

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Vettosi: “Le luci e le ombre del regolamento concessioni”

Nicola Capuzzo · Saturday, May 21st, 2022

Il cosiddetto regolamento concessioni, la cui previsione è stata reintrodotta dall'ultimo aggiustamento al Ddl concorrenza in gestazione, continua a suscitare, come è noto e prevedibile, dibattiti e riflessioni nel mondo della portualità. Accanto a chi– Massimo Provinciali e Stefano Zunarelli – autorevolmente discetta sulla adottabilità del decreto, prediligendone un inquadramento di strumento regolatorio infrastrutturale in un caso (e quindi a competenza concorrente fra Stato e Regioni) o concorrenziale (appannaggio esclusivo dello Stato) nell'altro, qualcuno si sofferma sui contenuti della bozza che circola da qualche settimana.

È il caso di Fabrizio Vettosi, managing director di Vsl Club Spa, consigliere di Confitarma e presidente del gruppo di lavoro ship finance di Ecsa, che nelle righe che pubblichiamo di seguito, offre alcuni flash, domande e spunti di riflessione sui punti salienti della norma:

- Durata: il limite dei 50 anni rispetto ai cicli di investimento in equipment, ma sarebbe stato utile la possibilità di deroga nel caso si richiedano interventi sull'infrastruttura (un caso esemplare è quello del porto di La Spezia);
- Sinallagmaticità tra investimenti e durata: non è così automatica in quanto ci sono segmenti meno capital intensive (ad esempio passeggeri, crociere, ro.ro) in cui il fattore umano è prevalente. In questo dovrebbero essere di ausilio le griglie di punteggio;
- Asseverazione Piano: comprendo l'oggettività con il riferimento al Codice Appalti, ma si sarebbe potuto operare in analogia con il Codice della Crisi d'Impresa, prevedendo un analogo elenco di soggetti (anche persone giuridiche) dotate di adeguata specializzazione e, soprattutto, indipendenza (le banche, a mio avviso, non assicurano sempre i suddetti requisiti). E perché' prevedere l'asseverazione solo per durate superiori ai 4 anni?
- Parere vincolante del Ministero oltre i 25 anni di concessione: è frutto del passato, secondo me delegittima le AdSP, creando ulteriori rallentamenti, e riduce l'appeal per gli investitori;
- Fattori ponderali: cosa significa valutazione del finanziamento pubblico-privato (art.3, lettera c.)? Inoltre lo sviluppo del traffico retroportuale ed intermodale è un aspetto che non dipende dal concessionario ma dalla disponibilità delle infrastrutture e dalla volontà di terzi;

- Riserva di spazi ai non concessionari: mi sembra inattuale per l’evoluzione che stanno avendo i terminal. Lasciare spazi a soggetti non concessionari, nel nostro contesto, rischia di favorire i furbetti dell’art. 16 che, senza sottostare agli obblighi ed oneri del concessionario, finiscono per operare a sbafo occupando le aree senza scadenza
- Perché al comma 11 dell’art.2 si tiene conto degli investimenti non ammortizzati? Se ho fatto investimenti errati in surplus perché cioè devo essere avvantaggiato?
- Perché il criterio base per la variazione è rappresentato quasi solo dagli investimenti?
- Chi sarebbe il “soggetto qualificato” che relaziona sugli effetti del mutamento dell’assetto societario? Questa sembra andare in contrasto con il Codice della Navigazione, che ha fatto sempre riferimento a criteri soggettivi del terminalista e non del suo azionista. Ciò potrebbe influire sulla liquidabilità degli asset e, quindi, sull’attrattività da parte di soggetti finanziari
- Bene l’introduzione del “Diritto d’Indennizzo”, ma anche in questo caso si richiama alla perizia di un esperto nominato nell’ambito di un elenco non ben definito. Non si potrebbe dunque statuire un elenco con determinati requisiti valido anche per l’asseverazione?
- Bene la verifica, ma sarebbe più realistico prevederla triennale o biennale piuttosto che annuale, vista la ritrosia mostrata sino ad ora dalle AdSP.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Saturday, May 21st, 2022 at 3:30 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.