

AS1867 - PORTO DI REGGIO CALABRIA - CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA PER LA REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA DI APPRODO

Roma, 24 ottobre 2022

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni,
Reggio Calabria e Saline

In relazione alla richiesta di parere formulata da codesta Amministrazione, pervenuta in data 13 luglio 2022, in ordine al diniego opposto alla richiesta della società Caronte & Tourist S.p.A. (di seguito C&T) di ottenere una concessione demaniale marittima per la realizzazione di un sistema di approdo per il collegamento Reggio Calabria/Messina, l'Autorità, nella riunione del 18 ottobre 2022, ha ritenuto di formulare le seguenti considerazioni, ai sensi dell'articolo 22 della legge 10 ottobre 1990, n. 287.

L'Autorità, nel corso del 2022, ha concluso un procedimento istruttorio nei confronti di C&T (A541 - Servizi Traghettaggio Veicoli Stretto di Messina¹): in quella sede, l'Autorità ha individuato, quale mercato merceologico rilevante per la fattispecie oggetto di accertamento, il mercato dei servizi di traghettaggio passeggeri (con o senza veicoli al seguito) e merci effettuato con navi ro/pax, considerando tale mercato distinto rispetto a quello dei servizi di traghettaggio di mezzi commerciali esclusivamente con navi ro/ro, e 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. Oltre all'analisi delle quote di mercato, particolarmente elevate, un altro dei fattori su cui si è basata la valutazione della dominanza è stato il fatto che C&T è *l'unico vettore ad aver sempre servito la VSG-MRSF, essendo verticalmente integrato nello scalo in qualità di gestore del terminal e vettore* (par. 189 del provvedimento finale).

Più in generale, è stato sottolineato come *C&T goda di un'assoluta leadership sullo Stretto, trasportando: il [75-80%] circa di passeggeri, il [90-95%] di automobili e il [60-65%] di mezzi pesanti* (par. 47 del provvedimento finale).

L'Autorità torna inoltre a ribadire che, in generale, le concessioni dovrebbero essere rilasciate in modo da limitare al massimo il loro impatto concorrenziale. Sotto il profilo squisitamente metodologico, l'Autorità intende anche in questa sede ribadire come, al fine ridurre al minimo la discrezionalità delle autorità portuali, massimizzando invece il grado di trasparenza e di equità della decisione, il processo di 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. L'Autorità ritiene², infatti, che solo l'utilizzo di adeguate procedure di confronto competitivo, attivate su impulso delle stesse autorità portuali, siano in grado di garantire, da un lato, la necessaria coerenza del contenuto della concessione con la pianificazione strategica effettuata a livello nazionale o di singole AdSP e, dall'altro lato, l'affidamento della stessa al soggetto che sia maggiormente in grado di utilizzarla proficuamente e nel rispetto dell'interesse pubblico.

In tale prospettiva, sarebbe opportuno evitare di rilasciare la concessione a soggetti verticalmente integrati nella fase di erogazione dei servizi di trasporto passeggeri o merci, in modo da consentire una fruibilità il più possibile ampia delle infrastrutture realizzate da parte di tutti i soggetti interessati, come ad esempio avviene laddove la concessione sia rilasciata in favore di un soggetto non verticalmente integrato nella fase di erogazione dei servizi di trasporto passeggeri o merci. In ogni caso, l'eventuale provvedimento concessorio dovrebbe essere formulato inserendovi una clausola volta a garantire che, nella gestione del nuovo molo di attracco di Reggio Calabria, tutti i servizi strumentali per le attività di traghettaggio vengano erogati dal concessionario sia in autoproduzione che in favore di altri operatori che dovessero richiederle (c.d. clausola multi-vettore).

Le presenti osservazioni prescindono, ovviamente, dall'eventuale sussistenza di ulteriori e diversi motivi ostativi al rilascio della concessione che dovessero derivare da ordini di considerazioni di natura non concorrenziale, che esulano quindi dall'ambito di competenza dell'Autorità, quali ad esempio l'incompatibilità delle istanze presentate con i vincoli

¹ [Prov. n. 30086 del 29 marzo 2022, in Boll. 14/22.]

² [Cfr, inter alia, AS1550 - Concessioni e criticità concorrenziali, dec. del 12/12/18, in Boll. 48/18 e AS1499 - ART-Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, dec. del 14/3/2018, in boll. 15/18.]

ambientali e urbanistici esistenti o, più in generale, con i diversi strumenti di pianificazione strategica portuale e di sistema.

L'Autorità auspica che le osservazioni sopra svolte possano essere tenute in adeguata considerazione da parte dell'Amministrazione richiedente e ringrazia per l'attenzione dimostrata nei confronti della propria attività istituzionale.

Il presente parere sarà pubblicato sul Bollettino dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato.

Eventuali esigenze di riservatezza dovranno essere manifestate entro trenta giorni dalla ricezione del parere, precisandone i motivi.

IL PRESIDENTE
Roberto Rustichelli