

Zaccheo chiede più competenze all'Autorità di Regolazione dei Trasporti in materia di concessioni portuali

Merlo (Federlogistica): il rischio è di alimentare la singolare quanto incomprensibile contrapposizione tra ART e il Ministero competente

infomARE - Nel corso di un'audizione presso la Commissione Industria, commercio, turismo del Senato, nell'ambito dell'esame della Legge annuale per il mercato e la concorrenza, ieri il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Nicola Zaccheo, ha manifestato la necessità di conferire all'ART nuove competenze al fine di assicurare una maggiore incisività nella regolamentazione dei mercati, nei processi di ottimizzazione degli affidamenti dei servizi, nell'assicurare l'efficienza delle gestioni, il contenimento dei costi per utenti e consumatori e adeguati livelli di qualità dei servizi.

Riferendosi all'articolo 3 del disegno di legge, relativo alla concessione delle aree portuali demaniali, Zaccheo ha affermato di ritenere che, «pur nell'incertezza del quadro regolatorio e della conseguente ripartizione delle competenze, l'Autorità possa rivestire un ruolo fondamentale nell'assicurare processi uniformi e trasparenti anche per l'affidamento delle aree demaniali e delle banchine portuali. È certamente positiva - ha osservato il presidente dell'ART - la previsione del ricorso a procedure a evidenza pubblica per gli affidamenti, nonché la parziale attenuazione del principio del cosiddetto divieto di cumulo che, nella sua versione originaria, impediva, in termini assoluti, all'impresa di essere concessionaria anche di altra area demaniale nello stesso porto. Nell'attuale articolo 3 - ha rilevato Zaccheo - il divieto di cumulo non trova più applicazione per i porti di rilevanza economica internazionale e nazionale, nei quali, invece, il cumulo delle concessioni è consentito, al fine di favorire la crescita degli operatori e il raggiungimento di economia di scala, propedeutici al confronto con operatori del trasporto sempre più grandi e globalizzati».

Secondo il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, «appare meno convincente, invece, l'assenza di riferimenti all'articolo 37 del codice della navigazione, da ritenersi pertanto ancora vigente, il quale dispone che, in presenza di più domande di concessione in relazione ad un medesimo bene del demanio marittimo, debba essere preferito il richiedente che “offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda a un più rilevante interesse pubblico” (enfasi aggiunta). Tale previsione, a mio parere - ha ravvisato Zaccheo - lascerebbe eccessivi margini di discrezionalità nella scelta del concessionario, che si pongono in contrasto sia con il richiamo alle procedure di evidenza pubblica per l'affidamento delle concessioni, sia con i principi di trasparenza, equità e non discriminazione tra gli operatori, sia, infine, con la

necessità (sottolineata dal decreto istitutivo dell'Autorità), che vengano garantite condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture del demanio marittimo».

«In secondo luogo - ha proseguito il presidente dell'ART - non accolgo con favore la scelta di mantenere nell'articolo 3, in conformità al D.P.R. 15 febbraio 1952 n. 328, il principio che la procedura di affidamento prenda le mosse dall'istanza di parte, che è poi - quasi sempre - il soggetto già titolare della concessione demaniale interessato al rinnovo della stessa, soprattutto considerando che il Consiglio di Stato, in sezione consultiva (cfr. parere n. 1505/2016) si era già espresso sfavorevolmente in merito. Osservo, inoltre, la mancanza nella proposta governativa di un graduato sistema di sanzioni».

Per Zaccheo, «molte di queste criticità potrebbero essere agevolmente superate ove si riconoscesse all'ART il potere di definire lo schema di concessione da inserire negli avvisi per la gestione delle aree demaniali e delle banchine. Ciò consentirebbe, nell'ottica di tipizzazione ed omogenizzazione dei processi di affidamento delle aree demaniali - ha spiegato - di inserire clausole convenzionali che assicurino una regolazione uniforme che incentivi l'utilizzo efficiente dell'infrastruttura, sulla scorta di quanto già previsto in capo all'Autorità nel settore autostradale, settore nel quale tale attribuzione ha già prodotto effetti positivi».

«Inoltre - ha sostenuto il presidente dell'ART - rilevo che il disegno di legge in esame dovrebbe cogliere l'occasione per approvare misure che garantiscano, specialmente sul piano sanzionatorio, la piena operatività del regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento europeo e del Consiglio del 15 febbraio 2017, che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti. Vi è, infatti, un profilo rispetto al quale il succitato regolamento richiede un intervento degli Stati membri per l'individuazione di un organismo indipendente per la gestione dei reclami in ambito marittimo. L'Italia ha optato per una separazione delle competenze tra due distinti organismi, avendo individuato l'ART come autorità titolata alla gestione di tutti i reclami ad eccezione di quelli relativi ai servizi tecnico-nautici (rimorchio, pilotaggio e ormeggio) che sono, invece, gestiti da un'articolazione interna del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS); una delimitazione che suscita perplessità in quanto involge profili relativi all'accesso alle infrastrutture la cui gestione, negli altri ambiti del trasporto, è demandata all'Autorità. In sintesi - ha specificato Zaccheo - il sistema che si è venuto a delineare prefigura uno scenario in cui un operatore economico, che contesti una tariffa approvata dal MIMS, dovrebbe proporre il proprio reclamo allo stesso MIMS: tutto ciò potrebbe essere superato con un intervento legislativo che attribuisca all'Autorità, soggetto dotato di indipendenza e in posizione di neutralità, la generalità delle

competenze sulla gestione dei reclami derivanti dall'applicazione del Regolamento europeo».

Commentando il contenuto dell'audizione del presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti relativo alle concessioni portuali, e ricordando di essere «sempre stato tra i pochi sostenitori che ART dovesse svolgere una funzione anche in merito alle concessioni portuali», il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, Luigi Merlo, ha lamentato che «purtroppo l'audizione del presidente Zaccheo appare un'occasione persa e - ha chiarito - invece di aiutare a fare un passo in avanti rischia di alimentare la singolare quanto incomprensibile contrapposizione tra ART e il Ministero competente. Tutto sulla base di un paragone tra le concessioni autostradali e quelle portuali che non sta letteralmente in piedi per più di una ragione e non tiene conto del ruolo svolto dalle Autorità di Sistema Portuale».

«I porti italiani - ha sottolineato il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - hanno bisogno di tutto meno che di contrapposizioni inutili e liti fra realtà pubbliche, come l'Autorità di Regolazione dei Trasporti e il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile. Il mercato richiede al Paese regole chiare sul tema delle concessioni portuali ovvero la definizione di certezze, che si basino su una verifica dei piani di impresa e non su equiparazioni strumentali con altri tipi di concessioni come quelle autostradali che hanno caratteristiche profondamente differenti da quelle dei porti».

Secondo Merlo, il tema centrale oggi non è il rinnovo delle concessioni, ma il metodo: «il tema, e lo abbiamo detto più volte - ha precisato - è quello di un regolamento che fissi regole del gioco uniformi e che realizzi nei rapporti fra Stato e investitori privati un rapporto di certezze normative uniformi; necessità per altro dimostrata indirettamente dalla discussione in atto sulle concessioni dei balneari».

«Quello che sarebbe necessario oggi - ha concluso il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto - è un regolamento elaborato congiuntamente da Ministero e ART per omogeneizzare il sistema in essere al fine di evitare distorsioni del mercato, fissando sanzioni chiare per chi non rispetta gli impegni nei piani di impresa e fornendo certezze a chi ha effettuato investimenti importanti. Le liti tra realtà pubbliche rischiano anche di minare le fondamenta per l'attuazione del PNRR». (2/9)