



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

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 15 ottobre 2020

Verbale n. 3/2020

COMPOSIZIONE E PARTECIPANTI

Componente Effettivo	Presente	Componente Supplente	Presente	Rappresentanza
Dott. Pino Musolino	X			Commissario Straordinario ADSP
Piero Pellizzari	X			Capitaneria di Porto di Venezia
Beniamino Maltese		Davide Calderan		Armatori
Vincenzo Marinese		Gianluca Palma	X	Industriali
Roberto Semenzato	X	Alessandro Becce		Operatori di cui agli articoli 16 e 18
Andrea Scarpa	X	Jacopo Sportillo		Spedizionieri
Damaso Zanardo		Graziano Cassaro	X	Operatori logistici intermodali
Stefano Mansani		Guido Porta		
Alessandro Santi		Michele Gallo		Agenti e raccomandatori marittimi
Gianluigi Satini	X	Alessandro Peron		Autotrasportatori
Francesco Galietti	X	Alfonso Morisieri		Operatori del turismo o del commercio operanti in porto
Davide Divari		Massimo Naccari		Rappresentante dell'impresa di cui all'art. 17
Renzo Varagnolo	X	Antonio Cappiello		Lavoratori delle imprese che operano in porto
Marino De Terlizzi	X	Tanja Scroccaro	X	
Umberto Zerbini		Andrea D'Addio		

Su indicazione del Commissario Straordinario assistono alla riunione il **Segretario Generale, Dott. Martino Conticelli**, il **Dott. Gianandrea Todesco**, il **Dott. Marco Sarto**, la **Dott.ssa Simonetta Campanale** e il **Dott. Stefano Nava** per la redazione del verbale.



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

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 15 ottobre 2020

Verbale n. 3/2020

MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con comunicazione prot. ADSP MAS U.O 13451 del 30 settembre 2020, in teleconferenza, ore 14:30 del 15 ottobre 2020.

ORDINE DEL GIORNO

- Primo elenco di variazione al Bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2020 (assestamento di cui all'art. 14 del Regolamento di Amministrazione e contabilità).

DURATA

Inizio ore 14:30

Conclusione ore 15:48

SVOLGIMENTO DEI LAVORI

1. **PRIMO ELENCO DI VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2020 (ASSESTAMENTO DI CUI ALL'ART. 14 DEL REGOLAMENTO DI AMMINISTRAZIONE E CONTABILITÀ).**

Il Commissario Straordinario annuncia che, in virtù dei poteri affidatigli dal Decreto n°434/2020, è stato approvato il Rendiconto 2019 e introduce il primo elenco di variazione al Bilancio di Previsione dell'esercizio finanziario 2020. In tal senso specifica che la pandemia in atto ha comportato la necessità di predisporre aggiustamenti in corso d'opera, contenuti nella variazione di Bilancio, soprattutto per quel che concerne la voce delle entrate che ha subito alcune flessioni, ad esempio per quanto riguarda le tasse di ancoraggio. Al netto di tutto questo tuttavia il Bilancio rimane perfettamente in salute.

Il Segretario Generale riferisce che, nel corso dell'anno, sono aumentati alcuni capitoli di spesa, ad esempio per quanto concerne i risarcimenti conseguenti alle cause per l'amianto per 3 milioni di euro. Informa che seguirà alla riunione odierna un altro elenco di variazione per applicare l'avanzo derivate dal bilancio consuntivo 2019 e, in quella sede, saranno possibili ulteriori aggiustamenti per le voci di spesa. Informa poi che è probabile che il Bilancio di Previsione 2021, congiuntamente ad un ulteriore elenco di variazioni, potrà



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

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 15 ottobre 2020

Verbale n. 3/2020

essere discusso dall'Organismo entro novembre 2020 anziché entro ottobre 2020 così come proposto da Assoporti al MIT.

Gianandrea Todesco esplicita il punto all'ordine del giorno evidenziando, fra le altre cose, le minori entrate da tasse portuali per rispetto alla previsione, le entrate da fondo IVA e Fondo Perequativo, una maggiore entrata per 1.3 milioni di euro derivante dal fondo progettazione erogato dal MIT per quanto concerne l'Area Monopoli, la manutenzione viadotti e ponti, la progettazione di un nuovo terminal crociere a Marghera e l'individuazione di percorsi ferroviari alternativi in uscita dal Porto di Venezia rispetto al passaggio dalla stazione ferroviaria di Mestre. Per quel che concerne la spesa, evidenzia, fra le altre cose la previsione di contributi per 1.4 milioni di euro alle imprese del sistema portuale e, come detto dal Segretario Generale, i capitoli di spesa connessi ai risarcimenti da amianto per i quali si prevede una spesa aggiuntiva di 3 milioni cui si aggiungono 2.5 milioni già posti a Bilancio. Comunica infine il risultato finale di amministrazione pari a 10 milioni di euro e di parte corrente di 15 milioni di euro

Il Commissario Straordinario specifica che il Collegio dei Revisori dei Conti ha dato parere positivo alle variazioni di bilancio, ricorda che la diminuzione delle entrate da tasse portuali e tasse di ancoraggio è connessa in parte al calo dei traffici per la pandemia e in parte al DL Rilancia Italia che ne ha cancellato temporaneamente l'erogazione, rammenta che sono in fase definizione da parte del MIT criteri comuni per il sostegno anche degli art 16, degli art 17 e degli art 18 ex l. 84/94 (per i quali l'Ente ha comunque già a Bilancio tutte le risorse necessarie), raccoglie il sentiment positivo dell'Organismo e aggiorna i presenti sulle tematiche relative all'interazione fra la portualità e il funzionamento del Sistema MoSE. In tal senso comunica che il sollevamento delle barriere ha comportato effetti su 13 navi. Informa che AdSP si sta coordinando con il PIOPP, il Commissario Straordinario Elisabetta Spitz e l'Ammiraglio Piero Pellizzari per ridurre il più possibile l'incidenza del Sistema Mose sulle attività portuali. Ricorda poi le inadempienze protrattesi per anni circa l'adeguamento della conca di navigazione che oggi risulta sotto dimensionata e di fatto inutilizzabile. Informa che è stata depositata in parlamento e al Governo la proposta AdSP di istituire un Porto Regolato e di dotarlo delle risorse finanziarie adeguate al suo funzionamento anche perché, ad oggi, le decisioni sul funzionamento del MoSE vedono l'Ente portuale a valle dei processo e quindi impossibilitato ad incidere sulle scelte.

Gianluigi Satini esprime il timore che, qualora le chiusure delle bocche di porto divenissero troppo frequenti, le compagnie di navigazione potrebbero adottare decisioni lesive per lo sviluppo del porto di Venezia

Il Commissario Straordinario ricorda che dal 2003, ovvero dall'inizio dei lavori dell'opera, era di dominio pubblico il tema dell'interferenza MoSE-portualità tanto è vero che il Consiglio Comunale di Venezia diede l'assenso all'opera sulla base del rispetto di 11 punti fra cui la tutela della portualità ma ciò non è avvenuto.

Gianluigi Satini ricorda che la conca di navigazione, così com'è, non consente al porto di funzionare.

Il Commissario Straordinario ricorda che in tal senso AdSP ha avanzato specifiche proposte ma sono necessari fondi che lo Stato deve impiegare per rimettere in funzione la Conca di navigazione, ricorda che il



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

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 15 ottobre 2020

Verbale n. 3/2020

MoSE, come confermato dal Commissario all'opera Elisabetta Spitz, entrerà completamente in funzione a fine 2021 e auspica che, per quella data, saranno adottate soluzioni per la portualità.

Roberto Semenzato conferma che era cosa nota l'entrata in funzione del MoSE ma ricorda che uno dei problemi principali è la gestione dello stesso perché gli armatori hanno bisogno di certezze e le modalità di sollevamento e di comunicazione attuali non le danno. Auspica quindi una cabina di regia e rileva che i costi dei servizi tecnico nautici sono già ad oggi elevati e che in caso di chiusura del MoSE serve un sacrificio da parte di tutti, terminalisti, art. 16, art. 17 e art. 18 per evitare extracosti insostenibili a carico di un unico soggetto.

Il Commissario Straordinario rende noto che le cabine di regia sono 2: una gestita dal Prefetto e una coordinata dal Sindaco. Conferma che l'Ente ha partecipato alle riunioni a cui è stato invitato e, a tal proposito, ricorda l'attività del gruppo di lavoro AdSP-PIOPP che, a partire dal 2017, lavora sulle previsioni e sulle tempistiche della diramazione degli avvisi di sollevamento. Per quel che riguarda i costi dei servizi tecnico nautici concorda sulla necessità di individuare adeguati fondi di ristoro così come previsto proprio dalle proposte AdSP per sostenere l'attività commerciale affinché il funzionamento del MoSE non pregiudichi l'attività portuale e industriale presente a Porto Marghera.

Gianluca Palma condivide buona parte delle considerazioni fatte e aggiunge che il sistema industriale ha una forte interconnessione con il territorio e per questo non possono essere tollerate limitazioni al funzionamento dell'attività portuale che rifornisce le attività insediate a Porto Marghera. In questo senso chiarisce che, se non adeguatamente regolato, il funzionamento del MoSE potrebbe disincentivare gli investimenti. Rileva che le prove hanno fatto emergere che è possibile gestire i tempi di durata di funzionamento delle paratie in relazione al livello di marea e quindi la scelta tecnologica migliore è quella di mettere insieme le esigenze della salvaguardia della laguna con la salvaguardia delle attività portuali

Il Commissario Straordinario specifica che è totalmente d'accordo e se fino a oggi la priorità è stata quella di completare e mettere in funzione l'opera, da oggi in poi l'attenzione deve essere concentrata sul Porto Regolato, sui fondi per farlo funzionare e sul potenziamento del sistema previsionale e gestionale. Evidenzia che c'è ampio margine per migliorare su questi aspetti al netto della necessità di porre mano alla conca di navigazione per la quale tuttavia i tempi sono differenti rispetto a quanto si può già fare oggi.

L'Ammiraglio concorda con quanto riferito e conferma che la quota di sollevamento prevista fino al dicembre 2021 è di 130 cm. Riferisce che i tempi di sollevamento/abbassamento possono essere ridotti. Ricorda poi che il sistema è in fase di test e quindi confida che verranno apportate modifiche migliorative in fase di funzionamento ordinario e di gestione. Per quel che riguarda la conca di navigazione, ribadisce che la stessa fa parte del capitolo più grande dell'accessibilità nautica (che prevede anche attività di escavi, navigazione in caso di nebbia e condizioni meteo-marine avverse) e che, con la collaborazione di AdSP, si stanno facendo progressi ad esempio con il ricorso ai visibilimetri.



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

Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Riunione del 15 ottobre 2020

Verbale n. 3/2020

Andrea Scarpa rileva una notevole apertura da parte del CVN nel funzionamento MoSE per le istanze della portualità però permane una certa incertezza su come organizzare al meglio il sollevamento/abbassamento per ridurre al minimo il tempo di chiusura. Ricorda inoltre di aver comunicato al Commissario Straordinario Elisabetta Spitz la necessità di non far morire la portualità veneziana.

Il Commissario Straordinario rileva che AdSP, Ente deputato proprio a gestire i traffici marittimi, non viene sempre convocata dal CVN e ciò risulta particolarmente paradossale. In questo senso informa che comunicherà ancora una volta al Commissario Straordinario Elisabetta Spitz la disponibilità dell'Ente a partecipare. Ricorda infine che le soluzioni per affrontare tale tematica ci sono, ringrazia i partecipanti e chiude la seduta


Il Segretario Generale
Dott. Martino Conticelli


Estensore
Dott. Stefano Nava