

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Caso Terminal San Giorgio: “Non si può asservire il terminal alle proprie attività d’impresa marittima (parallele o principali)”

Nicola Capuzzo · Sunday, July 9th, 2023

Il progetto di riforma dell’ordinamento portuale e la recente notizie del [passaggio di Terminal San Giorgio dal Gruppo Gavio a Messina](#), con conseguente temuto rischio sfratto dalle banchine del porto di Genova per i traffici di Grimaldi Group, continua a tenere banco anche nelle discussione fra addetti ai lavori.

Di particolare interesse a questo proposito è il post pubblicato su LinkedIn da Maurizio Maresca, Professore ordinario di Diritto Internazionale ed Europeo all’Università di Udine, ex presidente dell’Autorità portuale di Trieste e attuale presidente di Alpe Adria dedicato alla funzione pubblicistica e il servizio pubblico dei terminalisti portuali in Italia con riferimento al rischio che le autostrade del mare di Grimaldi Group possano essere sfrattate a Ponte Libia e Ponte Somalia a favore delle linee di Grandi Navi Veloci (società parte del Gruppo Msc, lo stesso che partecipa al 49% nella società Ignazio Messina & C.). Un timore che lo stesso Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi Group, [ha palesato nell’intervista rilasciata a Il Secolo XIX](#). “Come si fa a consegnare un terminal dove opera una compagnia di navigazione a un soggetto diretto concorrente di quella stessa compagnia?” ha domandato l’armatore partenopeo, per poi aggiugnere: “Per metterci in difficoltà ci sono molti strumenti, come ad esempio un rialzo progressivo delle tariffe. E operare col balzello diventa un problema per tutti, perché i costi di trasporto più cari si riverberano sull’intera catena logistica. Conti che Msc adesso è anche proprietaria dei rimorchiatori che servono a far entrare le navi in porto...”. Grimaldi ha promesso battaglia contro questa cessione rivolgendosi sia all’Autorità Antitrust che all’authority dei Trasporti.

Su questo tema Maurizio Maresca è intervenuto dicendo: “Forse è opportuno ricordare, in un momento in cui si lavora sulla legge n.84 del 1994, ma specialmente per le varie questioni terminalistiche che si agitano (anche troppo) in vari porti e retroporti, che il terminalista svolge, per la Legge 84 e per l’ordinamento europeo (e persino per il codice della navigazione) un’importante funzione pubblicistica gestendo, nell’interesse generale, una *essential facility* che comporta un preciso obbligo di servizio pubblico. Così il terminalista non può asservire il terminal alle sue attività di impresa marittima (parallele o principali) essendo tenuto a un chiaro obbligo di separazione fra attività in conflitto fra loro e a operare nel rispetto del principio di non discriminazione sulla base di un regolamento ad hoc (approvato dall’autorità portuale e dall’autorità marittima). E l’autorità portuale deve svolgere, in base alla legge 84 – da interpretare alla

stregua del diritto comunitario -, un ruolo decisivo proprio perché chiamata a garantire, per conto dello Stato, il ‘buon funzionamento del mercato’ (un importante principio dell’ordinamento europeo) e quindi prima di tutto l’adempimento dell’obbligo di servizio pubblico del terminalista”.

Insomma, secondo Maresca, Grimaldi potrebbe trovare in un apposito regolamento sul funzionamento e sui servizi offerti dallo scalo le necessarie garanzie per mantenere nel porto di Genova i suoi traffici, a prescindere dal fatto che il prossimo ‘proprietario’ (concessionario) delle banchine di Terminal San Giorgio sarà la Ignazio Messina & C. (società concorrente di Grimaldi e partecipata da un gruppo concorrente sempre di Grimaldi).

“E’ un peccato che, proprio perché questo obbligo di garanzia spesso non viene assicurato in base al principio di adeguatezza, sia necessario l’intervento additivo e correttivo dell’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato e dell’Autorità di regolazione dei trasporti o della stessa Commissione Europea” aggiunge Maresca, secondo il quale “i principi sul governo dei mercati dovranno essere riaffermati e meglio presidiati con la nuova legge: a) sottolineandosi la funzione pubblicistica dell’autorità portuale e; b) con l’introduzione di un ente pubblico nazionale in grado di assicurare il rispetto dei principi in materia di concorrenza e accesso ma anche la politica nazionale marittima in un contesto globale che sta molto cambiando. Una riforma importante e delicata da costruire (perché funzioni superando anni di sterili e nocive contrapposizioni) in collaborazione fra governo, commissione europea e autorità indipendenti e di controllo”.

Un post che ha attirato anche una replica firmata da Guido Improta, segretario generale dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti: “Analisi che mi trova perfettamente d’accordo – scrive a proposito delle parole di Maresca – Le Autorità indipendenti non devono svolgere compiti più propriamente riconducibili a quelli di amministrazione attiva, per supplire ad una pubblica amministrazione in sofferenza a tutti i livelli sia per quantità che qualità dei propri organici. E la credibilità e l’efficienza di un sistema si deve basare su legittimazione e rispetto di/tra soggetti che svolgono ruoli ben distinti, siano essi pubblici o privati”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

L'affare Terminal San Giorgio incendia lo scontro fra Grimaldi e Msc coinvolgendo l'Antitrust

Ignazio Messina & C. acquisisce Terminal San Giorgio in porto a Genova

This entry was posted on Sunday, July 9th, 2023 at 7:23 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

