

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

L'Authority dei Trasporti chiede a Roma di scrivere il regolamento concessioni nei porti

Nicola Capuzzo · Thursday, February 17th, 2022

Le divergenze che la riscrittura dell'articolo 18 della legge portuale delineata dall'articolo 3 Ddl Concorrenza, attualmente all'esame delle Camere, ha creato fra le diverse associazioni espressione del mondo imprenditoriale attivo nei porti sono destinate ad arricchirsi dopo l'intervento di oggi di Nicola Zaccero, presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, sentito dalla Commissione Industria, commercio, turismo del Senato.

In antitesi a quanto auspicato in primis da Assiterminal, che vorrebbe l'estromissione del garante dal mondo portuale, infatti, Zaccero ha auspicato al contrario che la prerogativa della definizione delle regole generali sulle concessioni delle banchine sia attribuita all'Authority torinese, col conferimento del "potere di definire lo schema di concessione da inserire negli avvisi per la gestione delle aree demaniali e delle banchine. Ciò consentirebbe, nell'ottica di tipizzazione ed omogenizzazione dei processi di affidamento delle aree demaniali, di inserire clausole convenzionali che assicurino una regolazione uniforme che incentivi l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura, sulla scorta di quanto già previsto in capo all'Autorità nel settore autostradale".

Per il vertice di Art, che nell'articolo 3 del Ddl intravede aspetti positivi (il "ricorso a procedure a evidenza pubblica per gli affidamenti" e, in contrasto col mondo Confrtrasporto, la "parziale attenuazione del divieto di cumulo concessorio"), la suddetta attribuzione permetterebbe di ovviare alle criticità che oggi permanerebbero nel sistema concessorio anche a valle del Ddl, vale a dire la permanenza della vigenza dell'articolo 37 del Codice della Navigazione, che lascia "eccessivi margini di discrezionalità nella scelta del concessionario" e la conservazione del "principio che la procedura di affidamento prenda le mosse dall'istanza di parte", oltre alla "mancanza nella proposta governativa di un graduato sistema di sanzioni".

Per Zaccero, poi, la legge sulla concorrenza dovrebbe essere l'occasione di una più conforme interpretazione del Regolamento Ue 352/2017 in materia portuale. Esplicito riferimento al tema dell'individuazione di un organismo indipendente per la gestione dei reclami in ambito marittimo e alla **controversa e contraddittoria scelta del Mims** di spezzare tale competenza, creando per i soli servizi tecnico nautici un'Authority parallela e dipendente dallo stesso dicastero: "Uno scenario in cui un operatore economico, che contesti una tariffa approvata dal Mims, dovrebbe proporre il proprio reclamo allo stesso Mims: tutto ciò potrebbe essere superato con un intervento legislativo che attribuisca all'Autorità, soggetto dotato di indipendenza e in posizione di neutralità, la

generalità delle competenze sulla gestione dei reclami derivanti dall'applicazione del Regolamento europeo”.

Non solo, perché il presidente di Art ha anche evidenziato la mancata ottemperanza (con conseguente apertura di procedura di infrazione) a un'altra disposizione del Regolamento, vale a dire la definizione da parte dell'Italia delle “norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del regolamento stesso”, altro vuoto che il Ddl secondo l'auspicio di Zaccheo potrebbe e dovrebbe riempire col “rafforzamento del sistema sanzionatorio” in capo ad Art, mentre “l'attribuzione nell'ambito degli strumenti di risoluzione non giurisdizionale delle controversie” (l'art.9 del Ddl, anch'esso oggetto degli strali di Assiterminal) è una delle ragioni per “un adeguato rafforzamento della dotazione organica dell'Autorità”.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, February 17th, 2022 at 9:27 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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