

## Venezia, tempo scaduto: ora tocca al Ministero

**Per la terza volta non passa l'approvazione del bilancio, ancora assenti Giri e Campitelli. Il MIT deciderà fra commissariamento e 'approvazione tecnica'. La Port Community: "No a gestioni emergenziali"**



**di Pietro Roth**

Il tempo, ormai, è scaduto. Anche questa mattina, come peraltro annunciato, Lorenzo Giri e Maria Rosaria Anna Campitelli, rappresentanti rispettivamente della Città Metropolitana di Venezia e della Regione Veneto nel Comitato di Gestione dell'AdSP del Mare Adriatico Settentrionale (porti di Venezia e Chioggia), non si sono presentati alla riunione del board, dopo aver in un primo momento votato contro l'approvazione del bilancio 2019 e, nella seconda convocazione, aver marcato visita, il tutto per la loro contrarietà all'operazione del Venice Re-Port Mos.

Questa mattina erano così presenti il Presidente dell'Autorità Pino Musolino, il Direttore Marittimo della Capitaneria di Porto di Venezia Piero Pellizzari, il Segretario Generale dell'AdSP MAS Martino Conticelli, Angelo Passaro, presidente del Collegio dei Revisori dei Conti e componente del MEF, Francesco De Nardo e Laura Mazzone, membri del Collegio dei Revisori dei Conti e componenti MIT. Dopo aver atteso 20 minuti come da regolamento interno, il presidente Musolino ha rilevato la mancanza del quorum strutturale e ha decretato l'assenza del numero legale per procedere con la seduta, dandone atto nel verbale.

“La situazione, assolutamente inedita a livello nazionale, è tanto più inspiegabile se si considera che l'ente ha un Bilancio particolarmente florido, oltre che già validato dai revisori nominati dal MEF e dal MIT, nonché col parere favorevole dell'Organismo di partenariato - commenta il Presidente Pino Musolino - I componenti del Comitato Giri e Campitelli hanno rifiutato oggi la terza opportunità che era stata loro offerta per dimostrare che il futuro dei porti di Venezia e Chioggia è più importante di qualsiasi tattica di breve periodo o questione di natura personale. La loro scelta di irrazionale intransigenza, nonostante l'Ente abbia continuato anche in questi giorni a produrre spiegazioni supportate da dati e pareri inoppugnabili sull'efficacia delle sue azioni, ha ricadute gravi, perché rischia di limitare l'operatività dell'Autorità in una fase congiunturale che richiederebbe, invece, soluzioni condivise innovative e flessibili per rilanciare il cluster marittimo e scongiurare eventuali crisi occupazionali”.

Che cosa succede adesso? Risolta la questione legata a Trieste, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovrà continuare ad occuparsi della portualità del Nord Est italiano. In una nota di pochi giorni fa il dicastero di Porta Pia, riferendosi proprio al porto di Venezia, ha fatto sapere di aver “formalmente incaricato la competente Direzione ministeriale di procedere ad approfondimenti tecnici e amministrativi sulla correttezza dei rilievi formulati dai due componenti del comitato di gestione in merito all'approvazione del rendiconto, senza però trascurare il parere favorevole espresso, a questo proposito, dai revisori dei conti. Qualsiasi futuro provvedimento del Ministero sarà conseguente all'esito di tali verifiche”.

Provvedimento che adesso il MIT è in qualche modo obbligato a mettere in pratica. Nel ventaglio di soluzioni potrebbe anche esserci l'ipotesi commissariamento, ruolo che però potrebbe essere gestito ancora da Pino Musolino, che non ha certo presentato un bilancio in perdita, il che avrebbe dato luogo all'automatismo, anzi. Oppure potrebbe scegliere di procedere con una 'approvazione tecnica' del rendiconto sulla base delle valutazioni svolte internamente.

Intanto, mentre fioccano le carte bollate presentate in Procura, alla Corte dei Conti e financo all'ANAC, contro l'ipotesi di una “gestione emergenziale dello scalo” scende in piazza anche la Port Community lagunare, che raggruppa i principali operatori del porto e anche numerose associazioni imprenditoriali: “Con l'ombra sempre più fitta di un commissariamento dell'Autorità di Sistema Portuale, a causa della reiterata bocciatura del bilancio, il porto di Venezia rischia oggi di fare rotta verso il nulla. Ma il mondo imprenditoriale è per la prima volta compatto nella risposta: nessuna mozione o nessuna discesa in campo pro o contro la gestione portuale. Il problema è oggi il porto: il più prestigioso porto d'Italia, colpito dalla crisi post Covid, già penalizzato da anni e anni di mancate decisioni e di politiche solo negative rispetto alle attività commerciali, passeggeri e industriali dello scalo, non è disposto ad accettare più nulla passivamente. Otto anni di scontri e dibattiti sterili sulle grandi navi passeggeri, anni di ritardo nella manutenzione regolare dei canali indispensabile per consentire l'ingresso di navi che rischiano invece di incagliarsi, lo stallo sul fronte delle concessioni portuali che ha generato e genera incertezza e problemi per le imprese terminalistiche, un piano morfologico della laguna sempre in lista di attesa e senza il quale non è possibile prevedere i siti dove scaricare i fanghi dei fondali. Adesso basta: per la Venezia Port Community, pronta ad azioni di tutela contro chi è responsabile del degrado del porto, è venuto il momento del fare e della resa dei conti”.