

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La Corte dei Conti critica l'AdSP veneta per Chioggia e per il terminal Venice Ro-Port Mos di Fusina

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 11th, 2021

“Il processo di unificazione dei porti di Venezia e Chioggia in un’unica Autorità non è stato ancora completato, con evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull’organizzazione dell’ente e sui servizi gestiti. In particolare, le funzioni per il porto locale di Chioggia sono ancora svolte dall’Azienda Speciale della camera di commercio di Venezia e Rovigo (‘ASPo’). Va sottolineato che le azioni di sviluppo dell’Autorità e gli interventi per garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, da individuarsi in coerenza con il Piano regolatore di sistema portuale (Prp) e nell’ambito del Piano operativo triennale (Pot), sono strettamente collegati al più generale tema della salvaguardia della laguna di Venezia”.

Questo è quanto rileva la Sezione controllo enti della Corte dei conti [nella relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria per l’anno 2019 dell’Autorità di sistema portuale del Mar Adriatico Settentrionale](#) comprendente gli scali di Venezia e Chioggia, approvata con delibera n. 35/2021, in cui si rimarca come il mancato processo di unificazione dei due porti lagunari in un’unica Autorità abbia evidenti ripercussioni sulla programmazione strategica, sull’organizzazione dell’ente e sui servizi gestiti.

Per quanto riguarda la gestione in concessione del demanio, non ancora unificato tra i due porti per la mancata acquisizione di beni relativi al porto di Chioggia, ancora intestati principalmente alla Camera di commercio di Venezia e Rovigo attraverso ‘ASPo’, la Corte dei conti ha rilevato come, in considerazione delle ingenti risorse coinvolte e delle strategiche attività da realizzare, appaia necessario porre in essere azioni concrete volte ad assicurare maggiore trasparenza e concorrenzialità.

Il referto ha, inoltre, messo in evidenza perduranti ritardi nell’attuazione degli interventi relativi ai progetti di riqualificazione e innovazione dell’infrastruttura portuale, fra cui quelli di riconversione e riqualificazione economica dell’area industriale di Porto Marghera e in particolare dell’area ex Alumix Sava Fusina, tanto che si è resa necessaria un’ulteriore proroga al 31 dicembre 2022, da parte del Mise, del termine di scadenza dell’Accordo di programma.

A questo proposito in un apposito paragrafo si legge che “tra gli interventi strategici urgenti per lo sviluppo infrastrutturale e l’ottimizzazione del raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali nell’ambito della rete europea TenT ‘MoS, Motorways of the Sea’, vi è il riordino e

riassetto dell'area ex Alumix-Sava-Fusina della zona industriale di Marghera attraverso la realizzazione di un terminal destinato al traffico RoRo Ro-Pax la cui esecuzione è stata affidata, in attuazione della legge n. 413 del 1998, alla concessionaria Venice Ro-Port MoS S.c.p.a. Su tale tema – prosegue la ‘relazione’ – permangono tutte le criticità già segnalate nel precedente referto, in quanto il terminal è stato solo parzialmente avviato nell'estate 2014, senza tuttavia ancora raggiungere piena operatività a causa dei ritardi da parte della concessionaria nel completamento degli interventi infrastrutturali previsti. Ciò ha influito sul regolare avvio della gestione affidata alla concessionaria stessa che, pur in presenza di un'accordata modifica del Piano economico finanziario (Pef) annesso alla concessione, ha determinato ritardi nel pagamento dei canoni”.

Il nuovo Piano economico finanziaria prevede “il riconoscimento da parte dell’AdSP di un contributo di 9 milioni, il ridimensionamento dell’investimento e degli interventi²⁰, la rimodulazione del canone di concessione (da euro 612 mila del 2018 a euro 800 mila dal 1° gennaio 2019 e fino al 31 dicembre 2023 a euro 920.000 mila dal 1° gennaio 2024) nonché il differimento dei termini di pagamento e la rateizzazione dei cannoni demaniali scaduti al 31 dicembre 2018 pari a euro 3.681.194, l’allungamento del periodo di concessione quarantennale dal 2052 fino al 19 luglio 2062, l’intero accolto dei rischi di traffico a carico del concessionario”.

La AdSP ha precisato che “l’unica alternativa all’Accordo di Revisione sarebbe (stata) la risoluzione (o revoca) della convenzione e che in caso di revoca per motivi di pubblico interesse, o di recesso del concessionario per mancanza di riequilibrio, l’Ente si sarebbe potuto trovare esposto al pagamento degli importi di cui all’art. 31 della Convenzione, con l’ulteriore conseguenza della sospensione dell’operatività del terminal, connessa perdita dell’avviamento, probabile perdita dei Contributi UeE, nonché della necessità di affidare con nuova gara il completamento dei lavori e l’erogazione dei relativi servizi portuali”. Secondo la Corte dei Conti però, “anche alla luce della ulteriore proroga dei termini di consegna lavori fissati al 31 dicembre 2020 (ad es. per il completamento dei piazzali adiacenti alla Darsena Sud già previsti nel layout originario di progetto), proroga che in quanto tale rappresenta un rimedio di carattere eccezionale e temporaneo, conferma le proprie perplessità in ordine alla gestione negoziale delle criticità esclusivamente attraverso i suddetti atti ‘di proroga’ con il concessionario in essere”. Viene inoltre evidenziato come le garanzie fideiussorie dovute sono tuttora mancanti (importo complessivo superiore a euro 7,7 milioni) e che il credito dell’ente verso Venice Ro Port Mos rappresenta oltre il 40% rispetto al totale dei crediti per canoni di concessione delle aree demaniali i cui tempi di riscossione in sede di rinegoziazione del contratto sono stati ulteriormente spostati in avanti dall’ente portuale. “In particolare, il concessionario non ha provveduto al pagamento dei canoni di concessione relativi al 1° semestre 2021 (euro 402 mila), al biennio 2018-2020 per oltre 2,2 mln come previsto dal verbale di accordo del 27 luglio 2018 recepito nell’Atto Aggiuntivo n. 2 pur in presenza di un debito di per canoni pregressi maturati e non pagati al 2017 di 3,68 mln oggetto di un piano di rientro a partire dal 2024”.

Con riferimento infine ai risultati del bilancio finanziario dell’AdSP veneta, l'avanzo di amministrazione, al 31.12.2019 ammontava a 11.472.470 di euro, di cui indisponibili 5.739.156; le entrate si attestavano a 56,95 milioni di euro (-59,23 % sul 2018) mentre le uscite a 63,92 milioni (-59,29 % sul 2018). La rilevante diminuzione delle entrate in conto capitale e delle corrispondenti uscite è riferibile essenzialmente all'assenza, nel 2019, di contributi da parte dello Stato per specifici finanziamenti, che invece nel 2018 erano pari a euro 74,86 milioni, e a una corrispondente ridotta attività di investimento. Infine, la gestione economica chiude con un utile d'esercizio di euro 10,50 milioni, in diminuzione rispetto al 2018 in cui era stato di euro 13,50 milioni; il patrimonio netto si attesta ad euro 235,52 milioni, in crescita del 4,67 per cento rispetto

all'esercizio precedente.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 11th, 2021 at 8:00 pm 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.