

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ddl Concorrenza, l'Antitrust spinge ancora per la deregulation nei porti

Nicola Capuzzo · Monday, February 28th, 2022

Dopo l'[audizione](#) dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che non ha risparmiato sorprese e strascichi, è toccato ad un altro garante indipendente essere sentito dai parlamentari che si stanno occupando della conversione in legge del Ddl Concorrenza.

Nel caso dell'Autorità Garante per la Concorrenza e il Mercato, tuttavia, la sorpresa è minima, perché, data la natura stessa dell'Authority, la posizione sul tema dell'articolo 3 del Ddl, dedicato alle concessioni delle aree demaniali portuali, era stata [formulata](#) preliminarmente al testo normativo e pubblicamente. A sorprendere, semmai, è il fatto che, sebbene il testo redatto dal Governo sia il frutto di un compromesso che ha tenuto conto anche dei rilievi mossi da più parti proprio sulle vedute dell'Antitrust, quest'ultima non sia arretrata di un millimetro dalle sue posizioni.

Così la portavoce in Senato, diplomaticamente premettendo che “le previsioni sembrano rispecchiare in gran parte i suggerimenti dell'Autorità”, ha in realtà stigmatizzato la scelta del Governo di rinunciare ad alcuni dei suggerimenti dell'Agcm stessa. In particolare, sul “cumulo di più concessioni di cui al comma 7, la previsione del divieto ‘allo scambio di manodopera tra le diverse aree demaniali date in concessione alla stessa impresa o a soggetti comunque alla stessa riconducibili’ limita la possibilità di generare efficienze ed economie di scala nei porti aperti alla competizione internazionale. In tal modo, gli effetti positivi della modifica normativa si attenuano in modo sostanziale”.

Secondo il Garante, cioè, il Governo non dovrebbe limitarsi a rimuovere – come ha fatto – il divieto di doppia concessione, ma nel prosieguo dell'iter del Ddl dovrebbe smantellare più a fondo i presupposti del sistema concessorio della legge 84/94, scardinando i meccanismi che legano il rilascio delle concessioni al rispetto di piani di impresa dettagliati anche sul fronte occupazionale e consentendo ai concessionari che acquisiscano nuove concessioni di farne strame.

Non è tutto, perché l'Antitrust rimane oltranzista anche su un altro fronte, vale a dire quello dell'autoproduzione delle operazioni portuali, col rinnovo al legislatore del suggerimento (da quest'ultimo già scartato, dopo un iniziale recepimento) ad abrogare la “norma di cui al comma 4-bis dell'articolo 16 della legge n. 84/1994, onde rafforzare le dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali. L'attuale versione della norma riduce ingiustificatamente la

possibilità per i vettori marittimi di ricorrere all'autoproduzione nelle operazioni portuali, confinandola a ipotesi meramente residuali. In presenza di tali vincoli la pressione competitiva nei confronti delle compagnie portuali si riduce non poco e il loro potere di mercato si rafforza, a scapito dell'efficienza nella fornitura dei servizi portuali e dell'attrattività, anche internazionale, della portualità italiana”.

Conferma della propria visione, infine, anche sul tema della pubblicità delle procedure di assentimento dei titoli concessori, con l'auspicio di un rafforzamento in capo al concedente dei poteri di revoca: “Si ritiene che l'affidamento tramite gara di cui al comma 1 dovrebbe essere accompagnato dallo strumento della revoca delle concessioni, ove gli affidatari non rispettino le condizioni definite nel contratto di affidamento. Ciò al fine di stimolare l'efficienza dei concessionari e incrementare la contendibilità dei beni”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Monday, February 28th, 2022 at 12:35 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.