

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bruxelles storce il naso sul Regolamento concessioni portuali

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 14th, 2023

La Direzione generale competition della Commissione Europea non avrebbe apprezzato il cosiddetto ‘regolamento concessioni’, redatto a dicembre dal Governo italiano

A rivelarlo è stato oggi *Il Sole 24 Ore*, evidenziando come il giudizio, riguardando un decreto applicativo del nuovo articolo 18 della legge portuale (ancorché previsto invano anche dalla precedente dicitura, ignorata per 28 anni) introdotto dalla Legge annuale sulla Concorrenza, potrebbe mettere a rischio – essendo quest’ultima fra gli obiettivi pattuiti dall’Italia nell’ambito del Pnrr, per il secondo semestre 2022 – l’erogazione della prossima tranne dei fondi europei (19 miliardi di euro).

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, destinatario principale per competenza della reprimenda (il regolamento porta anche la firma del Ministro dell’Economia e delle Finanze), non ha risposto alla richiesta di chiarimenti e di commenti. Tre secondo il foglio confindustriale i rilievi dei commissari. Problematici sarebbero la mancata previsione di un limite per la durata delle concessioni, la connessa possibilità di proroghe e l’assenza del coinvolgimento, nel processo di assentimento, di una Autorità terza.

“Lo Stato è terzo per definizione” commenta Francesco Munari, ordinario di Diritto dell’Unione Europea dell’Università di Genova e partner di Deloitte Legal, fra i difensori delle Autorità di Sistema Portuale nella querelle con la Commissione sulla [tassazione](#) dei porti, e cauto anche sul nuovo intervento della Dg Competition. “Se i rilievi sono quelli riportati, mi pare non si colga la sostanza del nostro ordinamento che, peraltro, con la legge 84/94, si è conformato a una sentenza della Corte di Giustizia: il nostro sistema è certamente in linea col diritto europeo. Le Autorità di sistema portuale sono istituzionalmente “authorities” terze rispetto alle imprese che operano nei porti. Non sono quindi paragonabili né alle società di gestione aeroportuale né alle autorità portuali di altri ordinamenti, non svolgono operazioni portuali né offrono servizi, ma sono gli enti regolatori che assicurano in modo imparziale e come autorità dello Stato l’utilizzo più proficuo del demanio portuale nell’interesse pubblico”.

Bruxelles sembra temere che l’assetto italiano non garantisca sufficiente contendibilità di questi asset portuali: “Anche qui mi pare sia opportuna qualche precisazione: l’ordinamento italiano prevede strumenti di contendibilità efficaci, che occorre ricordare. Innanzitutto, ogni concessione ha una sua durata, e alla scadenza (o alla richiesta di rinnovo anche anticipato), essa viene rimessa

in gioco secondo procedure aperte, trasparenti e concorrenziali. In aggiunta, va ricordato l’istituto della revoca, che consente allo Stato di intervenire quando un interesse pubblico superiore sopravvenga rispetto ad un determinato assetto concessorio; e infine va ricordato l’istituto della decadenza dalla concessione, che opera invece quando un concessionario non dovesse adempiere agli impegni che si è assunto nel momento in cui ha chiesto e ottenuto la concessione, tra l’altro nell’ambito di procedure trasparenti e pubbliche alle quali possono partecipare tutti gli interessati, i quali possono anche candidarsi a loro volta a gestire il medesimo compendio demaniale. Aggiungo che nel nostro ordinamento non è affatto impedito a terzi eventualmente interessati di segnalare all’Autorità il cattivo uso del demanio fatto da un concessionario portuale, e di rivolgersi a un giudice nel caso in cui la risposta dell’amministrazione non sia appagante, e vi sia quindi il rischio che il concessionario *incumbent* non massimizzi la funzione di un asset portuale. Sotto questo profilo, mi pare opportuno non equivocare tra le concessioni di servizi e quelle demaniali: nelle seconde lo Stato riceve un “servizio pubblico”, nelle prime assegna un bene strategico per l’economia del Paese, su cui mantiene costantemente il controllo e il potere di riprendersi questo asset. Detto questo, le operazioni portuali non possono essere scambiate come attività “temporanee””.

È per questo che il confronto più aspro appare quello sulla durata delle concessioni: “Al netto del fatto che a quel che mi consta non esistono tetti nei principali altri paesi portuali europei, la predeterminazione di una durata massima della concessione incide direttamente sulla qualità e la quantità degli investimenti, in un momento storico nel quale, tra l’altro, il contributo degli investimenti privati è fondamentale. La durata è funzione dell’investimento proposto dal privato, e la fissazione di un limite massimo di durata finisce per scoraggiare gli investitori. Questo regime è connaturato alla funzione del demanio fin dai tempi del Codice della Navigazione prima ancora della legge portuale. Imporre un *cap* alla durata delle concessioni non apporta nulla in termini di concorrenza, e rischia di avere quale unico effetto quello di rendere meno appetibili gli investimenti nei porti italiani, i cui operatori, non dimentichiamolo, operano in un mercato internazionale ed europeo fortemente concorrenziale, e sono quindi incentivati a svolgere al meglio la propria attività. Non esiste alcun settore nel quale le imprese sono “a tempo determinato”. Specie in settori come questo che sono fortemente *capital intensive*”.

Come affrontare, quindi, la nuova iniziativa della Dg Competition: “L’Italia deve perseverare con pazienza e tenacia a spiegare le proprie ragioni. L’impianto normativo e regolatorio è perfettamente in linea col diritto Ue; inoltre, mi pare che le imprese operanti nei nostri porti siano nel complesso dinamiche ed efficaci, e che non vi siano né “pietrificazioni” del sistema da rimuovere, né tanto meno forme di collusione tra AdSP e imprese: abbiamo la forza degli argomenti e di un ordinamento che è stato forgiato proprio sotto l’impulso delle istituzioni europee. Sono convinto che l’Italia debba tenere il punto, per il bene del settore, e per non pregiudicare qualsiasi ulteriore iniziativa di riordino che necessariamente richiede una visione di insieme, e non essere motivata da contingenze”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 14th, 2023 at 6:54 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.

