

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Monfalcone F2i supera l'ostacolo 18 comma 7 per i suoi terminal

Nicola Capuzzo · Friday, September 10th, 2021

[Quanto riportato](#) ieri da SHIPPING ITALY a valle del confronto fra Fhp e i sindacati sulle future integrazioni delle due imprese portuali (Marterneri e Cpm – Compagnia Portuale Monfalcone) attive nello scalo giuliano e finite sotto il controllo del fondo creato da F2i è stato ulteriormente dettagliato dalla locale Autorità di Sistema Portuale.

Il presidente Zeno D'Agostino, infatti, ha spiegato a *Il Piccolo* che, anche per rispetto degli altri due istanti (Midolini e Cetel) che fin da subito hanno approvato l'ipotesi di 'suddivisione' delle aree suggerita da Adsp e avviato il relativo iter, intende finalizzare quanto prima (ottobre o novembre) il percorso di rilascio di concessioni e autorizzazioni iniziato nel 2020, quando lo scalo è entrato sotto la giurisdizione dell'Adsp di Trieste. Pertanto – ha detto D'Agostino in merito a Fhp – “chiuderemo con due concessioni a due società diverse”. Vale a dire, appunto, Marterneri e Cpm, che avevano presentato istanza quando ancora erano entità separate.

Il che portò anche a qualche frizione per coincidenza di aree e attività: “Paradossalmente furono proprio quella circostanza e la lungimiranza e competenza dell'allora segretario generale a far sì che l'operazione Fhp non ci ponga oggi un problema amministrativo-normativo. Mario Sommariva (oggi presidente dell'Adsp di La Spezia, *ndr*), infatti, date le ridotte dimensioni dello scalo, pretese, a prescindere dal fatto che le due società appartenessero a soggetti diversi, che differenziassero in modo chiaro le attività. Cosa che peraltro ha aiutato a meglio ripartire anche i manufatti logistici. Così si è arrivati a piani di impresa totalmente distinti su base merceologica, in modo che oggi, con Marterneri e Cpm in mano allo stesso soggetto, non si ponga alcun problema in merito al comma 7 dell'articolo 18: i due concessionari, infatti, svolgono attività differenti, non configurandosi quindi il divieto di titolarità di due concessioni nel medesimo porto, valido solo laddove l'attività operativi coincida”.

Dopodiché, per quanto D'Agostino non vi si spinga, è facile presupporre che, ottenuti i due titoli dodecennali chiesti, Fhp si indirizzerà sulla richiesta di una concessione unica, magari attraverso fusione delle due società, puntando ad un allungamento del termine supportato da investimenti superiori – grazie alle sinergie realizzabili – alla somma di quelli proposti da Cpm e Marterneri. A quel punto Adsp dovrebbe attivare una procedura comparativa per verificare l'eventuale interesse di un soggetto terzo a gestire l'intero compendio di Fhp a condizioni più favorevoli per l'ente. Ma i rischi per la società di F2i sarebbero inesistenti, disinnescando la procedura col semplice ritiro

della richiesta di concessione unica.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, September 10th, 2021 at 12:00 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.