



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

RELAZIONE ANNUALE PER L'ANNO 2020

Indice

1. Aspetti organizzativi

1.1. Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla riorganizzazione della struttura organizzativa in ottemperanza delle disposizioni sul lavoro in smart-working e gli eventuali costi sostenuti.

1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale.

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1. Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale.

2.2. Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

2.3. Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia.

2.4. Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali.

2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti.

2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale.

2.7. Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.

3. Attività svolte in ambito portuale

3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94

3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto.

3.1.2 In considerazione della proroga ex lege delle autorizzazioni e concessioni, fornire solo notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni.

3.1.3. Notizie in merito all'applicazione art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

3.1.4 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.

3.1.5 Notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17.

3.2. Articolo 68 del codice della navigazione: eventuali notizie rilevanti in merito all'attività amministrativa svolta.

4. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

4.1 Compilazione dell'unità scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020.

4.2 Compilazione dell'unità scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

5. Gestione del demanio

5.1 Notizie in merito all'applicazione dell'articolo 199, comma 1, lett.a) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

5.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

6. Tasse portuali

6.1 Notizie in merito alla eventuale percentuale di calo delle Entrate

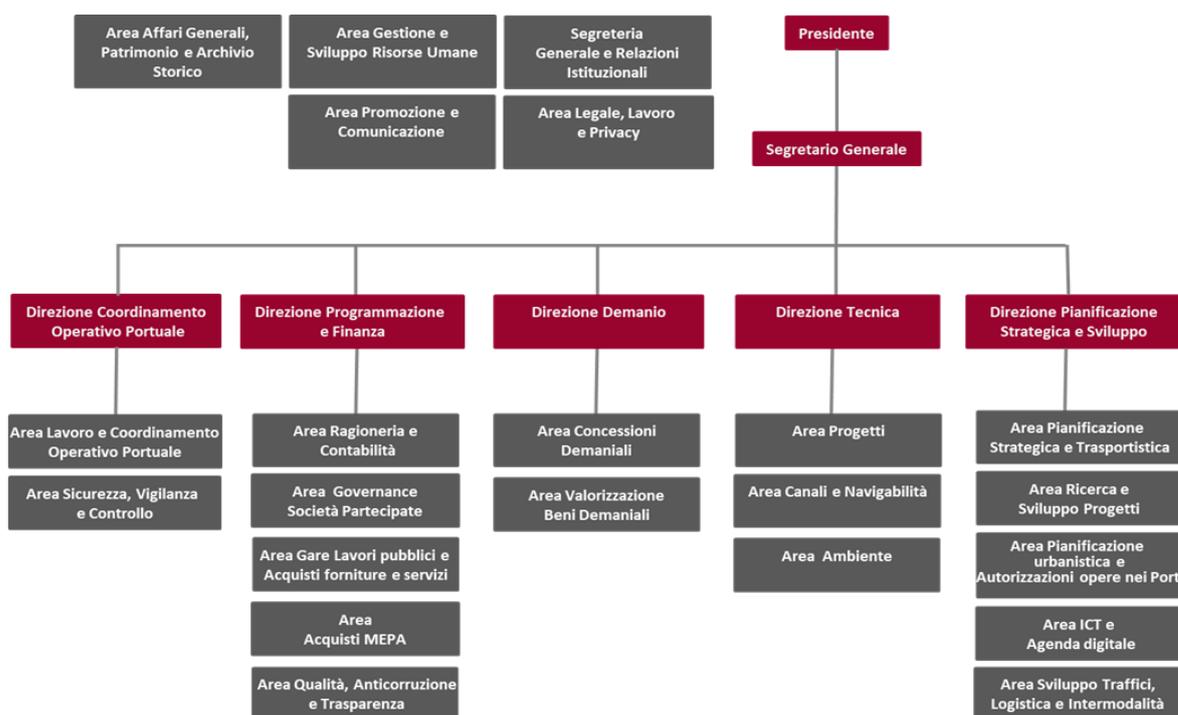
6.2 Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.

1. Aspetti organizzativi

1.1. Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla riorganizzazione della struttura organizzativa in ottemperanza delle disposizioni sul lavoro in smart-working e gli eventuali costi sostenuti.

A partire dal 2017, a seguito anche della Riforma dei Porti (D.Lgs. n.169/2016), l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha rivisto l'assetto della sua struttura organizzativa in funzione dei nuovi asset, funzioni e finalità, coerentemente con i compiti istituzionali e in funzione dei macro obiettivi individuati nel Piano Operativo Triennale (POT), in linea con il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e la pianificazione degli obiettivi di breve e di medio periodo e con gli obiettivi istituzionali dell'Ente circa la "Ridefinizione dell'organizzazione degli uffici", che prevedevano di qualificare e centralizzare alcuni specifici processi tra cui ICT, Anticorruzione e trasparenza, Qualità, Affidamenti, Gare e lavori pubblici e gestione Risorse umane.

Tale Struttura organizzativa è stata rivista anche nel settembre 2020 ed è così definita:



La Struttura organizzativa si basa su cinque articolazione di *line* e una di Staff. Di seguito il core business delle strutture sopra citate:

- **STRUTTURA DI STAFF DEL PRESIDENTE E DEL SEGRETARIO GENERALE:** la Struttura è composta da cinque aree a supporto degli organi di direzione dell'Autorità di Sistema Portuale. Si occupa dell'assistenza e della valutazione giuridica delle questioni legali, della cura dei rapporti istituzionali, delle relazioni con i

media e delle attività di promozione e comunicazione e della gestione e sviluppo delle risorse umane. Cura inoltre le attività relative al servizio archivistico-protocollo e bibliografico.

- **DIREZIONE COORDINAMENTO OPERATIVO PORTUALE:** la Direzione è formata da due aree. Si coordina con gli enti, le istituzioni e gli operatori portuali per garantire lo svolgimento delle attività portuali, individuando le modalità operative per migliorarle e aumentare la competitività del porto. Gestisce inoltre gli apparati e la rete di sorveglianza, vigilando sul rispetto delle disposizioni in materia di operazioni portuali, sicurezza e igiene del lavoro. Istruisce le istanze per le autorizzazioni di impresa portuale, per la fornitura dei servizi portuali e per l'esercizio delle attività collaterali.
- **DIREZIONE PROGRAMMAZIONE E FINANZA:** la Direzione, composta da cinque aree, si occupa della programmazione finanziaria dell'Ente, di cui redige il bilancio preventivo e consuntivo, della gestione della tesoreria e delle attività amministrativo-contabili fiscali inerenti a riscossioni e pagamenti. Monitora inoltre le società partecipate e controlla e rendiconta i finanziamenti provenienti da enti esterni. Cura l'attività amministrativa relativa alle gare lavori pubblici, servizi e forniture e le procedure di affidamento mediante MEPA e CONSIP, nonché gli adempimenti collegati all'Anticorruzione, Trasparenza e Qualità.
- **DIREZIONE DEMANIO:** la Direzione, formata da due aree, cura le istruttorie per il rilascio in concessione dei beni demaniali e le procedure tecniche e amministrative per la verifica e valutazione dei progetti relativi a opere, impianti e manufatti da realizzare nei beni demaniali dati in concessione.
- **DIREZIONE TECNICA:** la Direzione è composta da tre aree. Si occupa della realizzazione di opere infrastrutturali portuali e della manutenzione ordinaria e straordinaria di strade, reti ferroviarie, banchine, canali di navigazione portuale. Gestisce le questioni di impatto ambientale inerenti alle attività portuali.
- **DIREZIONE PIANIFICAZIONE STRATEGICA E SVILUPPO:** la Direzione, formata da cinque aree, si occupa della ricerca di nuove opportunità di sviluppo portuale e, in coordinamento con la direzione dell'Ente, delinea i piani di sviluppo strategico del Porto di Venezia. Studia l'ottimizzazione dei flussi e delle modalità di trasporto che interessano l'infrastruttura portuale e cura la ricerca di finanziamenti (europei, nazionali e regionali) per la realizzazione di progetti di interesse portuale. Cura l'iter istruttorio relativo al rilascio delle autorizzazioni delle opere nei porti, lo sviluppo dei traffici, della logistica e dell'Intermodalità e la gestione e lo sviluppo ICT e Agenda Digitale.

Coerentemente con i compiti istituzionali, i macro obiettivi individuati nel POT e con gli obiettivi istituzionali dell'Ente, sono stati definiti gli obiettivi strategici per l'anno 2020. Il Sistema di Valutazione della Performance dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è dato dall'insieme, coerente e completo, delle metodologie, delle modalità e delle azioni che hanno ad oggetto la misurazione e la valutazione della performance poste in relazione con i soggetti e con le strutture

coinvolte nel processo e prescinde dal fatto che la prestazione sia resa in ufficio, in luogo diverso o in modalità mista: la sua applicazione ed attuazione consente all'Ente di misurare e valutare, in modo sistemico, la performance organizzativa ed individuale.

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

Gli "obiettivi istituzionali generali", comuni a tutte le Autorità di Sistema portuale, sono determinati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nel rispetto del raccordo dell'azione amministrativa con le priorità politiche individuate dall'Amministrazione, a cui si aggiungono gli "obiettivi strategici particolari" specifici di ogni Autorità di Sistema. Tenuto conto degli obiettivi istituzionali dell'Ente assegnati dal Ministero vigilante e delle azioni individuate nel Piano Operativo Triennale, viene definito annualmente il Piano delle Performance in cui vengono assegnati gli obiettivi strategici e specifici al Segretario Generale e ai Dirigenti.

Per l'anno 2020 il Piano delle Performance dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale adottato con Decreto n. 515/2020 ha definito gli obiettivi strategici e specifici assegnati al Segretario Generale e ai Direttori per l'anno 2020, coerentemente con gli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con nota M_INF n.307 del 30 luglio 2020, di seguito specificati:

Segretario Generale:

- Rimodulazione della spesa prevista nel bilancio di previsione 2020 rispetto alle minori entrate a causa degli effetti sul bilancio dell'Ente imposti dall'emergenza sanitaria;
- Mantenimento dei livelli di accessibilità nautica al sistema portuale con particolare riferimento alla manutenzione dei canali di grande navigazione di propria competenza.

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo:

- Supporto ed implementazione del Piano di sviluppo Strategico elaborato dalla Regione e relativo alla ZLS veneta;
- Azioni di miglioramento della navigabilità in previsione MOSE attraverso lo sviluppo di programmi di implementazione delle tecnologie per l'accessibilità nautica.

Direzione Coordinamento Operativo Portuale:

- Supporto ed implementazione del Piano di sviluppo Strategico elaborato dalla Regione e relativo alla ZLS veneta;
- Emergenza sanitaria COVID-19: gestione sul fronte interno e ambito portuale.

Direzione Tecnica:

- Mantenimento dei livelli di accessibilità nautica al sistema portuale con particolare riferimento alla manutenzione dei canali di grande navigazione di propria competenza;
- Avvio lavori su Area Montesyndial.

Direzione Programmazione e Finanza:

- Rimodulazione della spesa prevista nel bilancio di previsione 2020 rispetto alle minori entrate a causa degli effetti sul bilancio dell'Ente imposti dall'emergenza sanitaria;
- Completamento procedure di gara e affidamenti programmati nel 2020 tenuto conto delle implicazioni derivanti da Emergenza COVID-19.

Direzione Demanio:

- Revisione Regolamento Concessioni Demaniali (Delibera art. 57);
- Censimento reciproche consegne/concessioni con PIOOPP relativamente a MOSE, Marginamenti, siti di conferimento sedimenti (Isola Tresse, barene, ecc).

Il monitoraggio del funzionamento complessivo e della correttezza del sistema della valutazione, è affidato all'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), nominato con Decreto AdSPMAS 107/2018, in accoglimento dei principi e delle norme del D.lgs. 150/2009, del DPR n. 105/2016 "Regolamento di disciplina delle funzioni del Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei ministri in materia di misurazione e valutazione della performance delle pubbliche amministrazioni" e della Delibera ANAC n. 43/2016 "Attestazioni OIV o strutture con funzioni analoghe, sull'assolvimento degli obblighi di pubblicazione e attività di vigilanza dell'Autorità", tenuto conto anche dell'obiettivo istituzionale dell'Ente (2017) "Consolidamento della cultura della Trasparenza e della prevenzione della corruzione", tra cui la costituzione di idonei Organismi Indipendenti di Valutazione (OIV).

L'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), responsabile della corretta applicazione delle linee guida, delle metodologie e degli strumenti predisposti dal Dipartimento della funzione pubblica, nel corso del 2020 ha supportato l'Ente sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa e individuale. Nel corso del 2020 l'Organismo Indipendente di Valutazione ha inoltre supportato l'Ente nel processo di definizione degli obiettivi necessari all'elaborazione del Piano delle performance (obiettivi ed indicatori), monitorando il funzionamento complessivo del nuovo sistema di misurazione e valutazione della performance dell'Ente, della trasparenza ed integrità, al fine della misurazione dei risultati raggiunti relativamente alla performance organizzativa e della validazione poi della Relazione sulla Performance relativa all'anno precedente (Decreto n. 430/2020).

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali, l'AdSP MAS si avvale della segreteria tecnico-operativa composta da personale proveniente dalla soppressa Autorità Portuale di Venezia, nel contingente e nella composizione quantitativa in essere al momento della costituzione.

L'Ente ha provveduto ad utilizzare le risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, come prescritto dall'art. 22 dal decreto legislativo n. 169/2016.

Di conseguenza, la pianta organica di riferimento è quella approvata con delibera del Comitato Portuale n. 6 del 2009 e dal Ministero dei Trasporti con nota prot. M_TRA/DINF/9337 del 14 luglio 2009, ed è composta come segue:

	Dirig.	Quadri A	Quadri B	Impiegati di 1° livello	Impiegati di 2° livello	Impiegati di 3° livello	Impiegati di 4° livello	Totale
Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	5*	18	13	18	23	9	5	91

* escluso il Segretario Generale

Al 31 dicembre 2020 la consistenza numerica del personale dipendente, escluso il Segretario Generale, è pari a 85 unità, così suddivisa:

Posizioni	Pianta Organica approvata	Copertura effettiva dell'organico
DIRIGENTI	5	5*
QUADRI	31	25
IMPIEGATI	55	55
OPERAI	0	0
TOTALI	91	85

IL SEGRETARIO GENERALE NON E'

INCLUSO

*Comprensivo di un dirigente in aspettativa ai sensi dell'art. 6, c. 5 L. 84/94

Nel corso dell'anno 2020 c'è stata la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato di un dipendente con qualifica professionale di impiegato di 3° livello. L'interessato è assegnato alla Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale - Area Gestione e Sviluppo Risorse Umane. Nel corso dell'anno 2020 vi è stata una assunzione con un contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato, attraverso selezione pubblica, per fronteggiare carenze di organico relative all'Area Legale, Lavoro e Privacy.

Ci sono state due cessazioni di personale dipendente, una a tempo indeterminato e una a tempo determinato, di cui rispettivamente una per decesso (un impiegato di 3° livello in data 07/02/2020) e una per dimissioni volontarie (un impiegato di 2° livello in data 15/07/2020).

Al 31/12/2020 era in servizio un solo dipendente con un contratto di lavoro a tempo determinato a tempo pieno con inquadramento di impiegato di 2° livello.

La composizione del personale dell'Autorità di Sistema Portuale ha registrato dal 2019 al 2020 le dinamiche indicate nelle tabella sotto riportata:

Andamento del turnover

		Dirigenti	Quadri	Impiegati	Totale
2019	Personale della Segreteria				
	Tecnico - Operativa	6***	23	56	85
2020	Cessazioni	0	0	-1	-1
	Assunzioni	0	1	1	2
	Passaggi di livello	0	1	-5****+4	0
	Personale della Segreteria Tecnico - Operativa	6	25	55	86

N.B.: Il Segretario Generale è incluso fra i Dirigenti

*** Comprensivo del dirigente in aspettativa

**** n.4 impiegati da 4° a 3° livello; n.1 impiegato da 1° livello a QB

Analizzando in particolare la composizione dell'organico della Segreteria Tecnico-Operativa emergono i seguenti principali fenomeni:

- l'età media dei dipendenti è di circa 44,72 anni;
 - l'anzianità media di servizio è di circa 11,73 anni;
 - il numero dei laureati sia tra gli uomini sia tra le donne è in costante crescita.
- Osservando i singoli fenomeni per ciascuna categoria emerge la seguente situazione:

Categoria	Età anagrafica media				Anzianità di servizio media					
	no	2017	2018	2019	2020	2016	2017	2018	2019	2020
Dirigenti		57	53	54	55	23	26	16	17	18
Quadri		47	46	46	47	15	14	14	13	14
Impiegati		41	42	42	43	9	9	9	9	10

Smart Working e Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA)

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha avviato le attività connesse al lavoro agile a partire da Marzo 2020, a seguito della proclamazione dello stato di emergenza sanitaria derivante dalla diffusione del virus SARS-CoV-2. Questa nuova modalità organizzativa ha comportato un processo di innovazione dell'organizzazione del lavoro e stimolato un cambiamento strutturale del funzionamento dell'Ente, sempre nell'ottica di una maggiore efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa, della produttività del lavoro e di orientamento ai risultati, agevolando la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

A tal proposito, si sottolinea come la conciliazione vita-lavoro e il welfare aziendale siano due delle principali aree di intervento delle policy di *people management* dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. Nel corso del 2020, infatti, nell'ambito della Contrattazione aziendale di 2° livello, l'Autorità ha mantenuto il Sistema di Welfare aziendale al fine di migliorare la qualità di vita del proprio personale e delle loro famiglie, nonché il clima aziendale, la cui analisi è uno degli strumenti previsti nel Piano di Comunicazione Interna nonché una delle dimensioni di sviluppo da monitorare all'interno del Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA).

Tale modalità organizzativa di lavoro (smart working) comporta una maggiore responsabilizzazione delle risorse che sono stimolate a concentrarsi sui risultati del lavoro svolto, una razionalizzazione nell'uso delle risorse con conseguente aumento della produttività, una promozione dell'uso delle tecnologie digitali con conseguente stimolo allo sviluppo delle conoscenze digitali dei dipendenti, un rafforzamento dei sistemi di misurazione e valutazione delle performance basato sui risultati ottenuti e una valorizzazione del patrimonio immobiliare della PA dovuto al ripensamento delle postazioni e degli spazi.

Grazie a questa esperienza l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha potuto fronteggiare efficacemente l'emergenza sanitaria del 2020, consentendo di contemperare l'esigenza di contrasto alla pandemia con la necessità di continuità nell'erogazione dei servizi.

Coerentemente con quanto previsto dai DPCM in materia di lavoro agile, e soprattutto per una migliore organizzazione del lavoro, AdSP MAS a partire dal 12 marzo 2020 ha proceduto a definire la programmazione settimanale della modalità lavorativa (agile/presenza). La predisposizione di tale schema si è resa necessaria per la verifica giornaliera del numero delle presenze effettive in sede e per la verifica della percentuale dello smart working applicata nel pieno rispetto del decreto e delle direttive emesse dal ministero della Funzione Pubblica.

Tale attività è stata svolta in maniera continuativa ed ha comportato per tutto il periodo in questione un costante monitoraggio della normativa sul tema per la programmazione e gestione del lavoro del personale dipendente che è stato costantemente aggiornato circa:

- la percentuale di applicazione della modalità lavorativa in smart working;
- la possibilità e modalità di fruizione del congedo parentale straordinario;
- la possibilità e modalità di fruizione dei permessi straordinari L.104;
- la possibilità di fruizione della banca ore straordinaria;

- la possibilità di poter fruire della flessibilità dell'orario lavorativo per evitare assembramenti al momento dell'entrata e dell'uscita dalla sede di lavoro permettendo l'entrata nella fascia oraria dalle h 07.30 alle ore 09.30 e la possibilità di utilizzare la flessibilità fino a tre ore con compensazione mensile, per 12 ore al mese;
- la possibilità di equiparazione al servizio effettivamente prestato, su presentazione di idonea certificazione, nel caso di assenza dal servizio del lavoratore disposta dall'autorità sanitaria competente per il Covid-19, per lo svolgimento degli accertamenti sanitari propri o dei figli minorenni;
- la possibilità di utilizzo dello smart working in caso di quarantena o di didattica a distanza per i figli conviventi minori di 16 anni.

A seguito delle indicazioni da parte della Funzione Pubblica (Decreto Dadone) l'AdSP MAS ha introdotto le seguenti linee guida:

- mappatura delle attività che, in base alla dimensione organizzativa e funzionale della propria Direzione, possono essere svolte in modalità agile; ferme restando le esigenze di servizio da garantire attraverso la presenza fisica del personale;
- definizione ed assegnazione preventiva ai propri collaboratori di task/obiettivi;
- applicazione del lavoro agile garantendo almeno la percentuale, prevista dal DPCM in corso di validità;
- programmazione settimanale delle attività;
- valutazione e monitoraggio (art. 6) periodicamente le prestazioni rese in smart working da parte dei propri collaboratori.

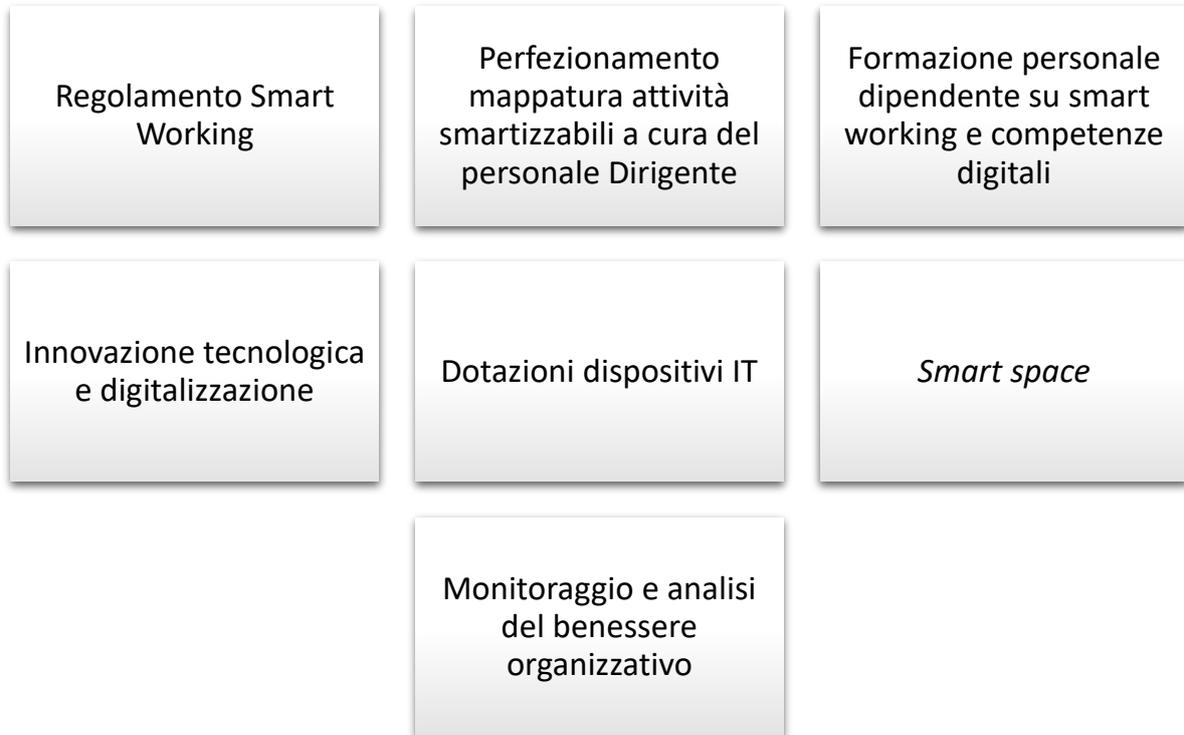
Inoltre, nel corso del 2020, è stata redatta una bozza di regolamento dello smart working che rientra tra le azioni future inserite nel Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha infine elaborato il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) secondo quanto previsto dall'art. 263 del DL 34/2020 convertito, con modificazioni, dalla legge 17 luglio 2020, n.77. In tale documento vengono definite le misure organizzative, la dotazione di strumenti informatici, i percorsi formativi del personale, sia dirigenziale che non, e gli strumenti di rilevazione e di verifica periodica dei risultati conseguiti, anche in termini di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza dell'azione amministrativa, della digitalizzazione dei processi, nonché della qualità dei servizi erogati. Tale documento ha visto nella sua redazione anche il supporto dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV). Sarà successivamente adottato dall'Ente dopo esser stato sottoposto all'attenzione del personale dirigente e delle RSA. I punti principali del documento sono:

- Riferimenti Normativi;
- Livello di Attuazione e Sviluppo in AdSP MAS;
- Modalità Attuative (finalità e organizzazione, adempimenti, dotazione dispositivi DPI, dotazione strumenti informatici, scelte logistiche e di ridefinizione degli spazi, sistema di misurazione e valutazione della performance);
- Soggetti, Processi e Strumenti del Lavoro Agile (personale dirigente, Organismo Indipendente di Valutazione, Responsabile Transizione Digitale e aree coinvolte);
- Azioni future e programma di sviluppo del Lavoro Agile.

In particolare, per quanto riguarda le azioni future, l'AdSP MAS, come ogni Amministrazione, progetta il proprio programma di sviluppo, monitorando già nel

2021 alcuni indicatori previsti nelle Linee guida. I risultati misurati saranno poi rendicontati in apposita sezione all'interno della Relazione annuale sulla performance. Tutto ciò sarà il punto di partenza per l'individuazione poi dei contenuti del POLA per il triennio 2022-2024. Obiettivo ultimo, nell'arco di un triennio, è giungere ad una fase di sviluppo avanzato in cui dovranno essere monitorate tutte le dimensioni indicate. Di seguito le azioni programmate:



1.2. Compilazione della tabella allegata relativa al personale.

Vedasi allegato

2. Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto

2.1. Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale.

Il Piano Operativo Triennale vigente è il POT 2018 – 2020 stato approvato il 12/10/2017 con delibera n.6. Sono state approvate due revisioni annuali rispettivamente il 27/2/2019 con delibera n. 1 valevole per il 2019 e il 16/12/2019 con delibera n.8 valevole per il 2020.

2.2. Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Dopo aver predisposto, nel corso del 2019 il DEASP, secondo le linee guida del MATTM e tenendo conto delle linee strategiche di sviluppo dell'Ente e dei documenti Programmatici, nel corso del 2020 è stata predisposta una prima revisione del Deasp e sono stati raccolti, nell'ambito del progetto Cleanberth, anche i dati relativi all'area di Chioggia per l'anno 2019.

Considerando gli esiti della "Carbon Footprint" sia del Porto di Venezia che del Porto di Chioggia e quindi, più nello specifico, il riepilogo delle emissioni complessive associate alle diverse funzioni riordinate per incidenza sul valore complessivo di CO2 sono state individuate una serie di possibili azioni da attuare, sia per gli aspetti diretti legati all'attività svolta da AdSPMAS, sia per gli aspetti indiretti legati alle attività portuali.

Infatti, anche se gli impatti del settore navale sul sistema portuale non derivano da aspetti gestionali e ambientali direttamente gestibili e controllabili da AdSP MAS, bensì da aspetti gestionali e ambientali sui quali AdSP MAS può solo esercitare un'influenza, per quanto rilevante, svolgendo funzioni di orientamento e coordinamento nei confronti dei diversi stakeholders coinvolti in queste attività, in questo contesto AdSP MAS, per il ruolo che svolge, si trova comunque in una posizione favorevole a cogliere le opportunità che si stanno delineando in termini di transizione energetica e relativi obiettivi di sviluppo.

Queste opportunità si esplicano in soluzioni che vedono AdSP MAS quale possibile diretto soggetto attuatore e che sono rappresentate, a titolo esemplificativo, dalla conduzione di studi propedeutici su nuove tecnologie e carburanti a bassa o nulla "carbon footprint" per la transizione energetica, ma anche dall'attuazione di interventi quali ad esempio la sostituzione del parco mezzi alimentati a gasolio/benzina con mezzi elettrici, la sostituzione di impianti di illuminazione tradizionale con impianti di illuminazione a led, o la realizzazione di impianti fotovoltaici su edifici demaniali, ecc.. Tra le azioni previste dal DEASP, portata avanti anche nel corso del 2020, vi è l'impegno, congiuntamente ad importanti operatori del porto, a sviluppare una rete di approvvigionamento, rifornimento e distribuzione di gas naturale liquido (GNL), carburante alternativo che permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (-95%) e di polveri sottili (PM10 -90%), e di ridurre le emissioni di anidride carbonica di circa il 20% rispetto alle emissioni dei combustibili fossili attualmente utilizzati, rappresentando quindi una tecnologia di transizione verso tecnologie più performanti in relazione agli obiettivi del European Green Deal.

Si tratta della realizzazione del primo deposito di GNL a porto Marghera con capacità di 32.000 m³, promosso dalla società Venice LNG, e della costruzione di una bettolina per il trasporto di GNL da parte della società Rimorchiatori Riuniti Panfido, in grado di trasportare 4.000 m³ di GNL tra il terminal di stoccaggio e le navi da rifornire.

Grazie alle suddette iniziative, che prevedono un investimento complessivo di oltre 136 milioni di euro, co-finanziati da 28 milioni di contributi dell'Unione Europea

(programma Connecting Europe Facility), il porto di Venezia sarà il primo porto in Adriatico a completare la catena logistica per l'approvvigionamento e rifornimento di GNL alle navi, consentendo in tal modo al Sistema portuale veneziano di essere in linea con le disposizioni della Direttiva UE 2014/94 sull'infrastruttura per carburanti alternativi, come adottata dall'ordinamento italiano con il D.lgs. 2016/257, e più in generale con gli obiettivi del Green Deal europeo.

Contestualmente AdSPMAS ha supportato la Rimorchiatori Riuniti Panfido che ha recentemente stipulato con il Cantiere navale Rosetti Marino di Ravenna la costruzione di un mezzo composto da due unità, una Power Unit da quasi 7.000 cv ed una Cargo Unit con una capacità di carico di 4.000 m³ di GNL per il rifornimento di GNL alle navi; nel loro insieme costituiranno un innovativo sistema combinato per il bunkeraggio, denominato SBBT (Semi-Ballastable Barge Transporter). La costruzione della SBBT prevede un investimento complessivo pari a 36 milioni di euro ed è co-finanziato da 9,5 milioni € di contributi europei del Programma Connecting Europe Facility (CEF). La costruzione della SBBT è un progetto tutto italiano, visto che oltre ad essere stato dato l'incarico ad un cantiere navale italiano, Rosetti Marino, si è voluto selezionare anche il RINA (Registro Italiano Navale) come organo di sorveglianza e garante della qualità del progetto, cono significative ricadute tecnologiche, occupazionali e produttive in questo settore economico importante per l'Italia.

La SBBT opererà principalmente nella zona dell'Nord-Adriatico e sarà la prima imbarcazione di questa tipologia ad essere impegnata nei mari italiani.

Per quanto riguarda altri interventi previsti dal DEASP a cui si è data parziale attuazione nel corso del 2020, si riportano di seguito gli stati di avanzamento.

Nell'ambito della riqualificazione energetica degli edifici, sono stati redatti i progetti esecutivi relativi al tetto del Fabbricato 17, a Venezia e al rifacimento del Fabbricato 359 (Marghera - Polizia di Frontiera) per ciò che concerne gli impianti e l'isolamento. È stato redatta anche la progettazione esecutiva relativa al risanamento del tetto del Fabbricato 117.

È stato eseguito il progetto di efficientamento della rete di distribuzione elettrica del Porto Adeguamento delle linee di adduzione elettrica, con la finalità di rendere indipendenti i contatori all'interno delle cabine di fornitura elettrica per ciascuna realtà portuale/utente, cosa che consentirà, in futuro, anche la possibilità di realizzare ulteriori interventi di efficientamento energetico quali per esempio la realizzazione di sistemi fotovoltaici da parte dei singoli terminalisti.

Per quanto concerne l'efficientamento dell'illuminazione delle aree portuali, si è conclusa la progettazione esecutiva ed è stata espletata la gara per la sostituzione dell'attuale illuminazione danneggiata e l'installazione di nuovi corpi illuminanti a led dotati di dispositivi di gestione delle accensioni, lungo la strada di collegamento tra Sant'Andrea e Santa Marta/San Basilio.

Al fine di diminuire ulteriormente le emissioni del parco macchine, AdSPMAS nel 2020 ha installato due colonnine elettriche per auto nel parcheggio delle proprie sedi di Venezia. L'intervento è stato reso possibile grazie ai fondi del progetto EU TalkNET (Transport and Logistics Stakeholders Network) a cui AdSPMAS ha partecipato come capofila e che ha visto l'adesione di altri 14 partner. Nell'ambito del progetto SUSPORT, inoltre, sono state avviate le procedure per l'acquisto di due macchine elettriche, in sostituzione di due auto del parco mezzi AdSPMAS.

Più in generale si riportano di seguito le azioni svolte nel corso del 2020 per quanto riguarda la sostenibilità ambientale.

La certificazione secondo la norma UNI EN ISO 14001, rinnovata nel corso degli anni, anche in funzione delle nuove norme ISO entrate in vigore nel 2015, è stata

confermata anche nel 2020 all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale ed evidenzia l'impegno continuo dell'Ente per il miglioramento delle performance ambientali. Tale impegno è stato sottoscritto e reso pubblico nel documento "Politica Ambientale", che è stato aggiornato nel tempo e che è disponibile sul sito internet. In questo documento, l'Ente si impegna a perseguire il miglioramento continuo delle prestazioni ambientali, riducendo i consumi, la produzione dei rifiuti e l'inquinamento e a svolgere un ruolo di soggetto promotore del valore "tutela ambientale, in un periodo in cui lo sviluppo sostenibile è un tema sempre più rilevante e dettato dal legislatore anche a livello europeo (Green Deal). L'ente sta lavorando per costruire nel tempo una rete di monitoraggio relativa ai diversi aspetti ambientali, diretti ed indiretti, legati alle attività portuali.

In data 08/04/2020 è stata sottoscritta con l'Università di Padova – Dipartimento di Ingegneria Industriale una Convenzione per la realizzazione di attività per la caratterizzazione acustica e modellizzazione di navi all'ormeggio ed in transito. È stato poi steso il primo accordo attuativo per l'esecuzione delle attività di rilievi per un importo stimato di circa 110.000 € (finanziato dal Progetto Cleanberth, che prevede, tra l'altro, l'acquisto di alcune centraline di monitoraggio acustico).

Sono proseguite le attività relative alla convenzione con ARPAV per la valutazione della qualità dell'aria, siglata nel 2019. A seguito del completamento della procedura di acquisto, è in fase di completamento l'installazione di una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria, che nel corso del 2020 è stata ubicata presso il Terminal RO-RO di Fusina, presso cui verranno monitorate le emissioni atmosferiche secondo quanto previsto dal parere VIA n. 375 relativo alla realizzazione del Terminal; la gestione della centralina è in capo ad ARPAV, secondo l'Accordo di Collaborazione ex art. 15 L. 241/1990 per il monitoraggio della qualità dell'aria siglato tra AdSP MAS e la stessa Agenzia, che ne gestirà anche i dati.

Nel corso del 2020 sono proseguite le attività di monitoraggio relative alla qualità degli scarichi in laguna e in fognatura, attraverso campionamento ed analisi dei reflui e tutte le attività di manutenzione ordinaria, finalizzate a garantire l'efficienza degli impianti di trattamento delle acque meteoriche.

Nel 2020 sono proseguite le attività relative al servizio appaltato alla ditta Giotto Coop. Soc. per la manutenzione ordinaria delle strade ed aree comuni portuali di Marittima e Marghera, riguardanti spazzamento delle strade, svuotamento dei cassonetti ed asporto dei rifiuti, manutenzione delle aree verdi, derattizzazione e disinfestazione. Il servizio riguarda: la gestione e lo svuotamento dei cassonetti e dei cestini presenti presso le aree portuali, il conferimento ad impianti autorizzati dei rifiuti raccolti (compresi rifiuti da attività di spazzamento e rifiuti abbandonati), la pulizia e lo spazzamento delle strade e delle aree portuali, potature, abbattimenti, sfalci ed altre attività riguardanti il mantenimento del patrimonio arboreo e del verde, anche in situazioni di emergenza, interventi mensili di derattizzazione e disinfestazione. In particolare, nel corso del 2020, sono stati eseguiti alcuni interventi di disbosco e sfalcio di banchine di competenza di AdSP lungo C.I. Ovest e Malamocco Marghera ai fini dell'accessibilità in sicurezza alle infrastrutture del PIF per controllo e manutenzioni da parte dei Gestori ed ha anche avuto attuazione con completamento il piano di reimpianto precedentemente approvato. Date le condizioni meteorologiche verificatesi, si è altresì verificata la necessità di aumentare il numero di interventi di sfalcio e diserbo meccanico presso talune aree e vie di Marghera e Fusina. Le attività sopra descritte hanno anche interessato il Porto di Chioggia, dove, da ottobre 2020, è attivo un servizio di manutenzione del verde per le parti comuni.

Per quanto riguarda la Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Chioggia, nel corso del 2020 è stato sviluppato il nuovo sistema tariffario, secondo le specifiche previste dal D.Lgs 182/2003, è stata predisposta la redazione dei documenti per l'espletamento della gara e per l'affidamento ed è stato pubblicato l'avviso di manifestazione di interesse per la gestione biennale del servizio.

Si è conclusa l'attività di censimento amianto dei fabbricati, siti in area Val Da Rio e area Saloni del Porto di Chioggia. L'esito del censimento, pervenuto ad AdSP-MAS con prot. n. 2676 del 13/02/2020, ha permesso di rilevare:

- interventi urgenti da attuare nel minor tempo possibile;
- interventi da attuare entro un termine di 12 mesi;
- interventi da attuare entro 3 anni.

Tra gli interventi da attuarsi con urgenza presso l'area Saloni, rientrano alcune attività di bonifica relative ai fabbricati: 900, 906 e 909, che sono già state concluse. Saranno avviate le attività per la bonifica dei Fabbricati 906, 908 e 909 (CLAM) da parte dei concessionari, mentre è conclusa la Progettazione Esecutiva per la sistemazione del Fabbricato ATO.

Sono proseguite le attività relative alla bonifica della discarica del Porto di Chioggia. Dopo la redazione delle linee guida per la gestione del Materiale contenente Amianto da parte di AdSPMAS, sono state avviate una serie di attività di valutazione del rischio chimico, in diverse trincee eseguite sul corpo discarica. Al fine di stabilire le più corrette modalità di gestione del MCA, sono state fatte alcune riunioni con Commissario ed Enti competenti (regione, ARPAV). Il cantiere è stato pertanto sospeso, nell'attesa di definire, attraverso una corretta caratterizzazione integrativa, i quantitativi di amianto presenti e le più corrette modalità di gestione del materiale. Nel corso del mese di settembre sono state realizzate 278 trincee con maglia 10x10 m, per la verifica visiva della presenza/assenza di MCA; è stato inoltre eseguito il prelievo per la successiva analisi di 30 campioni di terreno relativi ai primi due metri da piano campagna.

AdSPMAS ha coordinato il laboratorio incaricato per l'esecuzione di analisi chimiche sui campioni di terreno e su campioni di aria, per la valutazione del rischio chimico dei lavoratori. Al termine di questa prima fase dell'indagine, è emersa la presenza di Materiale Contenente Amianto (MCA) in circa 80% dei punti indagati.

È stato pertanto valutato, in contraddittorio con il Commissario, di procedere ad una seconda fase di indagine, con la realizzazione di sondaggi profondi di grande diametro e prelievo di ulteriori 60 campioni da analizzare su tutto il corpo della discarica. I sondaggi conclusi nel mese di dicembre 2020, hanno consentito di avere un quadro più esaustivo della presenza di MCA sul corpo di-scarica. È in corso di valutazione la migliore strategia per la prosecuzione dei lavori di bonifica.

2.3.Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia.

Relativamente al tema safety del lavoro portuale, nel corso del 2020 l'AdSP, compatibilmente con le possibilità date dall'attuale situazione sanitaria correlata al Covid-19, ha continuato la sua partecipazione attiva alle riunioni (quando convocate) del Comitato Regionale di Coordinamento (ultimo 18/12/2019) e dell'Organismo Provinciale di Coordinamento (05/03/2020) delle attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro al fine di realizzare con Enti quali SPISAL,

INAIL e Ispettorato Territoriale del Lavoro, attività congiunte di vigilanza in porto. In particolare si sono svolte ispezioni congiunte con SPISAL in ambito SOI (Sistema Operativo Integrato per la sicurezza del Porto di Venezia) per verificare le misure di prevenzione e protezione messe in atto dai datori di lavoro delle imprese portuali dei Porti di Venezia e Chioggia, in riferimento ai protocolli emanati da Stato e Regione per il contrasto dell'emergenza SARS-CoV-2.

Nella prima fase della pandemia da SARS-CoV-2, agli inizi di marzo 2020, prima che ne venissero emanate dagli organi di governo centrali, sono state predisposte dall'area Sicurezza, Vigilanza e Controllo delle "Linee guida per il contenimento dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 per i Porti di Venezia e Chioggia" ad uso dei terminalisti e dei soggetti con cui questi si interfacciano nel corso delle attività portuali, ed in particolare:

- Linee guida da applicarsi ai terminal portuali ed ai soggetti che vi operano;
- Procedura di interfaccia banchina-nave;
- Procedura di interfaccia coi trasportatori in porto.

A seguito dell'emergenza SARS-CoV-2, non vi sono state nel 2020 riunioni del Comitato di Igiene e Sicurezza. Tale comitato anche in passato non è più stato convocato in quanto si sono privilegiati gli impegni assunti da AdSP in seno al Sistema Operativo Integrato (SOI) ampliando l'azione ispettiva con campagne specifiche e mantenendola anche nei giorni festivi e nell'orario serale. In prospettiva, per il 2021, compatibilmente con la pandemia in corso, si rivaluterà l'opportunità di coinvolgere nuovamente i soggetti previsti partecipare al Comitato di Igiene e Sicurezza.

Nel corso del 2019 è stato affidato, a seguito di bando e gara d'appalto, il servizio di infermeria portuale prevista dal Protocollo d'Intesa SOI sottoscritto in Prefettura. Nel corso del 2020, a seguito dell'emergenza SARS-CoV-2, non si è potuta continuare l'attività di esercitazione per testare le procedure di intervento condivise con il SUEM118.

L'area contribuisce anche, con propri formatori, ai corsi organizzati dall'Ente per guide ed accompagnatori turistici e per addetti ai terminal passeggeri. Nel corso del 2020, conseguentemente all'attuale situazione sanitaria correlata al Covid-19, non sono stati erogati interventi formativi.

Relativamente al tema safety ed igiene del lavoro del personale e degli ambienti di lavoro dell'AdSP MAS, nel corso del 2020 a causa dell'emergenza sanitaria da SARS CoV-2, sono state predisposte delle specifiche comunicazioni al personale e Disposizioni di Servizio elaborate nel rispetto dei DPCM emanati dagli Organi Governativi centrali, delle Circolari Ministeriali, delle Ordinanze Regionali, delle Linee Guida e Protocolli d'Intesa. Tali documenti sono da considerarsi delle integrazioni al Documento di Valutazione del Rischio dell'AdSP MAS.

Nella gestione dell'emergenza sanitaria da SARS CoV-2, il Medico Competente è stato coinvolto nelle attività di prevenzione e protezione adottate. Congiuntamente al Datore di Lavoro delegato ed al Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, il Medico Competente ha supportato l'AdSP MAS nella gestione della Sorveglianza Sanitaria e delle varie criticità emerse durante tale periodo. L'attività ha comportato, oltre al già previsto costo per il servizio di assistenza, anche un costo supplementare dovuto al supporto di cui sopra da parte del Medico Competente e a

tamponi rapidi antigenici resisi necessari per casi di contatti di personale AdSP con persone affette da COVID-19 per un ammontare di € 1.718,00.

Per fronteggiare l'emergenza sanitaria da SARS CoV-2 sono stati forniti specifici Dispositivi di Protezione Individuale (DPI) al personale dell'AdSP MAS, tra i quali: mascherine di protezione FFP2, mascherine di protezione chirurgiche monouso e lavabili, guanti monouso. Sono stati inoltre posizionati dei Dispositivi di Protezione Collettivi (DPC) nei luoghi di lavoro: soluzioni igienizzanti con dosatori fissi, schermi parafuoco, termometro digitale senza contatto ad infrarossi e termoscanner per la rilevazione della temperatura in ingresso all'Ente. Il costo sostenuto dall'AdSP, in capo all'Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo per DPI e DPC dedicati all'emergenza sanitaria da SARS CoV-2 è stato di € 9.564,36. Per altri DPI per il personale dell'Ente, la spesa sostenuta è di € 161,06.

A partire dal 10/12/2020 è iniziata una specifica campagna per effettuare ogni quindici giorni tamponi rapidi antigenici a tutto il personale che su base volontaria intende aderirvi. Il costo sostenuto per il periodo di competenza nel 2020 ammonta a € 3.224,80. La campagna continuerà sino a maggio 2021.

Nell'ambito delle competenze dell'Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo, sempre per fronteggiare l'emergenza sanitaria da SARS CoV-2, sono stati richiesti servizi e forniture ad altre strutture dell'Ente, i cui costi sono stati sostenuti e rendicontati da quest'ultime, competenti per tali attività.

Nell'ambito delle competenze della Direzione Tecnica, a seguito dell'emanazione da parte del Ministero della Salute delle circolari n. 1997 del 22 gennaio 2020 e n. 2302 del 27 gennaio 2020 e successiva Circolare n. 5443 del 22.02.2020 di integrazione ed aggiornamento inerenti, tra l'altro, precauzioni standard di biosicurezza in riferimento al COVID-19, dovendo procedere con urgenza al fine di rispondere ai provvedimenti sopra, a partire dal mese di marzo 2020, nell'ambito dell'organizzazione del servizio di pulizia delle sedi di AdSP MAS, sono state implementate varie iniziative.

In primo luogo è stato attivato presso le sedi un programma aggiuntivo di pulizie, con inserimento di un ulteriore presidio a metà giornata, consistente in disinfezione degli ambienti, attraverso utilizzo di detergenti con cloro o alcool, con cadenza giornaliera per gli ambienti aperti all'uso comune delle sedi di AdSPMAS.

Si è inoltre prevista l'installazione di dispenser contenenti gel disinfettante, regolarmente riforniti, presso le parti comuni dei vari piani degli edifici.

Inoltre, in casi specifici, sono stati attivati/vengono attivati interventi specifici e mirati di trattamento disinfettante (con utilizzo perossido di idrogeno) degli ambienti, in circostanze quali il verificarsi di casi positivi al Covid-19 ed in occasione di eventi particolari quali per esempio concorsi, che prevedono la presenza continuativa per varie ore di più persone.

2.4. Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali.

Vedasi Allegato

2.5. Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti.

Nel 2020 la spesa per il personale (categoria 1.1.2 delle uscite) ha compreso le seguenti voci:

- Emolumenti fissi e variabili al personale dipendente compreso il Segretario Generale;
- Oneri derivanti dalla contrattazione aziendale e da rinnovi contrattuali;
- Indennità e rimborso spese per missioni in Italia e all'estero;
- Spese per formazione;
- Oneri previdenziali e assistenziali;
- Emolumenti a personale non dipendente;
- Altri oneri per il personale compresi buoni pasto.

L'importo complessivo è riportato nella tabella che segue:

A) SPESE PER IL PERSONALE 2020	€ 6.117.760
B) ENTRATE CORRENTI 2020	€ 42.183.670
RAPPORTO A/B	14,50%

2.6. Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale.

L'importo relativo alle spese per la contrattazione di secondo livello del 2020 è riportato nella tabella che segue:

A) SPESE PER LA CONTRATTAZIONE DI SECONDO LIVELLO 2020 (cap. 112.23 delle uscite)	€ 757.159
B) SPESE PER IL PERSONALE 2020	€ 6.117.760
RAPPORTO A/B	12,38%

2.7. Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.

In conto competenza

Previsione Cap. U211/10 (a)	Impegnato per opere infrastrutturali (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
€ 10.350.000	€ 10.313.291	% 99,65	€ 816.575	% 7,92

In conto residui

Residui Cap. U211/10 (a)	Residui per opere infrastrutturali (b)	Percentuale (b)/(a)	Pagato per opere infrastrutturali (c)	Percentuale (c)/(b)
€ 91.395.542	€ 91.395.542	% 100,00	€ 2.307.226	% 2,52

3. Attività svolte in ambito portuale

3.1. Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94

3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto.

Il documento di revisione del Piano dell'Organico del Porto del Porto di Venezia e Chioggia per gli anni 2019 e 2020 è stato adottato a seguito parere favorevole delle Commissioni Consultive del porto di Venezia e del porto di Chioggia (in data 28/04/2021) e con delibera del Comitato di Gestione del 29/04/2021.

Nel corso dell'anno 2020 era stata redatta la revisione del piano in relazione al 2019. A causa dell'assenza del Comitato di Gestione a partire da Agosto 2020, il piano non era stato portato in delibera. A seguito della ricostituzione del Comitato di Gestione a gennaio 2021, si è ritenuto opportuno portare all'attenzione dell'organo deliberante un unico documento riferito agli anni 2019 e 2020.

Nell'ambito della revisione del Piano, AdSP, anche in relazione alla crisi che si sta registrando nei traffici nel corso del 2020, ha sostenuto per i soggetti di cui all'art. 17 legge 84/1994 i percorsi di formazione obbligatoria così come previsto dalla normativa vigente, riconoscendo alle società 190,00 euro per ogni giornata non lavorata e dedicata all'attività formativa, a titolo di contributo a compensazione del mancato avviamento al lavoro del personale operativo. Nel contempo Adsp ha individuato ulteriori misure a sostegno della formazione dedicata all'aumento dei livelli di specializzazione, al fine di elevare il livello di competenza e professionalità dei lavoratori portuali e per il ricollocamento del personale operativo parzialmente inidoneo all'esercizio di operazioni portuali.

3.1.2 In considerazione della proroga ex lege delle autorizzazioni e concessioni, fornire solo notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi e su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni.

Tutti i soggetti autorizzati nel 2020 all'esercizio di operazioni e servizi portuali si sono avvalsi della proroga *ex lege* della propria autorizzazione per l'anno 2021.

Nel corso del 2021 sono state rilasciate due nuove autorizzazioni:

- autorizzazione all'esercizio di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 e relativa concessione ai sensi dell'art. 18 alla società Veneta Cementi l'attività di sbarco in conto proprio via nave di cemento sfuso per la successiva commercializzazione;
- autorizzazione alla società la società MAGLI INTERMODAL SERVICE S.R.L. per l'espletamento dei seguenti servizi portuali:
- Riempimento e svuotamento container/semirimorchi e attività inerenti e conseguenti;
- Trasporto rinfuse polverulente con autocarri telonati tra sottobordo nave e magazzino/piazzale interno al terminal;
- Vagliatura di merci alla rinfusa (ad es. carbone) e lavorazione di merci senza trasformazione (es. frantumazione).

3.1.3. Notizie in merito all'applicazione art. 199, comma 1, lett. b) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

Tra il 2020 e l'inizio del 2021 sono stati erogati ad entrambi i soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 17 nei porti di Venezia (Nuova CLP) e Chioggia (Serviport) i contributi previsti dal art. 199 comma 1 lettera b) del decreto legge n. 34/2020 convertito in legge n. 77/2020. I contributi sono stati calcolati ed erogati prendendo a riferimento il periodo febbraio-dicembre 2020 sulla scorta del numero di minori giornate lavorate nel 2020 rispetto al 2019. In particolare:

- per Nuova CLP il minor numero di giornate lavorate è stato 7227 ed il relativo contributo è stato di 650.430,00.
- per Serviport il minor numero di giornate lavorate è stato di 2478 ed il relativo contributo è stato di 223.020,00.

3.1.4 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.

I due soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 17 nei porti di Venezia e Chioggia nel corso del 2020 non hanno promosso attività formative, a causa della crisi economica in cui versavano. Non sono stati in grado di erogare ai propri lavoratori nemmeno all'attività formativa obbligatoria prevista ai sensi degli accordi stato-regioni. In tale ambito (si veda paragrafo successivo) è intervenuta AdSP.

3.1.5 Notizie in merito all'applicazione del comma 15 bis dell'articolo 17.

Nel corso del 2020 i soggetti di cui all'art. 17 L. 84/1994 autorizzati nei Porti di Venezia e Chioggia hanno chiesto l'applicazione degli interventi ammessi dal comma 15 bis del citato articolo per sostenere l'occupazione e far erogare la formazione obbligatoria prevista dalla normativa nazionale di settore.

La scrivente Autorità, raccolte le istanze e a seguito di valutazioni ed approfondimenti, ha predisposto l'erogazione della formazione obbligatoria per entrambi i soggetti, sostenendo i costi di formazione e riconoscendo alle società 190,00 euro per ogni giornata non lavorata e impiegata in attività formativa.

Per Nuova CLP Le attività sopra descritte hanno avuto luogo nei primi mesi del 2021.

Per Serviport il totale delle giornate formative condotte nel 2020 è stato di 105.

Serviport Chioggia		
Descrizione corso	Durata in Ore	n. partecipanti
Corso aggiornamento Accordo Stato Regioni escavatori	4	26
Corso aggiornamento Accordo Stato Regioni gru mobili	4	25
Corso aggiornamento Accordo Stato Regioni - Carrelli elevatori forklift	4	27
Corso aggiornamento Accordo Stato regioni Pale caricatori	4	27
totale		105

3.2. Articolo 68 del codice della navigazione: eventuali notizie rilevanti in merito all'attività amministrativa svolta.

Nel 2020, a causa dell'incertezza legata alla pandemia, si è ritenuto opportuno estendere il periodo di rinnovo all'iscrizione di cui all'art. 68 c.d.n. fino a giugno 2020.

Stante il fermo totale subito dall'attività crocieristica, le attività di iscrizione ai registri Addetti, Guide e Accompagnatori Turistici, sono state sospese.

4. Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione

4.1 Compilazione dell'unita scheda relativa agli Interventi ricompresi nell'elenco annuale 2020 del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2020, alla data del 31/12/2020.

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2020			
Denominazione intervento	Importo intervento	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
Intervento di ristrutturazione del fabbricato demaniale 330 - Porto Marghera	2.500.000 €	Progettazione	
Lavori di adeguamento diaframmatura Molo Sali	18.000.000 €	Esecuzione	18,11%
Manutenzione strade Venezia-Porto Marghera e Chioggia. Triennale	900.000 €	Esecuzione	41,33%
Manutenzione rete ferroviaria	200.000 €	Progettazione	
Lavori di rifacimento impianto di condizionamento del Fabbricato demaniale 17 a Venezia	400.000 €	Progettazione	
Accordo Quadro per lavori di rifacimento dei segnalamenti marittimi (bricole e mede) nei canali di grande navigazione al Porto di Venezia e al Porto di Chioggia per un quadriennio	1.000.000 €	Progettazione	
MOLO SALI - collegamento voltatesta con Marginamento Canale Nord	12.500.000 €	Progettazione	
Adeguamento ambientale e	9.800.000 €	Progettazione	

riqualificazione delle banchine Lombardia, Bolzano e Trento nel Porto Commerciale di Venezia da realizzarsi per fasi.			
Adeguamento ambientale e riqualificazione della Banchina Aosta	4.175.000 €	Progettazione	
Marginamento tratto di Canale Industriale Sud, sponda Sud, prospiciente area Vesta/Ecoprogetto	3.250.000 €	Progettazione	
ADP Moranzani per modifica rapporti e vincoli con SMP - Nuova rotatoria	1.200.000 €	Progettazione	

4.2 Compilazione dell'unita scheda relativa alle Opere di grande infrastrutturazione: Elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione con indicazione della relativa fonte.

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE			
denominazione intervento	Costo intervento	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
Piattaforma d'Altura al Porto di Venezia - Terminal Container Montesyndial	184.453.567,00 €	Finanziaria 93.000.000,00 € (Legge di stabilità 2016) AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera	Progettazione, Esecuzione Stralcio la
Accordo di Programma per la Realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del Sito di Interesse Nazionale di "Venezia – Porto Marghera"	€ 41.690.769,90	Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC) € 41.690.769,90	Progettazione in corso+ 1 intervento eseguito (Emilia)+ 1 progetto completato (darsena c.i. Ovest)

Nuovo Terminal Crociere sulla sponda nord del Canale Industriale Nord	€ 62.000.000,00	Fondo progettazione (Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese) € 1.000.000,00 (per progettazione)	Progettazione
Adeguamento funzionale e messa in sicurezza di via dell'Elettricità da via Ghega al Raccordo con innesto A57	€ 12.000.000,00	AdP MISE-RV-Comune di VE-AdSPMAS per la riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Porto Marghera € 12.000.000,00	Progettazione
Nuovo ponte ferroviario atto al completamento del sistema ferroviario portuale	€ 8.000.000,00	Progetto CEF "Veneto region coordinated initiative enhancing core intermodal nodes - Veneto intermodal" € 287.112,06 (progettazione)	Progettazione

5. Gestione del demanio

5.1 Notizie in merito all'applicazione dell'articolo 199, comma 1, lett.a) del decreto legge n. 34/2020, conv. in legge n. 77/2020.

Il fatturato per canoni demaniali registrato nel 2020 (€ 19.774.118) risulta inferiore al dato del 2019 (€ 24.155.203) in quanto ai sensi dell'art. 199 del D.L. 34/2020 convertito con 77/2020, l'Ente ha riconosciuto, sulla base delle indicazioni e nella misura fornite dal Ministero vigilante e per fronteggiare la crisi sanitaria, una riduzione dell'importo dei canoni concessori di cui all'art. art. 36 del Cod. Nav. ed agli artt. 16, 17 e 18 della L. 84/1994 nonché per la gestione della stazione passeggeri.

La riduzione complessiva pari ad € 4.436.872 è stata riconosciuta:

- relativamente ai canoni fatturati ma non riscossi (€ 3.849.778) quale riduzione del fatturato 2020;
- relativamente ai canoni già riscossi (€ 427.529), mediante registrazione di apposito impegno a rettifica e successiva compensazione debito/credito sulla fatturazione di canoni per esercizio futuri;
- relativamente ai canoni non ancora fatturati (€ 159.565) mediante riduzione dei canoni da fatturare nel 2021 quale conguaglio del fatturato 2020 attraverso la registrazione di un vincolo sull'avanzo di amministrazione.

5.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

Anche nel corso del 2020 si è mantenuto il consolidamento delle procedure tra le aree del demanio e della Direzione Programmazione e Finanza al fine di approfondire ed efficientare i processi di riscossione e recupero dei corrispettivi demaniali. Nello specifico tale attività in questo esercizio ha avuto ad oggetto anche la gestione della sospensione del pagamento dei canoni introdotta a partire dal D.L. 18/2020.

Dal 2013 (disposizione di servizio n. 395), il Dirigente della Direzione Programmazione e Finanza è stato nominato Responsabile della Riscossione delle Entrate e sono state delineate le linee operative in materia di:

- Modalità di riscossione del credito;
- Contestazione sugli addebiti;
- Solleciti di pagamenti;
- Dilazioni di pagamento.

Di seguito sono esposti i risultati della riscossione delle entrate di competenza e a residuo.

COMPETENZA				
	2017	2018	2019	2020
A) FATTURATO	23.696.013	23.245.135	24.155.203	19.774.118
B) INCASSATO	17.037.756	17.693.605	18.155.996	10.587.854

RAPPORTO B/A	71,90%	76,12%	75,16%	53,54%
--------------	--------	--------	--------	--------

RESIDUI				
	2017	2018	2019	2020
A) RESIDUI	11.032.620	10.425.494	9.662.794	12.009.557
B) INCASSATO SU RESIDUI	7.217.943	6.205.210	3.613.584	4.398.579
RAPPORTO B/A	65,42%	59,52%	37,40%	36,63%

6. Tasse portuali

6.1 Notizie in merito alla eventuale percentuale di calo delle Entrate

L'importo complessivo delle entrate da tassa portuale e di ancoraggio accertato nel 2020 è stato pari a complessivi € 18.925.240 con una riduzione di € 4.064.554 rispetto al 2019 (€ 22.989.794) pari ad una flessione di circa 17,68% causata dall'emergenza sanitaria vissuta nel 2020. Di seguito viene esposto il dato relativo ai due scali ed il confronto con il 2019.

	2019	2020	SCOSTAMENTO
TASSA PORTUALE VENEZIA	14.799	12.880	-1.919
TASSA PORTUALE CHIOGGIA	837	559	-278
TASSA ANCORAGGIO VENEZIA	5.608	4.287	-1.321
TASSA ANCORAGGIO CHIOGGIA	1.746	1.200	-546
TOTALE	22.990	18.926	-4.064

A seguito della non applicazione della tassa di ancoraggio dal 17 al 30 aprile 2020 introdotta D.L. 18/2020 convertito con L. 27/2020 è stato riconosciuto ed assegnato all'Ente con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 132 del 12/10/2020 un indennizzo pari ad € 757.941.

6.2 Compilazione dell'allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali.

Vedasi Allegato