



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

**PIANO DEGLI ORGANICI DEI PORTI DI VENEZIA E
CHIOGGIA 2021-2023
AI SENSI DELL'ART. 8 COMMA 3 LETTERA S BIS
DELLA LEGGE 84/1994 SS.MM.II.**

Sommario

1	Contesto normativo di riferimento	2
1.1	Legge 84/1994 e introduzione dell'art. 8 comma 3 lettere <i>s-bis</i>	2
1.2	Modalità di svolgimento delle indagini	8
1.3	Perimetro dell'indagine	8
1.4	Andamento complessivo dei traffici del sistema AdSPMAS.....	10
2	Porto di Venezia	11
2.2	Imprese conto terzi autorizzate ai sensi degli artt. 16 -18.....	15
2.3	Imprese conto proprio autorizzate ai sensi degli art. 16-18	30
2.4	Imprese conto terzi non concessionarie	35
2.5	Impresa autorizzata ex art.17.....	38
2.6	Progetti in via di sviluppo	41
3	Porto di Chioggia	42
3.1	Andamento complessivo dei traffici presso il Porto di Chioggia.....	42
3.2	Imprese autorizzate ai sensi degli art. 16 -18 Porto di Chioggia	42
3.3	Impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17.....	45
4	Conclusioni e indicazioni per un piano di intervento.....	46

1 CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

1.1 Legge 84/1994 e introduzione dell'art. 8 comma 3 lettere *s-bis*

Il D.Lgs 169/2016, che ha riorganizzato, razionalizzato e semplificato le disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 84/1994, istituisce 15 Autorità di Sistema tra cui l'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale, che comprende i porti di Venezia e Chioggia.

Tra le funzioni individuate all'art. 8, comma 3, lettera s bis della Legge 84/1994, ed in virtù delle modifiche introdotte dall'art. 5, comma 1, lettera g del D.lgs. n. 232/2017, il Presidente adotta il Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18.

Tale Piano ha valore di documento strategico di ricognizione e analisi dei fabbisogni lavorativi in porto e non produce vincoli per i soggetti titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli artt. 16 e 18, fatti salvi i relativi Piani di impresa e di traffico. Il Piano ha validità triennale ed è soggetto a revisione annuale.

Il Presidente, sentito il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili e l’Agenzia Nazionale per le politiche attive del lavoro, adotta piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato verso altre mansioni o attività portuali.

Il presente documento contiene il Piano dell’organico del porto di Venezia e Chioggia per gli anni 2021-2023, predisposto dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale in ottemperanza a quanto prescritto dalla sopracitata Legge.

1.1.1 Il lavoro portuale (art.16, art. 17 e art. 18 della legge 84/94)

Operazioni e servizi portuali – art.16

La Legge 84/1994 e ss.mm.ii. distingue il ciclo delle operazioni portuali quali il carico, lo scarico il trasbordo, il deposito e la movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell’ambito portuale, dai servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie a tale ciclo. I servizi portuali sono individuati dalle singole Autorità di Sistema Portuale che adottano le proprie, specifiche, regolamentazioni entro criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile.

Le autorizzazioni vengono rilasciate qualora il richiedente sia in possesso di determinati requisiti di carattere tecnico-organizzativo, nonché di capacità finanziaria e tecnica adeguate alle attività da espletare.

Le imprese autorizzate vengono iscritte in un apposito registro, sono tenute al pagamento di un cannone annuo e alla costituzione di una cauzione determinata dall’Autorità di Sistema.

Le tariffe di operazioni e servizi sono rese pubbliche e le imprese autorizzate devono comunicare all’Autorità di Sistema le tariffe che intendono praticare agli utenti.

Fornitore di manodopera temporanea – art.17

L’art. 17 della Legge 84/1994 disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 per far fronte ai picchi di lavoro

che sorgono nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali di cui all'art. 16, comma 3 della Legge 84/1994.

Ai sensi dell'art. 17, comma 2, le Autorità di Sistema autorizzano un'unica impresa alla fornitura di lavoro temporaneo, attraverso una procedura concorsuale accessibile ad imprese italiane e comunitarie, purché questa:

- svolga attività esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e servizi portuali;
- sia dotata di adeguato personale e risorse proprie, con specifica professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali;
- non eserciti direttamente o indirettamente le attività di cui agli artt. 16 e 18, Legge 84/1994;
- non sia detenuta, direttamente o indirettamente, da una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), Legge 84/1994;
- non detenga partecipazioni, anche di minoranza, in una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), Legge 84/1994.

L'organico dell'impresa ex art. 17 deve essere tale da garantire il soddisfacimento delle richieste di avviamento dei lavoratori da parte delle imprese portuali.

Qualora nel corso di validità dell'autorizzazione il numero dei lavoratori dell'impresa fornitrice dovesse ridursi, l'impresa autorizzata non potrà dare luogo ad una copertura automatica delle vacanze di organico, ma dovrà chiedere autorizzazione all'AdSP.

Ai sensi dell'art. 17, comma 13, l'Autorità di Sistema definisce le disposizioni volte a garantire ai lavoratori e ai soci lavoratori di cooperative dei soggetti di cui agli artt. 16, 17, e 18, Legge 84/1994 un trattamento normativo ed economico minimo inderogabile, il quale non può essere inferiore a quello risultante dal vigente CCNL dei lavoratori dei porti; nel caso di rapporti di lavoro in forza tra i soggetti di cui agli artt. 16, e della Legge 84/1994 può essere applicato anche un CCNL diverso da quello dei porti purché sia loro garantito almeno il trattamento normativo ed economico minimo di quest'ultimo.

I terminalisti - artt. 16 e 18

L'autorità di Sistema Portuale adotta specifici regolamenti volti a controllare le attività dell'impresa ex art. 17, comma 2, nonché a garantire la parità di trattamento tra le imprese di cui agli artt. 16, e 18, Legge 84/1994.

L'Autorità di Sistema può concedere alle imprese individuate ai sensi dell'art. 16, comma 3 della Legge 84/1994:

- le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali;
- la realizzazione e la gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee anch'essi da considerarsi a tela fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali anche per la realizzazione di impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

Ai fini dell'ottenimento della concessione, i richiedenti devono presentare un programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, volto all'incremento dei traffici e alla produttività del porto e devono possedere adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo produttivo ed operativo a carattere continuativo ed integrato per conto proprio e di terzi, nonché un organico di lavoratori rapportato al proprio programma di attività.

L'Autorità di Sistema deve effettuare con cadenza annuale accertamenti volti a verificare il permanere dei requisiti in possesso al momento del rilascio della concessione e dell'autorizzazione e l'attuazione degli investimenti previsti nel programma di attività.

1.1.2 Il modello organizzativo del lavoro portuale presso i porti di Venezia e Chioggia

Porto di Venezia

Il Porto di Venezia si sviluppa su una superficie complessiva di oltre 2.045 ettari, pari al 5% dell'intero comune veneziano e al 11% del territorio comunale urbanizzato.

Al suo interno sono presenti oltre 30 chilometri di banchine, sulle quali sono operativi 163 accosti organizzati attraverso i 27 terminal di cui è composto, suddivisi tra terminal commerciali, industriali e passeggeri.

Il porto si compone di due ambiti principali: l'ambito di Porto Marghera e quello di Marittima.

Porto Marghera si sviluppa su oltre 1.447 ettari di aree operative industriali, commerciali e terziarie, con oltre 662 ettari di canali, bacini, superfici stradali e ferroviarie, ed è servito da 12 chilometri di banchine attive raggiungibili da navi con pescaggio fino a 11,50 metri. All'interno dell'area di Porto Marghera si articola

una fitta rete di infrastrutture di servizio, che comprende raccordi stradali (40 chilometri), binari ferroviari (oltre 135 chilometri) e fibra ottica (7 chilometri).

Il terminal traghetti di Fusina si sviluppa su 36 ettari ed è dotato di 4 accosti.

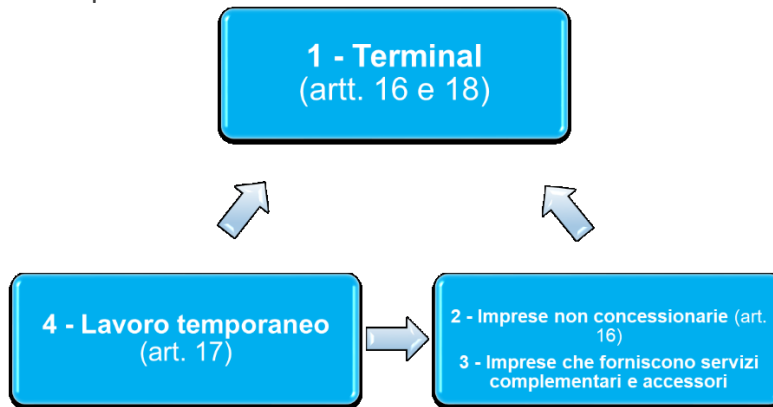
Per ciò che concerne l'organizzazione del lavoro, il quadro complessivo pone in evidenza un porto in cui le imprese portuali, per conto terzi o per conto proprio, svolgono le operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su un numero di imprese portuali autorizzate ex articolo 16 cui affidare l'esercizio di alcune attività comprese nel proprio ciclo operativo (3 imprese nel 2021) ed una serie di imprese in regime di concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge ad intermediare il lavoro portuale temporaneo.

L'organizzazione complessiva del settore del lavoro portuale è definita attraverso l'Ord. 347/2011 anche alla luce di quanto previsto al punto 14 del "Protocollo di intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza del lavoro nel porto di Venezia", sottoscritto in data 12 marzo 2008 presso l'Ufficio di Prefettura di Venezia, relativamente alla definizione, anche ai fini della sicurezza, dei segmenti di ciclo appaltabili ed i servizi portuali complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali.

Nello svolgimento delle operazioni portuali un terminal (art. 16 e 18) può quindi:

- rivolgersi all'impresa autorizzata alla fornitura di manodopera temporanea (art. 17);
- appaltare uno o più segmenti di ciclo operativo, non l'intero ciclo, ad altra impresa autorizzata (art. 16);
- acquisire i servizi specialistici, complementari ed accessori dai soggetti autorizzati secondo la regolamentazione locale.

Schema operativo:



Per ciò che concerne i percorsi formativi, oltre alla formazione obbligatoria per legge, i lavoratori delle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 17 della legge 84/94 e ss.mm.ii. che ricoprono mansioni operative presso il Porto di Venezia devono accedere a percorsi formativi appropriati, finalizzati all'innalzamento del livello di sicurezza. Le mansioni per le quali sono previsti i corsi di formazione obbligatori sono:

- addetto alla gru;
- autista forklift;
- autista stacker;
- autista pala/bobcat;
- autista escavatore;
- autista camion spola/autocisterna (requisito pat. C);
- autista tug master Ro/Ro (req. Pat. C e possesso abilitazione camion spola/autocisterna);
- operativo generico;
- commesso a container;
- commesso a merci varie;
- stivatore a rinfuse;
- stivatore a merci varie;
- addetto alla pesa;
- segnalatore.

I percorsi formativi sono regolati dall'Ord. 16/2018.

Porto di Chioggia

Il Porto di Chioggia si colloca tra l'isola di Pellestrina e Sottomarina e rappresenta l'accesso più meridionale della laguna di Venezia.

L'ingresso al porto avviene mediante un unico accesso, l'omonima bocca di porto, avente una larghezza di 550 m.

L'assetto nel 2021 prevede l'esistenza di imprese portuali per conto terzi o per conto proprio che svolgono le operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su una serie di imprese in regime di concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

1.2 Modalità di svolgimento delle indagini

Il Piano dell'Organico del porto quale strumento di ricognizione e di analisi dei fabbisogni lavorativi rappresenta un'opportunità per il rilancio delle politiche del lavoro delle imprese portuali operanti nei porti di Venezia e Chioggia.

A febbraio 2021, pur nell'incertezza generata dalla pandemia e dalla conseguente difficoltà a fare previsioni di medio termine sull'andamento dei mercati e dei traffici, AdSP ha inviato una comunicazione a tutte le imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18 della Legge 84/1994, con la quale chiedeva una previsione occupazionale anche in relazione all'evoluzione dell'attività programmata per il triennio 2021-2023, chiedendo di indicare eventuali ricorsi ad ammortizzatori sociali, prospettive di pensionamento del personale ed eventuali turn over dello stesso. AdSP ha poi dato seguito all'analisi dei dati riscontrati organizzando degli incontri *de visu*, al fine di approfondire un confronto sui traffici attesi e sui fabbisogni occupazionali con particolare riferimento alle imprese portuali per conto terzi.

1.3 Perimetro dell'indagine

L'indagine ha coinvolto complessivamente le seguenti x imprese per categoria:

Imprese di cui agli artt. 16 e 18:

Venezia Terminal conto terzi:

- Multi Service
- TRV
- Interporto Rivers Venezia - EX TIA
- Transped

- Venice Ro-Port Mos
- TIV

Venezia Terminal conto proprio:

- Colacem
- Acciaierie d'Italia
- Veneta Cementi
- Alcoa Trasformazioni
- Cereal Docks Marghera
- Enel Produzione - Stab. di Fusina
- Grandi Molini Italiani
- Idromacchine
- Simar
- Pilkington Italia

Chioggia Terminal conto terzi:

- Sorima
- Impreport
- K-Logistica

Chioggia Terminal conto proprio:

- Holcim

Venezia Imprese di cui all'art.16 (non concessionarie)

- Geodem Ambiente
- Ve.Port
- Gm Service

Imprese di cui all'art. 17

- Nuova CLP (Venezia)
- Serviport (Chioggia)

Delle imprese prese in considerazione, la categoria dei terminal conto terzi muove circa l'85-90% del traffico complessivo del porto di Venezia (sono esclusi da quest'indagine i terminal petroliferi e la merce da essi movimentata).

Per tale ragione, le imprese portuali per conto terzi autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della Legge 84/1994 verranno analizzate in modo più approfondito e singolarmente.

1.4 Andamento complessivo dei traffici del sistema AdSPMAS

Nel 2020 il traffico merci del porto di Venezia ha subito, principalmente a causa del Covid-19, un brusco calo attestandosi intorno ai 22,4 milioni di tonnellate. Nel quinquennio precedente le movimentazioni si erano stabilizzate intorno ai 25 milioni di tonnellate (vedi figura 20), equivalenti a circa - 15% rispetto ai massimi volumi registrati nel 2008.

Nel 2020 il traffico passeggeri (sia crociere che fluviale) ha visto pressoché azzerati i propri volumi, scesi a poco più di 50 mila passeggeri, per effetto della pandemia e dei provvedimenti di legge che hanno imposto nel corso del 2021 le rilevanti limitazioni al transito alle navi crociera con stazza lorda superiori a 25.000 TSL per il Canale della Giudecca.

Nel 2020 anche il traffico relativo al Porto di Chioggia ha subito un calo, attestandosi poco sopra le 900 mila tonnellate, contro un volume medio dell'ultimo quinquennio pari a circa 1,2 milioni di tonnellate.

Il 2021 ha mostrato segnali incoraggianti e si è concluso con circa 24 milioni di tonnellate movimentate dagli scali dell'AdSPMAS con un incremento pari a circa il 7,9% rispetto all'anno precedente e un recupero stimato del 55% delle tonnellate perse a causa della crisi.

Nel breve periodo, alla fine del 2024, le stime sui volumi totali del sistema portuale indicano il superamento dei 27 milioni di tonnellate intermedie con un tasso di crescita, rispetto al 2021, del 7,7%. Questo risultato sarà possibile, in particolare, grazie al contributo delle rifuse solide e in seconda battuta delle merci varie in colli.

Rinfuse solide. Nel 2021 le rifuse solide stanno segnando un ottimo risultato tanto che ci si aspetta che superino i volumi del 2019. Tale settore è quello che dovrebbe contribuire maggiormente alla crescita dei volumi del sistema portuale nei prossimi anni grazie alle buone performance attese nei comparti agroalimentare, siderurgico e delle costruzioni (cemento), grazie agli interventi previsti dal PNRR, ai bonus sulle ristrutturazioni e alla graduale ripresa del settore turistico.

Al contrario il carbone, dopo un rimbalzo previsto nella prima metà del 2022, dovuto agli alti livelli dei prezzi delle materie prime energetiche, diminuirà progressivamente nel corso del biennio successivo, vedendo ridursi di più del 60% i propri volumi.

Complessivamente a fine 2024 il settore delle rinfuse solide dovrebbe registrare un risultato positivo con un incremento, su base 2021, di poco inferiore al 14%.

Merci in colli. Più stabile, anche se in calo nel 2020, l'andamento delle **merci in colli** ⁽¹⁾, composte da traffico **ro-ro**, **merci varie**, **prodotti siderurgici e container**, che dopo un quinquennio di crescita son crollate ai volumi del 2016.

Il segmento **container** è quello che ha contribuito maggiormente al ritorno ai volumi di cinque anni fa, con una perdita di circa 100mila TEU, rispetto al valore massimo raggiunto nel 2018. Il 2021 dovrebbe chiudersi con un risultato positivo (di poco inferiore al 4%) che però non riuscirà a compensare le perdite realizzate nel 2020. Nel breve periodo, il comparto risentirà positivamente delle dinamiche del settore siderurgico; un contributo positivo, anche se limitato, sarà fornito anche dalla movimentazione di merci in container ancora condizionate dai limiti di accessibilità nautica. Si prevede che la dinamica sui volumi sarà condizionata dall'andamento del costo dei noli e di conseguenza del costo unitario per TEU del trasporto che oggi è a livelli molto elevati, anche triplicati, rispetto a qualche anno fa. Le distorsioni si sono estese anche allo sbilanciamento dei traffici e alla carenza di contenitori vuoti. La reazione è stata, ove possibile e compatibile, quella di riportare come rinfuse merci che progressivamente erano state containerizzate con crescita dei rispettivi volumi.

Migliore il risultato dei **ro-ro**, per effetto della progressiva affermazione del terminal dedicato che sta entrando in pieno esercizio con l'avanzamento degli investimenti programmati; è attesa una rilevante crescita del comparto **general cargo** tanto che a fine 2024 si dovrebbe registrare un incremento totale delle merci in colli superiore all'9% rispetto al 2021.

2 PORTO DI VENEZIA

2.1.1 Le filiere del porto di Venezia.

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

¹ Così come definite nei modelli statistici ESPO.

Petrolifero. Il comparto petrolifero, che rappresenta per il porto di Venezia circa un terzo delle movimentazioni (29,9%), ha evidenziato, a livello nazionale, una decisa contrazione dei consumi che complessivamente, come segnalato dall'Unione Energie per la Mobilità (UNEM), raggiungono, nel 2020, le 50,3 milioni di tonnellate, in calo di 9,9 milioni di tonnellate (-16,4%) rispetto al 2019, di cui oltre la metà concentrati nel trasporto stradale che più di altri ha risentito delle misure di lockdown. UNEM stima, per i consumi petroliferi totali nel 2021, un ritorno alla crescita a partire dalla seconda parte dell'anno, consentendo un recupero di circa la metà delle perdite accumulate nel 2020 (5 milioni di tonnellate).

Per quanto riguarda il contesto veneziano i risultati dei primi 9 mesi dell'anno 2021 sono in linea con quelli dell'anno precedente, anche a causa del prolungato fermo impianti della bio-raffineria Eni che si somma alle restrizioni della mobilità, che ha fatto registrare un ulteriore calo dei volumi, e alla drastica riduzione del bunkeraggio connesso al settore croceristico.

Nel breve periodo la principale dinamica che interesserà in negativo il comparto sarà la chiusura, a metà 2022, dell'impianto di cracking di Versalis che, per produrre prodotti chimici, utilizzava più di un milione di tonnellate/anno di virgin nafta.

Carbone. Il settore energetico, oltre che dal comparto petrolifero, è interessato anche dalle movimentazioni del carbone (2,7% del totale dei traffici), materia prima utilizzata per la generazione dell'energia termoelettrica e per l'alimentazione di importanti industrie, come ad esempio i cementifici e le acciaierie. Nel 2020, l'International Energy Agency (IEA) evidenzia che in Unione Europea si è registrato un calo dei consumi pari al 20,5%. Una decisa contrazione della domanda che ha portato effetti negativi anche su produzione e commercio internazionale, in diminuzione in quasi tutte le aree geografiche. Questo risultato segue l'aumento dell'1,5% delle importazioni registrato nel 2019, determinato solo da una crescita delle scorte. Il Gestore Mercati Energetici (GME), nel proprio report periodico di aprile 2021, afferma che in Unione Europea il trend di diminuzione di questa materia prima è divenuto strutturale ed irreversibile a causa di traguardi sempre più ambiziosi in termini di contenimento delle emissioni che obbligano importanti politiche di phase out volte a favorire la de-carbonizzazione del settore elettrico.

Anche il porto di Venezia sta seguendo questo andamento e, negli ultimi anni, ha registrato la diminuzione dei valori assoluti degli sbarchi passati dai quasi 3 milioni di tonnellate movimentate nel 2015 a mezzo milione nel 2020.

Nei corso del 2021, a causa dei prezzi delle materie prime alternative e malgrado la riconversione a gas della centrale ENEL Palladio (previsto concludersi entro

fine 2023), gli sbarchi di carbone utilizzato per la produzione di energia elettrica hanno registrato un piccolo rimbalzo che ha portato al raddoppio dei volumi movimentati, comunque molto bassi (meno di 100mila tonnellate). Le previsioni nel breve periodo indicano una quota stazionaria (circa 500mila ton.) di movimentazioni riservata all'alimentazione dell'industria siderurgica e dei cementifici, mentre si potrebbe assistere a piccoli rimbalzi per quote destinate all'industria termoelettrica. Stante l'attuale costo del gas naturale, la centrale Enel Palladio di Marghera ha ripreso l'attività con alimentazione a carbone malgrado la riconversione avviata; per questo si ritiene che i volumi di carbone si manterranno su livelli stazionari.

Container. Il secondo settore per peso specifico in tonnellate degli scambi effettuati è quello delle merci in container che, per il porto di Venezia, vale il 21,1% dei volumi totali movimentati. Nel 2020 si è registrato un significativo calo del PIL e parallelamente dei risultati del commercio estero italiano. Entrambi gli indicatori hanno subito una marcata riduzione a causa delle misure restrittive introdotte per il contenimento della pandemia. Nell'anno 2021 in Italia si è registrata una ripresa migliore delle aspettative che ha messo sotto pressione le diverse catene logistiche che interessano il comparto dei container. A inizio 2022 il trend sta continuando.

Per quanto riguarda il contesto veneziano, va sottolineato come le variazioni nei volumi di merci containerizzate siano state più significative nella fase di flessione e lo saranno meno nella ripresa dei traffici, a causa dei vincoli infrastrutturali dello scalo che hanno inciso sulla continuità del servizio diretto con il Far East.

Siderurgico. Nel porto di Venezia il terzo settore per importanza è quello siderurgico, che rappresenta il 19,1% dei volumi in tonnellate movimentati.

A livello locale i risultati del comparto sono ottimi, infatti, considerando i primi 9 mesi del 2021 rispetto allo stesso periodo del biennio precedente, si nota come sia i volumi delle merci in colli (+6,8%) che quelli delle rinfuse (+50,9%) sono superiori anche a quelli del 2019. E' da notare l'evoluzione della composizione merceologica delle rinfuse siderurgiche che mostra un poderoso aumento degli sbarchi di rottame ferroso, elemento utile alla produzione di acciaio in modalità più sostenibile da un punto di vista ambientale. Infatti, una delle principali tematiche che coinvolgono lo sviluppo del settore siderurgico è la sostenibilità ambientale che dovrà essere perseguita da tutti i player della filiera (2).

² Testimonianza di ciò è il recente accordo di riconversione degli impianti siderurgici sottoscritto fra il Ministero dello Sviluppo Economico e il gruppo Arvedi: quest'ultimo si è impegnato a sviluppare un nuovo processo di produzione dell'acciaio di elevata qualità senza più l'utilizzo di materiali vergini quali la ghisa, ma introducendo nuovi processi finalizzati alla

Agroalimentare. Il comparto agroalimentare, che rappresenta per il porto di Venezia in termini di tonnellate movimentate l'8,3% dei volumi totali, è caratterizzato dalla presenza di due tipologie di industrie: quella molitoria (molini per la produzione delle farine per l'alimentazione umana) e quella mangimistica per uso zootecnico (allevamenti avicoli, di bovini e suinicoli). A queste si aggiunge l'industria della spremitura dei semi oleosi per la produzione di olii e farine, quest'ultime destinate, attraverso l'industria dei mangimi, al settore zootecnico. L'industria olearia che, nell'attuale contesto nazionale, è da considerarsi essenzialmente una sub-fornitrice di farine della stessa industria mangimistica.

Va tenuto in considerazione che, soprattutto per i cereali, i volumi movimentati dai porti dipendono anche dall'andamento del raccolto nazionale e dei paesi centro europei che approvvigionano le industrie del settore via strada e via ferrovia; in particolare il mercato del Porto di Venezia è maggiormente collegato all'andamento dei raccolti nell'Europa orientale. La bassa elasticità della domanda dei prodotti agroalimentari, come rilevato anche durante la crisi del 2008-2009, permette al settore di rispondere meglio alle crisi economiche rispetto ad altri settori produttivi garantendo volumi più stabili.

A livello locale, nel 2021, il porto di Venezia ha registrato un +8% a cui hanno contribuito entrambe le componenti di settore: quella dei prodotti riservati all'industria alimentare e quella dei prodotti ad uso zootecnico (+2,6%). Il trend si attende continui anche nel 2022 e 2023.

Ro-Ro.

Nel porto di Venezia il settore delle merci trasportate in Ro-Ro vale, in termini di tonnellate, il 7,0% del volume totale di merci movimentate. Lo sviluppo del comparto è correlato all'andamento degli scambi tra Europa e Mediterraneo, area che, nonostante il permanere dell'instabilità, manifesta altresì dinamismo. Per cogliere le opportunità offerte da una ripresa del commercio tra queste due macro aree, oltre al potenziamento del terminal Autostrade del Mare di Fusina (che ha raddoppiato la propria capacità), il settore beneficerà del potenziamento della modalità ferroviaria sotto il profilo infrastrutturale.

Project cargo. I project cargo di cui Venezia e Chioggia sono leader di mercato, costituiscono un'eccellenza dell'offerta portuale di Venezia e Chioggia, comparto

lavorazione esclusivamente di rottame ferroso, abbattendo in tal modo il carico di anidride carbonica derivante dal processo di approvvigionamento della materia prima.

rilevante per l'attività degli scali, per l'alto valore aggiunto delle merci movimentate e per l'impatto occupazionale. Considerando le sempre maggiori restrizioni al trasporto stradale per questa tipologia di carichi, l'opportunità costituita dal settore fluviale, rappresenterà sempre più un asset strategico per il sistema portuale lagunare.

2.2 Imprese conto terzi autorizzate ai sensi degli artt. 16 -18

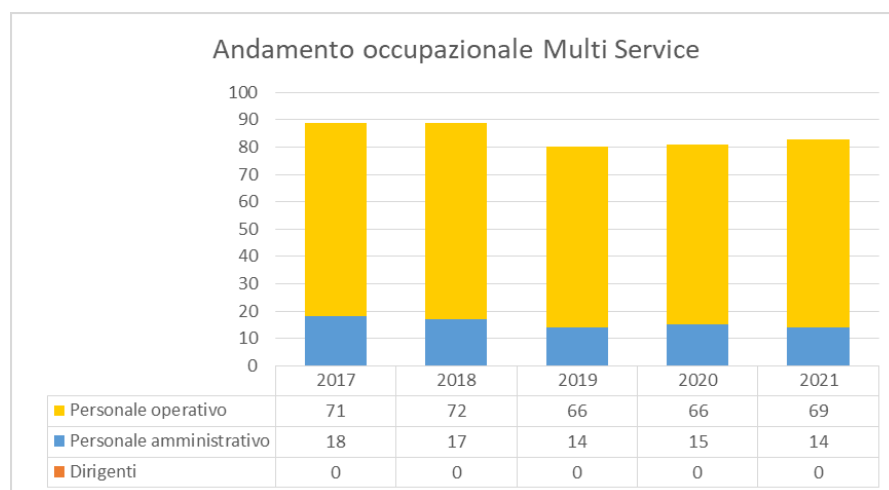
2.2.1 Multi Service S.r.l.

Multi Service è un terminal *multi purpose* che si sviluppa nella parte nord del Porto Commerciale ricomprendendo due moli (molo Sali e Molo A).

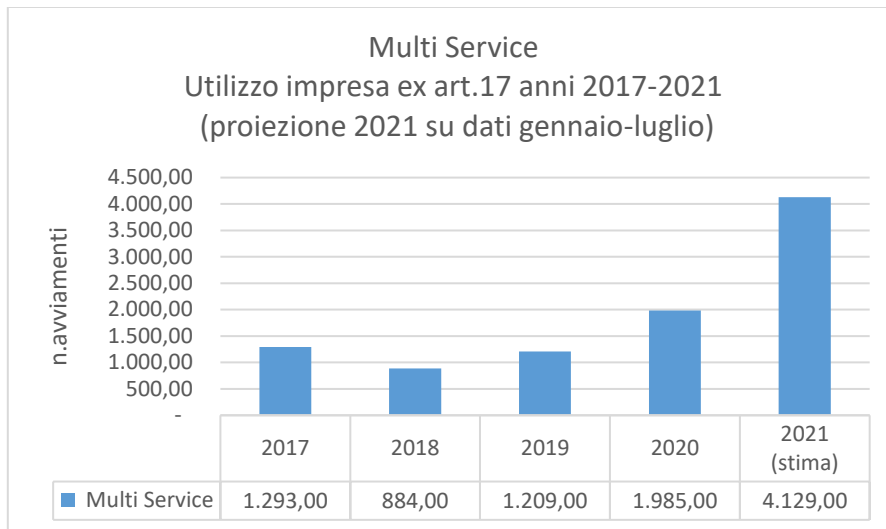
Esso si sviluppa su una superficie complessiva di circa 248.331 m². Opera in virtù di una concessione pluriennale, rilasciata ai sensi dell'art. 18 della L. 84/1994, che decorre dal 1° luglio 2007 con scadenza il 31 dicembre 2024, per la movimentazione in genere di prodotti siderurgici alla rinfusa ed in colli, di impiantistica, di merci varie, di container, di rinfuse cerealicole, di minerali e fosfati ed alla conseguente fornitura di tutti i servizi di terminal complementari ed accessori relativi alle suindicate merci

Occupava attualmente **83** persone di cui 14 amministrativi e 69 operativi. Nel corso del prossimo biennio sono previsti alcuni pensionamenti che verranno ripianati attraverso l'assunzione di nuovo personale, lasciando di fatto invariato a 69 unità il personale operativo.

L'impresa si avvale in via continuativa di lavoratori dell'impresa art. 17 L. 84/1994.

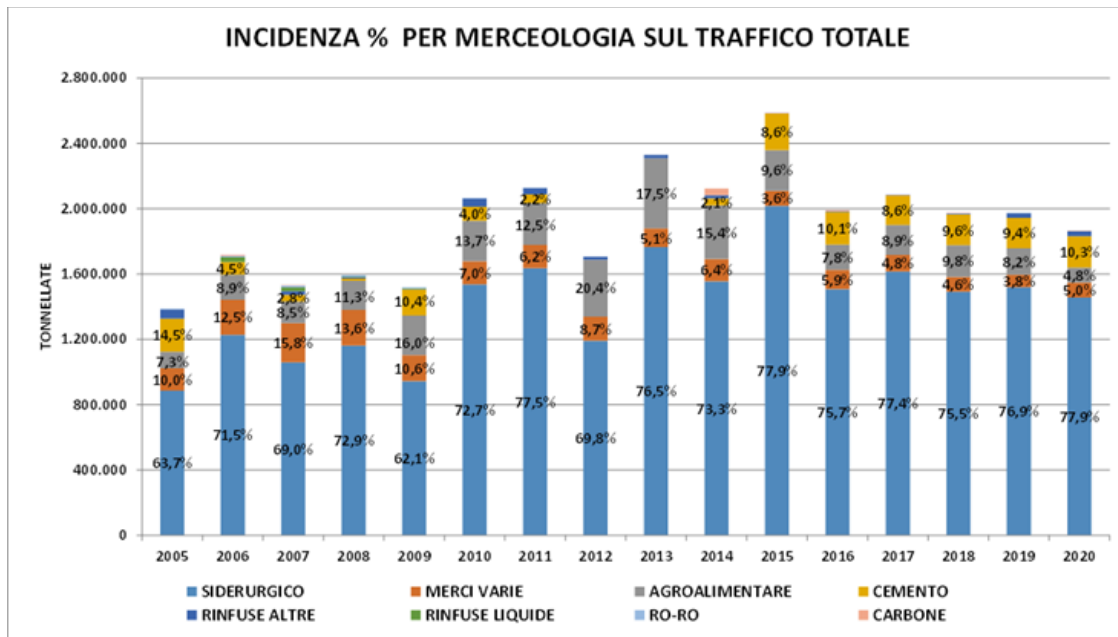


Il personale operativo costituisce circa l'85% del personale complessivo.



Per ciò che concerne i traffici, di seguito la serie storica dei traffici 2005-2020 per categoria merceologica. Come si evince dal grafico sottostante, il terminal movimentata principalmente rinfuse siderurgiche e costituisce un punto di riferimento, nell'ambito dello scalo veneziano, per la movimentazione di merci varie e project cargo.

Il terminal nel 2020 ha risentito, in termini di tonnellate movimentate, della congiuntura negativa legata alla pandemia (che ha fatto segnare un -6,7% rispetto al 2019), ma nel corso del 2021 la tendenza si è invertita, in linea che l'andamento generale dei traffici e del mercato siderurgico registrando a consuntivo un + 20,1% (2,2 mil./t.). Si è fatto fronte all'aumento dei traffici attraverso un maggior ricorso alla manodopera temporanea. I risultati attesi sono di una stabilizzazione al rialzo dei volumi nel prossimo biennio.



Fabbisogni occupazionali: il Terminal prevede di far fronte alla crescita attesa attraverso la sostituzione del personale uscente per quiescenza e attraverso il ricorso al personale di cui all' art. 17. Si stima che il ricorso all'art. 17 si attesti intorno ai livelli del 2021.

Per il proprio personale non ha espresso particolari esigenze formative per specifiche mansioni/abilitazioni, in considerazione del fatto che dispone di personale proprio estremamente specializzato ricorrendo al personale di cui all'art. 17 soprattutto per mansioni di "generico".

2.2.2 Terminal Rinfuse Venezia S.p.A

Il Terminal Rinfuse Venezia (TRV) è un terminal *multi purpose* che si sviluppa sulle aree operative del molo B del Porto Commerciale per una superficie complessiva di 277.500 m².

Il terminal è dotato di superfici adibite a piazzali per lo stoccaggio di rinfuse e rotabili che ammontano complessivamente a 130.000 mq, di cui 45.000 mq dedicati al carbone. Le superfici coperte disponibili all'interno dei diversi magazzini ammontano complessivamente a 52.724 mq.

Oltre ai fabbricati destinati allo stoccaggio di sfarinati e rinfuse di tipo minerario, il terminal è dotato di un complesso di silos che si sviluppa su 12 piani dedicato allo stoccaggio di prodotti alimentari per una capacità di 85.000 t .

Dispone di una concessione e collegata autorizzazione per la movimentazione di merci in genere alla rinfusa ed in colli, di container e di rotabili con scadenza nel 2023.

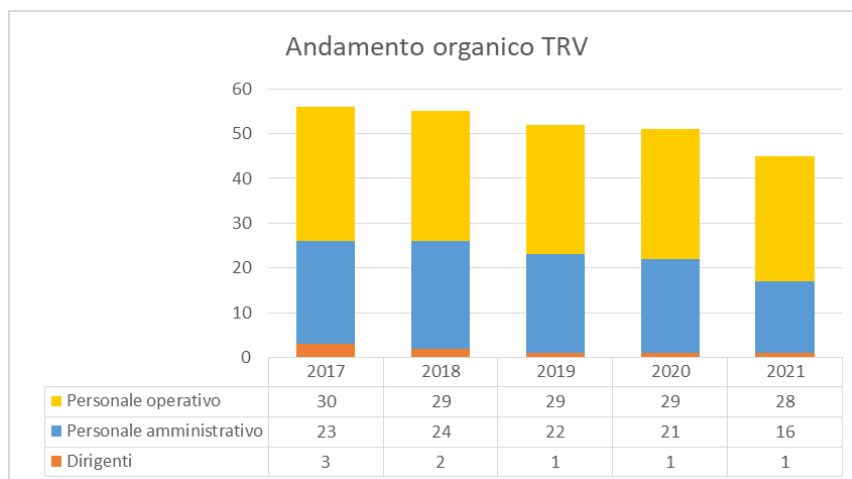
Impiega attualmente 45 persone di cui 17 amministrativi e 28 operativi.

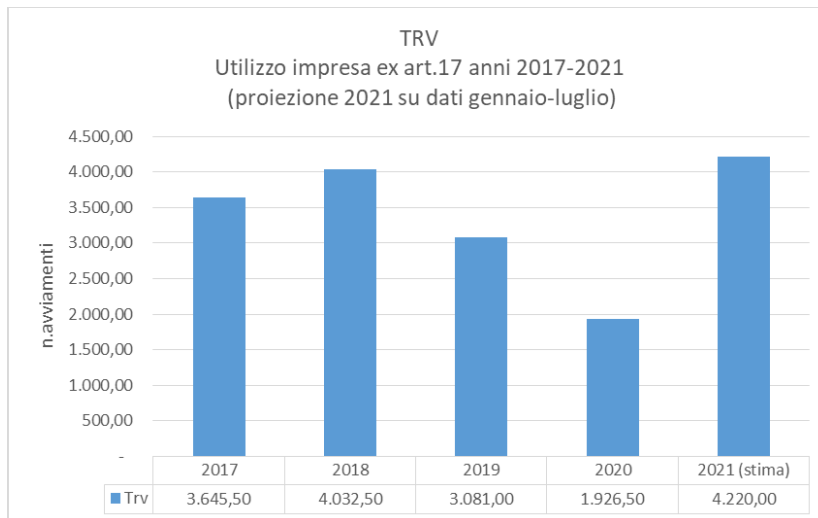
Il personale operativo costituisce circa l'62% del personale complessivo.

Nel corso dell'ultimo quinquennio ha ridotto lo squilibrio tra personale amministrativo e operativo attraverso una riduzione del personale amministrativo.

Fa stabilmente ricorso a prestazioni di lavoro temporaneo fornite dall'impresa art. 17 L. 84/1994.

Per il prossimo biennio prevede due fuoriuscite, che attualmente non ha in progetto di sostituire, con conseguente riduzione di due unità in termini di personale operativo.



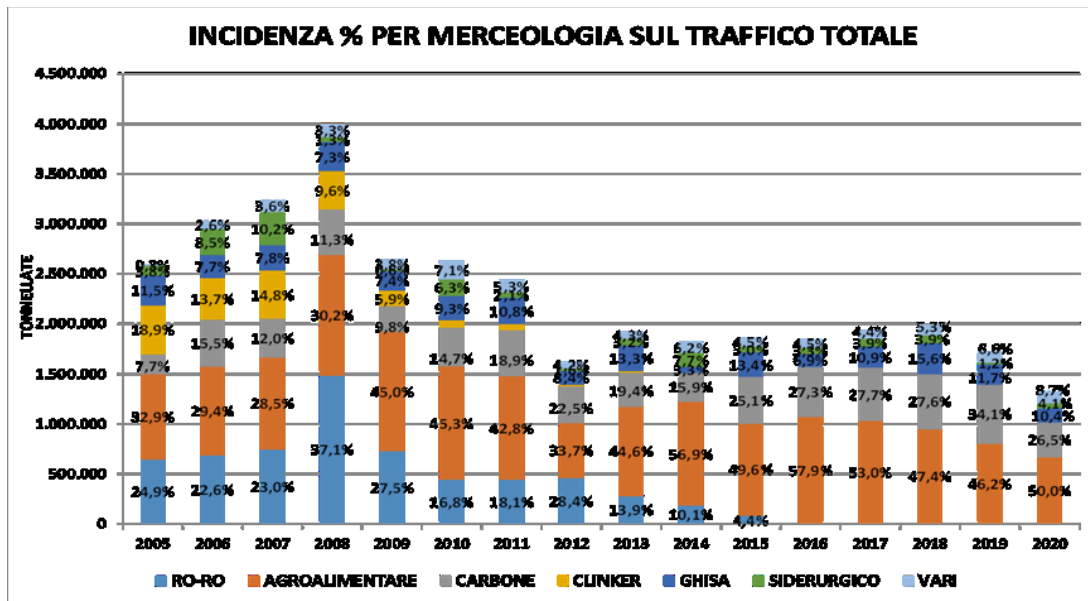


Per ciò che concerne i traffici, il settore agroalimentare pesa circa il 50% del movimentato, a seguire rinfuse minerali (carbone *in primis*) e rinfuse siderurgiche.

Già nel 2019 ha visto una contrazione dei traffici rispetto all'anno precedente pari al 13,4%, perdendo una quota del mercato relativa al settore dell'agroalimentare (in particolare i cereali).

Per ciò che concerne il 2020, la crisi è stata amplificata dalla congiuntura negativa legata alla pandemia, facendo segnare una perdita del 23,4%, in termini di tonnellate movimentate, rispetto all'anno precedente.

A partire dal II trimestre del 2021 la tendenza, coerentemente con l'andamento complessivo del mercato, si è invertita, almeno per ciò che concerne il settore delle rinfuse siderurgiche raggiungendo a consuntivo un + 52,8% (2 mil/t). Il terminal vi ha fatto fronte attraverso un maggior ricorso alla manodopera temporanea (il numero di avviamenti ha infatti subito una vera e propria impennata).



Fabbisogni occupazionali: in considerazione del fatto che, come detto poc' anzi, nel prossimo biennio il personale operativo occupato presso il terminal risulta in riduzione, è ipotizzabile ritenere che il livello del ricorso alla manodopera temporanea rimarrà alto.

Il terminal ha individuato la necessità di poter ricorrere, in vista di una possibile acquisizione di traffico ro-ro, a personale di cui all'art. 17 abilitato alla guida di tug master. Per tale ragione, considerato l'esiguo numero di personale di cui all'art. 17 in possesso di abilitazione tug master, richiede che ci sia maggiore specializzazione in tale ambito.

Più in generale ha espresso la necessità di campagne formative volte al potenziamento delle soft skills (problem solving, team work, gestione del conflitto).

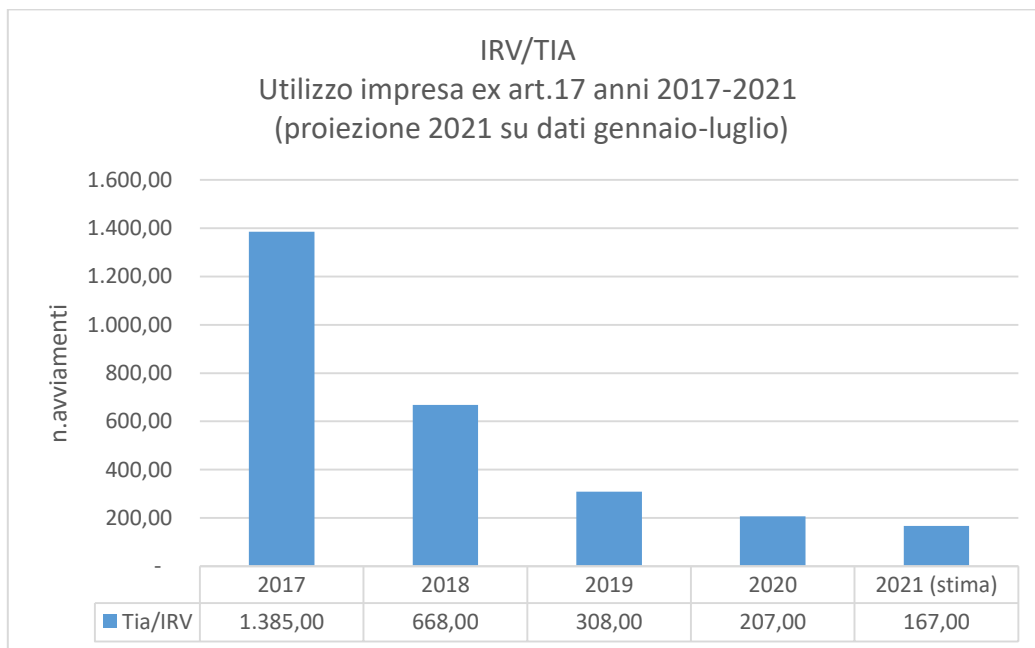
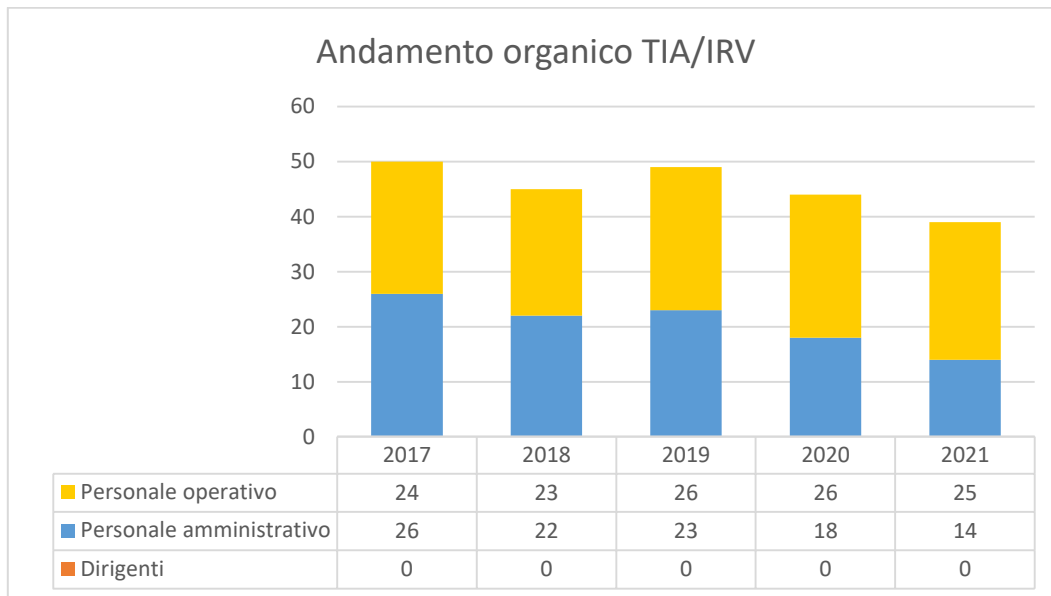
2.2.3 Interporto Rivers Venezia (ex Terminal Intermodale Adriatico)

Interporto Rivers Venezia si sviluppa su un'area di circa 160.000 mq che si estende nel versante occidentale del Canale Industriale Ovest e comprende, oltre all'area demaniale di banchina affidata in concessione dall'Autorità di Sistema Portuale, anche un'area di retro-banchina di circa 150.000 m² di proprietà della società.

Dal punto di vista operativo, il terminal opera nel settore delle rinfuse sia siderurgiche e minerali, che agro-alimentari.

Impiega attualmente 39 persone di cui 14 amministrativi e 25 operativi.

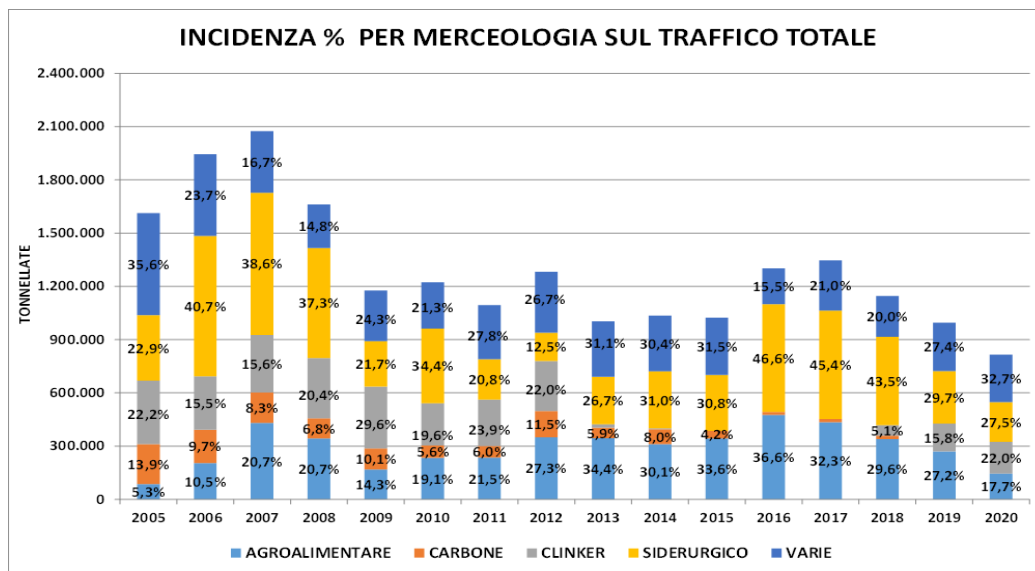
Il personale operativo costituisce circa l'64% del personale complessivo.



TIA ha scontato a lungo una situazione legata all'incertezza sul proprio futuro per la procedura concorsuale che la ha coinvolta. Dal punto di vista degli investimenti questo si è tradotto in una situazione di continuo posticipo degli investimenti in programma ed in termini di traffici si è assistito ad un calo costante già dal 2018,

acuito dalla congiuntura negativa del 2020 (2018 -14,9%, 2019 – 13%, 2020 – 18%).

Nel 2020 Tia è stata acquisita dal Gruppo Orlean ed ha cambiato ragione sociale, divenendo Interporto Rivers Venezia. La recente acquisizione ha portato con sé nuovi piani di sviluppo dei traffici e di crescita dell'occupazione, nonché rinnovo e potenziamento dei mezzi (di recente acquisizione una nuova gru dedicata alla movimentazione di merci varie). Il terminal ha infatti in programma l'acquisizione di nuovo traffico di general cargo e lo sviluppo del settore agroalimentare, accompagnata da una inversione di tendenza sul piano occupazionale.



Il 2021 ha continuato ad essere un anno difficile in termini di traffici movimentati, registrando comunque un tenue segnale raggiungendo un volume di 837.000 t. (+ 2,8% sul 2020). Il terminal conta di tornare a movimentare almeno 1 mil di tonnellate/anno nel prossimo biennio a cui corrisponderà un maggior fabbisogno occupazionale.

Fabbisogni occupazionali: sono previste nuove assunzioni di personale operativo pari a 4-5 unità nel prossimo biennio.

2.2.4 Transped S.r.l.

Il terminal Transped è localizzato nel versante occidentale del Canale Industriale Ovest, alla confluenza con darsena della Rana.

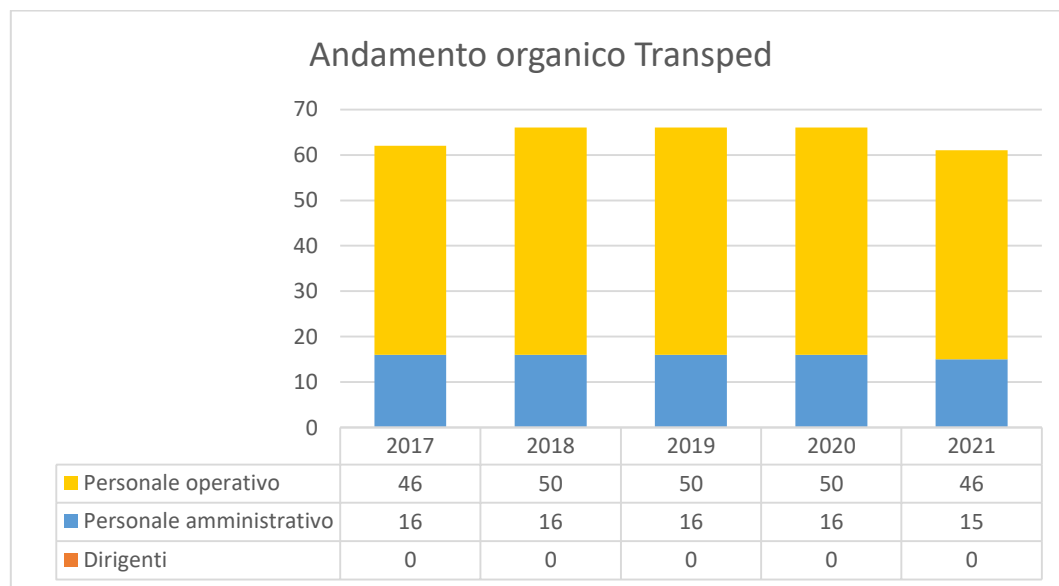
L'azienda è autorizzata, ai sensi degli art. 16 e 18 della Legge 84/1994 ad esercitare attività di impresa portuale commerciale per conto terzi concessionaria nelle banchine ME9 e ME10, in virtù della concessione ex art. 18 e della relativa autorizzazione ex art. 16 rilasciata per il periodo dal 1° gennaio 2018 al 25 marzo 2035.

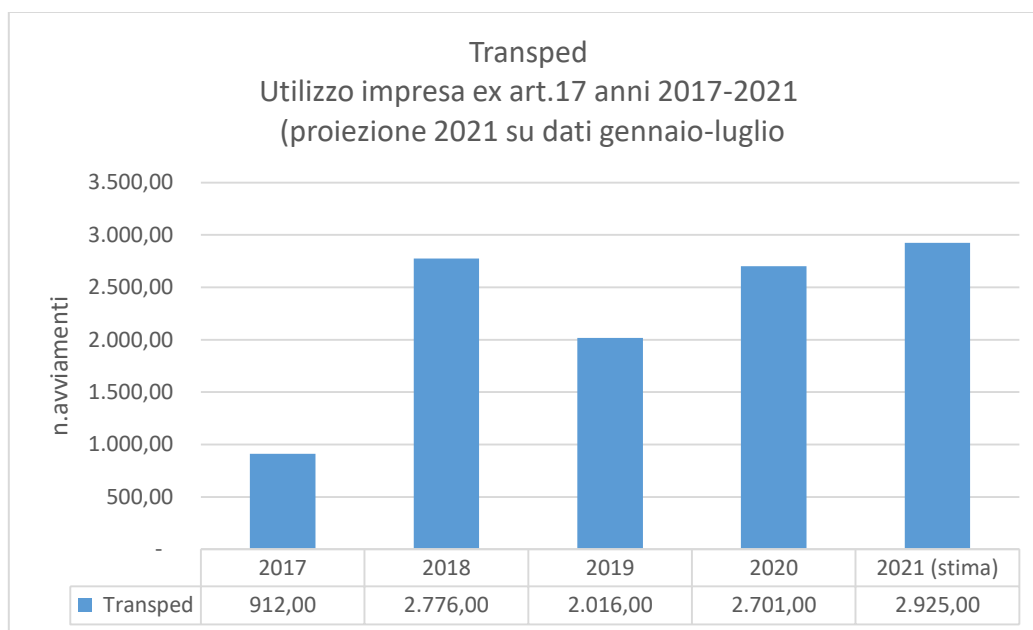
Il terminal è principalmente attivo nel settore dei prodotti siderurgici, (che nell'ultimo triennio, hanno rappresentato circa 80-90% dei traffici), delle merci varie e delle rinfuse solide, che rappresentano complessivamente il restante 10% dei traffici.

L'area operativa del terminal si sviluppa nell'ex area industriale S. Marco e CV7 situata nel tratto compreso fra il canale Industriale Ovest e la Darsena della Rana, ed ha superficie complessiva pari a 220.000 m², di cui circa 17.000 m² di area demaniale, corrispondente quest'ultima all'area di banchina.

Transped impiega attualmente 61 persone di cui 15 amministrativi e 46 operativi. Fa sistematico ricorso a lavoro somministrato tramite l'art. 17 autorizzato.

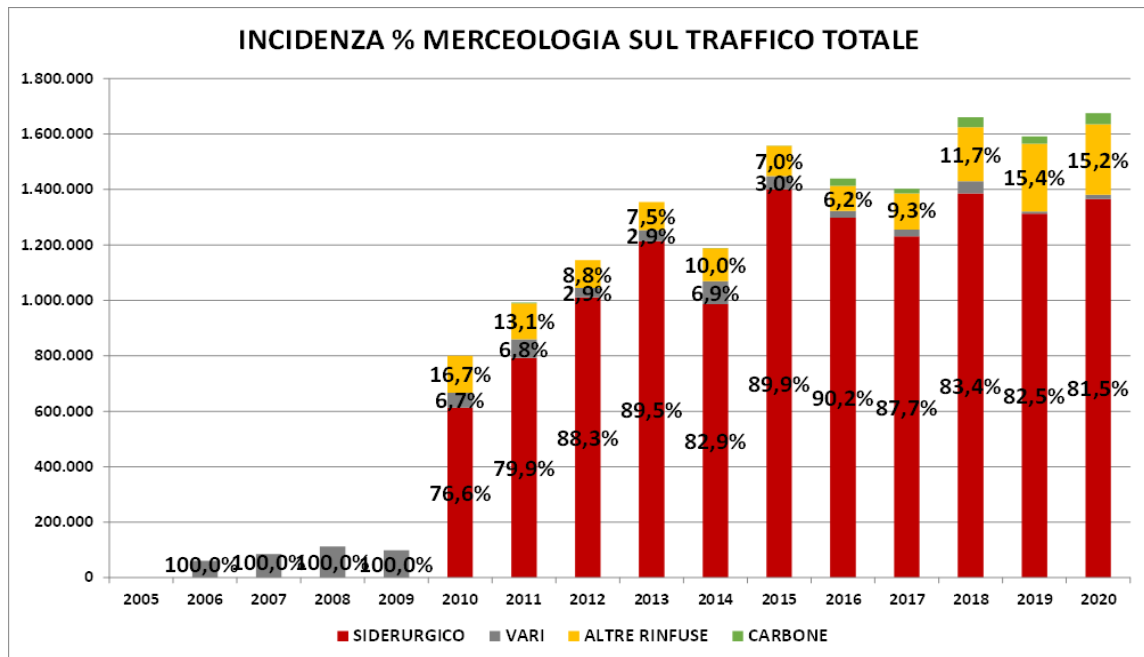
Il personale operativo costituisce circa l'75% del personale complessivo.





Per ciò che concerne i traffici, a differenza dell'andamento complessivo dello scalo, Transped ha conseguito risultati positivi nel biennio 2019-2020 e a partire dal secondo trimestre 2021 ha visto una ulteriore crescita a cui ha fatto fronte attraverso il ricorso alla manodopera temporanea e agli art. 16 non concessionari. Ha manifestato la necessità di attingere a personale formato (dell'impresa di cui all'art. 17) con la qualifica di "commesso a merci varie".

Da notare che il 2021 ha registrato un ragguardevole + 25,5% a 2,1 mil/t.



2.2.5 Venice Ro-Port Mos S.c.p.a

Venice Ro-Port Mos è attivo dal 2014 e serve i traffici Ro-Ro e Ro-Pax, oltre a gestire merci, sia rotabili che convenzionali, e carichi speciali. Il terminal è attivo anche nel settore dell'*automotive*. Per lo scambio di mezzi e merci tra le modalità nave e treno, è presente una piattaforma ferroviaria che si sviluppa su una superficie di 20 mila mq e conta 4 binari interni lunghi fino a 700 metri collegati alla rete nazionale tramite la linea ferroviaria Fusina-Mestre.

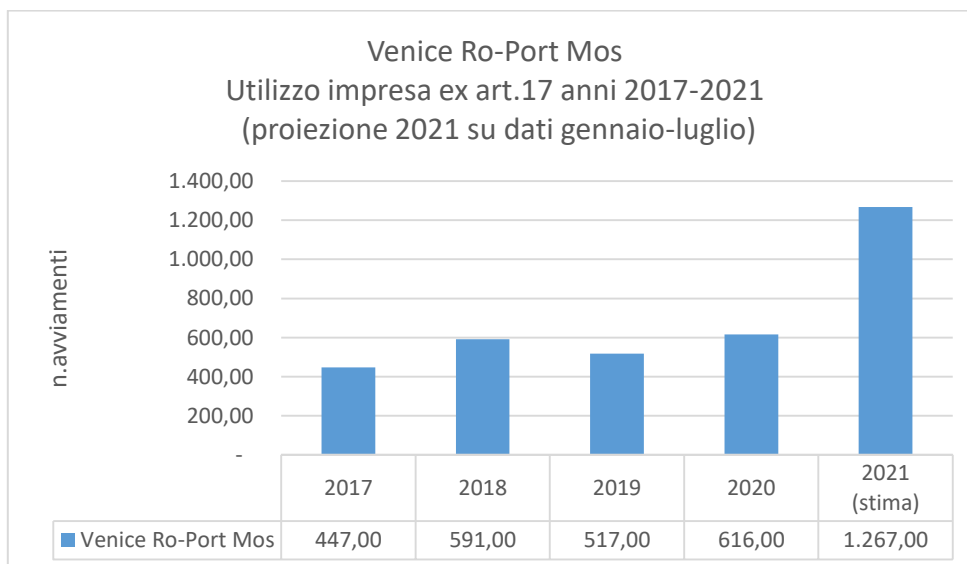
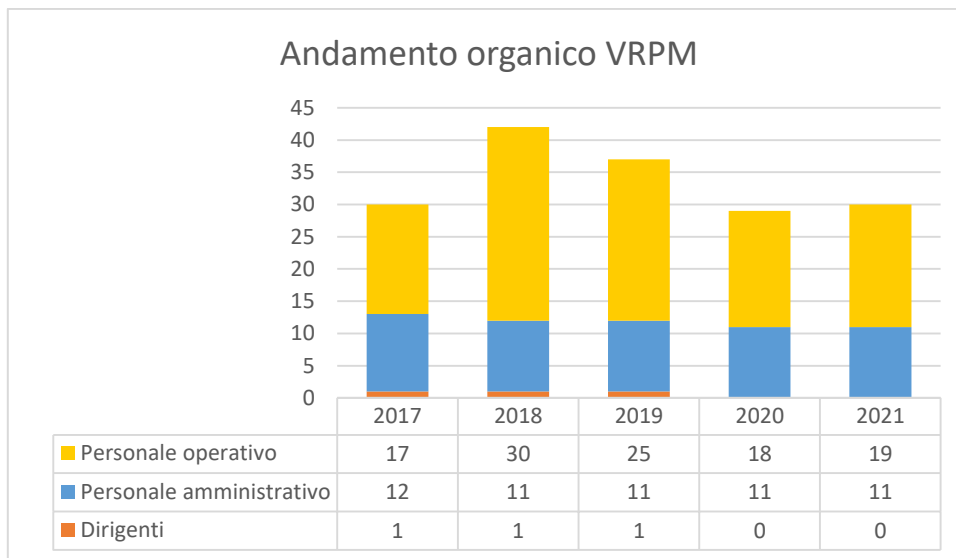
Venice Ro-Port Mos S.c.p.a. impiega attualmente 31 persone di cui 11 amministrativi e 19 operativi. Il personale operativo costituisce circa l'61% del personale complessivo.

Nel corso dell'ultimo biennio il personale operativo si è sensibilmente ridotto, dando luogo a conseguenti cali di resa ed al maggior ricorso al personale di cui all'art. 17.

Fabbisogno occupazionale: il terminal sta cercando di aumentare il numero di addetti operativi-autisti di tug-master, ma l'elevato livello di specializzazione richiesto rende difficoltoso il reperimento di personale sul mercato. Al fine di andare incontro alle esigenze del terminalista, è necessario formare personale dell'art. 17 affinché possa essere avviato come autista di tug-master.

Per ciò che concerne i traffici, è previsto un potenziamento dei traffici Ro-Ro intramed sulla tratta Venezia-Bari-Patrasso, che comporterà la necessità di un potenziamento dell'organico operativo. Si prevede, infatti, che questo comparto contribuirà sensibilmente alla crescita della movimentazione totale di merce in colli prevista, a livello di porto, per il triennio.

Il 2021 ha chiuso con un + 7,1% in termini di volumi a 1,7 mil/t.



2.2.6 Terminal Intermodale Venezia S.p.a.

Il Terminal Intermodale Venezia (TIV) è situato nel molo A del Porto Commerciale di Marghera, si sviluppa su una superficie complessiva pari a 195.500 m². TIV è specializzato nella movimentazione di container.

Nel corso del 2016, il terminal ha acquisito il magazzino 424-428, il piazzale retrostante ed il tratto terminale della banchina Lombardia antistante lo stesso ed il piazzale retrostante lo stesso.

Il terminal dispone di un piazzale operativo che si sviluppa su una superficie complessiva di 130.000 m².

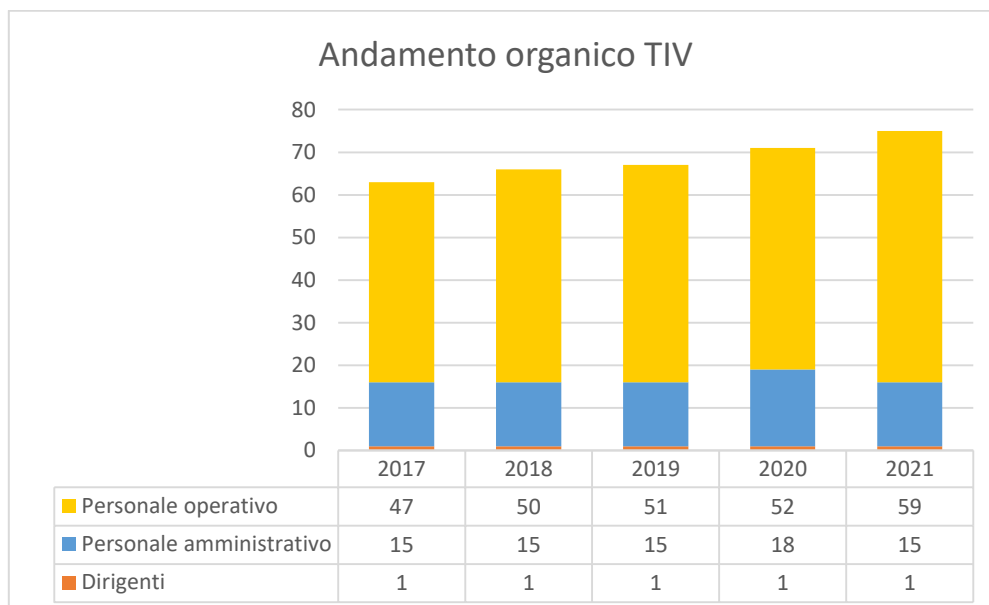
TIV ha una concessione e di una correlata autorizzazione con scadenza nell'anno 2023.

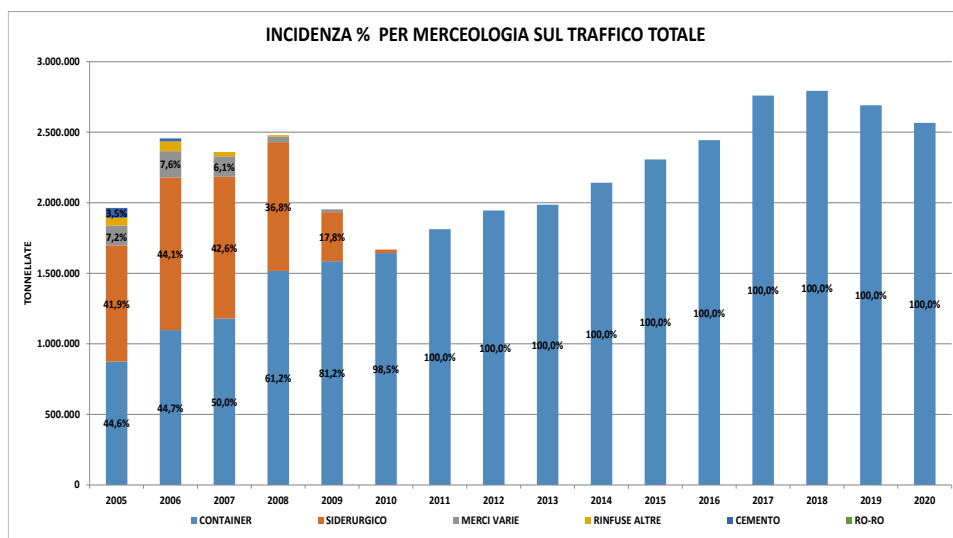
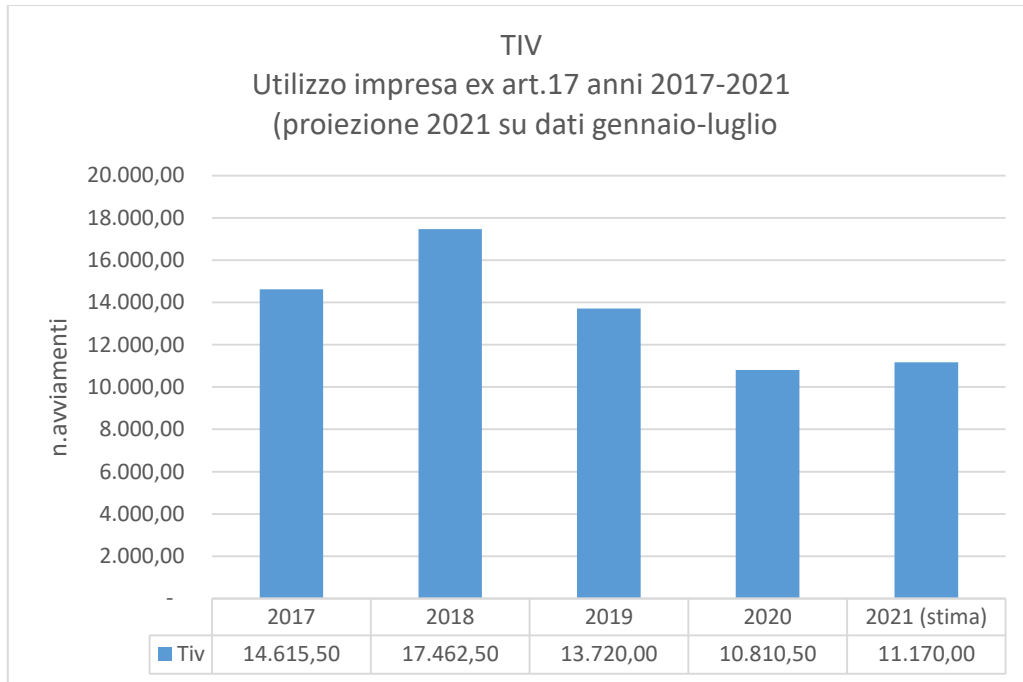
Attualmente TIV dispone di quattro banchine per le operazioni di imbarco e sbarco caratterizzate da un pescaggio medio di 11,40 m e una portata di 5 t/mq, per uno sviluppo complessivo di 1300 m.

Il Terminal TIV impiega attualmente 75 persone di cui 15 amministrativi e 59 operativi.

Il personale operativo costituisce circa l'80% del personale complessivo.

Il 2021 ha chiuso con un + 14,8% a 2,9 mil/t. In base a dati annunciati su contratti in essere nel prossimo biennio il Terminal prevede una crescita limitata del 3% annuo a cui farà fronte mantenendo stabili i propri livelli occupazionali e ricorrendo maggiormente all'impresa di cui all'art. 17.





2.2.7 Vecon S.p.a.

Vecon è localizzato nel primo tratto del Molo B del Porto Commerciale di Marghera, su un'area complessiva di circa 286.800 m². Dispone di una concessione e di una connessa autorizzazione per la movimentazione di contenitori, rotabili, merci in colli e colli eccezionali.

E' un terminal specializzato nella movimentazione di contenitori.

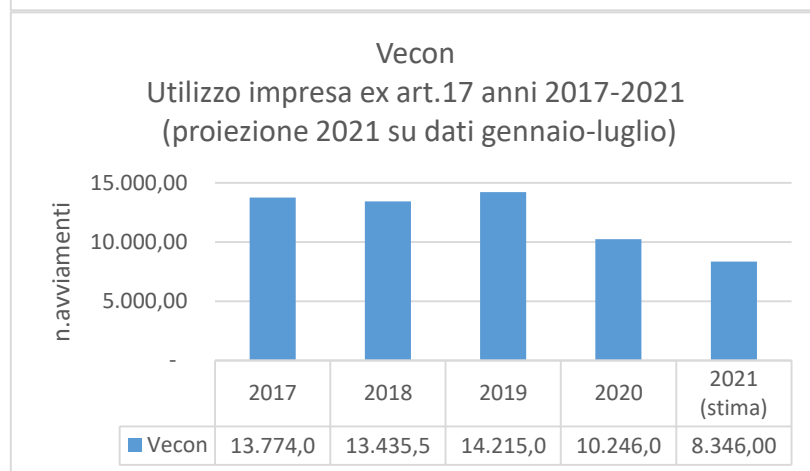
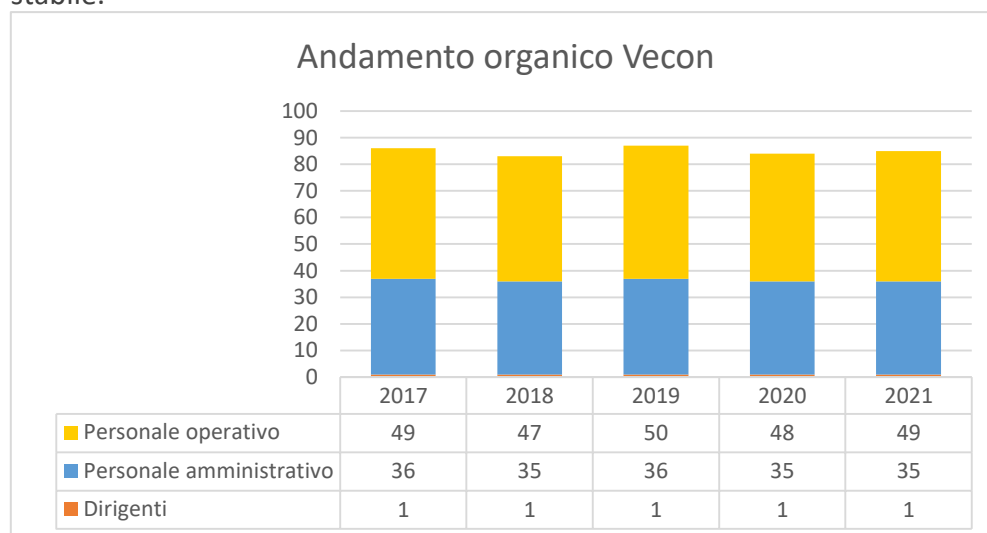
Il terminal dispone di un fabbricato adibito a Posto di Ispezione Frontaliera per visite fito-veterinarie, ubicato all'interno di un magazzino di superficie coperta pari a circa 3.100 m². L'area di piazzale operativa ammonta invece a circa 230.000 m².

Dispone di un fronte banchina che si sviluppa su 855 m lineari. Banchina Liguria, più ad ovest è dotata anche di una scassa ro-ro.

Il Terminal impiega attualmente 85 persone di cui 36 amministrativi e 49 operativi. Il personale operativo costituisce circa l'60% del personale complessivo.

Per ciò che concerne i traffici, la flessione del 2021 (-14,8% a 2,1 mil/t) dovrebbe essere sostituita da una crescita del 3% annuo a cui il terminal prevede di far fronte attraverso il ricorso all'art. 17.

Nel corso del periodo 2022-2023 il Terminal prevede di mantenere l'organico stabile.



Si allega tabella riepilogativa dei prospetti occupazionali dei terminal conto terzi del Porto di Venezia. Ciò che emerge è che, al netto delle sostituzioni del personale da avviare quiescenza, una **sostanziale stabilità occupazionale**.

Società	Categoria	2021	2022	2023
Multi Service	Dirigenti/amministrativi	16	16	16
	operativi	65	65	65
TRV	Dirigenti/amministrativi	19	20	20
	operativi	26	25	24
Interporto Rivers Venezia - EX TIA	Dirigenti/amministrativi	5	5	5
	operativi	34	33	33
Transped	Dirigenti/amministrativi	15	15	15
	operativi	46	46	46
Venice Ro-Port Mos	Dirigenti/amministrativi	11	11	11
	operativi	20	22	24
TIV	Dirigenti/amministrativi	17	17	17
	operativi	58	58	58
Vecon	Dirigenti/amministrativi	17	17	17
	operativi	69	69	69
TOTALE		418	419	420

2.3 Imprese conto proprio autorizzate ai sensi degli art. 16-18

2.3.1 Imprese conto proprio commerciali

Sono imprese che movimentano merce propria o del proprio gruppo, ma che non hanno il proprio stabilimento industriale ubicato in porto. Sono ubicate su terreni di proprietà e si avvalgono, per ciò che concerne gli aspetti demaniali, della sola banchina, la quale quindi risulta obbligatoriamente assentita alle aree circostanti di proprietà privata.

Colacem

E' una realtà industriale attiva nella produzione di cemento ramificata in Italia con 7 stabilimenti a ciclo completo, 3 terminal (Marghera, Ravenna e Savona), 2 depositi e vari uffici di area. Utilizza poco l'accosto, ma nel terreno di proprietà ha un deposito per lo stoccaggio e la distribuzione dei prodotti del gruppo.

Per le operazioni di sbarco la società dispone di una torre aspirante di capacità indicativa pari a 90 t/ora in grado di abbattere le polveri. Dispone di silos per lo stoccaggio delle rinfuse con capacità complessiva pari a 27.000 t.

Lo stabilimento è dotato di collegamento ferroviario su binario che si dirama da via dell'Elettronica. Attualmente nello stabilimento Colacem di Marghera, sono impiegati 5 dipendenti.

Acciaierie d'Italia/(ex Arcelor Mittal)

Il terminal di Marghera sorge su un'area di circa 200.000 m² situata fra il confine meridionale del Canale industriale Nord e via del Commercio.

Da gennaio 2015 Ilva/Arcelormittal è in Amministrazione Straordinaria.

Il 15 aprile 2021, con il versamento della relativa quota è stato sancito l'ingresso di Invitalia (Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa), nel capitale di AM InvestCo Italy S.p.A., con una partecipazione del 38% del capitale sociale. La restante partecipazione del 62% è rimasta in capo al Gruppo ArcelorMittal, che non esercita più attività di direzione e coordinamento su AM InvestCo Italy S.p.A. Il gruppo è stato rinominato Acciaierie d'Italia S.p.A. e tutte le società controllate hanno assunto una nuova denominazione

Il terminal movimentata prodotti e semiproducti siderurgici in colli provenienti dalle acciaierie del gruppo. Per le operazioni portuali dispone di una banchina che si affaccia sul Canale Industriale Nord dello sviluppo lineare pari a 458m con fondali a -9,00m.

Tutti i magazzini dello stabilimento sono raccordati dai binari che collegano gli stessi alle aree di banchina.

Attualmente l'occupazione diretta generata dallo stabilimento di Marghera è pari a 52 persone (2021).

Veneta Cementi

La Società Veneta Cementi S.r.l., soggetta a direzione e coordinamento di Facchin Calcestruzzi Spa, con sede legale a Recoaro (VI), ha acquisito nel 2019 il complesso industriale ex Fintitan (sito situato nell'area prospiciente all'imbocco del Canale Industriale Brentella alla confluenza del Canale Ind. le Nord) per lo stoccaggio e successiva immissione sul mercato di cemento alla rinfusa.

La società ha presentato a fine 2020 istanza per esercitare l'attività di impresa portuale commerciale in conto proprio al fine importare via nave cemento sfuso per la successiva commercializzazione.

Nelle more dell'infrastrutturazione della banchina e dell'accosto prospiciente l'imbocco del Canale Industriale Brentelle la società dal 2021 sta operando facendo ormeggiare le navi (di tipo autoscaricante) presso la banchina in ex Italiana Coke, adiacente allo stabilimento, in affaccio sul Canale Ind. Nord, e servendosi di un sistema di pompaggio pneumatico con una tubazione in acciaio del diametro di 273 mm. di spessore.

Gestendo navi autoscaricanti, l'impatto occupazionale è molto contenuto e pari a 5 unità.

2.3.2 Imprese conto proprio industriali

Per le imprese che producono in porto, il *core business* è rappresentato dall'attività industriale esercitata su stabilimenti propri. Per tali imprese, la collocazione in area portuale rappresenta un valore aggiunto accessorio e funzionale alla predominante attività industriale.

Sono ubicate su terreni di proprietà e si avvalgono, per ciò che concerne gli aspetti demaniali, della sola banchina, la quale quindi risulta obbligatoriamente assentita alle aree retrostanti di proprietà privata.

Per questa tipologia di impresa la concessione e relativa autorizzazione, funzionale all'attività industriale che svolgono, è rilasciata nell'interesse pubblico di favorire il permanere di attività industriali allocate in ambito portuale.

Alcoa

L'impresa è ubicata nella seconda zona industriale nella parte meridionale del Canale Industriale Sud. Alcoa ha acquisito il sito nel 1996. Fino al 2010 ha movimentato materie prime per la produzione di alluminio primario. La produzione di quest'ultimo prodotto è stata interrotta nel 2010 e questa parte del sito è ancora di proprietà e gestione Alcoa.

Attualmente la società ha in corso attività di demolizione di edifici/impianti e la bonifica ambientale del sottosuolo per una futura riqualificazione del sito. Alcoa mantiene la titolarità demaniale del sito anche in questa fase di dismissione.

Cereal Docks Marghera

La società Cereal Docks Marghera è stata fondata nel 2011, conseguentemente all'acquisizione dello stabilimento sito in Porto Marghera dalla multinazionale Bunge. La banchina è funzionale all'insediamento industriale. I traffici nel 2021 si sono attestati a 870.000 t e l'occupazione dedicata alle attività portuali è stabile.

L'attività principale è la lavorazione di materie prime di tipo vegetale (semi di soia e colza) per l'estrazione di olii e la produzione di farine da destinare al settore alimentare, zootecnico e farmaceutico.

Negli ultimi anni la società ha intrapreso e concluso un importante e cospicuo piano di investimenti finalizzati al rafforzamento delle strutture industriali, in particolare sono stati realizzati nuovi elementi per lo stoccaggio e la preparazione dei semi destinati a successiva lavorazione, ma anche nuove attrezzature per lo sbarco e l'imbarco della merce.

Sono conclusi anche interventi di marginamento e banchinamento frutto di un impegno congiunto pubblico/privato.

ENEL Produzione

Il terminal Enel è localizzato nel tratto meridionale del Canale Industriale Sud, e dispone di una banchina della lunghezza di 400 m. Il terminal alimenta la centrale termoelettrica Andrea Palladio.

Il terminal è autorizzato allo sbarco, deposito e movimentazione in genere di carbone e rinfuse secche e di imbarco dei sottoprodotti risultanti dalla utilizzazione dello stesso nella centrale.

Grandi Molini Italiani

Grandi Molini Italiani (GMI) è tra i principali gruppi molitori in Europa e il primo produttore italiano di farina di grano tenero per uso domestico, per uso professionale e per uso industriale. Il gruppo dispone di 5 impianti produttivi e di quattro terminal portuali.

Lo stabilimento di Porto Marghera, il più grande del gruppo, sorge sulla sponda occidentale del tratto settentrionale del Canale industriale ovest.

Il terminal è autorizzato all'attività di sbarco, deposito, movimentazione in genere di rinfuse cerealicole e imbarco di farine e di prodotti derivanti dalla macinazione in sacchi risultanti dalla lavorazione effettuata nello stabilimento o negli altri stabilimenti sociali.

GMI si approvvigiona della materia prima via terra (70-75%) e via mare (30-35%). Lo sbarco delle granaglie via mare avviene sulla nuova banchina di 458 m, completata nel 2018, realizzata in continuità a quella del confinante stabilimento di

Idromacchine

La società opera nel settore della impiantistica, infrastrutturale, navale e on/off-shore, e nella progettazione, costruzione, montaggio e manutenzione di impianti industriali e carpenteria pesante.

L'occupazione (di personale adibito ad attività portuali) ha subito una riduzione, dovuta alla contrazione della produzione ed alla conseguente riduzione dei traffici portuali.

Simar

Simar ha uno stabilimento per la lavorazione dei metalli non ferrosi, in particolare in quello dei laminati, delle leghe e del filo di zinco.

Svolge operazioni portuali di sbarco, deposito e movimentazione in genere di materie prime, principalmente rame, zinco, ferro ed alluminio, destinati prevalentemente a successiva lavorazione nello stabilimento ed all'imbarco dei prodotti lavorati (laminati, sfere, catodi, anodi, pani, ecc.).

Per quanto riguarda i riflessi portuali il terminal non è più attivo dal 2012, poiché le materie prime provengono dal riciclo del rottame e sono inoltrate verso lo stabilimento di Marghera via camion. Di fatto quindi la banchina a Marghera non viene sfruttata. In ogni caso Simar continua a mantenere interesse per la banchina in concessione.

Pilkington Italia

Pilkington Italia fa parte della multinazionale giapponese NSG (*Nippon Sheet Glass*). Opera da molti anni nel settore della lavorazione del vetro con diversi stabilimenti produttivi, tra i quali uno insediato a Porto Marghera specializzato nel settore del vetro per l'edilizia. Nel 2017 la società ha riattivato la produzione di vetro piano mediante la ricostruzione del forno *float*, attività sospesa nel 2009. Lo stabilimento prevede di produrre circa 170.000 tonnellate di vetro float chiaro e di vetro extra chiaro da destinare al mercato italiano ed Europeo ed al bacino del Mediterraneo.

Nel dicembre 2017 la società ha ricominciato a sbarcare, nell'accosto ME21 in Canale Ind. Nord, la sabbia silicea per la produzione del vetro. Causa temporanea sospensione dell'attività per manutenzione dei forni (che richiedono tempi di spegnimento ed accensione molto lunghi) i traffici 2017 sono stati di 30.000 t (contro i 100.000 t. dell'anno precedente). A regime con la produzione ordinaria è previsto l'arrivo di circa 13/14 navi con arrivi previsti ogni 24-25 gg circa e tempi di scarico previsti di 30/40 ore per nave. Nel corso del 2018 per le operazioni di discarica nave Pilkington ha utilizzato delle navi autoscaricanti dotate di "boom", dispositivo che consente la discarica della nave senza l'utilizzo di personale dedicato.

A partire dal 2019 la società ha cominciato a servirsi di navi dotate di gru e benne, condotte da personale dell'impresa autorizzata ex art. 17, L 84/1994 e s.m.i. Ciò ha aumentato la necessità di personale specializzato alla conduzione di gru portuali.

Società	Categoria	2021	2022	2023
Colacem	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	4	4	4
Acciaierie d'Italia	Dirigenti/amministrativi	12	12	12
	Operativi	40	40	40
Veneta Cementi	Dirigenti/amministrativi	4	4	4
	Operativi	1	1	1
Alcoa Trasformazioni	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	1	1	1
Cereal Docks Marghera	Dirigenti/amministrativi	9	9	9
	Operativi	23	23	23
Enel Produzione - Stab. di Fusina	Dirigenti/amministrativi	5	5	4
	Operativi	18	12	12
Grandi Molini Italiani	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	15	15	15
Idromacchine	Dirigenti/amministrativi	2	3	3
	Operativi	10	11	11
Simar	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	Operativi	12	12	12
Pilkington Italia	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	5	7	7
TOTALE		172	170	169

2.4 Imprese conto terzi non concessionarie

Le imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 conto terzi, non concessionarie sono attualmente 3. L'autorizzazione ha validità biennale ed è in scadenza il 31/12/2021. È in corso la selezione per il rilascio delle nuove autorizzazioni. Per tale ragione, ai fini della redazione del piano dell'organico, si è tenuto conto dei soli dati occupazionali per l'anno in corso.

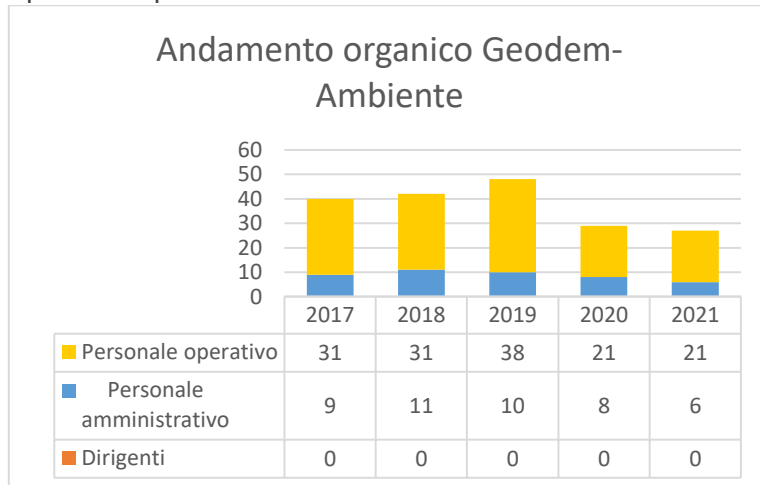
Geodem Ambiente S.r.l

La società è autorizzata fino al 31.12.2021 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2022-2023.

Il *core business* della società è legato ad attività nei settori delle bonifiche ambientali, nell'analisi e progettazioni bonifiche, opere civili ed industriali.

Per quanto riguarda il comparto portuale, la società opera principalmente nel segmento merceologico delle rinfuse.

È inoltre autorizzata a fornire servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali dal 2010.



Nel 2021 la società impiega complessivamente 27 lavoratori di cui 6 amministrativi e 21 unità di personale operativo.

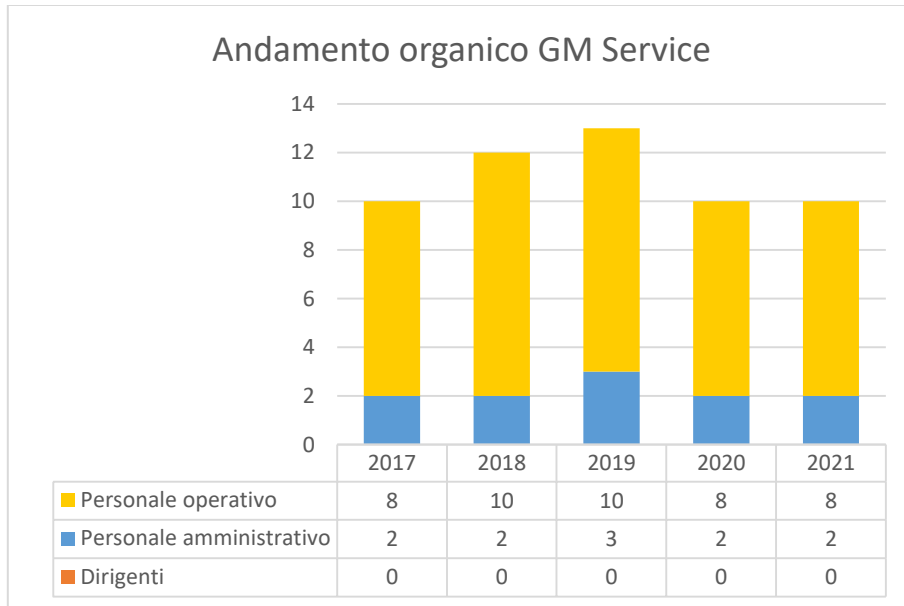
GM Service S.r.l.

La società è autorizzata fino al 31.12.2021 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2022-2023.

La società opera principalmente nel segmento merceologico delle rinfuse.

La società è inoltre autorizzata a fornire servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali dal 2010.

GM Service impiega complessivamente 10 lavoratori di cui 2 amministrativi e 8 operativi.



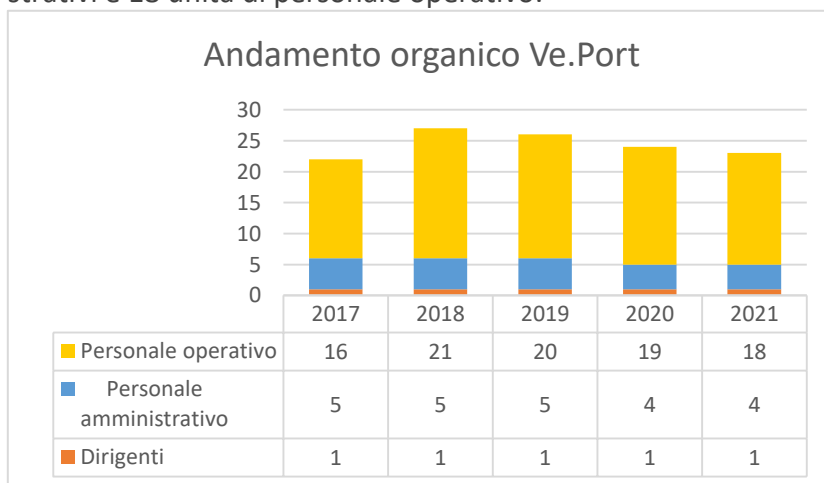
Ve.Port S.r.l.

La società è autorizzata fino al 31.12.2021 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2022-2023.

La società opera principalmente nel segmento merceologico delle rinfuse.

La società è inoltre autorizzata a fornire servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali dal 2014.

Nel 2021 la società impiega complessivamente 22 lavoratori di cui 4 amministrativi e 18 unità di personale operativo.



Ve.Port impiega complessivamente 23 lavoratori di cui 5 amministrativi e 18 operativi.

2.5 Impresa autorizzata ex art.17

Per ciò che concerne l'andamento degli avviamenti, come emerge dalla tabella sottostante, il 2018 è stato l'anno con il maggior numero di avviamenti dell'ultimo quinquennio (legato in generale al sensibile aumento del traffico containerizzato ed in particolare ai picchi di domanda di lavoro generati dalla linea diretta col Far East), ma già dal 2019 si è assistito ad una riduzione di circa l'11% complessivo degli avviamenti, rispetto all'anno precedente (stesso periodo), correlato ad una contrazione dei traffici. Rispetto all'anno 2018, nel 2019 ci sono stati circa 5400 avviamenti in meno, generati da una contrazione delle chiamate in primis da parte di TIV ed a seguire da parte di TRV, Transped e TIA.

Per ciò che concerne il 2020, anche per effetto della situazione pandemica gli avviamenti hanno risentito pesantemente della generale contrazione dei traffici collegata all'emergenza sanitaria ed in particolare della riduzione del traffico containerizzato, che ha avuto una contrazione dell'11% in termini di tonnellaggio e del 10% in termini di *teu* movimentati e che rappresenta la più importante quota di mercato per Nuova CLP, valendo circa il 70% degli avviamenti (nel 2020). Il risultato è stata una riduzione del 18% del numero di chiamate, pari, in valore assoluto, a 6850 avviamenti.

Il 2021 ha visto una ripresa che, considerato il numero effettivo di lavoratori di Nuova CLP (sottodimensionato) ha generato, già a partire dal mese di febbraio, tagli di squadre che hanno generato disservizi ai terminal.

mese	2017	2018	2019	2020	2021
gennaio	3.348,50	3.788,50	2.788,50	2.598,50	1.981,00
febbraio	2.786,00	3.430,50	2.898,50	3.039,00	2.479,00
marzo	3.128,00	3.832,00	2.837,00	2.306,00	2.716,50
aprile	2.861,50	3.464,50	3.307,50	1.775,50	2.872,50
maggio	3.205,00	3.302,00	3.106,50	1.979,50	3.210,50
giugno	3.480,50	3.652,50	3.323,00	2.456,50	3.139,50
luglio	3.916,50	3.816,50	3.974,00	3.217,50	3.210,00
agosto	3.288,00	3.286,00	2.763,00	2.371,00	2.947,00
settembre	2.804,00	2.888,50	2.687,50	2.499,50	3.146,50
ottobre	3.312,50	3.587,00	3.147,50	2.605,00	3.244,00
novembre	3.727,50	3.724,50	2.709,00	2.423,50	2.717,50
dicembre	3.897,50	3.330,50	3.140,50	2.477,50	2.981,50
totale avviamenti	39.755,50	42.103,00	36.682,50	29.749,00	34.645,50

Nuova CLP, con lettera del 07.07.2021, ha richiesto l'ampliamento dell'organico effettivo, che era di 89 unità, a 120 unità (organico teorico fissato con Ordinanza

62/2021) attraverso la stabilizzazione di 31 lavoratori già formati provenienti dalla società Intempo avviati con regolarità (ai sensi dell'art. 17 comma 6 Legge 84/1994).

A seguito di tale richiesta è stata condotta una istruttoria interna che ha tenuto conto dei seguenti aspetti:

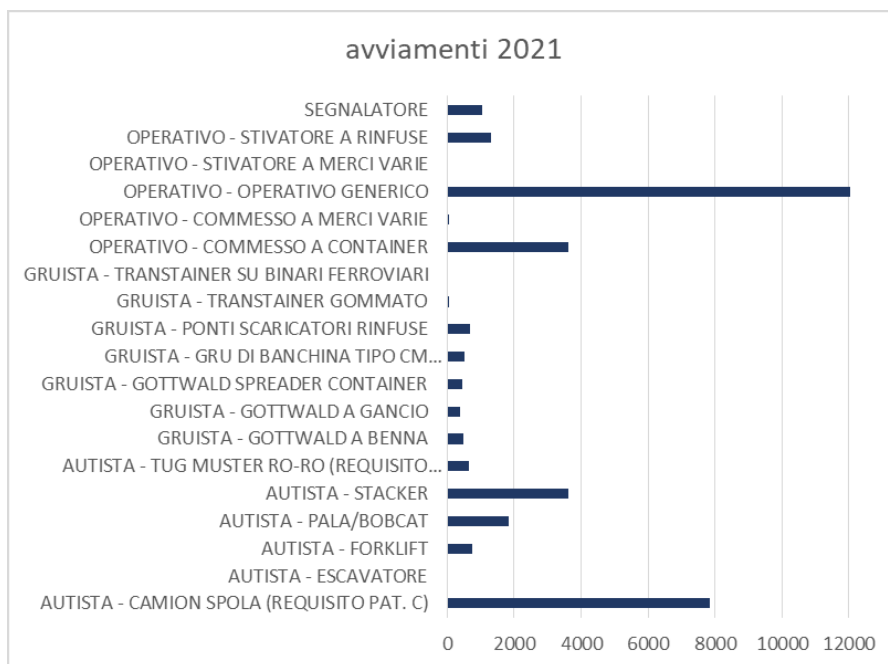
- *a partire dal mese di marzo 2021 si è assistito ad una richiesta di personale ex art. 17 superiore all'offerta, con disservizi a carico dei terminal portuali (le domande di avviamento nei primi mesi del 2021 assommavano a n. 19.604 rispetto alle n. 17.370 del medesimo periodo del 2020);*
- *la soglia delle 125 richieste/giorno (a partire dalla quale Nuova CLP non è più in grado di soddisfare le richieste e deve operare dei tagli nei confronti dei richiedenti) è stata molto spesso superata (la media ponderata delle richieste del periodo è stata di 158 avviamenti/giorno, con punte fino a 200), con significative ripercussioni sull'operatività portuale;*
- *nell'ultimo quinquennio il numero di soci e dipendenti di Nuova CLP si è sensibilmente ridotto, scendendo da 105 a 89 unità;*
- *in relazione agli avviamenti che hanno effettivamente avuto luogo, anche applicando i criteri della circolare ministeriale M_TRA/PORTI/8739 del 05.07.2010 in via restrittiva, anche nell'anno 2020 (quando, a causa del Covid, si è registrato il picco più basso del quinquennio in termini di traffici e, di conseguenza, anche di avviamenti) l'organico di piena occupazione scende appena sotto le 120 unità;*
- *il ricorso da parte di NCLP al personale interinale di Intempo ha rappresentato una quota piuttosto rilevante del totale degli avviamenti (evidenziando come Nuova CLP ricorra stabilmente, anche in assenza di picchi di domanda, a personale interinale);*
- *il costante utilizzo dei lavoratori interinali di Intempo ha creato nel corso degli anni tensioni sindacali e pesanti conflitti per via del malcontento generalizzato tra i lavoratori interessati (grande parte dei lavoratori di Intempo collabora da molti anni con Nuova CLP).*

Alla luce di tutto quanto sopra la scrivente Autorità ha autorizzato, con lettera del 24.09.2021, il ripianamento dell'organico effettivo fino al valore soglia stabilito dall'Ordinanza 62/2021 e quindi allo stato attuale, a partire dal mese di novembre, l'organico complessivo effettivo è di 120 unità, esclusi presidente e vicepresidente e 4 impiegati amministrativi.

Per ciò che concerne l'Indennità di Mancato Avviamento - IMA (si veda rappresentazione grafica), il ricorso alla stessa è aumentato sensibilmente nel 2020 (passando da un totale di 976 giornate nel 2019 a 1409 giornate del 2020), soprattutto nei mesi più difficili della pandemia.

IMA STORICO NCLP					
	2017	2018	2019	2020	2021
gennaio	7,00	-	97,00	83,00	206,00
febbraio	59,00	19,00	44,00	56,00	62,00
marzo	27,00	31,00	149,00	162,00	34,00
aprile	115,00	10,00	50,00	297,00	32,00
maggio	79,00	13,00	70,00	302,00	20,00
giugno	22,00	9,00	2,00	123,00	7,00
luglio	-	12,00	1,00	10,00	6,00
agosto	25,00	62,00	14,00	93,00	11,00
sett.	109,00	81,00	193,00	148,00	12,00
ottobre	85,00	26,00	204,00	43,00	15,00
nov.	30,00	27,00	120,00	76,00	129,00
dic.	2,00	23,00	32,00	16,00	19,00
totale	560	313	976	1.409	553

Nel 2021, già a partire dal mese di febbraio, l'ima è tornato ai livelli del 2018.



Di seguito la distribuzione degli avviamenti per impresa portuale. Come si evince dai dati, i principali utilizzatori della manodopera interinale sono i terminal container.

Impresa portuale	2017	2018	2019	2020	2021
Vecon	13.774	13.436	14.215	10.246	8.226
Tiv	14.616	17.463	13.690	10.811	12.053
Transped	912	2.776	2.016	2.701	2.731
Venice Ro Port Mos	447	591	517	616	1.311
Multi Service	1.293	884	1.209	1.985	3.946
Trv	3.646	4.033	3.081	1.927	3.881
Pilkington	-	-	216	184	214
Interporto Rivers Venezia	1.385	668	308	216	221
Ve.Port	1.606	1.526	1.123	1.036	1.753
Geodem	1.483	599	242	104	286
Altro	595	129	67	76	24
Totale	39.161	42.103	36.683	29.749	34.646

2.6 Progetti in via di sviluppo

Numerose sono le iniziative in atto, a diverso livello autorizzativo/realizzativo, per l'insediamento di nuovi terminal nel Porto di Venezia, per le quali l'Ente intende favorire lo sviluppo.

Nuovo terminal siderurgico in area Ex Beltrame.

E' in fase di insediamento nell'isola commerciale, lungo il Canale Industriale Nord, un nuovo terminal multimodale siderurgico, della società Carbones ITALIA Spa.

Il terminal –autorizzato nel corso del 2021 all'operatività c/proprio– occupa parte dell'area, ex Beltrame per circa 83.000 mq. E' accessibile tramite viabilità stradale e ferroviaria da via del Commercio. Il terminal entrerà in pieno esercizio nel 2022 completato l'iter autorizzativo a regime è previsto ricevere circa 30-35 navi/anno, e svolgerà in conto proprio attività di sbarco/imbarco, trasbordo, movimentazione e deposito di merci quali rinfuse e prodotti siderurgici, ferroleghie, antracite, minerali.

Le previsioni di traffico sono di circa 120.000 tonnellate nel 2022 con una crescita fino a 600.000 tonnellate nel 2032 e una ripartizione modale strada/ferro del 75%.

Si prevede un organico a pieno regime di 20 unità di cui 10 operativi.

Nuovo terminal automotive in area Ex Sirma.

E' in fase di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale dell'area denominata ex Sirma nella Penisola della Chimica in seconda zona Industriale. Il progetto, proposto da Magazzini Generali Spa prevede l'avvio di un'attività di impresa per la gestione della catena logistica del settore automotive (lo sbarco, l'imbarco e deposito di autovetture sia nuove che usate e di eventuale altra merce che solitamente compone il carico delle navi c.d. car carrier) attraverso la creazione di un hub logistico intermodale. Il proponente ha già completato alcuni lavori relativi alla parte terrestre, collaudato il nuovo raccordo ferroviario e comincerà quindi con la gestione di nel corso del 2022.

Si prevede un organico, una volta autorizzato, di 18 unità di cui 8 autisti.

Nuovo terminal per cemento.

È in corso di autorizzazione la riconversione ad uso industriale, logistico e portuale di dell'area, denominata ex ABIBES, di 25.000 mq. circa, lungo il Canale Industriale Sud.

Il progetto proposto da GENERAL SISTEM prevede un'attività in conto proprio per la ricezione via mare, lo stoccaggio e successiva miscelazione e estrazione, di cemento sfuso per la commercializzazione tramite autobotti.

Gli investimenti prevedono, oltre all'impianto di stoccaggio, la realizzazione di interventi di banchinamento e una pipeline collegata ai silos.

A regime il terminal gestirà fino a 250.000-300.000 ton/anno, un traffico di circa 50 navi/anno (di circa 135m di lunghezza), con una capacità di stoccaggio in silos pari a 11.500 ton circ. Il traffico viabilistico generato a regime sarà pari a circa 40 autotreni/giorni.

Si prevede un organico di 5 unità.

3 PORTO DI CHIOGGIA

3.1 Andamento complessivo dei traffici presso il Porto di Chioggia

Per quanto concerne il porto di Chioggia la filiera principale è quella **siderurgica**, che nei primi 9 mesi dell'anno, rappresenta il 28,4% del traffico totale.

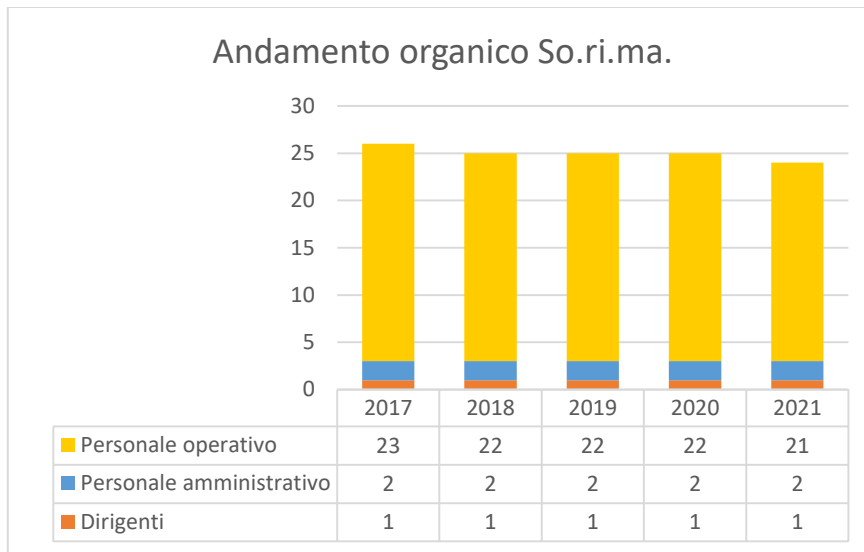
La quota di questo comparto è in calo di quasi 10 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2019. Esaminando i valori assoluti delle movimentazioni emerge una crescita rispetto allo scorso anno, anche se il settore non si è ancora riportato sui livelli di due anni fa. Il motivo del calo è da riscontrarsi soprattutto nei minori scambi con il mercato nordafricano, primo partner commerciale per questo comparto nel 2019 e attualmente calato significativamente. La seconda filiera per importanza dei volumi è quella del **sale** che rappresenta circa il 25% del totale, a seguire il **settore chimico**, che rappresenta poco meno del 20%, e il **cemento** per il 10% del totale.

3.2 Imprese autorizzate ai sensi degli art. 16 -18 Porto di Chioggia

3.2.1 So.Ri.Ma S.r.l.

So.Ri.Ma sbarca merci varie (principalmente prodotti siderurgici, ma anche colli eccezionali) e rinfuse (di cui una parte agroalimentari). La sua attività è assimilabile a quella di un terminal conto terzi.

La società nel 2021 ha impiegato 25 lavoratori (21 dei quali operativi, e 3 tra amministrativi e 1 dirigente), organico che ritiene di mantenere anche per il prossimo biennio.

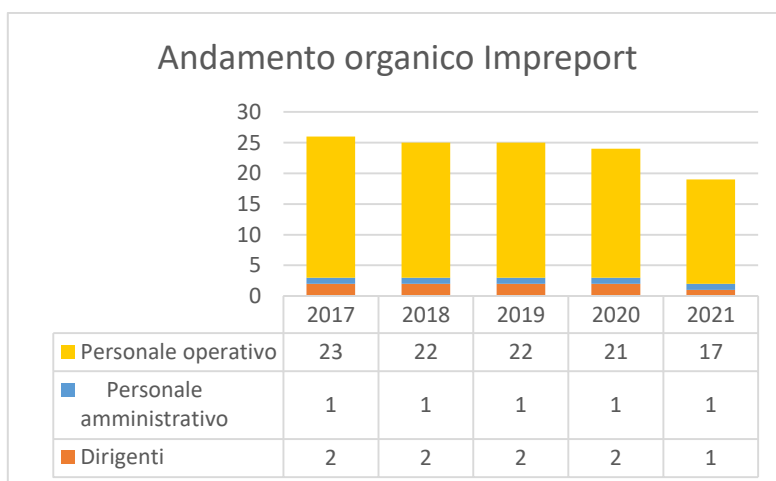


Per ciò che concerne i traffici, nel 2021 si è assistito ad un incremento del 16,1% a 528.000 t.

3.2.2 Soc. Coop. Impreport

La società movimenta merci varie (prevalentemente siderurgia in colli) e merce alla rinfusa (anche agroalimentare), e la sua attività è assimilabile a quella di un terminal per conto terzi.

Nell'2021 ha impiegato 19 lavoratori, dei quali 17 operativi e 2 amministrativi/direnti. Nel biennio a venire, Impreport prevede di mantenere stabile il livello occupazionale.



Per ciò che concerne i traffici, nel 2021 si è assistito ad un lieve incremento del traffico movimentato nel 2020 (+20,2% per 242.000 t).

3.2.3 K-Logistica S.rl.

K-Logistica movimentata principalmente fertilizzante per conto proprio, ma anche merci varie per conto di altri soggetti, e la sua attività corrisponde quindi a un ibrido tra quelle dei convenzionali terminal in contro proprio e conto terzi.

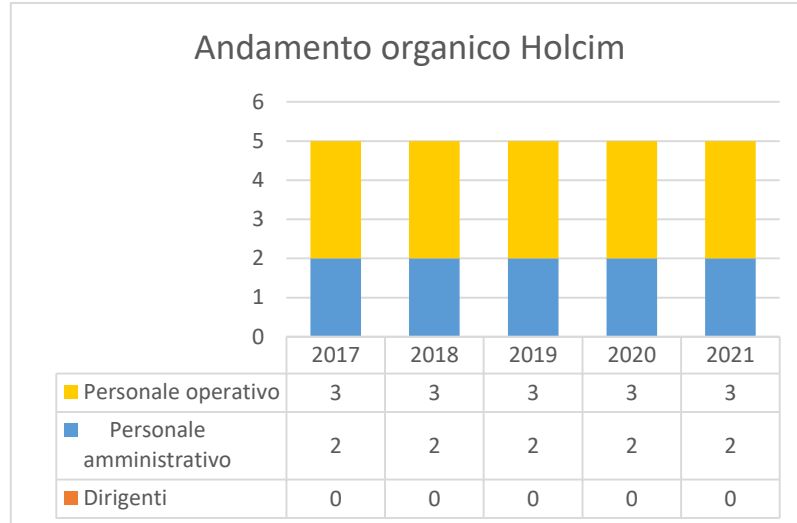
Conta su 6 dipendenti impiegati nelle attività portuali, dei quali 4 sono operativi.

Nel 2021 si è assistito ad un lieve incremento del traffico movimentato nel 2020 (+4,4% per 174.000 t).

3.2.4 Holcim

La società Rolcim è stata incorporata per fusione nel gruppo Holcim (Italia) S.p.A. nel corso del 2018. Ha come attività primaria l'importazione, lo stoccaggio e la distribuzione di cementi. L'importazione viene effettuata via mare attraverso navi autoscaricanti.

Occupi in totale 5 dipendenti e prevede di mantenere stabile l'occupazione nel prossimo biennio.



N 2021 si è assistito ad un incremento del traffico movimentato del 33,9% (per 125.000 t) rispetto al 2020.

3.3 Impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17

L'organico complessivo dell'impresa è di 29 lavoratori (inclusi Presidente e Vice-presidente). Esso appare sovradimensionato rispetto alle attuali esigenze di manodopera temporanea delle imprese ex art. 16 di Chioggia.

Alla luce della costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale e delle connesse attribuzioni di indirizzo coordinamento e regolazione che ora riguardano, ex lege, entrambi i porti di Venezia e Chioggia, sentito il Ministero, si era proceduto, nel 2017, alla sottoscrizione di un accordo affinché i lavoratori di Serviport potessero essere avviati anche a Venezia. Nel 2020, per motivi sanitari ed a causa della contrazione dei traffici sia a Venezia che a Chioggia, tali sinergie si erano interrotte, per riprendere a partire da agosto 2021. La tabella 1 illustra come la rinnovata collaborazione tra Serviport e Nuova CLP abbia generato ricadute positive sull'andamento degli avviamenti di Serviport.

Nella tabella sottostante sono riportati gli avviamenti complessivi dell'ultimo quinquennio per l'impresa Serviport, da cui emerge come, nei periodi in cui si è dato seguito alla sinergia con Venezia, le occasioni di lavoro siano sensibilmente aumentate:

avviamenti	2017		2018		2019		2020		2021	
	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia
gennaio	54,00		396,00	281	430	95	319,00	147	248	-
febbraio	77,00		377,00	240	449	116	374,00	268	99	-
marzo	65,00		417,00	339	405	49	228,00	63	127	-
aprile	89,50		364,00	251	345	98	162,00	-	275	-
maggio	93,50		325,00	261	345	107	190,00	-	113	-
giugno	106,00		514,00	286	356	171	238,00	-	181	-
luglio	269,50	40,00	572,00	176	522	138	120,00	-	140	-
agosto	367,00	235,00	369,50	196	392	100	81,00	-	357	165
settembre	214,00	94,00	229,00	173	331	115	87,00	-	514	352
ottobre	228,00	62,00	366,00	266	389	167	86	-	460	268
novembre	294,00	159,00	389,00	194	400	105	102	-	193	32
dicembre	414,00	181,00	458,00	151	376	209	172	-	341	161
totale	2.271,50	771,00	4.776,50	2.814,00	4.739,50	1.470,00	2.159,00	478,00	3.048,00	978,00

IMA STORICO					
IMA	2017	2018	2019	2020	2021
gennaio	740	232	138	187	349
febbraio	686	226	106	200	523
marzo	700	220	135	363	553
aprile	680	285	170	419	382
maggio	675	326	201	446	546
giugno	645	151	146	384	476
luglio	485	97	8	468	541
agosto	297	292	92	599	250
settembre	535	391	191	628	75
ottobre	459	253	175	634	106
novembre	446	313	197	582	472
dicembre	276	145	129	433	188
totale	6.622	2.931	1.688	5.343	4.461

Malgrado l'andamento dei traffici nel porto di Chioggia nel complesso registri un trend di crescita non vi corrisponde un incremento degli avviamenti di Serviport, anche perché due su tre dei terminalisti risultano avere un organico più che adeguato ai traffici ospitati.

4 CONCLUSIONI E INDICAZIONI PER UN PIANO DI INTERVENTO

Il Piano dell'Organico del Porto vale come documento ricognitivo, secondo quanto stabilito dall' art. 8, c. 3-bis della L. 84/1994 e ss.mm.ii., dove si dice che "non produce vincoli per le imprese titolari di autorizzazioni e concessioni di cui agli art. 16 e 18".

Per questo, il Piano si configura, piuttosto, come uno strumento a servizio delle imprese e dei lavoratori della comunità portuale, cui ricorrere (in una logica di sistema) nel caso in cui dovessero sopravvenire criticità specifiche.

In tale ottica il Piano, che tiene conto delle incertezze previsionali legate all'attuale contesto economico (caratterizzato a sua volta da elementi di indeterminatezza), funge da strumento di analisi delle prospettive di occupazione in un orizzonte temporale di breve periodo.

Nelle tabelle seguenti è riportato il quadro sintetico delle contrazioni/espansioni attese per il prossimo biennio, dettagliate per ciascuna impresa autorizzata negli scali di Venezia e Chioggia.

PORTO DI CHIOGGIA				
Società	Categoria	2021	2022	2023
IMPREPORT	Dirigenti/amministrativi	4	3	3
	Operativi	19	19	19
K-LOGISTICA	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	Operativi	4	4	4
SO.RI.MA.	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	22	22	22
HOLCIM (ITALIA)	Dirigenti/amministrativi	0	0	0
	Operativi	3	3	3
SERVIPORT	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	Operativi	27	27	27
TOTALE		84	83	83

PORTO DI VENEZIA				
Impresa	Categoria	2021	2022	2023
Multi Service	Dirigenti/amministrativi	16	16	16
	Operativi	65	65	65
TRV	Dirigenti/amministrativi	19	20	20
	Operativi	26	25	24
Interporto Rivers Venezia - EX TIA	Dirigenti/amministrativi	5	5	5
	Operativi	34	33	33
Transped	Dirigenti/amministrativi	15	15	15
	Operativi	46	46	46
Venice Ro-Port Mos	Dirigenti/amministrativi	11	11	11
	Operativi	20	22	24
TIV	Dirigenti/amministrativi	17	17	17
	Operativi	58	58	58
Vecon	Dirigenti/amministrativi	17	17	17
	Operativi	69	69	69
Colacem	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	4	4	4
Acciaierie d'Italia	Dirigenti/amministrativi	12	12	12
	Operativi	40	40	40
Veneta Cementi	Dirigenti/amministrativi	4	4	4
	Operativi	1	1	1
Alcoa Trasformazioni	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	1	1	1
Cereal Docks Marghera	Dirigenti/amministrativi	9	9	9
	Operativi	23	23	23
Enel Produzione - Stab. di Fusina	Dirigenti/amministrativi	5	5	4
	Operativi	18	12	12
Grandi Molini Italiani	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	15	15	15
Idromacchine	Dirigenti/amministrativi	2	3	3
	Operativi	10	11	11
Simar	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	Operativi	12	12	12
Pilkington Italia	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	Operativi	5	7	7
Nuova CLP	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	120	120	120
Geodem	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	21	21	21
Ve.Port	Dirigenti/amministrativi	5	5	5
	Operativi	18	18	18
Gm service	Dirigenti/amministrativi	3	3	3
	Operativi	9	12	15
TOTALE		778	780	783

Come si evince dall’analisi di dettaglio, le previsioni occupazionali per il prossimo biennio, per ciò che concerne le imprese portuali, fanno emergere un quadro di sostanziale stabilità, tanto nei singoli porti quanto a livello di intero sistema portuale.

Alla pur stimata e timida crescita di traffico le imprese portuali intendono far fronte sia attraverso la sostituzione del personale collocato in quiescenza che attraverso un maggior ricorso al personale di cui all’art. 17.

Le esigenze formative dei terminal e degli artt. 16 e 17 si muovono attraverso 2 direttrici:

- sostituzione di personale uscito per pensionamenti, uscite o limitazioni;
- nuove professionalità tenuto conto della dinamica dei traffici ed in particolare dall’affermarsi in termini di volumi di traffici per merci alla rinfusa e di “nuove” specializzazioni per esempio per traffico ro-ro;
- polifunzionalità degli operatori.

Quanto alle professionalità specialistiche da formare si sono individuati:

- autisti tug-master/ro-ro;
- gruisti;
- commessi;
- autisti pala/bobcat.

Per gli artt. 17 si sta già procedendo all’erogazione di percorsi formativi (si veda la tabella seguente) ricorrendo a fondi ex art. 17 comma 15-bis.

E’ intenzione della di AdSP cercare, congiuntamente a CFLI, fondi regionali per promuovere iniziative dedicate alla formazione.

In particolare, con la collaborazione del CFLI, saranno predisposti corsi specifici e, in collaborazione con i terminal portuali, saranno organizzate sessioni di addestramento pratico.

Abilitazioni	personale artt. 17 da abilitare nel corso del 2022
Autista Forklift	15
Commesso merci varie	5
Autista tug-master roro	5
Autista pala/bobcat	15
Gruista	10
Commesso container	10
Autista stacker	10

Parallelamente si sono avviate iniziative funzionali al rafforzamento, quanto più possibile, delle sinergie tra gli scali, in un'ottica di integrazione funzionale tra le due realtà, volta a renderle complementari le imprese autorizzate ex art. 17 in termini operativi e di organizzazione delle attività.

Più in generale, la predisposizione di campagne formative generali dedicate ai lavoratori delle imprese di cui agli artt. 16, 17 e 18 dovrebbe puntare a elevare il livello di sicurezza nello svolgimento delle operazioni portuali, affrontando temi quali **l'utilizzo dei DPI di III categoria** per i lavori in quota e **lo svolgimento del lavoro negli spazi confinati**.