

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco il regolamento concessioni portuali: novità su durata, canoni e banchine pubbliche

Nicola Capuzzo · Monday, April 11th, 2022

Inadempienti per 27 anni, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e quello dell'Economia e delle Finanze hanno finalmente prodotto la bozza del cosiddetto "regolamento concessioni", il decreto congiunto con cui dal 1994 si attende l'attuazione cioè dell'articolo 18 della legge portuale, emanata in quell'anno.

Il testo, che sarà sottoposto domani alla conferenza dei presidenti delle Autorità di Sistema Portuale presieduta da Enrico Giovannini, numero uno del Mims, arriva proprio mentre è in gestazione il Disegno di Legge annuale sulla concorrenza, che, come è noto, aveva previsto [nell'originaria versione governativa](#) il superamento del regolamento, attribuendo alle singole Adsp molta autonomia e cancellando il riferimento ai canoni minimi, così trasformando il canone stesso in un vero elemento di scelta del concessionario e di profitto per lo Stato.

Un approccio che non a caso aveva sollevato [frizioni e obiezioni](#) e suscitato l'ambizione di diverse Authority ([Autorità di Regolazione dei Trasporti](#) e [Autorità Nazionale Anticorruzione](#)) a chiedere al legislatore, nel corso dell'iter parlamentare di approvazione tutt'ora in corso, l'attribuzione della prerogativa di definire uno schema di massima per le concessioni portuali. Un'ambizione che ora Mims e Mef sembrerebbero voler soffocare con l'emanazione del regolamento atteso da 27 anni (previa riscrittura, presumibilmente, dell'articolo 3 del Ddl Concorrenza, dato che esso prevedrebbe l'abrogazione del testo vigente dell'articolo 18 della legge portuale, ragion d'essere del regolamento medesimo).

Venendo al merito del regolamento (che [pubblichiamo nella bozza circolata in questi giorni](#), come si vede non definitiva), l'articolo centrale è il secondo. Si stabilisce che alle concessioni provvede, previo avviso pubblico, l'Adsp, "nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica", e "anche a seguito di istanza di parte", previsione che il Ddl Concorrenza aveva stralciato (sollevando la protesta di Assiterminal) e che ora Mims e Mef invece ripristinano.

Si elencano poi le indicazioni minime che gli avvisi devono contenere (fra cui la durata, non superiore ai 50 anni) e i criteri (coerenza, con la pianificazione, accessibilità per l'utenza, investimenti, traffici, occupazione, etc.) che gli enti devono seguire per valutare fra le diverse proposte. Qui c'è un primo punto su cui il regolamento è ancora incerto: i canoni restano quelli

vigenti (quelli cioè fissati da una legge del 1989, quando le concessioni portuali non esistevano, calcolati quindi su una valutazione patrimoniale e non sulla profittabilità per un concessionario privato), ma come ultimo criterio si prende quantomeno in considerazione l'eventuale rilancio sul canone (cui comunque non potrà attribuirsi più del 10% del punteggio).

Altro punto su cui il regolamento non è ancora definito è contenuto al comma 6 dello stesso articolo 2. Si stabilisce che le Adsp debbano adoperarsi per garantire la fruibilità di banchine pubbliche, in una percentuale (sul totale di quelle presenti in porto) che è però ancora da individuare. Non solo, perché nel caso di scali in cui le banchine siano tutte in concessione (la maggior parte dei principali porti italiani), le Adsp dovranno provvedere “alla necessaria pianificazione per assicurare la riserva di spazi operativi per le imprese non concessionarie”.

Da evidenziare, ancora a riguardo dell'articolo 2, la previsione di un parere vincolante in capo al Mims nel caso di domande di concessioni superiori ai 25 anni.

Il regolamento poi disciplina gli altri aspetti delle concessioni, dalla pubblicità degli avvisi (rigorosa, mentre nulla si prevede in merito alla pubblicità dei contratti di concessione) alla variazione del contenuto (sotto cui sembra ricadere anche la fattispecie della proroga, laddove l'eventuale variazione temporale viene contemplata a fronte di investimenti non previsti dall'originario piano d'impresa); dalla modifica degli assetti societari all'avvicendamento fra concessionari, fino alle verifiche (ordinariamente annuali, oltre ad approfondimenti quinquennali) cui le Adsp saranno tenute in relazione all'andamento della concessione e all'eventuale revoca del titolo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Monday, April 11th, 2022 at 6:04 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.