



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

### Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 20 Novembre 2017

Verbale n. 4/2017

#### COMPOSIZIONE E PARTECIPANTI

Componente Effettivo	Presente	Componente Supplente	Presente	Rappresentanza
Dott. Pino Musolino	X			Presidente ADSP
Capitano di Vascello Goffredo Bon		Capitano di Vascello Andrea Conte		Capitaneria di Porto di Venezia (Comandante del Porto)
Gianluca Palma	X	Paolo Politeo		Industriali
Roberto Semenzato	X	Roberto Goglio		Operatori di cui agli art. 16 e 18
Andrea Scarpa	X	Jacopo Sportillo		Spedizionieri
Damaso Zanardo		Graziano Cassaro	X	Operatori logistici intermodali
Alessandro Santi		Michele Gallo	X	Agenti e raccomandatori marittimi
Renzo Varagnolo	X	Antonio Cappiello		Lavoratori delle imprese che operano in porto
Marino De Terlizzi		Mario Melchiori	X	
Umberto Zerbini	X	Andrea D'Addio		

Su indicazione del Presidente assistono alla riunione:

- Il Segretario Generale, **dott. Martino Conticelli**;
- Il Direttore Programmazione e Finanza, **dott. Gianandrea Todesco**;
- Il responsabile Area Ragioneria, **dott. Marco Sarto**;
- Il **Dott. Matteo Baldan** per la redazione del verbale.

#### MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con comunicazione prot. n. 14427 del 6 Novembre 2017, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Venezia, Santa Marta, Fab. 13, ore 15.00 del 20 novembre 2017.

#### ORDINE DEL GIORNO

1. Secondo elenco di variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2017;
2. Varie ed eventuali.



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

## Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 20 Novembre 2017

Verbale n. 4/2017

### DURATA

Inizio ore 15:35

Conclusione ore 16:58.

### SVOLGIMENTO DEI LAVORI

#### 1. SECONDO ELENCO DI VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2017;

Il **Presidente**, introduce il punto e passa la parola al Direttore Programmazione e Finanza, dott. Todesco.

Il **Direttore Programmazione e Finanza, Dott. Todesco**, illustra la presentazione inviata e distribuita. Richiama il processo di formazione del Bilancio di Previsione dell'Ente che prevede la sua adozione nell'anno precedente, seguita da una serie di revisioni nel corso dell'esercizio finalizzate ad adeguare gli stanziamenti in uscita ed in entrata agli obiettivi dell'Ente. Tali adeguamenti devono rispettare gli equilibri del bilancio e seguire il principio della prudenza, ovvero, iscrivere le componenti positive che ragionevolmente saranno disponibili nel periodo amministrativo considerato e le componenti negative riferibili ad impegni sostenibili sulla base delle risorse previste.

Rispetto alla presentazione distribuita evidenzia quanto segue per le entrate e le uscite.

Relativamente alle entrate si evidenzia un aumento di quelle per tasse portuali e di ancoraggio. Quest'ultime si assesteranno attorno a € 6.5ml.

Per le uscite si segnala l'operazione compensativa tra opere ed escavi (€ 2,5 ml), necessari al proseguimento dell'accordo Vallone Moranzani ed il relativo conferimento dei fanghi da escavi, l'adeguamento delle partecipazioni (€ 1,657 ml), destinati per € 57.000 per l'uscita di un socio dalla società ERF e € 1,6 ml da destinare ad aumento del capitale della società Venice Newport (convertendo un precedente finanziamento fatto dall'Ente alla società) che verrà destinato a riduzione del mutuo. Vi sono poi altre variazioni (voci varie) il cui segno negativo è dovuto all'azzeramento del fondo per spese impreviste che risulta superiore all'aumento delle spese (manutenzioni del Porto e spese promozionali).

Conclude illustrando l'andamento del risultato di parte corrente che, al netto di voci straordinarie, risulta in linea con gli anni precedenti e anticipa che i Revisori hanno già espresso, informalmente, parere positivo.

Il **componente Scarpa**, chiede chiarimenti sulla riduzione delle spese per opere.



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

## **Organismo di Partenariato della Risorsa Mare**

*Riunione del 20 Novembre 2017*

*Verbale n. 4/2017*

**Il Direttore Programmazione e Finanza, Dott. Todesco**, precisa che la somma oggetto di variazione è dovuta a economie su singoli interventi e che non sono state ridotte le opere programmate nel Bilancio di Previsione dell'anno in corso e nel relativo Piano Triennale dei Lavori Pubblici. Tali variazioni, previste dal regolamento di Amministrazione e Contabilità, adeguano lo stanziamento dei singoli capitoli, che successivamente a livello gestionale vengono assegnati alle Direzioni attraverso dei budget.

**Il componente Zerbini**, chiede quali sono le implicazioni di tali variazioni sul bilancio di previsione 2018, recentemente analizzato, delle presenti variazioni.

**Il Presidente**, evidenzia che si tratta di documenti diversi. Inoltre precisa che nella contabilità pubblica le decisioni di spesa vengono prese a fronte della copertura derivante dalle entrate, al fine di evitare situazioni di disavanzo di bilancio. Tale principio permette di tutelare l'Ente sulle ripercussioni nell'esercizio successivo.

**Il Segretario Generale, dott. Martino Conticelli**, ricorda che lo stanziamento del bilancio autorizza a impegnare e accertare le somme, tali stanziamenti vengono quantificati con il principio della prudenza al fine di garantire la gestione dell'Ente ed evitare spese fuori bilancio. Alla conclusione dell'esercizio finanziario (approvazione del rendiconto finale) viene definito l'avanzo di amministrazione che concorre a finanziare l'esercizio successivo e che viene recepito attraverso l'assestamento di bilancio.

**Il componente Varagnolo**, chiede chiarimenti in merito alla variazione che interessa la partecipazione in ERF.

**Il Segretario Generale, dott. Martino Conticelli**, precisa che è stata fatta una modifica allo statuto della società ERF per rispondere, da un lato a quanto prescritto dal Testo Unico Società Partecipate (Riforma Madia), dall'altro per adeguare la scadenza della società. Per il codice civile, in questa fattispecie, è previsto che il socio possa recedere in tutto o in parte dalla propria quota. Tale diritto è stato esercitato da un socio, e sia AdSP che APV Investimenti spa hanno deciso di adeguare proporzionalmente le proprie quote mantenendo la caratura relativa. Qualora gli altri soci non dovessero sottoscrivere l'aumento della propria quota, AdSP provvederà ad aumentare la propria presenza in quanto il servizio reso al porto dalla società ha una rilevanza strategica. Conclude riferendo che le concessioni della società scadranno nel 2023 e che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ha invitato a individuare il nuovo gestore mediante una procedura ad evidenza pubblica.

**Il componente Melchiori**, chiede un chiarimento sulle finalità dell'aumento di capitale della società Venice Newport e delle prospettive della società.

**Il Segretario Generale, dott. Martino Conticelli**, ribadisce che l'operazione è finalizzata a convertire un finanziamento concesso alla società, in aumento della quota capitale nella società, con l'obiettivo di ridurre sia la posizione debitoria a lungo termine sia l'incidenza degli oneri finanziari in vista del probabile aumento dei tassi d'interesse del prossimo anno, garantendo, quindi, una prospettiva di stabilità nella gestione della partecipata.



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

## Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 20 Novembre 2017

Verbale n. 4/2017

**Il Direttore Programmazione e Finanza, Dott. Todesco**, precisa che la variazione di novembre, quindi a ridosso della chiusura dell'esercizio finanziario, ha la finalità di adeguare, sulla base delle entrate, le disponibilità delle uscite per interventi che, a volte, non sono programmabili, prevedibili o quantificabili con congruo anticipo. Tuttavia, essendo a ridosso della fine dell'esercizio, dà una misura, seppur non definitiva, della dimensione dell'avanzo di amministrazione e delle possibili implicazioni sul bilancio di previsione successivo, che come anticipato risulta in linea con gli ultimi anni.

**Il componente Palma**, chiede chiarimenti in merito agli escavi (accordo Vallone Moranzani) e all'andamento della tassa di ancoraggio rispetto alla tassa sulle merci.

**Il Segretario Generale, dott. Martino Conticelli**, precisa che la tassa di ancoraggio e la tassa sulle merci non hanno lo stesso andamento, in quanto la tassa di ancoraggio è commisurata alla stazza e viene pagata nel primo porto nazionale di "toccata", mentre la tassa sulle merci è riferita alla merce effettivamente sbarcata nel porto. In merito agli escavi, ricorda che l'accordo Vallone Moranzani aveva l'obiettivo di dare i necessari spazi per permettere il conferimento di fanghi altamente inquinanti con costi di circa € 100 a mc. A seguito delle indagini fatte, non vi sono fanghi da escavi classificabili come tossici e nocivi e pertanto si sta cercando di rivedere tale accordo per utilizzarlo in funzione di fanghi non così inquinati con costi di conferimento a circa € 20 mc. In tal senso l'Ente ha avviato i necessari contatti con la Regione e gli altri firmatari dell'accordo per rivedere il quadro economico.

**Il componente Zerbini**, chiede chi determina la tassa di ancoraggio.

**Il Segretario Generale, dott. Martino Conticelli**, precisa che la tassa di ancoraggio è definita a livello ministeriale, anche se vi è un processo di allineamento rispetto alle diverse realtà portuali esistenti, con una peculiarità per i porti di transhipment dove è possibile pagare un abbonamento ridotto con tutta la convenienza per gli armatori a pagare la tassa in tali porti. Nel contempo, a livello nazionale, è stato applicato un processo di revisione della tassa di ancoraggio per adeguarla al costo della vita (ISTAT).

**Il Presidente**, ringrazia i partecipanti e nel dover riportare al Comitato di Gestione quanto espresso collegialmente dall'Organismo, ritiene che vi sia un positivo riscontro alla proposta presentata.

## 2. VARIE ED EVENTUALI

**I componenti Varagnolo e Zerbini**, chiedono, rispettivamente, un aggiornamento su quanto fatto per garantire il transito delle navi oceaniche e sugli esiti del Comitato tenutosi a Roma.

**Il Presidente**, precisa quanto segue:

- Transito navi oceaniche: l'Ente ha immediatamente definito il progetto per adeguamento del bacino di evoluzione e gli stanziamenti al bilancio necessari, prevedendo 6 mesi per la realizzazione dell'intervento. Attualmente, siamo in attesa delle valutazioni tecniche dei piloti (di Venezia e delle



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

### Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 20 Novembre 2017

Verbale n. 4/2017

compagnie armatoriali) necessarie e vincolanti per il progetto. Ribadisce la necessità di maggiore collaborazione della Comunità Portuale per trovare delle soluzioni alle criticità che interessano il porto;

- Esiti del Comitato: ritiene che gli esiti dell'incontro siano stati proficui per il Porto di Venezia, nell'individuare le soluzioni per salvaguardare la croceristica ed evitare sovrapposizioni tra traffico passeggeri, commerciale e industriale, nell'area di Porto Marghera. Tali soluzioni sono state supportate dalle analisi tecniche presentate ed elaborate dall'Autorità. L'analisi multicriteria e di mercato ha dimostrato che il limite posto, arbitrariamente, delle 40.000 TSL deve essere innalzato a 55/60.000 TSL e che occorre consentire alle nuove navi (più efficienti e sicure) il transito lungo il Canale della Giudecca, mantenendo la centralità della Marittima. Inoltre, si utilizzerà l'algoritmo della Capitaneria di Porto, che permette l'analisi di un insieme di dati delle caratteristiche della nave, per individuare le navi che potranno arrivare a Venezia riducendo progressivamente la stazza, in funzione dell'avanzamento dell'escavo del canale Vittorio Emanuele.

Nel lungo periodo la soluzione vedrà l'arrivo a Marittima delle navi sotto le 55.000 TSL e, una volta adeguato il canale Vittorio Emanuele al PRP, l'arrivo a Marghera delle navi tra le 120.000 e le 220.000 TSL. A Marghera le navi verranno posizionate su due accosti in Canale Nord, sponda Nord, riconvertendo una parte di Porto in disuso e garantendo i necessari servizi ai turisti in transito. Con tale soluzione, inoltre, si possono avere ulteriori prospettive di sviluppo legate agli yacht di lusso e alla fascia alta del mercato croceristico nell'area di Venezia.

La scelta del Vittorio Emanuele è stata preferita rispetto ad altre, in quanto si tratta di un canale di grande navigazione già esistente (15 maggio 1922) i cui rilievi batimetrici hanno quantificato l'escavo in 1,5 ml di mc. Pertanto gli obiettivi raggiungibili sono quelli di garantire l'industria crocieristica nel Porto di Venezia, non avere sovrapposizioni con i traffici commerciali e industriali (possibilità confermata anche dall'analisi fatta dalla Università Ca'Foscari) e conservare conseguentemente l'occupazione del sistema. Vi sono una serie di passaggi amministrativi che devono essere posti in essere a seguito di quanto deciso.

Allegate: slides presentazione proposta variazione bilancio esercizio finanziario 2017

Il Segretario Generale  
Dott. Martino Conticelli

Il Presidente  
Dott. Pino Musolino

Estensore  
Dott. Matteo Baldan



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY

## **II° Elenco di Variazioni Bilancio di Previsione 2017**

**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale  
(Porti di Venezia e Chioggia)**

A cura della Direzione Programmazione e Finanza

## **RIEPILOGO VARIAZIONI IN ENTRATA**

<b>Tassa portuale</b>	<b>300.000</b>
<b>Tassa di ancoraggio</b>	<b>1.300.000</b>
<b>Partite di giro</b>	<b>150.000</b>
<b>Varie</b>	<b>154.319</b>
<b>TOTALE VARIAZIONI IN ENTRATA</b>	<b>1.904.319</b>



## **RIEPILOGO VARIAZIONI IN USCITA**

<b>Opere</b>	<b>-2.500.000</b>
<b>Escavi</b>	<b>2.500.000</b>
<b>Partecipazioni</b>	<b>1.657.000</b>
<b>Partite di giro (incluso split payment)</b>	<b>150.000</b>
<b>Varie</b>	<b>-122.000</b>
<b>TOTALE VARIAZIONI IN USCITA</b>	<b>1.685.000</b>



## RISULTATO FINANZIARIO

**I<sup>^</sup> VARIAZIONE 2017**

**€ 16.008.045\***

**\* Di cui € 11.539.301 vincolato**

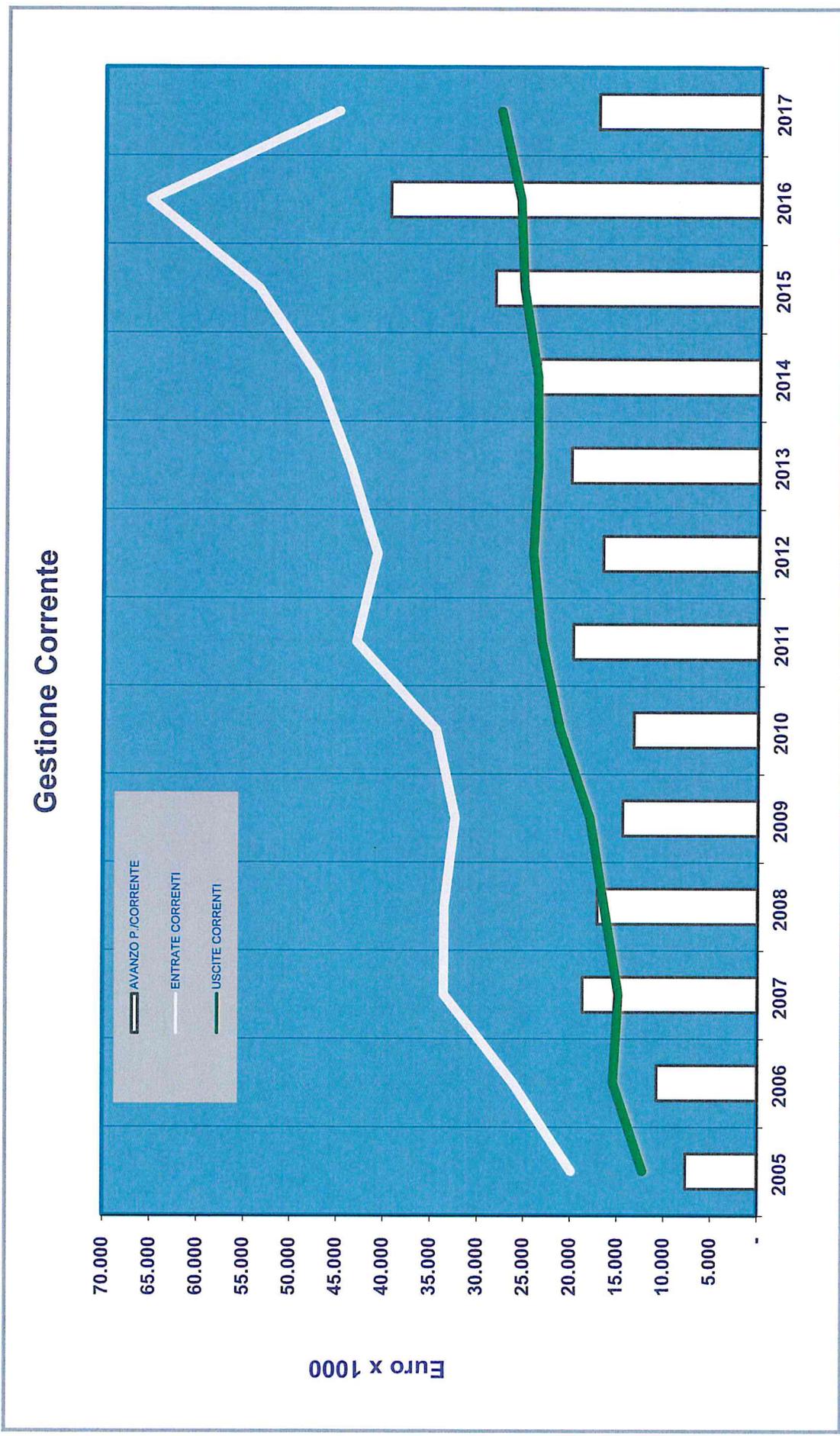
**II<sup>^</sup> VARIAZIONE 2017**

**€ 16.227.364\*\***

**\*\* Di cui € 11.539.301 vincolato**



# RISULTATO DI PARTE CORRENTE € 17.322.582



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY

## **ANALISI STORICA RISULTATO DI PARTE CORRENTE**

<b>PREVISIONE 2016</b>	<b>15.374.544</b>
<b>ASSESTAMENTO E 1 ELENCO 2016</b>	<b>14.869.780</b>
<b>2 ELENCO 2016</b>	<b>34.720.273</b>
<b>CONSUNTIVO 2016</b>	<b>39.570.769</b>
<b>PREVISIONE 2017</b>	<b>15.415.847</b>
<b>ASSESTAMENTO E 1 ELENCO 2017</b>	<b>15.380.545</b>
<b>2 ELENCO 2017</b>	<b>17.322.582</b>



# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Rilevare maggiori tasse portuali

da € 13.700.000

a € 14.000.000



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY

# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Rilevare maggiori tasse di ancoraggio

da € 5.200.000

a € 6.500.000



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY

# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Adeguare alcune previsioni di entrata

**€ 154.319**



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY

# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Ridurre spese per opere

**- € 2.500.000**



# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Aumentare spese per escavi

**€ 2.500.000**



# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Adeguare alcune previsioni di spesa

**- € 122.000**



# MOTIVI DELLA VARIAZIONE

Destinare maggiori risorse a

**PARTECIPAZIONI: € 1.657.000**



**GRAZIE A TUTTI  
PER L'ATTENZIONE!**



NORTH ADRIATIC SEA  
PORT AUTHORITY