

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Venice Ro Port Mos: una concessione sfavorevole per l'AdSP veneziana nata con la gestione Paolo Costa

Nicola Capuzzo · Sunday, June 28th, 2020

A Venezia continua a tenere banco la **mancata approvazione del Rendiconto generale per l'esercizio finanziario 2019** dell'Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale.

Il comitato di gestione convocato per venerdì 26 giugno è stato invalidato per la mancanza del quorum strutturale: erano infatti assenti i rappresentanti di Regione Veneto (Maria Rosaria Campitelli) e Città Metropolitana di Venezia (Fabrizio Giri), gli stessi che pochi giorni prima avevano espresso parere contrario all'approvazione del bilancio 2019 dell'ente. Il Comitato di gestione è stato nuovamente convocato d'urgenza per martedì 30 giugno 2020, alle ore 10.

Il nodo della questione, lo hanno detto esplicitamente i due componenti del comitato di gestione ‘dissidenti’, sono la **modifica del Piano economico Finanziario e della concessione al terminalista Venice Ro Port Mos** (controllato da Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani) che gestisce le banchine del terminal traghetti di Fusina. Un’azione che si è resa necessaria poiché il concessionario si è mostrato in difficoltà finanziaria e operativa, con la conseguenza che non pagava i canoni dovuti. Per l’attuale presidente Pino Musolino, che va ripetendo in ogni sede e con tutti i documenti alla mano possibili che tutta la questione è stata condotta con la massima trasparenza, per il bene del porto e seguendo le regole previste e gli indirizzi ricevuti dagli organi preposti, si tratta di una grana ereditata dal suo predecessore Paolo Costa che della port authority veneziana è stato presidente dall'estate del 2008 a inizio 2017.

Scorrendo alcune delle carte ufficiali riguardanti questa vicenda che si protrae ormai da molti anni, si scopre ad esempio che il Dipartimento per la Programmazione economica e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri, in un parere del 2018 scriveva che **“il rapporto concessorio vigente si configura per un’allocazione del rischio operativo non chiaramente delineata in capo al soggetto concessionario”** con particolare riferimento a un punto della convenzione. Il parere suggerisce poi all'Autorità di sistema portuale, a proposito della volontà di riequilibrare il nuovo accordo con il terminalista, “di valutare ulteriori possibili modifiche al testo convenzionale vigente [...] oltre a quanto già correttamente individuato in accordo con il concessionario, per delineare con maggiore precisione la corretta allocazione dei rischi tra le parti e definire in tal modo per il futuro in maniera congrua gli oneri a proprio carico, tenuto conto delle buone prassi nazionali e internazionali sull'argomento”.

Un altro parere sulla questione fornito dallo studio legale Leone & Associati ripercorre gli step che hanno portato allo stato attuale ricordando che la concessione “avente ad oggetto la progettazione, costruzione e gestione in Venezia Porto Marghera di una Piattaforma Logistica per l'espletamento dei servizi a supporto dell'attività del Terminal Autostrade del Mare” trae origine da **un primo avviso pubblico del 2006**. In quell’anno presidente dell’Autorità Portuale di Venezia era Giancarlo Zucchello.

Il bando di gara per questa concessione venne indetto invece nell’agosto del 2009 e in quel periodo alla presidenza dell’ente sedeva invece Paolo Costa che infatti, anche negli anni successivi, fu sempre un grande promotore e sponsor della nuova infrastruttura. Proprio il parere dello studio legale Leone & Associati scrive che “**la convenzione, nella sua configurazione attuale, è figlia della stagione in cui è maturata**, rispetto alla quale la nozione di rischio operativo e, dunque, di concessione era meno chiara, anche perché mancava una sistematizzazione delle disposizioni applicabili, oggi realizzata tramite la Direttiva concessioni”. I legali interpellati inoltre aggiungono: “In tale ottica, alcune delle previsioni della Convenzione – in particolare quelle sugli Eventi Destabilizzanti [...] e quella sulla forza maggiore, nonché la previsione della revisione del PEF di equilibrio ogni cinque anni [...] non sono in linea con l’attuale evoluzione del concetto di concessione, in quanto troppo sbilanciate a favore del concessionario sotto il profilo dell’allocazione dei rischi”.

Secondo questo parere legale, dunque, per come è stato scritto e firmato in quegli anni (la gara era del 2009) il rapporto contrattuale fra port authority e concessionario era sbilanciata in favore di Venice Ro Port Mos. **Espone infatti l’AdSP del Mar Adriatico Settentrionale “a un rischio potenzialmente reiterato e non calcolabile** determinato: a) da un lato dalla necessità di procedere alla revisione degli importi contrattuali per consentire il ripristino del riequilibrio ogni qualvolta si verifichino Eventi Destabilizzanti, che sono destinati a ripetersi visto che le stime di traffico si sono rivelate incompatibili con la realtà del contesto economico; b) dall’altro, dalla possibilità che, in mancanza del suddetto riequilibrio, il concessionari receda, con la conseguente necessità di predisporre una nuova procedura di gara per il completamento delle opere relativa alla Piattaforma logistica, nonché di corrispondere ingenti indennizzi al concessionario, quantomeno per i lavori già realizzati”. I legali suggerivano in conclusione di ovviare a tali criticità con l’attuazione dell’Accordo di revisione che è quello approvato dal Comitato di gestione a gennaio scorso ma oggi ancora contestato dai membri del comitato stesso rappresentanti la Città Metropolitana e la Regione Veneto.

Da un altro parere, quello della Prof.ssa Veronica Vecchi dell’Università Bocconi, si apprende che **il contratto di concessione di costruzione e gestione è stato stipulato il 29 luglio 2010 e l’atto integrativo il 19 luglio 2012** sempre sotto la presidenza di Paolo Costa. Anche questa professionista, così come l’Avvocatura dello Stato, hanno confermato all’AdSP guidata nel frattempo da Pino Musolino che la strada migliore da seguire fosse quella di una revisione degli accordi con il concessionario.

Se possibile ancora più severo un passaggio della risposta inviata a novembre 2018 alla port authority dalla Avvocatura Distrettuale dello Stato di Venezia nella quale si legge (sempre a proposito della concessione di Venice Ro Port Mos): “In sostanza, come sostiene anche il Dipe (Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, *n.d.r.*), **l’allocazione del rischio operativo deve essere effettiva e deve essere chiaramente assunta dal contraente e concessionario, e non può essere riversata in capo alla concedente attraverso clausole concessorie e/o contrattuali che direttamente e/o attraverso previsioni inserite nel**

Pef determinino la ‘necessità’ di un riequilibrio che si sostanzia in una attenuazione/sterilizzazione del rischio operativo e/o d’impresa”. Insomma secondo l’Avvocatura dello Stato, che si esprime anch’essa a favore di una riconduzione del rapporto concessorio a particolari principi da lei indicati, il contratto di concessione così com’era stato firmato nel 2010 era troppo sbilanciato a favore della società controllata da Impresa di Costruzioni Ing. E. Mantovani.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, June 28th, 2020 at 12:48 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.