

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Venezia è guerra aperta fra Vtp e l'Autorità di sistema portuale

Nicola Capuzzo · Thursday, November 2nd, 2023

“Comportamento inerte e omissivo”, che configura una “condotta illegittima e illecita” espressa in un “atteggiamento di burocrazia difensiva”, foriero di “danni, subiti e subendi”, di cui ora Vtp – Venezia Terminal Passeggeri è intenzionata a chiedere conto.

Sono i passaggi nodali del durissimo “atto di diffida, contestazione e messa in mora” con cui il concessionario del traffico passeggeri della Serenissima ha accusato il presidente dell’Autorità di sistema portuale di Venezia, Fulvio Lino di Blasio, di non aver adempiuto al proprio incarico di commissario per le crociere, attribuitogli (con 157 milioni di euro di risorse) dal Governo Draghi col decreto con cui si cancellò, ormai due anni e mezzo fa, la possibilità per le navi oltre le 25mila tonnellate di stazza lorda di raggiungere la stazione marittima fulcro dell’attività della società controllata da Apsv (compagine al 50% facente capo alla finanziaria regionale Sviluppo Veneto, 1% Adsp attraverso Apv investimenti e per il 49% a Venezia Investimenti, soggetto controllato dai tre maggiori gruppi crocieristici del mondo – Costa Crociere/Carnival, Msc Crociere e Rcl, titolari attraverso Finpax di un ulteriore 22,18% di Vtp).

Quel decreto, lamenta oggi Vtp, non disponeva solo un ristoro finanziario per Vtp e i suoi fornitori (27,5 milioni di euro fra 2021 e 2022), ma stabiliva anche che, “al fine di sostenere l’equilibrio del piano economico finanziario della concessione” di Vtp, l’Adsp “può procedere, nel rispetto della normativa europea, alla revisione del predetto piano” e della concessione stessa, attraverso “la proroga della sua durata, la riduzione, rateizzazione o rimodulazione del canone concessorio, nonché, in deroga all’articolo 18, comma 7, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, l’affidamento della gestione dei punti di attracco temporanei”.

L’ente, accusa Vtp vedendo avvicinarsi la scadenza concessoria (spostata dal 2024 al 2026 per le norme Covid), non ha però ancora provveduto a questa revisione, assumendo anzi un atteggiamento dilatorio, formalizzato nel dicembre 2021 in un atto con cui non solo si posponeva l’attivazione di tali strumenti al pagamento dei ristori e alla conclusione della stagione 2022, ma si spiegava inoltre come ancora si dovesse valutare “se e in quale misura” adottarli.

L’atto, riepiloga Vtp, è stato impugnato e il ricorso è pendente, ma, malgrado la “disponibilità ad avviare un confronto” manifestata da Di Blasio – che un anno dopo, nel dicembre 2022, pubblicamente annunciava l’imminente revisione, con proroga e allargamento territoriale della

concessione anche al previsto nuovo terminal nel Canale Nord di Marghera –, il presidente di Adsp “non ha mai dato corso al procedimento di revisione della concessione” e “si è sempre rifiutato di verbalizzare le posizioni espresse dalle parti in occasione degli incontri, ponendo in tal modo in essere una condotta dilatoria”.

In sintesi, Vtp vuole programmare il futuro e per farlo ha bisogno di avere nero su bianco una concessione in cui si delinei chiaramente quali e a quali condizioni saranno gli spazi a disposizione. Da qui la minaccia di “agire per il risarcimento del danno”, con la citazione di una sentenza del Consiglio di Stato con cui si sarebbe sancita la responsabilità di una pubblica amministrazione che “intende auto-proteggersi con la sua inerzia”.

In una risposta affidata al *Corriere Veneto* (che per primo ha sollevato il caso), il presidente della port authority degli scali veneti ha rigettato le accuse di inerzia, ricordando l’organizzazione del sistema di approdi diffusi imbastita negli ultimi due anni (a Marghera, Fusina e Chioggia), l’avvio, recente, delle procedure per arrivare all’escavo del canale Vittorio Emanuele (che [riporterà alla stazione marittima](#) navi fino alle 65mila tonnellate) e l’imminente emanazione del “bando del canale nord/lato nord con due ormeggi da 300 metri: non c’è alcuna inerzia nell’attività”. Mentre, ha aggiunto a SHIPPING ITALY rivedendo quanto ventilato nel dicembre 2022, “la concessione della stazione marittima canale nord lato nord più che una intenzione è una delle azioni concrete di riequilibrio del Pef (da finalizzare) allo studio della Struttura commissariale”.

Insomma, pare replicare Di Blasio, la legge dice che l’Adsp “può” e non “deve” revisionare Pef e concessione, a sua assoluta discrezione e senza limiti temporali né geografici. Come dire, *à la guerre comme à la guerre*.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 2nd, 2023 at 11:30 am and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.