

ATTO CAMERA

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA 4/04008

Dati di presentazione dell'atto

Legislatura: 18
Seduta di annuncio: 251 del 04/11/2019

Firmatari

Primo firmatario: [PAGANI ALBERTO](#)
Gruppo: PARTITO DEMOCRATICO
Data firma: 04/11/2019

Destinatari

Ministero destinatario:

- MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

Attuale delegato a rispondere: MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI delegato in data 04/11/2019

Stato iter: IN CORSO
Atto Camera

Interrogazione a risposta scritta 4-04008
presentato da
PAGANI Alberto
testo di
Lunedì 4 novembre 2019, seduta n. 251

PAGANI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere – premesso che:

si apprende da notizie rese pubbliche attraverso la rete che, su richiesta degli armatori, Grimaldi, Gnv e Tirrenia, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale emanerà un bando per l'affidamento in concessione, la realizzazione e gestione della Darsena traghetti del porto di Civitavecchia, composta di 4 banchine e da un retrobanchina di metri quadrati 162.000.

Un'infrastruttura dedicata in via esclusiva al traffico «Ro-Ro» e quindi di carattere strategico, in quanto il traffico «Ro-Ro» e «Ro-Ro pax» presenta volumi importanti di movimentazione;

completata una banchina, la seconda è in costruzione, le altre da realizzare. Il progetto di 174 milioni di euro è finanziato dalla «legge obiettivo» e dall'Autorità di sistema portuale. La richiesta di concessione rientrerebbe nella strategia di alcuni armatori che vorrebbero ottenere, in esclusiva, la gestione delle banchine e dei retrobanchina. Un disegno (volto all'integrazione verticale delle attività portuali) che, ad avviso dell'interrogante, nei porti italiani e in quello di Civitavecchia, è pericoloso per il sistema economico-sociale e da scongiurare perché:

a) la gestione in esclusiva dell'infrastruttura di un singolo armatore è ostacolo ad altre società armatoriali concorrenti;

b) la gestione porterebbe a un potenziale monopolio in favore di un singolo armatore, in contrasto con spirito e prescrizioni della legge n. 84 del 1994 e con i principi generali che regolano l'accesso alle infrastrutture di rilevanza nazionale;

c) il principio di separazione tra gestore dell'infrastruttura e vettore, sancito da normative e giurisprudenze comunitarie, costituisce un cardine della regolamentazione del mercato dei trasporti. L'affidamento a un vettore monopolista risulta, secondo l'interrogante, in contrasto con questi principi;

d) la concessione delle banchine in esclusiva a un armatore comporta l'accentramento delle attività che l'articolo 16 e l'articolo 17 della legge n. 84 del 1994 affidano a imprese di banchina, spedizionieri, raccomandatari e agenzie marittime, con un'alterazione degli equilibri del mercato portuale. L'iniziativa sarebbe altresì esiziale per le società di interesse economico generale del porto di Civitavecchia, che svolgono le proprie attività su tutte le banchine pubbliche, nel rispetto della parità di trattamento per tutta l'utenza;

e) il modello virtuoso del porto di Civitavecchia poggia su un equilibrio socio-economico tra armatori, imprese portuali *ex* articolo 16 e *pool* di manodopera *ex* articolo 17 della legge n. 84 del 1994 e ha garantito a tutte le compagnie di navigazione parità di trattamenti tariffari, identiche condizioni di accesso all'infrastruttura e spazi portuali equamente condivisi, utilizzati secondo le regole della corretta competizione concorrenziale e nel pieno rispetto del contratto collettivo nazionale di lavoro dei lavoratori dei porti. Modello che ha consentito a Civitavecchia di diventare uno dei principali scali italiani, garantendo contestualmente accosti in banchina e piazzali operativi e la soddisfazione delle esigenze del ciclo dei «Ro-Ro» di tutti i *player* nazionali;

f) la gestione dell'infrastruttura a un singolo armatore non porterebbe vantaggi operativi e incremento dei traffici. Ad avviso dell'interrogante, consentirebbe al concessionario di un'applicazione discutibile della legge e di introdurre forme di autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, con ingiustificato vantaggio competitivo a detrimento delle altre imprese;

si tratterebbe, ad avviso dell'interrogante, di un «regalo», che metterebbe nelle mani di un solo vettore uno dei traffici più importanti, senza alcun vantaggio del territorio e dello scalo;

ad avviso dell'interrogante, ove l'Autorità di sistema portuale ritenga opportuna una gestione terminalistica dell'infrastruttura, potrebbe ipotizzare una concessione alle imprese titolari di autorizzazione *ex* articolo 16, cioè ai soggetti che per definizione hanno interesse ad attrarre nel porto tutti gli armatori, garantendo ad essi il rispetto delle regole concorrenziali, apertura al mercato e sviluppo dei traffici senza affidare il porto a un armatore privato –:

se il Ministro interrogato sia a conoscenza dei fatti suesposti e se e quali iniziative di competenza intenda assumere per evitare questa situazione.

(4-04008)