

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Port Mobility: l'AdSP di Civitavecchia non cambia 'sfidando' Anac, Corte dei Conti, Tar e Art

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 23rd, 2022

Stando alle parole che il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei porti laziali Pino Musolino ha affidato a una nota stampa, non senza una stoccata a chi lo ha preceduto, pare aver fatto presa l'allarme occupazionale sbandierato dalla società titolare a Civitavecchia dell'ambito servizio di navettamento dei crocieristi nello scalo, oggetto (il servizio) dal dicembre 2018 di procedura di revoca della concessione: "Dopo un lungo e approfondito lavoro di valutazione interna da parte degli uffici dell'Adsp, l'amministrazione ha deciso di non procedere con la revoca della concessione a Port Mobility. Abbiamo chiuso con un esito che non era per nulla scontato prima dell'attenta e ponderata istruttoria degli uffici un procedimento determinato dalle improvvise e affrettate scelte del recente passato e che oggi avrebbe peraltro creato un problema di carattere sociale di notevoli dimensioni, visto che non staremmo più a parlare del rischio di 26 licenziamenti, ma della totalità dei posti di lavoro di Port Mobility, che sarebbero saltati con l'eventuale revoca della concessione sul navettamento".

La vicenda è più complessa, non riducibile alla sola vertenza sociale, e merita un riepilogo per capire quanto davvero poco "scontato" fosse l'esito. E come esso, stando alle prime reazioni raccolte da SHIPPING ITALY, più che un esito sia con ogni probabilità destinato a rappresentare solo un ennesimo capitolo di una vicenda cominciata nel 2014.

È l'anno in cui il controllo azionario di Port Mobility, partecipata dell'ente cui nel 2005 l'Autorità Portuale aveva affidato senza gara per 30 anni il servizio di interesse generale della mobilità interna allo scalo, passa a Rogedil, società di ingegneria (facente capo a Edgardo Azzopardi) che in quanto tale (cioè società non operante in porto) nel 2019 Anac, su segnalazione dell'agenzia marittima Medov, giudicherà sprovvista dei requisiti per il subentro, intimando all'ente di revocarle la concessione o, quantomeno, trovare il modo di indurre Rogedil a cedere la partecipazione a un soggetto conforme ai requisiti previsti dalla legge.

Sul tema, a partire dal 2015, è tornata tutti gli anni anche la Corte dei Conti, da ultimo col [referto pubblicato](#) un paio di settimane fa, in cui si stigmatizza che "anche in sede istruttoria per il 2020, non risultano sviluppi significativi per la risoluzione delle citate criticità". Non solo perché la genovese Medov, che occupandosi soprattutto di crociere a Civitavecchia ha uno dei fulcri della propria attività, si è mossa anche presso il Tar, che accogliendone nel 2019 e 2021 i ricorsi ne ha sostanzialmente sposato la tesi di illegittima assenza di concorrenza nel servizio di navettamento, e

presso l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che nel 2017 ha fatto altrettanto invitando l'ente al rispetto dei "principi di trasparenza, equità e non discriminazione, in particolare: garantendo la trasparente commisurazione delle tariffe ai costi sottostanti e correlati dei servizi richiesti dagli utenti; prevedendo termini tempestivi e perentori per le fasi della procedura ad evidenza pubblica finalizzata alla aggiudicazione del servizio di navettamento".

Il quadro è ulteriormente complicato dal fatto che, a latere del tema concessorio, Port Mobility con la riforma del Codice degli Appalti del 2016 avrebbe dovuto provvedere a esternalizzare l'80% dei propri servizi. Fra mille difficoltà, tale procedura si concludeva nel febbraio 2020, mentre iniziava la pandemia e scoppiava la crisi del settore crocieristico, riverberatasi sulla società con una perdita, nel bilancio 2020, di quasi 1,5 milioni di euro. Senza dimenticare, nel frattempo, i rinvii via via decisi all'obbligo di esternalizzazione e, da ultimo, la sentenza della Consulta che lo scorso novembre ha dichiarato incostituzionale l'articolo del Codice in questione (per la sproporzionalità della percentuale).

Tornando al "lungo e approfondito" lavoro menzionato dal presidente Musolino, la delibera del Comitato di Gestione che ha accantonato la revoca parziale a Port Mobility non è ancora stata pubblicata, ma nei documenti prodromici resi disponibili nelle scorse settimane dall'ente si intravede fra le altre cose la motivazione della decisione adottata due giorni fa: "Questa Autorità di Sistema Portuale si trova nella impossibilità di dare attuazione alla delibera Anac del 2019, ovvero di risolvere la concessione della Port Mobility sia per l'assoluta mancanza dei mezzi finanziari sia per la illogicità e contraddittorietà della situazione di fatto che si verrebbe a creare con l'eventuale atto di risoluzione unilaterale della concessione e relativo avvio della procedura di gara per un nuovo affidamento del servizio e l'impossibilità di individuare strumenti legittimi per indurre la Rogedil servizi s.r.l. alla fuoriuscita dalla compagine sociale del concessionario se non attraverso il pagamento di un indennizzo economico da corrispondere alla stessa società, fatto quest'ultimo impossibile da concretizzare per questa Autorità, vista la conclamata condizione strutturale di crisi finanziaria dell'Ente e in costanza di una "procedura di allerta per la prevenzione dello stato di crisi" nota a tutti gli organi di vigilanza e controllo".

Argomentazioni che probabilmente non lasceranno soddisfatti gli altri stakeholder interessati dalla vicenda, a partire da Medov fino ad arrivare agli organi giudiziari e di controllo che potrebbero nei prossimi mesi riaprire la contesa.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, February 23rd, 2022 at 8:30 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.