

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Agcm: “No alle concessioni a soggetti verticalmente integrati”

edinet · Tuesday, December 6th, 2022

Per l’Autorità Antitrust “sarebbe opportuno evitare di rilasciare la concessione (terminalistica, *n.d.r.*) a soggetti verticalmente integrati nella fase di erogazione dei servizi di trasporto passeggeri o merci”.

È destinata a far discutere la posizione che l’Autorità Garante per la Concorrenza e per il Mercato ha formalizzato sul suo ultimo Bollettino settimanale a proposito dell’istanza di Caronte&Tourist all’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto per la realizzazione di un nuovo approdo in località Pentimele, in corrispondenza del varco nord del porto di Reggio Calabria.

Il diniego espresso dalla port authority è stato impugnato dalla compagnia armatoriale e il Tar di Catania le ha dato ragione lo scorso luglio perché “frutto della formalistica ed aprioristica affermazione che i due porti di Reggio e Villa costituiscono un unico mercato rilevante”. Una valutazione che secondo i giudici tuttavia “spetta all’Autorità Garante” che si suggeriva di interpellare.

Detto che, successivamente (ad agosto), il legislatore, con [l’ultimo disegno di legge sulla concorrenza](#), ha chiarito come invece tocchi all’Adsp tener “conto dell’impatto (di un’istanza, *n.d.r.*) sulle condizioni di concorrenza”, l’ente con sede a Messina, prima di appellare la sentenza, ha colto l’invito del Tar e ha posto la questione all’Antitrust.

Per rispondere il Garante si è rifatto all’istruttoria che lo aveva poco prima portato a [sanzionare](#) l’abuso di posizione dominante di Caronte, sul “mercato dei servizi di traghetti passeggeri (con o senza veicoli al seguito) e merci effettuato con navi ro/pax, (...) includendo in tale mercato, sotto il profilo geografico, le due rotte bidirezionali che collegano Villa San Giovanni con i porti dell’area di Messina (Messina Rada S. Francesco e Messina Porto). Sul mercato così individuato, è stata accertata la posizione dominante di C&T”. Ma non è tutto, perché l’Antitrust ha anche sottolineato in capo a Caronte la qualità di soggetto “verticalmente integrato nello scalo in qualità di gestore del terminal e vettore”.

Sicché, conclude l’Authority guidata da Roberto Rustichelli, non solo la “selezione dei concessionari non dovrebbe prendere le mosse esclusivamente dall’istanza del soggetto interessato, come avvenuto invece nella presente circostanza, senza che vi sia un atto di programmazione a monte che sfoci in un bando e in una procedura ad evidenza pubblica per la scelta dell’affidatario”. Ma anche “sarebbe opportuno evitare di rilasciare la concessione a soggetti verticalmente

integrati”, o, al limite, prevedere “una clausola volta a garantire che (...) tutti i servizi strumentali per le attività di traghettamento vengano erogati dal concessionario sia in autoproduzione che in favore di altri operatori che dovessero richiederle (c.d. clausola multi-vettore)”.

La pronuncia dell’Agcm, secondo il presidente della port authority dello Stretto, Mario Mega, che ha comunque annunciato appello in secondo grado, consente di superare la sentenza del Tar e mantenere il diniego, mentre è naturalmente di segno opposto la lettura di Caronte: “Quello dell’Agcm è un pronunciamento che comunque non esclude le buone ragioni di C&T, che essendo un multivettore è dunque legittimato a operare su più concessioni portuali”.

Al di là del caso reggino, è probabile che le ricadute della lettura dell’Antitrust travalichino lo Stretto.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 6th, 2022 at 10:00 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.