



## COMITATO DI GESTIONE DEL 24.04.2024 PROPOSTA DELIBERA N. 9

### Acquisizione quota interporto di Rovigo Spa (1,39%) da Provincia di Vicenza

#### IL COMITATO

su proposta del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale, con la presenza dei componenti Fulvio Lino Di Blasio (Presidente) Maria Rosaria Anna Campitelli (in videoconferenza), Dennis Wellington (in videoconferenza), Filippo Marini e Alessio Palmisano (per il Porto di Chioggia),

alla presenza (in videoconferenza) del Presidente del Collegio dei Revisori dei Conti, Emanuela Capobianco e dei componenti Adriano Zanghi Buffi e Romina Giuseppa Barbato;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175 recante "Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica", e successive modifiche e integrazioni;

Visto il combinato disposto degli artt. 9, comma 4, del d.lgs. n. 175/2016, ai sensi del quale nel caso di partecipazioni detenute da amministrazioni diverse da quelle dello Stato, dalle Regioni e dagli altri enti locali, i diritti del socio sono esercitati dall'organo amministrativo dell'ente, e 8, comma 3, lett. r), della legge n. 84/1994, in base al quale il Presidente dell'AdSP esercita ogni altra competenza che non sia attribuita dalla presente legge agli altri organi dell'AdSP;

Vista la Circolare MEF n. 23 del 2022;

Considerato che, ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett. f), della legge n. 84/1994, rientra tra i compiti istituzionali propri delle AdSP la "promozione e coordinamento di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali";

Considerato che, ai sensi dell'art. 6, comma 11, della legge n. 84/1994, le AdSP "... possono assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale, ai sensi dell'articolo 46 del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214";

Considerato che l'articolo 5 comma 1 TUSP con il richiamo ai "casi eccezionali in cui ... l'acquisto di una partecipazione .. avvenga in conformità ad espresse previsioni legislative" contiene già una norma permissiva alla sua deroga da attuare mediante una norma eccezionale, quale è il citato articolo 6 della L. 84/1994, norma che può essere sia anteriore che posteriore;

Considerato che sussiste un rapporto tra TUSP e L. 84/1994 un rapporto per cui la possibilità per le ADSP deriva dalla legge speciale in materia, di acquisire partecipazioni di minoranza in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, a fronte della



disciplina generale di cui al TUSP e al c.d. vincolo concernente l'entità della partecipazione, per cui si conclude che viene in considerazione una antinomia di tipo parziale unilaterale, che rende applicabile la norma speciale di cui alla legge n. 84/1994 in luogo dei principi desumibili dalla disciplina generale di cui al TUSP:

Considerato che gli interporti sono definiti dalla Legge n. 240/1990 come *"un complesso organico di strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le varie modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione"*;

Atteso che gli interporti costituiscono, nel loro insieme, una struttura fondamentale per il sistema nazionale dei trasporti, ciò anche al fine di assicurare a tale sistema la necessaria flessibilità attraverso il collegamento dei vari sistemi di trasporto (intermodalità);

Considerato che l'Interporto di Rovigo è partecipato in larga maggioranza da soggetti pubblici e l'attività svolta è finalizzata al perseguimento di un interesse pubblico;

Visto lo statuto della società Interporto di Rovigo Spa, le cui attività principali sono volte a promuovere, progettare, realizzare e gestire l'interporto medesimo, con le sue strutture portuali e interportuali, concretizzandosi nell'esercizio di un servizio pubblico;

Considerato che l'Interporto di Rovigo rientra nel "sistema idroviario padano – veneto" e in tale ambito è considerato infrastruttura strategica per lo sviluppo del trasporto fluviale;

Considerato che il medesimo Interporto nel Piano Regionale dei Trasporti viene considerato complementare agli interporti primari di Padova e Verona perché integra i servizi intermodali di questi ultimi, offrendo con il suo porto sul Canalbianco il collegamento al mare alla pianura padana per via fluviale;

Valutata la stretta correlazione funzionale e strategica tra il sistema portuale amministrato dall'AdSPMAS (porti di Venezia e Chioggia) e l'Interporto di Rovigo, come articolata nella relazione della Direzione Pianificazione Strategica e Sviluppo di ADSPMAS che si sofferma sui seguenti aspetti:

- 1) l'ambito interportuale esprime una significativa potenzialità di sviluppo che trova nel sistema portuale di Rovigo un naturale interfaccia di collegamento per le attività di import/export interconnesse al sistema logistico regionale e interregionale;
- 2) la ZLS di Venezia e del rodigino trova, in Rovigo, una consistente disponibilità di aree produttive di carattere "retro-portuale" in cui realizzare nuovi investimenti, anche mediante recupero/riconversione edilizia in un'ottica di circolarità e sostenibilità. Dalla mappatura delle aree comunali emerge un quadro di riferimento territoriale in grado di favorire una buona connettività fra flussi logistici e collegamenti stradali, ferroviari e fluviali;
- 3) l'istituzione della ZLS dovrà mettere in campo una programmazione d'insieme sotto il profilo infrastrutturale e trasportistico in grado di creare una forte interconnessione tra l'interporto di Rovigo, il Porto di Venezia e l'area di Porto Marghera e i comuni interni del territorio, aumentando così la capacità di attrazione di investimenti curando al





- contempo la riduzione dell'impatto ambientale e contribuendo alla competitività, allo sviluppo economico sostenibile e all'incremento del livello occupazionale;
- 4) l'idrovia Padano-Veneta, definita a seguito della legge n. 380/1990, è stata inserita nella Rete transeuropea delle vie navigabili ed è attualmente parte integrante del Corridoio multimodale Mediterraneo. I porti di Venezia e Chioggia costituiscono gli unici terminali di imbocco/sbocco privilegiato per la rete idroviaria Padano-Veneta, alla quale sono collegati tramite il Canal Brondolo. La rete idroviaria è costituita dal Canale Fissero-Tartaro (attivo dal 2012) e dal Canal Bianco, che permette di raggiungere Mantova attraverso Baricetta, Rovigo e Ostiglia. Il Canale Fissero-Tartaro è composto da aste fluviali di classe CEMT V;
  - 5) nel vigente Piano Operativo Triennale 2022-2024 (P.O.T.) l'aspetto infrastrutturale rappresenta il *layer* di base di tutto il processo di rilancio del sistema portuale: dalla pianificazione, alla realizzazione di infrastrutture e collegamenti, alla gestione degli asset e alla loro valorizzazione e accessibilità. Il sistema portuale diventerà – grazie anche al prossimo PRP e a una nuova stagione di rilancio del porto legata al rilascio delle nuove concessioni – una realtà su cui realizzare investimenti anche e soprattutto in ragione della ZLS Porto di Venezia-Rodigino;
  - 6) l'interporto di Rovigo è localizzato a sud-est della città di Rovigo, lungo il canale Canalbianco, navigabile e compreso all'interno del sistema idroviario padano-veneto. La piattaforma è sulla direttrice che collega, grazie alla rete navigabile interna, i porti di Venezia e di Chioggia ai porti fluviali di Mantova e Cremona. La piattaforma logistica è inoltre in prossimità dell'autostrada A13 Padova-Bologna e della rete ferroviaria principale che collega Bologna e Padova. Tali infrastrutture si inseriscono all'interno della rete principale europea TEN-T (Corridoio nord-sud "Baltico-Adriatico"). Il canale è accessibile da imbarcazioni fluvio marittime della V classe europea. Le chiatte utilizzate per il trasporto fluviale hanno una capacità di carico fino a 1.800 tonnellate. La via navigabile nasce da Porto Levante, dove sono stati costruiti i moli foranei e, attraverso il canale navigabile Canalbianco, Tartaro e Fissero, giunge fino a Mantova con una lunghezza di circa 170 Km. Successivamente, tramite le conche di San Leone, entra nel Po per raggiungere il Porto di Cremona e, in futuro, anche Milano. I canali raggiungono anche Ferrara e Piacenza. Dal canale navigabile è possibile arrivare al mare tramite il Po di Brondolo, il quale garantisce il collegamento con il Porto di Chioggia. Il porto di Marghera è raggiungibile percorrendo il tratto navigabile della Laguna Veneta;
  - 7) che è interesse dell'AdSPMAS promuovere lo sviluppo della navigazione fluvio-marittima per il trasporto delle merci che, tra l'altro, consente:
    1. il contenimento dell'impatto energetico ed ambientale derivato dalla logistica e trasporti;
    2. elevata capacità di trasporto per unità movimentata ed economie di scala rispetto a sistemi tradizionali;
    3. il contenimento significativo dei costi rispetto al trasporto su gomma o su ferro;



4. possibilità di trasporto di carichi eccezionali senza impegnare le principali arterie stradali;
5. diminuzione dei costi esterni e di impatto sull'infrastruttura stradale e ferroviaria;
- 8) che, rispetto all'obiettivo generale di porto *multipurpose* nonché di sviluppo di nuove attività produttive, è interesse dell'Amministrazione promuovere l'insediamento di attività fortemente connesse al territorio di riferimento che possano sviluppare una relazione sinergica con il sistema portuale;
- 9) che, dal punto di vista operativo, l'Interporto di Rovigo:
  - dispone di magazzini destinati al settore agroalimentare e ha in progetto di costruire silos per una capacità complessiva di 35mila tons che può svolgere una funzione di assorbimento dei picchi di traffico;
  - sta diventando un polo di riferimento per le manutenzioni delle navi fluviali ed a tal riguardo sono numerose le richieste di ricovero per manutenzione per imbarcazioni fluviali che scalano i nostri porti;
- 10) che, secondo la speciale disciplina di cui alla legge n. 84/1994, sussiste a carico delle AdSP il vincolo all'acquisizione di partecipazioni di minoranza nelle società di cui all'art. 6, comma 11;

Acquisite la relazione resa dalla Direzione Programmazione e Finanza sulle ragioni di ordine societario sottostanti l'acquisizione, ed il parere *pro veritate* dell'avv. prof. Chiara Cacciavillani, ordinario di diritto amministrativo presso l'Università degli studi di Padova, circa la non applicabilità dell'art. 5, commi 1, 2 e 3 del d.lgs. n. 175/2016;

Lette le motivazioni di ordine giuridico rese dalla Area Affari Legali e dal parere *pro veritate* dell'avv. prof. Chiara Cacciavillani;

Dato atto che l'acquisizione è compatibile con i principi di efficienza, di efficacia e di economicità dell'azione amministrativa;

## DELIBERA

**(all'unanimità, non partecipando al voto ai sensi dell'art. 9, comma 1, lett. e) della L. n. 84/94 ss.mm.ii., l'Autorità Marittima)**

- di acquisire le 54.245 azioni dell'Interporto di Rovigo Spa detenute dalla Provincia di Vicenza rappresentanti 1,3905% del capitale sociale, per il corrispettivo pari alla corrispondente frazione dello stesso, di € 96.013,65;
- pur non apparendo legata la presente delibera, ai citati adempimenti di approvazione preventiva di cui all'art. 5, comma 3, del d.lgs. n. 175/2016 di inviare, comunque, i documenti alla Corte dei Conti e all'Autorità garante della concorrenza e del mercato;
- di ritenere sospesi gli effetti della presente delibera sino al positivo esito dei suddetti pareri.



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Settentrionale  
Porti di Venezia e Chioggia

La spesa sarà imputata al capitolo 213.10 *“partecipazioni in società esercenti attività accessorie o strumentali rispetto ai compiti istituzionali affidati all’Autorità”*, previa alimentazione dello stesso ai sensi del Regolamento di Amministrazione e Contabilità.

IL SEGRETARIO  
Antonella Scardino  
*Antonella Scardino*

IL PRESIDENTE  
Fulvio Lino Di Blasio