

Shipping Italy

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

“Nei porti italiani, al di là dei proclami, la disparità la fa ancora da padrona”

Nicola Capuzzo · Friday, July 4th, 2025

*Contributo a cura di Fabrizio Vettosi **

** managing director Vsl Club SpA*

È indubbio che la portualità Italiana stia vivendo un momento di grande caos. Ciò appare quasi un paradosso se si pensa che l'input del regolatore, ormai comunicato da svariati anni, è quello della ricerca di uniformità e certezza delle regole in nome, anche, di una visione olistica e strategica che dovrebbe portare al miglior uso delle risorse pubbliche investite nelle infrastrutture portuali.

Al momento, tuttavia, l'unica certezza che abbiamo è la granitica impostazione offertaci dalla riforma del Dlgs. 169/2016 (c.d. “Riforma Delrio”), mentre ciò che abbiamo visto successivamente si è materializzato in una sorta di Far West tra Mit, Art e le 16 Adsp.

In questo quadro, purtroppo, ogni tanto ci si dimentica che vi sono concessionari ed investitori che con grandi sforzi sostengono investimenti ed occupazione.

Le mie riflessioni non derivano dalla teoria di chi partecipa alle conferenze, ma è la modesta testimonianza di chi gira (anche in questi giorni di terribile canicola) per i terminals analizzandone performance e prospettive di sviluppo cercando di investire capitali di terzi (cosa più difficile rispetto ai propri). Un collega di un fondo infrastrutturale internazionale mi faceva notare come da un mio studio risultasse che i valori dei terminals italiani si stimasse in un 20% in meno rispetto a quelli di altri paesi (nord Europa e far east), ciò proprio in virtù dell'incertezza dominante relativamente non solo alla durata delle concessioni, bensì all'intricato e difforme iter di accesso alle attività e servizi portuali.

Tralascio i casi limite in cui un concessionario scopre all'improvviso di non avere più diritto ad usufruire di una concessione, e mi limito a casi vissuti di palese difformità di iter concorsuale ed autorizzativo tra le diverse Adsp. Ciò induce ulteriore riflessione alla luce del fatto che, in teoria, avremmo qualche strumento regolatorio in più offertoci dalle norme post 2016, ovvero: Il Regolamento sulle Concessioni (DM 202/2022); le linee-guida Mit (DM 110/2023); le ben note circolari Art 57 e 69.

Forse ciò che manca è una guida che imponga l'applicazione omogenea di tali strumenti che non devono prevalere l'uno sull'altro (dibattito aperto sul ruolo non regolatorio dell'Art), bensì integrarsi per le rispettive competenze. Ritornando all'origine del problema, la mancanza dell'autorevole guida non è da ravvisarsi nell'incompetenza bensì, come acutamente osservato recentemente da Stefano Messina, nel fatto che la guida della portualità Italiana si è trasformata in un "parlamentino" sede di ripicche e contro-ripicche.

Rendo con un esempio banale le fattispecie che viviamo quotidianamente da investitori nel settore: le Adsp avevano 12 mesi per recepire nei propri regolamenti quanto previsto nel regolamento sulle concessioni e le relative linee-guida. Non tutte lo hanno fatto, e in alcuni casi s'è trattato più di maquillage che di un effettivo recepimento della nuova normativa, con la conseguenza che la difformità di approccio è cresciuta anziché diminuire. Un ulteriore piccolo esempio su tutti, ma molto esplicativo: la nuova norma prevede che per durate superiori ai 10 anni debba essere chiesto il parere dell'Art, ma ciò avviene saltuariamente; ancor più dirompente è tuttavia la norma che prevede che, per concessioni superiori a 4 anni, vi sia l'asseverazione del Pef (Piano economico-finanziario) da parte di un istituto di credito anziché di una società di revisione. Anche questa norma viene applicata difformemente

Tra le varie Adsp, con conseguenti disparità di trattamento in termini di complessità, tempi e costi. Trovare un istituto di credito disposto ad asseverare un Pef in ambito portuale è difficilissimo per mancanza di know-how e responsabilità. Infatti, gli accadimenti degli ultimi anni non hanno certo contribuito a rilassare l'ambiente bancario nei confronti delle tematiche portuali, soprattutto se l'oggetto in discussione si traduce in una dichiarazione di responsabilità (l'asseverazione).

Se è vero che l'ambizione del nostro Governo è quella, più volte dichiarata, di voler attrarre investitori internazionali, è giusto che si sappia che questi non pretendono garanzie di rendimento, bensì omogeneità e certezza di iter, durate e tempi al fine di avere conforto e visibilità sui piani predisposti e sui propri orizzonti di investimento. Se non si parte da ciò, giocheremo sempre in serie b, pur avendo aziende molto belle, ben condotte e un patrimonio di competenze rilevante.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 4th, 2025 at 9:00 am 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.