



## NOTA

**Oggetto:** *Audizione informale del Presidente Rodolfo Giampieri presso la 10a Commissione del Senato (Industria, commercio, turismo) nell'ambito dell'esame del disegno di legge n. 2469 (Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021)*

Innanzitutto, si ringrazia per l'opportunità offerta ad Assoporti di illustrare il punto di vista della portualità italiana sul disegno di legge oggetto dell'esame.

Doveroso iniziare rappresentando alla Commissione l'importanza strategica dei porti italiani, e più in generale dell'intera filiera logistica, per l'economia e lo sviluppo del nostro Paese. Strategicità di cui noi tutti abbiamo potuto cogliere l'importanza nel corso della pandemia, purtroppo non ancora superata, dove i porti e la logistica hanno garantito l'approvvigionamento di beni e servizi all'intera comunità nazionale. Tra l'altro si fa presente che il fenomeno della globalizzazione che ha visto il 90% delle merci spostarsi da un continente all'altro attraverso il mare viaggiando sulle navi e arrivando nei territori attraverso i porti, e quindi attraverso la portualità nazionale, che l'economia italiana può ripartire e svilupparsi. In questo contesto di primaria importanza sono le risorse del PNRR per una transizione ecologica delle attività portuali quale ulteriore fattore di competitività.

Fattore determinante di questa capacità dimostrata risiede nel fatto che il sistema portuale italiano gode di un sistema di regole complesse a garanzia degli interessi pubblici e privati dei numerosi soggetti che operano nei porti. Regole che hanno dimostrato la loro efficacia e che certamente vanno adeguate al cambiamento dei tempi e del mercato ma non stravolte.

Importanza dei porti per l'economia italiana, gli ultimi dati disponibili mostrano che il nostro Paese ha una elevata la "dipendenza" dal mare per il suo commercio internazionale: un terzo dell'import - export di tutte le regioni italiane avviene via nave; per il Mezzogiorno questo dato diventa quasi il 60%. Le movimentazioni portuali dopo il calo generale del 2020 del -17%, nei primi 6 mesi del 2021 mostrano chiari segnali di miglioramento, con un +33% rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Ad ulteriore riprova della loro capacità di resilienza.

Un sistema portuale regolato dalla Legge 84/94 e s.m. e i. fondato sulla separazione tra attività di natura pubblicistica, quelle delle AdSP, e di natura privata, quelle delle imprese artt. 16 e 18 in particolare. Separazione netta stabilita dalla suddetta **legge che vieta esplicitamente alle AdSP di svolgere attività economiche**. Più precisamente una netta separazione tra le funzioni pubbliche di programmazione e di controllo del territorio e delle infrastrutture portuali, affidate alle AdSP, e le funzioni di gestione del traffico e dei terminali, di carattere imprenditoriale e date in concessione a soggetti privati.

Prima di illustrare le principali osservazioni sul disegno di legge preme evidenziare che, come noto, il sistema portuale italiano, o meglio il TUIR, è oggetto della decisione assunta dalla Commissione Europea il 4 Dicembre 2020 che impone al nostro Paese di sopprimere la presunta esenzione dell'imposta sui redditi sulle entrate delle AdSP da Tasse portuali e di ancoraggio nonché da canoni



di autorizzazione e concessione, art.74 TUIR. Sulla decisione della Commissione Europea le AdSP, tutte, e Assoporti hanno presentato ricorso presso il Tribunale del Lussemburgo e si attende la sentenza entro l'estate. Una sentenza che potrebbe, a seconda del risultato, rendere insufficiente o inutile l'art.3 del disegno di legge afferente alla portualità in un momento storico come questo con il Mediterraneo che sta ritrovando la sua centralità strategica e l'Italia sta iniziando finalmente ad avere una visione di sistema all'interno del bacino Mediterraneo.

Come detto l'art. 3 del disegno di legge afferisce specificatamente alla portualità riformulando l'art. 18 della legge 84/94 e s.m. e i. presentando alcune criticità.

Premesso che l'Associazione condivide pienamente gli obiettivi di trasparenza, pubblicità e concorrenza, la soppressione del c.d. decreto attuativo per i criteri per il rilascio delle concessioni in capo al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dal comma 1 e la conseguente soppressione dell'intero comma 3 dell'attuale art. 18 pongono forti criticità sull'impianto normativo che regola il rilascio delle concessioni. A nostro avviso la previsione del c.d. decreto attuativo (comma 1 e 3, art.18, l.84/94 e s.m. e i.) deve essere mantenuto nelle competenze del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili che rimane superiore organo vigilante e di indirizzo delle AdSP per evitare un'atomizzazione o sovrapposizione dei soggetti con competenze in materia di concessioni.

A nostro avviso deve essere altresì mantenuta la possibilità in capo alle AdSP di concludere accordi sostitutivi già previsti dall'attuale formulazione del comma 4, legge 84/94 e s.m. e i. e soppresso nella proposta di riformulazione dell'art. 18 della medesima legge. Tale possibilità è molto utile in quanto garantisce la necessaria flessibilità all'azione delle AdSP nonché per facilitare la realizzazione di interventi infrastrutturali a carico dell'autorità e dei privati.

Ulteriore elemento di potenziale criticità è rappresentato dal comma 7 dell'art. 18. Quest'ultimo è specificatamente dedicato a evitare concentrazioni e posizioni dominanti. Nella nuova disposizione proposta, tuttavia, questo divieto di cumulo verrebbe meno in relazione ai porti di dimensioni maggiori. Tale proposta, condivisibile anche per situazioni di fatto già esistenti, merita le dovute attenzioni normative affinché il nobile obiettivo della concorrenza non possa trasformarsi in situazioni dominanti.

Sempre con riferimento alle conseguenze del possibile cumulo di concessioni sottolineiamo favorevolmente il divieto dello scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili.

Roma 7 febbraio 2022