

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Agcm e Art al Governo: “Giù le mani dalle prerogative dei Garanti sui porti”

Nicola Capuzzo · Friday, October 27th, 2023

Per le Autorità garanti maggiormente coinvolte nella gestione pubblica del demanio marittimo portuale il loro ruolo in tale ambito va preservato, anzi rafforzato.

È quanto emerge dalle memorie depositate presso la Commissione Trasporti della Camera dai presidenti di Autorità di Regolazione dei Trasporti, Nicola Zacheo, e Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, Roberto Rustichelli, a seguito del ciclo di audizioni relative a quattro risoluzioni parlamentari (di Fratelli d’Italia, Pd, M5S e Lega) aventi ad oggetto la riforma portuale ventilata dal Governo.

Scrive ad esempio Rustichelli che l’eventuale “riassetto dei poteri non dovrebbe prevedere l’estensione delle potestà regolatorie delle Adsp alla concorrenza tra gli operatori portuali e alle condizioni di accesso degli utenti ai beni e servizi affidati in concessione. L’intervento delle Adsp in questa materia dovrebbe essere confinato al monitoraggio delle condotte del concessionario e all’individuazione di potenziali criticità”. Da qui l’auspicio di una modifica del comma dell’articolo 18 della legge 84/94 che oggi affida alle sole Adsp, in caso di cumulo di concessioni, la valutazione dell’impatto sulla concorrenza.

Analogamente Zacheo, felicitandosi di come il regolamento sulle concessioni e le successive linee guida, emanati da questo Governo [a dicembre 2022 e ad aprile 2023](#), abbiano ripreso “numerosi elementi di contenuto regolatorio” disposti da Art e le abbiano attribuito (con le linee guida) “la definizione dei format dei Piani Economico-Finanziari dei concessionari portuali”, ritiene che “tale funzione (...) non solo debba essere assolutamente preservata in quanto, come detto, adempimento costituenti vincolo legato alla Milestone M3C2-2 del Pnrr (l’adozione del regolamento e delle linee guida fu chiesta dalla Commissione europea per lo sblocco della terza rata, *n.d.r.*), ma andrebbe auspicabilmente rafforzata, attraverso il suo recepimento in una fonte normativa primaria”.

Per questo “non può essere assolutamente condivisa” la risoluzione del Pd che “impegna il Governo a *rafforzare la governance a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*”, con “improprio riferimento alla ‘duplicazione’ di competenze, che contraddice la natura stessa delle funzioni di un’Autorità di regolazione indipendente proprie dell’Art e che risulta inconferente rispetto alla consolidata distinzione tra funzioni di amministrazione attiva e di regolazione economica indipendente, nonché alla giurisprudenza”. Identica bocciatura sul punto

anche per la risoluzione di Fdi, ancorché “meno esplicita”.

Sul fronte propositivo Zaccero guarda soprattutto in ‘casa propria’ e invita nuovamente l’esecutivo a correggere la stortura creata dal precedente Governo con la sottrazione ad Art, caso unico, della vigilanza sull’accesso ai servizi tecnici nautici (affidandola al Mit, col paradosso, rileva Zaccero, che “un operatore economico che contesti una tariffa approvata dal Mit, dovrebbe – di fatto – proporre il proprio reclamo allo stesso Mit) e anzi ad attribuire al Garante, in materia di vigilanza sul Regolamento (UE) n. 2017/352 (che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza dei porti), anche i relativi poteri sanzionatori.

In tema di proposte si spinge più avanti Rustichelli, che avanza ipotesi di modifiche normative non strettamente inerenti all’attività dell’Antitrust.

Buona parte dei suoi interventi attengono il sistema concessorio, col suggerimento di esplicitare l’estensione della valenza di regolamento concessioni e linee guida anche a “terminal misti merci-passeggeri” e “terminal solo passeggeri”. Auspicabile, poi, un “chiarimento dei criteri per la determinazione della durata massima delle concessioni”, laddove oltre i 30 anni bisognerebbe andare solo in caso di ammortamento di “opere di grande infrastrutturazione”. Insomma, se un concessionario non costruisce o ricostruisce per intero un terminal, non può prendere 30 anni o più di concessione.

In materia, poi, “sfugge la ratio” della previsione che, in caso di subentro fra concessionari, l’indennizzo per gli investimenti dell’uscente non ammortizzati “sia limitato a quelli non previsti nel programma originale di investimento”. Idem dicasi per la possibilità di proroga limitata solo alle concessioni sopra i 10 anni, “previsione contorta intuitiva che andrebbe motivata”. Forti critiche anche alla disciplina della verifica del rispetto di piani e obiettivi dei concessionari da parte delle Adsp, ritenuto troppo discrezionale e quindi inefficace. Insufficienti anche i meccanismi di garanzia di accesso indiscriminato in capo ai terminalisti e “opportuna da parte loro sarebbe la pubblicazione di condizioni di servizio e tariffe applicati”.

Immancabile per l’Antitrust un richiamo alla necessità di modificare la norma che limita la possibilità di autoproduzione delle operazioni portuali da parte degli armatori, norma che “disincentiva i terminalisti da un servizio efficiente” (anche se la ratio è tutt’altra, trattandosi di previsione in materia di sicurezza del lavoro). Inediti (oltre che attinenti a norme diverse da quella portuale), invece l’auspicio di una “riforma della normativa dragaggi, che faciliti l’impiego dei sedimenti da dragaggi marini nella realizzazione di opere portuali” e quello per una “revisione del quadro di sostegno dell’autotrasporto”.

Conclusione dedicata alla normativa Ets (seppure anch’essa estranea all’argomento di discussione e peraltro svincolata dalla potestà legislativa nazionale) in chiave transhipment, con Rustichelli a ventilare, primo caso istituzionale, anche la possibilità di uniformare il regime dei porti extra-Ue a quello Ue, e non, come chiedono l’industria e l’Adsp di Gioia Tauro, il contrario: “Occorre adoperarsi a livello comunitario per accelerare il riesame da parte della Commissione (...), ad esempio considerando tutti i porti mediterranei come se fossero porti Ue, soluzione che minimizza le distorsioni concorrenziali e massimizza la tutela ambientale, oppure prevedendo un regime di esenzione per i porti europei maggiormente toccati da questa distorsione”.

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

This entry was posted on Friday, October 27th, 2023 at 8:24 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#)

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