



Call for Input sulla determinazione di metodologie e criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali

Palermo, 06 febbraio 2023

La società Grandi Navi Veloci S.p.A., con sede legale in Calata Marinai D'Italia, 90146, Palermo (PA), P.IVA/C.F. 13217910150, in persona del Procuratore, Dott. Franco Domenico Fabrizio, osserva quanto segue circa l'allegato A alla delibera ART n. 170/2022, avente ad oggetto la "*Determinazione di metodologie e criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali – Call for input*".

Call for input 1

Modalità di rilascio delle autorizzazioni

Preme evidenziare come la limitazione della possibilità per gli armatori di svolgere operazioni portuali in regime di autoproduzione prevista dall'art. 199-bis del D.L. 34/2020 (che modifica l'art. 16 della legge 84/1994) contrasti con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi e viola la normativa a tutela della concorrenza. In particolare, come recentemente evidenziato in ultima istanza anche dall'AGCM¹, essa va contro l'articolo 9 della legge n. 287/1990, che permette alle imprese – *ivi* incluse le compagnie di navigazione – di ricorrere all'autoproduzione. Pertanto, in considerazione del fatto che il citato art. 199-*bis* ha evidentemente disatteso la propria finalità originaria – di contenere cioè le gravi ripercussioni negative dell'epidemia di COVID-19 sui servizi portuali e di delineare modalità operative allo svolgimento dei servizi stessi che siano adeguate all'attuale contesto emergenziale ed al suo progressivo superamento – si consiglia di superare tale norma per evitare di penalizzare il settore portuale in Italia e garantire dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, anche in considerazione del fatto che l'autoproduzione è possibile nel rispetto di determinati standard di sicurezza.

Call for input 2

Modalità di affidamento della concessione

¹ Cfr. Segnalazione AGCM prot. n. 81868 del 4 novembre 2020 ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287 relativa alle modifiche apportate al testo dell'art. 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*" dall'art. 199-*bis* del decreto legge 19 maggio 2020, n. 34, come convertito con legge 17 luglio 2020, n. 77, recante "*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*".

Grandi Navi Veloci S.p.A.

Via Balleydier 7, 16149 Genova - T +39 010 55 091 - F +39 010 55 09 333

Sede legale: Calata Marinai d'Italia, 90133 Palermo

Reg. Imp. di Palermo / R.E.A. n. 268303 - Cod. Fisc. / P. IVA n. 13217910150 - Cap. Soc. € 95.942.930,00 i.v.

www.gnv.it



Con riferimento al concetto di integrazione verticale, riteniamo che sia un fenomeno ormai permeato e generalizzato nella nostra *Industry* su cui potrebbe risultare superflua ogni eventuale ulteriore considerazione. Nello specifico, giova precisare come il suddetto fenomeno non vada ad assumere un connotato negativo, anzi rappresenti un importante “*propulsore*” delle attività portuali (incentivando migliori *performance* delle attività di impresa). In questo senso, l’integrazione verticale non può che favorire – allo stesso tempo - lo sviluppo dei traffici e l’efficienza del sistema portuale.

Peraltro, proprio sulla scorta di un consolidato regime giuridico nazionale, europeo ed internazionale, ci permettiamo di rappresentare come l’ordinamento sia già in possesso di sufficienti strumenti/meccanismi finalizzati a poter rintracciare ed eventualmente reprimere le condotte abusive tenute dai soggetti titolari di quelle posizioni dominanti, che, anche (eventualmente) attraverso il fenomeno della cd. integrazione verticale, abbiano posto in essere condotte discriminanti.

Alla luce di quanto sopra, non vediamo alcuna utilità pratica nel veder inserita all’interno delle concessioni demaniali una percentuale minima di operazioni portuali/capacità del terminal che lo stesso concessionario deve svolgere per conto/riservare a imprese terze, in considerazione del fenomeno della crescente integrazione verticale tra attività terminalistiche e armatoriali. Tale impostazione non sarebbe altro che un’imposizione “*dall’alto*” di modelli di *business* precostituiti non adeguati alle esigenze del nostro comparto, senza contare che l’imprevedibilità dei traffici cui è connaturata la mobilità delle navi non consente un’aprioristica limitazione o riserva (a seconda della prospettiva) all’offerta terminalistica; limitazione che, peraltro, a nostro avviso, sarebbe anche contraria alla misura 2.5 della Delibera ART n. 57/2018 secondo cui «*L’oggetto della concessione e il programma di attività a questa sotteso consentono una chiara ed oggettiva determinazione delle attività ammesse, anche in termini di tipologie di traffico e relativi volumi; in nessun caso possono essere introdotte limitazioni alle attività dell’impresa non giustificate*»: è evidente, infatti, che laddove il terminal sia aperto a tutti i possibili utenti di una determinata tipologia di traffico, ovvero esistano nel medesimo sistema portuale (*rectius*, nel mercato portuale di riferimento che può ovviamente essere anche più ampio)² altri terminal o banchine pubbliche che possano soddisfare la domanda

² Secondo l’AGCM, infatti, «*Nelle precedenti decisioni, sia l’Autorità sia la Commissione Europea hanno ritenuto che, in linea di massima, possono ritenersi sostituibili tra loro porti che, nell’ambito dello stesso tipo di traffico merci, rientrino in un medesimo bacino d’utenza (c.d. ‘catchment area’), definito assegnando come misura indicativa un raggio – a partire dal singolo porto – di circa 200-300 Km. In relazione ai servizi di trasbordo (transshipment) dei trasporti marittimi di container di alto mare, precedenti nazionali e comunitari hanno ritenuto che la dimensione geografica del mercato sia più ampia rispetto a una catchment area di 200-300 km, in quanto la scelta del porto dipende dalla sua posizione più o meno favorevole rispetto alle rotte transoceaniche. Nello specifico, i porti del Mediterraneo rappresentano un mercato geografico distinto alla luce delle loro capacità e caratteristiche dei fondali; tale ampiezza, tuttavia, non esclude la possibilità di individuare bacini d’utenza più ristretti. Nella sua prassi decisionale concernente i porti nazionali, l’Autorità ha individuato un primo bacino d’utenza corrispondente ai porti localizzati nel Nord Italia, ossia i porti di Genova, La Spezia, Savona-Vado, Livorno, Piombino, Venezia (che include Marghera e Chioggia), Monfalcone, Carrara, Civitavecchia, Trieste e Ravenna. In altri precedenti il mercato geografico rilevante è stato ulteriormente circoscritto, individuando una catchment area riconducibile ai soli porti del Nord Ovest, ossia i porti di Genova, La Spezia, Livorno e Savona-Vado, Carrara, Piombino e Civitavecchia*» (C12351 - F21 PORTI/MARTERNERI Provvedimento n. 28576)



proveniente da detto traffico, non vi sarebbero giustificazioni per imporre un cambiamento di paradigma nei futuri titoli concessori dei soggetti integrati verticalmente.

“Call for input 7”

Forme di controllo sulle concessioni e relativo apparato sanzionatorio

Ciò che ci preme segnalare è la necessità che siano previsti regimi sanzionatori e forme di controllo uniformi a livello nazionale. Sosteniamo, infatti, che le penali (in caso di mancato raggiungimento, senza giustificate ragioni oggettive, dei prefissati obiettivi) debbano essere uguali per tutti a livello nazionale, così come la procedura di decadenza debba basarsi su criteri uniformi a livello nazionale. Questo è un tema a nostro avviso essenziale per non pregiudicare la concorrenza nel mercato.

Call for input 8

“Integrazione verticale e concentrazione delle quote di mercato nel settore terminalistico”

Sul punto, salvo rinviare a quanto già descritto alla Call for input 2 che precede, ci sembra altresì opportuno evidenziare, in primo luogo, come il principale strumento per prevenire i potenziali effetti negativi della concentrazione nel mercato della nostra *industry* sia il diritto della concorrenza. Nel nostro ordinamento sono già presenti argini (*rectius*: presidi) all’implementazione di condotte anticoncorrenziali e discriminatorie e, pertanto, riteniamo che la concreta applicazione del diritto della concorrenza sia già idonea a tutelare le imprese da eventuali abusi in un determinato mercato di riferimento. L’integrazione verticale consente, inoltre, di diminuire i costi ed aumentare l’efficienza (per mezzo di importanti sinergie tra le operazioni di trasporto marittimo di linea e le operazioni di movimentazione dei terminal portuali). Di conseguenza, non vediamo con favore la previsione di clausole standardizzate da inserire nei titoli concessori onde garantire l’accesso a terzi presso impianti in concessione. L’eventuale vincolo all’attività di impresa del concessionario avrebbe infatti come conseguenza quella di collidere con le esigenze operative dei singoli terminalisti.

Call for input 11

Accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali

Per una miglior comprensione espositiva, ci permettiamo semplicemente di evidenziare come – in merito alla Call for Input 10 – sia necessaria una chiara ed analitica rappresentazione delle infrastrutture ritenute essenziali nel sistema portuale.

Per quanto concerne l’accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali (sia lato terra che mare), l’attività di regolazione dovrà avere ad oggetto – quantomeno – le seguenti materie:

- I. l’accesso agli impianti cd. *Cold-Ironing* all’interno dei porti (e, quindi, delle banchine);



- II. la manutenzione e la gestione degli impianti rilevanti ai fini dell'accessibilità all'infrastruttura portuale (come, ad esempio, lo stesso impianto cd. di *Cold-Ironing* ma lo stesso si applica ai servizi interportuali quali i raccordi ferroviari, i parchi di deposito la viabilità portuale ect)) al precipuo scopo di soddisfare le necessità e gli effettivi bisogni degli operatori economici (sia lato terra che mare);

Da ultimo, sempre per quanto attiene all'accesso alle infrastrutture portuali, ci limitiamo ad osservare con riferimento alla tassa di ancoraggio come sia ritenuta opportuna l'adozione di una misura di regolazione che consenta l'applicazione del principio di proporzionalità anche in materia di tassa di ancoraggio. Ciò al fine di eliminare la differenza di trattamento ai fini dell'applicazione della citata tassa rispetto alla provenienza / destino della nave (nell'ambito, quindi, della tariffazione dei cd. "diritti d'uso dell'infrastruttura portuale" previsti dal Regolamento n. 352/2017).

Come noto la tassa di ancoraggio, che viene corrisposta dall'armatore per tutte le navi che compiono operazioni commerciali in un porto, rada o spiaggia dello Stato, in misura proporzionale alla stazza netta della nave, prevede aliquote maggiorate (tra il 300% e il 500%) per i traffici extra-UE rispetto ai traffici intra-UE. Si ricorda che l'articolo 1 del regolamento n. 4055/86 osta – come anche confermato da consolidata giurisprudenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea - all'applicazione di dazi portuali differenti che possano incidere tra i collegamenti dell'UE con gli Stati extra-UE in mancanza di una giustificazione oggettiva. Il fatto che la tassa di ancoraggio possa essere ridotta a zero ovvero raddoppiata, a discrezione delle Autorità di Sistema Portuale, ci appare un indice dell'assenza di proporzionalità della tassa di ancoraggio per come determinata in sé e, a maggior ragione, dell'assenza di una giustificazione oggettiva dell'aliquota maggiorata (tra il 300% e il 500%) per i traffici extra-UE rispetto ai traffici intra-UE pur se eseguiti da navi identiche (con la stessa stazza netta) che utilizzino le medesima *facility* portuale. Si ritiene opportuna una revisione di tale previsione normativa al fine di rendere la normativa dettata dal DPR 107/2009 conforme alla normativa europea e, in particolare, al Regolamento n. 4055/86 (che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi) e al Regolamento n. 352/2017.

Si porgono distinti saluti.

Grandi Navi Veloci S.p.A.