

Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Leggi anche

[Lauro lancia un aumento di capitale da 200 Mln \\$ per le prime navi di Eneti](#)

Porti: nel Ddl Concorrenza accantonata l'autoproduzione e riformate le concessioni in banchina

Nicola Capuzzo · Thursday, November 4th, 2021

In ritardo di quattro mesi il Governo ha finalmente partorito, per ora ufficiosamente, il disegno di legge annuale sulla concorrenza ([qui la bozza](#)).

Per quel che riguarda le materie trasportistico-portuali, quel che salta immediatamente all'occhio è che, a dispetto delle previsioni, il Governo ha scelto di non gettare benzina sul fuoco dell'autoproduzione delle operazioni portuali, decidendo di non dare seguito alle [indicazioni](#) dell'Autorità Antitrust. Il Garante aveva auspicato una liberalizzazione massima e l'abrogazione della normativa del Decreto Rilancio che nell'estate 2020 ha esplicitamente condizionato (dettagliandone la disciplina) la possibilità per un armatore di utilizzare il personale di bordo all'indisponibilità, nel porto di interesse, di imprese portuali ex art.16 o fornitori di manodopera temporanea ex art.17. Accolta quindi, almeno per il momento, la posizione del sindacato e bocciata quella di Confitarma e Assarmatori.

Più articolato, rispetto alle anticipazioni, l'intervento invece in materia di concessioni.

Il Governo, infatti, ha optato per una riscrittura integrale dell'articolo 18 della legge n.84/1994, superando così la *vacatio legis* del regolamento sulle concessioni che, in base al testo vigente, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Ministero dell'Economia e delle Finanze dovrebbero da 27 anni emanare sotto forma di decreto.

Cambiando l'ultimo capoverso del comma 1, cioè, si sceglie di bypassare l'approccio dirigistico centralista, potenziando autonomia e responsabilità delle Autorità di Sistema Portuale nel rilascio delle concessioni e nell'eventuale mantenimento di banchine pubbliche.

Per affidare le concessioni, anche su istanza di parte, gli enti dovranno predeterminare un canone e pubblicare "un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva. Gli avvisi devono definire in modo chiaro, trasparente, proporzionato rispetto all'oggetto della concessione e non discriminatorio, i requisiti soggettivi di partecipazione e i criteri di selezione delle domande, nonché la durata massima delle

concessioni. Gli avvisi devono, altresì, indicare gli elementi riguardanti il trattamento di fine concessione, anche in relazione agli eventuali indennizzi da riconoscere al concessionario uscente”.

Significativa la sparizione di ogni riferimento a “canoni minimi” e a “modalità di rinnovo”: i canoni devono essere predeterminati rispetto all’avviso, ma divengono a tutti gli effetti un potenziale elemento di scelta del contraente (rimarcando [l’allineamento](#) di questo Governo alle posizioni della Commissione Europea in materia di porti) e, alla scadenza, l’incumbent non avrà alcun vantaggio, dato che in caso di mancato ammortamento degli investimenti si prevedono esplicitamente indennizzi.

Espunta anche la possibilità di accordi sostitutivi: non dovendosi più attendere il decreto-regolamento, le AdSP dovranno completare il percorso concessorio prima di affidare aree e terreni agli interessati.

Le altre modifiche riguardano i commi 7 e 9. Nel primo caso il divieto di doppia concessione in capo ad un unico soggetto viene mantenuto, ma si inserisce un’espressione che lo limita ai porti minori (“Il divieto di cumulo non si applica nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell’articolo 4”) escludendolo per tutti i porti sede di Autorità di Sistema Portuale. Nel secondo caso si stabilisce che, nel caso un concessionario non rispetti gli obblighi assunti o le previsioni del piano di impresa sottostante la concessione, la port authority, invece che alla revoca, provveda alla “dichiarazione di decadenza”.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 4th, 2021 at 8:00 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.