

**Relazione Annuale per l’anno 2021**

**ai sensi degli art. 8, comma, 4 e 16, comma 2, della legge n. 84/94 e ss. mm.e ii..**

Sommario

[**1.** **Aspetti organizzativi** 1](#_Toc103881168)

[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](#_Toc103881169)

[1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale. 8](#_Toc103881170)

[1.3 Notizie su procedure concorsuali per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento 8](#_Toc103881171)

[**2.** **Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto** 11](#_Toc103881172)

[2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale. 11](#_Toc103881173)

[2.2 Aggiornamenti sulla realizzazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale. 11](#_Toc103881174)

[2.3 Svolgimento di attività connesse alla normativa emergenziale per la pandemia. 14](#_Toc103881175)

[2.4 Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza e per l’intero sistema portuale sulla base dello schema allegato. 16](#_Toc103881176)

[2.5 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti. 16](#_Toc103881177)

[2.6 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale. 17](#_Toc103881178)

[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. 17](#_Toc103881179)

[**3.** **Attività svolte in ambito portuale** 18](#_Toc103881180)

[3.1 Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 18](#_Toc103881181)

[3.1.1 Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto 18](#_Toc103881182)

[3.1.2 Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi, su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni e sui provvedimenti di sospensione/revoca delle stesse. 18](#_Toc103881183)

[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. 18](#_Toc103881184)

[3.1.4 Notizie in merito all’attività di formazione prevista dal comma 8 dell’articolo 17. 19](#_Toc103881185)

[3.1.5 Notizie in merito all’applicazione del comma 15 bis dell’articolo 17. 19](#_Toc103881186)

[3.2 Notizie in merito all’affidamento di servizi di interesse generale. 20](#_Toc103881187)

[**4.** **Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione** 22](#_Toc103881188)

[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 2021, alla data del 31/12/2021. 22](#_Toc103881189)

[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. 22](#_Toc103881190)

[**5.** **Gestione del demanio** 23](#_Toc103881191)

[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. 23](#_Toc103881192)

[5.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità. 23](#_Toc103881193)

[**6.** **Tasse portuali** 25](#_Toc103881194)

[6.1 Compilazione dell’allegata tabella sulle entrate per tasse distinte tra tassa d’ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali. 25](#_Toc103881195)

# **Aspetti organizzativi**

## 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.

Per lo svolgimento dei compiti istituzionali, l’AdSP si avvale della segreteria tecnico-operativa di cui all’art. 10 della L. 84/1994.

Tenuto conto della Riforma dei Porti, che ha modificato la competenze dell’Ente e, di conseguenza, l’approccio strategico da questo adottato introducendo nuovi compiti nonché l’inclusione del Porto di Chioggia nell’ambito territoriale di competenza e delle nuove linee strategiche dettate a livello nazionale e internazionale poi declinate anche nel Piano Operativo Triennale 2022-2024, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale nel 2021 ha avviato un percorso organizzativo sia in termini quantitativi che qualitativi.

L’adeguamento della pianta organica e la necessità quindi di rafforzare le unità organizzative sono volte allo sviluppo infrastrutturale e digitale e alle azioni che l’Ente ha posto in essere finalizzate ad uno sviluppo di lungo periodo del sistema portuale veneto, alla luce delle sfide poste dai cambiamenti climatici, ma anche da altre variabili di contesto naturale, sociale ed economico sia afferenti al livello globale che territoriale locale.

Il progetto di adeguamento della pianta organica riguarda soprattutto il rafforzamento dello Staff di Autorità con l’assunzione di personale qualificato in possesso di competenze e conoscenze coerenti con le strategie di sviluppo dell’Ente al fine di potenziare le strutture maggiormente coinvolte nella gestione delle attività di sviluppo previste nel Piano Operativo Triennale 2022-2024.

Tale azione ha come obiettivo quello di rafforzare le competenze e le funzioni ai fini dello sviluppo delle infrastrutture portuali, dell’innovazione e trasformazione digitale, della definizione del nuovo assetto pianificatorio dell’ambito portuale e del nuovo assetto organizzativo della stessa Autorità, nonché le funzioni relative a monitoraggio e analisi del lavoro e delle operazioni portuali.

Tale intervento (inserimento di n. 7 nuove figure professionali, di cui una dirigenziale) è il primo step di un progetto organizzativo volto a definire una nuova Struttura organizzativa efficace ed efficiente in termini di competenze, risorse e funzioni, oltre che sostenibile e coerente con gli obiettivi strategici e le nuove sfide del mercato, tra cui le attività di innovazione e trasformazione digitale dell’Ente e del Sistema porto in generale.

Di seguito si riportano la pianta organica (Tab. 1), deliberata dal Comitato di Gestione n. 14 nella seduta del 12 novembre 2021 e approvata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità con Nota prot. 34588 del 19 novembre 2021- e la consistenza effettiva del personale dipendente (Tab. 2).

La nuova pianta organica di totali n. 99 unità, escluso il Segretario Generale, risulta così composta:

Tab. 1: Pianta Organica dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **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** | **6\*** | **18** | **13** | **19** | **25** | **12** | **6** | **99** |

La copertura dell’organico effettivo al 31.12.2021 è pari a 84 unità escluso il Segretario Generale:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Livello** | **Pianta Organica approvata** | **Copertura effettiva dell’organico** |
| **Dirigenti** | 6\* | 4 |
| **Quadri A** | 18 | 12 |
| **Quadri B** | 13 | 12 |
| **Impiegato 1° liv.** | 19 | 17 |
| **Impiegato 2° liv.** | 25 | 25 |
| **Impiegato 3° liv.** | 12 | 9 |
| **Impiegato 4° liv.** | 6 | 5 |
| **Totale** | 99\* | 84 |
| Tab. 2: Copertura effettiva dell’Organico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale | | |

L’adeguamento della Pianta organica rappresenta una delle azioni che l’Autorità ha posto in essere nel corso del 2021. Considerati infatti le cinque macroaree di intervento delineate nel Piano Operativo Triennale 2022-2024 (infrastrutture resilienti, clima ed energia, dialogo porto - città, safety e security e governance ed etica), l’avvio della Rendicontazione di Sostenibilità dell’Ente e quindi in generale questo processo di trasformazione e cambiamento, l’Autorità ha avviato parallelamente l’attività di analisi organizzativa al fine di migliorare la capacità dell’organizzazione di progettare e implementare cambiamenti, ridurre tempi e realizzare in modo efficiente ed efficace i piani d’azione previsti.

Tale attività di analisi ha come obiettivo quello di delineare una nuova Struttura organizzativa efficace ed efficiente in termini di competenze, risorse e funzioni, oltre che sostenibile e coerente con gli obiettivi strategici individuati e le nuove sfide del mercato e comprende tre principali ambiti di intervento: organizzazione, ridefinizione delle procedure organizzative dell’Ente e un nuovo modello di performance.

Il ciclo della performance si integra infatti 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”.

Coerentemente con i compiti istituzionali, con gli obiettivi istituzionali dell’Ente ed gli obiettivi individuati nel Piano Operativo Triennale sono stati definiti gli obiettivi strategici per l’anno 2021. 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 azione 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 la performance organizzativa ed individuale.

Ogni anno il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) procede all’individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell’emolumento dei Presidenti delle Autorità, con l’obiettivo di creare uno stretto raccordo tra le priorità dell’indirizzo politico del Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all’azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall’ordinamento vigente alle Autorità medesime. Tenuto conto del Piano Operativo Triennale e degli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero vigilante alle Autorità, è stato definito il Piano delle Performance per l’anno 2021, di cui al Decreto n. 653/2021, in cui vengono individuati e assegnati al personale dirigente obiettivi strategici e specifici coerentemente con Linee strategiche di indirizzo dell’Ente.

Per l’anno 2021 il Piano delle Performance dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha definito obiettivi strategici e specifici, coerentemente anche con gli obiettivi istituzionali assegnati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili con nota M\_INF n. 166 del 21 aprile 2021, di seguito specificati:

Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo

* Rendiconto di Sostenibilità dell'Ente
* Concorso di idee DM 45/2016 - Accosti Crociere e Container
* Nuovo Corridoio Intermodale

Direzione Coordinamento Operativo Portuale

* Istituzione Sportello unico Amministrativo: definizione del Regolamento SUA sulla base delle linee guida approvate dal MIMS
* Monitoraggio rafforzato su attività art. 17
* Monitoraggio straordinario sullo stato di consistenza beni demaniali ai fini della conservazione

Direzione Tecnica

* Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma Triennale delle Opere pubbliche 2021-2023 - Annualità 2021
* Attuazione di misure di efficientamento energetico relative a impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza
* Piano Triennali degli interventi di dragaggio in relazione alle attività manutentive ovvero alla previsione di nuovi traffici

Direzione Programmazione e Finanza

* Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma Triennale delle Opere pubbliche 2021-2023 - Annualità 2021
* Mappatura e analisi dei procedimenti amministrativi da dematerializzare come assegnati
* Razionalizzazione del processo di acquisizione di beni, servizi, forniture e lavori

Direzione Demanio

* WATERFRONT: pianificazione concessioni San Basilio, Marittima, Santa Marta
* Sportello Unico Amministrativo: mappatura e analisi procedimenti di competenza
* Transizione Crociere a Marghera: aggiornamento concessioni demaniali

Il monitoraggio dell’intero processo di valutazione del personale dipendente è affidato all’Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) che è responsabile del corretto rispetto e applicazione della normativa vigente, delle linee guida, della metodologia e degli strumenti previsti, e che supporta l’Ente sul piano metodologico e nella verifica della correttezza dei processi di misurazione, monitoraggio, valutazione e rendicontazione della performance organizzativa dell’Ente. Attualmente l’incarico è ricoperto dal dott. Mario Venanzi di cui al Decreto AdSPMAS n. 651 del 28 luglio 2021. Nel corso del 2021 l’Organismo Indipendente di Valutazione ha supportato l’Ente nel processo di definizione della Metodologia (Decreto n. 698/2021), del Piano delle performance, monitorando il funzionamento complessivo del nuovo sistema di misurazione e valutazione, della trasparenza ed integrità, al fine della misurazione dei risultati raggiunti relativamente alla performance organizzativa e della validazione della Relazione sulla Performance.

Analizzando la composizione dell’organico della Segreteria Tecnico-Operativa, escluso il Segretario Generale, emergono i seguenti principali fenomeni:

* l’età media dei dipendenti è di circa 45 anni;
* l’anzianità media di servizio è di circa 12 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** | | |
| **Anno** | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 |
| **Dirigenti** | 54 | 55 | 52 | 17 | 18 | 15 |
| **Quadri** | 46 | 47 | 47 | 13 | 14 | 15 |
| **Impiegati** | 42 | 43 | 43 | 9 | 10 | 11 |
| Tab. 3: Dinamiche della Pianta Organica dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (2019/2021) | | | | | | |

I tassi di assenza registrati nel periodo dal 2019 al 2021 sono indicati nell’istogramma di seguito riportato.

Grafico 1: Tassi di assenza dell’Organico dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale (2019/2021)

Le assenze dal servizio sulle ore potenzialmente lavorabili, per ferie e maternità hanno trend simili negli ultimi due anni.

Nell’anno 2021, si è verificato un calo di assenteismo per malattia ben al di sotto della soglia di riferimento del 4% indicata nel CCNL dei lavoratori dei porti (circa dieci giornate di assenza per malattia annue), portando il tasso di assenza al di sotto di quello del 2020.

Per l’anno 2021, si rileva il seguente andamento suddiviso per strutture.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Personale suddiviso per uffici dirigenziali** | **Assenza**  **su ore totali**  **lavorabili** | **Assenza**  **per**  **malattia** | **Assenza per**  **ferie** | **Assenza**  **per maternità** | **Assenze altre** | **Assenza al netto ferie e maternità** |
| **Direzione Demanio** | 13,61% | 1,83% | 9,04% | 1,35% | 1,39% | 3,23% |
| **Direzione Coordinamento Operativo Portuale** | 15,71% | 3,99% | 8,70% | 0,59% | 2,43% | 6,42% |
| **Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo** | 11,87% | 1,87% | 7,31% | 0,89% | 1,79% | 3,66% |
| **Direzione Programmazione e Finanza** | 14,19% | 1,49% | 8,58% | 3,74% | 0,38% | 1,87% |
| **Direzione Tecnica** | 16,14% | 1,77% | 9,54% | 4,28% | 0,55% | 2,32% |
| **Struttura di Staff del Presidente e del Segretario Generale** | 15,78% | 3,79% | 8,79% | 2,40% | 0,80% | 4,59% |
| **Totali** | 14,42% | 2,51% | 8,54% | 2,16% | 1,21% | 3,72% |

Tab. 4: Dinamiche di assenza della Pianta Organica dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale suddivise per strutture

Per quanto riguarda il lavoro a tempo parziale, nel corso del 2021 ci sono state due trasformazione da full-time a part-time, due da part time a full-time e cinque proroghe. La situazione al 31/12/2021, per quanto riguarda il personale con un contratto di lavoro a tempo parziale è la seguente:

|  |  |
| --- | --- |
| **Ore di lavoro** | **N. Dipendenti** |
| 20 ore (52,63%) | 1 |
| 24 ore (63,16%) | 2 |
| 25 ore (65,79%) | 1 |
| 27,5 ore (72,37%) | 1 |
| 30 ore (78,95%) | 4 |
| 32 ore (84,21%) | 2 |
| 33,5 ore (88,16%) | 1 |
| 34 ore (89,47%) | 1 |
| 35 ore (92,11%) | 2 |

Tab. 5: dinamiche relative al personale con contratto a tempo parziale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale

Circa il trattamento economico e normativo del personale dipendente si riporta quanto segue:

* Contratto di 1° livello - Il rapporto di lavoro, l’inquadramento professionale e il trattamento economico-normativo del personale dell’Ente è disciplinato, per i dirigenti, dal C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale, che recepisce il CCNL dei dirigenti di aziende produttrici di beni e servizi, mentre per quanto riguarda quadri e impiegati, dal C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, integrato dalla contrattazione collettiva di secondo livello.
* C.C.N.L. dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale - Con delibera n. 8 del 24 settembre 2021 il Comitato di Gestione ha recepito l’accordo che in data 29 luglio 2021 è stato sottoscritto tra Assoporti e l’Organizzazione Sindacale di categoria Federmanager e regola il rapporto di lavoro dei dirigenti delle Autorità di Sistema Portuale.

L’accordo che ha scadenza il 31 dicembre 2023, recepisce il contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, firmato il 30 luglio 2019 tra Confindustria e Federmanager e stabilisce pattuizioni specifiche per i dirigenti dipendenti di AdSP.

Le parti stipulanti hanno convenuto di attivare sistemi retributivi incentivanti collegati al raggiungimento di obiettivi con conseguente introduzione di trattamenti economici aggiuntivi. I criteri e le modalità di attuazione saranno oggetto di consultazione con le RSA Federmanager.

Al fine di promuovere l’aggiornamento culturale e professionale delle risorse dirigenziali, le parti hanno convenuto di riconoscere n. 5 giornate formative all’anno.

E’ stato inoltre previsto in sostituzione a quanto previsto dall’art. 15 del contratto collettivo nazionale di lavoro per i dirigenti di azienda produttrici di beni e servizi, una specifica disciplina in materia di responsabilità civile e/o penale. Per quanto attiene la previdenza complementare è stato concordato, che a decorrere dal 1° gennaio 2021, le Autorità di Sistema Portuale si sono fatte carico della quota pari al 3% della contribuzione a carico del dirigente.

* C.C.N.L. dei lavoratori dei porti - Con delibera n. 5 del 20 maggio 2021 il Comitato di Gestione ha recepito l’accordo che in data 30 aprile 2021, è stato sottoscritto tra Assoporti, Assologistica, Assiterminal, Fise-Uniport e le Organizzazioni Sindacali di categoria FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI, concernente il rinnovo del CCNL dei lavoratori dei porti, riguardante i dipendenti delle Autorità di Sistema Portuale con qualifica di quadro, impiegato e operaio.

Il CCNL dei lavoratori dei porti ha durata triennale dal 01/01/2021 al 31/12/2023 e sono state introdotte delle novità per la parte normativa nonché per la parte economica.

Le parti stipulanti hanno convenuto di definire un sistema di contribuzione in capo ai datori di lavoro finalizzato alla costituzione di un fondo di accompagnamento all’esodo, con versamento mensile di € 10,00 a decorrere dal 01/01/2022.

Nell’ambito dell’art. 21 del CCNL “Trattamento di malattia e infortunio e infortunio non sul lavoro” viene modificato il meccanismo di confronto in caso di mancato accordo aziendale per quanto riguarda il riconoscimento della retribuzione accessoria.

Per quanto riguarda la parte economica, si evidenziano le seguenti dinamiche:

* + Incremento mensile - A decorrere dal 01/10/2021 è stato riconosciuto un incremento mensile come rappresentato nella tabella di seguito riportata:

|  |  |
| --- | --- |
| **Aumenti min. contrattuale** | |
| **Qualifica** | **ott-21** |
| Quadri A | 44,57 |
| Quadri B | 40,44 |
| Impiegati di 1° liv. | 37,05 |
| Impiegati di 2° liv. | 34,52 |
| Impiegati di 3° liv. | 31,93 |
| Impiegati di 4° liv. | 30,00 |
| Tab. 6: Incremento retributivo mensile dei dipendenti dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale | |

* + Una tantum - Ai lavoratori in servizio è stato riconosciuto un importo lordo onnicomprensivo una tantum, identico per tutti i livelli, di importo complessivo di € 100,00, corrisposto nel mese di maggio. Per i lavoratori che sono stati assunti e cessati nel corso dell’anno 2021, si è proceduto a corrispondere una tantum proporzionale al tempo lavorato.
  + Contratto aziendale - Durante l’anno 2021, è stato applicato l’accordo contrattuale siglato il 19/10/2018 e recepito dal Comitato di Gestione con delibera n. 8 del 29/10/2018, avente validità per l’anno 2018 che però non è stato disdetto da nessuna delle due parti che lo hanno sottoscritto.

Si riporta infine la suddivisione del costo del personale per capitoli di spesa nel grafico che segue:

Grafico 2: suddivisione del costo del personale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale per capitoli di spesa

Per quel che concerne le attività svolte in modalità “Smart Working” e le attività svolte concernenti il Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA), l’Ente nel corso del 2021 ha proseguito con l’organizzazione del lavoro anche in modalità agile, secondo quanto previsto dalla normativa attraverso la stipula di accordi individuali con il lavoratore in cui sono stati definiti durata, modalità e obiettivi.

Tale modalità di lavoro ha stimolato un processo di innovazione verso una maggiore efficacia dell’azione amministrativa e dell’orientamento ai risultati e verso una promozione dell’uso delle tecnologie digitali con conseguente sviluppo delle conoscenze digitali del personale e, contemporaneamente, ha migliorato la qualità della vita lavorativa del personale dipendente conciliando i tempi di vita – lavoro, così come previsto dal Piano Organizzativo del Lavoro Agile (POLA) adottato con Decreto n. 587/2021.

Tale documento sarà oggetto di revisione nell’ambito del Piano integrato delle attività e organizzazione (PIAO), scadenza prevista il 30 giugno 2022 (Decreto PRNN 2), in cui saranno definite misure organizzative, dotazione di strumenti informatici, percorsi formativi e strumenti di verifica 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 vedrà nella sua redazione il supporto e la collaborazione dell’Organismo Indipendente di Valutazione (OIV).

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 infatti proceduto a definire la programmazione settimanale/mensile della modalità lavorativa (agile/presenza) del personale dipendente.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Principali azioni propedeutiche al “POLA”** | | |
| Regolazione Smart Working e Contrattazione di II Livello | Formazione personale dipendente su Smart Working e competenze digitali | Monitoraggio e analisi del benessere organizzativo |
| Dotazioni dispositivi IT | Innovazione, tecnologia e digitalizzazione | Smart Space |

Coerentemente con quanto previsto dal Modello di Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente, in particolare le azioni per il benessere organizzativo e inclusione sociale (“Governance e Etica”), l’analisi e monitoraggio del 2021 saranno il punto di partenza per l’individuazione dei contenuti del futuro Piano Organizzativo Lavoro Agile (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 principali azioni:

Tab. 7: Principali azioni propedeutiche alla redazione del Piano Organizzativo Lavoro Agile (POLA)

## Compilazione della tabella allegata relativa al personale.

Vedi tabella allegata

## Notizie su procedure concorsuali per assunzione di personale concluse o in corso di svolgimento

Durante l’anno 2021 si è proceduto allo svolgimento dei seguenti due iter selettivi:

* procedura per l’assunzione con un contratto di lavoro subordinato a tempo pieno e indeterminato di un Impiegato Tecnico di 3° livello da assegnare all’Area Pianificazione Urbanistica e Autorizzazione Opere nei Porti, il cui avviso di selezione era stato pubblicato il 12 agosto 2020. La graduatoria relativa alla selezione è stata pubblicata in data 21 maggio 2021 e il primo in graduatoria è stato assunto in data 14 luglio 2021;
* procedura per l’assunzione con un contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato di un dirigente responsabile della Direzione Tecnica. L’avviso di selezione è stato pubblicato in data 19 maggio 2021 e la graduatoria in data 29 novembre 2021. Il dirigente è stato assunto a decorrere dal 1° novembre 2021.

Nel corso dell’anno non sono state bandite altre procedure concorsuali.

Circa le assunzioni a tempo determinato e indeterminato, nel corso dell’anno 2021 vi sono state quattro assunzioni con un contratto di lavoro subordinato, così suddivise:

* un dirigente a tempo indeterminato a cui è stata assegnata la Responsabilità alla Direzione Tecnica avvenuta in data 01/11/2021;
* un impiegato di 3° livello a tempo indeterminato assegnato alla Direzione Pianificazione Strategica - Area Pianificazione Urbanistica e Autorizzazioni Opere nei Porti avvenuta in data 14/07/2021;
* un impiegato di 3° livello a tempo determinato (12 mesi) assegnato alla Direzione Pianificazione Strategica - Area Pianificazione Urbanistica e Autorizzazioni Opere nei Porti avvenuta in data 01/09/2021;
* un impiegato di 3° livello a tempo determinato (12 mesi) assegnato alla Direzione Pianificazione Strategica - Area Pianificazione Strategica e Trasportistica avvenuta in data 20/09/2021, con oneri a carico dei progetti “Green and Connected Ports” e “Channeling the Green Deal for Venice”.

Il 1° dicembre 2021 c’è stata, inoltre, la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo determinato a tempo indeterminato di un dipendente con qualifica professionale di impiegato di 2° livello. L’interessato è assegnato alla Direzione Demanio – Area Valorizzazione Beni Demaniali.

Inoltre, vi è stata l’assunzione del nuovo Segretario Generale con un contratto di lavoro subordinato a tempo determinato con ruolo dirigenziale avvenuta in data 26/10/2021.

Circa la cessazione di personale a tempo indeterminato, in data 18/07/2021 vi è stata la cessazione del contratto di lavoro subordinato a tempo determinato del Segretario Generale. Ci sono state, inoltre, quattro cessazioni di personale dipendente a tempo indeterminato così suddivise: un impiegato di 1° livello avvenuta in data 19/05/2021, due dirigenti rispettivamente in data 31/05/2021 e 31/10/2021 ed un quadro “A” avvenuta in data 31/10/2021.

Circa il personale a tempo determinato si riferisce che, al 31/12/2021 erano in servizio due dipendenti con un contratto di lavoro a tempo determinato a tempo pieno con inquadramento di impiegato di 3° livello, di cui uno con oneri a carico di progetti europei.

Nel corso del 2021 sono stati stipulati due nuovi contratti di collaborazione coordinata continuativa, collegati alla gestione, alla rendicontazione e allo sviluppo di progetti europei.

I contratti sono stati sottoposti al controllo preventivo di legittimità da parte della Corte dei Conti, ai sensi dell’art. 3 comma 1 della Legge 20/1994, come modificato dall’art. 17 comma 30 del D.L. 78/2009, convertito con Legge n. 102/09 ed il relativo onere è stato finanziato con i Fondi strutturali e d'investimento dell’Unione Europea.

Circa la composizione del personale dell’Autorità di Sistema Portuale si sono registrate dal 2020 al 2021 le dinamiche indicate nelle tabella sotto riportata:

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | **Dirigenti** | **Quadri** | **Impiegati** | **Totale** |
| **2020** | **Personale della Segreteria Tecnico - Operativa** | 6\*\*\* | 25 | 55 | 86 |
| **2021** | **Cessazioni** | -3\*\*\* | -1 | -1 | -5 |
| **Assunzioni/trasformazioni** | 2 | 0 | 2 | 4 |
| **Passaggi di livello** | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Personale della Segreteria Tecnico - Operativa** | 5 | 24 | 56 | 85 |
| N.B.: | Il Segretario Generale è incluso fra i Dirigenti |  |  |  |  |
| Tab. 8: dinamiche relative alla composizione del personale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale | \*\*\* Comprensivo del dirigente in aspettativa |  |  |  |  |

# **Attività operativa, pianificazione e sviluppo del porto**

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

Il Piano Operativo Triennale vigente è il POT 2022 – 2024 approvato dal Comitato di Gestione il 09/12/2021 con delibera n.16.

## 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 2021, 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.

In particolare nel 2021 si è concluso il progetto europeo POSEIDON MED II, programma CEF, che ha cofinanziato la bettolina LNG; il 26 ottobre 2021 è stato organizzato presso i Cantieri Rosetti Marino di Ravenna l’evento finale di presentazione della bettolina alla presenza di rappresentanti istituzionali della Commissione Europea, Ministero dei Trasporti Italiano, Autorità Portuali e Capitanerie di Porto di Venezia e Ravenna ed altri stakeholder italiani. Per quanto riguarda invece il terminal LNG, a seguito del Decreto di autorizzazione emesso da MISE e MIMS a dicembre 2020, per la realizzazione del deposito costiero, la società DECAL Spa, in coordinamento con ADSPMAS, ha proceduto all’ottemperanza delle prescrizioni stabilite dal decreto per l’avvio dei lavori.

Grazie alle suddette iniziative, che prevedono un investimento complessivo di oltre 136 milioni di euro da parte di privati, co-finanziato da 28 milioni di contributi dell’Unione Europea (programma Connecting Europe Facility), il porto di Venezia completerà 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. La suddetta bettolina opererà principalmente nella zona dell’Nord-Adriatico e sarà la prima imbarcazione di questa tipologia ad essere impegnata in quest’area.

Per quanto riguarda altri interventi previsti dal DEASP a cui si è data attuazione nel corso del 2021, si riportano di seguito l’aggiornamento degli 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 stata redatta la progettazione esecutiva relativa al risanamento del tetto del Fabbricato 117 per la quale è stato dato avvio all’individuazione della ditta appaltatrice.

È stato eseguito il progetto di efficientamento della rete di distribuzione elettrica del Porto per l’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. Nel corso del 2021 sono proseguite le indagini per gli interventi infrastrutturali da doversi attuare.

Per quanto concerne l’efficientamento dell’illuminazione delle aree portuali, conclusa la progettazione esecutiva ed è stata espletata la gara per l’affidamento della sostituzione dell’attuale illuminazione per 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.

Con riferimento alle azioni che AdSPMAS sta conducendo all’interno del piano nazionale PNRR, in collaborazione anche con terminalisti portuali, si riportano a seguire i progetti di riqualificazione energetica presentati al MITE per la relativa approvazione. Sono in programma azioni per la progettazione della riqualificazione energetica di fabbricati in concessione a terminal portuali, specificamente rivolti alla produzione di energia elettrica da fonte rinnovabile (solare) e di realizzazione di pensiline per impianti fotovoltaici (es. per posteggi auto); implementazione di nuove colonnine di ricarica elettrica (22 kW) per automezzi portuali e per mezzi di servizio (auto) presso le aree portuali; progettazione preliminare per l’elettrificazione e potenziamento elettrico di banchine portuali alle quali collegare gru elettriche sia per i terminal container che per altre merci.

È prevista la messa a disposizione da parte di AdSP-MAS di un natante ad idrogeno e di mezzi alimentati ad idrogeno, atti alla movimentazione ferroviaria di carri nel comprensorio ferroviario di Marghera – Venezia. Inoltre, l’acquisto di quattro mezzi full electric, di un veicolo di servizio ad idrogeno, in sostituzione di mezzi a motore endotermico.

Nel corso del 2021 sono state valutate le azioni per la risoluzione delle criticità illuminotecniche e impiantistiche presso i terminal del Porto di Chioggia con la progettazione di un nuovo impianto torri faro e luci perimetrali per la sicurezza del piazzale di ingresso, il rifacimento degli impianti illuminazione con luci a LED in area Montesyndial e per gli altri terminal portuali (sia terminal crocieristico, sia rinfuse, sia per terminal containers)

Per quanto riguarda il tema idrogeno (H2) sono state discusse e valutate progettazioni per la realizzazione di una piccola centrale di produzione di H2 per via elettrolitica con fotovoltaico in area in concessione.

Sono previsti da parte di AdSPMAS, RFI, ERF e CAV molteplici interventi atti ad incrementare e rafforzare la quota modale su ferro, migliorare l’accessibilità ferroviaria al porto e supportare la logistica intermodale. In particolare nel breve periodo gli interventi riguardano: l’adeguamento di Venezia Marghera Scalo, la realizzazione del nuovo ponte ferroviario su Canale Ovest, il raddoppio dell’attuale binario ferroviario, il raddoppio dell’attuale binario ferroviario per il nodo di Malcontenta. Nel medio periodo sono previsti gli interventi di adeguamenti Parco Breda e Marghera Scalo, la realizzazione di una nuova linea ferroviaria a doppio binario di collegamento tra il Raccordo Base del Comprensorio Ferroviario di Marghera Scalo e l’area ex Montesyndial inclusa la realizzazione di una piattaforma intermodale; la realizzazione di un deposito officina funzionale.

Con riferimento invece alla certificazione ambientale, secondo la norma UNI EN ISO 14001, rinnovata nel corso degli anni, anche in funzione delle nuove norme ISO entrate in vigore nel 2015, confermata anche nel 2021all’Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale si evidenzia l’impegno continuo dell’Ente per il miglioramento delle performance ambientali. Tale impegno è stato sottoscritto e reso pubblico nel documento “Politica Ambientale”, aggiornato nel tempo e disponibile sul sito internet istituzionale. In questo documento, AdSPMAS 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. Nel corso del 2021, attraverso il citato progetto europeo Cleanberth, è stato possibile acquistare ed installare, presso il centro storico di Venezia – Matrima, tre centraline fonometriche permanenti per il monitoraggio in continuo e di lunga durata del rumore generato dalle infrattare portuali.

Nel 2021, inoltre, sono proseguite le attività relative all’Accordo di Collaborazione con ARPAV per la valutazione della qualità dell’aria, siglato nel 2019. Presso il Terminal RO-PAX di Fusina è stata posizionata ed avviata una centralina di monitoraggio della qualità dell’aria. Attraverso tale centralina sono continuamente 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 sopra citato.

Durante lo stesso anno sono proseguite le ordinarie attività di monitoraggio analitico relative alla verifica della qualità degli scarichi in laguna e in fognatura, attraverso campionamenti ed analisi dei reflui oltre a tutte le attività di manutenzione ordinaria/straordinaria, finalizzate a garantire l’efficienza degli impianti di trattamento delle acque meteoriche.

Le attività relative al servizio in 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, hanno avuto regolare svolgimento nel 2021 in regime di proroga. 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.

Per quanto riguarda le attività di pulizia interna delle sedi di AdSPMAS il 01/10/2021 ha avuto inizio il servizio in appalto con la CoopService.

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 2021 è stata portata a termine l’attività di predisposizione della documentazione per l’espletamento della gara relativa alla concessione del servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico del Porto di Chioggia.

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 attuare con urgenza presso l’area Saloni, rientrano le attività di bonifica svolte ai fabbricati: 900, 906 e 909. 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; nel 2021 è stato dato avvio all’istruttoria per la definizione della gara per l’individuazione della ditta qualificata allo svolgimento del servizio di bonifica e riqualificazione 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 (MCA) da parte di AdSPMAS, sono continuate le attività di valutazione del rischio sul corpo discarica. Al fine di stabilire le più corrette modalità di gestione del MCA, sono state condotte alcune riunioni con Commissario ed Enti competenti (regione, ARPAV) le quali hanno determinato di dover definire, attraverso una corretta caratterizzazione integrativa, i quantitativi di amianto presenti e le più corrette modalità di gestione del materiale.

A seguito delle attività di caratterizzazione ambientale integrative alla discarica, utili a meglio definire i quantitativi di materiale da gestire e i conseguenti importi economici, è emersa la presenza di MCA in circa 80% dei punti indagati. Al momento le attività risultano sospese ed è in corso di valutazione la migliore strategia per la prosecuzione dei lavori di bonifica.

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

L’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS), 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 (l’ultimo dei quali svolto in data 15/02/2021) e dell’Organismo Provinciale di Coordinamento (l’ultimo dei quali svoltosi in data 12/05/2021) 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 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.

Nel corso del 2021 vi sono state n. 2 riunioni del Sistema Operativo Integrato (SOI), una il 06/09/2021 ed un’altra il 28/10/2021.

Nel corso del 2021, anche a seguito dell’emanazione di atti normativi da parte degli organi di governo centrali, sono state predisposte dall’area Sicurezza, Vigilanza e Controllo alcuni Decreti, Disposizioni di Servizio, Comunicati ed Informativa in particolare ad uso interno, relativi a:

* Prevenzione e sicurezza nei luoghi di lavoro in ordine all’emergenza sanitaria per il contrasto e il contenimento del diffondersi del virus COVID-19;
* Piano Operativo misure contenimento anti-contagio COVID-19 per lo svolgimento delle selezioni pubbliche;
* Modifica degli orari di lavoro del personale dipendente;
* Comunicato ed informativa al personale in materia di certificazione verde COVID-19 (green pass);
* Obbligo della certificazione verde COVID-19 per il personale dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSP MAS) – Definizione delle modalità operative per l’organizzazione delle verifiche sul possesso della certificazione verde COVID-19 (green pass);
* Proroga emergenza sanitaria per COVID-19 - Richiamo misure di prevenzione.

Tali documenti sono da considerarsi delle integrazioni al Documento di Valutazione del Rischio dell’AdSP MAS.

A seguito dell'emergenza SARS-CoV-2, non vi sono state nel 2021 riunioni del Comitato di Igiene e Sicurezza. Tale comitato anche in passato non è 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 e notturno. In prospettiva, per il 2022, 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 2021, 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 Sicurezza, Vigilanza e Controllo di AdSP MAS contribuisce, anche con propri formatori, ai corsi organizzati dall’Ente per guide ed accompagnatori turistici e per addetti ai terminal passeggeri. Nel corso del 2021, conseguentemente all’attuale situazione sanitaria correlata al Covid-19, sono stati erogati 3 interventi formativi in modalità di didattica a distanza.

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 circa € 3.300.

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 e mascherine di protezione chirurgiche monouso. Il costo sostenuto dall’AdSP MAS, in capo all’Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo per i DPI dedicati all’emergenza sanitaria da SARS CoV-2 è stato di € 344,95. Per altri DPI per il personale dell’Ente, la spesa sostenuta è di € 1.340,11.

Nel periodo gennaio ÷ maggio 2021 è proseguita la specifica campagna, iniziata il 10/12/2020, per effettuare ogni quindici giorni tamponi rapidi antigenici a tutto il personale che su base volontaria intendesse aderirvi. Il costo sostenuto per il periodo di competenza nel 2021 ammonta a € 17.257,00. Sono inoltre stati effettuati alcuni tamponi di controllo specifici sul personale per un importo pari a € 335,60.

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 nel 2020 di specifiche circolari da parte del Ministero della Salute, inerenti, tra l’altro, precauzioni standard di biosicurezza in riferimento al COVID-19, nel contesto dell’organizzazione del servizio di pulizia delle sedi dell’AdSP MAS, sono proseguite le varie iniziative già avviate nel corso del 2020.

In primo luogo, è proseguito presso le sedi il 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.

Sono inoltre stati mantenuti i dispenser contenenti gel disinfettante, regolarmente riforniti, presso le parti comuni dei vari piani degli edifici.

Infine, in casi specifici, sono stati attivati/vengono attivati interventi specifici e mirati di trattamento disinfettante (con utilizzo di 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.

## Compilazione della tabella allegata con i dati relativi al traffico di merci e passeggeri per ciascun scalo di competenza e per l’intero sistema portuale sulla base dello schema allegato.

Vedasi tabella allegata

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

Nel 2021 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 2021 | € 6.324.718,65 |
| B) ENTRATE CORRENTI 2021 | € 50.838.284,21 |
| **RAPPORTO A/B** | **12,44%** |

Tab. 9: percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle entrate correnti.

## 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 2021 è riportato nella tabella che segue:

|  |  |
| --- | --- |
| A) SPESE PER LA CONTRATTAZIONE DI SECONDO LIVELLO 2021 (cap. 112.23 delle uscite) | € 744.211,40 |
| B) SPESE PER IL PERSONALE 2021 | € 6.324.718,65 |
| **RAPPORTO A/B** | **11,77%** |

Tab. 10: percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale

## 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.

Vedasi Tabella allegata

# **Attività svolte in ambito portuale**

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

### Notizie sulla revisione annuale del Piano Organico del Porto

Il documento del Piano dell’Organico del Porto del Porti di Venezia e Chioggia per gli anni 2021-2023 è stato adottato a seguito parere favorevole delle Commissioni Consultive del porto di Venezia e del porto di Chioggia (in data 09/03/2022) e con delibera del Comitato di Gestione del 21/03/2022.

La redazione del Piano è stata avviata ad inizio del 2021, ma, a causa della incertezza legata agli eventi pandemici, i terminal hanno risposto tardivamente alle richieste relative ai prospetti occupazionali.

Nell’ambito del Piano e sulla scorta dei fabbisogni rappresentati dai soggetti autorizzati ai sensi dell’art. 16 Legge n. 84/1994, AdSP ha previsto per i soggetti di cui all’art. 17 stessa Legge, percorsi di formazione specializzante al fine di elevare il livello di competenza e professionalità dei lavoratori portuali, da finanziare attraverso i fondi di cui all’art. 17 comma 15 bis, 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.

### Notizie di carattere generale su eventuali criticità verificatesi, su eventuali nuovi rilasci di autorizzazioni o concessioni e sui provvedimenti di sospensione/revoca delle stesse.

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 inoltre state rilasciate due nuove autorizzazioni:

1. 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;
2. autorizzazione alla società la società MAGLI INTERMODAL SERVICE S.R.L. per l’espletamento dei seguenti servizi portuali:
   1. Riempimento e svuotamento container/semirimorchi e attività inerenti e conseguenti;
   2. Trasporto rinfuse polverulente con autocarri telonati tra sottobordo nave e magazzino/piazzale interno al terminal;
   3. Vagliatura di merci alla rinfusa (ad es. carbone) e lavorazione di merci senza trasformazione (es. frantumazione).

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

L’art. 199 del D.L. 34/2020 (“Decreto Rilancio”), come modificato dalla legge 178 del 2020, ha previsto anche per il 2021 specifiche misure per rispondere al calo dei traffici portuali causati dall’emergenza Covid-19. AdSPMAS ha ritenuto opportuno corrispondere ai soggetti fornitori di lavoro portuale di cui all’art. 17 legge 84/1994 e ss.mm.ii un contributo finalizzato a fronteggiare le mutate condizioni economiche degli scali di Venezia e Chioggia.

Nel 2021 sono stati erogati ad entrambi i soggetti autorizzati ai sensi dell’art. 17 (Nuova CLP a Venezia e Serviport a Chioggia) i contributi previsti dall’art. 199 comma 1 lettera b) del decreto legge n. 34/2020 convertito in legge n. 77/2020. Suddetti contributi sono stati calcolati ed erogati ogni trimestre sulla scorta del numero di minori giornate lavorate nel 2021 rispetto al 2019. In particolare:

* per Nuova CLP il minor numero di giornate lavorate è stato 3.363 ed il relativo contributo è stato di € 302.670,00.
* per Serviport il minor numero di giornate lavorate è stato di 1.620 ed il relativo contributo è stato di € 145.800,00.

### 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 2021 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.

|  |  |
| --- | --- |
| **Quadro riassuntivo formazione art. 17 NUOVA CLP - anno 2021** | |
| **TIPO DI FORMAZIONE** | **N. di ore** |
| Affiancamenti aziendali | 288 |
| Formazione sul campo | 0 |
| Corsi merci pericolose | 0 |
| Formazione ex accordi stato-regioni | 1.988 |
| Formazione RSPP+ RLS | 48 |
| Formazione ingresso lavoratori interinali | 1.120 |
| Formazione per nuove abilitazioni | 0 |
| **Totale ore** | **3.444** |
|  |  |
| **FRUITORI DI FORMAZIONE** | **N. di ore** |
| Personale amministrativo con funzioni direttive | 64 |
| Altro personale amministrativo | 68 |
| Soci lavoratori con mansioni operative | 804 |
| Lavoratori dipendenti con mansioni operative | 1.100 |
| Lavoratori interinali | 1.408 |
| **Totale ore** | **3.444** |
| **Quadro riassuntivo formazione art. 17 SERVIPORT - anno 2021** | |
| **TIPO DI FORMAZIONE** | **N. di ore** |
| Addetto alla conduzione GRU | 20 |
| Autista Pala/Escavatore | 18 |
| Autista Forklift | 18 |
| Rischio medio | 6 |
| **Totale ore** | **62** |

Tab. 11: all’attività di formazione prevista dal comma 8 dell’articolo 17.

### Notizie in merito all’applicazione del comma 15 bis dell’articolo 17.

Nel corso del 2021 il soggetto di cui all’art. 17 L. 84/1994 autorizzato nel porto di Venezia ha 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 alla società € 190,00 per ogni giornata non lavorata e impiegata in attività formativa.

Di seguito le attività formative condotte nel 2021 per Nuova CLP:

Tab. 12: attività di formazione prevista in base all’applicazione del comma 15 bis dell’articolo 17

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Descrizione corso** | durata in h | n. partecipanti |
| Corso di aggiornamento Formazione lavoratori ASR (sicurezza nave) | 6 | 96 |
| Corso di aggiornamento gru mobile ASR | 6 | 45 |
| Corso di aggiornamento Forklift/Stacker ASR | 4 | 85 |
| Corso di aggiornamento Pale ASR | 4 | 59 |
| Corso di aggiornamento Escavatore ASR | 6 | 56 |
| Corso di aggiornamento Formazione lavoratori ASR (sicurezza nave) | 4 | 31 |

## Notizie in merito all’affidamento di servizi di interesse generale.

| ***n.progr.*** | ***Descrizione servizio*** | ***Soggetto affidatario*** | ***Decorrenza e termine*** |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | *Servizio di pulizia e disinquinamento degli specchi acquei portuali (Decreto MTN 14 novembre 1994 - art. 1, lett. B)* | Soc. Coop. Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia | 1° aprile 2018 –  31 marzo 2022 |
| **2** | *Concessione del servizio di raccolta, stoccaggio, pretrattamento e smaltimento dei rifiuti solidi, liquidi (liquami, acque di lavaggio e di sentina, nonché le acque nere) e dei residui del carico prodotti dalle navi ormeggiate nel porto di Venezia (D.lgs 182/2003 e D.M. 14 novembre 1994, emanato ai sensi del citato art. 6 della Legge 84/1994, che all’art. 1, lettera B))* | A.T.I. costituita da Veritas Spa, Guardie ai Fuochi del Porto di Venezia Scpa, Conepo Servizi Scarl, Berengo Spa, C.M.E.V. Societa’ Cooperativa, Sacaim S.p.a. | 1° giugno 2010 –  31 maggio 2030 |
| **3** | *Contratto di concessione di servizio integrato di fornitura dei servizi di cui agli artt. 208 e 209 del D.lgs 163/2006 di conduzione e manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti tecnologici e delle reti di distribuzione presso il Porto di Venezia ai sensi dell’art. 6, c.1 della Legge 84/1994.* | Veritas S.p.a. | Scadenza 31/12/2022 |
| **4** | *Stazioni marittime passeggeri.*  *Gestione dei sevizi finalizzati all’attività di sbarco/imbarco passeggeri ed attività connesse* | Venezia Terminal Passeggeri s.p.a. | Concessione con scadenza  31/05/2024 |
| **5** | *Servizio Ferroviario* | Esercizio Raccordi Ferroviari S.p.A.[[1]](#footnote-1) | Concessione con scadenza nel 2023 (scadenza della concessione demaniale e comunale 2023) |
| **6** | *Servizi informatici e telematici* | APV Investimenti S.p.A.[[2]](#footnote-2) | Scadenza 31/12/2021 |

Tab. 13: elenco servizi di interesse generale affidati da AdSP MAS nel 2021

# **Manutenzione ordinaria/straordinaria e interventi infrastrutturali – Opere di grande infrastrutturazione**

## 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 2021, alla data del 31/12/2021.

Vedasi scheda allegata

## 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.

Vedasi scheda allegata

# **Gestione del demanio**

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

Nelle more della definizione della riduzione dei canoni demaniali da riconoscere per il 2021 ai concessionari a seguito dell’estensione al 2021 del D.L. n. 34/2020 convertito con L. 77/2020 introdotta dall’art. 4, comma 5 del D.L. 121/2021, convertito con L. 156/2021 si è provveduto ad apporre un vincolo sull’avanzo di amministrazione di complessivi € 2.700.000 quale risultato del seguente calcolo:

* € 2.300.000 quale riduzione da concedere da gennaio a luglio 2021, ai sensi del D.L. 121/2021 (estensione al 2021 del D.L. 34/2020) al gestore del terminal crociere;
* € 400.000 quale riduzione da concedere ai concessionari ad altri concessionari in analogia al 2020 pari 0,4 mln.

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

Anche nel corso del 2021 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.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **COMPETENZE** | | | | |
|  | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| A) FATTURATO | 23.245.135 | 24.155.203 | 19.774.118 | 25.429.322 |
| B) INCASSATO | 17.693.605 | 18.155.996 | 10.587.854 | 13.232.616 |
| RAPPORTO B/A | 76,12% | 75,16% | 53,54% | 52,04% |

Tab. 14: risultati della riscossione delle entrate di competenza nel 2021

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **RESIDUI** | | | | |
|  | **2018** | **2019** | **2020** | **2021** |
| A) RESIDUI | 10.425.494 | 9.662.794 | 12.009.557 | 16.638.097 |
| B) INCASSATO | 6.205.210 | 3.613.584 | 4.398.579 | 9.139.725 |
|  |  |  |  |  |
| RAPPORTO B/A | 59,52% | 37,40% | 36,63% | 54,93% |

Tab. 15: risultati della riscossione delle entrate a residuo nel 2021

# **Tasse portuali**

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

Vedasi tabella allegata

1. partecipazione diretta ed indiretta tramite APV Investimenti S.p.A [↑](#footnote-ref-1)
2. Società in-house [↑](#footnote-ref-2)