

AS1708 – DECRETO RILANCIO – MODIFICHE ALL'ART. 16 COMMA 4-BIS DELLA LEGGE 84/1994 IN MATERIA PORTUALE

Roma, 4 novembre 2020

Senato della Repubblica Italiana
Camera dei Deputati
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero delle Infrastrutture e Trasporti

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella propria riunione del 27 ottobre 2020, ha inteso svolgere alcune considerazioni, ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, in merito a talune criticità concorrenziali derivanti dalle modifiche apportate all'articolo 16 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "*Riordino della legislazione in materia portuale*", dall'articolo 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*".

In particolare, l'articolo 199 *bis* ha modificato l'articolo 16 della citata legge n. 84/1994, introducendo il comma 4-*bis* e, contestualmente, abrogando la lettera d) del comma 4. Tale modifica, nella misura in cui prevede che l'attività di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali - come individuati al comma 1 del medesimo articolo - possa essere svolta solo nel caso in cui nel porto interessato non vi siano le necessarie attrezzature o maestranze, riduce drasticamente la possibilità per i vettori marittimi di procedere all'autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, relegandola ad un'ipotesi meramente residuale. Peraltro, il ricorso all'autoproduzione è ulteriormente subordinato al possesso da parte del vettore marittimo di personale idoneo "*aggiuntivo*" rispetto all'organico della tabella di sicurezza e di esercizio della nave, il quale deve essere, inoltre, "*dedicato esclusivamente*" allo svolgimento di tali operazioni.

La necessità di avere a bordo personale unicamente dedicato allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, senza peraltro la certezza di poterlo utilizzare, comporta inevitabilmente costi aggiuntivi per il vettore, suscettibili di rendere, all'evidenza, antieconomica la scelta di ricorrere all'autoproduzione delle attività in parola.

Ad avviso dell'Autorità, la modifica legislativa in esame, precludendo di fatto lo svolgimento in regime di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, riporta, sotto tale specifico aspetto, la normativa in materia portuale a una fase antecedente all'adozione della legge n. 84/1994, con la quale è stata liberalizzata l'attività in questione.

In particolare, la novella in commento oltre a porsi in contrasto con i principi comunitari in materia di libera prestazione dei servizi, nonché con le disposizioni e le finalità del Regolamento (UE) 2017/352 in materia di costituzione di un quadro normativo per il settore portuale dell'Unione, è suscettibile di violare la normativa a tutela della concorrenza in un duplice modo: *i)* da un lato, si pone in diretto contrasto con i principi di cui all'articolo 9 della legge n. 287/90, che espressamente prevede la possibilità per le imprese di ricorrere all'autoproduzione, ove tale attività non contrasti con esigenze di ordine pubblico, sicurezza pubblica e difesa nazionale; *ii)* dall'altro lato, ricrea nei singoli scali portuali posizioni dominanti, difficilmente scalfibili dalla concorrenza potenziale e, pertanto, suscettibili di indurre l'operatore dominante a sfruttare abusivamente il proprio potere di mercato¹.

L'Autorità sottolinea altresì come la disposizione di cui al comma 4-*bis* dell'articolo 16 della citata legge n. 84/1994, per un verso, altera la concorrenza tra porti italiani e porti di altri Stati membri, discriminando i primi ove non è più possibile svolgere in autoproduzione le attività portuali e, per altro verso, si pone in aperto contrasto con la finalità della normativa di rilancio del settore portuale. I porti italiani, infatti, potrebbero essere penalizzati dalla scelta dei vettori marittimi di non farvi scalo, non potendo ivi svolgere le operazioni portuali in autoproduzione, con conseguente riduzione a cascata anche degli introiti dei relativi indotti.

In conclusione, l'Autorità confida che il legislatore, nel tenere in considerazione le osservazioni sopra espresse, voglia rivedere, se non abrogare, la norma in questione, onde evitare l'esclusione di dinamiche competitive e di mercato nell'esercizio delle attività portuali, che appare suscettibile di penalizzare, anziché rilanciare, il comparto portuale in Italia.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90.

¹ [Cfr. Sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 10 dicembre 1991, Causa C-179/90, *Merci Convenzionali Porto di Genova SpA contro Siderurgica Gabrielli SpA*.]

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli