

**OGGETTO: procedura per l'affidamento in concessione di aree e beni per la gestione di servizi terminalistici in favore dei croceristi in imbarco, sbarco e transito nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese.**

**Verbale di gara n. 5**

L'anno duemiladiciannove il giorno 22 del mese di novembre alle ore 16.00, la Commissione di gara, nominata con Decreto del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale (anche solo AdSP) n. 556 del 14 ottobre 2019, costituita da:

- Avv. Carlo Comandè, in qualità di Presidente della Commissione;
- Avv. Enzo Puccio – Componente;
- Avv. Filippo Morici, Componente;
- Prof. Salvatore Ferri, Componente;
- Dott. Pasquale Iovine, Componente;
- Dott. Filippo Maria Zampieri, Componente;
- Dott. Lorenzo Corridoni, Componente;

AdSP Palermo  
23/11/2019  
Prot. N° 0013644/19 - Entrata

è altresì presente nella qualità di Segretario il Dott. Fabrizio Tagliavia.

È presente in rappresentanza del concorrente MSC Cruises S.A. - Costa Crociere S.p.A., l'Avv. Gennaro Borriello in qualità di procuratore della MSC Cruises S.A..

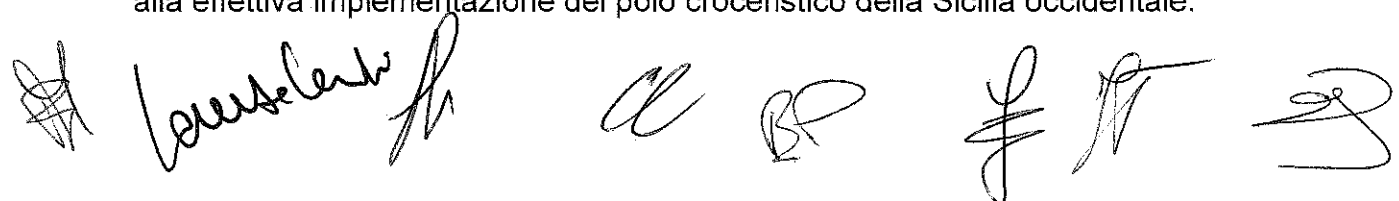
La Commissione si è riunita a Palermo, presso la sede principale dell'AdSP, in seduta pubblica, al fine di dare atto delle risultanze istruttorie cui è pervenuta all'esito della disamina e valutazione delle istanze di concessione e della relativa documentazione tecnica, economica e progettuale ad esse acclusa, presentata dagli operatori concorrenti sotto elencati:

- MSC Cruises S.A. - Costa Crociere S.p.A.
- Port Operation Holding S.r.l./Global ports Melita Limited.

La predetta attività istruttoria è stata svolta nel corso di n. 3 sedute riservate tenutesi nei giorni 28 ottobre 2019, 18 novembre 2019 e 22 novembre 2019.

All'esito delle su menzionate sedute riservate e dell'attività istruttoria ivi operata, la Commissione è addivenuta alle conclusioni di seguito riportate:

Alla luce di quanto esposto nel corso della approfondita analisi svolta in ordine alla rispondenza delle proposte presentate ai parametri dettati dal Regolamento d'uso del Demanio, nonché dalla Circolare MIT richiamati quali elementi di valutazione sin dal verbale n. 1, ed all'esito di quanto emerso nel corso delle sedute riservate, è possibile formulare un giudizio di preferenza tra le due domande concorrenti con specifico riguardo alla più proficua utilizzazione del bene pubblico nonché al maggior grado di soddisfacimento dell'interesse pubblico sotteso all'affidamento in concessione delle aree demaniali della ADSP finalizzate alla effettiva implementazione del polo croceristico della Sicilia occidentale.



In tal senso, come già evidenziato, tutti gli atti di programmazione e tutte le azioni poste in essere dalla AdSP risultano teleologicamente indirizzati alla realizzazione di una forte implementazione della capacità attrattiva dei porti gestiti nei confronti del traffico croceristico. Si legge molto chiaramente nei documenti programmatici come anche nella lista degli interventi infrastrutturali in corso di realizzazione, la chiara volontà di fare crescere significativamente il numero dei passeggeri in transito presso i porti della Sicilia occidentale, come anche quella di rafforzare la caratteristica di Home port del porto di Palermo.

In tal senso, deve evidenziarsi come la rilevanza dell'interesse pubblico che, ai sensi dell'art. 37 Cod. nav., condiziona la scelta del richiedente la concessione di demanio marittimo tra più aspiranti si identifica nell'interesse primario che deve essere soddisfatto col provvedimento concessorio, inerente all'opportunità che l'atto di concessione sia coerente ad una corretta utilizzazione delle aree demaniali tale da garantire per quanto possibile la migliore realizzazione delle finalità pubbliche perseguite.

Tutti gli indicatori hanno segnalato come la proposta di MSC – Costa sembri garantire maggiormente tale interesse risultando nel complesso la più completa e, soprattutto, la più attendibile in termini di effettiva realizzabilità del piano operativo proposto.

Grande rilievo nella scelta ha rivestito la circostanza che il concorrente in questione sia costituito dalle due società armatrici più importanti tra quelle che operano nel Mediterraneo e che, peraltro, garantiscono già oggi circa il 70% del traffico croceristico nei porti della Sicilia Occidentale.

Tale circostanza, unitamente alla solidità della proposta sotto il profilo della sua sostenibilità economica ed alla evidente possibilità che tale concorrente realizzi importanti economie di scopo nella gestione dei porti richiesti in concessione, sembra costituire elemento tale da suggerire il più probabile raggiungimento dell'obiettivo di traffico passeggeri dichiarato in offerta (oltre un milione e mezzo di passeggeri a fine concessione).

Tale obiettivo, peraltro, risulta coincidente con quello che per la AdSP emerge come migliore realizzazione dell'interesse pubblico e che ha indotto la stessa AdSP a porre in essere l'imponente programma di investimenti oggi in atto per trasformare i Porti di sua competenza in un polo croceristico tra i più importanti nel bacino del Mediterraneo.

D'altro canto, la proposta concorrente avanzata da POH – GPM, pur se spende in più parti le indubbie qualificazioni possedute nell'ambito terminalistico dal gruppo di riferimento GPH, sconta una sostanziale genericità ed una inidonea indicazione in ordine alle concrete modalità attraverso le quali vorrebbe addivenire alla sua realizzazione. A tal proposito, POH – GPM non riesce a riempire di contenuti una serie di enunciazioni che non vengono, pertanto, opportunamente suffragate da elementi di concretezza con riferimento alle ragioni di effettiva sostenibilità della proposta.

In tal senso deve osservarsi come la proposta introduca un importante e persistente piano di aumento delle tariffe che si pone in forte contrasto con la finalità di rendere i porti di interesse maggiormente attrattivi per gli armatori, con la conseguenza di non risultare coerente con riferimento alle dichiarate linee di sviluppo del traffico passeggeri.

Tali programmi, infatti, al di là della dichiarata possibilità di realizzare sinergie con il gruppo di riferimento GPH non sono stati efficacemente supportati o giustificati attraverso la

Carubellanti

Il

d

Il

Il

BR

J

Il

esposizione di elementi a sostegno quali intese preliminari con società armatoriali o con operatori turistici tali da potere svincolare l'istanza presentata dal suo necessario rimando ai flussi di traffico previsti dall'altro concorrente. Flussi che, è corretto evidenziare, non c'è alcuna certezza che si possano implementare alle condizioni economiche e gestionali proposte da POH – GPM, profondamente differenti rispetto a quelle contenute nell'offerta di MSC – Costa, principalmente con riferimento agli aspetti economici.

In tale quadro, anche l'elemento attinente al canone demaniale offerto, certamente superiore da parte di POH – GPM rispetto a MSC – Costa, assume un valore non dirimente in considerazione del fatto che, ai fini della sostenibilità economico-finanziaria del piano, a fronte dell'incremento del canone demaniale, POH-GPM ha proposto l'aumento delle tariffe da applicare alle compagnie di navigazione così da rendere disincentivante per quest'ultime l'incremento del traffico delle navi da crociera.

Inoltre, in merito alla sostenibilità del canone offerto è opportuno evidenziare come il piano economico-finanziario presentato nei primi anni produca un cash flow operativo negativo, che pertanto non tiene conto del costo delle eventuali fonti di finanziamento esterne necessarie agli investimenti proposti, in ordine al quale POH – GPM non chiarisce le modalità di copertura.

La concomitanza di tali elementi rende non riscontrabile la sostenibilità dei livelli di canone offerti da POH – GPM.

In tale complessivo contesto la Commissione all'unanimità, per le ragioni ampiamente esposte nel presente verbale e nei verbali di seduta riservata, a seguito di approfondita istruttoria, ritiene la proposta maggiormente aderente all'interesse pubblico perseguito e che sembra garantire la più proficua utilizzazione dei beni da dare in concessione quella formulata dal concorrente MSC – Costa.

A questo punto il Presidente ritiene conclusi i lavori della Commissione e rimette i contenuti della espletata attività istruttoria alla ADSP affinché la stessa concluda l'iter volto alla assegnazione della concessione nell'esercizio delle competenze provvedimenti alla stessa spettanti.

Alle ore 16.10 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il presente verbale viene trasmesso al RUP affinché proceda con gli adempimenti di sua competenza.

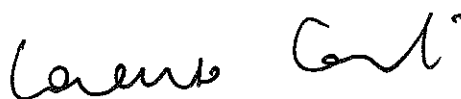
Il Segretario provvederà a conservare tutta la documentazione di gara in apposito armadio munito di serratura presso i locali dell'Autorità.

Avv. Carlo Comandè, Presidente della Commissione 

Avv. Enzo Puccio – Componente 

Avv. Filippo Morici, Componente 

Prof. Salvatore Ferri, Componente 







Dott. Pasquale Iovine, Componente

Dott. Filippo Maria Zampieri, Componente

Dott. Lorenzo Corridoni, Componente

Dott. Fabrizio Tagliavia, Segretario

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*