

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ddl Concorrenza: schermaglie fra associazioni in Parlamento sull'articolo 18 della legge 84/94

Nicola Capuzzo · Wednesday, February 9th, 2022

Quando la parola passa dagli auditi agli auditori, la perplessità sull'opportunità di affidare alla Commissione Industria del Senato un'audizione sull'articolo 3 del Ddl Concorrenza, [dedicato alla tecnicissima modifica della bizantina normazione del sistema delle concessioni demaniali nei porti](#), diventa preoccupante interrogativo, di fronte a domande che tradiscono la pressoché ignoranza della materia, su come il legislatore potrà intervenire su temi così difficili e divisivi.

Non solo perché, malgrado si parlasse anche di lavoro portuale, la Commissione ha ignorato il sindacato (sentendo solo, nell'ambito di una legge omnibus, le confederazioni e non le sigle dei trasporti), convocando solo le associazioni datoriali di settore (e un unico gruppo imprenditoriale privato scelto sulla base di non meglio specificati criteri). Ma anche e soprattutto perché, pure fra associazioni espressione di categorie affini, i distinguo sono marcati, seppure incomprensibili al senatore medio. Con l'ulteriore complicazione della competenza sulla materia detenuta da amministrazioni diverse, oggetto, a sua volta, di normazione e differenziazioni, sebbene i senatori abbiano scelto arbitrariamente di sentire le Autorità portuali e non l'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il primo a prender la parola è stato così Rodolfo Giampieri, presidente di Assoport. Il quale ha stigmatizzato il fatto che il Ddl abbia cancellato la previsione di adozione di un regolamento sulle concessioni da parte del Ministero delle Infrastrutture, malgrado il dicastero di Porta Pia se ne sia infischiato per 28 anni. Problematico, secondo Giampieri, anche il fatto che non si preveda più la possibilità di accordi sostitutivi, ma solo di veri e propri atti di concessioni ("ne va della flessibilità delle Autorità di sistema portuali"), mentre "occorrerà verificare che le novità in tema di cumulo di concessioni non favorisca la formazione di monopoli inefficienti".

Decisamente più tagliente la posizione di Assarmatori, espressa dal segretario generale Alberto Rossi, che ha definito "leggerina" la nuova stesura dell'articolo 18 della legge n.84/1994 prevista dal Ddl. Riprovevole la mancanza di richiami al regolamento Ue 352 e alla regolamentazione definita dall'Authority dei Trasporti che tradisce, secondo Rossi, la disattenzione sulla "decisiva problematica dell'accesso paritario, non discriminatorio, a condizioni eque e proporzionate, a quelle che sono – i terminal portuali – *essential facility*. Infrastrutture cioè che per natura configurano situazioni di oligopolio o addirittura monopolio naturale, per le quali è l'ordinamento europeo a chiedere che i singoli paesi stabiliscano e verifichino l'esistenza di condizioni di accesso

non discriminatorie, anche da un punto di vista tariffario. Ci saremmo poi aspettati di più sull'armonizzazione delle forti differenze esistenti fra porto e porto e sulla problematica delle aree private oggi ancora presenti nei porti italiani (vedi Livorno e Ravenna), con chiari effetti distorsivi della concorrenza. Concorrenza che certo non è aiutata dalla cancellazione del divieto di cumulo, che evidentemente induce ad abusi di posizione dominante”.

Molto simili le vedute sul punto dei ‘cugini’ (entrambi aderiscono a Conftrasporto-Confcommercio) di Fise Uniport, rappresentati dal presidente Federico Barbera: “L’intervento sul comma 7 (dell’articolo 18 – legge 84/94, ndr) comporta la riduzione della concorrenza, ma aggiunge anche confusione a confusione, esacerbata dalla rinuncia a un regolamento unitario sulle concessioni. Il divieto di cumulo, peraltro violato ad oggi già in più porti, può anche cadere formalmente, ma non attraverso fusioni, incorporazioni e simili: solo le procedure di gara garantiscono la vera concorrenza”.

Antitetica, come è noto, la posizione sul punto di Assiterminal: “La cancellazione del divieto, di cui discutiamo dal 2010, è la presa d’atto di un’evoluzione del mercato che ha visto, sul fronte della clientela armatoriale, affermarsi processi di concentrazione e aggregazione mentre i terminal, almeno in Italia, non potevano fare altrettanto, con evidenti conseguenze di fagocitazione dei secondi da parte dei primi. Ergo è un provvedimento imprescindibile, sempre che l’autonomia di un soggetto industriale sia di interesse per il legislatore” ha spiegato il presidente Luca Becce.

Colta la rosa del provvedimento, per il presidente dei terminalisti, però, il Ddl non è privo di spine: “Criticabile la cancellazione della previsione esplicita di un regolamento unitario, così come quelle relative agli accordi sostitutivi e all’istanza di parte quale strumento di avvio della procedura di rilascio delle concessioni. Andrebbe inoltre meglio precisato il divieto di scambio di manodopera fra concessioni facenti capo a un medesimo soggetto: se la cosa ha una sua razionalità per i lavoratori di banchina, certo non si può pensare di applicarla agli amministrativi, perché contrasterebbe con la legislazione vigente, ad esempio sui contratti di rete o altri strumenti di flessibilità. Critico, da ultimo, l’articolo 9 (che attribuisce ad Art prerogative di una sorta di camera di conciliazione per le *controversie tra operatori economici che gestiscono reti, infrastrutture e servizi di trasporto e utenti o consumatori*, nda): sulle concessioni la competenza dovrebbe essere riservata unicamente a Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Autorità di Sistema Portuale, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti dovrebbe limitarsi alle controversie sui diritti dei passeggeri”.

Allineato al ‘suo’ presidente (e ‘suo’ dipendente) anche Giulio Schenone, amministratore delegato di Gip (Gruppo Investimenti Portuali, azionista di riferimento di Psa Genoa Investments, che controlla Psa Genova Pra’, di cui Becce è direttore delle relazioni industriali, e da qualche mese anche Psa Sech, dopo l’autorizzazione dell’AdSP di Genova al ‘superamento’ del comma 7 in anticipo sulla formale cancellazione del divieto di cumulo): “La cancellazione del divieto mette finalmente i porti italiani alla pari di quelli europei, dove si è più facilmente potuto far fronte allo strapotere delle controparti armatoriali derivante dai loro processi di aggregazione”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, February 9th, 2022 at 7:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a

response, or [trackback](#) from your own site.