

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## L'authority dei trasporti quasi inascoltata dalle AdSP italiane

Nicola Capuzzo · Friday, July 24th, 2020

Il presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Andrea Camanzi, ha presentato oggi al Parlamento il suo **7° Rapporto annuale** nel quale si leggono alcune riflessioni critiche sull'accesso alle infrastrutture nei porti. All'authority spetta infatti il monitoraggio dell'applicazione delle misure di regolazione in vigore e la trattazione di alcune segnalazioni pervenute da parte di operatori del settore. Circa due anni fa l'Autorità aveva infatti approvato alcune prime **misure di regolazione dell'accesso alle infrastrutture portuali (con delibera n. 57 del 30 maggio 2018)** che ad oggi, però, risultano in larga parte disattese dalle Autorità di Sistema Portuale italiane. Si tratta di misure che “hanno ad oggetto principi e criteri per l'affidamento di concessioni di aree e banchine portuali e le autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, l'implementazione di meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori, nonché criteri di contabilità regolatoria per la verifica delle tariffe applicate a operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali”.

Nel capitolo della Relazione annuale dedicato ai porti si legge: “Nel periodo di riferimento è proseguita l'attività di monitoraggio dei provvedimenti adottati dalle Autorità di sistema portuale (di seguito AdSP) per assicurare l'applicazione delle misure di regolazione sopra richiamate. **I riscontri sin qui acquisiti presentano un quadro non univoco e in itinere.** Solo in pochi casi le AdSP hanno attivato nuove procedure di rilascio di concessioni di aree e banchine portuali e, nel complesso, scarse sono le informazioni fornite in ordine alle modalità di adempimento delle pertinenti misure regolatorie”.

In relazione all'individuazione delle destinazioni d'uso degli spazi, “la maggior parte delle AdSP – scrive l'Art – si riporta ai Piani regolatori portuali quali fonte di integrazione delle misure di regolazione, mentre non sempre i Regolamenti di gestione delle aree demaniali contengono riferimenti alla delibera n. 57/2018”.

In materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni e servizi portuali, “la maggior parte delle AdSP interpellate – si legge sempre nella relazione – rinvia ai regolamenti di procedura che, in alcuni casi, sono stati approvati ex novo anche in ottemperanza delle misure di regolazione dell'Autorità, mentre in altri sono ad esse preesistenti”. Riguardo alla vigilanza sulle tariffe, “le AdSP hanno rappresentato di attenersi alle misure di regolazione assicurando la pubblicazione delle tariffe e il controllo sulla loro effettiva applicazione. **Alcune hanno dichiarato di non riconoscere nei propri ambiti l'esistenza di infrastrutture essenziali e di non ritenerci,**

**pertanto, soggetto all'applicazione delle misure dell'Autorità”.**

Quanto infine “alle procedure di verifica sui meccanismi incentivanti correlati ai canoni concessori e ai criteri di contabilità regolatoria per il controllo delle tariffe di operazioni e servizi portuali che presuppongono l'utilizzo di infrastrutture essenziali, meno della metà delle AdSP ha riferito di aver disciplinato tali meccanismi incentivanti o di avere intendimento di farlo prossimamente, mentre la maggior parte tra esse ha comunicato di non aver predisposto strumenti di contabilità regolatoria”.

In pratica, da quanto si desume, i dettami dell'Autorità di regolazione dei trasporti rimangono in larga parte inascoltati e non vengono applicati da molte, se non tutte, le Autorità di sistema portuale.

A proposito delle **segnalazioni prevenute all'authority in ambito portuale** una riguarda **“un'impresa operante nel settore delle riparazioni navali all'interno del porto di Napoli** che, nell'anno precedente, aveva lamentato presunte violazioni di tali principi con riferimento all'accesso ai bacini di carenaggio demaniali in muratura dell'AdSP del Mare Tirreno centrale, affidati in concessione ad un'azienda concorrente”. Nel corso degli approfondimenti istruttori “è emerso – ha reso noto sempre l'authority – che il confronto con analoghe realtà lasciava dubbi sulla effettiva congruità delle tariffe; più in generale, è stato rilevato che, in presenza di due sentenze del TAR Campania (appellate al Consiglio di Stato), l'AdSP non aveva ritenuto di adottare decisioni modificative del Regolamento bacini, rilevante ai fini dell'oggetto della segnalazione. Effettivamente, l'applicazione di tariffe ingiustificatamente elevate per l'utilizzo del bacino di carenaggio possono produrre effetti discriminatori e anticoncorrenziali. Al termine di una dettagliata istruttoria, che ha comportato anche l'analisi delle caratteristiche territoriali e strutturali del mercato della cantieristica nel bacino mediterraneo, è stata quindi rappresentata all'AdSP del Mare Tirreno centrale l'opportunità di adottare tutte le opportune azioni per garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali, anche in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci, nonché alla congruità delle tariffe, sulle quali essa è chiamata a vigilare. È stata segnalata, altresì, l'esigenza di chiarire le modalità di gestione dei bacini di carenaggio, approvando senza indugio un nuovo regolamento in materia, anche nell'ottica di garantire la più proficua utilizzazione delle aree demaniali. La parte segnalante, in considerazione dei suddetti esiti istruttori e dei seguiti conseguenti, ha successivamente comunicato il venir meno dei motivi di dogliananza all'origine della segnalazione di cui trattasi”.

Tra le segnalazioni pervenute ci sono anche quelle “inerenti **presunte distorsioni anticoncorrenziali derivanti dalla costituzione di una nuova società che avrebbe assunto il controllo di due importanti terminal contenitori nel porto di Genova**”. Il riferimento all'operazione di concentrazione Psa – Sech che ha appena ottenuto il via libera della port authority e che nei prossimi giorni verrà formalizzata. L'Autorità dei trasporti sulla questione non è però intervenuta perché “dall'analisi della segnalazione di cui trattasi, non sono emersi estremi rilevanti ai fini dell'accertamento di possibili violazioni di quanto disposto dalla citata delibera n. 130/2019”.

Infine la relazione annuale dell'Art informa che **“un operatore portuale del porto di Crotone interessato al rilascio di una concessione** ha lamentato che l'AdSP competente avrebbe in merito rappresentato, come circostanza ostativa, di essere ancora in procinto di approvare un regolamento d'uso delle aree demaniali marittime nel quale recepire i principi contenuti nella delibera dell'Autorità n. 57/2018. In proposito, pur rilevando la necessità di fare riferimento alla medesima AdSP per l'esercizio delle funzioni di amministrazione attiva, l'Autorità ha evidenziato che il

mancato recepimento delle misure di cui alla delibera n. 57/2018 nei regolamenti dell'AdSP non può essere invocato come impedimento all'applicazione delle misure medesime nell'ambito di procedimenti di rilascio di concessioni che, come quello in questione, erano stati attivati dopo l'entrata in vigore della delibera”.

## ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, July 24th, 2020 at 4:38 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.