

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Merlo: “Sulle linee guide del Regolamento concessioni la contrapposizione con Art ha visto soccombere Assoportì e Adsp”

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 24th, 2023

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica (nonché direttore delle relazioni istituzionali di Msc, ex consulente del Ministero dei Trasporti all'epoca della riforma portuale del 2016 ed ex presidente dell'Autorità portuale di Genova) interviene sul [dibattuto delle linee guida sul Regolamento concessioni portuali criticate dallo stesso Ministro dei Trasporti Matteo Salvini](#), dal presidente di Assoportì Rodolfo Giampieri e prima di loro da Zeno D'Agostino vertice della port authority di Trieste, per dire che modificare la norma non sarà semplice e che proprio le Autorità di sistema portuale sono il soggetto che più esce sconfitto da questa vicenda.

In una videointervista a SHIPPING ITALY (visibile integralmente più sotto) Merlo spiega che “esiste la necessità di modificare”, anche se “sarà molto complicato farlo questo tipo di attuazione del Regolamento concessioni” e più in dettaglio ritiene che “il problema siano i contenuti delle linee guida che hanno delle incongruenze, hanno dei limiti rispetto al settore specifico e non si sono tenute da conto alcune Autorità portuali”.

Nello specifico delle forti critiche rivolte al ruolo e alla funzione di vigilanza attiva affidata dal Governo (di cui, merita ricordarlo, lo stesso ministro e vicepremier Salvini fa parte) all'Autorità di regolazione dei Trasporti, sintetizzabili nel concetto “Non ha senso logico che a fare una valutazione fondamentale delle concessioni portuali sia un mero algoritmo, ci vuole una valutazione complessiva”, Merlo è del seguente parere: “Sono uno che ha fatto grandi battaglie per rivendicare il regolamento dell'articolo 18 (della legge 84/1994, ndr), in molti per molti anni hanno fatto finta di niente perché si preferiva una situazione di deregulation a livello locale. E' mancata un'interlocuzione che Assoportì e le Autorità di sistema portuale avrebbero dovuto avviare con Art (Authority dei Trasporti, ndr) per cercare un percorso condiviso” e invece “c'è stata una contrapposizione che ha visto soccombere le Autorità di sistema portuale”. Con l'authority conveniva “ragionare e insieme costruire. Se non si dialoga è chiaro che vengono fatti atti unilaterali e non condivisi che alla fine possono complicare i percorsi”.

Il presidente di Federlogistica rileva poi che “in verità, per ciò che riguarda le concessioni ex art.18, il 90% forse 95% sono state già rinnovate prima che ci fosse questo Regolamento.

Ma chi le ha scritte [queste linee guida attuative del regolamento concessioni](#) che cercano in

qualche maniera anche di rispondere alla richiesta unanime di uniformità delle regole nei vari scali italiani dove regnano invece interpretazioni difformi delle stesse norme? A questa domanda Merlo risponde dicendo: “Bisognerebbe fare un’indagine per capire per quale ragione se c’era veramente l’obbligo quando è stato firmato l’accordo (per la terza rata, ndr) del Pnrr di mettere come riforme il tema del regolamento concessioni. Non credo che la Commissione Europea sapesse che c’era questo regolamento attuativo mancante. Probabilmente qualcuno è andato a sollecitarlo”. L’identikit potrebbe essere “qualcuno che voleva usare questo meccanismo per modificare completamente l’assetto della portualità italiana”. Qualcuno che “è in Italia e non nel settore privato ma più nel pubblico, chi anche sul tema della natura giuridica voleva fare un affondo”.

A proposito della ricerca di maggiore uniformità di regole con queste linee guida Merlo concorda sul fatto che si veda questo sforzo ma ciò che le linee guida “non tengono conto in maniera puntuale è il piano d’impresa dei terminal portuali perchè non c’è solo il tema della redditività della concessione ma anche dei traffici, dell’occupazione” e quindi “degli effetti che una concessione determina e questo lo trovo un elemento ancora carente”. Da capire poi come si potranno “armonizzare fra loro concessioni rilasciate che dureranno ancora per 20, 30 o 50 anni”.

Sulle prospettive di una riforma portuale fondata su autonomia differenziata e modello di governance spagnolo il presidente di Federlogistica pensa che sarebbe “contraddittorio il coordinamento e la centralizzazione di alcune scelte strategiche con l’autonomia perchè vorrebbe dire avere una centralizzazione comune e poi alcuni porti che hanno vantaggi e opportunità diverse. Diventerebbero le regioni a statuto speciale della portualità”. Un elemento che “non funziona”.

Il modello spagnolo con l’ipotesi di un organo ispirato al Puertos del Estado, Merlo ricorda che venne già preso in attenta considerazione per la riforma del 2016 ma “sollevò un sacco di proteste all’epoca. Oggi finalmente convergono sull’importanza di un maggiore coordinamento nazionale. Forse – conclude – potrebbe essere l’occasione per vedere se si possa fare un passo ulteriore sull’aggregazione e nel numero delle Autorità di sistema portuale. Penso ad esempio che in Puglia potrebbe esserci un’autorità unica e un altro ragionamento si potrebbe fare sia sul Tirreno che sull’Adriatico; questo contribuirebbe a dare più forza alle autorità”. Bisognerebbe però ragionare anche “a un ruolo e a un’organizzazione diversa, con direttori di scalo con veri poteri gestionali”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, May 24th, 2023 at 7:00 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.