

Proposta emendamenti art. 3 A.S. 2469

Al comma 1, al terzo periodo, le parole “*avviate anche a istanza di parte*” sono sostituite con “*privilegiando l’istanza di parte*”

Al comma 1, capoverso articolo 18, è inserito il capoverso: “*1- bis. “Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio delle concessioni di cui al comma 1, il Ministero dei Trasporti e della Mobilità Sostenibile stabilisce con proprio decreto, di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze ai sensi dell’articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400 , i criteri per:*

- a) L’assegnazione delle concessioni;*
- b) la determinazione dei canoni concessori;*
- c) la determinazione della durata della concessione,*
- d) i poteri di vigilanza e controllo delle Autorità concedenti,*
- e) le modalità di rinnovo, di riequilibrio economico finanziario sottesi alla concessione, di trasferimento degli impianti al nuovo concessionario, adeguando la disciplina relativa alle concessioni di aree e banchine alle normative comunitarie”.*

Al comma 2, dopo la parola “*legge*” sono inserite le seguenti parole “*nonché i contenuti e le pattuizioni dei suddetti atti concessori in essere*”

Al comma 4, dopo la parola “*decennale*” è inserito il seguente periodo “*Per le iniziative di maggiore rilevanza, il presidente dell’autorità di sistema portuale può concludere, previa delibera del comitato di gestione, con le modalità di cui al comma 1, accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell’art. 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241*”

Al comma 7, primo periodo, sostituire le parole “*non può svolgere attività portuali*” con le seguenti “*non può eseguire il ciclo delle operazioni portuali*”

Al comma 7, secondo periodo, il periodo successivo alle parole “*e in tal caso*” è sostituito con il seguente “*lo scambio di manodopera afferente le operazioni di imbarco, sbarco, movimentazione di merci e passeggeri può essere oggetto di valutazione in seno alla locale Commissione Consultiva istituita ai sensi dell’art.15 della presente legge*”

Al comma 9, il periodo successivo alle parole “*l’autorità marittima*” è sostituito con il seguente “*prima di procedere alla revoca della concessione, avvia un procedimento di contestazione nei confronti del concessionario volto alla verifica dei presupposti delle condizioni non rispettate*”

Relazione Illustrativa

Comma 1. Il primo aspetto da stigmatizzare che emerge con chiarezza e preoccupazione è il venire meno di una previsione contenuta nella legge 84/94 laddove (all’art.18) pone in capo al MIMS l’elaborazione del “Regolamento delle concessioni portuali” ovvero una norma che disegni con chiarezza, univocità e uniformità i criteri sottesi al rilascio delle concessioni demaniali portuali e al loro sviluppo.

La mancata attuazione di questo principio ad oggi è un aspetto di criticità, anche competitiva tra porto e porto, laddove si verificano iniziative da parte di singoli porti a regolamentare detta fattispecie con modalità e criteri difformi.

Si ritiene che la norma in conversione debba prevedere che il MIMS, quale Ministero competente e di riferimento, coerentemente alle proprie prerogative e agli obiettivi del PNRR, assolva a questo obbligo di determinare regole uniformi per fornire un quadro giuridico chiaro per la strategicità del settore e il suo efficientamento organico.

La proposta emendativa risponde pertanto all'esigenza di uniformare sull'intero territorio nazionale la disciplina per il rilascio delle concessioni di aree e banchine da parte delle Autorità di sistema portali, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità garantendo le condizioni di concorrenza effettiva. La proposta precisa che, con decreto adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 17 agosto 1988, n. 400, dal Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di con il concerto del Ministro dell'economia e delle finanze, sono dettati i criteri per: l'assegnazione delle concessioni; l'individuazione della durata delle stesse; **l'esercizio dei poteri di vigilanza e controllo da parte delle autorità concedenti; le modalità di rinnovo, il trasferimento degli impianti al nuovo concessionario** al termine della concessione nonché l'individuazione dei **limiti dei canoni a carico dei concessionari**.

La proposta, che ha come finalità quella di uniformare sull'intero territorio nazionale la disciplina per il rilascio delle concessioni di aree e banchine da parte delle Autorità di sistema portali, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità garantendo le condizioni di concorrenza effettiva ha carattere ordinamentale e pertanto non determina nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica risultando neutrale sotto il profilo finanziario

Osserviamo inoltre che al comma 1, nonostante sia citata la "istanza di parte" per il rilascio delle concessioni, essa viene messa in secondo piano rispetto al rilascio di concessione mediante avvisi della Adsp che definiscono i requisiti di partecipazione e i criteri di selezione delle domande nonché la durata massima delle concessioni e quant'altro connesso. Ciò si tenderebbe a privilegiare non già l'istanza di parte degli operatori privati, come sinora in grande prevalenza è avvenuto, bensì le iniziative/determinazioni delle Adsp in materia.

Come noto, i procedimenti amministrativi sono "tipici" cioè devono essere previsti da una legge. Ad oggi l'unico procedimento tipico per assegnare le concessioni è quello di cui all'art. 36 cod. nav. (che però non è modificato) che è solo ad istanza di parte. : "il procedimento a istanza di parte, individuato dall'art. 18 Reg. Nav. Mar., assicura la più efficace tutela dell'interesse pubblico sotteso alle concessioni portuali sulla scorta dei dati e delle previsioni indicate dagli aspiranti concessionari nel proprio piano di impresa ...". Tale procedimento è pienamente compatibile coi principi dell'ordinamento dell'UE, la quale confermò la compatibilità del procedimento ex art. 18 Reg. Nav. Mar. sia con riguardo ai principi giurisprudenziali elaborati dalla Corte di giustizia in materia di trasparenza, sia facendo riferimento a valutazioni compiute dalla Commissione europea riguardo ad alcune concessioni demaniali rilasciate ad es. nel porto di Trieste.

Anzi il procedimento ad istanza di parte appare molto più rispondente all'impianto e allo schema legislativo della L. n. 84/94 rispetto ad una procedura basata su gare a evidenza pubblica.

Comma 2. Mentre si fa salvezza dei canoni stabiliti relativi a concessioni già assentite alla data di entrata in vigore della novella norma, non si fa salvezza, e ciò va precisato, anche dei contenuti e pattuizioni degli atti concessori in essere.

Comma 4. In ordine ai cd accordi sostitutivi è opportuno ricordare l'incipit del vigente c. 4 art. 18 che recita: "Per le iniziative di maggior rilevanza il presidente della adsp può concludere previa delibera (...) accordi sostitutivi (...)".

Vari ed utili per entrambe le parti (Autorità concedente e richiedente) sono stati sinora i casi di stipula di accordi sostitutivi, sia per il rilascio sia per introdurre modifiche, anche temporali, nelle condizioni e pattuizioni stabilite da atti concessori in essere. Infatti revisioni, proroghe o rinnovi sono certamente compatibili con i principi del diritto dell'UE, rispettando naturalmente i principi di trasparenza e pubblicità.

Comma 7. prevede la possibilità di “cumulo” di concessioni nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale e ivi si stabilisce che “è vietato lo scambio di manodopera tra diverse aree demaniale date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili”, osserviamo come sarebbe opportuno stabilire la “latitudine”. Resta comunque evidente che vietare lo scambio di manodopera è una limitazione imposta all’impresa che non ha luogo in nessun altro contesto produttivo e di servizio; pertanto questo limite andrebbe, se mantenuto, ben contornato, anche in presenza di situazioni di contratti di rete tra imprese dello stesso gruppo o di A.T.I..

Comma 9. Dovrebbe esser implicito ma sarebbe meglio chiarirlo, che l’Autorità, prima di chiarire la decadenza avvia il procedimento di contestazione nei confronti del concessionario che non osserva o non è stato messo nella condizione di osservare parte degli obblighi assunti con l’atto concessorio. La sostituzione della “revoca” con “decadenza” rende di affatto il termine concessione perentorio lasciando maggiore alea alle ADSP.

Il Presidente

Luca Becce