

**RICCARDO TREMOLADA** L'esperto antitrust di Cleary Gottlieb  
«Va però consentito lo scambio di personale tra gli amministrativi»

## «È giusto poter cumulare le concessioni dei terminal Ma solo nei porti maggiori»

### L'INTERVISTA

GENOVA

**E**sperienze professionali tra la Cina e poi l'Italia e Washington, Riccardo Tremolada è tra gli esperti di diritto Antitrust in Italia. Associato dello studio legale internazionale Cleary Gottlieb, l'avvocato sta seguendo gli sviluppi del decreto legge Concorrenza, attualmente in esame alla commissione Industria del Senato.

**Con al suo interno la partita delle concessioni portuali.**

«Esatto. L'impianto normativo a mio parere è corretto, perché limitando ai soli porti di dimensioni minori il divieto di cumulo di concessioni sulle medesime attività all'interno dello stesso porto, adegua nei fatti la normativa alla situazione dei maggiori porti italiani e non solo, dove la concorrenza si gioca su aree che vanno oltre i meri limiti del singolo scalo. Nei fatti, è la situazione avallata a Genova dall'Avvocatura Generale dello Stato, e in parte avallata anche dal Consiglio di Stato. E oggettivamente consente ai terminalisti di rispondere dimensionalmente a un mondo armatoriale sempre più verticalizzato e forte sul mercato».

**Però la norma non pone delle preclusioni nei confronti degli armatori, penso all'importanza di Msc nei porti italiani.**

«Il superamento del divieto di cumulo ha, tra le altre

funzioni, anche quella di consentire ai terminalisti puri di resistere all'integrazione verticale degli operatori del trasporto marittimo. Allo stesso tempo, un armatore che sia anche terminalista potrà accumulare le concessioni. La legge è a doppio senso».

**Cosa ne pensa del divieto di scambio di manodopera tra le diverse aree terminali date in concessione alla stessa impresa?**

«Direi che così come configurato dal disegno di legge, questa limitazione incide negativamente sulla competitività dei porti italiani, rendendo impossibile al titolare di due o più concessioni all'interno dello stesso porto una gestione razionale della forza lavoro. Pensa che sia quantomeno oppor-

tuno circoscriverne l'ambito di applicazione al personale di banchina, in modo tale da escludere che esso riguardi anche il personale amministrativo».

**Intanto il ministero delle Infrastrutture si prepara a varare il nuovo regolamento, proprio sulle concessioni portuali.**

«Si tratta di uno strumento normativo atteso da 28 anni. Detto questo, il rischio che si intravede è che si intervenga con un regolamento le cui disposizioni non siano ricollegate con quelle del dl Concorrenza, che dovrebbe essere convertito entro maggio. È importante, evitare un'ulteriore frammentazione della normativa».

**Che idea si è fatto del nuovo regolamento?**

«Da quello che ho potuto apprendere, è certamente positivo il richiamo ai principi di economicità, trasparenza, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica. Rimane tuttavia fondamentale che il testo finale fornisca un quadro di riferimento organico e preciso, in linea con i principi europei, e anche idoneo a creare le condizioni per la realizzazione degli investimenti necessari allo sviluppo dei porti».

A. QUA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**RICCARDO TREMOLADA**  
ASSOCIATE  
STUDIO LEGALE CLEARY GOTTLIB

«La norma garantisce i terminalisti puri, ma è a doppio senso: anche un armatore potrà sommare le concessioni»

«A breve ci sarà anche il regolamento delle concessioni: è importante che sia ricordato al Dl Concorrenza»

