

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Porti: approvato (e corretto) dal Consiglio di Stato il 'regolamento concessioni'

Nicola Capuzzo · Tuesday, November 1st, 2022

In tempi relativamente rapidi (la richiesta di parere è stata trasmessa il 14 ottobre scorso) il Consiglio di Stato ha espresso parere favorevole ([a questo link il parere completo](#)) allo “Schema di decreto ministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, concernente il rilascio di concessioni di aree e banchine, ai sensi dell’articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84”.

Si tratta del tanto atteso (da 18 anni) schema predisposto per dare attuazione all’articolo 18, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n.84, recante il “Riordino della legislazione in materia portuale”.

Il parere ricorda che, “al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni”, da adottare “entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione”, sono definiti i criteri per: a) l’assegnazione delle concessioni; b) l’individuazione della durata delle concessioni; c) l’esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti; d) le modalità di rinnovo e le modalità di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario al termine della concessione; e) l’individuazione dei limiti dei canoni a carico dei concessionari; f) l’individuazione delle modalità volte a garantire il rispetto del principio di concorrenza nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, individuati ai sensi dell’articolo 4”.

Fra le “Considerazioni generali” si legge intanto che, con questo schema di regolamento sottoposto al parere del Consiglio di Stato, “l’Amministrazione proponente persegue l’obiettivo di dare attuazione al novellato articolo 18, comma 2, della legge 28 gennaio 1994, n.84 con la dichiarata finalità di rendere più competitivi i porti italiani e di eliminare o, quanto meno, ridurre i possibili elementi d’interferenza che alterano la concorrenza, anche alla luce delle osservazioni svolte dall’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dall’Autorità di Regolazione dei Trasporti”.

L’autorità antitrust ha, infatti, “più volte richiamato l’attenzione sulla necessità di ridurre la discrezionalità amministrativa nelle procedure di affidamento anche di questa tipologia di concessioni e di adottare modalità competitive nella selezione dei concessionari”. Oltre a ciò, “si intende rendere più competitivi i porti italiani attraverso l’utilizzo di procedure per le concessioni di aree e banchine uniformi su tutto il territorio nazionale e individuate nel rispetto dei principi di trasparenza e massima partecipazione, in coerenza anche con gli obiettivi fissati nel Piano

Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

Il decreto si compone di 11 articoli e quasi altrettante sono le richieste di modifiche.

Al paragrafo “Esame dei punti più rilevanti e rilievi della Sezione” Palazzo Spada sostiene che “la chiara individuazione delle regole che disciplinano l’iter delle procedure a evidenza pubblica, avviate d’ufficio o su istanza di parte, per il rilascio di tale tipologia di concessioni, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell’ambiente ed efficienza energetica, è già di per sé stessa una forma di semplificazione amministrativa che può facilitare l’ingresso di nuovi operatori nel mercato, con conseguenti effetti positivi sulla concorrenza”.

Ciononostante “la Sezione segnala l’opportunità di apportare alcune modifiche alle disposizioni contenute nello schema di decreto al fine di renderle ancora più rispondenti alle finalità di flessibilità, di semplificazione e di chiarezza perseguitate attraverso la nuova normativa”.

Ad esempio, “preso atto che in forza della stessa disposizione di legge primaria le procedure ad evidenza pubblica per l’assegnazione delle concessioni in ambito portuale possono essere avviare sia d’ufficio che ad istanza di parte”, si suggerisce “di declinare in modo più definito e chiaro le due distinte modalità di avvio della procedura, in quanto, come si osserverà in relazione ad alcune specifiche regole, contenute nei commi dell’articolo 2, le stesse sembrerebbero suscettibili di applicazione solo laddove la procedura ad evidenza pubblica sia introdotta da un’istanza di parte”.

Analoga osservazione viene proposta “in relazione all’applicabilità delle disposizioni del presente decreto anche agli accordi sostitutivi delle concessioni”. L’organo di giustizia amministrativa ritiene infatti “che sarebbe opportuno e utile, sempre nell’ottica della migliore intellegibilità, inserire nel corpo del decreto una disposizione che chiarisca, laddove necessario, se e in che termini si applicano le regole dettate per il titolo concessorio all’accordo sostitutivo ad esempio in materia di pubblicità – articolo 4 -, di modifica del contenuto della concessione demaniale – articolo 6 – ovvero quelle relative alle vicende soggettive successive al rilascio della concessione – articolo 7”.

OppORTUNA poi “l’aggiunta del comma 7, ai già previsti commi 8 e 9, al fine di chiarire che la declaratoria di inammissibilità per mancanza di coerenza dell’istanza con il Piano regolatore portuale ovvero con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore, prevista dal citato comma 8, si riferisce all’ipotesi in cui la procedura ad evidenza pubblica è stata avviata a seguito della presentazione di domande da parte dei privati”.

Con riguardo all’articolo 9, avente ad oggetto l’attività di verifica dell’autorità concedente, la Sezione “suggerisce l’introduzione di una disposizione che espressamente preveda un’attività di monitoraggio da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”. Il parere aggiunge che “la citata disposizione, ai commi 1 e 2, attribuisce alle autorità concedenti di compiere un’attività di verifica annuale ovvero quinquennale, in relazione alle concessioni aventi durata superiore a cinque anni, riguardo alla permanenza dei requisiti posseduti dal concessionario all’atto del rilascio della concessione, nonché in ordine alla concreta attuazione del programma degli investimenti il cui esito verrà relazionato al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”.

Non solo: “Alla luce dell’impianto generale dell’articolo 9 e dell’affermazione contenuta in sede di AIR, la Sezione suggerisce di valutare l’opportunità di introdurre un ulteriore comma contenente

l’istituzione di un tavolo permanente di monitoraggio dell’attività di verifica, a cadenza annuale o quinquennale svolta dalle Autorità Portuali in merito alla corretta applicazione delle disposizioni contenute nel regolamento, nonché una banca dati in cui far confluire gli esiti di detta attività”.

Secondo il Consiglio di Stato “in tal modo, da un lato si valorizza e si finalizza l’attività di verifica svolta dalle autorità concedenti, e dall’altro si rendono conoscibili e utilizzabili le risultanze di tale attività con la finalità di un’analisi complessiva dei risultati raggiunti sul piano dei traffici e occupazionale, anche alla luce dell’andamento dello specifico mercato settoriale, risultanze che possono costituire lo spunto per eventuali modifiche dell’impianto regolamentare al fine di renderlo più funzionale agli obiettivi da raggiungere e al migliore perseguitamento dell’interesse pubblico”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, November 1st, 2022 at 11:00 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.