

QUALE RIFORMA PER LA PORTUALITÀ ITALIANA?

Il contributo della concorrenza

Andrea Pezzoli

SIPOTRA

10 novembre 2023

andrea.pezzoli@agcm.it

IL CONTRIBUTO DELLA CONCORRENZA



- **AS001!!** ...La storia inizia nel marzo 1991...fino ai processi di concentrazione dei nostri giorni...
- Le modalità di affidamento
- **L'autoproduzione...**
- **Il riordino delle Autorità portuali e la separazione** tra le funzioni di indirizzo e controllo e la gestione delle attività portuali
- **Le concessioni portuali**, il decreto 202/2022 e le Linee Guida del 21 aprile 2023: solo la concorrenza nelle operazioni portuali? Oppure garanzia dell'**accesso al terminal portuale per gli utenti e operatori interessati?**
- **L'integrazione verticale** dei grandi operatori di trasporto marittimo: *pros and cons*
- **Il sistema europeo di scambio dei diritti di emissione** e le ricadute sui porti specializzati in *transhipment*

AS001 ***Servizi Portuali*** (1991)

AS015 ***Riordino della legislazione in materia portuale***
(1993)

AS024 ***Tariffe servizio pilotaggio porti*** (1994)

AS028 ***Parere decreto attuativo legge 84/94*** (1994)

AS905 ***Servizi tecnico-nautici e determinazione delle relative tariffe*** (2011)

Proposte di riforma concorrenziale ai fini della legge annuale per il mercato e la concorrenza (AS998, 2013; ASI137, 2014; ASI730, 2021; e ASI893, 2023)

ASI550 ***Concessioni e criticità concorrenziali*** (2018)

ASI708 ***Decreto Rilancio – Modifiche art. 16 comma 4 della legge 84/94*** (2020)

- CI2495 – **Hapag Lloyd-Spininvest/Spinelli** (deciso il 20/12/2022)
- CI2514 - **Csm Italia-Gate/Trieste Marine Terminal** (deciso il 31/01/2023)
- CI2529 - **Csm Italia-Gate/Terminal Darsena Toscana** (operazione ritirata 2023)
- CI2518 - **Sas Shipping Agencies Services/Rimorchiatori Mediterranei** (2023)
- I865 **Accordo terminalisti Porto di Napoli nei servizi movimentazione merci** (in corso)

- La «saga» **Camed/Bacini Porto di Napoli** (modalità affidamento concessione e abusi...)
- Le «separazioni incomplete»; A85 – **Nuova Italiana Coke/Provveditorato Porto di Venezia** (1995) e A185 – **Compagnia Portuale di Brindisi** (1996)

1) LE CONCESSIONI

- **Modalità di affidamento**
- **Durata** (la durata ultraventennale **non** dovrebbe essere la regola...solo nel caso di investimenti di grande infrastrutturazione, nuovi terminal o ampliamento di quelli esistenti)
- **Proroghe** (solo in casi eccezionali)

2) I SERVIZI DI INTERESSE GENERALE E LE ESCLUSIVE

3) GLI OSTACOLI ALL'AUTOPRODUZIONE (ancora nel 16 bis come riformato dal Decreto Rilancio)

4) LA SEPARAZIONE TRA FUNZIONI DI INDIRIZZO E CONTROLLO E LA GESTIONE DELLE ATTIVITÀ

- **Solo terminal merci oppure anche terminal misti merci/passeggeri?**
- **Art. 9 del Decreto:** i) verifica del rispetto piani di investimento e obiettivi; ii) ampliamento opzioni; iii) mancano articolazioni e criteri
- **Accesso all'infrastruttura:** i) limitato alle operazioni portuali? Accesso a compagnie marittime e operatori interessati ii) il concorrente non concessionario, l'accesso con mezzi propri e l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria – accesso al cold ironing
- **Accesso a condizioni eque trasparenti e non discriminatorie a tutti gli utilizzatori** (utenti e operatori interessati non solo operatori portuali)...neutrale per terminalisti «puri», virtuoso per concessionari integrati
- **Trasparenza tariffaria** (tariffe pubblicate e evidenziate su sito Internet)

- L'integrazione, **le efficienze** e i **rischi di foreclosure**
- L'integrazione, il controllo formale dei terminal e il controllo sostanziale attraverso il **buyer power**
- L'integrazione e **l'intermodalità**
- **La dimensione geografica del mercato**

- In particolare per il traffico *container* e per il *transhipment*, l'attuale meccanismo di scambio degli ETS (a partire dal 1 gennaio 2024) appare suscettibile di produrre rischi di restrizioni concorrenziali senza **benefici di natura ambientale**
- **50%** tratta extra UE-UE e **100%** nella tratta ue-ue

- La «regionalizzazione» degli scambi, il commercio a corto raggio, lo sviluppo del traffico Ro-Ro e l'eliminazione del regolamento di esenzione... **una fase di «virtuosa instabilità»** e un'opportunità da cogliere?
- La gestione pro-competitiva delle infrastrutture portuali e la logistica cruciali ingredienti per il **recupero di competitività** del sistema produttivo
- L'Autorità sta monitorando con estrema attenzione **i processi di consolidamento in atto** e, ormai da più di 30 anni, continua a suggerire riforme pro-concorrenziali della normativa

**GRAZIE PER
L'ATTENZIONE E LA
PAZIENZA!**

andrea.pezzoli@agcm.it