

L'INTERVENTO

FRANCESCO MUNARI *

Riforma dei porti invece di disegni incomprensibili serve un vero piano

Gli articoli del ddl Concorrenza sono quanto di più astruso e disorganico si possa immaginare

LA BOZZA di disegno di legge Concorrenza, nelle norme sui porti, suscita molte perplessità, nel metodo e nel merito. La riforma portuale è oggetto da anni di importanti riflessioni ai massimi livelli istituzionali, nell'ottica di una integrale rilettura e ammodernamento del sistema; ci troviamo a sorpresa a leggere un articolato che incide su alcuni punti soltanto, in modo disorganico, incomprensibile e alquanto criticabile. L'impressione è quella di leggere un'accozzaglia degli emendamenti che negli ultimi anni si sono visti in materia, in totale mancanza di un disegno riformatore e con esclusiva volontà di punire (alcuni) e premiare (altri, ma ignoti), come se la legge di riforma, invece di sintetizzare le diverse posizioni, fosse una sorta di guerra fra bande. Con buona pace anche dell'articolo 29 dello Sblocchi Italia. Parto dai servizi tecnico-nautici, che evidentemente sono un'ossessione per alcuni, a onta del fatto che invece la generalità di tutti gli stakeholders portuali, italiani e non, ne apprezza il modello: l'idea di immaginare concorrenza tra i servizi, o gara pubblica, previo parere vincolante dell'Antitrust sulla necessità di affidare a un unico soggetto l'erogazione del servizio, è quanto meno bizzarra. *docente di diritto dell'unione europea*

SEGUE A PAGINA X

L'INTERVENTO

FRANCESCO MUNARI

Il disegno di legge sulla concorrenza basta con le scelte incomprensibili serve un piano serio

La riforma della portualità giace da anni e all'improvviso spunta un documento che rende solo tutto quanto più confuso

SEGUE DALLA PRIMA DI ECONOMIA

IL MODELLO dei servizi esistente in Italia, e le esigenze di sicurezza che esso soddisfa, sono concetti pacifici e chiari per tutti quelli che capiscono di porti e li praticano, e soprattutto per le istituzioni competenti (MIT, Autorità marittime e portuali). Che l'Antitrust abbia potere decisionale in materia è sorprendente: è come chiederle di valutare e decidere (con quali competenze?) se e come i pompieri servono alla sicurezza, e consentirle di imporre la sua decisione sul Ministero dell'interno. Peraltro, nel rimorchio le gare già si fanno, mentre per piloti e ormeggiatori si accede al mercato previo concorso pubblico per titoli ed esami, con mobilità nazionale. La previsione abrogante le norme che fissano gli standard professionali per gli addetti di questi servizi equivarrebbe a una legge che disponesse, dal 1 gennaio 2016, il diritto di chiunque di fondare un'impresa e partecipare alla gara per insegnare all'università, ovviamente previo licenziamento di tutti i docenti in organico. Sconfortante è poi l'insistenza del price-cap come unico parametro per le tariffe: da molti anni, in ordinamenti molto più rigorosi del

nostro, si esclude di applicare il price-cap per qualsiasi settore regolato, e si scelgono altri modelli, quali il rate of return, o combinazioni dei due. Il ddl forse questo non lo sa. Il maglio del ddl colpisce poi le compagnie portuali, responsabili di chissà quali nefandezze, che vengono soppresse tout-court. Le motivazioni sono ignote, o forse devono restare tali, o magari non sa di cosa sta scrivendo. Come se il lavoro portuale fosse un de minimis nella nostra materia. Un fuor d'opera, sono poi le norme — estemporanee quanto incomprensibili — concernenti le autorità portuali e le concessioni: limitare i poteri discrezionali delle Autorità portuali sulla durata delle concessioni, sui criteri decisionali al riguardo rilevanti, e sugli strumenti di promozione del porto, non giova al sistema, e mortifica il ruolo delle Autorità portuali come enti regolatori e pianificatori; come per gli altri bersagli di questo ddl, più che una norma di legge sembra una "punizione" nei confronti di qualcuno. Identico giudizio negativo per la previsione che abroga il divieto del medesimo concessionario di avere più concessioni nello stesso porto: anche qui, a parte il fatto che la giurisprudenza ha da tempo precisato i contorni del divieto in ottica non penalizzante i terminalisti, l'intervento normativo non contiene alcun indizio sistematico di...dove vuole andare il legislatore. Viene solo da pensare a un'altra delle solite "manine", a un aspirante legislatore telecomandato, insomma, a fenomeni del quale dovremmo sbarazzarci, come Paese, al più presto. Che dire? Questo testo è irricevibile, è uno schiaffo alle istituzioni, al MIT, ai parlamentari e agli esperti che lavorano sul tema, e denota un preoccupante degrado della qualità della macchina dello Stato, e umilia le numerose competenze al suo servizio che essa dovrebbe invece utilizzare. È necessario e urgente "cambiare verso".

© RIPRODUZIONE RISERVATA

