



Riforma dei Porti: Assiterminal, bene l'accelerazione alla Camera ma non perdiamo di vista alcuni elementi critici

Nel corso dell'ultimo Consiglio Direttivo di Assiterminal che si è tenuto a Genova in due giornate di lavori consecutive, con la partecipazione allargata a tutte le aziende associate, il contributo di diversi stakeholder e rappresentanti delle istituzioni, è stata affrontata una pluralità di temi legati all'attuale contesto della portualità: dal rinnovo del contratto collettivo di lavoro alla consistenza associativa (120 aziende e 5500 lavoratori), approfondimenti su digitalizzazione, transizione energetica, analisi di mercato, sostenibilità e tanto altro; non poteva mancare evidentemente anche l'iter parlamentare della riforma sul quale si è condivisa la necessità di puntualizzare alcuni concetti.

"Nell'attuale fase del dibattito parlamentare, **Assiterminal** conferma la valutazione positiva del percorso intrapreso con l'obiettivo di dotare l'Italia di una strategia unitaria e competitiva per lo sviluppo del sistema portuale nazionale.

Allo stesso tempo, l'Associazione ribadisce tre principali criticità che, stante l'attuale dibattito parlamentare e l'analisi degli emendamenti in corso, ritiene necessario richiamare.

1. Ruolo delle Autorità di Sistema Portuale e attrattività degli investimenti privati.

Secondo l'attuale formulazione, le concessioni portuali continuerebbero formalmente a essere rilasciate dalle Autorità di Sistema Portuale. Tuttavia, qualora Porti d'Italia fosse incaricata di realizzare anche "*opere calde*" (cosa che rischierebbe di sostituire in parte l'attuale funzione del mercato), l'individuazione del soggetto chiamato a gestire il terminal sarebbe nella sostanza nella competenza di Porti d'Italia, considerato che la gestione rappresenterebbe lo strumento attraverso il quale remunerare gli investimenti effettuati per la realizzazione delle opere. Alle AdSP rimarrebbe quindi la funzione meramente formale di natura demaniale. Un'impostazione che richiama, pur in un contesto differente e senza la presenza di Porti d'Italia, quanto già sperimentato per alcune opere in fase di realizzazione, con le relative problematiche di carattere giuridico tutt'ora irrisolte. Inoltre, il meccanismo di remunerazione delle opere attraverso le "tariffe" del terminal finirebbe per trasferirne sostanzialmente l'onere sul cliente marittimo. Tale assetto potrebbe

incidere negativamente sull'attrattività degli investimenti privati nel sistema portuale.

2. Chiarezza dei ruoli tra soggetto concedente e concessionario.

Il testo permette a Porti d'Italia di dare in concessione i lavori che sono oggetto della concessione di cui essa stessa è affidataria. Ciò finisce per concentrare in un unico soggetto la qualifica di concessionario (di un servizio di interesse economico generale) e concedente relativamente allo stesso identico oggetto. Tale aspetto presta il fianco a potenziali criticità sotto il profilo del diritto europeo anche in virtù di una sovrapposizione con l'autorità di sistema portuale (la cui disciplina sarebbe "rinvziata" ad una eventuale convenzione di coordinamento) che rischia di generare incertezza sul piano della governance e delle rispettive responsabilità.

3. Certezza del diritto e rapporti pregressi.

Alcune disposizioni del DDL hanno un'applicazione retroattiva relativamente a concessioni e rapporti già in essere. Tali disposizioni andrebbero soppresse, come diversi emendamenti depositati hanno proposto. In assenza di tale soppressione rischierebbe di configurarsi una forte incertezza del diritto ed un conseguente disincentivo agli investimenti

Vi sono diverse proposte emendative, al momento accantonate, che potrebbero favorire soluzioni mediane comunque sostenibili, quali a mero titolo di esempio, il 9.121 e il 29.16.

Assiterminal ritiene quindi fondamentale che il confronto sulla riforma prosegua con l'attuale impostazione di dibattito aperto, preservandone l'obiettivo strategico di rafforzare la competitività e la visione unitaria della portualità italiana, ma intervenendo sugli elementi che potrebbero generare criticità sul piano della governance, della certezza giuridica e dell'attrattività degli investimenti privati."