venezia, Montesyndial consentirà di disegnare un terminal efficiente grazie alle sue corrette proporzioni tra lunghezza di banchina e piazzali disponibili.





L'area, di proprietà di AdSPMAS, è collocata nella zona industriale sud di Porto Marghera, posta sul Canale Industriale Ovest, è collegata tramite il bacino di evoluzione 3 al canale Malamocco – Marghera.

Il terminal Montesyndial, verrà realizzato in tre stralci funzionali (vedi Figura 54):

- 1° stralcio funzionale: terminal container Montesyndial finanziato dai 51 milioni di euro assegnati con l'Accordo di Programma MISE e 4 milioni a carico dell'AdSPMAS;
- 2° stralcio funzionale: terminal container Montesyndial interamente finanziato per un importo di 88 milioni di euro stanziati dall'art. 1 comma 186, della Legge 24 Dicembre 2012 n. 228, come successivamente confermati e rimodulati dall'art. 1 comma 729, della Legge 23 dicembre 2014, n. 90;
- 3° stralcio funzionale: comprende il completamento del terminal Container Montesyndial per un importo di 19 milioni di euro (finanziamento da reperire). Per tale stralcio si valuterà la possibilità di copertura economica attraverso varie fonti nazionali e comunitarie, private, ed eventualmente con risorse proprie dell'AdSPMAS, in ragione della disponibilità di bilancio e la loro programmazione e fermo restando che il presente stralcio risulta autonomo rispetto ai due precedenti nonché marginale all'intero complesso.

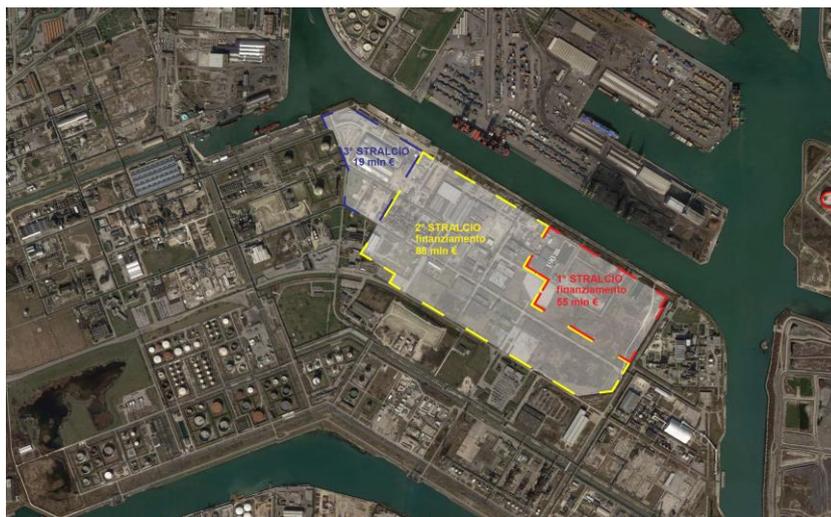


Figura 54. Stralci funzionali del terminal Montesyndial. Fonte: AdSPMAS.





Il progetto (vedi Figura 55) sarà presentato, per il tramite del Ministero dell’Infrastrutture e dei Trasporti, al CIPE per la sua approvazione in linea tecnica.

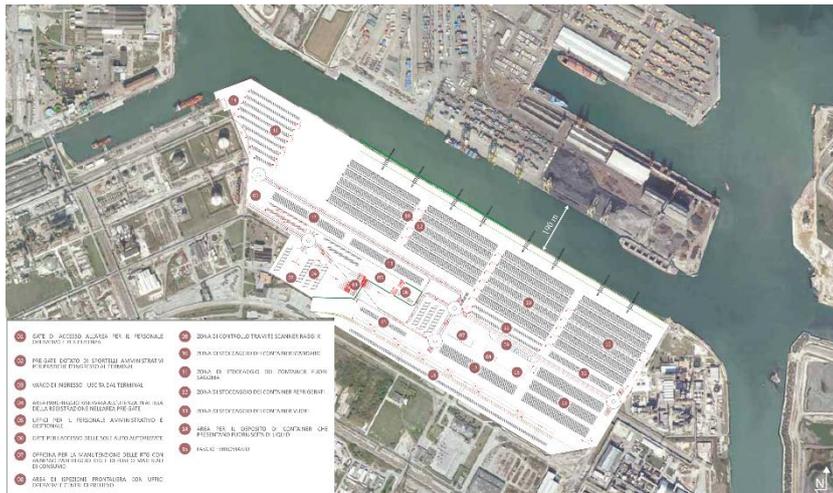


Figura 55. Layout di progetto del terminal Montesyndial. Fonte: AdSPMAS.

4.3.3 Nuovo terminal crociere

Nel 2012 è stato emesso il Decreto interministeriale Clini-Passera in seguito all’incidente del Giglio. Il Decreto ha imposto una limitazione al transito per il bacino di San Marco, e quindi al raggiungimento dell’attuale Marittima, per le navi oltre le 40.000 TSL. Tale limitazione che si sarebbe dovuta applicare a partire dalla disponibilità di vie di navigazione alternative “come individuate dall’Autorità Marittima con proprio provvedimento” (fonte: Decreto Clini-Passera).

Nel regime transitorio Autorità Marittima, d’intesa con l’ex Magistrato alle Acque e con l’Autorità Portuale hanno progressivamente adottato misure finalizzate a mitigare i rischi connessi in tale fase perseguendo il massimo livello di tutela dell’ambiente lagunare.

Successivamente a ciò le compagnie crocieristiche, in accordo con il Governo e l’Autorità Marittima, in attesa della realizzazione di un’alternativa, hanno deciso di autoimporre il limite di 96.000 TSL.





Nel frattempo dal punto di vista del mercato crocieristico si è osservato un cambiamento della flotta, sia in termini di innovazioni tecnologiche, atte a ridurre gli impatti ambientali in navigazione e in sosta, sia dimensionali (vedi par.3.2.2). In accordo con il Ministero per superare l'attuale incertezza decisionale che rischia di mettere il Porto di Venezia fuori mercato, influenzando negativamente anche l'andamento degli altri porti legati agli itinerari Adriatici, AdSPMAS ha comparato alcuni scenari alternativi per una nuova soluzione localizzativa delle crociere che consenta di mantenere e sviluppare la crocieristica a Venezia rispondendo alle tendenze del mercato nonché alle esigenze derivanti dalla necessità di protezione di un'area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale quale è la Laguna di Venezia.

La soluzione risultata preferibile, rispetto ad un ampio set di indicatori trasportistici, economici e urbanistico ambientali, prevede la realizzazione di un nuovo terminal posizionato in Prima Zona Industriale di Porto Marghera. L'area dovrà essere dotata di un'ottima connessione viabilistica che permetta di raggiungere i principali nodi di trasporto e la città storica in tempi contenuti. Il progetto prevede che sia realizzato un terminal passeggeri, con relativa banchina ex novo (circa 800 m) prospiciente il Canale Industriale Nord.

Lo sviluppo del terminal in quest'area consentirà di recuperare, a fini portuali, un'area attualmente degradata e sottoutilizzata ed al tempo stesso di rafforzare il rapporto città-porto, recuperando un *brownfield* per una nuova localizzazione di servizi anche a carattere urbano. La valorizzazione di aree prossime al tessuto urbano è infatti l'occasione per costruire un'interfaccia di qualità. Prendendo esempio da quanto avvenuto in numerosi porti europei, i terminal crocieristici sono stati collocati in posizioni vicine alla città attuale, riutilizzando infrastrutture, che avevano perso la loro funzione proprio perché troppo prossime ad aree divenute antropizzate.

La soluzione Canale Nord, con il supporto della Marittima limitata alle navi di stazza minore, appare, quindi, una efficiente risposta alle esigenze di protezione di un'area ad elevata sensibilità ambientale e valenza storico-artistico-culturale e di sviluppo economico del porto, continuando a salvaguardare le funzioni di *home port* di Venezia e gli investimenti già realizzati sulla Marittima.





Nel frattempo, anche in ottemperanza al Decreto Clini - Passera, si pone la necessità di operare alcune scelte, a livello politico, tra le quali, anche in considerazione della centralità della Marittima:

- utilizzare il canale Vittorio Emanuele III per il raggiungimento della Marittima. L'intervento sul canale Vittorio Emanuele, prevede un escavo di circa due milioni di metri cubi per i quali dovranno essere reperiti i siti di conferimento. E' in corso la verifica sulla navigabilità in sicurezza e sulla fattibilità giuridica, economica ed ambientale. In ogni caso si rende necessario il mantenimento della navigabilità in sicurezza del Malamocco – Marghera;
- mantenere l'accesso alla Marittima via Bacino di San Marco e Canale della Giudecca rivalutando le classi di navi ammesse.

4.3.4 Terminal Autostrade del Mare di Fusina

Il Terminal Autostrade del Mare di Fusina, operativo dal giugno 2014 ha ottenuto un finanziamento di 2,5 milioni Euro nell'ambito del Programma TEN-T, *Motorways of the Sea*. Il finanziamento consentirà di completare il progetto, con la realizzazione della seconda darsena e di un sistema avanzato di videosorveglianza e controllo ai varchi, da attuarsi entro il 2018 (vedi Figura 56). Inoltre, a completamento dell'infrastruttura sono previsti nuovi piazzali e strutture accessorie.

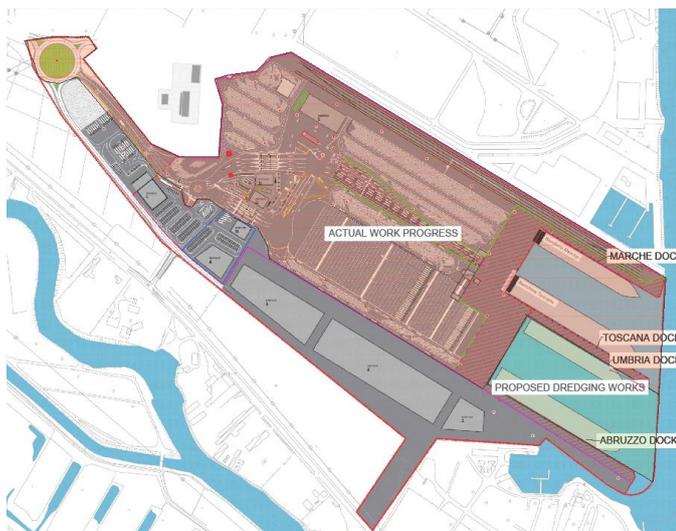


Figura 56. Proposta di ampliamento del terminal di Fusina.





L'espansione del terminal consentirà lo sviluppo dei collegamenti marittimi ed il miglioramento della catena logica del Corridoio Adriatico-Ionico, con lo sviluppo del traffico intermodale.

4.4 La funzione peschereccia

4.4.1 Chioggia

Il comparto ittico interessa principalmente il porto di Chioggia per il quale rappresenta un'attività tradizionale e radicata. La marineria clodiense, infatti, tra le più attrezzate e consistenti dell'Alto Adriatico, detiene più di un terzo della flotta peschereccia veneta (216 natanti al 31 dicembre 2016, contro i 111 del comparto di Venezia) e si contraddistingue per la maggiore lunghezza, la maggiore stazza (complessivamente 7.629 ton.) e la maggiore potenza-motore (complessivamente 41.480 kW) del naviglio da pesca regionale.

Rispetto agli anni precedenti, caratterizzati da una fase di rottamazione dei pescherecci più obsoleti, pratica caldeggiata dall'Unione europea, il 2016 ha fatto registrare un'inversione di tendenza con un leggero aumento degli stessi.

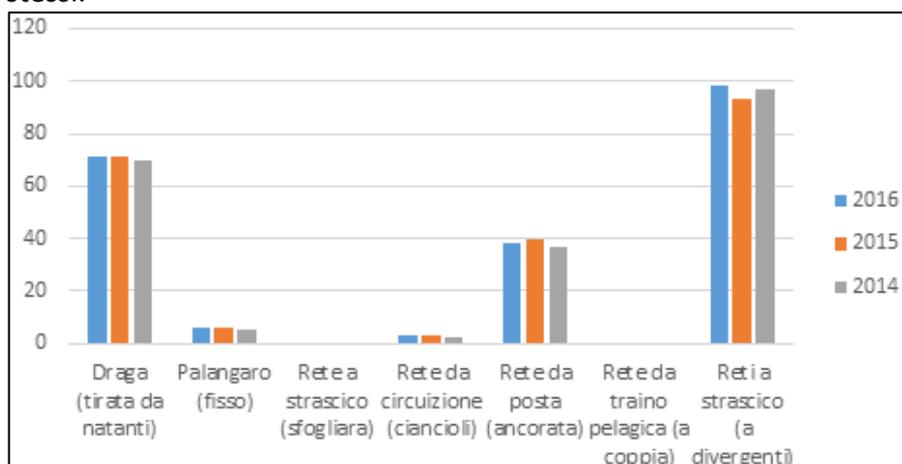


Figura 57. Numero natanti per tipologia pesca. Fonte: EU Fleet Register, 2017.





Con riferimento ai differenti sistemi di pesca, a Chioggia prevalgono le reti a strascico con divergenti e le draghe trainate da natanti (rispettivamente 98 e 71 imbarcazioni nel 2016), come evidenziato dalla Figura 57.

Comunemente la flotta marittima regionale viene affiancata da piccole imbarcazioni, dette di V^a categoria, che sono asservite agli impianti di allevamento marittimi e lagunari. Secondo i dati delle Capitanerie di Porto, nel 2016 nel Compartimento di Chioggia, si contano complessivamente 101 unità, di cui 27 operano a Chioggia, 58 a Scardovari, 11 a Porto Tolle e 5 a Porto Levante. Inoltre, i barchini presenti a Chioggia mediamente posseggono una lunghezza fuori tutto di 11,6 metri, una stazza lorda pari a 8 tonnellate ed una potenza motore di 111,5 kW. Nel Compartimento Marittimo di Venezia risultano registrate 37 imbarcazioni in totale, di cui sono 27 quelle che operano negli impianti veneziani, mentre le restanti sono attive tra Burano, Pellestrina e Jesolo.

La produzione ittica locale è sostenuta dal mercato ittico di Chioggia (mercato all'ingrosso collocato nel centro cittadino) che incanala il pescato locale e, in misura minore, anche quello nazionale ed estero²¹. Sempre presso il mercato di Chioggia si registra il maggior fatturato della Regione (circa 25,5 milioni di Euro nel 2015). Nell'ultimo anno il tasso di crescita fatto registrare dal mercato ittico di Chioggia è stato pari all'8% netto anche se il rialzo più elevato è stato fatto registrare dal mercato di Venezia con un + 14,7%.

Tra le peculiarità ed eccellenze dell'Alto Adriatico, oltre all'attività di pesca marittima, ritroviamo anche la pesca dei molluschi bivalve di mare, che comunemente viene effettuata con le draghe idrauliche o turbosoffianti. Questa attività viene gestita, oltre che regolamentata, da dei Consorzi di Gestione della risorsa, che ne organizzano le modalità e i tempi di raccolta. Nell'area di studio, da oltre trenta anni, operano due Consorzi di Gestione dei Molluschi/Vongole o Co.Ge.Vo., ossia quelli di Venezia e Chioggia. Con particolare riferimento ai centri di depurazione dei molluschi, nell'area della provincia di Venezia sono presenti 8 centri, di cui 6 localizzati nel Comune di Chioggia.

Per quanto riguarda la filiera ittica, nell'area di Chioggia sono presenti oltre alle imprese dedite alla pesca e acquacoltura, anche quelle a valle del set-

²¹ Il pescato locale, in termini di peso, è pari all'81,5% circa dei transiti complessivi registrati nel 2016 nel mercato di Chioggia, quello nazionale ammonta a circa l'8% e quello estero al 10,5%.





tore, ossia le aziende operanti nella lavorazione e trasformazione dei prodotti ittici, affiancate da quelle dedite al commercio. Sulla base dei dati forniti dall'Ufficio Statistico Nazionale della C.C.I.A.A., nel 2015 le imprese totali del settore ittico veneto sono cresciute, rispetto all'anno precedente, dello 0,7% (3.696 unità iscritte presso la Camera del Commercio). Risultano in crescita anche le ditte che operano nei settori dell'acquacoltura (+2,6%) e del commercio all'ingrosso (+3,4%), mentre sono in calo quelle operanti nei settori della trasformazione e lavorazione dei prodotti ittici (-5,3%).

In Veneto, gli occupati dediti alla produzione ittica risultano essere quasi il 56% delle complessive 7.447 unità impegnate nell'ambito dell'intero comparto ittico regionale. Nonostante una generale contrazione degli occupati (la perdita maggiore si registra per gli occupati della trasformazione dei prodotti ittici, -2,3%), alcuni settori mostrano una ripresa occupazionale: sono quelli dell'acquacoltura (+1,3%) e del commercio all'ingrosso (+2,8%).²²

Il superamento degli attuali limiti infrastrutturali e logistici che attualmente caratterizzano la funzione peschereccia portuale di Chioggia, potrebbero contribuire significativamente alla crescita del settore. È quindi necessario valutare un'eventuale nuova relazione tra i siti destinati all'ormeggio delle imbarcazioni, al ricevimento del prodotto, alle fasi di trasformazione e commercializzazione e alla spedizione.

4.4.2 Treporti

Nell'ambito del progetto per la "Riqualificazione ambientale delle sponde dei canali lagunari nel comune di Cavallino-Treporti – interessati dalla presenza di ormeggi per imbarcazioni da pesca" è previsto l'intervento per la realizzazione di un nuovo porticciolo peschereccio in località Punta Sabbioni. L'intervento, oltre al ripristino delle funzionalità morfologiche ed ambientali dell'area, prevede la realizzazione del bacino di ormeggio per la imbarcazioni da pesca con la contestuale riqualificazione ambientale delle sponde. In particolare il progetto prevede: a) la realizzazione del molo tipo due e dei marginamenti; b) lo scavo parziale del bacino di ormeggio con un tirante minimo di 3.50 m in condizioni di marea nulla, c) sistemazione a terra comprendente le zone a parcheggio per lo scarico e il carico; d) la creazione di un raccordo naturale in sabbia.

²² Fonte: dati Inps elaborati e messi a disposizione da *Infocamere*.





aree per il *refitting* e l'esperienza già consolidata nei servizi offerti ai dipor-
tisti.

I dati di traffico mostrano un andamento che oscilla annualmente fra le 150
e le 200 unità (previsione confermata per il 2017) presenti a Venezia, mo-
strando una flessione rispetto a dieci anni fa anche se rimane costante la
presenza di *super yacht* (oltre 71 m di lunghezza). È evidente altresì come il
numero di *yacht* presenti a Venezia dipende da eventi di particolare pregio
come quelli collegati alla Biennale. Si tratta altresì di un traffico stagionale,
che concentra la presenza fra aprile e settembre (vedi Figura 59). L'offerta
di ormeggi risponde attualmente alle esigenze del porto di Venezia.

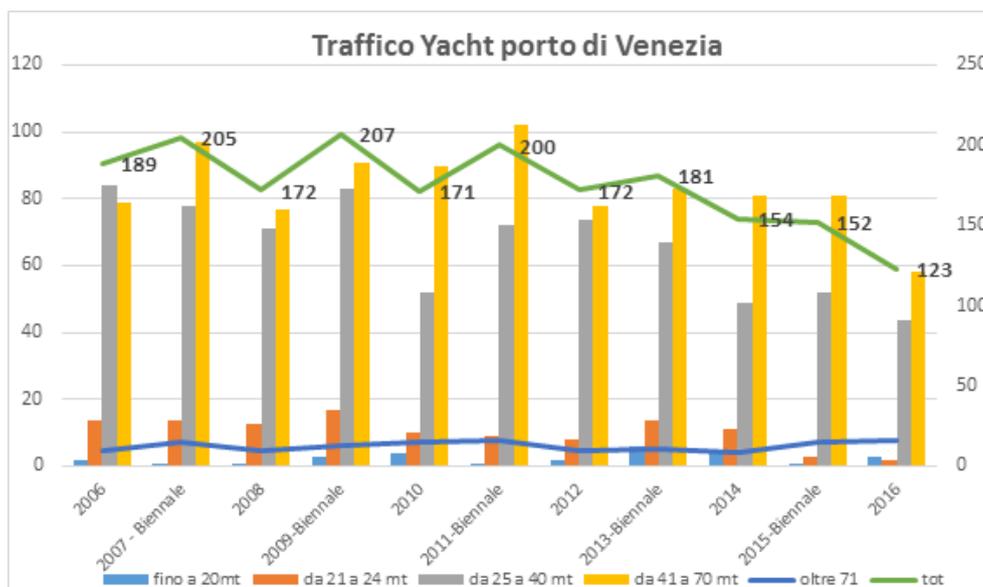


Figura 59. Traffico yacht porto di Venezia. Fonte: AdSPMAS.

Pur rappresentando un segmento di nicchia tale comparto sarà quindi og-
getto di maggiore attenzione da parte dell'Autorità di Sistema Portuale an-
che in considerazione dell'indotto che le unità navali producono.



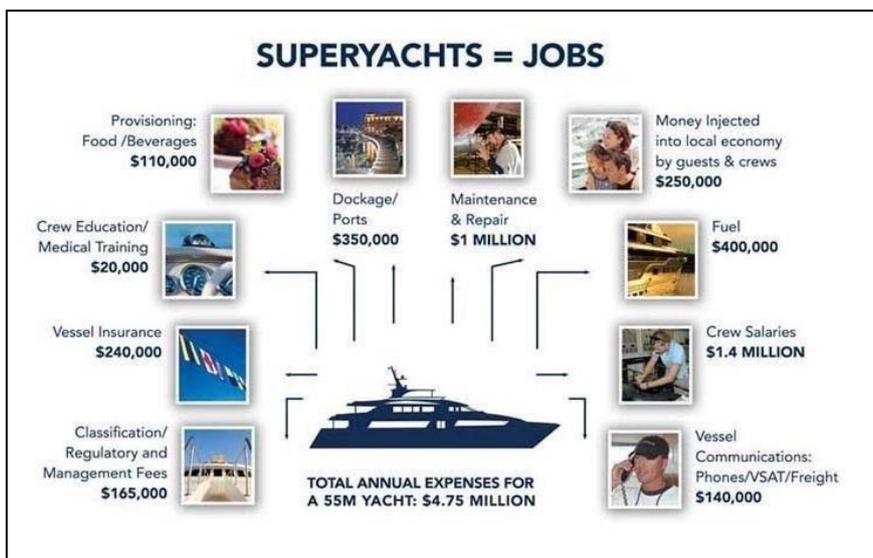


Figura 60. Spesa annuale media Superyacht. Fonte: USA yacht association.

Si stima, infatti, che quando lo *yacht* è ormeggiato in un porto turistico, abbia un indotto finanziario per l'economia portuale che oscilla fra i 15 e 20.000 euro al giorno.

Si ritiene utile esplorare eventuali sinergie con istituzioni culturali e/o operator per la promozione dell'offerta veneziana, così come avviare una differenziazione nei servizi offerti agli *yacht* in linea con gli standard internazionali per questo settore. Tra questi, ad esempio, lo sviluppo di aree per il *re-fitting*.

4.6 Diportistica

Il settore, nonostante una lieve ripresa negli ultimi due anni (2015/2016 con rispettivamente + 3% e +5%) continua a soffrire, da una parte la forte crisi degli anni precedenti (-35% tra il 2011 e 2012) e dall'altra un eccesso di offerta rispetto alle imbarcazioni da diporto presenti in Italia e ad un crollo di nuove patenti nautiche. Il Veneto rappresenta comunque, a livello italiano, la regione con il più alto indice di affollamento (unità iscritte da diporto per ogni 100 posti barca effettivamente disponibili) pari a 99,8²³ e

²³ MIT (2016).





quindi con un livello medio di saturazione molto alto. Si consideri che tale dato non tiene conto delle moltissime unità non immatricolate inferiori ai 10 m di lunghezza.

Nel Porto di Venezia sono attualmente presenti quattro principali concessioni destinate a nautica da diporto: Innave in canale Industriale Ovest a Porto Marghera, Marina di Lio Grando a Cavallino, Vento di Venezia in canale dei Marani adiacente l'isola della Certosa e Compagnia della Vela davanti Isola di San Giorgio.

Dal momento che a Venezia la domanda è contenuta sarà indispensabile avviare politiche incentivati nel settore.

Nell'ambito portuale di Chioggia è presente la darsena "Le Saline" concessionaria e proprietaria di un'area propria nei pressi di Isola dei Saloni con una capacità di c.a. 475 posti.

La darsena da diporto di Chioggia ha portato avanti dal 2007 ad oggi, continui piani di ampliamento e sviluppo dell'area, che hanno consentito alla darsena di essere qualificata²⁴ come Marina Resort. Vista l'occupazione prossima al 100% della darsena, si ritiene indispensabile trovare nuovi spazi per incrementare l'offerta.

4.7 Cantieristica

In termini di produzione l'Italia è leader (dato 2013) nell'industria delle costruzioni e manutenzioni di navi e imbarcazioni con una domanda domestica di forniture marine elevata (14,1% sul totale della produzione europea) e assicura un'occupazione diretta e indotta di 32.000 unità con c.a. 6.800 imprese nel settore²⁵.

Assonave nell'ultimo rapporto evidenzia come il settore cantieristico mondiale sia ormai diviso in due, con le crociere in estrema salute e i settori militare e nautico che registrano prospettive promettenti, mentre il resto del mercato (standard, high-tech ed offshore) sono in crollo.

²⁴ Secondo la legge regionale L.R.11/2013, art. 26, comma 4 bis

²⁵ *Competitive position and future opportunities of the European marine supplies industry*, European Commission DG Enterprise and Industry, 2014.





In questo contesto la navalmeccanica italiana dopo un lungo periodo di crisi risulta oggi più forte di prima, puntando sempre più a consolidare l'intera *supply chain* soprattutto nel settore crocieristico e un alto livello di *know how*. Si sta altresì evolvendo il mercato della riconversione navale e del *re-fitting*, che necessita di lavorazioni di qualità e di alta tecnologia che richiedono professionalità delle maestranze, ampia tipologia di servizi offerti, efficienza dei bacini di carenaggio.

Tali requisiti così come il consolidamento della *supply chain* e della filiera collegata alla cantieristica maggiore si ritiene debbano essere seguiti anche nel porto di Venezia e di Chioggia a beneficio non solo del territorio veneziano.

Nel porto di Venezia e di Chioggia operano diversi cantieri, dalla Fincantieri a Porto Marghera a strutture cantieristiche minori a sostegno del diportismo, della pesca e della nautica generale.

Nel porto di Chioggia assume invece un ruolo importante il Cantieri Navali di Chioggia con uno storico di costruzione di 70 navi, che si colloca nella parte sud di Val da Rio delimitando il confine dell'ambito portuale.

L'impresa, che occupa da 50 a 170 persone in relazione alle commesse, ha avviato un piano di sviluppo del cantiere, per la costruzione, riparazione, manutenzione di ogni tipo di nave fino a 100 m di lunghezza offrendo una moltitudine di servizi agli armatori di navi commerciali e *Yacht* da diporto. Ultimamente la CNC si è distinta a livello internazionale per la costruzione di *explorer yacht* (ad aprile 2017 il varo della Ocean King) che necessitano di lavorazioni al coperto e quindi di ampie strutture. Attualmente il cantiere soffre delle restrizioni di pescaggio, oggi inferiori ai 3,5 metri che limitano la capacità del cantiere.

Fincantieri

Fincantieri è oggi il principale costruttore navale in Europa e ha nel suo portafoglio clienti i maggiori operatori crocieristici al mondo (gruppo Carnival in primis²⁶).

²⁶ Fincantieri dal 1990 al primo semestre 2017 ha realizzato 78 navi crociere di cui 63 commissionate dal gruppo Carnival (www.fincantieri.it).



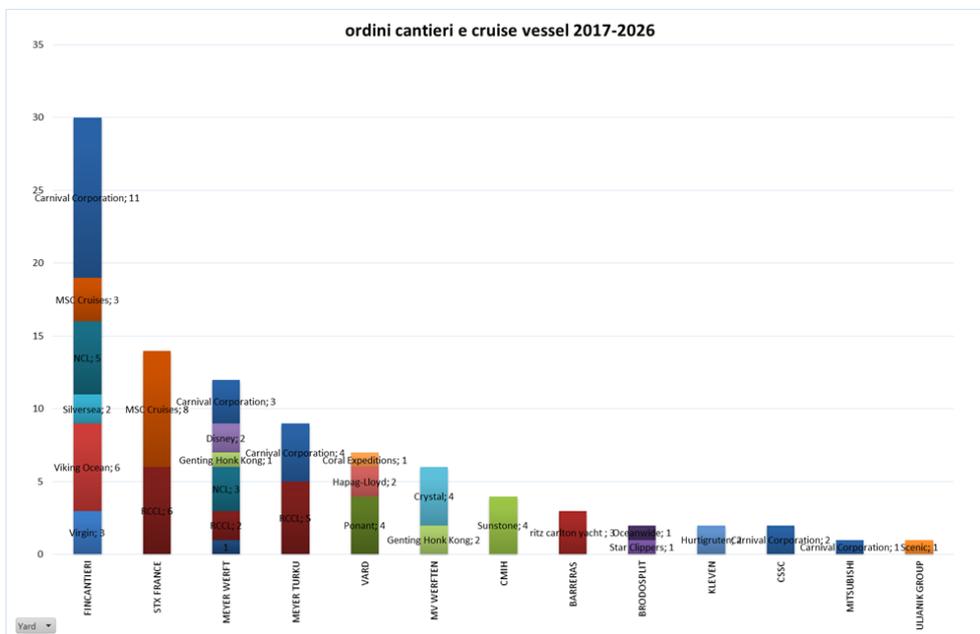


Figura 61. Ordini navi crociere per cantiere. Elaborazioni AdSPMAS su dati CNI, 2017.

È leader europeo insieme a Meyer (che detiene i cantieri Werft e Turku) nella progettazione e costruzione di navi da crociera con 3.027 navi in backlog su 92 a livello mondiale.

Nel primo semestre 2017 il 51% dei ricavi del Gruppo è riconducibile al business delle navi da crociera con un aumento del 9,9% rispetto al medesimo periodo nel 2016. Nel settore crociera Fincantieri copre tutti i segmenti *contemporary, premium, luxury, exploration-niche*. Tra i gruppi armatoriali emerge un decennale rapporto con il gruppo Carnival e con la Norwegian Cruise Line. Ultimamente è stato stretto un forte rapporto con la Viking nel settore di lusso.

Il successo di Fincantieri nel settore crocieristico è rappresentato da una riconosciuta flessibilità produttiva, che consente di costruire più navi contemporaneamente in diversi stabilimenti e di assicurare tempi ridotti di consegna ai propri clienti.

²⁷ Dato aggiornato a settembre 2017.



Lo stabilimento di Marghera è collegato ai cantieri di Monfalcone, Sestri Ponente e Ancona. Le dimensioni dello stabilimento fanno sì che Marghera rappresenti la seconda realtà più importante in Italia:

- area: 378 000 m²;
- area coperta: 125 000 m²;
- bacino di carenaggio: 334 x 54 m 130 000 GRT (18.036 m²):
- Lifting capacity: 2 x 400 ton cranes Quays;
- banchina allestimento: 325 m lunghezza²⁸;
- banchina allestimento: 340 m lunghezza.

Nel *business plan* di Fincantieri 2016-2020²⁹ è previsto un miglioramento del flusso lavorativo e della capacità dei cantieri di Monfalcone e Marghera.

Nel 2016 sono state fatte due consegne a Marghera: la Koningsdam del segmento *premium* (Holland American Line) e la Seabourn Encore segmento extralusso. In questo momento è in costruzione la «Carnival Horizon», la più grande nave mai realizzata nello stabilimento: 323 metri di lunghezza, oltre 133.000 tonnellate di stazza, potrà ospitare più di 6.400 persone a bordo e verrà varata a novembre 2018. A questa si aggiungeranno due navi ordinate da Holland America e una da Costa Asia.

Fincantieri stima di tenere occupati nel cantiere di Marghera in commesse già assegnate fino al 2022 il migliaio di dipendenti diretti e i circa 3.500 delle ditte esterne fornitrici.

In un'intervista rilasciata il 20 giugno 2017 l'Amministratore Delegato ha dichiarato che Fincantieri vuole supportare la crescita dello stabilimento di Marghera in un'ottica di distretto della cantieristica rafforzando le imprese fornitrici e implementando la parte post vendita ovvero di manutenzioni.

Tale impostazione è coerente con la necessità di Fincantieri di controllare maggiormente l'intera filiera della produzione che negli anni si è avvalsa di subfornitori, piccole e medie imprese che hanno sofferto la crisi economica a partire dal 2008. E' interessante notare come la presenza di distretti in-

²⁸ Si evidenzia che Fincantieri ha chiesto all'AdSP a giugno 2017 un aumento dello specchio acqueo prospiciente di una delle banchine in canale industriale nord che passa da 270 x 50 a 325 x 60 mt in relazione all'occupazione di una nuova nave.

²⁹ www.fincantieri.it





dustriali nel nord Italia tra le prime tre posizioni in termini di commercio a livello mondiale nei settori della meccanica, della componentistica, delle forniture (es. arredamento in legno), e della metallurgia (alluminio, rame, ecc.) abbiano portato diverse aziende in questi settori a specializzarsi proprio nei settori del *shipbuilding*, *boatbuilding* e *refitting*³⁰. Da una breve analisi qualitativa dei fornitori alla nave monitorati dall'AdSPMAS ex art. 68 cod. nav., (dall'impresa per i tappeti erbosi relativi a campi artificiali a imprese specializzate in pavimentazioni, impiantistica per navi o in settori di nicchia come vetrate per navi crociere o arredo) si evince la potenzialità per Venezia grazie anche alla sua natura di *home port* di sviluppare sempre più il business delle manutenzioni/riparazioni durante l'ormeggio della navi in banchina.

4.8 Servizi tecnico nautici

L'AdSPMAS ha da tempo consolidato un dialogo con Autorità Marittima, concessionari dei servizi e operatori portuali, volto all'individuazione di percorsi che, dati i vincoli di sicurezza individuati, migliorino l'organizzazione dei servizi riducendo l'impatto tariffario degli stessi.

Deve infatti essere comunemente perseguito, nel superiore interesse della intera comunità portuale, l'obiettivo di rendere i costi finali sostenuti dall'utenza competitivi con quelli dei porti concorrenti, intervenendo, se del caso, nel migliorare e riorganizzare i servizi, condividendo con i concessionari il percorso ed i risultati ricercati. Il tutto, ovviamente, senza intaccare il presidio di sicurezza che i servizi medesimi rappresentano per la navigazione portuale, tenuto conto che il grado di sicurezza rappresenta esso stesso un elemento su cui misurare la competitività di un porto. In tale contesto, si è individuato un percorso congiuntamente a concessionario del servizio di Rimorchio ed Autorità Marittima per l'ammodernamento della flotta dei rimorchiatori al fine di aumentare l'efficienza ed espandere la capacità operativa del servizio, tenendo conto della sostenibilità ambientale. A tal fine si favorirà l'inserimento anche di rimorchiatori con motorizzazione *dual fuel* (Diesel/LNG).

³⁰ Fortis M. (2017).





Obiettivo comune ad istituzioni e concessionario è nel procedere ad una revisione delle vigenti regolamentazioni locali che consenta di pervenire ad un aggiornamento delle stesse.



5 IL PORTO DA TERRA

Nel sistema trasportistico, i porti rappresentano il punto di connessione tra la modalità marittima e quelle terrestri. Quattro sono le modalità terrestri classiche cui ci si riferisce: ferroviaria, stradale, fluviale e pipeline, a queste oggi va aggiunta un'ulteriore modalità, quella telematica.

Il Porto di Venezia movimentata la maggior parte del traffico su strada, una quota sempre più rilevante su ferrovia, e quote minori via pipeline e sul sistema fluviale.

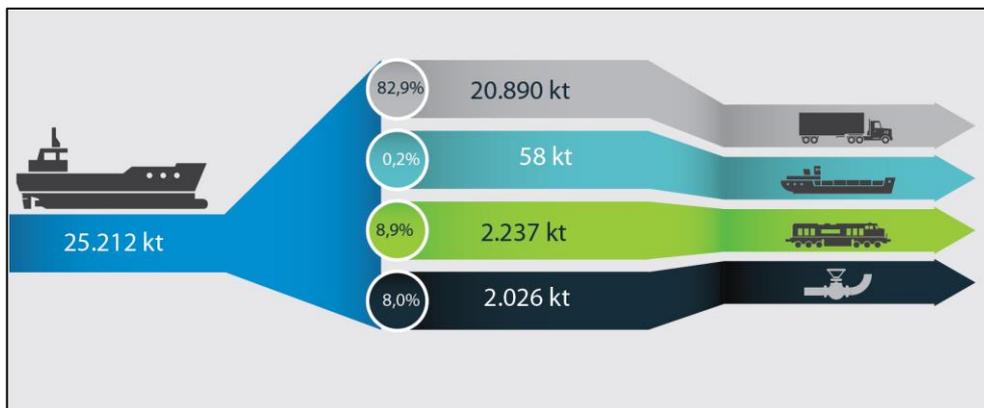


Figura 62. Ripartizione modale del Porto di Venezia anno 2016 Fonte AdSPMAS.

Nel Porto di Chioggia sono presenti solo le modalità terrestri stradale e fluviale, l'accessibilità ferroviaria sebbene disponibile non risulta in questo momento utilizzata (vedi Figura 63).

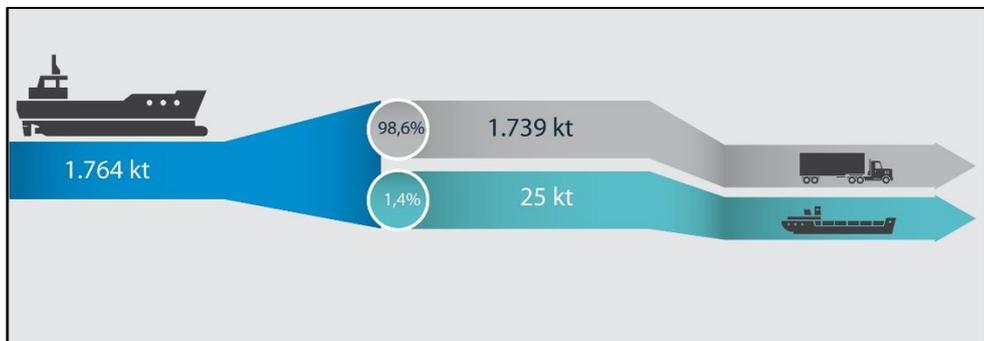


Figura 63. Ripartizione modale del Porto di Chioggia anno 2016 Fonte AdSPMAS.



5.1 L'accessibilità ferroviaria

Nel Porto di Venezia, in coerenza con quanto indicato nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), l'AdSPMAS ha da tempo iniziato un'opera di miglioramento infrastrutturale e semplificazione ai servizi di accessibilità ferroviaria portuale. Si vuole dare concretamente seguito alla più volte ribadita politica governativa denominata "cura del ferro".

In particolare, direttamente e tramite la società controllata Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A., la AdSPMAS ha investito in misura cospicua, con interventi di manutenzione straordinaria sugli impianti in concessione e sui locomotori al fine del loro mantenimento in efficienza e di adeguamento alle normative vigenti in tema di sicurezza, in particolare adeguando tutti i mezzi al Decreto 1/2015 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

L'ammodernamento del parco mezzi, con la messa in funzione di nuovi locomotori, ha permesso di conseguire migliore efficienza, sicurezza e qualità dei servizi resi, nonché di gestire in maniera adeguata un aumento significativo dei traffici.

Questi ultimi hanno incrementato il trend positivo iniziato nell'ultimo trimestre 2015 portando a chiudere l'anno 2016 su livelli di traffico annuo che non si registravano da circa un ventennio in termini di carri e mai registrati prima in termini di carri a 4 assi (vedi par. Traffici ferroviari 2016-2017).

Sul lato organizzativo tre eventi fondamentali hanno riguardato l'ultimo anno e avranno ripercussioni su quelli a venire.

1. E' stata completata la riorganizzazione della società di manovra ferroviaria Esercizio Raccordi Ferroviari - ERF in Impresa Ferroviaria di Manovra, dotata di apposito Sistema di Gestione della Sicurezza³¹. Tale scelta è stata ritenuta strategica, in quanto il contesto del mercato della manovra è

³¹ La certificazione a Impresa Ferroviaria da parte di all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) è attesa per fine 2017.





divenuto tale che, con ogni probabilità, solo società con un elevato know-how ferroviario potranno continuare ad operare sui binari di circolazione.

2. Sono stati accorpati i servizi di manovra primaria e secondaria in quello di Manovra Unica, in esercizio dal 1° gennaio 2017; tale fondamentale modifica comporta l'eliminazione di inutili balzelli e perdite di capacità di servizio ed è stato possibile anche grazie alla fattiva collaborazione di RFI, la quale ha accettato di accorpare la funzione di arrivo/partenza dei treni con quella di presa/consegna dei carri sui propri binari di stazione, permettendo in tal modo un utilizzo più efficiente del parco di Venezia Marghera Scalo; per meglio gestire l'impatto di questo nuovo servizio, il 1° ottobre 2017 entrerà in funzione un nuovo sistema gestionale, il SIMA, modulo del PCS Logis, realizzato sulla base di un prototipo finanziato dalla Commissione Europea su proposta dell'allora APV.

3. A fine 2016 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha concluso il suo studio sui porti ed interporti dotati di Gestore Unico di manovra e, a febbraio 2017, ha emesso la delibera 18/2017 nella quale individua il percorso per l'affidamento del servizio di manovra ferroviaria anche a Venezia Marghera Scalo; in particolare la Delibera 18/2017 stabilisce le "Misure regolatorie concernenti i servizi di manovra ferroviaria di cui all'articolo 13 del D.lgs. 15 luglio 2015" e indica la Stazione di Venezia Marghera Scalo come impianto in regime di Gestore Unico di manovra. A seguito della Delibera, l'AdSPMAS ha univocamente individuato il comprensorio ferroviario di riferimento, costituito da circa 45 km di binario, la stazione di Venezia Marghera Scalo, il cosiddetto raccordo base e i raccordi verso i terminal dell'isola portuale; l'intero comprensorio ricade nell'ambito portuale del Porto di Venezia (AdSPMAS).

La Delibera dell'ART, come anche il Decreto 1/2015 dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) che ha imposto un adeguamento dei mezzi di manovra, mostra come anche a livello normativo la gestione dell'ultimo miglio ferroviario sia divenuta cruciale. Per tale ragione appare fondamentale fare in modo che i servizi erogati dal Gestore Unico coprano il più possibile le esigenze delle Imprese ferroviarie e dei terminalisti, non solo nella terminalizzazione delle merci ma anche riguardo a servizi accessori quali, a titolo di esempio, la verifica e la manutenzione dei mezzi rotabili, assecondando in questo modo una vocazione logistica e non solo trasportistica dell'ultimo miglio ferroviario.





Tale discorso è ancora più valido se si pensa alle sfide future che rappresentano gli investimenti che il gruppo FSI ha messo in cantiere per sviluppare il nuovo *player* Mercitalia e la futura apertura della galleria di base del Brennero, eventi questi che promettono di aumentare in maniera significativa i traffici da e verso il Porto di Venezia.

5.1.1 I collegamenti ferroviari alla rete nazionale

I porti di Venezia e Chioggia sono direttamente collegati ai principali corridoi TEN-T essendo rispettivamente parte della rete *Core* e *Comprehensive*.



Figura 64. Rete ferroviaria di collegamento ai Porti di Venezia e Chioggia.

In particolare, il Porto di Venezia è collegato alla rete nazionale tramite lo scalo di Venezia Marghera Scalo, attraverso la stazione di Venezia Mestre (tramite un singolo binario elettrificato), quest'ultima costituisce lo scalo fondamentale del nodo di Venezia, in quanto vi confluiscono sia i traffici merci dal porto, che quelli passeggeri da/per la stazione di Venezia Santa Lucia, posta nell'area storica della città.





La presenza di una stazione merci ferroviaria appartenente alla rete nazionale, ma inserita in ambito portuale, è un valore aggiunto per il sistema ferroviario portuale di Venezia che presenta quindi una connessione diretta con la rete nazionale e con i corridoi merci internazionali (RFC e TEN-T). In particolare in questo momento il nodo stazione è in grado di gestire senza particolari problemi circa 50 treni giorno, con un *modulo* fino allo standard europeo.

L'infrastruttura ferroviaria di interesse del porto di Venezia comprende tutta la rete ferroviaria in uscita dal nodo di Venezia Mestre fino ai collegamenti internazionali tramite i valichi del Brennero, Tarvisio e Villa Opicina.

Il Porto di Chioggia era collegato alla rete nazionale tramite la linea Rovigo-Chioggia a singolo binario non elettrificato, dal 2014 il raccordo ferroviario del Terminal di Val da Rio del Porto di Chioggia è fisicamente slacciato dalla Stazione di Chioggia e dalla rete nazionale. Un suo ripristino potrà essere oggetto di valutazione in relazione allo sviluppo nel porto di traffici a forte vocazione ferroviaria.

L'infrastruttura ferroviaria viene convenzionalmente classificata sulla base di: sagoma, peso assiale, massa massima trainabile e modulo. Questi elementi condizionano tipologia di convogli e dei carichi che possono essere inoltrati sulle linee.

La sagoma limite rappresenta una sezione di ingombro ammissibile entro cui deve essere contenuto il carico (norma UIC 505-01); le principali direttrici di sbocco dell'AdSPMAS hanno codifica P/C80, equivalente al massimo profilo ammesso a circolare.



Figura 65. Sagoma ferroviaria, rete ferroviaria nazionale. Fonte: RFI, 2016.





La codifica del peso assiale determina il limite massimo di carico ammissibile del carro ferroviario valutato in relazione alla capacità, di sopportare il carico, della linea ferroviaria. La Figura 66 evidenzia lo scenario di previsione di RFI al 2030, che vede l'adeguamento della rete ferroviaria fondamentale del Nord Italia alla codifica D4 (la massima possibile), eliminando le tratte che attualmente prevedono limitazioni di velocità (D4L), ad esempio la Venezia-Trieste. La linea Rovigo-Chioggia, che collega il Porto di Chioggia alla rete ferroviaria fondamentale, presenta invece una codifica C3 (equivalente a 20 t/asse).

In base alle caratteristiche plano-altimetriche e dal locomotore utilizzato, ogni linea ferroviaria presenta vincoli relativi al massimo limite di massa trainabile. Sulle direttrici che interessano il porto di Venezia è possibile comporre treni fino a 2.200 t, ma con vincoli in prossimità di Desenzano (1.600 t), ai valichi del Brennero (1.500t in uscita dall'Italia con doppia o tripla trazione e 1.600 t in ingresso) e di Tarvisio (1.600 t in uscita solo in doppia trazione, 1.600 t in ingresso).



Figura 66. Peso assiale, scenario al 2030. Fonte: RFI, 2016.

Il modulo rappresenta la lunghezza massima del treno completo, attualmente la rete nazionale ha mediamente un modulo pari a 600 m con alcune tratte critiche dove il modulo è inferiore ai 500 m (la Rovigo-Chioggia ha un modulo di 320 m). I piani di sviluppo di Rfi prevedono l'adeguamento della rete al 2030 allo standard ferroviario europeo di 750 m (vedi par.2.2.1). La prima fase prevede l'attivazione del modulo a 750 m nel 2018, sull'asse orizzontale, fino a Venezia e, sull'asse verticale, dal Brennero a Firenze.



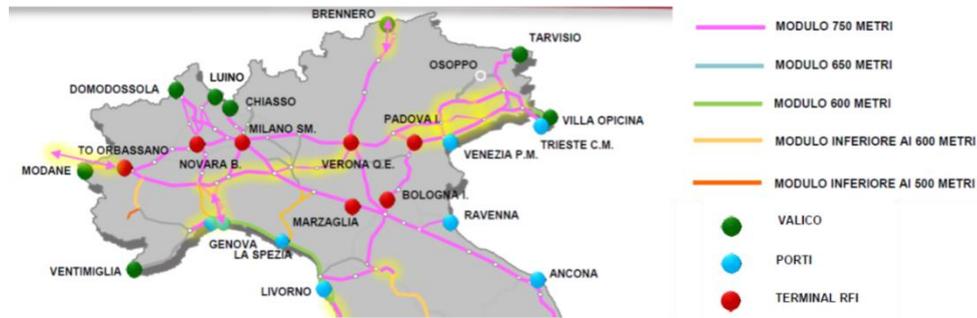


Figura 67. Modulo, scenario al 2030, Fonte RFI, 2016.

In sintesi, la rete esterna all'AdSPMAS, non presenta vincoli di sagoma né di peso assiale, mentre richiede un adeguamento per raggiungere standard europeo del modulo.

La capacità della rete esterna, oltre che dalle caratteristiche fisiche, è fortemente condizionata dalla programmazione dei servizi passeggeri; un'analisi condotta applicando l'orario passeggeri e i servizi merci programmati del 2014 mostra come esistessero buoni margini di capacità su principali itinerari utilizzati dal traffico in origine destinazione del porto di Venezia.

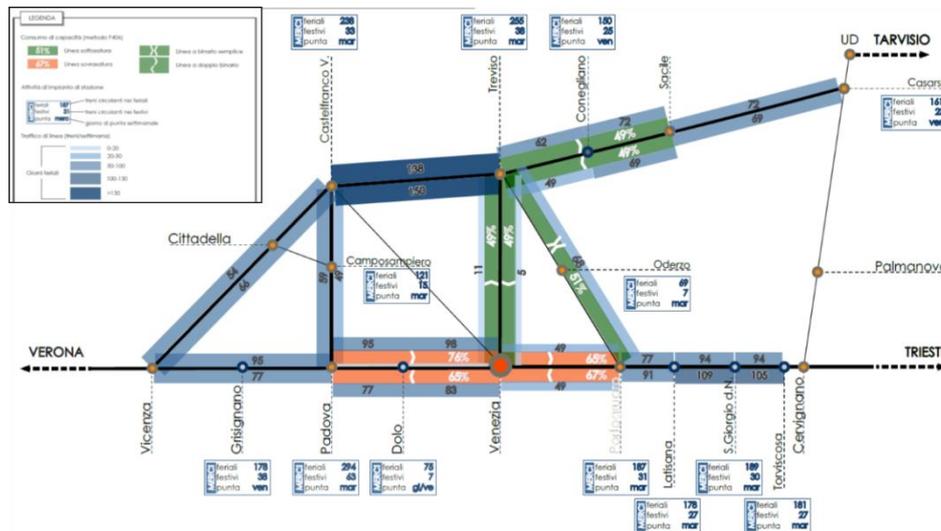


Figura 68. Stima del consumo di capacità post compressione d'orario (Metodo F406 UIC). Fonte Aleph 2014.





Tuttavia l'aumento dei servizi passeggeri e dei traffici merci rendono quanto mai strategici gli interventi di *upgrading* della rete esterna al porto programmati da Rfi, in particolare il completamento della linea dei Bivi (vedi Figura 69).



Figura 69. Interventi programmati da Rfi sulla rete esterna ai porti di Venezia e Chioggia.

5.1.2 Compensorio ferroviario portuale di Marghera Scalo

Il Compensorio Ferroviario di Venezia Marghera Scalo è costituito dall'insieme dei binari, che collegano i terminal portuali e le ditte industriali (24 raccordati), con i parchi e con la stazione ferroviaria di Venezia Marghera Scalo, ricadenti nell'ambito portuale del Porto di Venezia. Ha uno sviluppo complessivo di circa 65 km, parte di proprietà demaniale e parte di proprietà comunale. Il Compensorio è costituito da:

- Venezia Marghera Scalo, stazione merci di arrivo/partenza dei treni afferenti ai raccordi presenti nell'area portuale (composta da 12 binari elettrificati con modulo fino a 750 m e 17 di appoggio) e collega il Compensorio di Venezia Marghera Scalo alla rete nazionale mediante la linea Venezia Mestre-Venezia Marghera Scalo;





- fasci di supporto di: Parco Breda (10 binari), Parco Nuovo (8 binari) e Parco Petroli (4 binari);
- Raccordo Base, con innesto dalla stazione di Ve. Mestre, collega tra loro la Stazione di Venezia Marghera Scalo, parchi e raccordati, in promiscuo con il sistema stradale.

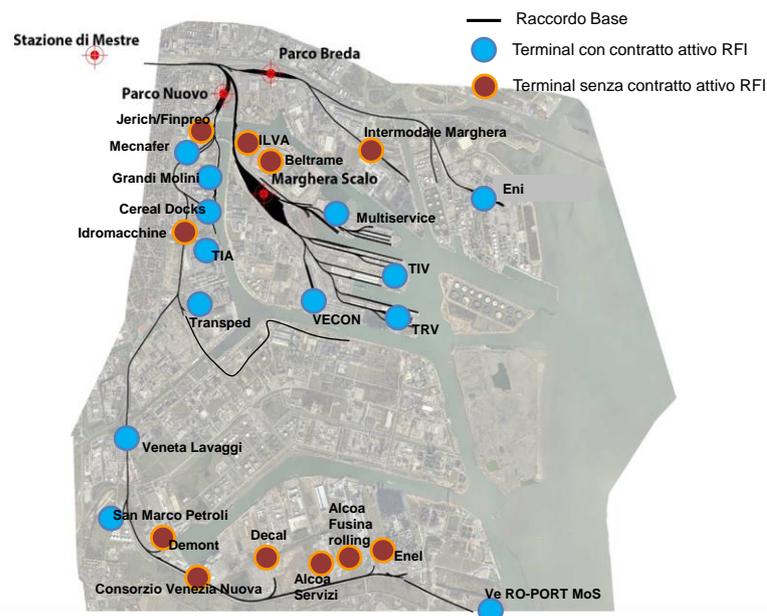


Figura 70. Raccordati titolari di Contratto di Raccordo con il GU presenti nel Comprensorio e terminal dell'isola portuale.

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti³² (ART), ha individuato l'Autorità di Sistema Portuale quale Operatore Comprensoriale con il compito di redigere il Regolamento Ferroviario di Comprensorio³³ e di individuare il Gestore Unico del servizio di manovra ferroviaria³⁴.

5.1.3 Traffici ferroviari

Le merci principali movimentate nel Comprensorio sono prodotti siderurgici (nel 2016 circa il 51% in peso del traffico complessivo), energetici (18%),

³² Delibera 18/2017.

³³ Adottato con Ordinanza n.3 del 11/09/2017.

³⁴ Individuato nella società Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera S.p.A.





agroalimentari (17%), chimici (7%) e semirimorchi e containers (7%). Un'importante quota è data dal nuovo traffico di semirimorchi da e per il Terminal Fusina per i collegamenti di linea con la Grecia, treni avviati nel novembre 2015 e che ad oggi rappresentano circa il 3% in peso del complessivo del Comprensorio.

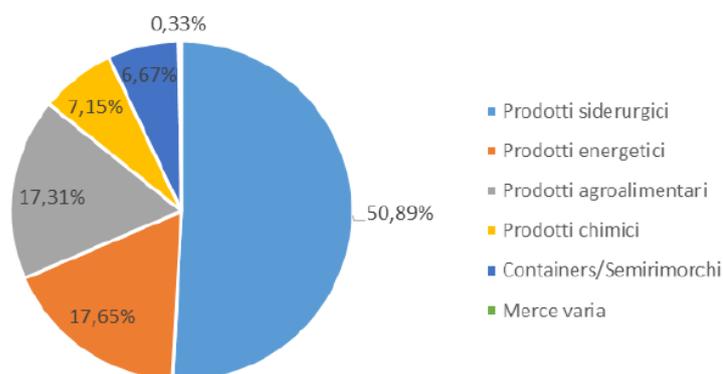


Figura 71. Ripartizione del traffico ferroviario, 2016. Fonte: ERF, 2017.

Tabella 8. Merce movimentata via ferro al Porto di Venezia [t], 2016. Fonte: ERF, 2017.

Prodotti	2012	2013	2014	2015	2016
Prodotti siderurgici	913.331	1.319.746	960.388	1.018.950	1.138.728
Prodotti energetici	180.986	129.919	132.228	270.978	395.016
Prodotti agroalimentari	274.471	317.232	323.339	247.411	387.440
Prodotti chimici	98.927	137.496	152.786	156.933	159.922
Containers/Semirimorchi	33.298	24.660	59.568	86.927	149.348
Merce varia	775	25.515	34.526	6.167	7.341
Totale	1.501.788	1.954.567	1.662.836	1.787.366	2.237.795

Il 2016 ha rappresentato un anno eccezionale rispetto ai precedenti, con un incremento complessivo delle tonnellate di merce trasportate nel Comprensorio ferroviario afferente alla stazione di Venezia Marghera Scalo di circa il 25%, tendenza che si è consolidata nel primo semestre del 2017 con un incremento sullo stesso periodo dell'anno precedente di circa l'1%.

Questo forte aumento ha riguardato una crescita generalizzata dei traffici già in essere sulle consuete relazioni ferroviarie, coincisa da un lato con una complessiva ripresa del settore del trasporto ferroviario e dall'altro con





l'aumentata flessibilità data dai servizi di manovra ferroviaria, oggi aperti in h24 su tutto il territorio comprensoriale.

Le origini e destinazioni nazionali rappresentano circa l'82%, con un 15% di traffico transitato via Tarvisio, 2% via Brennero e 1% via Villa Opicina (vedi Figura 72).

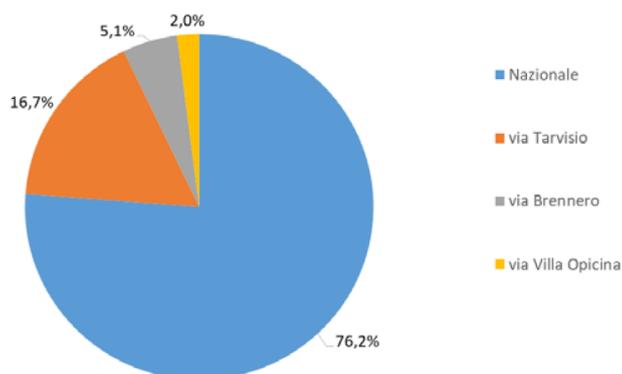


Figura 72. Ripartizione del traffico ferroviario del Porto di Venezia sulle principali O/D, 2016. Fonte: ERF, 2017.

Il traffico è fortemente sbilanciato fra partenze e arrivi, con le prime attestate all'85% del totale.

Le imprese ferroviarie che operano nel Comprensorio sono sei (RTC, CAP-TRAIN, INRAIL, CFI e RCC e Mercitalia Rail). Di queste Mercitalia, che ha rilevato nel 2017 le relazioni di trasporto che erano di Trenitalia, opera come trazionista per oltre il 90% della merce da e verso Venezia Marghera Scalo.

Nuovi servizi

Fra i traffici attuali, quello che appare ancora in fase embrionale e quindi destinato ad aumentare in maniera considerevole è il traffico Ro-Ro gestito nel Terminal Fusina anche in relazione al raddoppio del terminal che prevede una seconda darsena e un nuovo fascio ferroviario (vedi par.4.3).

In generale, anche grazie alle recenti politiche incentivanti, sia comunitarie che nazionali, l'obiettivo è che altri nuovi traffici intermodali da e per l'Europa centro-orientale facciano capo a Porto Marghera. Al contempo è opportuno prevedere e favorire un consolidamento, quando non un aumento dei traffici sulle attuali relazioni, visto il generale trend positivo del settore.





Tali considerazioni spingono sempre di più l'AdSPMAS a ritenere centrale il mezzo ferroviario e a promuovere nuovi servizi che la società controllata ERF potrà erogare a supporto delle imprese ferroviarie e, di conseguenza, all'intero sistema portuale. In particolare, con l'ottenimento del Certificato di Sicurezza ERF potrà proporsi per agevolare le attività di verifica del materiale rotabile e, con la costruzione del nuovo deposito-officina, potrà fornire un servizio di manutenzione ai carri in loco, assicurando quindi una maggiore efficienza delle mute destinate al trasporto.

Saranno avviate specifiche ricerche di mercato con le compagnie di navigazione per valutare l'espansione del mercato di riferimento del settore container e Ro-Ro da servire con servizi ferroviari stabili. La massa critica indispensabile all'avvio di nuovi servizi ferroviari sarà ottenibile anche integrando la domanda marittima con una quota di traffico continentale generato dal tessuto produttivo locale.

Ulteriori risultati potranno derivare dal ruolo attivo di AdSPMAS nel catalizzare richieste e facilitare lo sviluppo di progetti proposti.

5.1.4 Sviluppo accessibilità ferroviaria

Le strategie di sviluppo in corso prevedono sia interventi di natura fisica (nuovi progetti) che immateriale.

Infrastruttura fisica

Per quello che riguarda le origini e destinazioni (OD) interne al Comprensorio, il traffico appare equamente diviso fra isola portuale e il resto del comprensorio. I terminal Transped e Multiservice rappresentano le OD più importanti, rispettivamente con il 27% e 23%, seguite da TRV (12%), San Marco Petroli (10%) e ENI (8%). La tendenza complessiva della distribuzione dei traffici dentro il Porto mostra un progressivo spostamento degli stessi verso la dorsale di via dell'Elettricità e verso la zona più a sud del porto. A ciò si aggiungono gli interventi programmati sui terminal di Fusina e Montesyndial (vedi par. 4.3) che porteranno ad un forte incremento dei traffici ferroviari. Pertanto AdSPMAS sta portando avanti lo sviluppo dei seguenti interventi infrastrutturali in grado di rispondere tempestivamente alla domanda di trasporto e di risolvere alcune criticità dovute all'interferenza tra





manovra ferroviaria e sistema stradale ed al passaggio per la Stazione di Mestre in manovra ed in uscita dal Porto.

Nel breve periodo si prevede:

- l'adeguamento del tracciato ferroviario lungo via dell'Elettricità. Il progetto si inserisce nell'ambito dell'Accordo di programma MISE (vedi par.8.4.3) e prevede la realizzazione di un raddoppio della linea e di un nuovo tracciato. Il raddoppio del tratto, compreso tra via Galvani e via Ghega, consentirà di aumentare la capacità del sistema ferroviario di comprensorio consentendo di servire in maniera più efficiente i terminal che richiedono un maggior numero di servizi ferroviari. Si prevede il completamento del progetto entro il 2019.
- un deposito/officina presso lo scalo merci di Porto Marghera Fabbr. 399. L'intervento nasce dall'accordo di programma "Adeguamento della viabilità necessario per un efficiente accesso viabilistico e ferroviario al porto di Venezia che elimini i rischi derivanti dalle interferenze tra le varie tipologie di traffico portuale, industriale e urbano integrato" sottoscritto ad Aprile 2015 tra Autorità Portuale di Venezia e il Comune di Venezia, che tra le altre cose prevede lo spostamento del parco officine di ERF in un'area prospiciente il parco ferroviario. La struttura ha una superficie pari a circa 1400 mq ed è destinata alla manutenzione ed al ricovero dei locomotori, consentirà inoltre di effettuare la riparazione dei carri ferroviari (vedi Figura 73). Nell'edificio saranno presenti anche spogliatoi ed uffici. Si prevede l'avvio dei lavori nel 2018. Le risorse finanziarie relative a questo intervento sono in corso di reperimento da parte di AdSPMAS.



Figura 73. Rendering della nuova officina ferroviaria.





Nel medio lungo periodo:

- verrà realizzato un collegamento diretto tra la zona sud di Porto Marghera e la rete ferroviaria nazionale. Il progetto prevede di connettere le aree di maggior sviluppo del porto con la rete ferroviaria fondamentale riducendo i tempi di manovra interna al Comprensorio ed evitando il passaggio per la stazione di Mestre. L'intervento sarà sviluppato congiuntamente con il gestore dell'infrastruttura nazionale RFI.

Infrastruttura immateriale

Dal 1°ottobre 2017 è entrato in funzione un nuovo sistema informativo per la richiesta e la gestione delle manovre ferroviarie portuali, il SIMA, integrato nel sistema informatico portuale LogIS.

Il SIMA gestisce le richieste di servizio dei clienti tramite un portale web e al tempo stesso ha strumenti che consentono sia la gestione in formato elettronico dei documenti di interfaccia con le imprese ferroviarie, sia la corretta registrazione delle manovre e dei passaggi della merce, attraverso un sistema hardware che prevede il tracciamento del materiale rotabile tramite rilevatori GPS-GNSS installati sui locomotori e palmari in dotazione alle squadre di manovra. Il sistema è dotato di un quadro sinottico visibile on-line, grazie al quale ciascun cliente potrà verificare la posizione della propria merce e del proprio materiale rotabile (tracking in tempo reale).

Dal punto di vista ferroviario, il SIMA rappresenta un elemento innovativo importante, in quanto primo esempio in Italia di sistema informatico che gestisce l'intero percorso della manovra portuale, dai binari di circolazione di RFI fino alla banchina.

Nei prossimi anni sarà sviluppata la seconda fase del SIMA, con estensione del quadro sinottico a tutto il Comprensorio ferroviario inclusi i singoli terminal, con l'implementazione di un sistema OCR per l'identificativo carri e lo sviluppo di interfacce con piattaforme informatiche esistenti dei clienti.





5.2 L'accessibilità stradale

5.2.1 I collegamenti stradali dell'AdSPMAS

I porti di Venezia e Chioggia sono direttamente collegati ai principali corridoi TEN-T essendo rispettivamente parte della rete Core e Comprehensive.



Figura 74. Collegamenti stradali ai Porti di Venezia e Chioggia. Fonte: Della Lucia, 2017.

In particolare l'accessibilità del Porto di Venezia su scala locale è garantita da una buona rete autostradale raccordata direttamente ai terminal portuali. Alla rete autostradale si somma anche una adeguata rete di strade statali e regionali che garantiscono ridotti tempi di transito verso le principali località dell'hinterland.

Il porto di Chioggia è collegato verso nord dalle due direttrici che convergono rispettivamente su Venezia (Ramo Nord della Statale 309 Romea) e su Padova (Statale 516 Piovese), che costituiscono anche la connessione principale alla grande viabilità costituita dal sistema autostradale. Le destinazioni a sud sono servite dalla Statale 309 Romea, mentre verso ovest, sono





da considerare i due sistemi costituiti rispettivamente dalle regionali padovane SR104 e SR105 che collegano al mare i territori di Monselice e la provinciale veneziana SP7 Rebosola che collega l'area di Cavarzere ed i dintorni di Adria (vedi Figura 74).

A scala locale il principale accesso viario al porto di Chioggia avviene attraverso uno svincolo a due livelli che si stacca dalla statale 309 Romea. Lo svincolo è direttamente collegato alla grande rotatoria di via Maestri del Lavoro su cui insistono i diversi accessi al porto commerciale (vedi Figura 75). Le attività portuali connesse all'attività della pesca sono invece distribuite in varie parti della città e parzialmente interferiscono con la viabilità urbana.

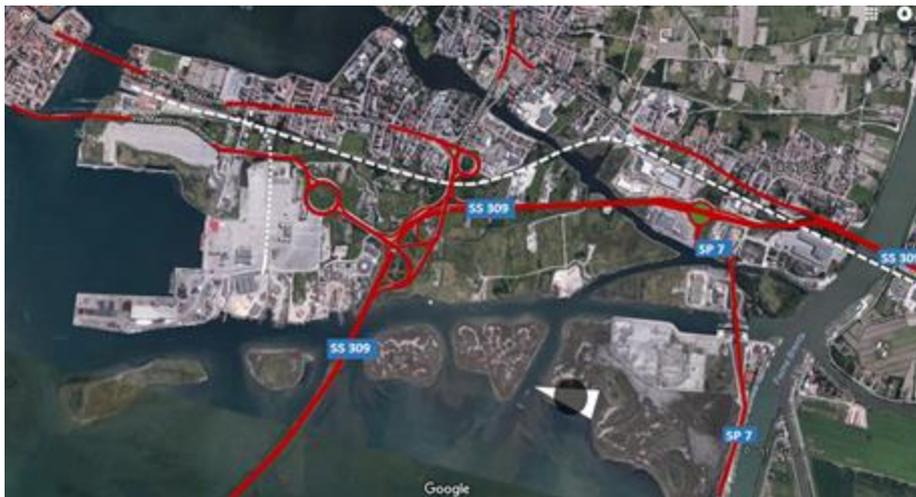


Figura 75. Accessibilità stradale al Porto di Chioggia. Fonte: Della Lucia, 2017.

Le isocrone dei tempi di percorrenza sulle varie direttrici di collegamento evidenziano un ottimo posizionamento del Porto di Venezia in qualsiasi periodo dell'anno (vedi Figura 76) e una situazione maggiormente dipendente dalla stagionalità per il Porto di Chioggia (vedi Figura 77).



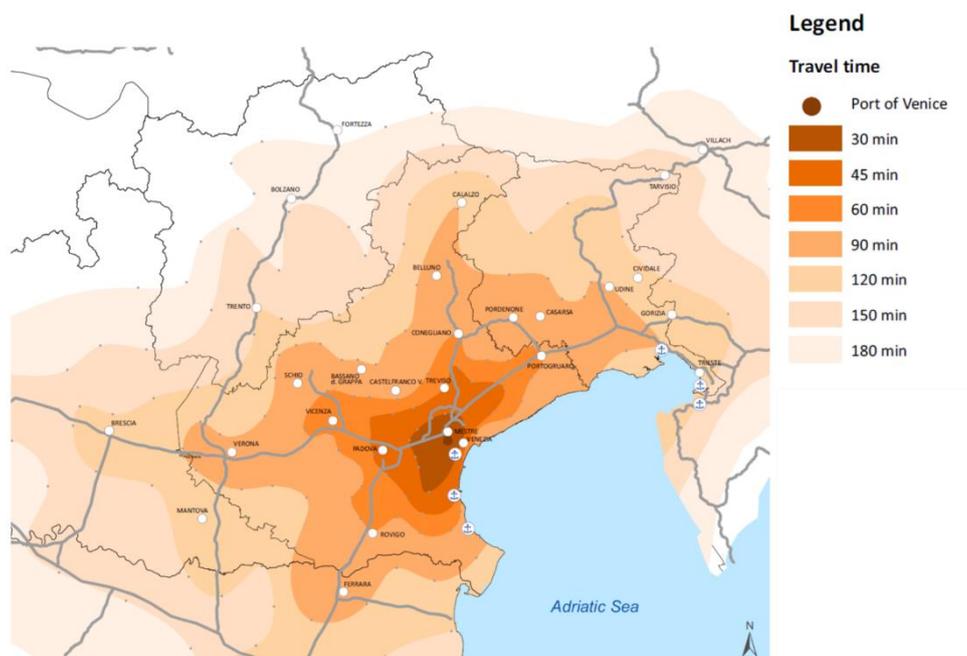


Figura 76. Isocrone relative ai collegamenti stradali dal porto di Venezia. Fonte: Della Lucia, 2017.

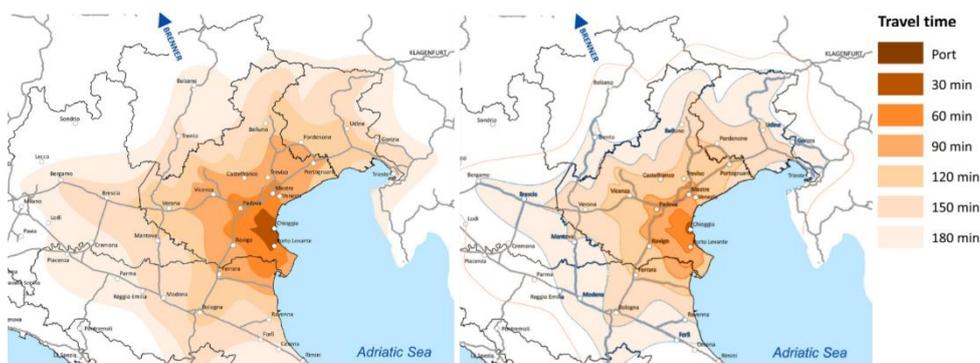


Figura 77. Isocrone relative ai collegamenti stradali dal porto di Chioggia, stagionalità invernale ed estiva. Fonte: Della Lucia, 2017.

Numerosi sono gli interventi infrastrutturali programmati sulla rete esterna (vedi Figura 78), che miglioreranno l'accessibilità ai porti di Venezia (vedi Figura 79) e di Chioggia (vedi Figura 80), alcuni a scala regionale ed altri puntuali. Tali interventi aumenteranno la capacità della rete stradale di collegamento con i nodi autostradali principali e risolveranno alcuni *colli di bottiglia*.



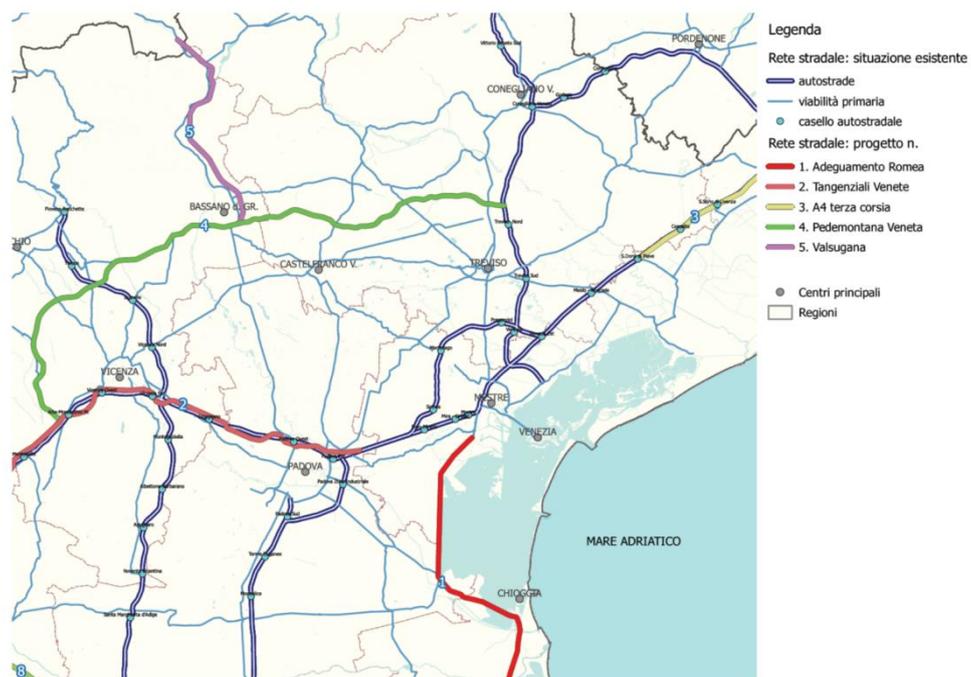


Figura 78. Interventi programmati sulla rete stradale esterna ai porti di Venezia e Chioggia. Fonte: Della Lucia, 2017.



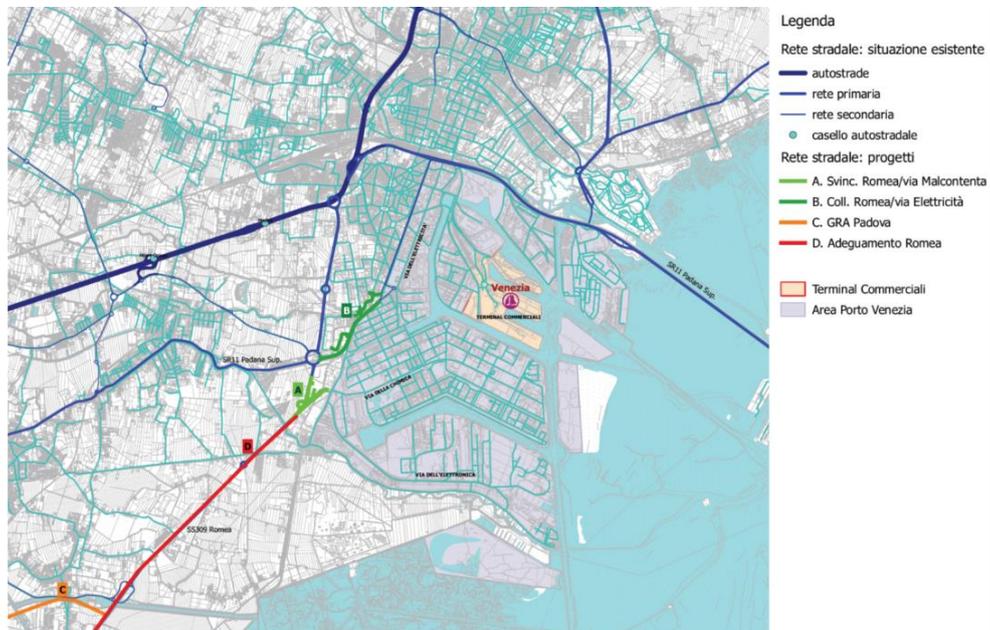


Figura 79. Interventi programmati sulla rete stradale esterna ai porti di Venezia e Chioggia.

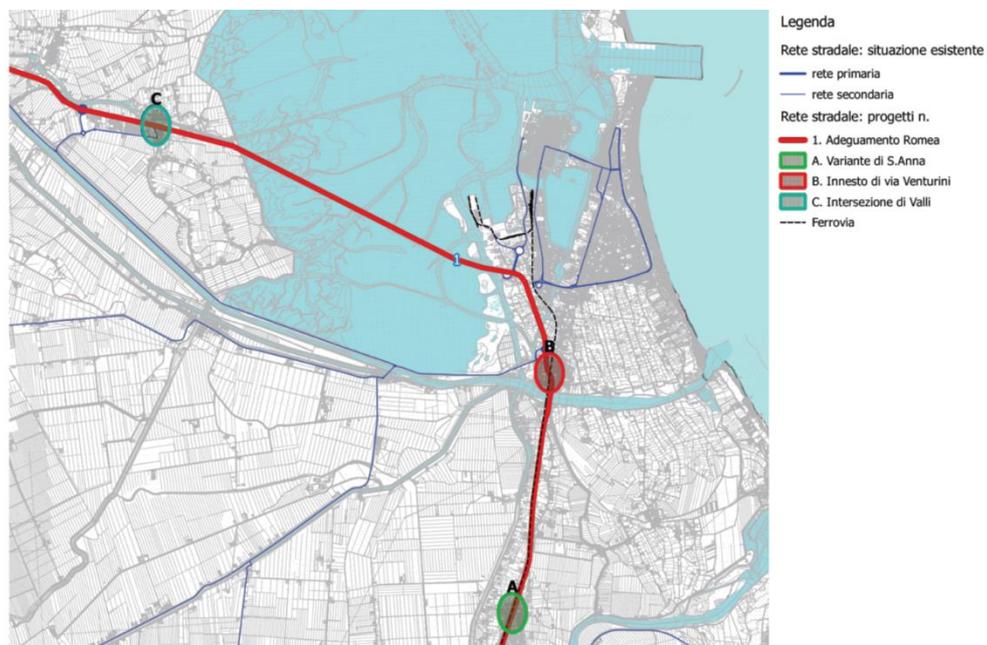


Figura 80. Interventi programmati sulla rete stradale prossima al Porto di Chioggia.





5.2.2 Le principali relazioni di traffico dell'AdSPMAS

I porti di Venezia e Chioggia sono collocati in ambiti dove convivono funzioni di tipo industriale, commerciali ed urbane. Tale promiscuità di funzioni richiede la necessità di governare gli aspetti correlati alla compresenza di componenti di mobilità urbana e mobilità pesante.

Al fine di ricostruire l'assetto delle relazioni di traffico tra rete primaria ed aree portuali sono state condotte alcune campagne di indagini mirate ad evidenziare stagionalità e punti critici nei Porti di Venezia e Chioggia, di seguito descritte.

- Nell'area veneziana, il risultato evidenzia come circa il 60% dei mezzi provenienti dal porto è diretto a Nord (Elettricità Nord vs Autostrade) e il 40% si dirige verso Elettricità Sud. Il ramo di Via Padana Est, utilizzato dagli utenti del Porto Commerciale è per il 40% alimentato dalla provinciale SP81 che collega il Casello autostradale di Mira (vedi Figura 81). Lo stato di fatto e le tendenze di crescita del Porto che, con il raddoppio del terminal Autostrade del Mare e la realizzazione di un nuovo terminal container nell'area Montesyn-dial, vedranno spostarsi a sud il baricentro dei traffici commerciali, faranno crescere i traffici su via della Chimica, portano ad identificare nell'innesto a raso in Romea il punto di maggiore criticità per sicurezza e capacità di smaltimento. In tale intersezione è comunque previsto nell'ambito dell'accordo Moranzani, la realizzazione di un nuovo incrocio a più livelli.



Figura 81. Flussi traffico Porto di Venezia, area nord accesso a isola portuale, area sud innesto Romea. Fonte: Della Lucia, 2017.





- Nell'area clodiense, il traffico è caratterizzato da una forte variabilità stagionale particolarmente sulla Statale 309 Romea e sulla SS516 Piovese, ove vi è la compresenza di traffico turistico e traffico commerciale pesante. Il bacino di Padova è il principale generatore di traffico durante la stagione estiva in quanto il litorale di Chioggia-Sottomarina rappresenta la principale destinazione del turismo balneare pendolare. La statale 516 Piovese è stata oggetto di un importante intervento di variante nella tratta tra Padova e il territorio di Piove di Sacco (variante nota con la denominazione di "Strada dei Vivai"). Tra Piove di Sacco e l'innesto alla SS309 rimane irrisolto il nodo di Codevigo che determina ricorrenti fenomeni di congestione soprattutto durante il periodo estivo. In questa tratta si sono attuati alcuni interventi finalizzati al miglioramento della sicurezza di alcune intersezioni a raso (come la recente rotatoria al km 19), mentre rimane irrisolta la criticità del nodo semaforico di Codevigo dove sarebbe auspicabile almeno un aggiornamento tecnologico per l'attuazione delle fasi semaforiche in funzione del traffico molto variabile e dei ricorrenti fenomeni di congestione. La statale 309 Romea è attualmente oggetto di una importante modifica delle strategie di intervento da parte di ANAS che sembra avere rinunciato alla prospettiva di realizzare il progetto di variante della direttrice Orte-Mestre con la cosiddetta Romea Commerciale. Allo stato attuale è stato annunciato un programma di interventi per la messa in sicurezza dei principali nodi critici che nel territorio di nostro interesse riguardano principalmente tre punti critici:
 - l'attraversamento dell'abitato di S.Anna di Chioggia;
 - l'innesto di Via Venturini in località Brondolo di Chioggia;
 - l'attraversamento della frazione di Valli.

5.2.3 Sviluppi della accessibilità stradale

L'obiettivo dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia è quello di rendere sempre più rapido ed efficace il collegamento dei diversi terminal commerciali e passeggeri con la rete stradale nazionale riducendo al contempo il traffico sulla viabilità locale. Lo scopo di separare il più possibile il traffico pesante da quello leggero, come dimostrano a Porto Marghera gli interventi già effettuati nell'area di Malcontenta e tra via dell'Elettricità e via Fratelli Bandiera, è inoltre una costante nella pianificazione dei nuovi





interventi al fine di incrementare la sicurezza degli spostamenti. Le strategie di sviluppo in corso prevedono sia interventi di natura fisica (nuovi progetti) che immateriale (sistemi di monitoraggio del traffico, ITS, ecc.).

Infrastruttura fisica

Nell'ambito dell'Accordo di Programma tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera è previsto l'adeguamento di via dell'Elettricità.

Il progetto risulta funzionale sia alla separazione dei flussi stradali portuali e urbani sia all'efficientamento della rete ferroviaria (vedi par. 5.1.4). Dal punto di vista stradale il progetto prevede una riqualificazione complessiva dell'intera via dell'Elettricità, un nuovo doppio senso di marcia verso via della Libertà che passando sotto al cavalcavia intercetterà il traffico portuale destinato a Porto Marghera, che oggi deve invece attraversare l'incrocio semaforico per Mestre, scendere lungo la rampa di via del Commercio e attraversare il passaggio a livello di via delle Macchine.

Il progetto prevede inoltre l'incanalamento del traffico di via della Libertà (vedi Figura 82) su una specifica corsia della stessa arteria regionale, posta a monte degli svincoli con corso del Popolo e via del Commercio ed ubicata a sinistra (a nord) rispetto al senso di marcia del traffico, utilizzando quindi la nuova viabilità per ottenere una riduzione del flusso veicolare insistente su tali nodi. Seguendo la medesima ottica di ottimizzazione della conformazione viaria, è stata prevista la realizzazione di una corsia preferenziale che da via della Pila conduce direttamente all'immissione su via della Libertà, introducendo così un *by-pass* della rotonda di progetto che sarà posta sull'intersezione tra via della Pila e via Elettricità.

Nell'ambito del tracciato stradale è prevista la realizzazione di una rotatoria (incrocio tra via dell'Elettricità e via della Pila). Le opere stradali oggetto del presente intervento comportano anche il miglioramento delle condizioni di sicurezza e funzionalità in cui attualmente versa il sedime oggetto dell'intervento.





5.3 L'accessibilità fluviale

5.3.1 Infrastruttura

La navigazione interna italiana è esercitata su un fitto reticolo di idrovie e vie navigabili che si estendono principalmente nelle Regioni Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. Tra queste, l'idrovia Padano-Veneta, definita a seguito alla legge 380/90, è stata inserita nella Rete trans-europea delle vie navigabili ed è attualmente parte integrante del Corridoio multimodale Mediterraneo. I porti di Venezia e Chioggia costituiscono gli unici terminali di imbocco/sbocco privilegiato per la rete idroviaria Padano-Veneta, alla quale sono collegati tramite il Canal Brondolo.

La rete idroviaria è costituita dal Canale Fissero-Tartaro (attivo dal 2012) e dal Canal Bianco, che permette di raggiungere Mantova attraverso Baricetta, Rovigo ed Ostiglia (vedi Figura 83). Il Canale Fissero-Tartaro è composto da aste fluviali di classe CEMT Va (con alcune limitazioni sull'altezza in alcune tratte). L'altezza dei ponti costituisce un vincolo infrastrutturale rilevante per questo canale, vista la presenza di ponti la cui altezza (tirante d'aria) è inferiore ai 6 metri. Tra questi, il ponte di Rosolina, che è il ponte con un tirante d'aria più stringente, e per il quale sono già stati programmati degli interventi di adeguamento previsti concludersi nei prossimi anni.

La Regione del Veneto si sta continuamente impegnando per garantire le condizioni di navigabilità dell'intera asta fluviale. L'AdSPMAS continua l'azione di sensibilizzazione degli enti competenti a tal fine.





fine rendere competitivo il costo del trasporto fluviale rispetto a quello stradale.

Le strategie relative al settore fluviale passeggeri sono riportate al paragrafo 3.3.9.





5.4 Accessibilità digitale

5.4.1 Strumenti ICT

Lo strumento telematico utilizzato dalla comunità portuale per scambiare dati ed informazioni tra gli operatori e, tra questi e l’Autorità Portuale, cosiddetto PCS, è il LogIS. Il sistema è costituito da una serie di moduli applicativi che sono integrati tra loro utilizzando tecnologie rigide e ormai poco adatte a supportare l’evoluzione funzionale che le nuove esigenze tecnologiche e le strategie di sviluppo nazionale impongono.

In particolare il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica stabilisce alcuni obiettivi riguardanti la “digitalizzazione della catena logistica attraverso una ridefinizione della *governance* e il miglioramento significativo dell’integrazione con i molteplici sistemi informativi istituzionali già operanti oggi non ancora completamente integrati (es. Port Management Information System PMIS, Automazione Integrata Dogane Accise AIDA, Port Community System PCS, Piattaforma Logistica Nazionale PLN, Piattaforma Integrata Circolazione PIC, Piattaforma Integrata Logistica PIL, Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti Sistri, PAT, RVMS).”

Il predetto piano prevede la necessità di “realizzare un’architettura modulare cooperativa che permetta di integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su gomma e intermodalità (PLN - UIRNet), alla gestione e controllo dei rifiuti (SISTRIS - MATT), al trasporto ferroviario di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del mare (PMIS – Comunità Portuali), alla gestione dei nodi (PLN, PCS, PIL) e al trasporto aereo (DG-Trasp. Aereo), con l’obiettivo di disporre di un network di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell’intermodalità, nonché di coordinare misure d’intervento attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti, sull’ambiente, sulla sicurezza e sull’efficienza del sistema logistico”.

Per recepire queste strategie si ritiene necessario procedere verso due obiettivi complementari:

- aggiornamento tecnologico di LogIS attraverso la trasformazione dell’attuale sistema da piattaforma strutturata da moduli vincolati tra loro ad una piattaforma informatica flessibile, ove le singole componenti, pur in grado di interscambiare dati tra loro, siano suf-





ficientemente indipendenti dal punto di vista software in modo da permettere l'evoluzione disgiunta delle stesse. Questo al fine di conseguire una più semplice ed adeguata interoperabilità con sistemi esterni. Questa azione prevede quindi un pressoché totale *reengineering* architeturale di LogIS seguito dallo "spacchettamento" dell'intero sistema in singoli moduli autonomi. L'obiettivo è quello di rendere il sistema estremamente flessibile così da facilitare le future modifiche architetture, le implementazioni/re-ingegnerizzazioni funzionali e eventuali dismissioni di singoli moduli per cambiamenti di *ownership* sui processi gestiti, sempre col fine primario di conseguire una più semplice, efficace ed adeguata interoperabilità coi sistemi esterni;

- integrazione con il modello unico di PCS Nazionale – MUPCS. Assoporti/Assoporti Servizi su mandato di 15 Autorità Portuali, (tra le quali anche l'AdSPMAS), in accordo con il MIT e con il supporto di UIRNet, sta sviluppando il sistema MUPCS allo scopo di standardizzare lo scambio info-telematico tra gli operatori delle "Comunità Portuali" e con le Piattaforme Pubbliche legate al trasporto ed alla logistica marittimo/portuale ed intermodale. Ciò consentirà, inoltre, il collegamento con la piattaforma dell'Agenzia delle Dogane AIDA per lo sviluppo di funzionalità utili all'AdSPMAS per la gestione dei varchi, delle merci, per le elaborazioni statistiche, fornendo così un determinante contributo alla semplificazione delle procedure portuali.

Per quanto concerne invece gli sviluppi informatici che riguardano direttamente le necessità interne della AdSPMAS, tenendo anche conto di quanto realizzato o in corso di applicazione nei porti più avanzati, risulta sempre più necessario, data la imprescindibile relazione territoriale della gestione dell'ente, creare un sistema GIS avanzato, ovvero, un sistema in grado di referenziare geograficamente le componenti principali della base informativa: quelle fisiche (stato delle infrastrutture, reti tecnologiche, ecc.), quelle dinamiche (dati nave, merce, treni, ecc.) e quelle economiche (investimenti, manutenzioni, concessioni, ecc.).

Tale piattaforma consentirà, attraverso l'integrazione con tutti i sistemi dell'ente (LogIS, iSitDemanio, SaFE, etc.) e quelli esterni, in primis il SID (Sistema informativo Demanio Marittimo) del MIT, la piena e facile condivi-





sione dei dati alle strutture dell'Ente. Una volta costruita una base comune, nonché definita l'architettura del sistema e le procedure di utilizzo, sarà possibile disporre di un sistema integrato per la rappresentazione di ogni dato disponibile, sia statico che dinamico.

Tutto ciò faciliterà lo sviluppo di banche dati condivise, facilmente accessibili a diverse tipologie di utenti, che potrà operare su una base informativa più vasta, costituita quindi dal LogIS e dalla piattaforma GIS avanzata anche a beneficio delle elaborazioni statistiche ma soprattutto per il supporto gestionale e decisionale.

Riguardo all'informatica interna, considerati anche gli sviluppi dettati dall'evoluzione normativa del Codice per l'Amministrazione Digitale che prevede di formare i documenti in modalità esclusivamente digitale, si sta procedendo al completamento della dematerializzazione dei processi nonché al perfezionamento, attraverso reingegnerizzazione, di quelli già da tempo in esercizio.

Per quanto concerne l'obbligo per le amministrazioni pubbliche di adeguare i propri sistemi informativi di gestione informatica dei documenti (art.17 DPCM 13/211/2014), ciò porterà alla revisione dell'architettura complessiva nell'ottica di integrare gli applicativi verticali esistenti e di nuova adozione.

In merito all'interoperabilità fra Pubbliche Amministrazioni, nel Piano Triennale per l'informatica 2017-2019 è previsto che prossimamente sarà definito un nuovo modello e di conseguenza seguiranno gli adeguamenti coerenti col sistema pubblico di cooperazione. Parallelamente le nuove linee guida introdotte dall'Agenzia per l'Italia Digitale comporteranno ulteriori implementazioni del sistema informativo, in particolare riguardo agli standard di riferimento per la sicurezza informatica.

Verrà inoltre facilitato l'accesso ai vari applicativi attraverso un sistema di *Single Sign On (SSO)*.

Gli obiettivi che si intendono perseguire trovano riscontro nell'architettura rappresentata dallo schema seguente (vedi Figura 84). Lo strato di interoperabilità evidenziato assicura sia l'integrazione con i sistemi esterni all'ente (in tonalità blu) che di quelli interni dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (in tonalità marrone) tra loro.



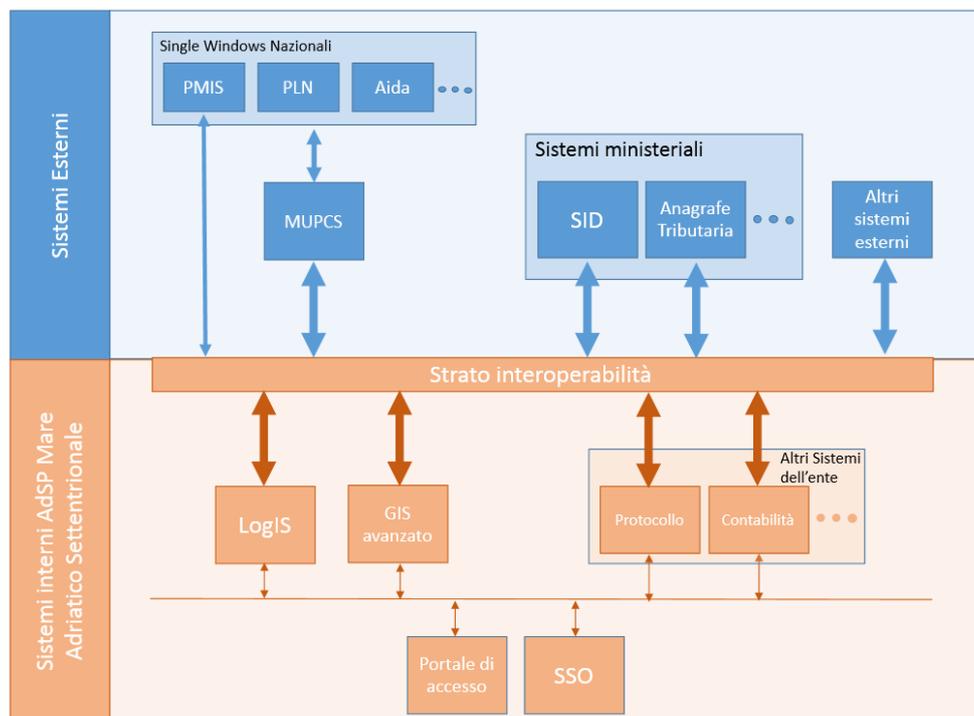


Figura 84. Nuova architettura informatica AdSPMAS.

5.4.2 Investimenti per banda larga e ultra larga

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale intende proseguire fattivamente il suo impegno nell'ambito della diffusione della banda larga in area portuale, attraverso investimenti infrastrutturali adeguati e sinergie con enti ed operatori ICT interessati ad una gestione intelligente delle risorse e alla fornitura di servizi ad alto valore aggiunto. L'accesso alle nuove tecnologie dell'informazione potrà garantire standard elevati nella comunicazione e nell'interscambio dati, in particolare nell'ambito dei processi portuali, del monitoraggio dei flussi di traffico, della *safety*, della *security* e del controllo ambientale.

La connettività a banda larga riveste un'importanza strategica per lo sviluppo e la competitività dell'area industriale di Porto Marghera. Potenziare l'offerta di banda larga nell'area portuale significa aumentare il numero di servizi offerti, migliorare la qualità di quelli esistenti e favorire nuovi investimenti ed iniziative economiche, estendendo i benefici della banda larga





e, in generale, delle tecnologie dell'ICT alle aziende e agli operatori che quotidianamente lavorano a Porto Marghera, nel rispetto di quanto previsto dall'Agenda digitale europea e dalla normativa vigente.

A gennaio 2015 il Ministero dello Sviluppo Economico, la Regione del Veneto, il Comune di Venezia e l'Autorità Portuale di Venezia (ora Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale) hanno sottoscritto l'Accordo di Programma per la "riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera". Tale Accordo prevedeva, tra l'altro, la realizzazione di un progetto di infrastrutturazione in fibra ottica della zona industriale di Porto Marghera. Il Comune di Venezia, in qualità di Soggetto attuatore, la società Venis S.p.A. e l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale hanno collaborato alla realizzazione delle varie fasi progettuali (preliminare, definitivo ed esecutivo) dell'intervento di infrastrutturazione, che prevede, in particolare, la posa di una rete di cavi in fibra ottica e di tutte le apparecchiature ottiche ad essa collegate all'interno di infrastrutture esistenti o in corso di realizzazione, nonché la predisposizione di quanto necessario a contenere gli impianti ottici.

Una prima parte delle opere riguarderà il percorso che va dalla rotatoria all'incrocio tra via dell'Elettricità e Via della Macchine, prosegue lungo Via del Commercio, per terminare in corrispondenza del Centro Stella dell'infrastruttura di rete dati portuale situata all'interno dell'Area Comune dell'Isola Commerciale di Porto Marghera. A livello progettuale è prevista l'estensione dell'infrastruttura in fibra ottica in Via dell'Elettricità, lungo un tratto della SR 11, in Via Malcontenta, in Via della Chimica, in Via della Meccanica e in Via dell'Elettronica, fino a Fusina, oltre che in altri tratti tra Via della Libertà e Via Torino e lungo Via dei Petroli.

Una volta completato il progetto, in accordo con il Comune di Venezia, saranno definite le modalità da adottare per l'individuazione dei soggetti incaricati della gestione del sistema e della fornitura dei servizi ICT che saranno resi disponibili ai potenziali e molteplici utenti presenti nell'area coperta dalla nuova infrastruttura di rete in fibra ottica, i quali potranno così fruire pienamente dei benefici offerti dalla connettività a banda larga e dalle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.





5.5 Logistica

La recente legge 169/2017 ha introdotto una significativa innovazione nella definizione delle funzioni dei porti o delle aree portuali: la logistica.

Nel caso di Porto Marghera, la previsione di norma di questa funzione va a riconoscere le potenzialità offerte dal territorio, ovvero la combinazione tra elevata connettività trasportistica e disponibilità di superfici e strutture, anche se spesso, da recuperare o da riconvertire.

Inoltre, la posizione baricentrica delle regioni ad alta "generazione di carico", ovvero che per volumi di importazioni o esportazioni si pongono in posizione di vertice nel contesto europeo, fornisce l'opportunità di un nuovo ruolo per il porto.

Un ruolo, quello di polo logistico che può costituire la maggior opportunità di trasformazione di Porto Marghera.

Il fenomeno, in atto con sempre maggior intensità, di accorciamento delle catene logistiche, fa sì che il porto non svolga più solo la mera funzione di "scalo" ma, sostituendo i magazzini intermedi sul territorio, anche di centro di immagazzinamento, ricondizionamento, se non di lavorazione leggera delle merci, per la successiva distribuzione diretta (o raccolta) ai consumatori/produttori di un bacino allargato.

Sono attività aggiuntive, rispetto al core business del porto, che però oggi possono fornire delle redditività ben maggiori di quelle del mero trasporto.

Svolgere la funzione di centro logistico significa anche ricevere traffico ferroviario intracontinentale, con merci destinate all'entroterra veneto, che comunque può contribuire a creare la massa critica necessaria per lo sviluppo di collegamenti diretti a beneficio anche dei collegamenti marittimi. Lo sviluppo della funzione logistica dell'AdSPMAS troverà attuazione anche nella Cabina di Regia del Nord Est la cui finalità è quella di adottare una strategia comune sovregionale nel settore della logistica e del trasporto merci.





5.6 Zona franca

“Le «zone franche» ed i «depositi franchi» sono «parti del territorio doganale comunitario» o «aree» situate in tale territorio, separate dal resto di esso, in cui le merci non comunitarie ivi introdotte sono considerate, sia ai fini del dazio che delle misure di politica commerciale, fuori dal territorio doganale comunitario” (art.166 Codice Doganale Comunitario). All’interno delle zone franche può essere collocata qualsiasi tipologia di merce ed è autorizzata qualsiasi attività di natura industriale, commerciale o di prestazione di servizi.

Per il Porto di Venezia, a seguito della costituzione del Tavolo sullo sviluppo della Zona Franca, che coinvolge oltre all’AdSPMAS, la Regione del Veneto, il Comune, la Città Metropolitana e la Camera di Commercio di Venezia, sono stati delineati gli indirizzi di ampliamento della *Venice Free Zone* che dovrebbe essere posizionata e dimensionata a seconda delle opportunità offerte dal mercato ovvero sulla base delle proposte/richieste evidenziate dagli operatori, dalla comunità portuale e dalle istituzioni.

In questa fase di *work in progress* la promozione della potenzialità di questo *asset* deve continuare e pertanto, parallelamente al lavoro svolto dal Tavolo suddetto, si procederà ad “attivare i clienti” per individuare, dal punto di vista della domanda, quali possono essere gli interessi, le richieste, le necessità, gli utilizzi, in modo che il lavoro amministrativo e istituzionale vada di pari passo con l’emergere dei bisogni effettivi e si possa via via dare risposte gli uni agli altri. L’espansione della *Venice Free Zone* si potrà concretizzare solo con l’emanazione, da parte del governo, di un apposito decreto attuativo.





6 SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, facendo propri i principi di responsabilità ambientale e di sviluppo sostenibile, nel 2011 ha adottato e sviluppato un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) per il quale ha ottenuto la certificazione UNI EN ISO 14001:2004 nel 2012. Con tale certificazione, rinnovata nel 2015 e mantenuta annualmente, e con il relativo documento “Politica Ambientale”, AdSPMAS si è impegnata a:

- rispettare il contesto legislativo nazionale, nonché i requisiti e gli accordi sottoscritti volontariamente;
- perseguire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali sviluppando una catena logistica sostenibile;
- investire in nuove conoscenze e tecnologie, accrescendo la cooperazione internazionale e nazionale;
- prevenire e ridurre consumi, rifiuti e inquinamento all’interno dell’AdSPMAS e nel sistema portuale complessivo;
- considerare le migliori pratiche e utilizzare le migliori tecnologie per le opere di sviluppo, gestione e manutenzione delle infrastrutture finalizzate alla riduzione delle pressioni ambientali.

Di seguito si riportano le principali strategie in corso relativamente alle diverse tematiche ambientali.

6.1 Accordi volontari

Nel porto di Venezia, a partire dal 2007, è stata applicata una strategia proattiva relativamente alla riduzione degli impatti del comparto portuale passeggeri sulla qualità dell’aria. Tale strategia, che ha visto la firma di alcuni accordi volontari per l’utilizzo di carburanti verdi con limiti più restrittivi rispetto a quelli previsti dalla normativa internazionale e nazionale, ha permesso di ottenere notevoli benefici ambientali a livello locale. I risultati dell’applicazione degli accordi volontari sono stati valutati dall’ Agenzia Regionale per la Prevenzione e Protezione Ambientale del Veneto (ARPAV) e,





dati i benefici ottenuti³⁵, il *Venice Blue Flag* è stato rinnovato anche nel corso del 2017 (le navi operano con combustibile a 0,1% di zolfo, già a partire dalla Bocca di Lido, vedi Tabella 9).

Tabella 9. Limiti volontari al contenuto di zolfo nei carburanti a Venezia

ANNO	LEGISLAZIONE VIGENTE – accordi volontari sottoscritti	% S IN FASE DI NAVIGAZIONE	% S ALL'ORMEGGIO
2005	MARPOL - IMO – ANNEX VI	4.5%	4.5%
2007	VENICE BLUE FLAG	2.5% (+ 0.5%)	2.5% (+ 0.5%)
2008	VENICE BLUE FLAG	2.0% (+ 0.5%)	1.5% + (0.25 %)
2009	VENICE BLUE FLAG	2.0%	1.5%
2010	MARPOL - IMO – ANNEX VI e DIRETTIVA 2005/33/CE	4.5% + 1.5% (navi passeggeri con scali frequenti e regolari che operano tra porti comunitari)	0.1%
2012	MARPOL - IMO – ANNEX VI (as amended) DIRETTIVA 2005/33/CE	3.5% + 1.5% (navi passeggeri con scali frequenti e regolari che operano tra porti comunitari)	0.1%
2013	VENICE BLUE FLAG	0.1%	0.1%
2014	MARPOL - IMO – ANNEX VI (as amended) DIRETTIVA 2005/33/CE	3.5% + 1.5% (navi passeggeri con scali frequenti e regolari che operano tra porti comunitari)	0,1%
2015 -			
2016 -	VENICE BLUE FLAG	0.1%	0.1%
2017			

Questi accordi volontari sono una delle migliori soluzioni a breve termine per mitigare gli effetti delle attività portuali sulla qualità dell'aria considerando aspetti ambientali, economici e di immediata fattibilità.

6.2 Progetto LNG

Le iniziative prese dal Porto di Venezia per il miglioramento della qualità dell'aria non sono solo a breve termine. Come previsto, infatti, a livello comunitario dalla Direttiva 2014/94/EU sullo sviluppo dell'infrastruttura per i combustibili alternativi (DAFI), i porti marittimi appartenenti alla rete centrale TEN-T ("Trans-European Transport Network"), devono dotarsi, en-

³⁵ Riduzione annua del 40% delle polveri sottili e del 90% rispetto agli Ossidi di zolfo.





tro il 31 dicembre 2025, di punti di rifornimento per il LNG (gas naturale liquefatto). La Direttiva è stata recepita in Italia con D.lgs. 257 del 2016.

La tendenza degli ultimi anni è quella di utilizzare “direttamente” l’LNG negli impieghi per trazione marittima e terrestre in virtù del suo ridotto impatto ambientale e delle sue elevate prestazioni energetiche. Nel segmento del trasporto stradale sono infatti sempre più presenti automezzi alimentati ad LNG, come ad esempio il modello Stralis dell’Iveco, già acquistati da grosse ditte di autotrasporto venete. E’ inoltre in fase di sviluppo la rete di distributori; ultima inaugurata è la stazione di rifornimento presso l’interporto di Padova. Nel trasporto marittimo, la tecnologia dei motori “dual fuel” (Diesel/LNG) si è già affermata e nel mondo sono già operative diverse navi.

Dal punto di vista ambientale i benefici dell’utilizzo dell’uso dell’LNG sono riassunti nella tabella seguente, anche se i valori possono cambiare sensibilmente passando dagli impieghi stradali a quelli marini:

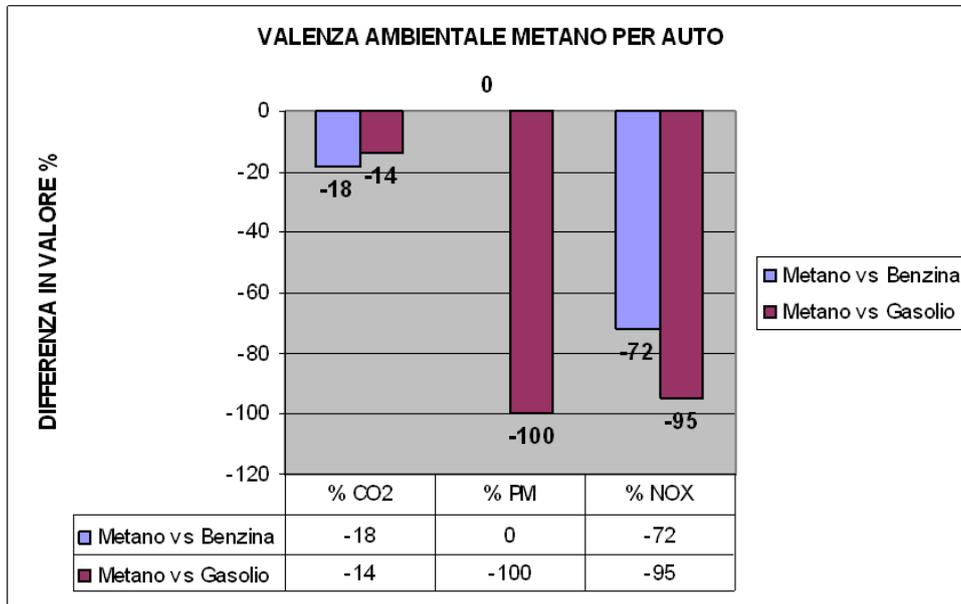


Figura 85. Minori emissioni del metano nell'autotrazione rispetto alla benzina e al gasolio. Fonte: Federmetano.





L'AdSPMAS partecipa, sin dal 2014, ai programmi europei in ambito CEF per lo sviluppo dell'utilizzo del LNG come carburante, in particolare attraverso i progetti Poseidon Med I e II e con l'iniziativa "GAINN, Italian LNG Strategy" coordinata a livello nazionale dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Sulla base dell'analisi e sulla stima dell'evoluzione dei volumi di consumo, elaborata nell'ambito dello studio commissionato dall'Autorità Portuale di Venezia alla società ECBA nell'anno 2015, è emerso che, al 2030, la domanda prevista per il Porto di Venezia sarà pari a 873.000 tonnellate/anno, per utilizzi ripartiti al 73% per il trasporto stradale, al 19,7% per il trasporto marittimo, ed una quota rimanente per i servizi portuali/locali.

E' utile precisare che, successivamente all'effettuazione di queste stime (2015), sono state ordinate 13 navi da crociera di stazza superiore alle 180.000 tonnellate con alimentazione a LNG il cui consumo annuo è pari a 34.000 tonnellate/anno/nave.

Nell'ambito delle predette iniziative europee e nazionali, a fronte di tale domanda, il porto di Venezia prevede di realizzare nuove infrastrutture per la logistica del LNG, in particolare un deposito costiero e un mezzo di trasporto per la distribuzione e il bunkeraggio. Queste iniziative hanno già ottenuto il co-finanziamento europeo per la fase di progettazione e sono in corso di valutazione, presso la Commissione Europea, per ricevere un ulteriore co-finanziamento ai fini della loro realizzazione.

6.2.1 Terminal costiero di stoccaggio LNG di Marghera

Su iniziativa della società DECAL, che da decenni gestisce depositi costieri tra i quali uno nel porto di Venezia, è stato presentato il progetto per la realizzazione di un terminal costiero di stoccaggio di LNG nel canale Sud (vedi Figura 86), adiacente agli altri impianti di proprietà della stessa. Il progetto, sottoposto alla richiesta di co-finanziamento europeo nell'ambito della programmazione CEF, prevede la partecipazione congiunta di DECAL per quanto riguarda la progettazione e realizzazione dell'impianto e dell'AdSPMAS per il supporto amministrativo e lo svolgimento delle analisi e delle procedure necessarie a garantire lo sviluppo dell'iniziativa, compatibilmente con le altre attività portuali.





Il nuovo deposito prevede la realizzazione di serbatoi per una capacità complessiva di 32.000 m³, in grado di gestire sino a 900.000 m³ l'anno di LNG.

Il progetto prevede di gestire l'approvvigionamento tramite navi gasiere di media dimensione (fino a 65.000 m³), mentre per la distribuzione si utilizzeranno bettoline, camion e treni. Il terminal infatti è in grado di gestire tutte le modalità di trasporto: ferro, gomma, nave e chiatte fluviali.

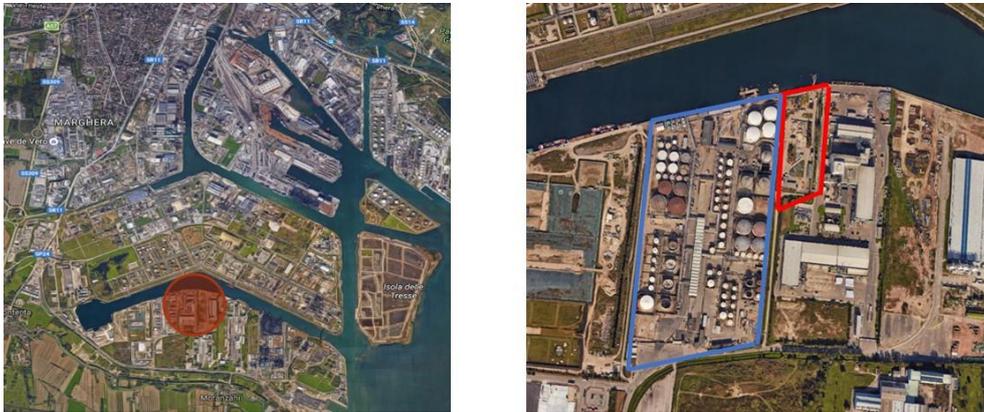


Figura 86. Localizzazione impianto di stoccaggio LNG e planimetria di massima.

Il progetto prevede:

- presenza contemporanea di un grosso serbatoio atmosferico (circa 32.000 m³) e di alcuni serbatoi “sigari” per la gestione del LNG in pressione;
- sistemi vari di gestione dei “boil-off” come riliquefazione degli stessi, ecc.;
- baie di carico autobotti di LNG;
- sistemi di sicurezza con rete antincendio, torcia di emergenza, ecc.;
- sistemi per garantire la security del sito (obiettivo sensibile);
- locali per sala quadri, manutenzione, ecc..





Figura 87. Rendering progetto di stoccaggio LNG.

L'investimento complessivo è stimato in circa 100 milioni di euro e si prevede di realizzarlo in 4 anni, comprendendo la fase di progettazione, di ottenimento delle autorizzazioni e di realizzazione (vedi Figura 87).

L'AdSPMAS, per garantire la sicurezza delle altre attività portuali, sta svolgendo una verifica sull'accessibilità nautica del sito per verificare eventuali interferenze nonché la compatibilità con il traffico esistente e futuro. L'AdSPMAS ha, inoltre, verificato la compatibilità dei traffici previsti con il carico sulle reti terrestri.

All'interno della stessa iniziativa progettuale, l'AdSPMAS sosterrà le attività di formazione per figure professionali competenti in grado di gestire al meglio e in sicurezza questo carburante.

6.2.2 Bettolina per trasporto e bunkeraggio LNG

Sempre nell'ambito delle iniziative co-finanziate dall'Unione Europea, è attualmente in fase di svolgimento un progetto che vede coinvolti l'AdSPMAS e la società Rimorchiatori Riuniti Panfido, per la progettazione e realizza-





zione di una innovativa bettolina per il trasporto di LNG con spintore bi-fuel.

Il sistema di motorizzazione prevede l'alimentazione sia tramite diesel che tramite LNG e sarà in grado di trasportare LNG tra il terminal di stoccaggio e le navi da rifornire. Sarà dotata di un sistema innovativo di zavorre in grado permettere in tempi brevi il perfetto bilanciamento dell'imbarcazione. Le dimensioni complessive di spintore più bettolina sono di circa 150m X 25m, con un pescaggio di 6,50m e sarà in grado di trasportare 3.000/4.000 m³ di LNG (vedi Figura 88).

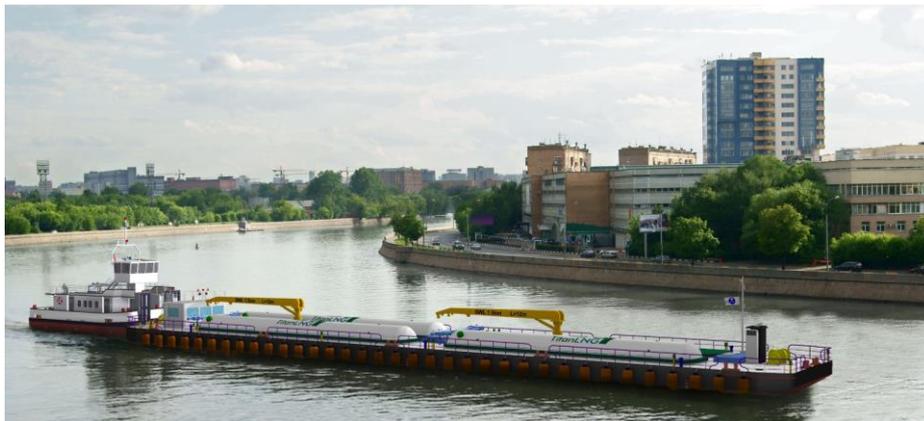


Figura 88. Rendering bettolina LNG.

6.3 Il Piano Ambientale ed Energetico

Come previsto all'articolo 4-bis della Legge 84/1994, ADSPMAS redigerà il Piano per la sostenibilità energetica ed ambientale del porto, con indicate le specifiche iniziative tese a ridurre gli impatti delle attività portuali sull'ambiente.

Dal punto di vista energetico, oltre a quanto indicato nel paragrafo precedente, in relazione alla progettazione delle infrastrutture per rifornimento LNG, si lavorerà anche sull'efficientamento delle infrastrutture esistenti, dando seguito agli interventi previsti nell'ambito del Piano per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL), redatto nel corso del 2016.





Il PICIL è stato predisposto in conformità alla Legge Regionale N° 17 del 7/08/2009 “Nuove norme per il contenimento dell’inquinamento luminoso, il risparmio energetico dell’illuminazione per esterni e per la tutela dell’ambiente e dell’attività svolta dagli osservatori astronomici” e redatto sulla base della norma UNI 11248 "Illuminazione stradale", dell’ottobre 2012.

Il Piano è stato elaborato partendo da un’attenta analisi dello stato di fatto della pubblica illuminazione esistente nelle aree comuni gestite dall’AdSPMAS e definendo lo stato degli impianti e le priorità d’intervento.

Il PICIL pone particolare attenzione alle problematiche di risparmio energetico, introducendo soluzioni tecnologiche all’avanguardia in grado di agevolare le operazioni di gestione e il contenimento dei costi manutentivi degli impianti.

Gli altri interventi nel settore energetico saranno raggruppati, come previsto dalle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori Sistemi Portuali, come segue:

- i consumi energetici dei natanti, dalle grandi navi alle piccole imbarcazioni di servizio. A questa categoria si riferiscono l’elettrificazione delle banchine e l’uso dell’LNG come carburante con le relative infrastrutture necessarie per i rifornimenti;
- i consumi energetici degli edifici e delle strutture portuali, comprese le attrezzature quali gru, magazzini refrigerati, veicoli di servizio. A questa categoria di intervento appartengono tutte le opere di edilizia civile (isolamenti dell’involucro, infissi, impianti di riscaldamento efficienti, schermature per la riduzione del raffrescamento, ecc.), l’illuminazione delle aree esterne;
- azioni che non comportino direttamente opere di efficientamento, ma che potrebbero attivare notevoli risparmi di energia con l’applicazione di schemi di incentivazione a sostegno degli operatori terminalisti che investano in impianti/attrezzature meno energivori e/o a fonti energetiche rinnovabili, ovvero con l’inserimento di criteri di consumo e di efficienza energetica e buone pratiche operative nei processi di selezione dei concessionari e nei processi di acquisto.





Nel Piano, oltre alle azioni per il risparmio energetico e per la tutela della qualità dell'aria saranno descritte nel dettaglio anche le attività relative alla gestione delle acque meteoriche, che AdSPMAS sta perseguendo da anni, con notevoli benefici per i corpi idrici recettori.

6.4 Piano di raccolta e gestione dei rifiuti

L'AdSPMAS, in ottemperanza alla Direttiva 2000/59/CE ed al D.lgs. n. 182/2003, di attuazione, ha elaborato il Piano di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico. Il documento, presentato per lo screening VAS 2016, ha ottenuto, nel luglio 2017, dalla Regione Veneto parere motivato di non assoggettabilità a VAS. Il Piano dovrà essere presentato pertanto per la sua approvazione agli Uffici Regionali competenti.

Il piano aggiorna alla situazione attuale la produzione, gestione e smaltimento dei rifiuti senza tuttavia prevedere modifiche dal punto di vista degli impianti e delle procedure adottati.

La finalità del piano è promuovere azioni di incentivazione del recupero di materia ed energia. Nell'approccio generale restano confermati gli obiettivi volti ad una gestione dei rifiuti quale attività di pubblico interesse, perseguiti anche favorendo per quanto possibile, la responsabilizzazione e la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti nel ciclo di vita del rifiuto. Resta significativo il richiamo ai principi di precauzione, prevenzione, cooperazione tra tutti i soggetti attori del sistema di produzione/gestione dei rifiuti, evidenziando l'assunto secondo il quale "chi inquina paga".

Va altresì evidenziata la specificità del Porto di Venezia, collocato nell'ambito della Laguna di Venezia, per il quale il legislatore ha ritenuto necessario emanare norme ad hoc per la tutela del corpo idrico (Legge 171/1963, Legge 206/1995), secondo le quali ogni scarico, anche relativo ai reflui civili, deve essere preventivamente autorizzato dall'ente competente, nello specifico il Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche (Ex Magistrato alle Acque).





6.5 Bonifiche e marginamenti

L'AdSPMAS ha sottoscritto diversi accordi di programma per la bonifica e recupero di Porto Marghera.

Al riguardo, il 31 gennaio 2017 è stato firmato tra Ministero dell'Ambiente e Città di Venezia il Protocollo d'intesa per l'attuazione del Patto Per Lo Sviluppo della Città di Venezia. Il Protocollo prevede gli interventi di seguito elencati:

- Molo Sali – Collegamento Voltatesta con Marginamento Canale Nord;
- Molo A – Banchina Trento – Bacino Evoluzione 2;
- Molo A – Banchina Bolzano Bacino Evoluzione 2;
- Molo A – Banchina Lombardia;
- Molo A – Molo B Banchina Aosta;
- Marginamento Banchina Emilia in canale Industriale Ovest;
- Marginamento Darsena Canale Industriale Ovest 880 m;
- Marginamento Tratti di Canale Industriale Sud, Lato Sud, Tratto Vesta/Ecoprogetto;
- Marginamento tratti di Canale Industriale Sud, lato Sud, in corrispondenza delle ditte Alcoa ed Enel.

Alla realizzazione di tali progetti di marginamento, secondo quanto previsto dall'Articolo 2 del Protocollo, si impegna il Ministero dell'Ambiente, nell'ambito delle risorse finanziarie in dotazione e delle proprie competenze.

Gli interventi (n.6 e 7) su Banchina Emilia e Grandi Molini/Cereal Docks (per importi rispettivamente pari a 12,4 milioni di euro e 17,5 milioni di euro) sono già stati finanziati e appaltati nel corso del 2016. I lavori saranno ultimati entro il 2018 (vedi Figura 89).





6.6 Progetti per il miglioramento energetico

Nell’ottica di una “Green Mobility” di AdSPMAS, si prevede la sostituzione della flotta aziendale con auto a minori emissioni e consumi. Ulteriori vantaggi dei veicoli elettrici sono l’assenza di vincoli alla circolazione, una manutenzione ridotta, esenzione da bollo per i primi 5 anni. Il progetto prevede anche l’installazione di colonnine per la ricarica, tutte posizionate in ambito portuale, accessibili anche al pubblico. Nell’ambito del Piano nazionale infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (Legge del 7 agosto 2012, n. 134 e DPCM 26 settembre 2014), sono previsti contributi per lo sviluppo dell’infrastruttura pubblica di ricarica. Andranno inoltre considerate soluzioni di *car sharing* e stazioni per biciclette.





7 SAFETY E SECURITY

AdSPMAS ritiene obiettivo imprescindibile il miglioramento del livello di sicurezza in ambito portuale, con particolare attenzione alla sicurezza sul lavoro (Safety). L'AdSPMAS ha perciò intrapreso le seguenti misure:

- campagne sullo stato manutentivo e rispondenza alle norme in materia di sicurezza dei mezzi operativi delle imprese portuali concessionarie e non concessionarie per conto terzi;
- esercitazioni congiunte con altri enti per testare e migliorare le procedure in caso di infortunio occorso a lavoratori che operano in porto nelle aree portuali comuni e dei terminal, compreso il bordo nave. La finalità delle esercitazioni è quella di rendere sinergiche le azioni pianificate dai terminal, dall'infermeria portuale, dagli altri enti preposti alla gestione dell'emergenza sanitaria come il SUEM118 e per la loro parte i Vigili del Fuoco;
- vigilanza sulle norme definite localmente che regolamentano il lavoro portuale e la formazione specifica dei lavoratori portuali.

L'AdSPMAS intraprenderà, nel prossimo triennio, azioni/iniziative finalizzate in particolare a:

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

Per quanto riguarda il Porto di Chioggia, verranno estese anche ad esso le stesse iniziative per la sicurezza sul lavoro adottate nel Porto di Venezia. In particolare tra le iniziative che verranno intraprese vi è l'estensione, allo scalo clodiense, del Sistema Operativo Integrato per la sicurezza (SOI) in





coordinamento con gli altri enti competenti, in primis SPISAL e ULSS3 Sere-nissima.

Inoltre, in merito all'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo in tema di sicurezza ed igiene sui luoghi di lavoro verrà estesa l'attività ispettiva a co-pertura delle aree del Porto di Chioggia garantendo un'adeguata presenza su tale territorio, verrà esteso l'utilizzo degli strumenti informatici necessa-ri all'attività ispettiva con le relative *check-list* e verranno trasposte, per quanto possibile, verificando le esigenze locali, le ordinanze già in vigore a Venezia.

Nel campo della Security l'AdSPMAS manterrà elevata la propria attenzione implementando, nelle attività di competenza, ulteriori misure di controllo. Il Porto di Venezia è dotato di un sistema integrato di security denominato SaFE. Per tale sistema si stanno delineando dei processi evolutivi finalizzati ad aggiornarlo dal punto di vista tecnologico ed adattarlo alle nuove nor-mative (es. Piano Cristoforo Colombo; Direttiva (UE) 2016/1148 NIS), ai mutati scenari internazionali oltre che alle mutate esigenze del porto e del-le sue aree. Il sistema richiede una revisione delle sue finalità, delle sue ca-pacità di analisi e delle risposte che deve fornire per garantire la tutela del-la security anche sul fronte della sicurezza informatica (*cyber risk analysis and management*), integrandole con la funzionalità di gestione dei flussi di persone e veicoli.

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

In particolare l'impegno sarà focalizzato sui seguenti aspetti:

- gestione dei flussi veicolari e di persone ai nuovi varchi di Marghe-ra;
- miglioramento dei sistemi di accreditamento per accessi tempora-nei in porto;
- gestione flussi veicolari ed utilizzo aree di parcheggio a Venezia;
- lettura targhe e autorizzazione all'accesso attraverso i vari varchi carrai in funzione dei livelli di autorizzazione;





- miglioramento della *Cyber Security Management*. La delicatezza dei dati trattati dell'AdSPMAS, sia per gli aspetti concernenti la privacy che per quelli connessi a garantire adeguati standard di security portuale, richiede che tutti gli *asset* del sistema SaFE (dal controllo accessi alla videosorveglianza) siano sufficientemente protetti da attacchi esterni che ne minino la funzionalità e la riservatezza dei dati gestiti;
- decentramento Control Room e implementazione di sistemi di video analisi. Il decentramento della Control Room passa attraverso l'implementazione di sistemi che consentano l'allertamento del personale di sorveglianza focalizzando la loro attenzione ed azione sugli eventi significativi per la security e la tutela del bene demaniale;
- gestione degli allarmi derivanti da sistema di video analisi e da sistemi di allarmistica antincendio.

Per quanto riguarda l'implementazione delle procedure di security nel Porto di Chioggia si procederà alla revisione dei *Port Facility Security Assessment* e della Valutazione di Security del Porto. Tali attività derivano dall'applicazione del Regolamento CE 725/2004 e della Direttiva 2005/65 CE.

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





8 RAPPORTO CON IL TERRITORIO

La nuova AdSPMAS si trova a riprogettare la relazione con il territorio in un contesto mondiale in cui ci si è da tempo convinti che la competitività dei porti passi anche per le sue performance sociali. Ciò è riconosciuto da diversi anni da tutte le associazioni di categoria a livello internazionale: la Carta di Sydney su “Lo Sviluppo Sostenibile delle Città Portuali” è stata stilata ancora nel 2006 dall’Associazione Internazionale delle Città-Porto-AIVP, l’Associazione Europea dei Porti-ESPO intitola alla Integrazione Sociale dei porti un Premio annuale, nel 2010 AIVP ha creato il *Port Center Network*, nel 2012, l’OCSE ha espresso precise raccomandazioni in merito alle Open Port policy nel suo studio sulla competitività delle città portuali.

Rispetto al contesto locale l’Autorità di Sistema Portuale intende mettere ai primi posti della scala di priorità la relazione con il territorio sviluppando interventi che rafforzino il rapporto città-porto, recuperando aree prossime al tessuto urbano per costruire interfacce di qualità.

La valorizzazione di spazi ed edifici, che hanno perso la loro funzione originaria, consentirà di ridisegnare le aree dove i due sistemi si incontrano. I beni e le aree demaniali saranno infatti concessi per lo sviluppo di attività legate a servizi, cultura e direzionalità, funzionali sia all’operatività portuale che alla cittadinanza. Tali interventi consentiranno di collegare il tessuto urbano con le aree portuali limitrofe creando un *continuum* che prefiguri il porto non come una entità “*altra*” rispetto alla città, ma parte della stessa (vedi parr. 8.1 e 8.3).

Le strategie di riconnessione porto-città passano anche per una serie di iniziative di “porto aperto” tese al coinvolgimento dei cittadini nella *vita portuale* (vedi par. 8.2).

Inoltre la relazione porto-territorio non può prescindere da un’attenta programmazione e pianificazione delle risorse umane da impiegare nel settore dei servizi portuali e logistici (vedi par. 8.3).

Dal punto di vista della pianificazione il porto ha avviato la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale che si inserirà negli strumenti di pro-





grammazione locale, nazionale e sovranazionale in ottica di coordinamento (vedi parr. 8.3 e 8.4).

8.1 Interventi su aree di sovrapposizione porto/città

Le aree di sovrapposizione tra porto e città vanno valorizzate nella loro capacità simbolica. Sono spazi di convivenza/transizione, fonte di memoria, fonte di sviluppo, che vanno rese nuovamente vive ed attrattive. La AdSPMAS, quindi, nell'ottica di rafforzare il legame con il proprio territorio e con il proprio tessuto sociale intende portare avanti interventi per la riqualificazione urbana e degli edifici, integrando ove possibile nuovi servizi alle città.

A Venezia, gli spazi di sovrapposizione città/porto sono sicuramente quelli del *waterfront* antico e quelli dell'area dedicata al porto passeggeri, entrambi posti all'estremità della città storica, con caratteristiche comuni anche alla terraferma (per es. l'accessibilità carrabile).

A Marghera sono le aree della prima zona industriale prossime al Parco Scientifico Tecnologico Vega e alla porta di accesso viabilistico alla città insulare e quelle contigue all'abitato di Marghera.

A Chioggia le aree di sovrapposizione sono quelle relative all'Isola dei Saloni.

8.1.1 Progettazione urbana

L'ampia dotazione di aree demaniali consente di sviluppare strategie di progettazione urbana in grado di migliorare la fruibilità e la qualità degli spazi a favore dei cittadini, integrando le riqualificazioni degli edifici con il contesto in cui sono inseriti. In tali ambiti un elemento rilevante è la comunicazione visiva attraverso elementi simbolo della portualità. Gli interventi di riqualificazione urbana hanno, già nel passato, visto il posizionamento di elementi che richiamano la portualità antica (ad es. le ancore e alcuni mezzi di banchina non più operativi), icone dell'attività portuale di tipo commerciale che si svolgeva in queste aree ora completamente trasformate. Gli elementi visivi integrati in un ridisegno urbanistico delle aree, offerti alla cittadinanza e ai non addetti ai lavori sono utili a riportare la cultura marit-





timo-portuale in città, costituendo un valore architettonico che la arricchisce.

Si prevedono i seguenti interventi, in area San Basilio-Santa Marta.

- Nuovo ponte di San Basilio, posto nei pressi della stazione marittima di San Basilio. Si prevede la sostituzione del ponte esistente, provvedendo anche un'adeguata illuminazione. L'intervento, ottemperando anche al superamento delle barriere architettoniche, consentirà di migliorare la qualità complessiva dell'accessibilità nella zona di Santa Marta – San Basilio, offrendo ai passeggeri in arrivo e/o partenza e a tutti i fruitori spazi di movimento in sicurezza, in contesti di maggior pregio e comfort.
- Ridisegno delle aree prospicienti gli edifici concessi alle università. L'area di San Basilio è stata oggetto di diversi protocolli di intesa, fra la AdSPMAS e le Università di Venezia, in base ai quali sono stati assegnati a IUAV i Fabbricati 6 e 7 ed a Ca' Foscari i Fabbricati 4 e 5. L'area posta nelle immediate vicinanze dell'abitato urbano, utilizzata prevalentemente dagli studenti e dal personale universitario, non presenta un disegno degli spazi di qualità. Si prevede una valorizzazione, in accordo con gli atenei al fine di creare un disegno unitario e riconoscibile dell'intera area, destinando gli spazi di risulta a verde attrezzato al fine di permetterne una maggiore fruibilità.
- Ridisegno della barriera di separazione tra aree destinate alle crociere e spazi aperti al pubblico.
- Riordino accessibilità carrabile. Il tema del riordino dell'accessibilità comprende anche l'avvio della valutazione di una possibile riorganizzazione della viabilità carrabile da Sant'Andrea (varco) e San Basilio (riorganizzazione degli spazi viabilistici) al fine di garantire un più agevole e rapido accesso.
- Nuova illuminazione aree portuali. E' in corso la progettazione esecutiva dell'illuminazione delle aree portuali del centro storico.

L'obiettivo complessivo è trasformare il *waterfront* di San Basilio-Santa Marta in una Venezia che può essere fruita in modo vero e peculiare, al di





là dei classici circuiti turistici, che risponda prima di tutto a una domanda che altri spazi della città non possono esaudire. Ecco dunque che questo *waterfront* portuale-cittadino, vissuto da chi lavora per il porto o con il porto, da chi si aggiorna o fa tirocinio nei centri di formazione, da chi frequenta gli Atenei o i centri culturali ivi insediati, da chi è in vacanza a Venezia per via marittima e non, da chi partecipa ad eventi tradizionali cittadini perché - veneziano o visitatore che sia - vuole fruire della Città in modo diverso, sarà un nuovo *hub* culturale che diventerà il simbolo di *Venezia città portuale*.



Figura 90. Il nuovo hub culturale di Venezia Città portuale.

A Venezia- Tronchetto si prevedono i seguenti interventi:

- Mercato Ittico. Con il previsto spostamento delle attività mercatali sull'isola del Tronchetto, si potranno sviluppare nuovi progetti relativi alla nuova viabilità di accesso al fabbricato demaniale 114 (in concessione) e al recupero funzionale e architettonico dell'area attualmente occupata dai fabbricati 808-811.
- Recupero degli spazi fra lo Scalo Fluviale e l'attuale mercato ittico al fine di potenziare e ottimizzare la fruibilità della zona.

A Marghera si prevedono i seguenti interventi:

- Sull'asse di via dell'Elettricità, gli adeguamenti funzionali del sedime stradale e del raccordo ferroviario, consentiranno anche di riqualificare le aree circostanti valorizzandole sotto il profilo urbanistico.





- Demolizione e riutilizzo a piazzale di aree in isola portuale. Le aree e i fabbricati di Porto Marghera sono stati oggetto negli ultimi dieci anni di riqualificazioni importanti sia dal punto di vista statico, energetico che funzionale (riorganizzazione delle aree ai fini di sosta o piazzali operativi)”.

Sono inoltre previsti interventi per la fruibilità delle dighe foranee. Con il completamento dei lavori del MOSE, che hanno sostanzialmente modificato il layout delle bocche di porto, si presenta la possibilità di recuperare la continuità fra aree ad elevata valenza naturalistica e turistica e le infrastrutture di protezione foranea del “porto laguna”. In coordinamento con i comuni di Cavallino-Treporti, Venezia e Chioggia, si intende sviluppare progetti per rendere quanto più possibile fruibili, ai cittadini ed ai turisti, questi luoghi attraverso la loro riqualificazione, definendo per esempio apposite piste ciclabile e *walkway*.

8.1.2 Valorizzazione del patrimonio demaniale

A Venezia l’AdSPMAS sta valorizzando i seguenti edifici.

Centro medico polifunzionale

Fabbricato Demaniale 214, denominato “Palazzina Ligabue”, affidato in concessione ventennale, alla Boscolo “Biolo” Ivano S.r.l., sarà riconvertito in centro medico polifunzionale a servizio sia della città di Venezia che, convenzionato con l’offerta di servizi ai croceristi. All’interno della struttura sarà ubicato inoltre il punto di primo soccorso, una palestra riabilitativa, un centro studi e delle cavane operative coperte. Il fabbricato di mq 3.200,00 si trova in prossimità di Piazzale Roma.

Fabbricato demaniale 225 e area pertinenziale, ubicato a nord del ponte della Libertà, tra le aree in concessione a RFI e la caserma di S. Chiara è stato assegnato a sede di uno studio professionale. La ristrutturazione prevede il rinnovamento generale dell’edificio nonché la realizzazione di un’area soppalcata da destinare a biblioteca, lettura e consultazione.

Fabbricato demaniale 205-206, ubicato nell’immediate vicinanze della rampa di discesa al porto, risulta costituito da tre piani fuori terra per circa 1.000,00 mq. A fine anno una parte del fabbricato, verrà liberato dall’attuale concessionario e pertanto sarà messo a bando una nuova concessione pluriennale prevedendone preferibilmente la ristrutturazione.





Fabbricati demaniali 209 e 210, saranno oggetto di bando per la loro ristrutturazione e successivo utilizzo.

Fabbricato demaniale 807 (ex fabbrica del ghiaccio) e pertinenze fabbricato **812**, è previsto il recupero funzionale e architettonico dell'immobile eventualmente anche valutando il coinvolgimento dei vicini fabbricati del mercato ittico.

Fabbricato demaniale 4, di circa 4.200,00 mq, è stato affidato in concessione all'università Cà Foscari e verrà destinato in parte a *Science Gallery*.

Fabbricato demaniale 3, di mq 303,55 ed aree ad esso limitrofe, verrà restaurato e riconvertito per attività legate alla cultura del mare, attività didattiche, formative, incontri culturali e annessa attività di somministrazione di cibo e bevande.

Nuova cavana. Tale intervento prevede la demolizione della cavana esistente, sul canale della Scomenzera, realizzata negli anni '60. La nuova cavana sarà dimensionata per ospitare in sicurezza 5 imbarcazioni (+2 esterne) di servizio degli enti preposti alla vigilanza e al controllo della sicurezza in porto e per fornire un servizio di appoggio ad altre imbarcazioni di amministrazioni statali (p.e. Polizia, Carabinieri ecc.) dedite alla sicurezza della città.

A Porto Marghera l'AdSPMAS sta sviluppando i seguenti interventi:

Antica chiesa della Beata Vergine. Restauro della chiesa sconsacrata, localizzata su via F.lli Bandiera. Il finanziamento dei lavori proviene dall'accordo per la realizzazione della nuova rotonda e del collegamento tra via dell'Elettricità e la S.R. 11, inaugurati a fine 2016. Per dare avvio ai lavori di messa in sicurezza e restauro dovrà essere sottoscritta una convenzione fra l'AdSPMAS, la società proprietaria del bene, la Soprintendenza e il Comune di Venezia: nelle previsioni l'opera sarà riaperta all'uso pubblico e potrà essere utilizzata dall'AdSPMAS a fini istituzionali.

Ex Monopoli-Tabacchi. Il bene, su cui vige un vincolo di tutela monumentale, presenta gravi condizioni di ammaloramento. Il compendio interessato dall'intervento, appartenente al demanio, è stato realizzato nei primi anni del '900 e più volte modificato in funzione dell'adeguamento alle sopravvenute necessità funzionali. Oggi sull'area grava un vincolo di interesse culturale dichiarato dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo nel 2014. Ai fini dell'eseguibilità dell'intervento nel rispetto del vincolo





e delle nuove esigenze di dotazioni portuali è stata elaborata una soluzione progettuale (condivisa con la Soprintendenza) che prevede una demolizione parziale del fabbricato principale (edificio Greggi-Botti), e il restauro conservativo di quella parte rimanente a memoria del paesaggio industriale dei primi del '900.

Fabbricato 365-367. Nell'area di pertinenza, a seguito delle richieste delle forze armate che presidiano il porto, è emersa la necessità di un nucleo uffici e di una sala polifunzionale a servizio delle attività portuali. La soluzione, valutata da AdSPMAS con uno studio di fattibilità tecnico economica, è stata individuata in un nuovo fabbricato, denominato 367, ospitante al piano terra una sala che può ospitare fino a 240 persone e al primo piano gli uffici, gli spogliatoi e la sala d'armi per le forze dell'ordine.

8.2 Porto aperto

Il programma di attività "Porto Aperto" prevede di adottare le seguenti innovazioni:

- le attività di incontro (lezioni, visite al porto, incontri con cittadinanza, seminari su temi specifici) saranno inserite in filoni di comunicazione ad elevata risonanza, come nel caso del programma delle celebrazioni del Centenario di Porto Marghera per cui si costruiranno itinerari didattici nell'ambito del piano di attività coordinato a livello nazionale; ovvero nel caso di attività di "apertura" promosse a livello Nordest da parte di Media nazionali, ovvero nel caso di attività analoghe formative/informative promosse da Confindustria per avvicinare i giovani al mondo del lavoro;
- coinvolgimento di testimonial tecnici che raccontino ai vari pubblici la loro esperienza e la quotidianità del porto;
- le attività dedicate alle scuole superiori saranno inserite nel quadro dei progetti di alternanza scuola-lavoro per rispondere ancora una volta all'esigenza di scuole e studenti rispetto ad un avvicinamento al mondo del lavoro, da un lato, e alla richiesta di giovani risorse portuali specializzate, dall'altro;





- le attività di promozione della cultura marittima e dell'origine marinara dei porti della Laguna saranno intensificate, attraverso la collaborazione con le società remiere, veliche o comunque legate agli sport d'acqua;
- incontri con i cittadini su temi di attualità per “sfatare alcuni miti” e riportare l'informazione sul piano della realtà dei fatti rispetto a sostenibilità ambientale, progetti futuri, aree del *waterfront*;
- le attività di taglio umanitario/solidale saranno intensificate soprattutto verso situazioni di particolare difficoltà che affliggono il territorio nel quale il porto è inserito; l'ente intende valorizzare le iniziative poste in essere da diversi operatori del porto (aziende o lavoratori/operatori costituiti in associazioni di volontariato), creando progetti di solidarietà congiunti per dare il proprio contributo al benessere del territorio.

Inoltre si intende sviluppare un **museo virtuale del porto** che contenga un racconto di parallelismi tra passato e presente della portualità lagunare creando quelle *liaisons* che consentano ai cittadini o ai visitatori di guardare al passato non come un qualcosa che è lontano e che si è concluso, ma come l'origine di ciò che queste città portuali sono ed esprimono oggi con la loro funzionalità, la loro offerta in termini di lavoro, produzione, investimenti, in continuità storica. Il patrimonio culturale marittimo-portuale di Venezia e di Chioggia – quello che costituisce il suo patrimonio intangibile sotto tutela UNESCO alla stessa stregua di quello tangibile (ex Convention for Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage approvata nella 32° sessione della Conferenza Generale a Parigi il 17 ottobre 2003 e ratificata dall'Italia il 27 settembre 2007) - è ancora vivo, valevole e composto da capitale umano che vanta expertise in diversi comparti. Il Museo virtuale, collocato in una sede della città storica o in una delle strutture del *waterfront*, sarà l'occasione per creare percorsi didattici integrati per cittadini, turisti, e studenti.

8.3 Occupazione e promozione sul capitale umano

Dal punto di vista economico l'area nella quale è inserita l'AdSPMAS, è caratterizzata da una notevole varietà di filiere produttive che hanno per-





messo alla comunità insediata di mitigare l'impatto delle recenti crisi economiche, come già avvenuto dalla fine degli anni '70 rispetto alla grande industria di base a Marghera. Alcune di queste filiere si presentano con una consolidata organizzazione di tipo distrettuale che consente alle imprese di essere più competitive grazie alla possibilità di accedere ad un insieme di economie esterne specifiche e di risorse collettive. Si evidenzia dunque una tendenza alla localizzazione delle imprese in sistemi produttivi locali o in cluster di attività specializzate.

Il polo industriale veneziano ha vissuto nell'ultimo decennio una profonda trasformazione con numerosi processi di ristrutturazione e riconversione produttiva, ma anche pesanti crisi accompagnate da dismissioni di impianti produttivi. L'area di Porto Marghera, riconosciuta dal MISE³⁶, area di crisi industriale complessa, riveste importanza strategica anche per la presenza di lavoratori con un alto patrimonio di professionalità e competenze.

Oggi Porto Marghera, pur confermando la forte vocazione industriale e portuale presenta un tessuto imprenditoriale molto diverso rispetto al passato che comprende funzioni e specializzazioni sempre più differenziate ed include nuove categorie di attività e nuove professionalità. Lo stesso Gruppo di Coordinamento e Controllo per l'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera, di cui fa parte l'AdSPMAS, definirà ed attuerà Progetti per la Riconversione e la Riqualficazione Industriale (PRRI) portando ad una domanda di nuove figure professionali.

Allo stesso tempo, le crescenti innovazioni nel campo dell'intelligenza artificiale e dell'internet delle cose stanno sempre più investendo anche i processi portuali e le attività logistiche ad essi connesse. Il settore dei trasporti e della logistica è stato riconosciuto come fra quelli a più elevato rischio automazione. Secondo una ricerca³⁷ condotta sull'economia britannica, il 30% dei posti di lavoro a preponderante attività manuale e di routine potrebbero essere a rischio scomparsa entro il 2030. Se da una lato l'introduzione di nuove tecnologie potrà consentire incrementi di produttività e di efficienza nelle operazioni portuali e logistiche, è però altrettanto vero che l'impatto sulla dimensione occupazionale dell'economia portuale potrebbe essere rilevante. In tutta Europa le Professioni Prioritarie per le quali si registra

³⁶ Decreto del 08/03/2017.

³⁷ Dalla società PricewaterhouseCoopers





una carenza di competenze sono quelle che richiedono elevati livelli di competenza specialistica fra cui professionisti nei ICT, scientifico, tecnologico, ingegneristico o matematico (STIM)” (Cedefop, 2016).

Lo sviluppo di un porto in termini infrastrutturali infatti non può prescindere da un’attenta programmazione e pianificazione delle risorse umane da impiegare nel settore dei servizi portuali e logistici. La formazione di figure professionali qualificate e in linea con le esigenze di sviluppo delle imprese, ma soprattutto la disponibilità di un mercato del lavoro da cui attingere profili professionali qualificati, sostiene la competitività del porto del futuro.

Poiché la formazione professionale è di diretta afferenza al mondo del lavoro, per rispondere in modo efficace all’incrocio di domanda ed offerta di lavoro e conoscenza, si rende necessario avviare:

- un osservatorio stabile che monitori l’occupazione e le dinamiche in corso. AdSPMAS ha già in passato condotto rilevazioni puntuali delle necessità formative delle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali, partendo dal monitoraggio delle competenze dei lavoratori e andando a rilevare le esigenze formative proprie del settore allo scopo di definire una programmazione delle azioni formative da proporre al sistema delle imprese;
- una forte integrazione tra tutti i livelli di istruzione e formazione. In tale ottica sarà quanto mai indispensabile, parallelamente ai nuovi progetti di sviluppo e all’introduzione di nuove tecnologie, promuovere: accordi con centri di formazione specializzati, programmi per l’acquisizione di competenze, programmi di formazione interni³⁸ per la creazione di candidati, ai posti di lavoro, in possesso delle giuste competenze rispetto ai fabbisogni espressi dal mercato del lavoro portuale sia nel settore merci che passeggeri.

³⁸ L’AdSP insieme al proprio Centro di Formazione –CFLI- intensificherà gli interventi formativi su vari ambiti quali sicurezza, gestione delle emergenze, lavoro portuale, organizzazione del lavoro.





8.4 Pianificazione e programmazione

8.4.1 Verso il nuovo Piano Regolatore Portuale

Nel 2016 l’Autorità Portuale di Venezia ha avviato la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Nel corso dello stesso anno, però, è entrata in vigore la “riforma della legislazione portuale” con D.lgs. 169/2016, che ha stabilito le nuove Autorità di Sistema Portuale.

Il D.lgs. n° 169/2016 ha introdotto all’art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale PRdSP.

La nuova norma, che novella l'art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale (compresa l'attività cantieristica) e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, predisponga le Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

In considerazione delle avvenute riforme sopra descritte e del nuovo quadro pianificatorio (le Linee guida sono state pubblicate nel Marzo del 2017), il redigendo Piano Regolatore del porto sarà dunque rivisto nell’ottica di “Autorità di Sistema del Mare Adriatico Settentrionale”, comprendente i porti di Venezia e Chioggia.

Il Piano dovrà confrontarsi con contesti molto eterogenei fra loro dal punto di vista economico, ambientale e sociale, in primis nella pianificazione di sistema, che si esplicherà nel superamento della dicotomia tra il porto di Venezia e Chioggia.

In quest’ottica saranno affrontati anche temi più ampi ad integrazione delle tematiche portuali, quali la rigenerazione urbana, l’accessibilità integrata e intelligente, la sostenibilità energetica per il rilancio competitivo delle aree funzionali portuali anche nei loro rapporti con la c.d. “area vasta” (Large





Urban Zone - LUZ; Large Metropolitan Areas - LUA), alla luce dei principi di coesione sociale ed economica.

In questo contesto, secondo quanto suggerito dalle Linee guida, “saranno integrati nel PRdSP anche strumenti innovativi, tra i quali le valutazioni ex ante ed ex post delle azioni di piano, gli indirizzi metodologici per la gestione ed il monitoraggio energetico ed ambientale del porto, l’adozione di strumenti di redazione, implementazione e gestione di ultima generazione quali sistemi GIS” (MIT, 2017).

Il piano, già avviato per la parte di ricognizione dello stato di fatto per le aree di Porto Marghera e di Venezia Centro storico, sarà integrato per la sezione di Chioggia.

Nell’ottica della “pianificazione di area vasta” le scelte di piano dovranno essere condivise, oltre che con i comuni interessati, con gli enti competenti ogni qualvolta vengano affrontate tematiche di tipo multidisciplinare o si tratti di aree in cui la pianificazione territoriale non è di esclusiva competenza dell’Autorità di Sistema Portuale.

8.4.2 Pianificazione territoriale

I comuni ricadenti nel nuovo ambito portuale, in ragione della estensione del sistema portuale, sono: Venezia, Cavallino Treporti, Mira e Chioggia.

In questi comuni sono stati approvati i Piani di Assetto del Territorio e sono in fase di redazione i Piani degli Interventi (a parte Cavallino Treporti che lo ha adottato nel 2013) ed il Piano Strategico della Città Metropolitana di Venezia.

A livello regionale sono in vigore il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale ed è in corso di elaborazione il Piano Paesaggistico Regionale d'Ambito PPRA Arco Costiero Adriatico Laguna di Venezia e Delta Po (ex PALAV).

Questi strumenti costituiscono, insieme alla programmazione comunitaria e nazionale, il contesto programmatico con cui confrontarsi e dialogare; saranno sviluppate intese e accordi tra AdSPMAS e gli enti competenti.





8.4.3 Accordi di programma

Oltre alla pianificazione prevista ex lege, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (già Autorità Portuale di Venezia) è tra i sottoscrittori di vari accordi di programma finalizzati al recupero, valorizzazione e riconversione di aree ricadenti all’interno dell’Ambito Portuale.

Gli accordi più importanti, già sottoscritti, sono:

- l’AdP cosiddetto “Moranzani”;
- l’AdP per il trasferimento di via dell’Elettricità all’APV (ora AdSPMAS) dal Comune;
- l’AdP cosiddetto MISE;
- l’AdP per le Bonifiche di Porto Marghera - 16 aprile 2012.

Accordo MISE

Accordo di programma tra Ministero dello Sviluppo Economico, Regione del Veneto, Comune di Venezia e Autorità Portuale di Venezia per la riconversione e riqualificazione industriale dell’area di crisi industriale complessa di Porto Marghera (gennaio 2015), approvato con delibera n. 597 del 12 dicembre 2014 del Commissario Straordinario del Comune di Venezia.

L’obiettivo dell’accordo è quello di favorire la riconversione e la riqualificazione economica dell’area industriale di Porto Marghera attraverso la realizzazione di interventi necessari ad ottimizzare il quadro delle infrastrutture presenti nell’area stessa.

L’Autorità di Sistema Portuale di Venezia, attraverso le proprie strutture:

- concorre al finanziamento degli interventi infrastrutturali così come indicati all’art. 4 secondo le modalità previste nel Piano degli Investimenti allegato al Bilancio;
- partecipa al confronto fra le parti sociali ed istituzionali ed esercita un’azione di supporto, attraverso l’Osservatorio Porto Marghera, per la raccolta di dati e di informazioni, nonché con gli studi per la revisione del piano regolatore portuale.

Gli interventi di competenza dell’AdSPMAS elencati nella Tabella 10.





Tabella 10. Interventi previsti nell'accordo MISE di competenza anche AdSPMAS.

n. Intervento	Denominazione intervento	Soggetto finanziatore e relativo apporto (€)	Importo (Euro) da quadro economico secondo art.16 del D.P.R. 207/2010
01	Adeguamento funzionale, stradale, ferroviario, e messa in sicurezza di via dell'Elettricità – da via Ghega al raccordo con innesto su A57	MISE – DGIAI 12.000.000 €	12.000.000 €
08	Banchinamento della sponda Ovest Canale Industriale Ovest – area Grandi Molini e Cereal Docks	MiSE – DGIAI 10.000.000,00 AdSPMAS 7.500.000,00	17.500.000 €
13	Banchinamento della sponda sud Canale Industriale Ovest – area Montesyndial – 1° STRALCIO e 2° STRALCIO	MiSE – DGIAI 51.404.503,14 AdSPMAS 4.000.000,00	55.404.503,14 €
15	Sistemazione rete fognaria con costruzione vasche di prima pioggia nella zona di Porto Marghera	AdSPMAS 1.000.000	1.000.000 €
16	Ampliamento area portuale in area ex Monopoli (Molo Sali)	AdSPMAS 1.450.000	1.450.000 €
17	Interventi straordinari su supporti agli steli del sentiero luminoso	AdSPMAS 1.000.000	1.000.000 €
18	Intervento di adeguamento e potenziamento degli impianti elettrici e di illuminazione nel Porto di Venezia	AdSPMAS 1.000.000	1.000.000 €
19	Infrastrutture per la realizzazione del piano di sicurezza portuale	AdSPMAS 1.200.000	1.000.000 €
20	Realizzazione autoparchi	AdSPMAS 1.000.000	1.000.000 €
21	Adeguamento rete ferroviaria	AdSPMAS 500.000	500.000 €
22	Realizzazione vie di corsa sistemi rubber tired gantry a Marghera	AdSPMAS 372.167,00	372.167,00 €
23	Collegamento stradale tra SR11 e via dell'Elettricità	AdSPMAS 3.000.000,00	3.000.000 €

Gli interventi ancora da realizzare sono quelli relativi a: ridisegno di Via dell'Elettricità, banchinamento di Montesyndial, sistemazione rete fognaria, ampliamento area portuale Molo Sali, adeguamento impianti elettrici e di illuminazione (numeri 01, 13, 15, 16, 18).





Accordo “Moranzani”

Nel Marzo 2008 è stato sottoscritto l’“Accordo di Programma per la gestione dei sedimenti di dragaggio dei canali di grande navigazione e la riqualificazione ambientale, paesaggistica, idraulica e viabilistica dell’area di Venezia - Malcontenta – Marghera”, denominato “Accordo Moranzani”, da parte di dodici Soggetti Sottoscrittori.

Tale Accordo di Programma, ha individuato come siti idonei per il conferimento dei sedimenti di dragaggio dei Canali Portuali:

- la discarica in località “Moranzani” a Malcontenta;
- la cassa di colmata Molo Sali.

Attualmente l’Accordo è in fase di revisione ed in particolare è in discussione la possibilità di conferire presso la cassa di colmata Molo Sali anche sedimenti classificati come Entro C, per consentire all’AdSPMAS di gestire i materiali provenienti dall’escavo manutentivo del Canale Malamocco-Marghera.

Connessi all’attuazione dell’Accordo di Programma, sono stati previsti numerosi interventi di riqualificazione ambientale nell’area di Malcontenta, come compensazione per la realizzazione della discarica in Vallone Moranzani.

Tra le attività di competenza dell’AdSPMAS, da portate a termine nei prossimi anni vi è l’intervento di bonifica delle aree di via dell’Elettricità-collegamento SR11. La realizzazione dell’infrastruttura stradale è stata ultimata in data 31/01/2017, tuttavia, nel corso dei lavori, è stata riscontrata la presenza di alcuni frammenti di materiale contenente amianto. È stato pertanto presentato e condiviso con gli Enti competenti un piano per discernere in sito il materiale contenente amianto dalla restante parte del terreno. Tali attività sono attualmente in corso. Il quantitativo totale di materiale da sottoporre di scavo selettivo risulta pertanto essere pari a 9.200 mc; si stima che a valle delle operazioni di scavo selettivo risulti un quantitativo pari al 10% di MCA, mentre il rimanente possa essere conferito in area 23 ettari, previa verifica analitica, nell’ambito dell’Accordo Moranzani.





8.4.4 Partnership con altre istituzioni

La molteplicità e complessità delle attività connesse alle funzioni dell'AdSPMAS richiede un costante dialogo con una pluralità di soggetti che hanno competenza o ruoli istituzionali su alcuni ambiti di interesse del sistema portuale.

Questi comprendono le relazioni a livello comunitario per lo sviluppo delle reti TEN-T (programmazione e finanziamento), a livello nazionale con i Ministeri competenti (MIT e MATTM in particolare) ed a livello locale con gli attori istituzionali, quali Autorità Marittima, Camere di Commercio, Dogane, Guardia di Finanza, Polizia, Vigili del Fuoco, uffici sanitari, i centri di ricerca e le università.





9 COMUNICAZIONE E RAPPORTI ESTERNI

9.1 Sportello Unico Amministrativo e semplificazione burocratica

L'AdSPMAS è impegnata, e proseguirà in tale impegno, in un processo di miglioramento continuo e di semplificazione delle proprie procedure ed in generale delle procedure che hanno un impatto sulle attività portuali.

Si inquadrano in questa tematica gli interventi di coordinamento svolti a supporto delle attività economiche portuali e riferite al miglioramento ed alla semplificazione delle attività di altri enti operanti in porto e gli accordi raggiunti con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli su alcune semplificazioni già messe in atto (sdoganamento in mare, superamento del visto entrare, ecc.).

L'AdSPMAS darà attuazione allo Sportello Unico Amministrativo (SUA) per tutti i procedimenti amministrativi ed autorizzativi concernenti le attività economiche, fatta eccezione per quelle concernenti le attività inerenti lo Sportello Unico Doganale, una volta che il MIT adotterà il regolamento attuativo del SUA come previsto dalla legge 169/2016 di riforma del sistema portuale.

9.2 La Comunicazione Esterna

La sfida che si trova ad affrontare oggi l'AdSPMAS - come ogni altra organizzazione, pubblica o privata che sia - non è solo quella di progettare e realizzare lo sviluppo seguendo un approccio e adottando politiche di sostenibilità (intesa come sostenibilità sociale, ambientale, economica), ma quanto quella di comunicare in modo efficace con i propri pubblici per far capire in che cosa si concretizza questo impegno nello "sviluppo sostenibile" e per dimostrare nei fatti che si è risposto esattamente ai loro bisogni - se non esplicite richieste - in modo da ottenere consenso a procedere e continuare a produrre ulteriore valore per la collettività, valore che sia riconosciuto.





Essere trasparente e informare rispetto al proprio core business non basta più. Da una recente ricerca condotta nel 2016 dal *Reputation Institute* in Italia emerge, infatti, che oggi il 40% della reputazione di un'organizzazione dipende dalla percezione che gli italiani hanno del suo ruolo sociale.

A partire dall'entrata in vigore dei 17 *Sustainable Development Goals* (SDGs), previsti dall'Agenda delle Nazioni Unite per lo Sviluppo Sostenibile, nessuno può sfuggire alla necessità urgente di costruire un'immagine di sé come soggetto che contribuisca in maniera attiva alla sostenibilità, sia che si tratti di organizzazioni (pubbliche o private) e sia che si tratti di singoli. La *reputation* passa oggi per la dimostrazione su larga scala di un impegno concreto e fattivo in questo campo.

Il pubblico va spinto ad esprimersi positivamente sui comportamenti dell'organizzazione in un filone di comunicazione che sia di tendenza e contribuisca quindi a costruire una reputazione positiva rispetto a quell'ambito che progressivamente potrà "intaccare positivamente" anche altri ambiti. Il filone, che risponde a bisogni globali e locali, a pressioni istituzionali/pubbliche e cittadine/private e che può portare ad unitarietà tutta la comunicazione relativa allo sviluppo della portualità nei prossimi anni, è proprio quello delle sostenibilità che diventa chiave per il recupero della *reputation*.

E' fondamentale quindi attivare il meccanismo del confronto del pubblico, con cui condividere bisogni e valori per costruire una visione comune e definire un programma d'azione, attivando delle modalità di dialogo sistematico con le diverse componenti del territorio.

La comunicazione dunque non sarà più un processo da innescare ex post per comunicare un fatto compiuto, ma un processo di relazione costante che parte dall'ascolto dei pubblici, delle loro aspettative, dei loro bisogni, da mettere a confronto con quelli dell'organizzazione e di altri suoi stakeholder per poi costruire soluzioni condivise e dichiarate a monte, che saranno più facili da comunicare in modo efficace perché in parte già conosciute e comprese. In tal modo, il risultato raggiunto sarà un risultato di molti.

Questo è tanto più imprescindibile nel caso di Venezia. Infatti, al conflitto tra porto e città, che è tipico delle città portuali di tutto il mondo - dove la sindrome di *nimby* si esprime al massimo perché all'ostilità verso le grandi





infrastrutture, si somma la diffidenza e la paura suscitate dai luoghi chiusi al pubblico, come i porti, con cui, per altro verso, si entra in contatto con le loro esternalità negative (i camion che escono o entrano dai/nei porti, i fumi neri che si vedono da lontano uscire da qualche nave, ecc.) - nel caso di Venezia si sommano il *sentiment* rispetto al porto insediato a Marghera e il *sentiment* rispetto alla portualità insediata nel centro storico.

Sentiment rispetto al porto insediato a Marghera.

La collocazione fisica di Porto Marghera, lontano dalla città storica di Venezia e il suo essere ancora non avvicinabile dai non addetti ai lavori in quanto pericoloso (per una serie di complessità legate a *safety* e *security*, assenza di percorsi ciclabili e di aree dove possano entrare pullman turistici per fare visite alle aree portuali, ecc.), non consente di far vedere in modo costante e diretto che si tratta di una realtà positiva e dinamica, dove si lavora e si produce in sicurezza e nel rispetto dell'ambiente a beneficio di una collettività molto vasta. Altra cosa avviene in altre realtà, quali ad esempio Genova, Napoli e Trieste dove la città si sviluppa come un anfiteatro sul porto percependone interamente la sua essenza.

Riguardo al porto merci, per il momento, prevale una scarsa conoscenza della realtà produttiva e portuale, con un'ostilità sopita perché al momento concentrata sulla portualità del centro storico. Non è chiara peraltro all'opinione pubblica la differenza tra le aree industriali dismesse e ancora inquinate a Marghera e quelle bonificate, attive e produttive anche grazie alla vicinanza alle banchine. Ciò contribuisce ad una reputazione non positiva del porto che è percepito complessivamente come una realtà "degradata".

Tra l'altro, non va dimenticato che per anni Porto Marghera ha suscitato paura e contestazioni per gli effetti dell'inquinamento prodotto da alcune modalità di produzione – oramai superate – utilizzate dalle industrie lì collocate.

Oggi non vi è, quindi, un consenso e un supporto diffuso alla portualità industriale e commerciale ed al suo sviluppo che – se non si interviene con una campagna formativa e informativa massiccia – rimarrà intesa solo come produttrice di beneficio per pochi e di costi ambientali e sociali per molti.





D'altra parte, in questo contesto, si può contare su alcuni alleati da attivare: la numerosità degli addetti (oltre 13.000) che vi lavorano e delle aziende (oltre 1.000) che vi operano, tra le quali grandi gruppi (come Eni, Fincantieri, Enel, altri) che possono costituire valenti partner da ingaggiare in un programma di attività da sviluppare insieme con messaggi condivisi.

Tale realtà attiva e positiva, se poco nota ai veneziani del Centro Storico, è invece più nota ai cittadini della Terraferma che saranno direttamente coinvolti nella campagna di comunicazione anche attivando relazioni con associazioni e gruppi di pressione attivi in Terraferma.

Sarà questo un impegno fondamentale dei prossimi tre anni che coincidono con i tre anni previsti per le celebrazioni del Centenario di Porto Marghera.

L'AdSPMAS, già parte del Comitato Nazionale costituito proprio per fare memoria storica su Porto Marghera e delinearne il futuro ad un pubblico vastissimo, formato da cittadini, studenti, istituzioni, opinione pubblica e media, metterà in campo diversi strumenti per valorizzare al massimo questa occasione di comunicazione, tra i quali: pubblicazioni, video, itinerari didattici estesi a più mesi dell'anno e costruiti ad hoc rispetto all'evoluzione storica del porto a Marghera, dibattiti, incontri con portatori di interesse.

Sentiment rispetto alla portualità insediata nel centro storico.

Un altro fatto per cui il lavoro dell'AdSPMAS va costruito a partire dal coinvolgimento degli stakeholder secondo un approccio di "valore condiviso" e declinato secondo i criteri di sostenibilità è la potentissima immagine di Venezia.

Nella opinione pubblica mondiale, che conosce parzialmente la realtà della città, le dinamiche legate al turismo di massa che interessano Venezia sono associate all'anti-sostenibilità.

Venezia simbolo della città a "misura d'uomo" risulta fuori scala rispetto alle grandi navi attualmente transitano in bacino San Marco e nel Canale della Giudecca. L'impatto emotivo suscitato dall'immagine della grande nave trova, con Venezia stessa, cassa di risonanza a livello globale generando una campagna di comunicazione universale contro tutto ciò che mette a





rischio il pianeta e i suoi abitanti, a sottolineare che la sostenibilità dei sistemi non deve più essere solo economica, ma anche ambientale e sociale. Venezia non può vivere solo di turismo ma ha bisogno delle attività ricomprese nell'ambito portuale, che anzi rappresentano un'efficace risposta alla monocultura turistica così come dello sviluppo di altre attività economiche quali l'artigianato, il commercio e l'industria.

La verità è che il porto contribuisce in due modi alla conservazione di Venezia.

- Il primo modo – e il più importante – è il contributo alla tutela e sviluppo del patrimonio immateriale di Venezia – anch'esso sotto tutela UNESCO - che consiste nella sua cultura e nella sua tradizione più che millenaria che è marittimo-portuale: l'arte, la storia, la cultura di Venezia trovano nel porto la loro fonte da sempre. Il *know how* portuale-marittimo che ha fatto la ricchezza materiale e culturale di Venezia non sono scomparsi, ma sono vivi più che mai e ancora oggi le portano valore sotto molti punti di vista.
- Il secondo modo è il contributo al patrimonio materiale di Venezia che per essere mantenuto ha bisogno di fondi. Se il turismo porta reddito e occupazione ad una parte della collettività territoriale, il porto ne porta almeno altrettanto ad un'altra parte che è impegnata non nello sfruttamento di Venezia, ma nell'essere Venezia-Città portuale ed è pertanto irrinunciabile il suo sostegno. Il porto è "Venezia che mantiene Venezia".

Dunque risulta evidente la necessità di perseguire l'obiettivo di sottolineare attraverso la comunicazione i valori culturali, economici, sociali e ambientali che il porto mantiene e sviluppa a Venezia agendo su una serie di aspetti strategici:

- leva emotiva "Venezia icona della portualità in positivo" – Venezia come cassa di risonanza e come icona della portualità in positivo – portualità sostenibile/che coinvolge il territorio/che aiuta il territorio oggi come ieri;
- siamo nella fase storica della cd. "post verità" per cui i fatti oggettivi sono meno influenti nel formare l'opinione pubblica del ricorso alle emozioni e alle credenze personali, per cui è fondamentale agire sulla leva emotiva, sul pathos, su quanto è già radicato, occorre creare





un'empatia forte in positivo su “Venezia città portuale” e quindi porto da tutelare perché venezianità; la tradizione portuale-marittima millenaria di Venezia è parte rilevante del patrimonio immateriale di Venezia, soggetto alla tutela UNESCO così come quello materiale e tangibile³⁹: questo filone di comunicazione va sviluppato e battuto fortemente coinvolgendo *stakeholder* e *influencer* istituzionali e culturali a livello sia locale, sia nazionale e sia internazionale; nel caso delle AdSPMAS Italiane è ciò che esse sono chiamate a fare per legge istitutiva giacché la promozione del porto non si limita alla promozione delle sue infrastrutture o dei suoi servizi – patrimonio materiale – ma anche della cultura e della tradizione millenaria della portualità;

- coinvolgere nella campagna comunicazione/promozione la comunità portuale. La forza di una campagna portata avanti da tutti i membri della comunità portuale ovviamente è molto più impattante rispetto ad una campagna portata avanti solo dall'ente;
- coinvolgere nella campagna di comunicazione/promozione i dipendenti dell'ente.

Nella prospettiva di attivare una comunicazione relativa alla portualità di Chioggia, va tenuto conto che questa è percepita dalla collettività territoriale e dall'opinione pubblica come un'opportunità di crescita, sia per il comparto merci e sia per il comparto passeggeri, nonché per attività legate alla pesca. Le attività di comunicazione saranno integrate con quella della portualità veneziana e quindi manterranno unitarietà rispetto ad approccio e messaggi, ancora una volta legati agli aspetti di sostenibilità dello sviluppo.

³⁹ Secondo i parametri UNESCO della Convention for Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage (approvata nella 32° sessione della Conferenza Generale a Parigi il 17 ottobre 2003 e ratificata dall'Italia il 27 settembre 2007) il patrimonio culturale immateriale è del tutto interdipendente con il patrimonio culturale tangibile e quindi deve essere del pari oggetto di salvaguardia. La Convenzione suggerisce di porre in essere azioni volte a promuovere la conoscenza a livello locale, nazionale, internazionale dell'importanza del patrimonio culturale immateriale.





9.3 Relazioni Internazionali

Nell'ambito delle relazioni internazionali che l'AdSPMAS intende sviluppare nei prossimi anni, dovrà essere adottato un approccio in grado di andare al di là della collaborazione con il Sistema Italia nei mercati di riferimento per arrivare alla cooperazione con associazioni di categoria, organismi e organizzazioni influenti e di rilievo a livello locale.

Se da un lato non vanno trascurati i canali e gli interlocutori di relazione istituzionale tradizionali come le Ambasciate e le reti consolari italiane all'estero, l'ICE, le Camere di Commercio Estere, dall'altro, a seconda del mercato che si intende approcciare e del comparto o dell'esigenza di marketing, occorre fare un'analisi di quali siano gli interlocutori che in quel contesto e in quel momento si intende raggiungere.

Il contesto internazionale, infatti, è soggetto a cambiamenti così repentini che non è più pensabile riferirsi a modelli standard rispetto al tema delle relazioni e pertanto sarà necessario investire in analisi propedeutiche rispetto agli interlocutori locali che, di volta in volta, saranno ritenuti più idonei. Resta fondamentale prestare attenzione all'iniziativa "One Belt One Road" (OBOR) nell'ambito della quale AdSPMAS dovrà svolgere un ruolo da protagonista sia sul versante occidentale che nel sistema portuale dell'Alto Adriatico.

Resta invece fondamentale attivare un canale con la Regione del Veneto, la Confindustria, nonché con i Ministeri degli Esteri dello Sviluppo Economico per l'inserimento del porto di Venezia nelle missioni di sistema regionali e nazionali in modo da poter far emergere il ruolo dello scalo nel contesto nazionale ed internazionale.

Nell'ambito più squisitamente portuale, le relazioni da curare dovranno essere certamente quelle con gli organismi europei e mondiali di categoria.





Allegato 1. Strategie ed interventi per lo sviluppo dell'AdSPMAS

Le azioni strategiche delineate nel POT traggono sostanziale riferimento dal Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e sono finalizzate a superare le criticità che attualmente ostacolano lo sviluppo e la crescita del Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Le strategie sono state declinate in macro categorie riguardanti: le evoluzioni del sistema portuale ed il rapporto città-porto, lo sviluppo del “porto dal mare” e lo sviluppo del “porto da terra”. Particolare enfasi è stata inoltre attribuita al miglioramento della sostenibilità ambientale delle attività portuali in termini di riduzione e contenimento degli inquinanti atmosferici e di utilizzo di tecnologie innovative per ridurre la pressione ambientale nel caso di realizzazione di nuove opere ovvero per la gestione e manutenzione di quelle esistenti. Infine un'attenzione è stata posta agli sviluppi telematici che investono tutti i settori.

Per ogni macro categoria sono stati individuati gli interventi/azioni che si ritiene siano in grado di migliorare le attuali condizioni, garantendo quindi uno sviluppo equilibrato e sostenibile del sistema portuale di Venezia e Chioggia allo stesso tempo rispettoso e coerente con le “esigenze” del tessuto storico ed ambientale delle città.

Numerosi sono gli interventi per riprogettare il rapporto porto/città/territorio, interventi che si declinano sia nella riqualificazione di aree portuali che nella valorizzazione di aree demaniali ed in particolare nell'individuazione di nuovi spazi per il settore crocieristico che ne coniuherà il futuro sviluppo, dando finalmente risposta ad una problematica che non è più solo locale ma ha ormai un'eco internazionale. La realizzazione di un nuovo terminal crociere nella prima zona industriale di Porto Marghera costituisce la principale risposta ad un ritrovato rapporto città-porto. In questo intento, i porti di Venezia e Chioggia vedranno lo sviluppo di attività compatibili con le aree antropizzate nella aree di cerniera e lo sviluppo delle funzioni logistiche e di quelle strettamente portuali in aree più distanti dalle zone urbanizzate. Questa dinamica sarà molto evidente a Porto Marghera dove le attività portuali vedranno spostato il proprio baricentro verso sud, dove le interferenze con l'antropizzazione sono più contenute. Un elemento cardine di questa strategia sarà lo sviluppo del terminal container in area Montesyndial. L'area, di proprietà di AdSPMAS, ha una confi-





gurazione ed un'estensione tale da poter sviluppare un layout in linea con le migliori *best practice* internazionali per servire sia la funzione di terminal container che quella di area logistica. La doppia funzione consentirà di sviluppare i traffici ferroviari nazionali ed internazionali.

Montesyndial consentirà quindi un'offerta aggiuntiva che permetterà la riorganizzazione dei terminal esistenti superando così le attuali criticità ed i limiti in termini di rapporto fra banchina e superfici retrostanti.

In particolare sarà possibile migliorare l'organizzazione e gli spazi dedicati ai terminal rinfuse, grazie agli interventi in corso nell'isola portuale di Marghera, consentendo di sviluppare strutture e piazzali in grado di gestire al meglio i carichi delle *New Panamax*. Lo sviluppo delle rinfuse, settore ad alta vocazione ferroviaria, potrà beneficiare delle invidiabili condizioni di prossimità alla stazione ferroviaria di immissione alla rete nazionale.

Lo sviluppo in corso a Porto Marghera dei terminal passeggeri, ro-ro, container e rinfuse, richiedono pertanto un adeguamento:

- lato mare, per consentire l'accesso in sicurezza alle navi con dimensioni sempre più prossime agli standard definiti con l'apertura del nuovo canale di Panama (*New Panamax*).

In tal senso si provvederà alla manutenzione del canale Malamocco-Marghera e dei bacini di evoluzione.

Parallelamente sarà valutata la fattibilità di una banchina "alti fondali", alla bocca di Malamocco, per navi portacontainer di dimensioni ancora maggiori.

Per il Porto di Chioggia si prevede la manutenzione dei fondali, a quota del PRP vigente, atta a garantire lo sviluppo delle attività portuali in essere, eliminando le attuali limitazioni alla navigazione.

- lato terra, la crescente domanda di competitività del sistema portuale è riferita in primo luogo alla riduzione dei tempi di accesso di camion e treni ai terminal. A tal scopo si interverrà per ridurre le interferenze tra modalità di trasporto e, nell'ottica di un'attenzione alla sostenibilità, per incentivare l'uso di quelle a minor impatto ambientale.

In particolare sarà sviluppata la rete ferroviaria interna al comprensorio di Porto Marghera, per efficientare la manovra e servire i nuovi terminal, valutando anche lo sviluppo di una seconda stazione merci portuale e di un nuovo collegamento alla rete esterna che insieme a Marghera Scalo consenta di differenziare i punti di ingresso/uscita alla rete nazionale, riducendo le interferenze con il traffico passeggeri e sviluppando





le destinazioni anche internazionali. E' inoltre oggetto di valutazione il ripristino del raccordo ferroviario del porto di Chioggia.

Dal punto di vista dell'accessibilità stradale, sono previsti interventi di riqualificazione a scala locale in accordo con altri enti, in particolare a Porto Marghera è di prossima realizzazione l'intervento su Via dell'Elettricità.

Il miglioramento della sostenibilità ambientale delle attività portuali verrà perseguito in primo luogo attraverso l'applicazione della recente Direttiva Europea sui carburanti alternativi, applicazione che rappresenta un passaggio epocale nel tipo di carburante per il rifornimento dei mezzi di trasporto ad LNG che interessano l'AdSPMAS. Si tratta di organizzare un'intera catena logistica per l'LNG che considera le infrastrutture e strutture per l'approvvigionamento, lo stoccaggio e la distribuzione finale sul territorio comprensiva dei mezzi impiegati nel bunkeraggio. AdSPMAS sta quindi completando, congiuntamente a privati che investono nel settore, la fattibilità tecnica per l'accesso delle navi, la realizzazione del deposito costiero e la realizzazione della prima bettolina per il bunkeraggio.

Gli interventi atti a ridurre l'impronta ambientale dell'AdSPMAS prevedono la realizzazioni di marginamenti e adeguamenti della rete fognaria, degli impianti elettrici e idrici. Ulteriori interventi emergeranno dalla redazione di appositi piani (energetico e gestione rifiuti) previsti dalle normative.

Il miglioramento dell'efficienza del sistema portuale AdSPMAS sarà perseguito anche grazie allo sviluppo delle *Information and Communications Technology - ICT* e degli *Intelligent Transport System - ITS* che, applicati alla navigazione marittima, al sistema stradale, ferroviario, alla navigazione marittima, vengono ormai considerati globalmente la *quinta modalità* di connettività dei porti.

I principali interventi dell'AdSPMAS sono riportati nella tabella che segue.





Titolo intervento	Promotore/Realizzatore	Descrizione	Livello di progettazione	Stato autorizzativo	Costi	Data ultimazione lavori
Valorizzazione patrimonio demaniale.	AdSPMAS	Interventi su fabbricati, ponti e aree	Vari		4 mil €	2019
Nuovo terminal crociere.	AdSPMAS/MIT	Realizzazione di un nuovo terminal posizionato in Prima Zona Industriale di Porto Marghera. L'area dovrà essere dotata di un'ottima connessione viabilistica che permette di raggiungere i principali nodi di trasporto e la città storica in tempi contenuti. Il progetto prevede che sia realizzato un terminal passeggeri, con relativa banchina ex novo (circa 800m) prospiciente il Canale Industriale Nord.	Studio concettuale	n.a.	62 mil di €	2020
Manutenzione Malamocco- Marghera e bacini di evoluzione.	AdSPMAS	Manutenzione del canale Malamocco Marghera con rettifica della cunetta navigabile indicativamente dal curvone di San Leonardo ai bacini di Evoluzione; Manutenzione dei bacini di evoluzione n.1-2-3-4 di Marghera;	Prefattibilità	Criticità legate alla carenza di siti per conferimento fanghi.	15 mil. €	n.a.
Escavo Vittorio Emanuele III.	MIT/AdSPMAS	Valutazione dell'eventuale escavo nell'ambito dell'individuazione della nuova via di accesso alla Marittima per le navi da crociera.		In corso valutazione da parte del MIT	stima 30/40 mil. €	n.a.
Interramento cavidotto Terna lungo il Canale Malamocco Marghera.	Terna	L'intervento prevede l'interramento e la realizzazione dei nuovi collegamenti 132/220 KV "Fusina 2 – Sacca Fisola" e "Sacca Serenella – Cavallino" ed è stato approvato con Decreto MISE 239/EL-106/97/2009 del 6 agosto 2009. Il procedimento relativo alla tratta Fusina 2 – Sacca Fisola risulta attualmente in fase di progettazione esecutiva e l'avvio lavori è previsto per il 2019.	Esecutivo in corso	SIA	a carico TERNA	2019
Montesyndial.	AdSPMAS	La costruzione del terminal container di Montesyndial è motivata dalla crescita dei traffici container del Porto di Venezia e dalla previsione di crescita al 2030. Il progetto è strategico per lo sviluppo complessivo del porto anche indipendentemente dalla realizzazione della piattaforma di altura. Sarà dotato di un'accessibilità stradale e ferroviaria ad hoc, ha un'estensione da consentire lo sviluppo del traffico container e nel retro banchina, di funzioni logistiche e di trasformazione leggera nelle aree limitrofe. Il terminal Montesyndial, definito un unico lotto funzionale sulla base dei finanziamenti ottenuti nell'ambito dell'Accordo MISE, verrà realizzato in tre stralci funzionali: • 1° stralcio funzionale: terminal container Montesyndial finanziato dai 51 milioni di euro assegnati con l'Accordo di Programma MISE e 4 milioni a carico dell'AdSPMAS; • 2° stralcio funzionale: terminal container Montesyndial interamente finanziato per un importo di 88 milioni di euro stanziati dall'art. 1 comma 186, della Legge 24 Dicembre 2012 n. 228, come successivamente confermati e rimodulati dall'art. 1 comma 729, della Legge 23 dicembre 2014, n. 90; • 3° stralcio funzionale: comprende il completamento del terminal Container Montesyndial per un importo di 19 milioni di euro. Per tale stralcio si valuterà la possibilità di copertura economica attraverso varie fonti nazionali e comunitarie, private, ed eventualmente con risorse proprie dell'AdSPMAS, in ragione della disponibilità di bilancio e la loro programmazione.	Preliminare	VIA approvata Approvazione CSLP In attesa di essere presentato dal MIT al CIPE	162 mil € al netto degli oneri di amministrazione (11 mil. €) e interventi di bonifica realizzati (12 mil €) I stralcio, lavori per 55 mil di € II stralcio, lavori per 88 mil di € III stralcio, lavori per 19 mil di €	2022
Banchina alti fondali	AdSPMAS	Studio di prefattibilità per l'eventuale realizzazione della Banchina alti fondali, per valorizzare le opere ed i cantieri del MOSE presso la bocca di Malamocco. Lo studio concettuale in corso è finalizzato a definire: il numero e la dimensione di accosti ottenibili per le navi portacontainer con pescaggio fino a 16 metri, garantendo allo stesso tempo la piena operatività della conca di navigazione, il modello di esercizio, e la pre-fattibilità economico-finanziaria.	Studio concettuale in corso	Studio concettuale in corso	n.a.	n.a.
Terminal autostrade del mare di Fusina.	Privati	Il terminal autostrade del Mare di Fusina, operativo dal giugno 2014 ha ottenuto un co-finanziamento di 2,5 milioni € (su un totale di 9 mil € di costo complessivo) nell'ambito del Programma TEN-T, "Motorways of the Sea". Il finanziamento consentirà di completare il progetto, con la realizzazione della seconda darsena e di un sistema avanzato di videosorveglianza e controllo ai varchi, da attuarsi entro il 2018 (vedi Figura 56). Inoltre, a completamento dell'infrastruttura sono previsti nuovi piazzali e strutture accessorie.	Progetto esecutivo	Inserito nei work plan BAC e MED corridor	9 mil di €	dic-18
Ampliamento area portuale in area ex Monopoli.	AdSPMAS	Intervento su fabbricato vincolato e attualmente in stato di abbandono	Vari		7 mil €	2019
Porto peschereccio Cavallino-Treporti.	PIOPP(MIT)	Realizzazione di un nuovo porticciolo peschereccio in località Punta Sabbioni. L'intervento, oltre al ripristino delle funzionalità morfologiche ed ambientali dell'area, prevede la realizzazione del bacino di ormeggio per la imbarcazioni da pesca con la contestuale riqualificazione ambientale delle sponde	Progetto esecutivo	VIA e Autorizzazione Paesaggistica	3 mil di €	2019
Nuovo collegamento ferroviario .	AdSPMAS/RFI	Realizzazione di un collegamento diretto tra la zona sud di Porto Marghera e la rete ferroviaria nazionale. Il progetto prevede di connettere le aree di maggior sviluppo del porto con la rete ferroviaria fondamentale riducendo i tempi di manovra interna al Comprensorio ed evitando il passaggio per la stazione di Mestre. L'intervento sarà sviluppato congiuntamente con il gestore dell'infrastruttura nazionale RFI.	Fattibilità alternativa 1	Inserito nei work plan BAC e MED corridor	n.a.	2030
Adeguamento del tracciato ferroviario lungo via dell'Elettricità.	AdSPMAS	Il progetto (Accordo MISE) prevede la realizzazione di un raddoppio della linea e di un nuovo tracciato. Il raddoppio del tratto, compreso tra via Galvani e via Ghega, consentirà di aumentare la capacità del sistema ferroviario di comprensorio consentendo di servire in maniera più efficiente i terminali che richiedono un maggior numero di servizi ferroviari.	Fattibilità	In attesa di approvazione del Comune	12 mil di € (costo complessivo dell'intervento stradale e ferroviario, fondi MISE)	2019
Adeguamento infrastruttura stradale di via dell'Elettricità.	AdSPMAS	Il progetto (Accordo MISE) prevede una riqualificazione complessiva dell'intera via dell'Elettricità per ridurre le interferenze e fluidificare il traffico in ingresso/uscita dal porto.				
Nuovo Deposito/uffici.	AdSPMAS	L'intervento (accordo di programma 2015 con il Comune di Venezia) prevede lo spostamento del parco officine di ERF in un'area prospiciente il parco ferroviario. La struttura è destinata alla manutenzione ed al ricovero dei locomotori e consentirà di effettuare la riparazione dei carri.	Progetto esecutivo	Inserito nei work plan BAC e MED corridor	3,5 mil di €	2019
Terminal Costiero di stoccaggio LNG.	Privati	Il progetto, proposto da privati, prevede la realizzazione di serbatoi per una capacità complessiva di 32.000m3, in grado di gestire sino a 900.000 m3 l'anno di LNG. Il progetto prevede, inoltre, di gestire l'approvvigionamento tramite navi gasiere di media dimensione (fino a 65.000 m3), mentre per la distribuzione si utilizzeranno bettoline, camion e treni. Il terminal è infatti in grado di gestire tutte le modalità di trasporto: ferro, gomma, nave e chiatte fluviali.	Fattibilità Definitivo in corso	Inserito nel Piano strategico nazionale (MISE/MIT) Inserito nei work plan BAC e MED corridor	105 mil €	2021
Marginamenti.	AdSPMAS	Chiusura marginamento in canale Ind. Ovest (presso ponte del Commercio) e presso Fincantieri			2,3 mil €	2020
Impianti elettrici, idrici, e di illuminazione.	AdSPMAS	Adeguamento cabina elettrica 18. Sistema illuminazione aree S. Andrea, S. Marta e San Basilio.			2,7 mil €	2018
Sistemazione rete fognaria.	AdSPMAS	Necessità di adeguare la rete fognaria			8 mil €	2019



Allegato 2 Tabella di concordanza fra POT 2017-2020 e PSNPL

Obiettivi PSNPL	Azioni POT 2017 – 2020 AdSP
<p>Ob. 1 - Semplificazione e snellimento</p> <p><i>(Organizzazione per ridurre tempi e costi di transito delle merci. Ottimizzazione delle procedure approvative delle opere e delle tempistiche di realizzazione degli interventi sui Porti)</i></p>	<p>Sportello Unico Amministrativo e Semplificazione Burocratica (capitolo 9.1)</p>
<p>Ob. 2 – Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p> <p><i>(È fondamentale migliorare l'efficienza e l'efficacia dei Servizi Tecnico-Nautici; uniformare le condizioni di accesso alle concessioni demaniali; favorire efficienza e uniformità del lavoro portuale; creare le condizioni per mercati più concorrenziali e trasparenti nei porti italiani)</i></p>	<p>Servizi tecnico nautici (capitolo 4.8)</p> <p>Occupazione e promozione sul capitale umano (capitolo 8.3)</p>
<p>Ob. 3 – Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri.</p> <p><i>Misure per la semplificazione delle manovre ferroviarie; Estensione dei corridoi ferroviari merci all'interno dei porti; Introduzione fast corridor ferroviari Misure per la promozione di progetti integrati di filiera Misure per lo sviluppo dei traffici RO RO Misure per lo sviluppo dei collegamenti fluvio-marittimi.</i></p>	<p>Accessibilità ferroviaria (capitolo 5.1)</p> <p>Le reti trans europee di trasporto (capitolo 2.2.1)</p> <p>Promozione dei traffici (capitolo 3.3.10)</p> <p>Traffico RO RO (capitolo 3.3.7)</p> <p>Accessibilità fluviale (capitolo 5.3)</p>
<p>Ob. 4 – Integrazione del sistema logistico</p> <p><i>(Integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche, promozione di accordi di partenariato di filiera e incentivazione di localizzazione di attività manifatturiere e logistiche)</i></p>	<p>Logistica (capitolo 5.5)</p> <p>Zona franca (capitolo 5.6)</p>





Obiettivi PSNPL	Azioni POT 2017 – 2020 AdSP
<p>Ob.5 - Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p> <p><i>(Miglioramento complessivo delle prestazioni dei porti italiani per le diverse tipologie di traffico anche attraverso la rimozione dei limiti infrastrutturali, recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente relativo alle opere di protezione, banchine, terminali, sistemi ausiliari, adeguamento di fondali e banchine alle dimensioni del naviglio, sui colli di bottiglia dei collegamenti ferroviari e stradali)</i></p>	<p>Miglioramento dell'accessibilità nautica (capitolo 4.2)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Infrastruttura fisica di accesso;✓ Infrastruttura immateriale di ausilio e miglioramento dell'accessibilità <p>Miglioramento dell'accessibilità ferroviaria (capitolo 5.1)</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità stradale (capitolo 5.2)</p> <p>Miglioramento dell'accessibilità fluviale (capitolo 5.3)</p> <p>I nuovi terminal portuali (capitolo 4.3)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Banchina alti fondali✓ Terminal Montesyndial✓ Nuovo terminal crociere✓ Terminal autostrade del Mare <p>Funzione peschereccia (capitolo 4.4)</p> <p>Yatch, diportistica, cantieristica (capitoli 4.5, 4.6, 4.7)</p>
<p>Ob.6 – Innovazione</p> <p><i>(Digitalizzazione della catena logistica, collaborazioni strutturate fra AdSP, Università e centri di ricerca, promozione e finanziamento di programmi di alta formazione)</i></p>	<p>Accessibilità digitale (capitolo 5.4)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Strumenti ICT✓ Investimenti per banda larga e ultra larga <p>Occupazione e promozione sul capitale umano (capitolo 8.3)</p> <p>Partnership con istituzioni (capitolo 8.4.4)</p>





Obiettivi PSNPL	Azioni POT 2017 – 2020 AdSP
<p>Ob.7 – Sostenibilità</p> <p><i>(Promuovere l'utilizzo intelligente dell'energia attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento delle fonti rinnovabili)</i></p>	<p>Sostenibilità ambientale (capitolo 6)</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Accordi volontari✓ Progetto LNG✓ Piano Ambientale ed Energetico✓ Piano raccolta e gestione dei rifiuti✓ Bonifiche e marginamenti✓ Miglioramento energetico
<p>Ob.8 – Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p> <p><i>(Messa a sistema delle fonti esistenti, ad esempio, FESR, Fondo di Sviluppo e Coesione, Piano Juncker)</i></p>	<p>Strumenti di finanziamento europei e nazionali (capitolo 2.3)</p>
<p>Ob.9 – Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p>Programmazione nazionale (capitolo 2.1) Pianificazione e programmazione (capitolo 8.4)</p>





Bibliografia

- AIVP Association Internationale Villes et Ports (2006), Carta di Sydney “Lo Sviluppo Sostenibile delle Città Portuali”
- Alphaliner (2017), Report- Agosto 2017
- Banca d’Italia (2017), Bollettino Economico, Roma
- Bancero Costa (2017), Dry Bulk Market Outlook
- CCFI (2017), China Containerized Freight Composite Index
- Cedefop (2016), I mismatch occupazionali in Europa: carenze e eccedenze di competenze
- CLIA (2017), State of industry 2017
- Commissione Europea (2011), Libro Bianco, Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, Bruxelles
- Cruise Industry News (2017), Cruise Industry News Annual Report 2017-2018
- Cruise Industry News (2017), Cruise Industry News Annual Report 2016 - 2017
- D.Lgs. 4 Agosto 2016 n. 169
- D.Lgs. 16 Luglio 2014, n. 112
- D.Lgs. 17 Ottobre 2016 n.201
- D.Lgs. 3 Aprile 2006 n. 152 (T.U. ambiente)
- Decreto 1/2015 Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF)
- Della Lucia (2017), Rilevamento del flusso di traffico veicolare per l’accessibilità stradale al Porto di Chioggia
- Direttiva (UE) 2016/1148 NIS
- Direttiva 2005/65/UE
- Direttiva 2009/28/UE
- Direttiva 2014/89/UE
- Direttiva 2014/94/UE
- Direttiva 2016/802/UE
- Direttiva 59/2000/UE
- DPCM 13 Novembre 2014
- DPCM 26 Settembre 2014
- Enel (2017), Renewables investment boost in a global uncertain context
- ENI (2014), Upgrading del Progetto Green Refinery





- ESPO (2016), EcoPorts Port Environmental Review 2016, Insight on port environmental performance and its evolution over time
- European Commission (2017), European Economic Forecast –Spring 2017
- Fincantieri (2017), Investor Presentation, Settembre
- FMI Fondo Monetario Internazionale (2017), Outlook 2017
- Fondazione Nord Est (2017), Rapporto 2017
- IEA (2016), World Energy Outlook 2016
- IMO (1973), International Convention on the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL
- IMO (2005), International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - MARPOL , Annex VI (2005) Prevention of Air Pollution from Ships
- ISL (2017), Shipping Statistics and Market Review
- Legge 206/1995
- Legge 380/90
- Legge 84/1994
- Legge del 7 Agosto 2012, n. 134
- Legge Regionale N° 17 del 7/08/2009
- Leggi Speciali per Venezia (L. n. 366/1963, L. n. 171/1973, L. n. 798/1984, L. n. 139/1992)
- McKinsey, Global steel industry perspective,
- MEF (2017), Documento di Economia e Finanza, Roma
- MIT (2016), Diporto Nautico in Italia - Anno 2016, Ufficio Statistica
- MISE/MATTM (2017), Strategia Energetica Nazionale 2017, Giugno
- OECD/FAO (2017), Agricultural Outlook 2017-2026
- ONU (2015), Trasformare il nostro mondo: l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile
- PIANC (2016) Report 152 "Guidelines for cruise terminal" 2016
- PIANC (2014) WG Report 121
- Piano Morfologico Per La Salvaguardia Della Laguna Di Venezia
- Piano per il Contenimento dell'Inquinamento Luminoso (PICIL)
- Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)
- Regione del Veneto (2017), Rapporto Statistico 2017
- Regolamento (UE) 1255/2011
- Regolamento (UE) 1315/2013
- Regolamento (UE) 1316/2013
- Regolamento (UE) 352/2017
- Regolamento (UE) 913/2010





- REGOLAMENTO (UE) N. 952/2013, Codice Doganale Comunitario, Gazzetta ufficiale dell'Unione europea
- Regolamento 508/2014
- Regolamento CE 725/2004
- Siderweb (2017), Industria e Acciaio 2030
- SRM (2017), Italian Maritime Economy, Giugno
- TERNA (2007), Razionalizzazione rete AT area Venezia e Padova, STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
- UNCTAD (2016), Maritime Review Maritime Transport
- World Trade Organization (2017), Outlook 2017
- WTO (2017), World Trade Statistical Review 2017
- Fortis M. (2017), The Pillars of the Italian Economy, ed. Springer

