

DOTTRINA E GIURISPRUDENZA

La Spagna all'avanguardia nell'organizzazione portuale

di **SIMONA COPPOLA**
 Studio Legale Garbarino Vergani
 simonacoppola@garbamar.it
estratto dal « **IL DIRITTO MARITTIMO** »

In un periodo in cui in Italia si discute e si discute sul come conferire alle autorità Portuali, nucleo del nostro sistema portuale, maggiore autonomia finanziaria, mentre alcuni considerano troppe ed altri troppo poche le autorità portuali presenti sul nostro paese, la Spagna ci supera e senza se e senza ma pubblica la nuova "Ley de Puertos" sul regime economico e sui servizi resi in ambito portuale.

La legge del 5 agosto 2010 n. 33 ha modificato la legge n. 48 del 2003 introducendo una lunga serie di riforme strutturali realizzate con lo scopo di rendere maggiormente attrattivi gli scali nei porti spagnoli rispetto ad altri porti del mediterraneo, in particolare quelli nordafricani. L'innovazione più eclatante della riforma è stata infatti quella di consentire alle autorità portuali, che in Spagna sono 28, di definire in maniera autonoma le tasse da applicare nel porto in modo da rendere il proprio scalo più attrattivo e di gestire autonomamente le infrastrutture affidate alle medesime da parte dello Stato centrale. L'autonomia di gestione e di applicazione delle tariffe si realizza allo scopo di rendere più competitivi i propri porti e con il fine ultimo di autofinanziarsi.

Alla nuova "Ley de Puertos" ed alle principali novità con la medesima introdotte è dedicato un interessante articolo della rivista *Il Diritto Marittimo* dell'anno 2011 all'interno della rubrica cronache e note. La Spagna è il Paese europeo con la maggiore estensione di coste (800km) e comprende 46 porti cd. di interesse generale il cui controllo è affidato ad un organismo pubblico denominato "Puertos del Estado" che dipende direttamente dal ministero dello Sviluppo.

Il sistema porti in Spagna apporta circa il 20% del PIB del settore trasporto e genera circa 35.000 posti di lavoro nella attività diretta con un'attività indiretta che si aggira intorno alle 100mila persone. Il processo di ammodernamento del sistema portuale spagnolo inizia nel 1992 affidando ai porti di interessi nazionali autonomia di gestione, prosegue nel 1997 conferendo alle Comunità Autonome diritto di partecipazione nella gestione delle Autorità Portuali, e dopo aver nel 2003 liberalizzato i servizi portuali allo scopo di potenziare l'iniziativa privata nel 2010, senza sconvolgere ciò che era stato previsto dalle precedente legislazio-

ne, conferisce maggiore autonomia alle Autorità portuali prevedendone, in parte, l'autofinanziamento. E' infatti il primo articolo della legge 33/2010 che, allo scopo di incentivare l'autofinanziamento e l'autonomia di gestione delle Autorità Portuali, attribuisce alle medesime il compito di quantificare il valore delle concessioni delle infrastrutture portuali da aggiudicare privando dunque del suddetto compito il Ministero dello Sviluppo. Viene inoltre introdotto un sistema di flessibilità delle tariffe portuali in modo da permettere ad ogni autorità portuale di adeguare le tariffe al porto di sua pertinenza ed ai traffici che toccano il medesimo. Le tariffe portuali, ovvero le somme dovute dai soggetti che usufruiscono sia delle aree portuali che delle prestazioni di servizi sono riscosse dalla stessa Autorità Portuale cui è attribuito il potere, esercitato per il tramite di un proprio organo, il "Director", di emettere un "certificado" con efficacia di titolo esecutivo.

Interessanti novità si sono evidenziate anche in tema di prestazioni di servizi. La legge anteriore, distingue le prestazioni di servizi in due categorie ovvero: in servizi generici, di competenza esclusiva delle Autorità Portuali e servizi basici prestati in regime di concorrenza. La nuova legge invece distingue quattro tipi di prestazioni di servizi:

- "servicios generales" (i servizi generali) di cui all'art. 57, i quali sono esercitati dalle Autorità Portuali e comprendono il controllo del traffico portuale sia marittimo che terrestre, i servizi che garantiscono la sicurezza all'interno delle aree portuali, i servizi di illuminazione delle aree così come di pulizia inclusa la pulizia e l'illuminazione delle banchine fatta eccezione per la pulizia che consegue all'utilizzo delle banchine come deposito o movimentazione di merce da parte dei concessionari delle banchine stesse;

- "de los servicios portuarios" (dei servizi portuali) di cui agli art. da 58 a 84 che si dividono in servizi tecnico-nautici (pilotaggio, rimorchio e ormeggio) di imbarco e sbarco, di ricezione dei residui (MARPOL 73/78) e di movimentazione della merce. Questi servizi sono lasciati alla gestione dell'iniziativa privata e sono la massima espressione del principio di concorrenza. I soggetti che intendono esercitare detto tipo di servizi devono ottenere una "licencia" da parte dell'autorità portuale; tuttavia la licenza non conferisce il diritto di esercitare il servizio in esclusiva. Le licenze vengono conferite con cadenze regolari ed ai soggetti che rispettano i requisiti previsti dalla legge in parola. E' previsto il rilascio tramite concorso nel caso in cui i servizi richiesti siano a numero limitato;
- "de los servicios comerciales" (dei servizi commer-

ciali) art. da 86 a 89. Per i servizi commerciali si intendono quelli che non avendo carattere di servizi portuali, riguardano lo sviluppo di attività economiche, commerciali ed industriali nell'ambito portuale. Detto tipo di servizi è affidato ai privati restando gestite direttamente dalle Autorità Portuali solo nel caso di assenza e/o inefficienza dell'iniziativa economica privata;

- "de segnalation maritime" (servizi di segnalazione) art. 85 che ha per oggetto l'installazione, il controllo e la manutenzione dei sistemi elettrici, visivi, acustici, e radio destinati a garantire la sicurezza della navigazione nel mare territoriale. La prestazione di detto servizio compete esclusivamente alle autorità portuali ciascuna nelle proprie aree di competenza.

Nella nuova legge si è previsto un nuovo regime di incompatibilità (art. 70) che, rafforzando quello previsto dalla legge del 2003, stabilisce che qualsiasi titolare di una licenza, ovvero sia esso soggetto privato o società giuridica, che detenga una quota di mercato superiore al 50% dell'attività relazionata al tipo di servizio oggetto della licenza, in un porto, non possa gestire altre società titolari di altre licenze riguardanti lo stesso servizio. E' inoltre previsto che, qualora per cause sopravvenute di fusioni o incorporazioni societarie, si incorra nella fattispecie su delineata, si ha l'obbligo di presentare all'autorità portuale un piano di alienazione delle partecipazioni o delle azioni di dette società da eseguire nel tempo massimo di 12 mesi dal momento in cui l'incompatibilità si è realizzata.

La legge in commento, su cui ancora tanto si potrebbe dire, ha ricevuto molte critiche essendo stata considerata troppo aperta alle liberalizzazioni. Certo è che la medesima ha raggiunto un ottimo obiettivo, ha infatti imposto ai porti e, dunque, alle autorità portuali che ne sono il cuore, di essere competitivi e, dunque, di fondersi qualora non possano garantirsi l'autofinanziamento ■

