

Terminal, c'è un vuoto normativo

Il mercato del trasporto su navi traghetto è diventato estremamente competitivo e quello delle crociere rappresenta ormai un punto fermo del turismo nazionale. Tuttavia, all'evoluzione del mercato dei servizi di terminal non è corrisposta un'adeguata evoluzione della normativa che quasi ignora l'intero comparto. Così, nel silenzio della legge, è la giurisprudenza che ha dettato alcune regole. Il divieto di integrazione verticale tra il gestore dell'infrastruttura e il cliente del servizio e gestore del trasporto è per esempio espressamente disciplinato sia per il trasporto ferroviario (direttive 91/440/Ce, 2001/12/Ce, 2001/13/Ce, 2001/14/Ce) sia per quello aeroportuale (dlgs 13 gennaio 1999, n. 18 che ha recepito la direttiva 96/67/Ce in materia di servizi di assistenza a terra). Mentre la legge che regola il settore portuale non dispone alcun divieto di integrazione verticale e anzi si può dire che l'industria del comparto si poggia su realtà a capitale misto pubblico e privato ove le compagnie marittime scalanti i terminal partecipano attivamente alla gestione e spesso si fanno promotrici di ingenti investimenti nelle stesse infrastrutture. In questo contesto la giurisprudenza ha già fatto la sua parte, con il Tar della Calabria (sentenza n. 51/2002) che ha affermato la necessità che «l'attività di trasporto, anche nell'ambito della navigazione, si svolga nel rispetto dei principi comunitari di concorrenza e di libera prestazione dei servizi, parallelamente alla realizzazione di condizioni di sviluppo e di efficiente gestione delle infrastrutture dei trasporti nell'ottica della costituzione delle reti transeuropee». E ancora, il Tar Sardegna con due recenti sentenze (n. 206/2011 e n. 208/2011) ha sgomberato il campo da dubbi circa la competenza a regolare gli accosti in un determinato porto, attribuendo senza esitazioni tale potere alla Capitaneria di porto, dove è noto che l'attribuzione di un accosto a una certa compagnia in un determinato orario è suscettibile di influenzare in modo significativo il successo dell'offerta di un armatore a scapito di un altro. Se tale delicata attribuzione non fa dunque capo all'Ente di gestione dell'infrastruttura portuale, bensì al soggetto tradizionalmente preposto a vigilare sulla sicurezza dei movimenti delle navi all'interno del porto, potranno dirsi superati i pericoli di una limitazione all'accesso di soggetti terzi rispetto ai clienti abituali e magari soci della stazione marittima? E ancora: giungeremo a definire slot marittimi del pari a quelli che da decenni regolano gli accessi agli aeroporti? La risposta è a mio avviso negativa. Perché il terminale marittimo non può soggiacere supinamente alla Autorità marittima estranea alle politiche commerciali dell'imprenditore e il regime degli slot di matrice aeronautica ha dimostrato di non essere certo un campione di difesa della libera concorrenza. È quindi evidente che c'è molto da fare per dare regole certe a un settore che già rappresenta una parte rilevantissima delle attività portuali.

Alberto Rossi, socio di Nctm Studio Legale Associato

