



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

**PIANO DEGLI ORGANICI DEI PORTI DI
VENEZIA E CHIOGGIA
2025-2027
AI SENSI DELL'ART. 8 COMMA 3 LETTERA S BIS
DELLA LEGGE 84/1994 SS.MM.II.**

Sommario

1	Contesto normativo di riferimento	2
1.1	Legge 84/1994 e introduzione dell'art. 8 comma 3 lettere <i>s-bis</i>	2
1.2	Modalità di svolgimento delle indagini	7
1.3	Perimetro dell'indagine	7
2	Porto di Venezia	10
2.1	Andamento dei traffici nel porto di Venezia	10
2.2	Imprese conto terzi autorizzate ai sensi degli artt. 16 -18	13
2.3	Imprese conto terzi non concessionarie	36
2.4	Impresa autorizzata ex art.17	37
3	Porto di Chioggia	40
3.1	Andamento dei traffici nel porto di Chioggia	40
3.2	Imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 -18 Porto di Chioggia	40
3.3	Impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17	46
4	Conclusioni e indicazioni per un piano di intervento	48

1 CONTESTO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

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

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

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

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

Il Piano ha validità triennale ed è soggetto a revisione annuale.

Sulla base di tale piano, il Presidente, sentito il Ministero delle Infrastrutture e delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'Agenzia Nazionale per le politiche attive

del lavoro, può adottare piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione del personale interessato verso altre mansioni o attività portuali.

Il presente documento contiene il Piano dell'organico dei porti di Venezia e Chioggia per gli anni 2025-2027, predisposto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale in ottemperanza a quanto prescritto dalla sopracitata Legge.

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

Operazioni e servizi portuali – art.16

La Legge 84/1994 e ss.mm.ii. distingue il ciclo delle operazioni portuali quali il carico, lo scarico il trasbordo, il deposito e la movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale svolti nell'ambito portuale, dai servizi riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie a tale ciclo.

I servizi portuali sono individuati dalle singole Autorità di Sistema Portuale che adottano le proprie, specifiche, regolamentazioni entro criteri vincolanti fissati con decreto del Ministro dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile.

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

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

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

Fornitore di manodopera temporanea – art.17

L'art. 17 della Legge 84/1994 disciplina la fornitura di lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 per far fronte ai picchi di lavoro che sorgono nello svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali di cui all'art. 16, comma 3 della Legge 84/1994.

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

- svolga attività esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e servizi portuali;
- sia dotata di adeguato personale e risorse proprie, con specifica professionalità nell'esecuzione delle operazioni portuali;

- non eserciti direttamente o indirettamente le attività di cui agli artt. 16 e 18, Legge 84/1994;
- non sia detenuta, direttamente o indirettamente, da una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), Legge 84/1994;
- non detenga partecipazioni, anche di minoranza, in una o più imprese di cui agli artt. 16, 18 e 21, comma 1, lettera a), Legge 84/1994.

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

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

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

I terminalisti - artt. 16 e 18

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

L'Autorità di Sistema può concedere alle imprese individuate ai sensi dell'art. 16, comma 3 della Legge 84/1994 le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione degli immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali.

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

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

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

Porto di Venezia

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

Al suo interno sono presenti oltre 30 chilometri di banchine, sulle quali sono operativi 163 accosti organizzati attraverso i 18 terminal di cui è composto, suddivisi tra terminal commerciali e industriali.

L'accesso al Porto commerciale avviene attraverso la bocca di Malamocco. L'operatività dello scalo è vincolata all'operatività del MOSE. L'attivazione del sistema MOSE, indispensabile per la salvaguardia della città storica di Venezia e del suo ecosistema lagunare, introduce un vincolo strutturale all'accessibilità nautica dei porti di Venezia e Chioggia, rendendo necessaria una convivenza tra esigenze di protezione urbana e continuità operativa portuale.

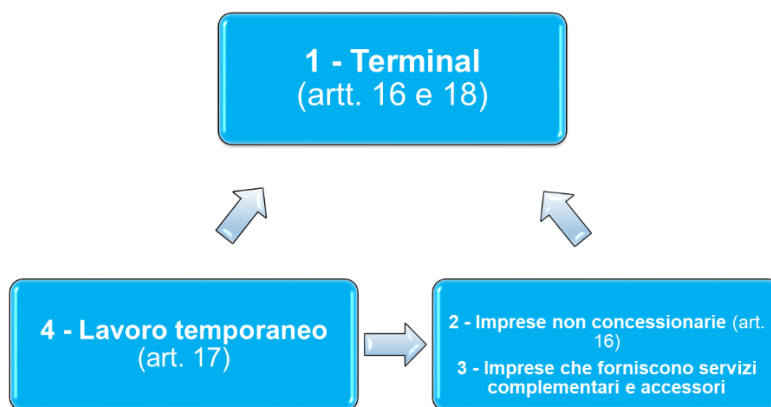
Per ciò che concerne l'organizzazione del lavoro, il quadro complessivo pone in evidenza un porto in cui le imprese portuali, per conto terzi o per conto proprio, svolgono le operazioni portuali (di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su un numero di imprese portuali autorizzate ex articolo 16 cui affidare l'esercizio di alcune attività comprese nel proprio ciclo operativo (3 imprese nel 2025) ed una serie di imprese in regime di concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge a fornire il lavoro portuale temporaneo.

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

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

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

Schema operativo:



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

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

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

Porto di Chioggia

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

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

Per ciò che concerne l'accessibilità nautica, anche presso la bocca di Chioggia vale quanto detto in relazione all'esistenza del sistema MOSE, che introduce un vincolo strutturale all'accessibilità

L'assetto nel 2025 prevede l'esistenza di imprese portuali per conto terzi o per conto proprio che svolgono le operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimento in genere delle merci) potendo contare su una serie di imprese in regime di concorrenza che forniscono servizi specialistici, complementari e accessori, ad integrazione del ciclo delle operazioni portuali, nonché sulla manodopera temporanea fornita dal soggetto abilitato dalla legge alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

1.2 Modalità di svolgimento delle indagini

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

A febbraio 2025, pur nell'incertezza generata dalla situazione geopolitica e dalla conseguente difficoltà a fare previsioni di medio termine sull'andamento dei mercati e dei traffici, AdSP ha inviato una comunicazione a tutte le imprese autorizzate ex artt. 16, 17 e 18 della Legge 84/1994, con la quale chiedeva una previsione occupazionale anche in relazione all'evoluzione dell'attività programmata per il triennio 2025-2027, chiedendo di indicare eventuali ricorsi ad ammortizzatori sociali, prospettive di pensionamento del personale ed eventuali turn over dello stesso.

1.3 Perimetro dell'indagine

L'indagine ha coinvolto complessivamente le seguenti 26 imprese per categoria:

Imprese di cui agli artt. 16 e 18:

Venezia Terminal conto terzi:

- FHP Terminal Venezia (ex Multi Service)
- TRV
- Interporto Rivers Venezia - EX TIA
- Transped
- Venice Ro-Port Mos

- TIV
- Vecon
- Adriatic Multimodal Terminal (ex Carbones)
- Tencara-Vezzani

Venezia Terminal conto proprio:

- Colacem
- Acciaierie d'Italia
- Veneta Cementi
- General Sistem
- Cereal Docks Marghera
- Grandi Molini Italiani
- Idromacchine
- Simar
- Pilkington Italia

Chioggia Terminal conto terzi:

- FHP Terminal Chioggia (ex Sorima)
- K-Logistica

Chioggia Terminal conto proprio:

- Holcim

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

- Geodem Ambiente
- Ve.Port
- Spiv

Imprese di cui all'art. 17

- Nuova CLP (Venezia)
- Serviport (Chioggia)

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

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

1.3.1 Scenario globale e andamento complessivo dei traffici del sistema Ad-SPMAS

Il sistema portuale di Venezia e Chioggia si inserisce in un contesto economico e geopolitico globale caratterizzato da forti tensioni, incertezza commerciale e trasformazioni strutturali delle catene di approvvigionamento. L'introduzione di una guerra di dazi avviata dagli Stati Uniti, il protezionismo crescente, i conflitti in Ucraina e Medio Oriente, la riorganizzazione delle rotte marittime e l'introduzione dell'ETS¹, stanno ridefinendo le geografie produttive e logistiche mondiali.

In questo scenario, l'economia mondiale mostra una resilienza significativa: il Fondo Monetario Internazionale prevede un aumento del PIL mondiale del 3,1% nel 2026, e anche le economie europea (+1,1%) e italiana (+0,7%) sono previste in crescita, sebbene per il nostro Paese Confindustria stimi un arresto nella crescita del commercio estero.

Nel 2025 Venezia conferma un quadro complessivamente positivo (+4,9%), con volumi totali in tenuta. Il petrolifero continua a essere uno dei pilastri in termini di tonnellaggio, mentre i container si confermano tra i principali traini, con un livello di traffico che consolida il ruolo dello scalo nelle catene logistiche dell'Alto Adriatico. La siderurgia mantiene un peso rilevante e resta una delle determinanti del risultato complessivo, mentre il Ro-Ro/rotabili mostra segnali di crescita. Sul fronte delle rinfuse agroalimentari, esse si muovono in modo favorevole e contribuiscono alla stabilità del mix, e il cemento si mantiene su livelli robusti.

Per ciò che concerne Chioggia, il 2025 si è chiuso con segnali di lieve crescita. La siderurgia rappresenta la filiera principale e determina gran parte della performance, mentre le altre componenti – chimico, cemento e agroalimentare – hanno volumi più contenuti ma contribuiscono a dare continuità e diversificazione. In questo quadro, il risultato annuale è guidato soprattutto dalla tenuta del comparto siderurgico, con un contributo accessorio ma utile delle rinfuse e delle merci industriali "minori"

¹ ETS (Sistema di Scambio di Quote di Emissione dell'UE) nel settore marittimo è una normativa europea entrata in vigore nel 2024 che obbliga le compagnie di navigazione a coprire le emissioni di CO2 delle navi che operano verso porti UE, acquistando quote di emissione sul mercato, per incentivare la decarbonizzazione e raggiungere gli obiettivi climatici dell'UE, trasformando i costi ambientali in opportunità per l'innovazione e l'uso di combustibili più puliti.

2 PORTO DI VENEZIA

2.1 Andamento dei traffici nel porto di Venezia

Nel triennio 2026–2028, il porto di Venezia è atteso consolidare la crescita avviata nel 2024, con una movimentazione complessiva nel 2025 pari a 25,3 mil di tonnellate (+4,9% rispetto al 2024). Tale andamento è sostenuto da dinamiche settoriali differenziate, che riflettono le trasformazioni economiche, tecnologiche e ambientali in atto.

Per il porto di Venezia, le merci in **container** sono il secondo settore per peso (dopo il settore petrolifero, che vale il 22,4% del totale movimentato): nel 2025 valgono il 21,3% delle tonnellate movimentate. Guardando ai prossimi anni, gli analisti prevedono un mercato in crescita, ma anche piuttosto instabile.

Secondo Sea-Intelligence, il problema principale sarà che nei prossimi anni ci saranno troppe navi rispetto alla domanda: l'offerta di spazio a bordo (la "stiva") potrebbe superare i carichi da trasportare, con il rischio di una nuova fase di pressione al ribasso sui noli, un po' come accadde nella crisi del 2016. Questa situazione di "sovraccapacità" dovrebbe aumentare gradualmente e arrivare al picco nel 2027. L'ipotesi di base è che la situazione nel Mar Rosso torni più normale entro metà 2026: se succede, molte navi che oggi fanno rotte più lunghe tornerebbero a liberare capacità sul mercato, rendendo ancora più forte l'eccesso di offerta. **Però lo scenario resta incerto**: se la crisi del Mar Rosso durasse più a lungo o se venissero rottamate più navi del previsto, l'eccesso di capacità potrebbe ridursi temporaneamente. Al contrario, nuovi ordini di navi o un calo della domanda (anche per una possibile guerra commerciale) potrebbero peggiorare lo squilibrio. In sostanza, Sea-Intelligence vede tra 2026 e 2028 una fase in cui i prezzi del trasporto container potrebbero tornare sotto pressione.

Allo stesso tempo, secondo Drewry **il mercato globale dei container dovrebbe comunque continuare a crescere**, con un ritmo medio intorno al 4–5% l'anno nel triennio, grazie alla ripresa del commercio internazionale e all'evoluzione delle catene di fornitura. Un altro fattore importante è l'**innovazione**: digitalizzazione e automazione nei porti (per esempio sistemi più intelligenti di gestione dei terminal e strumenti basati su intelligenza artificiale) possono rendere le operazioni più efficienti e ridurre i tempi, rispondendo alla richiesta di servizi più rapidi e affidabili.

Rimane però un settore esposto a scosse esterne: tensioni geopolitiche e incertezze economiche possono cambiare rotte e flussi (ad esempio la guerra in Ucraina o i rapporti USA–Cina), rendendo il mercato più volatile. In conclusione, tra 2026 e 2028 i container dovrebbero crescere, spinti da commercio e tecnologia, ma con il rischio di oscillazioni legate a geopolitica, infrastrutture e soprattutto all'equilibrio tra capacità disponibile e domanda.

A livello locale, il 2025 si chiude con 5,6 milioni di tonnellate, pari a circa 530 mila TEU (+11% rispetto al 2024).

Il **settore siderurgico** nel sistema portuale il settore siderurgico è il terzo per importanza: nel 2025 pesa per il 19,3% dei volumi movimentati. In generale il comparto sta vivendo una fase di transizione: a livello mondiale si prevede una ripresa moderata della domanda di acciaio, spinta soprattutto da costruzioni, automotive ed energia, ma resta un contesto incerto per tensioni geopolitiche e scelte legate alla transizione energetica. Proprio la transizione, però, sta accelerando investimenti in produzioni più sostenibili, come l'acciaio a basse emissioni.

Dal punto di vista geografico, le crescite più forti sono attese in Asia (Cina e India in testa), mentre in Europa e negli Stati Uniti l'attenzione è più concentrata su innovazione e riduzione dell'impatto ambientale. Il settore resta comunque esposto a rischi come la volatilità delle materie prime, le tensioni commerciali e l'evoluzione dei dazi. Infatti, il 2025 si chiude ancora in calo, ma secondo l'analisi "Bilanci d'Acciaio" di Siderweb il 2026 potrebbe portare una ripresa parziale, influenzata anche da prezzo e disponibilità del rottame e dagli sviluppi dei rapporti USA-UE.

A livello europeo, dal 2026 entrerà nel vivo il CBAM, il "dazio ambientale" che punta a far pagare un costo legato alle emissioni di CO₂ sulle importazioni di alcuni prodotti più inquinanti, soprattutto se provenienti da Paesi con standard ambientali più deboli. In Italia, inoltre, i progetti del PNRR continueranno a sostenere la domanda, con un incremento medio stimato dell'1,9% anche nel 2026 (circa 460 mila tonnellate annue). In questo quadro, nel 2025 sono state intermedie circa 4,6 milioni di tonnellate nel porto di Venezia.

Nel porto di Venezia il **settore agroalimentare** vale circa il 9,1% delle tonnellate movimentate. Il comparto ruota soprattutto attorno all'industria molitoria (farine per uso alimentare), mangimistica per gli allevamenti e lavorazione dei semi oleosi per produrre oli e farine proteiche usate spesso nei mangimi.

A fine 2025 i mercati delle materie prime agricole sono rimasti influenzati da un'offerta abbondante, che ha tenuto sotto pressione soprattutto i prezzi dei cereali, anche per il ruolo delle esportazioni dall'area del Mar Nero. Per il 2026 la situazione potrebbe restare simile: eventuali rialzi dipenderanno dalle scelte commerciali internazionali e dalla nuova stagione agricola. Inoltre, i diversi prodotti stanno andando in modo sempre più diverso tra loro: secondo Bank of America, nel 2026 grano e farina di soia potrebbero calare, mentre l'olio di soia potrebbe crescere, e molto dipenderà anche dagli acquisti della Cina.

A livello locale, nel 2025 Venezia chiude in aumento (+9,5%) con circa 2,4 milioni di tonnellate movimentate.

Il comparto **Ro-Ro/car carrier** rappresenta il 9,2% dei volumi. Per il periodo **2026-2030** per il **ro/ro** le previsioni indicano un settore **in crescita**, favorito dal riassetto degli scambi in area mediterranea e dalla posizione strategica dell'Italia, soprattutto tramite lo **short sea shipping**. Secondo Clarkson Research, il traffico Ro-Ro tra **Europa, Africa e Asia** continuerà ad espandersi, sostenuto da miglioramenti infrastrutturali nei porti e da una maggiore domanda di veicoli e merci. Un

altro fattore rilevante è la spinta a sostenibilità e decarbonizzazione, con investimenti in tecnologie più ecologiche (come navi alimentate a **LNG** e altre fonti alternative).

Per il segmento **car carrier**, il trasporto globale di autovetture è in crescita grazie all'aumento della produzione, al commercio automobilistico e ai progressi logistici; la produzione mondiale di veicoli è aumentata negli ultimi cinque anni di circa **3-4% l'anno** e i veicoli elettrici stanno influenzando progettazione e capacità delle navi. Si prevede inoltre che il mercato del trasporto auto cresca con un **CAGR del 4-5% fino al 2035**, anche grazie a logistica intelligente e automazione, con opportunità nei mercati emergenti (Sud-est asiatico, Africa e America Latina).

A livello locale, la ridefinizione dell'export UE e i volumi import dalla Cina pongono l'Adriatico al centro di questo mercato; inoltre, lo sviluppo della modalità ferroviaria ha favorito l'ingresso di un nuovo operatore che contribuirà a nuovi traffici. Nel **2025** il traffico risulta **in lieve crescita** rispetto al **2024**.

Nel sistema portuale, il mercato legato a **cemento e costruzioni** continua a crescere: nel **2025** vale circa **2,1 milioni di tonnellate**, pari all'**8,2%** dei volumi movimentati.

Per i prossimi anni si prevede **un'ulteriore crescita**, perché aumentano lavori e investimenti: grandi opere infrastrutturali, ristrutturazioni e incentivi per migliorare l'efficienza energetica degli edifici. Secondo le analisi di settore, la domanda di cemento potrebbe salire di circa **4-5% all'anno** nel breve periodo. Inoltre, le regole europee e nazionali sulla sostenibilità spingono a usare materiali più innovativi e con minore impatto ambientale, cosa che sostiene il settore.

A livello locale, nel 2025 si registrano **oltre 2 milioni di tonnellate** nel porto di **Venezia**. Si stima che questi volumi possano **restare almeno simili per i prossimi due anni**, grazie al completamento dei progetti infrastrutturali in corso.

Il **carbone** è una parte piccola dei traffici del porto: vale **l'1,4%** del totale e viene usato per produrre energia termoelettrica e per alcune industrie. Dopo il forte aumento dei volumi nel **2022** (legato al reintegro delle scorte, spinto dall'aumento del costo del gas e dal conflitto russo-ucraino), si è registrato un **forte calo** delle movimentazioni.

Nel prossimo biennio il settore del carbone è previsto **in declino** sia nel mondo sia in Italia: a livello globale perché si punta sempre di più sulle rinnovabili e sulla riduzione delle emissioni, e in Italia per gli obiettivi di decarbonizzazione e per il minor uso del carbone nelle centrali elettriche. A livello locale, tra **2024 e 2025** le movimentazioni di carbone per la produzione termoelettrica si sono **azzerate** perché l'impianto è passato dal carbone al gas (conversione prevista per il 2024 ma rinviata per l'aumento dei costi delle alternative). In generale, nel **2025** i volumi risultano **in calo** rispetto al 2024.

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

2.2.1 FHP Terminal Venezia (ex Multi Service)

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

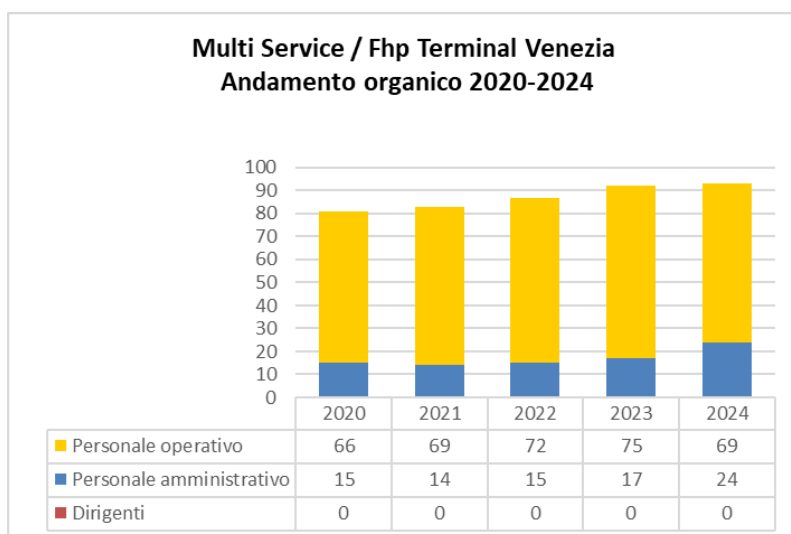
Occupava una superficie complessiva di circa 248.331 m². Opera in virtù di una concessione pluriennale, rilasciata ai sensi dell'art. 18 della L. 84/1994, che decorre dal 1° luglio 2007 con scadenza il 31 dicembre 2026, per la movimentazione in genere di prodotti siderurgici alla rinfusa ed in colli, di impiantistica, di merci varie, di container, di rinfuse cerealicole, minerali e fosfati ed alla conseguente fornitura di tutti i servizi di terminal complementari ed accessori relativi alle suindicate merci

Il terminal dispone di una concessione art. 18 e correlata autorizzazione con scadenza al 31 dicembre 2026.

OCCUPAZIONE: al 31 dicembre 2024 il terminal impiegava **93** persone di cui 24 amministrativi e 69 operativi. Nel corso del prossimo biennio sono previsti alcuni pensionamenti che verranno ripianati attraverso l'assunzione di nuovo personale, lasciando di fatto invariato a circa 70 unità il personale operativo.

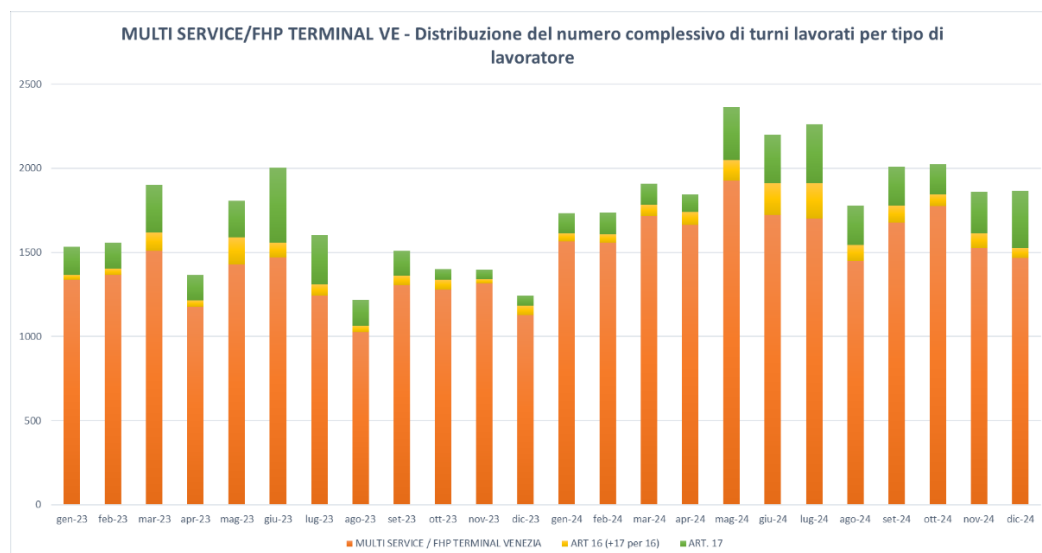
L'impresa si avvale in via continuativa sia di imprese di cui all'art. 16 non concessionarie che di lavoratori dell'impresa art. 17 L. 84/1994.

Nella tabella sottostante l'andamento occupazionale dell'ultimo quinquennio, da cui emerge un trend di crescita, che si manterrà, nelle previsioni, anche per il triennio successivo.

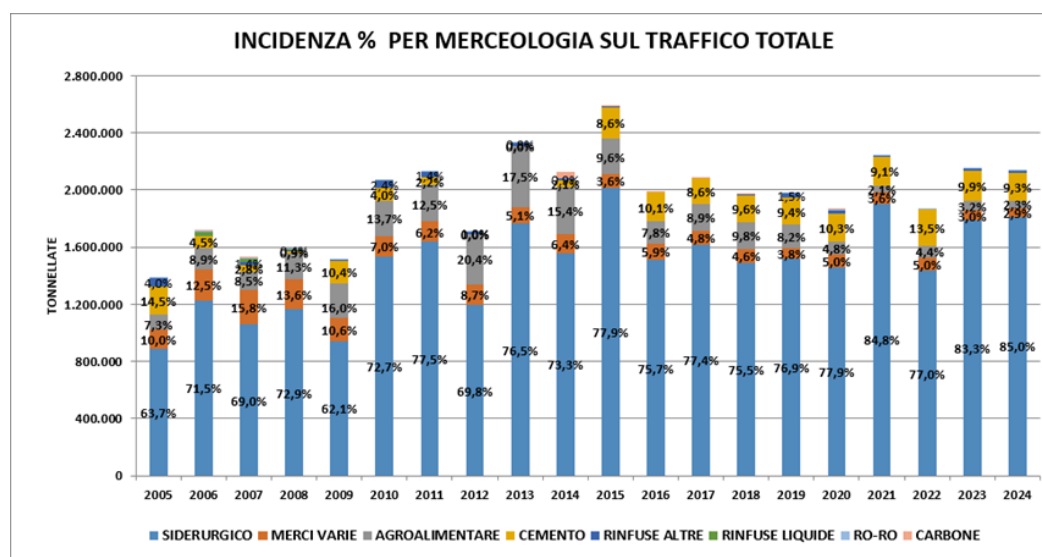


Il personale operativo costituisce circa l'75% del personale complessivo.

Per ciò che concerne il ricorso alla terziarizzazione e alla manodopera temporanea, dal grafico sottostante emerge come FHP Terminal Venezia gestisca le operazioni portuali in modo quasi del tutto autonomo, ricorrendo all'esterno nei picchi di traffico.



TRAFFICI: per ciò che concerne i traffici, di seguito la serie storica dei traffici 2005-2024 per categoria merceologica. Come si evince dal grafico sottostante, il terminal movimentava principalmente rinfuse siderurgiche e costituisce un punto di riferimento, nell'ambito dello scalo veneziano, per la movimentazione di merci varie e project cargo.



Il Terminal prevede di far fronte alla crescita attesa attraverso la sostituzione del personale uscente per quiescenza e attraverso il ricorso al personale di cui all'art. 17.

Per il proprio personale non ha espresso particolari esigenze formative per specifiche mansioni/abilitazioni, in considerazione del fatto che dispone di personale

proprio estremamente specializzato ricorrendo al personale di cui all'art. 17 soprattutto per mansioni di "generico".

2.2.2 Terminal Rinfuse Venezia S.p.A

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

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

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

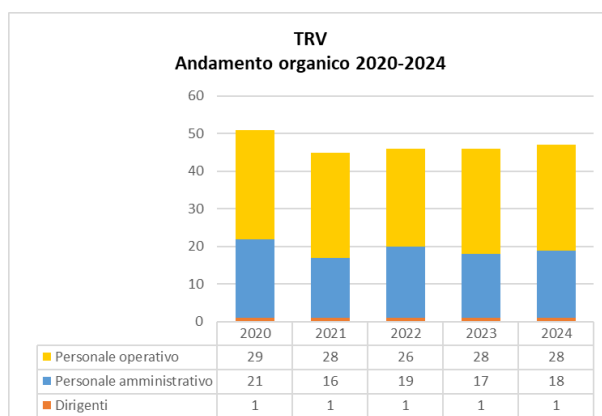
Dispone di una concessione e collegata autorizzazione per la movimentazione di merci in genere alla rinfusa ed in colli e di rotabili con scadenza nel 2050.

OCCUPAZIONE: al 31 dicembre 2024 il terminal impiegava complessivamente 47 persone di cui 19 amministrativi e 28 operativi.

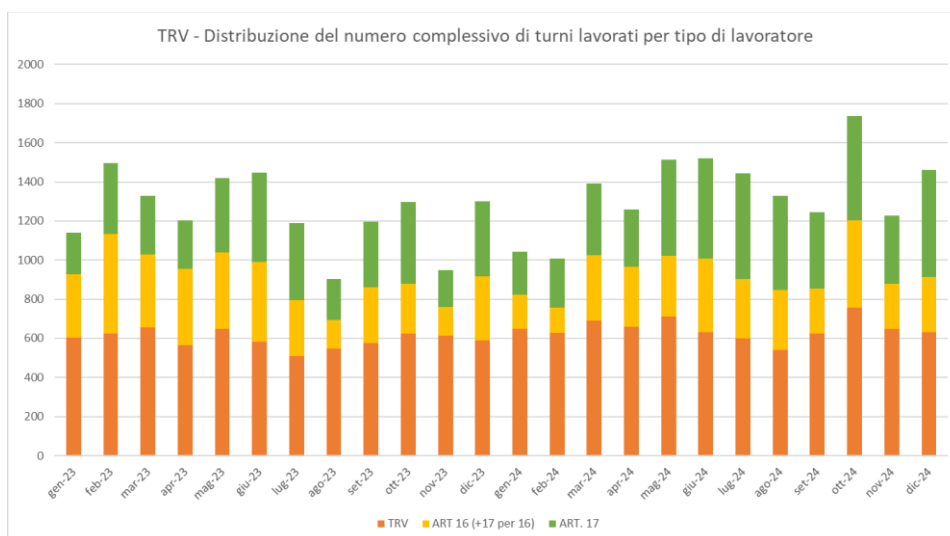
Il personale operativo costituisce circa il 60% del personale complessivo.

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

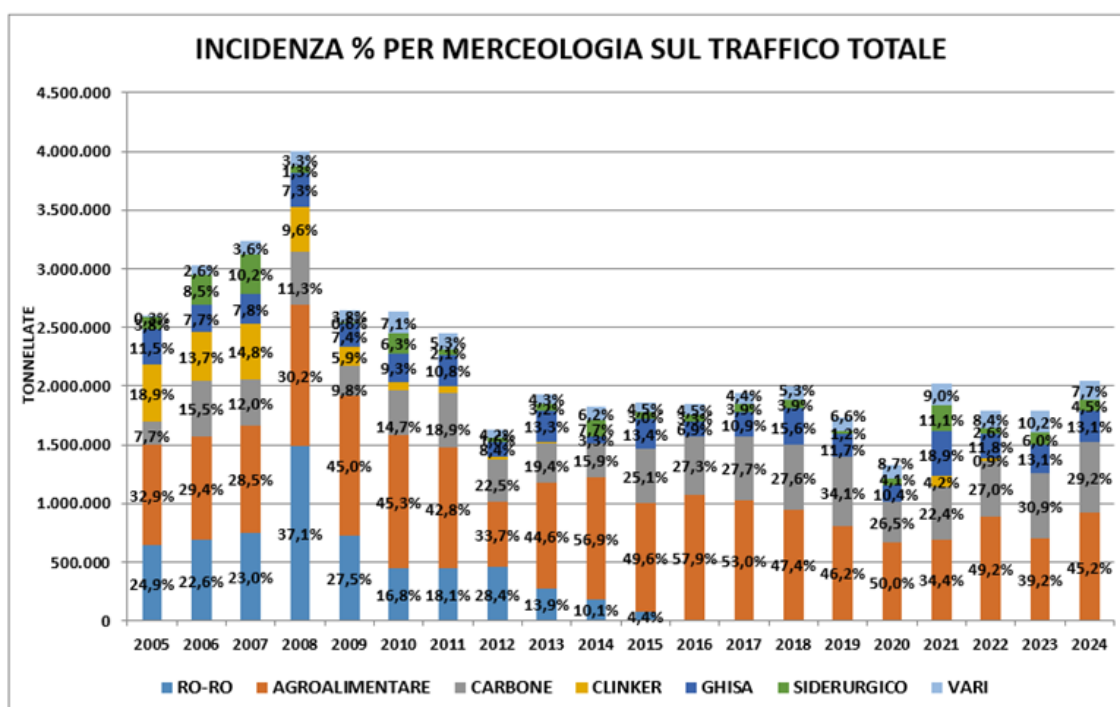
Fa stabilmente ricorso al subappalto del ciclo nave e di prestazioni di lavoro temporaneo fornite dall'impresa art. 17 L. 84/1994.



Come si evince dal grafico sottostante, TRV fa molto ricorso alla terzizzazione e alla manodopera temporanea.



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



Per il triennio 2025-2027 TRV prevede di mantenere sostanzialmente invariato l'attuale organico, sopperendo alla manodopera portuale tramite terziarizzazione in favore delle imprese non concessionarie e al ricorso all'impresa art. 17.

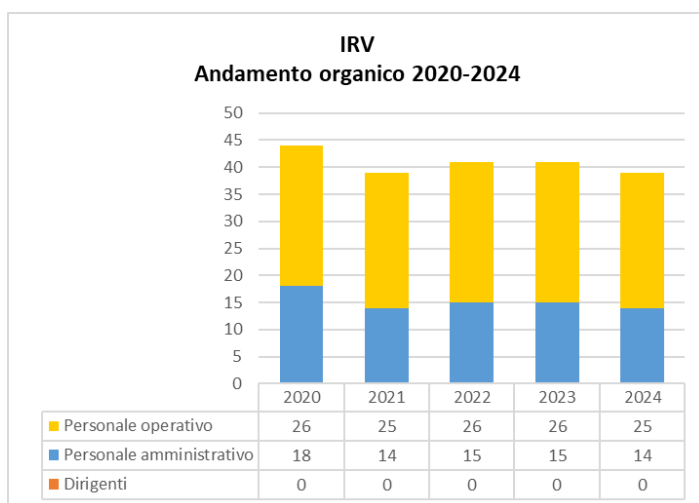
2.2.3 Interporto Rivers Venezia (ex Terminal Intermodale Adriatico)

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

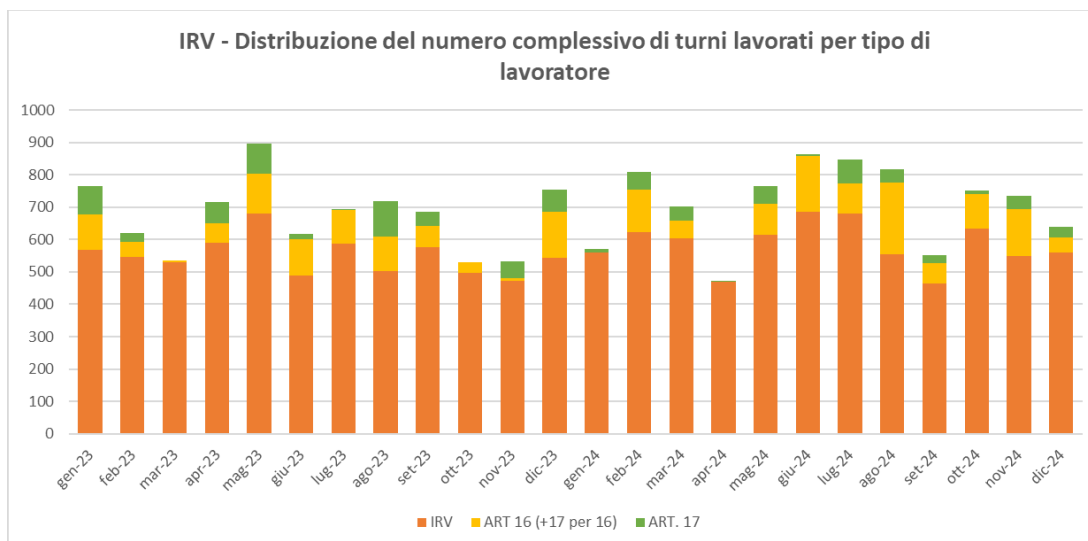
Dal punto di vista operativo, il terminal opera nel settore delle rinfuse sia siderurgiche e minerali, che agro-alimentari.

Il terminal dispone di una concessione art. 18 e correlata autorizzazione con scadenza al 31 dicembre 2025.

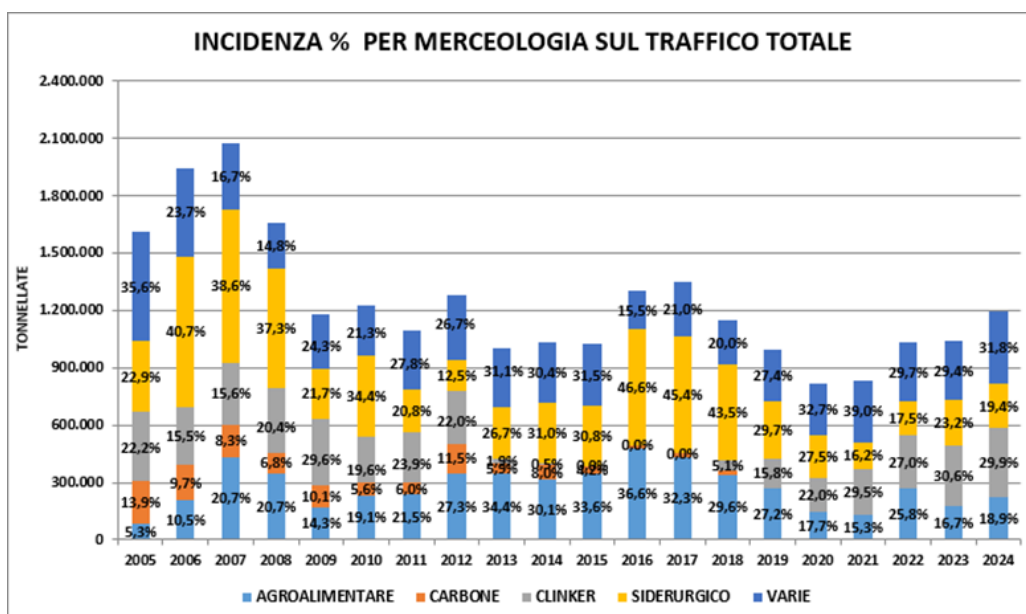
OCCUPAZIONE: al 31 dicembre 2024 il terminal impiegava complessivamente 39 persone di cui 14 amministrativi e 25 operativi.



Come si evince dal grafico sottostante, Interporto Rivers nella gestione operativa si affida principalmente a risorse proprie, affidandosi alla terziarizzazione nei picchi di traffico.



TRAFFICI: per ciò che concerne i traffici, il terminal è un *multipurpose* che gestisce sia rinfuse agroalimentari che siderurgiche.



Nel corso del 2025 il terminal ha dato seguito al rinforzo della propria pianta organica mediante l'assunzione di 7 nuovi lavoratori operativi. Nel prossimo biennio 2026-2027 la composizione dell'organico prevista rimarrà invariata sulle 45 unità (35 operativi e 10 amministrativi).

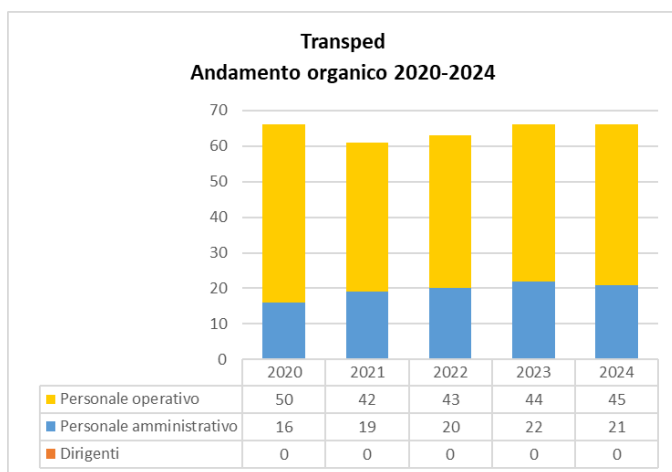
2.2.4 Transped S.r.l.

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

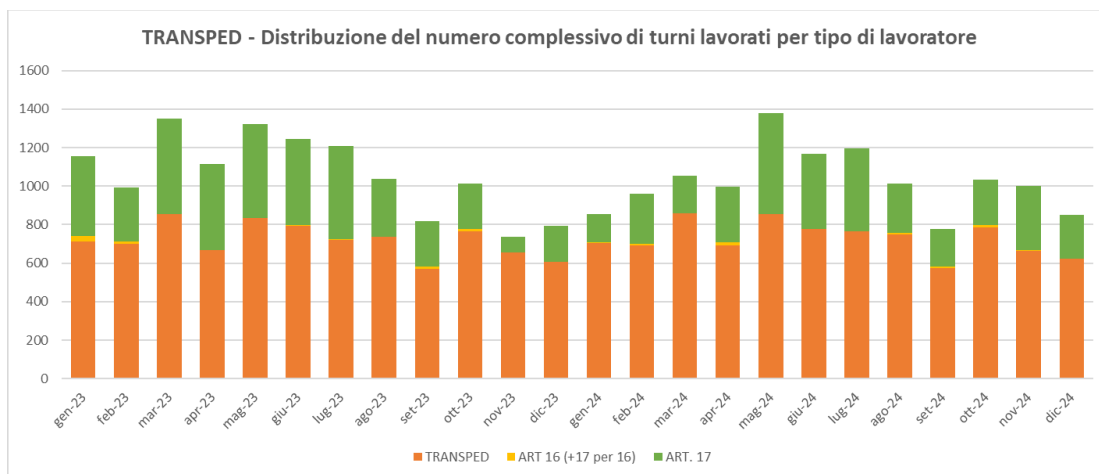
L'azienda è autorizzata, ai sensi degli art. 16 e 18 della Legge 84/1994 ad esercitare attività di impresa portuale commerciale per conto terzi concessionaria nelle banchine ME9 e ME10, in virtù della concessione ex art. 18 e della relativa autorizzazione ex art. 16 rilasciata per il periodo dal 1° gennaio 2018 al 25 marzo 2037.

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

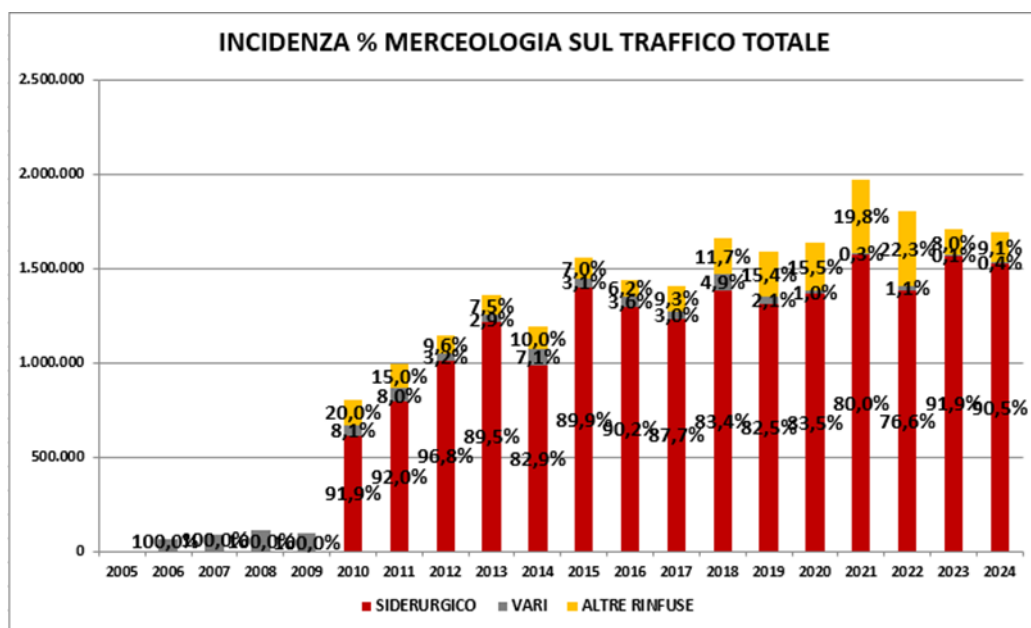
OCCUPAZIONE: al 31 dicembre 2024 il terminal Transped impiegava 66 dipendenti di cui 21 amministrativi e 45 operativi. Il personale operativo costituisce circa l'75% del personale complessivo.



Il Terminal fa affidamento principalmente su personale diretto e sulla manodopera temporanea.



TRAFFICI: il terminal è principalmente attivo nel settore dei prodotti siderurgici, (che rappresentano circa l'80-90% dei traffici), delle merci varie e delle rinfuse solide, che rappresentano complessivamente il restante 10% dei traffici.



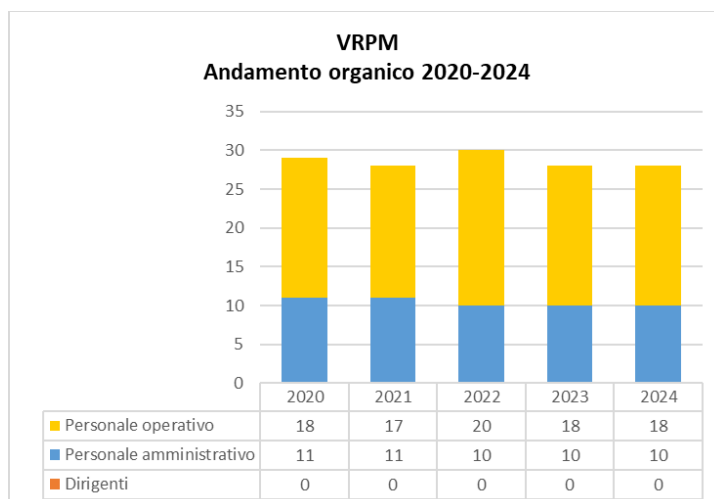
Per ciò che concerne le prospettive occupazionali, Transped nel corso del 2025 ha dato seguito ad un processo di rinforzo della propria pianta organica. Sono stati assunti 5 dipendenti (di cui 4 operativi e 1 amministrativo). Nel biennio 2026-2027 Transped ha previsto un ulteriore incremento della propria forza lavoro per attestarsi sulle 72 unità.

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

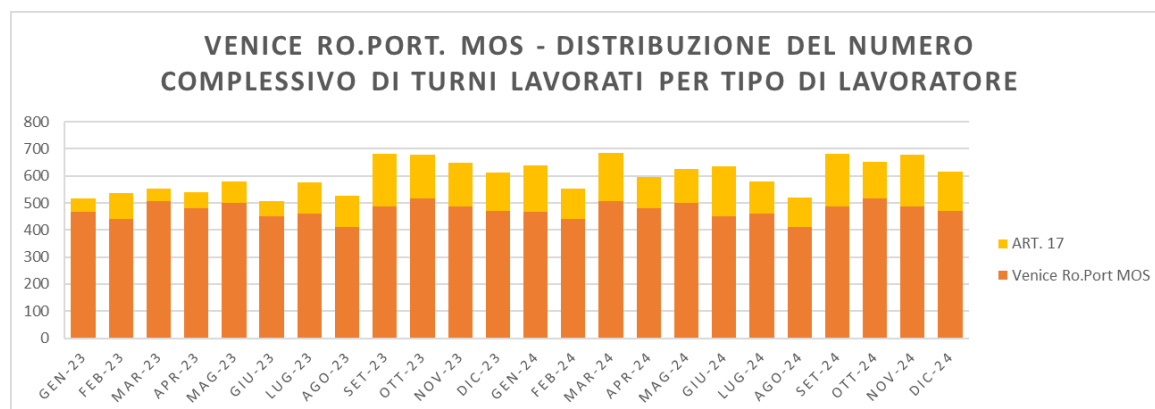
Venice Ro-Port Mos è attivo dal 2014 e serve i traffici Ro-Ro e Ro-Pax, oltre a gestire merci, sia rotabili che convenzionali, e carichi speciali. Il terminal è attivo anche nel settore dell'*automotive*. Per lo scambio di mezzi e merci tra le modalità nave e treno, è presente una piattaforma ferroviaria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

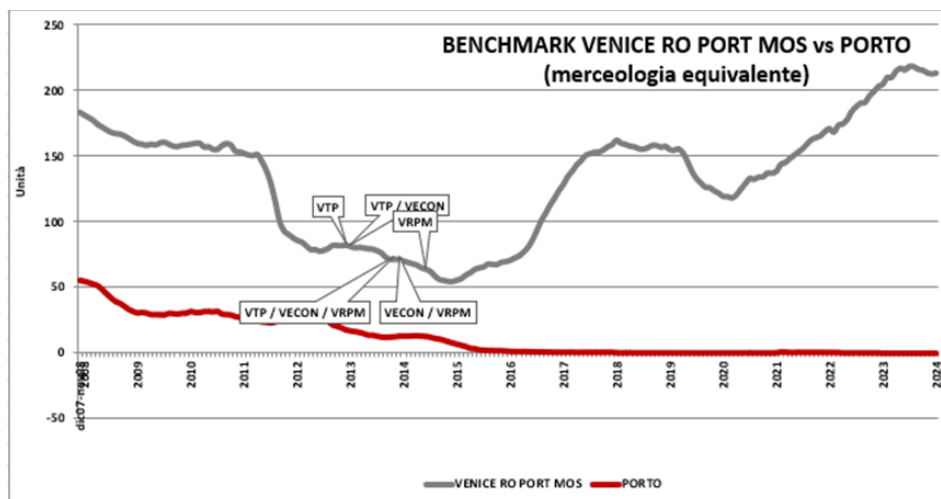
OCCUPAZIONE: Venice Ro-Port Mos S.c.p.a. al 31 dicembre 2024 impiegava complessivamente 28 lavoratori, di cui 10 amministrativi e 18 operativi.

Nel corso del biennio 2023-2024 il terminal ha incrementato il ricorso al personale di cui all'art. 17.



Il Terminal fa affidamento principalmente su personale diretto e, in via residuale, sulla manodopera temporanea.





TRAFFICI: per ciò che concerne il movimentato, il terminal ha assistito a una costante crescita dei volumi a partire dal 2021.

Il terminal non ha presentato le prospettive occupazionali per il biennio 2026-2027. VRPM risulta tuttavia in vendita.

2.2.6 Terminal Intermodale Venezia S.p.a.

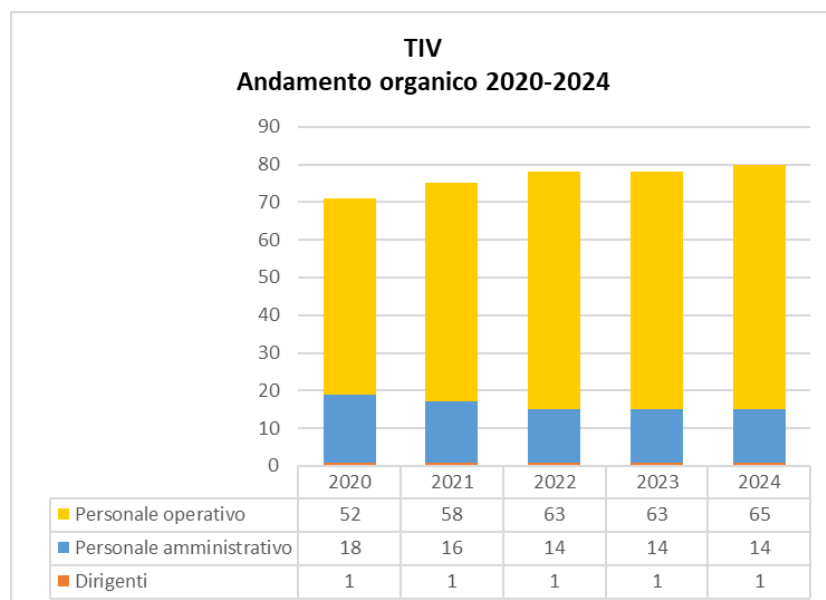
Il Terminal Intermodale Venezia (TIV) è situato nel molo A del Porto Commerciale di Marghera, si sviluppa su una superficie complessiva pari a 195.500 m². TIV è specializzato nella movimentazione di container.

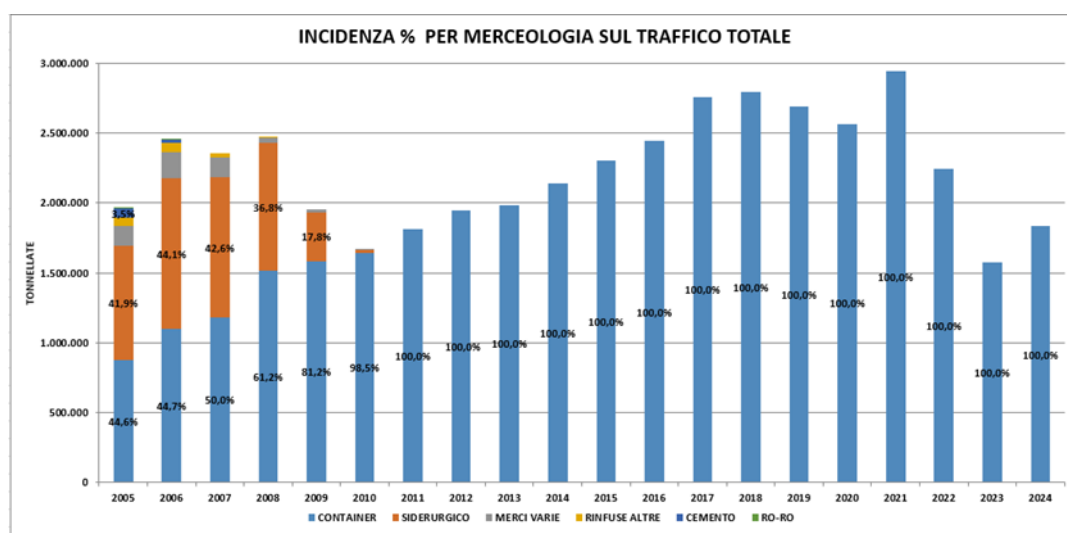
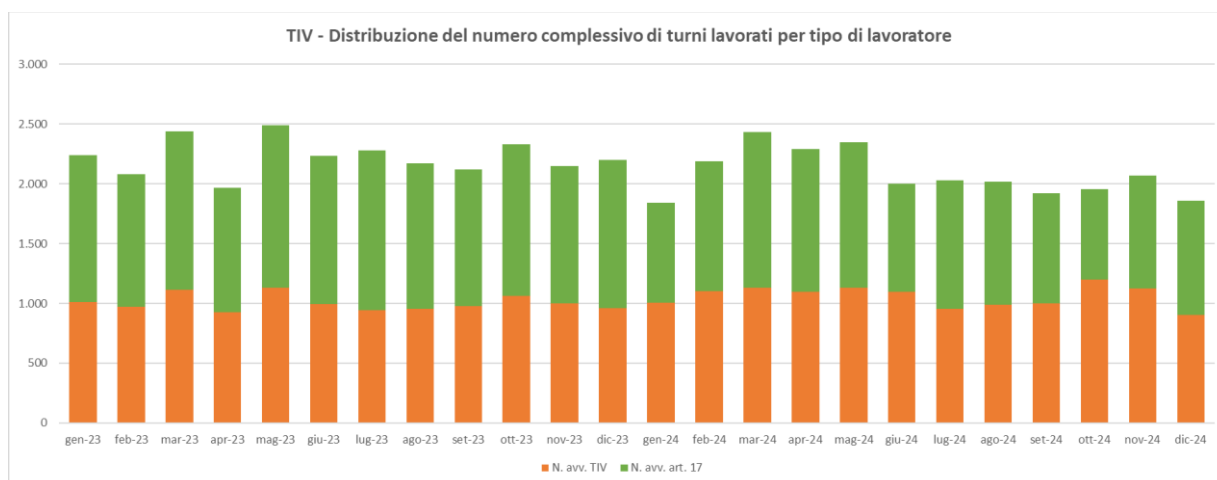
Dispone di un piazzale operativo che si sviluppa su una superficie complessiva di 130.000 m².

OCCUPAZIONE: il Terminal TIV al 31 dicembre 2024 impiegava complessivamente 80 lavoratori di cui 14 amministrativi e 65 operativi. Nel corso del quinquennio 2020 – 2024 TIV ha incrementato significativamente la pianta organica del proprio personale operativo.

Un generale calo dei traffici, ed un aumento dell'occupazione diretta, ha determinato un brusco calo delle richieste di avviamento di TIV nei confronti dell'impresa art. 17.

Con delibera n. 11 del 24/04/2024 il Comitato di Gestione ha assentito al rilascio di una concessione, ai sensi dell'art. 18, e una correlata autorizzazione, ai sensi dell'art. 16 della L. 84/1994 della durata di 25 anni per l'esercizio dell'attività di impresa portuale conto terzi alla TIV. L'autorizzazione ha decorrenza dal 1° ottobre 2025 al 30 settembre 2050.





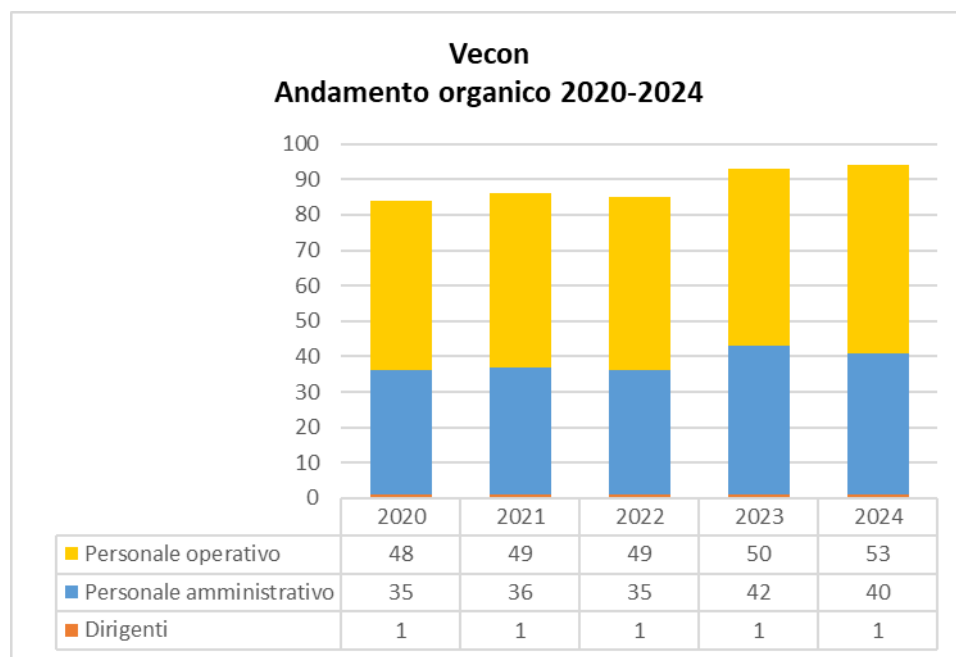
Dal punto di vista occupazionale TIV ha in programma un aumento della propria pianta organica nel biennio 2026-2027. Questa dovrebbe attestarsi sulle 96 unità nel 2027.

2.2.7 Vecon S.p.a.

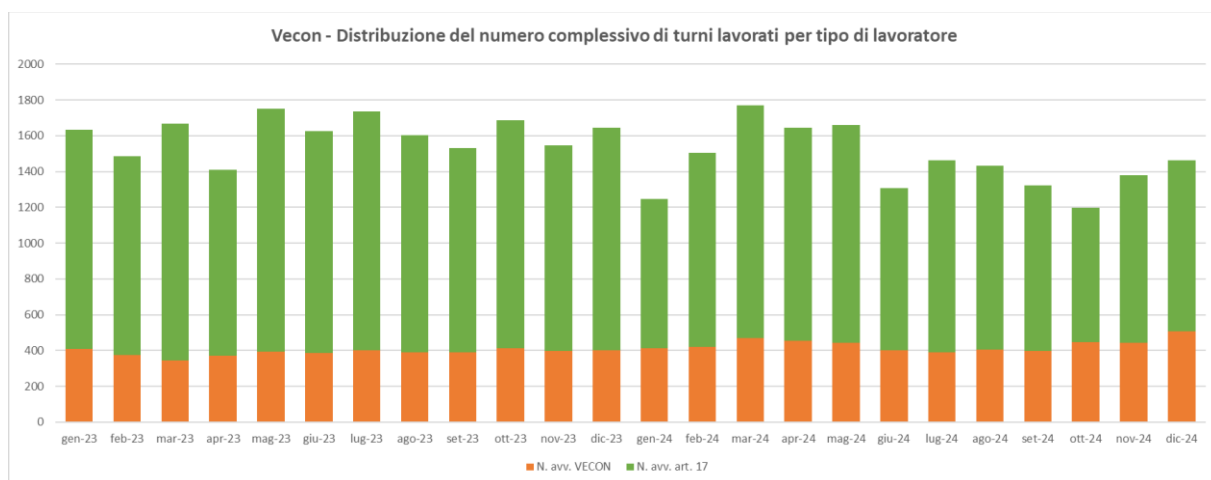
Vecon è localizzato nel primo tratto del Molo B del Porto Commerciale di Marghera, su un'area complessiva di circa 286.800 m². Dispone di una concessione e di una connessa autorizzazione per la movimentazione di contenitori, rotabili, merci in colli e colli eccezionali. È un terminal specializzato nella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

Il terminal dispone di un fabbricato adibito a Posto di Ispezione Frontaliera per visite fito-veterinarie, ubicato all'interno di un magazzino di superficie coperta pari a circa 3.100 m². L'area di piazzale operativa ammonta invece a circa 230.000 m². Dispone di un fronte banchina che si sviluppa su 855 m lineari. Banchina Liguria, più ad ovest è dotata anche di una scassa ro-ro.

OCCUPAZIONE: al 31 dicembre 2024 Vecon impiegava 93 lavoratori di cui 40 amministrativi e 53 operativi.

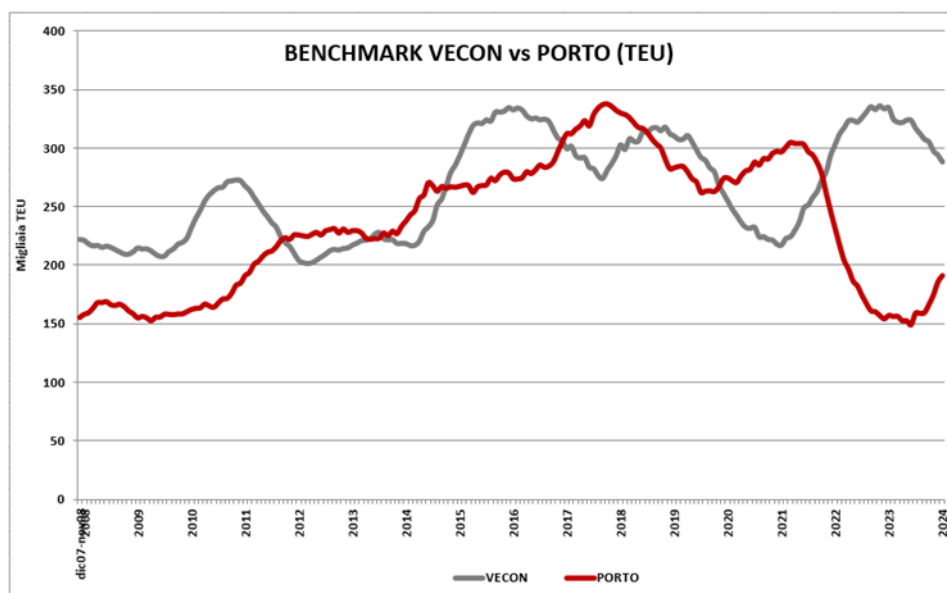


Come si evince dal grafico sottostante, il Terminal fa ricorso in maniera strutturale alla manopera temporanea.



Con delibera n. del Comitato di Gestione è stato assentito il rilascio di una concessione art. 18 e di una correlata autorizzazione art. 16 a Vecon per il periodo dal 01/10/2024 al 30/09/2049.

TRAFFICI: per ciò che concerne i traffici, il terminal ha acquisito una quota di mercato che prima era di TIV.



Dal punto di vista occupazionale Vecon prevede un potenziamento del proprio organico sia operativo che amministrativo che dovrebbe raggiungere le 102 unità nel 2027 (43 amministrativi e 59 operativi).

Nel piano occupazionale presentato per il rilascio della concessione e autorizzazione venticinquennale, considerato il piano di evoluzione dei volumi attesi dal

2024 al 2049, Vecon prevede un incremento annuo medio dell’FTE (*Full Time Equivalent*) dell’1,1% a partire dal 2024, arrivando quindi nell’arco della concessione a circa 120 unità.

2.2.8 Adriatic Multimodal Terminal (ex Carbones Italia)

Adriatic Multimodal Terminal (ex Carbones Italia), società controllata da Carbones Holding GmbH (azienda commerciale austriaca attiva nel trading di rinfuse e prodotti siderurgici, ferroleghie, antracite, minerali e materie prime per l’edilizia), è autorizzata dal 2023 allo svolgimento in conto terzi di operazioni portuali ai sensi degli a. 16 e 18 della L 84/1994.



La società è stata autorizzata da febbraio 2022 allo svolgimento di operazioni portuali in conto proprio ai sensi degli a. 16 e 18 della L 84/1994.

L’autorizzazione per l’esercizio dell’attività portuale è stata estesa al conto terzi in data 13/06/2022. L’estensione è stata caratterizzata da:

- modifica (al rialzo) della previsione dei traffici di merce movimentata in conto proprio presso il terminal;
- presentazione di un piano (addizionale) di traffico marittimo generato dalla movimentazione di merce conto terzi, facente capo a clienti che non servivano il Porto di Venezia;
- aggiornamento del piano degli investimenti con la realizzazione di nuove opere per lo stoccaggio e lavorazione della merce, il cui costo risulta sostenuto dalle imprese a cui i nuovi clienti fanno capo;
- ampliamento della pianta organica per far fronte ai nuovi piani di sviluppo.

Al 31 dicembre 2024 il terminal impiegava complessivamente 26 lavoratori, di cui 14 operativi e 12 amministrativi.

Le prospettive occupazionali del biennio 2026-2027 prevedono un ulteriore aumento dell'occupazione che raggiungerà le 30 unità nel 2027.

2.2.9 Tencara-Vezzani

Il progetto della società Vezzani S.p.A. ha previsto la riconversione di un'area industriale dismessa di 27 ettari a Venezia in un terminal portuale e industriale intermodale per la logistica automotive. L'area si trova in Via della Chimica ed è servita da un raccordo ferroviario e da una banchina sul Canale Industriale Sud.

Si tratta di un investimento privato che si inserisce nel più ampio progetto di riqualificazione dell'area industriale dismessa di Porto Marghera. Il terminal offrirà servizi logistici e industriali per un settore, quello dell'automotive, che presenta grandi potenzialità di crescita presso il porto di Venezia.

La Vezzani S.p.A. opera a partire da ottobre 2025 come impresa portuale in conto terzi, con concessione venticinquennale, svolgendo attività di imbarco e sbarco di veicoli rotabili da navi car carrier. I servizi offerti includono carico, scarico, movimentazione, deposito, magazzinaggio, distribuzione, gestione terminalistica e logistica intermodale.

Per ciò che concerne l'occupazione, la società ha elaborato un piano di crescita del livello occupazionale in linea con l'aumento dei volumi di traffico. Il piano prevede l'assunzione di personale qualificato, con un focus sulla formazione e sulla qualità del servizio.

Attualmente il personale è composto da 20 lavoratori. Si stima un organico di 25 persone nel primo anno, 29 nel secondo e 37 a partire dal terzo anno.

La Società si avvarrà di manodopera temporanea (art. 17) per la gestione dei picchi di volume, principalmente durante le operazioni di imbarco e sbarco delle navi. Non è previsto il ricorso al subappalto (art. 16).

2.2.10 Riepilogo delle prospettive occupazionali dei Terminal conto terzi

Si allega tabella riepilogativa dei prospetti occupazionali dei terminal conto terzi del Porto di Venezia. Ciò che emerge è, al netto delle sostituzioni del personale da avviare quiescenza, una previsione di leggera **crescita occupazionale** diretta dei terminal conto terzi (+7%).

Società	Categoria	2025	2026	2027
FHP Terminal Venezia (ex Multiservice)	Dirigenti/amministrativi	26	27	27
	operativi	66	68	68
TRV	Dirigenti/amministrativi	21	19	19
	operativi	26	27	27
Interporto Rivers Venezia - EX TIA	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	35	35	35
Transped	Dirigenti/amministrativi	32	34	34
	operativi	38	38	38
Venice Ro-Port Mos	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	18	18	18
TIV	Dirigenti/amministrativi	44	47	52
	operativi	39	42	44
Vecon	Dirigenti/amministrativi	43	43	43
	operativi	61	58	59
Adriatic Multimodal Ter- minal (ex Carbones)	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	16	18	20
Tencara-Vezzani	Dirigenti/amministrativi	5	5	5
	operativi	10	23	27
TOTALE		510	532	546

2.2.11 Imprese conto proprio commerciali

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

Colacem

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

Lo stabilimento di Marghera è ubicato nella darsena del Canale Industriale sud e per le operazioni portuali si avvale di un accosto su un pontile.

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

Lo stabilimento è dotato di collegamento ferroviario su binario che si dirama da via dell'Elettronica.

Attualmente nello stabilimento Colacem di Marghera, sono impiegati 5 dipendenti.

Acciaierie d'Italia/ex ArcelorMittal/Ex Ilva

Il terminal di Marghera sorge su un'area di circa 200.000 m² situata fra il confine meridionale del Canale industriale Nord e via del Commercio. Da gennaio 2015 la società Ilva/ArcelorMittal è in Amministrazione Straordinaria.

A partire dal 2015, Ilva S.p.A., a seguito di una grave crisi ambientale e finanziaria, viene ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria ai sensi della normativa sulle imprese di rilevante interesse strategico. L'obiettivo era garantire la continuità produttiva e occupazionale, predisponendo allo stesso tempo una gara internazionale per la cessione del complesso siderurgico.

Nel 2018 è avvenuto il subentro della società ArcelorMittal Italia S.p.A. nella concessione già rilasciata ad Ilva in Amministrazione Straordinaria (parere Commissione Consultiva del 10/10/2018, parere n. 14 del Comitato di Gestione del 11/10/2018).

Da aprile 2019 la società ha cambiato denominazione in Acciaierie d'Italia S.p.a.

Dal 01/02/2024 Acciaierie d'Italia è entrata in regime di amministrazione straordinaria.

Il terminal di Porto Marghera, assieme all'altro sito veneto di Legnaro, ha funzioni logistiche e di servizio del gruppo. Il terminal movimentava prodotti e semiprodotti siderurgici in colli provenienti dalle acciaierie del gruppo. Per le operazioni portuali dispone di una banchina che si affaccia sul Canale Industriale Nord dello sviluppo lineare pari a 458m con fondali a -9,00m.

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

I traffici generati dal terminal hanno subito un progressivo calo, corrisposto allo stato di crisi del gruppo. Nel 2024 lo stabilimento di Marghera ha movimentato poco più di 200 mila tonnellate di prodotti siderurgici provenienti dalle altre acciaierie del gruppo.

Al 31 dicembre 2024 l'occupazione diretta generata dallo stabilimento di Marghera è pari a 51 dipendenti, di cui 47 operativi e 4 amministrativi. Nell'ultimo triennio il personale del terminal ha ricorso alla Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) per crisi aziendale.

Veneta Cementi

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

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

Sono state realizzate le opere di rinforzo della banchina ex Fintitan ed è stata completata la prima fase di escavo dell'accosto prospiciente, all'imbocco del Canale Industriale Brentelle.

Con l'avvio del nuovo accosto la società ha incrementato notevolmente i traffici portuali che, sono passati dalle 158 mila tonnellate del 2022 alle 434 mila tonnellate del 2024.

Le attività di sbarco del cemento sfuso avvengono tramite navi autoscaricanti, con un limitato utilizzo di personale in banchina. L'impatto occupazionale diretto per le operazioni portuali è molto contenuto, pari a 5 unità.

General Sistem

La società esercita a partire dal 2023 attività di impresa portuale commerciale in conto proprio al fine importare via nave cemento sfuso, stoccarlo e commercializzarlo. Il cemento sfuso viene trasportato su navi cementiere autoscaricanti e sbarcato presso l'accosto in concessione a General Sistem in Canale industriale sud. Attraverso un sistema di aspirazione azionato da pompe, il cemento è inviato a quattro sili che sorgono in area privata di retro-banchina.

I traffici di cemento, avviati nel 2023, si sono attestati a poco più di 380 mila tonnellate di cemento sbarcato. Il traffico di cemento ha subito un notevole incremento nel 2024, che ha chiuso con più di 541 mila tonnellate movimentate.

Trattando di sbarco pneumatico, l'impatto occupazionale dedicato alle operazioni portuali è molto contenuto impiegando solamente 5 unità.

2.2.12 Imprese conto proprio industriali

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

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

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

Cereal Docks Marghera

La società Cereal Docks Marghera è stata fondata nel 2011, conseguentemente all'acquisizione dello stabilimento sito in Porto Marghera dalla multinazionale Bunge. La banchina è funzionale all'attività dello stabilimento industriale.

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

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

Sono conclusi anche interventi di marginamento e banchinamento frutto di un impegno congiunto pubblico/privato. A livello strutturale la banchina è condivisa con il vicino stabilimento GMI.

I traffici movimentati dal terminal sono cresciuti progressivamente dal 2011 e si attestano a poco più di 930 mila tons. nel 2024.

Al 31 dicembre 2024 Cereal Docks Marghera impiegava 33 dipendenti, di cui 26 operativi e 7 amministrativi, addetti in operazioni portuali.

Grandi Molini Italiani

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

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

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

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

Le operazioni portuali di sbarco della materia prima e di imbarco dei sottoprodotti avvengono su una banchina, condivisa con il vicino stabilimento Cereal Docks Marghera, recentemente ultimata.

Il terminal ha ridotto l'approvvigionamento della materia prima via nave. Le movimentazioni portuali del 2024 si sono attestate su poco meno di 100 mila tonnellate, in progressivo e significativo calo dalle 320 mila tonnellate del 2015.

Al 31 dicembre 2024 GMI impiegava complessivamente 15 dipendenti addetti in operazioni portuali, di cui 14 operativi.

Idromacchine

Idromacchine S.p.A., fondata nel 1969 e con sede a Porto Marghera (VE), è società impegnata nel settore della costruzione e manutenzione di impianti industriali. L'azienda opera come general contractor per impianti chimici, petrolchimici, termoelettrici e infrastrutture on-shore/off-shore. Opera in attività di progettazione e ingegneria di dettaglio, costruzione e montaggio meccanico, elettrico e strumentale, collaudo e avviamento impianti e manutenzione ordinaria e straordinaria, revamping e refitting di impiantistica.

La società dispone di uno stabilimento che si sviluppa di 72 mila metri quadri e dispone di una banchina in concessione di 135 m, dotata di raccordo ferroviario. Il personale dello stabilimento ammonta a 280 dipendenti specializzati. Per quanto riguarda i traffici portuali questi risultano interrotti dal 2017. Per ciò che concerne l'attività di banchina, Idromacchine al 31 dicembre 2024 impiega 34 dipendenti in attività afferenti ad operazioni portuali.

Simar

Simar ha uno stabilimento per la lavorazione dei metalli non ferrosi, in particolare in quello dei laminati, delle leghe e del filo di zinco. Svolge operazioni portuali di sbarco, deposito e movimentazione in genere di materie prime, principalmente rame, zinco, ferro ed alluminio, destinati prevalentemente a successiva lavorazione nello stabilimento ed all'imbarco dei prodotti lavorati (laminati, sfere, catodi, anodi, pani, ecc.).

Dal punto di vista occupazionale lo stabilimento occupa 73 addetti (2025), tuttavia il terminal prevede un impiego limitato a 9 persone operative per eseguire operazioni portuali.

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

Pilkington Italia

Pilkington Italia fa parte della multinazionale giapponese NSG (*Nippon Sheet Glass*). Opera da molti anni nel settore della lavorazione del vetro con diversi stabilimenti produttivi, tra i quali uno insediato a Porto Marghera specializzato nel settore del vetro per l'edilizia. Nel 2017 la società ha riattivato la produzione di vetro piano mediante la ricostruzione del forno *float*, attività sospesa nel 2009. Lo stabilimento prevede di produrre circa 170.000 tonnellate di vetro float chiaro e di vetro extra chiaro da destinare al mercato italiano ed Europeo ed al bacino del Mediterraneo. Il personale impiegato all'interno dello stabilimento ammonta a poco meno di 200 addetti.

Nel dicembre 2017 la società ha ricominciato a sbarcare, nell'accosto ME21 in Canale Ind. Nord, la sabbia silicea per la produzione del vetro. Causa temporanea sospensione dell'attività per manutenzione dei forni (che richiedono tempi di spegnimento ed accensione molto lunghi) i traffici 2021 sono stati di 30.000 t (contro i 100.000 t. dell'anno precedente). Per ciò che concerne i traffici portuali, dopo il picco di traffico in sbarco avvenuto nel 2022 (135 mila t. di sabbia sbarcata), essi sono calati alle 107 mila t. nel 2023, ulteriormente contratte in maniera significativa a poco meno di 22 mila t. nel 2024.

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

ha aumentato la necessità di personale specializzato alla conduzione di gru portuali.

Per quanto riguarda il personale addetto in operazioni portuali, esso è caratterizzato da attività di supervisione e controllo nelle fasi di sbarco. Al 31 dicembre 2024 Pilkington ha impiegato 6 dipendenti in area di banchina, di cui 3 amministrativi e 3 operativi.

2.2.13 Riepilogo delle prospettive occupazionali dei Terminal conto proprio commerciali e industriali

Società	Categoria	2025	2026	2027
Colacem	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	operativi	3	3	3
Acciaierie d'Italia	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	operativi	44	44	44
Veneta Cementi	Dirigenti/amministrativi	2	3	4
	operativi	13	17	21
General Sistem	Dirigenti/amministrativi	5	8	10
	operativi	13	18	25
Cereal Docks Marghera	Dirigenti/amministrativi	4	4	4
	operativi	22	22	22
Grandi Molini Italiani	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	11	13	14
Idromacchine	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	10	10	10
Simar	Dirigenti/amministrativi	7	7	7
	operativi	7	7	7
Pilkington Italia	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	7	7	7
Nuova CLP	Dirigenti/amministrativi	7	7	7
	Operativi	120	130	130
TOTALE		286	311	326

2.3 Imprese conto terzi non concessionarie

Le imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 conto terzi, non concessionarie sono attualmente 3. L'autorizzazione ha validità biennale ed è in scadenza il 31/12/2025. È in corso la selezione per il rilascio delle nuove autorizzazioni per il biennio 2026-2027. Per tale ragione, ai fini della redazione del piano dell'organico, si è tenuto conto dei soli dati occupazionali per l'anno in corso.

Geodem Ambiente S.r.l

La società è autorizzata fino al 31/12/2025 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2026-2027.

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

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

Nel 2025 la società impiega complessivamente 24 lavoratori di cui 3 amministrativi e 21 unità di personale operativo.

Spiv S.r.l.

La società è autorizzata fino al 31/12/2025 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2026-2027. La società opera principalmente nel segmento merceologico delle rinfuse.

La società è inoltre autorizzata a fornire servizi specialistici, complementari ed accessori alle operazioni portuali dal 2023.

Nel 2025 la società impiega complessivamente 15 dipendenti, di cui 2 amministrativi e 13 operativi.

Ve.Port S.r.l.

La società è autorizzata fino al 31/12/2025 all'esercizio di impresa portuale non concessionaria ed è in corso l'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione per il 2024-2025.

La società opera principalmente nel segmento merceologico delle rinfuse.

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

Nel 2025 la società impiega complessivamente 28 lavoratori di cui 5 amministrativi e 23 operativi.

Società	Categoria	2025	2026	2027
Geodem-Ambiente	Dirigenti/amministrativi	3	3	3
	Operativi	19	19	19
Ve.Port	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	25	25	25
Spiv	Dirigenti/amministrativi	2	3	3
	Operativi	13	20	25
TOTALE		68	76	81

2.4 Impresa autorizzata ex art.17

il 25 settembre 2024 è stato pubblicato il bando di gara ad evidenza pubblica europea per l'individuazione di una impresa che fornisca, nel porto di Venezia, lavoro portuale temporaneo alle imprese di cui agli articoli 16 e 18 della Legge.

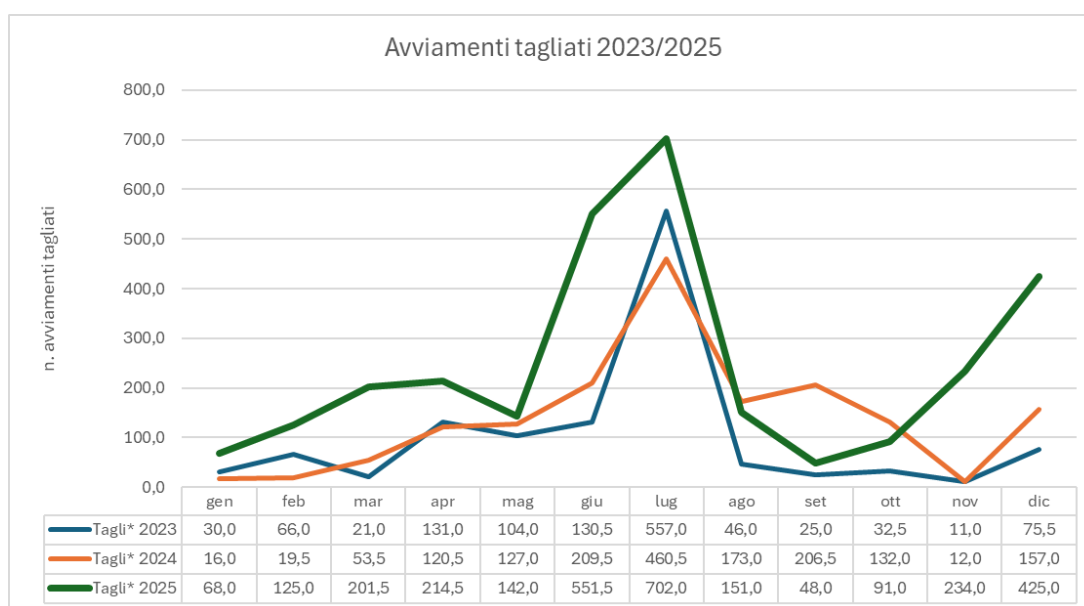
A seguito dell'esperimento della procedura concorsuale, la società Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc.Coop è risultata aggiudicataria del servizio: a far data dal 1° febbraio 2025 è stato affidato, in via esclusiva, il servizio di fornitura di lavoro portuale temporaneo di cui all'art. 17, comma 2, Legge n. 84 del 1994 alla società Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia Soc. Coop. (autorizzazione valida dal 1° febbraio 2025 al 31 gennaio 2029, rinnovabile per ulteriori 4 anni).

Il Regolamento del servizio è allegato all'Ordinanza di affidamento del servizio ADSP MAS n. 116/2025.

mese	2021	2022	2023	2024	2025
gennaio	1.976	2.905	2.681	1.733	2.612
febbraio	2.479	3.254	2.753	2.330	2.740
marzo	2.717	3.777	3.187	2.691	3.501
aprile	2.873	3.390	2.597	2.617	3.426
maggio	3.211	3.575	3.403	3.345	3.522
giugno	3.140	2.867	3.297	3.322	3.880
luglio	3.210	3.389	3.114	3.329	4.072
agosto	2.947	2.436	2.479	2.750	3.605
settembre	3.147	2.474	2.513	2.662	3.357
ottobre	3.244	2.767	2.543	2.536	3.664
novembre	2.718	2.605	1.911	2.884	3.856
dicembre	2.982	3.063	2.706	3.023	3.776
totale avviamenti	34.640,50	36.498,50	33.178,50	33.220,50	42.009,00

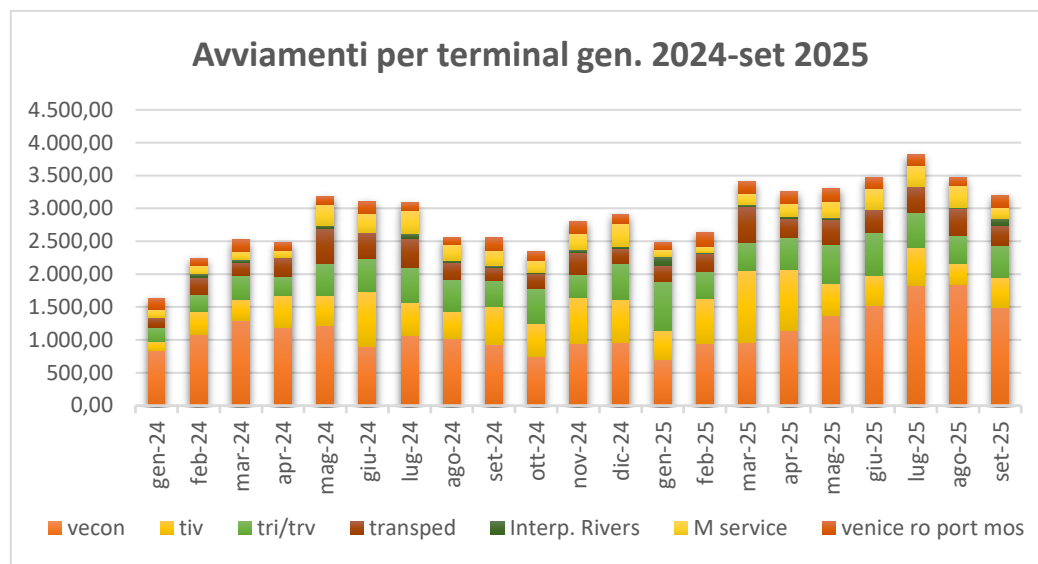
Come si evince dal grafico sottostante, vi è una ciclicità ricorrente nel numero di richieste inevasi da parte dell'impresa di cui all'art. 17, nei confronti dei terminal: nei mesi estivi vi sono più richieste di manodopera temporanea legate alle ferie del personale diretto delle imprese portuali.

Vieppiù, il numero di richieste inevasi nel 2025 è il più alto degli ultimi tre anni. Ciò induce a valutare l'opportunità di aumentare l'organico dell'impresa. Tale andamento è confermato dal maggior ricorso, da parte di NCLP, al personale interinale (si veda tabella seguente).



Ricorso al personale interinale e serviport (% sugli avviamenti totali del porto di Venezia)					
mese	2021	2022	2023	2024	2025
gennaio	20%	19%	22%	13%	26%
febbraio	25%	20%	23%	23%	29%
marzo	26%	21%	25%	22%	32%
aprile	26%	19%	24%	22%	30%
maggio	30%	21%	24%	30%	30%
giugno	36%	22%	29%	29%	30%
luglio	42%	28%	33%	34%	31%
agosto	45%	15%	16%	25%	29%
settembre	44%	14%	18%	28%	28%
ottobre	41%	17%	16%	29%	27%
novembre	13%	38%	10%	26%	33%
dicembre	21%	23%	26%	31%	33%
media	31%	21%	22%	26%	30%

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



3 PORTO DI CHIOGGIA

3.1 Andamento dei traffici nel porto di Chioggia

Oltre a quanto detto a livello di Sistema Portuale nel capitolo 2.1 parlando del porto di Venezia, ci si sofferma in questa sede sullo scalo di Chioggia che, oltre a una crescente attività crocieristica, in fase di consolidamento, nel settore merci movimentata traffici di rinfuse e merce in colli.

Nel biennio corrente il porto di Chioggia mostra un andamento complessivamente positivo, pur con alcune oscillazioni tra i comparti. Nel 2024 ha movimentato oltre 813 mila tonnellate di merci in totale, con una crescita dell'8,8% rispetto all'anno precedente. Nel 2025 il volume si è attestato a circa 900 mila tonnellate, segnando un incremento del 11% sullo stesso periodo del 2024.

La **siderurgia** è la filiera dominante e, di fatto, quella che decide l'andamento annuale: quando il ciclo industriale rallenta o accelera, Chioggia ne risente in modo più immediato. Nel 2025 il comparto siderurgico rimane quindi il perno dei traffici, mentre le altre filiere hanno un ruolo più complementare. Il **chimico** contribuisce con volumi più contenuti, il **cemento** è una componente tipicamente stabile e, anche a Chioggia, tende a muoversi più per piccoli aggiustamenti che per grandi salti, seguendo la domanda di cantieri e infrastrutture. L'**agroalimentare**, pur con quantitativi limitati, rappresenta una possibile leva di diversificazione.

Per il 2026–2027, la traiettoria di Chioggia è ovviamente “dipendente” dalla siderurgia. Nel 2026 è plausibile uno scenario di miglioramento rispetto alle fasi più deboli del ciclo, ma resta un comparto ad alta volatilità: basta un cambio di prezzi, una tensione commerciale o un rallentamento della domanda a spostare significativamente i volumi. In particolare, la siderurgia in colli è stata il motore di crescita dello scalo. Nel 2024 ha superato le 270 mila tonnellate (+42,7%) e nel 2025 continua a crescere.

Nel complesso, Chioggia conferma la propria vocazione orientata alle rinfuse solide e al general cargo, con prospettive di sviluppo legate al potenziamento infrastrutturale. La sfida per i prossimi anni sarà consolidare i traffici più dinamici e ampliare la gamma dei servizi per assecondare una crescita costante.

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

3.2.1 FHP Terminal Chioggia S.r.l. (ex Sorima)

Il terminal FHP Terminal Chioggia è autorizzato all'esercizio di operazioni portuali in conto terzi di movimentazione e deposito di merci in genere. Il terminal movimentata principalmente rinfuse solide, oltre a rinfuse e prodotti siderurgici e, in minore parte rinfuse agroalimentari e merci varie.

Nel mese di luglio 2025 Sorima ha cambiato denominazione societaria in **Fhp Terminal Chioggia**.

Il compendio concesso a FHP Terminal Chioggia per lo svolgimento dell'attività di impresa portuale ricomprende un'area di 125 mila metri quadri, coincidente con il molo di ponente della sezione del porto commerciale di Val da Rio.

Nel corso del 2024 FHP Terminal Chioggia ha ottenuto una nuova concessione ex art. 18 e una correlata autorizzazione ex art. 16 venticinquennale. La nuova concessione/autorizzazione ha decorrenza dal 1° luglio 2024 al 30 giugno 2049.

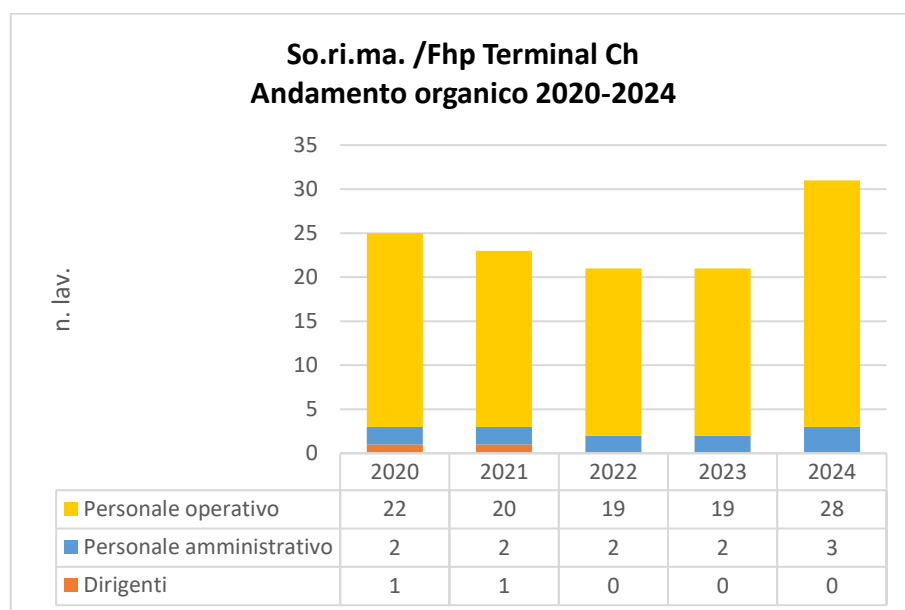
Per quanto riguarda i traffici portuali, essi hanno assistito ad una contrazione a progressiva a partire dal 2019, quando il terminal FHP Terminal Chioggia ha movimentato poco più di 615 mila tonnellate di merce, al 2022 con i traffici che si sono assestati a poco più di 406 mila tonnellate.

I traffici nel periodo 2023-2024 si sono parzialmente ripresi e si sono attestati sulle 475 mila tonnellate del 2024, sotto le attese rispetto alle previsioni del piano presentato.

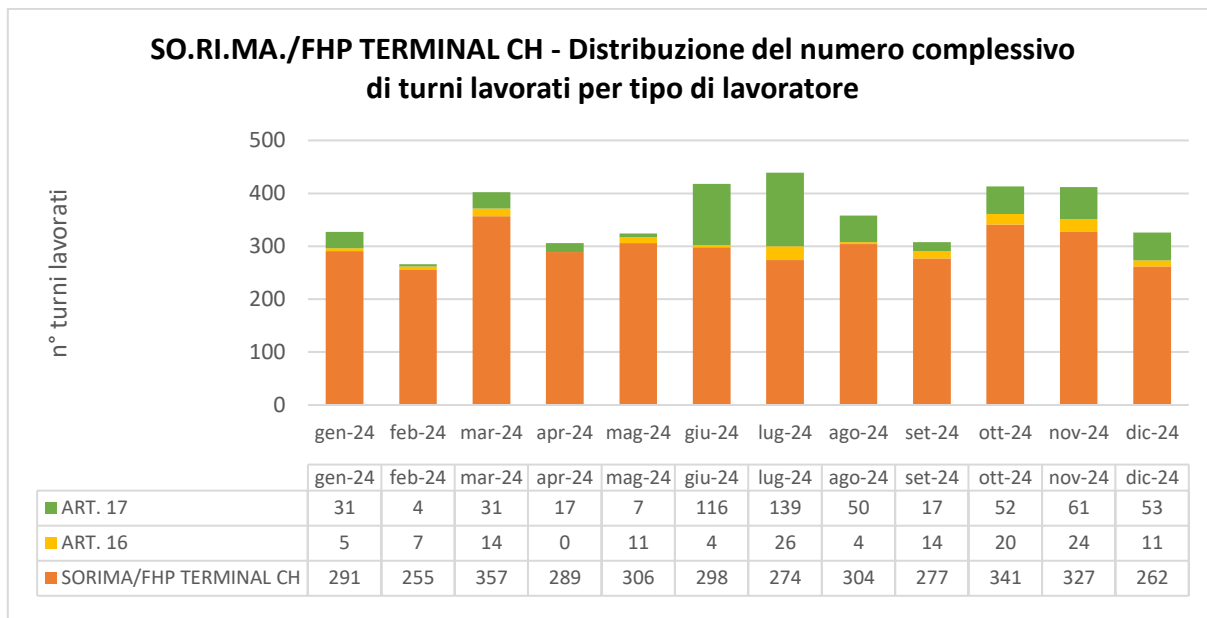
Il piano prevedeva infatti una crescita dei traffici dalle 600 mila tonnellate del 2024 alle 1,4 mio di tonnellate attese per il 2048.

In occasione dell'istanza di concessione/autorizzazione FHP Terminal Chioggia ha presentato un importante piano d'investimenti per consentire l'aumento degli traffici tradizionali e l'acquisizione di nuovi traffici ro-ro.

Dal punto di vista occupazionale, il personale FHP Terminal Chioggia, dopo una leggera flessione nel periodo 2019-2023, ha assistito a un incrementato determinato dall'acquisizione dell'organico del terminal Impreport, che ha interrotto la propria attività portuale nel giugno 2024. L'acquisizione del personale Impreport è l'esito di specifico impegno di FHP Terminal Chioggia conseguente all'ottenimento della nuova concessione/autorizzazione.



Come si può vedere dal grafico sottostante, nel 2024 il ricorso all'impresa art. 17 è limitato alla gestione dei picchi di lavoro e si concentra soprattutto nel periodo estivo (giugno-luglio) in corrispondenza delle ferie del personale diretto.



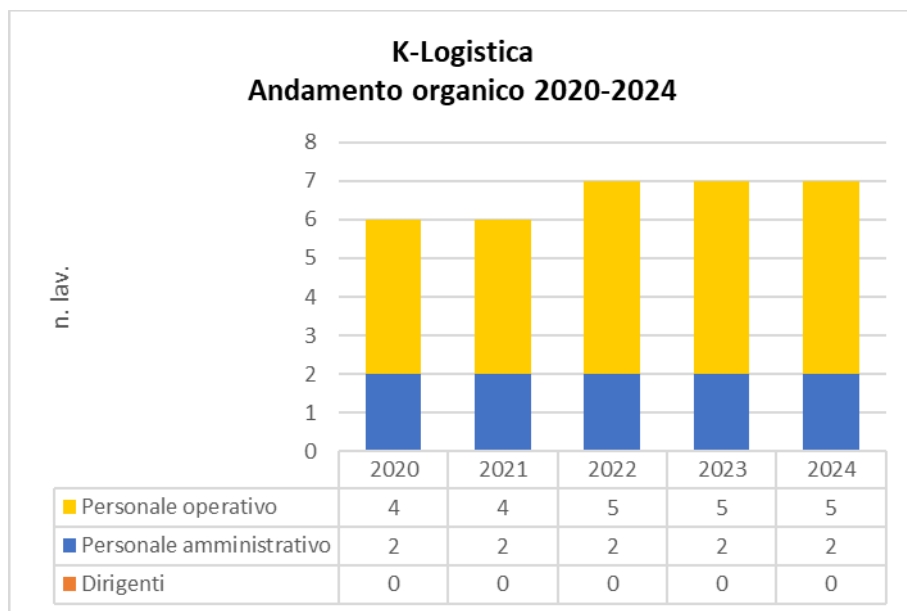
3.2.2 K-Logistica S.r.l.

Il terminal portuale K-Logistica è situato nella sezione portuale commerciale di Chioggia Val da Rio.

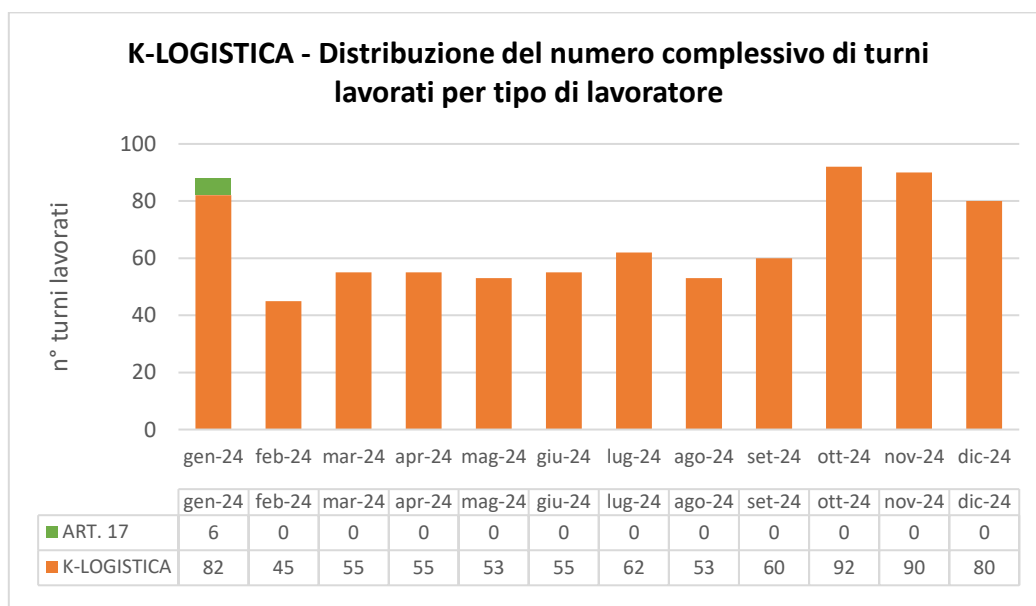
Il terminal è specializzato nel segmento delle rinfuse. K-Logistica dispone attualmente di circa 40 mila metri quadri di superficie di piazzale e di 2.000 metri quadri di magazzini. Per le operazioni portuali dispone di una banchina, V13, di 220 metri lineari.

K-Logistica movimentata quasi esclusivamente rinfuse solide (fertilizzanti, sale, cipato, altre rinfuse).

Al 31 dicembre 2024 K-Logistica impiegava 7 dipendenti, di cui 5 operativi.



Nel 2024 il ricorso all'impresa art. 17 è stato pressoché nullo.



3.2.3 Holcim (Italia)

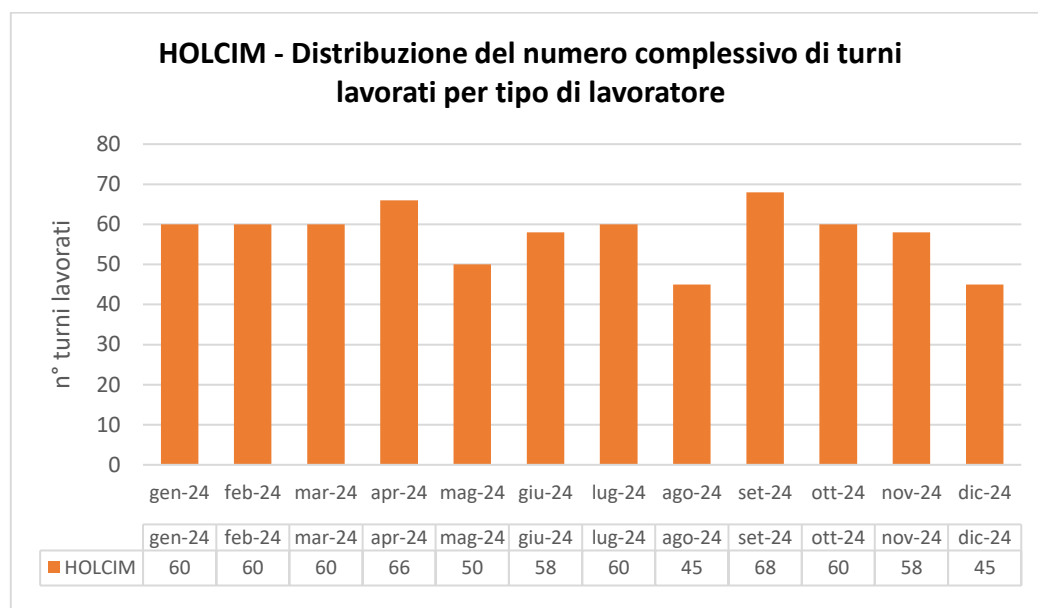
La società Rolcim è stata incorporata per fusione nel gruppo Holcim (Italia) S.p.A. nel corso del 2018.

Holcim ha come attività primaria l'importazione, lo stoccaggio e la distribuzione di cementi. L'importazione viene effettuata via mare attraverso navi autoscaricanti, provenienti dal proprio gruppo.

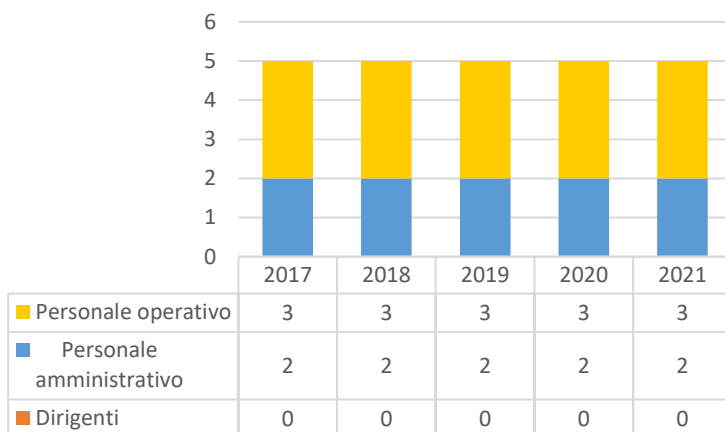
Il terminal portuale è insediato nella sezione portuale di Isola dei Saloni di Chioggia. Dispone di un magazzino e di un sistema di stoccaggio del cemento su silo.

Nel 2024 il terminal di Chioggia ha movimentato complessivamente poco più di 88 mila tonnellate, in crescita rispetto al 2023 (68 mila t., +30%), ma in calo nel medio periodo: nel 2021 Holcim ha movimentato poco più di 125 mila t. di cemento.

Lo stabilimento di Chioggia occupa in totale 5 dipendenti e prevede di mantenere stabile l'occupazione nel prossimo biennio. Holcim non si avvale dell'impresa art. 17.



Andamento organico Holcim



3.3 Impresa autorizzata ai sensi dell'art. 17

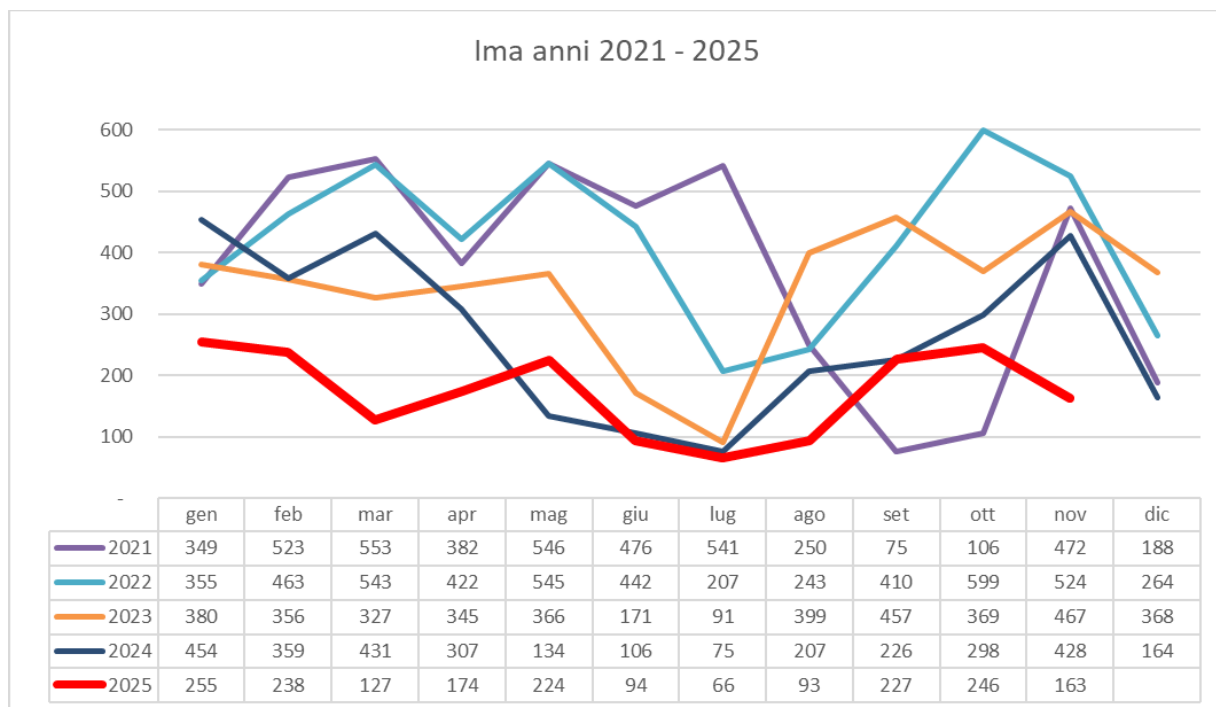
L'impresa versa in difficoltà da tempo, essendo l'organico sovradimensionato rispetto alle esigenze dello scalo.

Per tale ragione l'Autorità di Sistema Portuale, fin dal momento dell'acquisizione delle competenze di istituto presso lo scalo di Chioggia, ha favorito e incentivato sinergie tra i due scali.

Da ultimo, è stato siglato un accordo, recepito nel bando di gara per la fornitura di lavoro temporaneo presso il Porto di Venezia, che prevede che Serviport possa lavorare anche presso il porto di Venezia emettendo fattura direttamente ai fruitori dl servizio.

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

	2021		2022		2023		2024		2025	
	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia	tot.	di cui venezia
gen	248	-	188	68	276	172	83	-	234	100
feb	99	-	180	-	246	194	186	87	258	106
mar	127	-	142	-	292	205	146	55	377	225
apr	275	-	228	-	224	146	201	68	293	96
mag	113	-	162	-	245	178	309	180	253	178
giu	181	-	222	-	361	193	321	170	316	234
lug	140	-	372	238	421	175	353	208	369	192
ago	357	165	313	110	116	8	213	80	339	223
set	514	352	247	-	120	35	260	89	259	100
ott	460	268	94	-	192	43	197	117	246	113
nov	193	32	128	8	116	-	127	40	284	180
dic	341	161	318	197	159	49	312	137	-	-
totale	3.048,00	978,00	2.593,50	621,00	2.768,00	1.398,00	2.708,00	1.231,00	3.228,00	1.747,00



4 CONCLUSIONI E INDICAZIONI PER UN PIANO DI INTERVENTO

Nel corso dell'anno 2024, anno in cui si sarebbe dovuto redigere il nuovo piano, il contesto era di completa incertezza per i seguenti motivi:

- erano avviati, ma non conclusi, i lavori propedeutici alla redazione dei nuovi bandi per l'affidamento del servizio di manodopera temporanea presso i Porti di Venezia e Chioggia. In particolare, ha rappresentato un forte elemento di criticità il tema della congruità degli organici da mettere a gara, dato lo scarto tra organico effettivo e organico teorico presso lo scalo di Chioggia. L'anno è stato connotato da forti elementi di incertezza e di tensioni sociali, sfociati anche in scioperi da parte del personale di Nuova CLP (soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro temporaneo presso il Porto di Venezia);
- alcune delle concessioni pluriennali del Porto di Venezia erano in scadenza, quindi, non era possibile formulare richieste sulle previsioni occupazionali da parte della scrivente;
- era in fase di sviluppo, ma non concluso, un progetto, ora portato a termine, di assentimento di una concessione/autorizzazione ai sensi degli artt.16/18 a Sorima (società concessionaria nel Porto di Chioggia) che ha previsto l'acquisizione delle aree e del personale (in esubero) della società Impreport, che versava in una situazione di crisi aziendale.

Il contesto allo stato attuale si è chiarito e gli interventi dell'ADSP volti al superamento delle criticità sopra descritte, risultano almeno parzialmente ascrivibili a piani intervento nell'ambito del Piano dell'organico Porto. Si riferirà più ampiamente degli stessi nel Piano in corso di redazione.

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

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

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

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

Società	Categoria	2025	2026	2027
K-LOGISTICA	Dirigenti/amministrativi	3	3	3
	operativi	5	5	6
FHP Terminal Chioggia(ex SO.RI.MA.)	Dirigenti/amministrativi	4	4	4
	operativi	27	27	27
HOLCIM (ITALIA)	Dirigenti/amministrativi	0	0	0
	operativi	3	3	3
SERMPORT	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	operativi	24	20	20
TOTALE		68	64	65

Società	Categoria	202 5	202 6	202 7
FHP Terminal Venezia (ex Multiservice)	Dirigenti/amministrativi	26	27	27
	operativi	66	68	68
TRV	Dirigenti/amministrativi	21	19	19
	operativi	26	27	27
Interporto Rivers Venezia - EX TIA	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	35	35	35
Transped	Dirigenti/amministrativi	32	34	34
	operativi	38	38	38
Venice Ro-Port Mos	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	18	18	18
TIV	Dirigenti/amministrativi	44	47	52
	operativi	39	42	44
Vecon	Dirigenti/amministrativi	43	43	43
	operativi	61	58	59
Adriatic Multimodal Terminal (ex Carbones)	Dirigenti/amministrativi	10	10	10
	operativi	16	18	20
Tenkara-Vezzani	Dirigenti/amministrativi	5	5	5
	operativi	10	23	27
Colacem	Dirigenti/amministrativi	2	2	2
	operativi	3	3	3
Acciaierie d'Italia	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	operativi	44	44	44
Veneta Cementi	Dirigenti/amministrativi	2	3	4
	operativi	13	17	21
General Sistem	Dirigenti/amministrativi	5	8	10
	operativi	13	18	25
Cereal Docks Marghera	Dirigenti/amministrativi	4	4	4
	operativi	22	22	22
Grandi Molini Italiani	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	11	13	14
Idromacchine	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	10	10	10
Simar	Dirigenti/amministrativi	7	7	7
	operativi	7	7	7
Pilkington Italia	Dirigenti/amministrativi	1	1	1
	operativi	7	7	7
Nuova CLP	Dirigenti/amministrativi	7	7	7
	Operativi	120	130	130
Geodem-Ambiente	Dirigenti/amministrativi	3	3	3
	Operativi	19	19	19
Ve.Port	Dirigenti/amministrativi	6	6	6
	Operativi	25	25	25
Spiv	Dirigenti/amministrativi	2	3	3
	Operativi	13	20	25
TOTALE		864	919	953

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

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

Per gli artt. 17 si sta già procedendo all'erogazione di percorsi formativi ricorrendo a fondi ex art. 17 comma 15-bis.

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

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

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