

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Munari: “Con il Decreto Semplificazioni ai porti deroghe perfino superiori al modello Genova”

Nicola Capuzzo · Friday, October 16th, 2020

Genova – Oggi uno strumento normativo molto efficace per imprimere un’accelerazione forte alla macchina pubblica che gestisce gli scali marittimi c’è, sia per la materia che riguarda le concessioni che i servizi portuali, e van ben oltre il tanto invocato ‘modello Genova’: “Si tratta dell’articolo 2 paragrafo 4 del Decreto Semplificazioni perché di fatto viene cancellato il necessario ricorso al Codice degli appalti pubblici per le opere”.

Lo ha spiegato Francesco Munari, noto avvocato e docente universitario genovese, in occasione della presentazione a Genova del “Rapporto 2019 – Le concessioni in ambito portuale”. Secondo l’esperto giurista questo recente intervento normativo “riporta sostanzialmente alla possibilità di dire che le proroghe delle concessioni si possono fare e che non è sempre necessario per definizione lo svolgimento di gare pubbliche”. Munari ha richiamato a questo proposito la nota [sentenza ‘Malpensa Logistica Europa’](#) dove la Corte di giustizia, con sentenza del 13 luglio 2017, aveva promosso la normativa italiana che non prevede una previa procedura di gara pubblica per le assegnazioni, anche temporanee, di spazi destinati all’assistenza aeroportuale a terra che non sono accompagnate dal versamento di un corrispettivo da parte del gestore dell’aeroporto.

L’articolo (2, comma 4) del [Decreto Semplificazioni](#) richiamato dal prof. Munari dice letteralmente che “Nei casi di cui al comma 3 e nei settori [...] dei trasporti e delle infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, lacuali e idriche, [...] le stazioni appaltanti, per l’affidamento delle attività di esecuzione di lavori, servizi e forniture nonché dei servizi di ingegneria e architettura, inclusa l’attività di progettazione, e per l’esecuzione dei relativi contratti, operano in deroga ad ogni disposizione di legge diversa da quella penale, fatto salvo il rispetto delle disposizioni del codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, di cui al decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, nonché dei vincoli inderogabili derivanti dall’appartenenza all’Unione europea [...]”.

Insomma i presidenti delle Autorità di sistema portuale non hanno più scuse, le opere negli scali marittimi ora si possono mandare avanti grazie a una corsia preferenziale perfino superiore a quanto era stato previsto per la ricostruzione a Genova del ponte Morandi.

Oltre a ciò Munari nel suo intervento si è anche soffermato sul fatto che le port authority “dovrebbero capire che concessioni e concessionari sono tutti fra loro differenti” per cui “non si

può standardizzare i contratti” e il trattamento dei vari casi specifici che esistono in giro per l’Italia. “Il settore è di per sé molto flessibile e anche le Autorità di sistema portuale dovrebbero esserlo” secondo l’avvocato genovese. Il cui parere è suffragato da un recente parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici secondo il quale le infrastrutture dovrebbero essere delineate nel loro complesso ma non nelle singole fattispecie.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 16th, 2020 at 6:06 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.