

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

A Venezia solo una deroga per legge disinnesca il comma 7 dell'articolo 18 (non a Genova)

Nicola Capuzzo · Thursday, September 2nd, 2021

Lo scorso 5 agosto il Senato terminava l'esame del cosiddetto Decreto Legge Venezia, che è oggi in attesa dell'esame della Camera per proseguire il suo iter di conversione in legge.

Si tratta come è noto del decreto con cui il Governo, a metà luglio, ha **sancito** il divieto a far data dal primo agosto di transito per il Canale della Giudecca e nel Bacino di San Marco alle navi sopra alle 25mila tonnellate di stazza lorda. Il provvedimento ha così rivoluzionato, nottetempo, l'industria crocieristica veneziana, sicché la procedura di conversione è incentrata sul ritocco del sistema di ristori imbastito dall'esecutivo (in modo decisamente abborracciato, ma il Senato non se n'è accorto) e sull'affinamento di prerogative e poteri concessi all'immane commissario per mettere insieme nel più breve tempo possibile un ventaglio di alternative.

È in questo frangente che emerge una volta di più come alle stesse istituzioni dello Stato italiano sembri interessare poco che la portualità italiana resti la giungla normativa che è da quando, dal 1994 in poi, si rinunciò a dare piena attuazione alla legge che rivoluzionò gli assetti delle banchine nazionali, 'dimenticandosi' il regolamento previsto per disciplinare il terminalismo su base concessoria, una delle principale novità introdotta da quella norma.

I senatori di Italia Viva Gelsomina Vono e Vincenzo Carbone, infatti, hanno ritenuto, proponendo apposito emendamento, che andasse precisato come, fra le compensazioni amministrative previste per Venezia Terminal Passeggeri (concessionario della stazione marittima tagliata fuori dal divieto), oltre a proroga della concessione e revisione del canone, ci fosse l'esplicita previsione di affidargli la gestione degli approdi alternativi, tutti ovviamente estranei alla sua concessione, fra cui, quindi, anche quella del nuovo terminal che il commissario dovrà realizzare sulla sponda nord del Canale Nord. Nel farlo hanno ritenuto – con la pacifica condivisione di tutti i colleghi che hanno approvato l'emendamento – che andasse precisato che tale previsione è presa in deroga al comma 7 dell'articolo 18 della stessa legge del '94.

È la norma che stabilisce il divieto di detenere due concessioni nel medesimo scalo per svolgere la medesima attività merceologica. Un divieto interpretato in modo piuttosto stringente dal Senato (si sarebbe potuto eccepire che, col divieto, le attività su stazione marittima e su Canale Nord differiranno ob torto collo: yachting e crocieristica extraluxury da una parte, crociere dall'altra), ma all'evidente fine di garantire Vtp sgomberando il campo da possibili eccezioni alla sua nuova

concessione e, comunque, in piena conformità con la legge vigente.

Il che – il fatto che il Senato ritenga di precisare come solo una legge possa consentire di derogare ad un'altra legge – non dovrebbe poi nemmeno fare notizia.

Se non fosse, però, che a Genova, appena un anno prima (il Senato era lo stesso) tale normativa era stata superata dalla locale Autorità di Sistema Portuale con il via libera al gruppo Psa a fare propria una seconda concessione in porto (quella dell'inglobata Sech). Mediante gli spiragli aperti da un parere dell'Avvocatura di Stato, ma senza alcuna deroga di legge alla legge, come è stato invece ritenuto necessario a Venezia.

Insomma, almeno fintantoché un giudice non interverrà, le norme che valgono in Adriatico non valgono sul Tirreno, con tutto quel che ne consegue in termini di attrattività e competitività del settore. Non resta che sperare che, almeno per il caso specifico del comma 7, la legge annuale sulla concorrenza (che il Governo avrebbe dovuto presentare entro fine luglio e che risulta slittata alle prossime settimane) faccia definitivamente chiarezza come ventilato nelle scorse settimane.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, September 2nd, 2021 at 12:41 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.