



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

## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

### ORDINE DEL GIORNO

1. Approvazione del secondo elenco di variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2022 (variazione ai sensi dell'art. 14 del regolamento di Amministrazione e Contabilità)
2. Determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per la fornitura di servizi specialistici complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, primo comma secondo periodo, legge 84/94 e ss.mm.ii per l'anno 2023- VENEZIA
3. Determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per l'esercizio di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, primo comma primo periodo, legge 84/94 e ss.mm.ii per 2023- VENEZIA;
4. Determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per la fornitura di servizi specialistici complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, primo comma secondo periodo, legge 84/94 e ss.mm.ii per l'anno 2023- CHIOGGIA;
5. Determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per l'esercizio di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, primo comma primo periodo, legge 84/94 e ss.mm.ii per 2023- CHIOGGIA

Comunicazioni del Presidente.

**Presiede il Presidente, Fulvio Lino Di Blasio.**

Su indicazione del Presidente assistono alla riunione Il Segretario Generale Antonella Scardino, Gianandrea Todesco, Marco Sarto, Antonia Bantourakis, Stefano Bonaldo e Simonetta Campanale.

Prende parte alla riunione, in qualità di uditore, il Dott. Andrea Franceschini dell'Agenzia delle Dogane.

### MODALITA' DI CONVOCAZIONE

Convocazione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con comunicazione prot. AdSP MAS. U.0019862.15-11-2022, presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Venezia, Santa Marta, Fab. 13, ore 14:30 del 20 luglio 2022.

Inizio ore 9:20

Conclusione ore 12:10



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

Riunione del 25 novembre 2022

Verbale n. 6/2022

### COMPOSIZIONE E PARTECIPANTI

Componente Effettivo	Presente	Componente Supplente	Presente	Rappresentanza
Fulvio Lino Di Blasio	X			Presidente ADSP MAS
Piero Pellizzari	x			Direttore Marittimo
Massimo Soccol		Luca Brandimante	x	Armatori
Beniamino Maltese		Matteo Rossi		Armatori
Filippo Olivetti	X	Gianluca Palma		Industriali
Alessandro Becce		Galliano Di Marco		Operatori di cui agli articoli 16 e 18
Roberto Semenzato	X	Andrea Cassina		Operatori di cui agli articoli 16 e 18
Andrea Scarpa	X	Jacopo Sportillo		Spedizionieri
Graziano Cassaro	X	Simone Rocca		Operatori logistici intermodali
Tiziano Croce		Alessandro Borzacchi		Operatori Ferroviari
Stefano Mansani		Nadia D'Isanto		Operatori Ferroviari
Michele Gallo	X	Andrea Forcellini		Agenti e raccomandatori marittimi
Gianluigi Satini	x	Sergio Barsacchi	x	Autotrasportatori
Francesco Galietti		Alberto Teso		Rappresentanti del turismo
Mauro Piazza	X	Massimo Naccari		Rappresentante dell'impresa di cui all'art. 17
Renzo Varagnolo	x	Luca Vianello		Lavoratori delle imprese che operano in porto
Marino De Terlizzi		Tanja Scroccaro		
Umberto Zerbini		Andrea D'Addio		



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

Riunione del 25 novembre 2022

Verbale n. 6/2022

### SVOLGIMENTO DEI LAVORI

**1. APPROVAZIONE DEL SECONDO ELENCO DI VARIAZIONE AL BILANCIO DI PREVISIONE PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 2022 (VARIAZIONE AI SENSI DELL'ART. 14 DEL REGOLAMENTO DI AMMINISTRAZIONE E CONTABILITÀ)**

**Il Segretario Generale** apre i lavori della seduta in attesa dell'arrivo del Presidente introducendo il primo punto all'ordine del giorno ovvero l'approvazione del secondo elenco di variazione al bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 2022.

**Marco Sarto** illustra tecnicamente il punto all'ordine del giorno riferendo che le variazioni in entrata approvate ammontano a circa 10,3 milioni di euro e comprendono, tra le varie voci, maggiori entrate da canoni demaniali ed entrate tributarie e l'indennizzo riguardante l'incidente che coinvolse la nave MSC Opera nel 2019. Per quanto riguarda le variazioni in uscita approvate, queste ammontano a circa 5,7 milioni di euro e, tra le stesse, pesa in particolare lo stanziamento di risorse aggiuntive per il pagamento dell'IRES, essendo le AdSP ora ricomprese tra i soggetti passivi dell'imposta sulla base del DL 68/2022 convertito con L 108/2022. Alla luce di queste modifiche il bilancio previsionale aggiornato dell'Ente vede un risultato di amministrazione di circa 26,3 milioni di euro, un risultato di parte corrente di 17,3 milioni di euro e un risultato economico di 2,5 milioni di euro. Il saldo di cassa finale ammonta a oltre 115 milioni di euro. Termina infine la presentazione illustrando la tabella relativa al dettaglio degli investimenti finanziati dal Piano nazionale per gli investimenti complementari integrativo del PNRR riferendo che non vi sono state variazioni rispetto al precedente assestamento di bilancio.

**Il Segretario Generale** ringrazia il Dott. Sarto e chiede ai partecipanti di esporre eventuali richieste di chiarimento.

**Renzo Varagnolo** chiede, circa il fondo esodo finanziato per 143.000 euro, se sia possibile aumentare la percentuale fissata all'1% sul gettito della tassa portuale.

**Marco Sarto** riferisce che, il Decreto di istituzione del Fondo Esodo, impone una quota pari all'1%

**Mauro Piazza** chiede se, rispetto ai lavoratori ex art.17 comma 15 bis, sia stata prevista una quota parte, fino al 15%, per costituire un fondo analogo, così come previsto per i dipendenti AdSP e i dipendenti dei terminali.





## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

Marco Sarto riferisce che non è stato presentato perché non è oggetto di variazione di bilancio ma conferma che l'accantonamento delle risorse, necessarie per alimentare le spese, avviene ad ogni esercizio.

Graziano Cassaro chiede quali siano le opere e gli escavi finanziati dalla somma di 27.5 milioni di euro e se il Canale Ovest sia interessato da attività di manutenzione.

Il Segretario Generale evidenzia che tale somma comprende numerosi interventi, fra escavi e investimenti e come, più in particolare, il programma di escavi sia in continua evoluzione sulla base delle disponibilità dei siti di conferimento.

Graziano Cassaro chiede chiarimenti circa la spesa per l'intervento di messa in sicurezza del palancoato della sponda nord del Canale industriale Nord a Marghera.

Il Segretario Generale riferisce che l'intervento a cui si fa riferimento non è oggetto della variazione di bilancio ma rientra fra quelli finanziati dai fondi PNRR e aggiunge come il programma degli interventi possa essere rinvenuto nel Piano Triennale dei Lavori presentato nella scorsa seduta all'Organismo unitamente al Bilancio di Previsione 2023 oltre che fra le opere del Commissario Crociere.

Renzo Varagnolo chiede se la manutenzione del Canale Nord sia una priorità per AdSP.

Il Segretario Generale conferma che sono numerose le attività in corso da parte dell'Ente e, al fine di fornire chiaramente il quadro generale degli interventi e delle opere programmate, propone di dedicare a tale tematica uno specifico punto all'ordine del giorno nella successiva seduta dell'Organismo. Aggiunge poi che, per quanto riguarda il programma degli escavi, lo stesso viene definito sulla base delle priorità del sistema portuale e della diponibilità di siti di conferimento.

Graziano Cassaro ringrazia per le delucidazioni e chiede la condivisione con l'Organismo delle priorità di escavo che verranno a palesarsi.

Michele Gallo e Andrea Scarpa condividono la necessità di un focus sulle attività di escavo.

Il Segretario Generale accoglie le richieste avanzate e informa che verrà organizzata una riunione ad hoc e raccoglie il sentiment positivo dei presenti.

Il Presidente prende parte alla riunione, scusandosi per il ritardo e saluta i componenti dell'Organismo e raccoglie il sentiment positivo dei componenti.



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

Riunione del 25 novembre 2022

Verbale n. 6/2022

*Luca Brandimarte prende parte alla riunione alle ore 9.40*

**2. DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER LA FORNITURA DI SERVIZI SPECIALISTICI COMPLEMENTARI ED ACCESSORI AL CICLO DELLE OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16, PRIMO COMMA SECONDO PERIODO, LEGGE 84/94 E SS.MM.II PER L'ANNO 2023- VENEZIA**

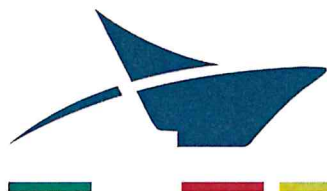
Il Segretario Generale introduce il punto sulla determinazione del numero massimo di autorizzazioni da rilasciarsi per la fornitura di servizi specialistici complementari ed accessori al ciclo delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16, primo comma secondo periodo, legge 84/94 e ss.mm.ii. per l'anno 2023 per il Porto di Venezia. Passa la parola alla Dott.sa Antonia Bantourakis per la trattazione del punto.

Antonia Bantourakis, dopo aver illustrato la premessa giuridico-normativa e ricordando la delibera ART sulla concorrenza nei porti, precisa che, per il porto di Venezia, non si ravvedono ragioni oggettive per limitare il numero di prestatori di servizi, rappresentando l'esistenza dei requisiti tecnici e amministrativi l'unico presupposto per poter rilasciare le autorizzazioni. Si è quindi rivisto al rialzo l'assetto esistente sulla scorta di criteri complementari, ovvero la dimensione dell'offerta di prestazione di tali servizi, le esigenze rappresentate da parte dei terminalisti, la dimensione del mercato e le dinamiche dei segmenti di traffico.

Mauro Piazza esprime delle perplessità sulla classificazione delle attività di spingi-carro, rizzaggio o de-rizzaggio, che a suo avviso dovrebbero essere qualificate come operazioni portuali, e non come servizi, anche in considerazione di alcune pronunce del Tribunale amministrativo in tal senso.

Antonia Bantourakis chiarisce che il ciclo delle operazioni portuali storicamente si ferma alla riconsegna merce; l'attività di spingi-carro quindi, in funzione di questa logica, è considerata accessoria alla movimentazione del treno e, per tale ragione, rientra fra i servizi. Per quel che riguarda l'attività di rizzaggio e de-rizzaggio, la materia risulta tutt'ora controversa anche sotto il profilo della dottrina giuridica.

Mauro Piazza evidenzia che le attività di rizzaggio e de-rizzaggio non possono essere considerate un servizio perché i lavoratori operano a bordo nave. Circa le attività di spingi-carro rileva come le stesse siano



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

necessarie per caricare i carri ferroviari e quindi, anche in questo caso, dovrebbero essere ricomprese fra le operazioni portuali e non i servizi.

Renzo Varagnolo concorda con Piazza, anche a livello normativo, e ritiene che le attività considerate debbano essere classificate come operazioni portuali anche al fine di garantire maggiore formazione e sicurezza dei lavoratori. Ricorda inoltre che nel Porto di Venezia talune operazioni portuali, qualora non fossero svolte dai lavoratori ex art 16, sono sempre stati svolti dai lavoratori ex. art 17. In questo senso annuncia il proprio orientamento negativo sul tema all'incremento del numero massimo di autorizzazioni per l'esercizio di servizi portuali.

Il Presidente ricorda che alcuni mesi fa, in occasione di un incidente nel Porto di Venezia, AdSP ha promosso un confronto anche con le sigle sindacali e la Compagnia Lavoratori Portuali per individuare tutte le misure atte a garantire maggiore sicurezza al lavoro in porto, ivi comprese le attività di rizzaggio e de-rizzaggio. In quell'occasione, congiuntamente, ci si era orientati nell'affidare la verificazione della percorribilità di una effettuazione di tali servizi da parte delle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16. Conferma quindi che, a seguito di tali orientamenti e risultanze, per contenere la variabilità nella prestazione di tali attività, rizzaggio e de-rizzaggio sono stati individuati quali servizi da affidare in regime di concorrenza. In tal senso si impegna a riprendere con sollecitudine il tavolo con gli articoli 16.

Gianandrea Todesco ricorda che le sentenze TAR indicate si riferiscono alla movimentazione nell'ambito dei Ro/Ro, pertanto la tabella proposta fa riferimento a situazioni peculiari in cui viene ammessa l'operatività di soggetti diversi debitamente autorizzati. Circa i contenitori, cui si fa riferimento nella discussione, quanto ricordato dal Presidente – ovvero il venir meno dell'interesse per le attività di rizzaggio e de-rizzaggio da parte dell'art. 17 – è corretto.

Mauro Piazza evidenzia di aver interloquuto solo una volta con il Presidente comunicando che, se per il sistema portuale poteva risultare utile per il periodo estivo un ricorso ad altri soggetti rispetto ai lavoratori art 17 per le attività di rizzaggio e de-rizzaggio per far fronte ai picchi di lavoro, avrebbe fornito il proprio consenso; consenso non disponibile nel rinunciare tout-court a tali attività.

Andrea Scarpa dichiara che, sotto un profilo imprenditoriale, non risulta utile inserire limiti al numero delle autorizzazioni per la fornitura di servizi ed è quindi auspicabile oltretutto corretta una maggiore concorrenza.

Il Presidente informa che le commissioni consultive si sono espresse favorevolmente all'unanimità su tale tematica.





## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

Riunione del 25 novembre 2022

Verbale n. 6/2022

Antonia Bantourakis precisa che i servizi portuali si connotano per la loro specializzazione e necessitano di attrezzature specifiche; inoltre il personale delle imprese che si occupano di servizi portuali viene adeguatamente formato.

Luca Brandimarte concorda sulla natura accessoria di questi servizi, riservandosi tuttavia di svolgere un approfondimento sulle autorizzazioni per detti specifici servizi in altri scali precisando tuttavia come la giurisprudenza amministrativa nazionale prevalente vada già in questo senso. Ricorda, inoltre, pur senza entrare volutamente nel merito del concetto di autoproduzione, come esso rappresenti un diritto per l'utenza che qualora ingiustificatamente limitato si pone in contrasto con le norme poste a tutela della concorrenza. Concetto questo ribadito da sempre anche dalla Corte di Giustizia dell'Unione Europea con la sentenza del 10 dicembre 1991, Causa C-179/90 "Merci Convenzionali Porto di Genova SpA contro Siderurgica Gabrielli SpA". *Anticipa quindi il proprio orientamento positivo su tale punto.*"

Anticipa quindi il proprio orientamento positivo su tale punto.

Il Presidente ottiene l'orientamento positivo dei partecipanti salvo il pare contrario dei componenti Varagnolo e Piazza.

**3. DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER L'ESERCIZIO DI OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16, PRIMO COMMA PRIMO PERIODO, LEGGE 84/94 E SS.MM.II PER 2023- VENEZIA**

Il Presidente introduce il terzo punto all'ordine del giorno e passa la parola alla Dott.ssa Bantourakis per la trattazione del punto

Antonia Bantourakis ricorda che attualmente il numero massimo di imprese autorizzabili all'esercizio di operazioni portuali conto terzi è fissato in 8 (7 + 1 impresa individuata a mezzo di bando di gara per la realizzazione in project-financing di Fusina, ossia il terminal Venice Ro-Port Mos) ma che a giugno del 2022 è pervenuta istanza da parte del Terminal Carbones di estensione della propria autorizzazione per la movimentazione di merce conto proprio allo svolgimento di attività conto terzi, in particolare al settore delle rinfuse (caolino e felspati), a fronte di cospicui investimenti infrastrutturali già realizzati per circa 16 milioni di euro; l'istanza risulta corredata di elementi volti a dimostrare come il traffico conto terzi in corso



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

di acquisizione da parte del Terminal rappresenti una nuova quota di mercato rispetto a quella ad oggi esistente presso il Porto di Venezia. Tale traffico, se non acquisito da Carbones, andrebbe, secondo l'istante, a Ravenna. Secondo l'istante il carattere addizionale del traffico (nuovi clienti) si tradurrebbe in un aumento dei volumi presso il Porto di Venezia. Nel caso contrario – mancanza di carattere addizionale – l'iniziativa comporterebbe un mero spostamento del mercato da un Terminal all'altro, con il rischio di un impoverimento del sistema associato a una verosimile azione di interventi al ribasso sulle tariffe di movimentazione della merce. L'istruttoria in atto presso l'AdSP è volta a delineare un quadro regolatorio che possa promuovere lo sviluppo e il potenziamento dei traffici del Porto tutelando, al contempo, l'assetto esistente (attraverso forme di garanzia e controllo rispetto al carattere addizionale dei traffici connessi all'istanza in parola).

**Roberto Semenzato** chiede quale sia stato l'esito della Commissione consultiva sul tema e ricorda che quando venne rilasciata l'autorizzazione alla società Transped come impresa concessionaria conto terzi i requisiti prevedevano l'apertura di nuovi mercati e nuovi settori merceologici; tali requisiti furono disattesi e si verificò una profonda depressione delle tariffe. Per questi motivi dichiara che probabilmente, al momento, l'Organismo non ha tutti gli elementi per esprimersi con coscienza sul punto e garantire che, tale autorizzazione, non andrà a impoverire i terminal operanti in porto. Anticipa quindi la sua astensione dal voto.

**Graziano Cassaro** ricorda che Assologistica, di cui è rappresentante, ha sempre sostenuto la liberalizzazione, la concorrenza ma anche la sua regolazione e non ha mai ammesso forme di dumping. Ricorda altresì che le autorizzazioni possono e non devono essere rilasciate dall'Autorità. Chiede poi se si sia valutato adeguatamente il livello di saturazione del settore in cui opererebbe la nuova impresa ovvero il settore rinfuse ed esprime perplessità sull'efficacia dell'investimento proposto. Sottolinea quindi che, ad oggi non vi sia la necessità di aumentare le autorizzazioni né le condizioni per una serena decisione in materia e preannuncia la non-partecipazione di Assologistica all'espressione del proprio orientamento sul tema.

**Antonia Bantourakis** riferisce che la Commissione Consultiva si è espressa come segue: 5 a favore – Assoarmatori, Spedizionieri, Agenti marittimi, autotrasporto e AdSP - 4 astenuti – 1 rappresentante CISL, Confindustria, un rappresentante CGIL Terminalisti – 4 contrari – 2 rappresentanti CGIL e 2 rappresentanti UIL.

**Mauro Piazza** dichiara che la concorrenza nel porto di Venezia è già presente, non risulta necessario aumentare le concessioni conto terzi ed esprime sentiment negativo.





## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

Andrea Scarpa non condivide i timori espressi e preannuncia il proprio orientamento positivo.

Roberto Semenzato ricorda che i terminal portuali sono estremamente normati e talvolta limitati quindi le fattispecie con altre attività, ad esempio quelle degli agenti marittimi o degli spedizionieri, non risultano comparabili.

Graziano Cassaro concorda con quanto esposto, ricorda il precedente occorso con l'autorizzazione rilasciata a Transped che non ha prodotto l'ampliarsi del mercato, ma anzi una concorrenza a perdere fra i terminal e rileva che le prospettive di traffico prevedono una stagnazione se non una contrazione nei settori agroalimentare e siderurgico.

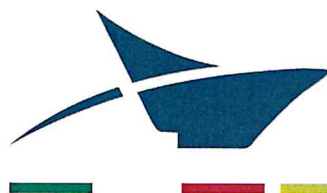
Gianluigi Satini chiede se AdSP procederebbe al rialzo delle autorizzazioni conto terzi a nove anche in assenza dell'istanza presentata da Carbones – ed in questo senso si dice favorevole – e rileva una esiguità tale degli spazi e della lunghezza della banchina del sito di Carbones, terminal peraltro già operante, che non potrebbe costituire un serio rischio per gli altri terminal operanti a Venezia. Annuncia poi il proprio sentiment positivo.

Michele Gallo chiarisce che la concorrenza è un valore e in tal senso l'orientamento è positivo, esprime soddisfazione per i livelli di approfondimento operati da AdSP nei dossier trattati ma condivide la diffidenza espressa pertanto propone un supplemento di monitoraggio, riflessione e discussione sul tema per costruire una visione di insieme rivolta ad uno sviluppo programmato e consapevole dello scalo anche in funzione dello sviluppo crocieristico futuro delle aree prospicienti il Canale Nord.

Renzo Varagnolo condivide le preoccupazioni espresse, paventa ricadute sulla tenuta occupazionale nel porto, paventa che lo sviluppo del sistema portuale sia eccessivamente assoggettato ai bisogni espressi da grandi gruppi imprenditoriali e annuncia orientamento negativo.

Filippo Olivetti condivide le preoccupazioni espresse e chiede se l'attività del soggetto che verrebbe autorizzato possa essere vincolata all'intermediazione del settore merceologico enunciato dall'istante.

Il Presidente ricorda che in generale è interesse dell'AdSP quello di attrarre e promuovere l'insediamento di nuove iniziative foriere di nuovo traffico e di occasioni occupazionali del Sistema Portuale veneto. Ricorda poi che, all'ordine del giorno, non c'è l'istruttoria per concedere autorizzazioni ma il solo aumento dei numeri massimi. Accoglie e condivide l'invito a non ripetere esperienze pregresse nocive per lo sviluppo dei terminal portuali oltre ad introdurre forme di controllo delle autorizzazioni. Sottolinea infine come sarebbe necessario individuare una posizione di equilibrio fra le diverse opinioni espresse dai



## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

membri dell'Organismo per valorizzare al meglio le peculiarità del sistema portuale e gli interventi previsti, dalla ZLS all'implementazione infrastrutturale.

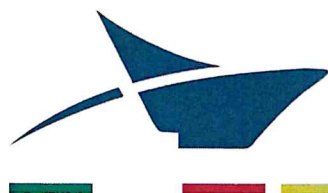
**Graziano Cassaro** ribadisce che il rilascio dell'autorizzazione in contro proprio, nel Canale Nord dove opera Fincantieri e dove verranno realizzati accosti per navi da crociera (che hanno la precedenza rispetto a quelle cargo), è stato a prescindere un errore localizzativo.

**Antonia Bantourakis** completa l'esposizione riferendo che, per quel concerne le imprese conto proprio concessionarie, non viene fissato un numero massimo, poiché esse, a Porto Marghera, impiegano infrastrutture ubicate su terreni di proprietà e si avvalgono, per ciò che concerne gli aspetti demaniali, della sola banchina, la quale risulta asservita alle aree retrostanti di proprietà. Il conto proprio è caratterizzato dal fatto che l'impresa movimentata solo la merce di proprietà dell'impresa stessa o del gruppo. Per quel che concerne più specificatamente le imprese che svolgono operazioni portuali di sbarco/imbarco e movimentazione delle merci per conto terzi non concessionarie, riferisce che il numero massimo è fissato sulla scorta dei principi di concorrenza, ma tenendo conto della funzionalità e delle esigenze dello scalo, pena l'impovertimento dell'intero sistema. A partire ormai dal 2020 il numero massimo è fissato in 3. Le condizioni operative del Porto di Venezia non sono mutate rispetto all'anno precedente, né risulta ipotizzabile un sensibile mutamento per l'anno a venire. Considerato inoltre che il numero massimo di imprese deve essere il più ampio possibile onde consentire una effettiva e massima concorrenza nell'area commerciale e imprenditoriale si propone di mantenere il numero di 3 imprese per conto terzi non concessionarie.

**Il Presidente** registra il sentiment positivo dei partecipanti all'Organismo salvo Piazza, Varagnolo e Olivetti (sentiment negativo), Semenzato (Astenuto) e Cassaro (non partecipante).

- |  |
|--|
| <p>4 <b><u>DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER LA FORNITURA DI SERVIZI SPECIALISTICI COMPLEMENTARI ED ACCESSORI AL CICLO DELLE OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16, PRIMO COMMA SECONDO PERIODO, LEGGE 84/94 E SS.MM.II PER L'ANNO 2023- CHIOGGIA;</u></b></p> <p>5 <b><u>DETERMINAZIONE DEL NUMERO MASSIMO DI AUTORIZZAZIONI DA RILASCIARSI PER L'ESERCIZIO DI OPERAZIONI PORTUALI AI SENSI DELL'ART. 16, PRIMO COMMA PRIMO PERIODO, LEGGE 84/94 E SS.MM.II PER 2023- CHIOGGIA</u></b></p> |
|--|





## ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*



Il Presidente introduce il quarto e quinto passando la parola alla Dott.ssa Antonia Bantourakis per la trattazione del punto.

Antonia Bantourakis, sia per quel che riguarda la determinazione del numero dei servizi che per quello delle operazioni portuali nel Porto di Chioggia, illustra la proposta dell'AdSP di mantenere il numero massimo come definito nel 2022 a fronte della contrazione dei traffici registrati.

Il Presidente registra l'orientamento positivo per entrambi i punti e informa che si sta pianificando la prossima seduta per il mese di dicembre.

### COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il Presidente conclude la seduta informando i presenti che è stato raggiunto un accordo fra Serviport (Chioggia) e NCLP (Venezia) sul fronte della equa distribuzione dei carichi di lavoro per favorire l'avviamento dei lavoratori in difficoltà. Annuncia poi che chiederà un incontro specifico con i terminalisti per favorire più avviamenti possibili dei lavoratori ex art 17.

Mauro Piazza chiarisce che al netto della buona volontà, attualmente anche gli avviamenti di NCLP sono piuttosto bassi e quindi diventa difficile favorire gli avviamenti di Serviport.

L'Ammiraglio informa i partecipanti circa la compatibilità fra i sollevamenti MoSE e la portualità. Più in particolare annuncia che le previsioni per i prossimi giorni sono positive, le attività operative sono sempre più affinate, ricorda che per la prima volta l'alzata delle paratie è stata modulata per consentire il transito attraverso la bocca di porto di Malamocco e si rende disponibile a raccogliere suggerimenti e indicazioni degli operatori.

Il Presidente ricorda infine che il 30 novembre verrà effettuata una Conferenza Stampa relativa alle attività del Commissario crociere, allo stato attuale e alle prospettive del settore, ringrazia i partecipanti e chiude la seduta. Ringrazia i partecipanti e chiude la seduta





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



**ORGANISMO DI PARTERNARIATO DELLA RISORSA MARE**

*Riunione del 25 novembre 2022*

*Verbale n. 6/2022*

Il Segretario Generale

Antonella Scardino

Il Presidente

Fulvio Lino Di Blasio