1. La regolazione del mercato delle operazioni e dei servizi portuali

Conviene prendere le mosse, fra le diverse funzioni assegnate alle Autorità portuali, da quella di regolazione del mercato delle operazioni e dei servizi portuali.

È noto che la liberalizzazione dell’accesso al mercato dei servizi (intesi in senso lato) portuali è stata la principale conseguenza della pronuncia della Corte di Giustizia nel caso “Porto di Genova”. La prevedibile disciplina codicistica presentava diversi punti di attrito con il diritto comunitario nella misura in cui: i) riservava il concreto svolgimento dei servizi terminalistici alle Compagnie portuali, impedendo l’accesso al mercato ad altre imprese comunitarie, ii) impedia la libera circolazione dei lavoratori (riservando ai soli cittadini italiani la possibilità di prestare il proprio lavoro a favore delle compagnie), iii) poneva ostacoli alla libera prestazione di servizi e favoriva abusi di posizione dominante (impedendo l’autoproduzione agli utenti che fossero in grado di provvedere autonomamente alle operazioni di carico e scarico delle merci).


L’Autorità portuale è in questo caso chiamata a svolgere un ruolo di regolazione di carattere eminentemente tecnico, che consiste nell’accertare la presenza di requisiti -rilevabili secondo criteri oggettivi- in capo alle imprese che richiedono le autorizzazioni, nel verificare la sussistenza di tali requisiti con cadenza periodica e nel porre in essere un’incisiva attività di controllo sul concreto svolgimento delle attività portuali.

Non sfugge come, nel regolare l’accesso al mercato tramite il rilascio delle apposite autorizzazioni, l’Autorità portuale sia statutualmente incastrata della tutela delle esigenze imperative connesse al buen funzionamento dei porti.

Solo la tutela di tali esigenze può giustificare, nell’ottica del diritto comunitario, le restrizioni all’accesso al mercato che possono derivare dall’esercizio delle competenze di regolazione da parte dell’Autorità.

Va peraltro sottolineato come la stessa Autorità portuale, nell’esercizio delle sue funzioni, debba svolgere un ruolo di garanzia proprio rispetto alla piena attuazione dei principi del diritto comunitario, e che tali principi impongono che i requisiti per l’accesso al mercato siano fissati nel rispetto dei criteri di non discriminazione, necessità e proporzionalità e debbano comunque garantire la più ampia apertura del mercato.

In definitiva, e come è stato osservato — anche in considerazione degli effetti che l’attività di regolazione può determinare sulla concorrenza infraportuale — l’Autorità è chiamata a dare diretta applicazione, anche in cooperazione...
con le istituzioni comunitarie e l’Autorità garante della concorrenza e del mercato, ai principi del Trattato che regolano l’accesso al mercato e l’esercizio della libertà di concorrenza[2].

2. La disciplina relativa all’affidamento ed alla gestione dei terminal portuali

Se il regime di autorizzazioni previsto dall’articolo 16 ha senz’altro prodotto un saldo di qualità nella disciplina delle operazioni portuali, la portata delle innovazioni prodotte dalla Legge 84/94 incontra alcuni non trascurabili limiti nel complessivo impatto istituzionale dell’Autorità da un lato, e nella struttura dei mercati portuali dall’altro.

Sulla liberalizzazione dei mercati dei servizi e delle operazioni portuali incide, in modo significativo, la disciplina relativa alla concessione delle aree e delle banchine funzionali alle attività terminalistiche (L. 84/94, art.18).

L’ausplicata presenza di più operatori, in concorrenza fra loro nell’ambito del medesimo mercato portuale, incontra infatti un non trascurabile limite nella ridotta disponibilità degli spazi operativi.

L’articolo 18 comma 2 prevede, ai fini di salvaguardare un certo livello di concorrenza inappuntabile, che le Autorità portuali riservino alle imprese autorizzate ai sensi dell’articolo 16, sulla base di criteri da definirsi attraverso un apposito decreto ministeriale (ad oggi, peraltro, non ancora emanato), alcuni spazi operativi nell’ambito dei quali sia garantito il libero accesso agli operatori.

L’impianto complessivo dell’articolo 18, tuttavia, rende evidente la preferenza espressa dal legislatore a favore dell’affidamento esclusivo delle aree e delle banchine attraverso un provvedimento concessorio emanato, in assenza di una disciplina specifica, sulla base della procedura prevista dal codice della navigazione o, nei casi più rilevanti, in virtù dell’articolo 11 della Legge 241/1990.

L’articolo 18 introduce, in questo modo, una distinzione significativa fra gli operatori presenti nel porto: da un lato si individua la categoria dei terminalisti, che gestiscono gli spazi per conto dell’Autorità portuale (e, in ultima analisi, per conto dello Stato), cui l’ordinamento richiede particolari caratteristiche al fine del soddisfacimento di primari interessi pubblici (l’efficiente funzionamento dei porti, non disgiunto dalla salvaguardia dell’ambiente, dei livelli operativi, e della sicurezza del lavoro); dall’altro si configura una categoria di operatori che potranno operare sugli spazi espressamente sottratti al regime concessorio o che, più frequentemente,sterà presti servizi o svolgerà alcune fasi del ciclo delle operazioni portuali a favore delle imprese terminalistiche, in un’ottica di “neutralizzazione”[3].

Proprio in considerazione del fatto che il principio del libero accesso al mercato che ispira la legge 84/94 risulta condizionato dall’affidamento in via esclusiva degli spazi operativi, il ruolo di garanzia del buon funzionamento del mercato, attribuito alle Autorità portuali dalla Legge 84/94, assume un’importanza del tutto peculiare.

La gestione delle infrastrutture, infatti, ove non operino severi controlli sul comportamento e sulle pratiche adottate dal titolare delle stesse, può condurre facilmente ad elusioni o violazioni delle norme in materia di concorrenza, segnatamente quelle relative all’abbuso di posizione dominante[4].

A tal fine soccorrono, da un lato, alcune disposizioni della stessa Legge 84/94, in particolare quelle che impongono agli operatori di comunicare le tariffe praticate all’utenza (art. 16 comma 5), quelle che vietano al concessionario di aree e banchine di acquisire la titolarità di più di un terminal nella stesso porto per la medesima attività o di esercitare la propria attività al di fuori delle aree in concessione[5] (art.18 comma 7).

D’altro canto, per quanto non espressamente previsto dalla Legge, l’Autorità sarà tenuta a dare effetto diretto ai divieti di cui agli articoli 81 ed 82 del Trattato CE, od al combinato disposto di cui agli articoli 3, 10, 81 ed 82 del Trattato.

Se, per un verso, l’applicazione dei principi di diritto della concorrenza da parte delle Autorità portuali pare essere una buona soluzione rispetto alle perturbazioni del mercato che derivano dai comportamenti dei gestori delle infrastrutture pubbliche, proprio con riferimento all’affidamento dei terminali la Legge 84/94 mostra alcuni dei suoi più evidenti limiti.

Sotto un profilo rilevante rileva l’assenza di una disciplina che regoli compiutamente le procedure di selezione dei terminalisti, i criteri cui debbano ispirarsi le concessioni e l’esercizio dei poteri di controllo e (eventualmente) sanzionatori delle Autorità portuali.

Quindi, è importante considerare come il processo decisionale dell’Autorità stessa sia soggetto, proprio laddove si rende evidente esigenza di un’attività di regolazione del tutto neutrale rispetto agli interessi degli operatori, ad un’impropria influenza degli stessi “regolati”.

3. Segue

Quanto al primo punto, sebbene ciò non sia particolarmente soddisfacente sotto il profilo della certezza del diritto, la disciplina nazionale potrà agevolmente essere integrata alla luce di consolidati principi del diritto comunitario.

In particolare, stante l’assenza di normative comunitarie che regolino compiutamente il fenomeno delle concessioni, sarà di ausilio quanto espresso nella Comunicazione interpretativa sulle concessioni nel diritto comunitario[6]: le procedure di affidamento, i contenuti degli atti amministrativi, ed i rapporti economici fra autorità concedenti e gli affidatari dei terminali dovranno essere sempre coerenti con i principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità.

A questo proposito è utile ricordare che, secondo la Commissione europea, la durata di una concessione non dovrebbe mai eccesso quanto necessario al mantenimento dell’equilibrio finanziario dell’impresa che gestisce il terminal.

Pertanto, quanto più rilevanti saranno gli investimenti eseguiti dal gestore, tanto maggiore potrà essere la durata della concessione. Viceversa, una concessione – la cui durata non sia commisurata agli investimenti effettuati dal terminalista – non potrà non rilevare in quanto indebita restrizione all’accesso al mercato.
Quanto al processo decisionale che regola il rilascio delle concessioni, sempre alla luce dei principi che disciplinano la libera prestazione dei servizi, non può non essere considerato in modo critico la struttura dell’Autorità portuale come delineata dalla Legge 84/94, in particolare per quanto attiene al potere decisionale attribuito al Comitato portuale.

Ai sensi dell’articolo 9, che ne regola la composizione, il funzionamento e le attribuzioni, quest’ultimo organo è competente (comma 3, lettera g)) in merito al rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni di durata superiore ai quattro anni e, a prescindere dalla durata della concessione, sull’approvazione degli accordi sostitutivi di cui all’articolo 11 della Legge 241/90.

Come è noto, il Comitato portuale è composto da (almeno) 21 membri, che –fatta eccezione per i quattro rappresentanti della pubblica amministrazione (il Presidente dell’Autorità portuale, il Comandante del porto, il dirigente dei servizi doganali della circoscrizione doganale, ed il dirigente del Genio Civile che rappresenta il Ministero dei lavori pubblici) e per quelli degli enti territoriali –rappresentano, in buona sostanza, gli interessi economici e politici connessi alla gestione ed al funzionamento dei porti.

Ebbene, se la presenza di un solo rappresentante degli operatori portuali, nell’ambito di un organo collegiale composto da più di venti membri, può non essere di per sé tale da comportare profili di illegittimità ai sensi degli articoli 3, 10, 81 ed 82 del Trattato CE, è opportuno considerare con maggiore attenzione il ruolo dei Comitati portuali alla luce di alcune recenti pronunce della Corte di Giustizia delle Comunità Europee.

La presenza di rappresentanti delle categorie produttive presenti nel (od aventi interessi economici connessi al) porto, in seno ad un organo chiamato a deliberare sull’accesso al mercato dei servizi terminalistici, se da un lato può essere positivamente considerato, in quanto consente la più ampia partecipazione dei privati all’attività amministrativa, dall’altro può costituire un ostacolo alla libera prestazione dei servizi ed alla libertà di stabilimento.

Si consideri fra l’altro come, nella maggior parte dei casi, le concessioni di terminali marittimi (e le correlate autorizzazioni ai sensi dell’articolo 16) avvano durata ben superiore ai quattro anni e come, quindi, le decisioni delle Autorità portuali potranno essere fisiologicamente soggette alle influenze delle categorie economiche che operano su mercati collegati a quello portuale o, nell’ipotesi peggiore, alle pressioni degli operatori portuali già presenti nel porto.

Ciò appare ancor più evidente ove si consideri il ruolo delle Commissioni consultive locali, cui la legge attribuisce la facoltà di pronunciarsi, benché senza poteri vincolanti, in ordine al rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni di cui agli articoli 16 e 18 L.84/94.

4. L’attività di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture

Ulteriori compressioni alla libertà d’impresa, peraltro pienamente giustificate da inderogabili ed oggettive ragioni di pubblico interesse, possono derivare dall’attività di pianificazione e programmazione che l’Autorità è incaricata di svolgere nell’ambito della propria circoscrizione (art.5 L.84/94).

La disposizione in esame attribuisce all’Autorità il compito di realizzare il piano regolatore portuale, che deve essere adottato dal Comitato portuale, (previa intesa con i comuni interessati) ed inviato al Consiglio superiore dei lavori pubblici perché si esprima entro il termine di quarantacinque giorni.

Nella fase di formazione e stesura il piano regolatore viene elaborato nell’ambito della segreteria tecnico-operativa; in una fase successiva, tuttavia, il documento è sottoposto a valutazioni di carattere politico, prima nella fase di definizione delle intese con gli enti locali e quindi in seno al Comitato portuale.

L’intervento determinante delle valutazioni afferenti alla politica dei trasporti è certamente appropriato, rispetto all’adozione di un documento che –oltre a spiegare effetti sul complessivo assetto delle attività produttive in porto- incide profondamente sul territorio e sui sistemi trasportistici su cui il porto insiste.

In particolare, l’articolo 5 prevede che il piano regolatore individui “l’ambito e l’assetto complessivo (...) delle infrastrutture stradali e ferroviarie” nonché “le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate”.

Pertanto il piano regolatore assume primario rilievo nella definizione delle relazioni fra il porto ed il territorio retrostante e, tali relazioni assumono una sempre maggiore importanza in virtù delle mutate funzioni dei porti che, da luogo di sosta delle merci, divengono punto di passaggio e nodo intermodale; e proprio tale caratteristica giustifica l’incisivo apporto dei poteri pubblici ed i condizionamenti che possono derivarne al funzionamento del mercato.

Anche una volta, tuttavia, è necessario svolgere qualche riflessione sulle procedure di formazione del piano regolatore. Nuovamente, le perplessità sorgono in relazione ai poteri che la legge attribuisce al Comitato portuale: non vi è dubbio che gli enti territoriali debbano poter cooperare alla pianificazione degli scali, ed incidere sul contenuto dei corrispondenti atti al fine di “armonizzare” le scelte di politica dei trasporti con lo sviluppo del territorio.

Ciò nonostante vi è da chiedersi se vi sia l’effettiva necessità che i rappresentanti degli enti locali (ed in particolare dei comuni) partecipino all’adozione del piano in sede di Comitato portuale quando gli stessi enti abbiano già dato l’assenso all’intesa resa necessaria dalla Legge. È poi necessario sottolineare come la Legge 84/94 provveda a stabilire i criteri di coordinamento delle fonti dell’attività di pianificazione, stabilendo che “le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”.

Non si può infine non ribadire un certo scetticismo rispetto al peso che la legge attribuisce alle imprese, ed alle forze sociali in genere, nell’adozione del piano regolatore: appare chiaro che il principio di separazione che informa la legge 84/94, e
che deriva dall’applicazione dei principi comunitari, risulta privato di parte della sua efficacia nella misura in cui i “regolatori” assumono in via sostanzialmente diretta la veste di “regolatori”. Non pare eccessivo richiamare l’attenzione, oltre che sulle conseguenze dirette che la partecipazione dei privati può avere sul piano regolatore, sul peso “politico” che ogni singola categoria può esercitare in via generale in seno al Comitato, quando sia messa in condizione di ostacolare, magari nel perseguimento di altri fini, l’adozione del piano. A ciò si aggiunga il fatto che la Legge 84/94 non definisce in modo chiaro il ruolo della pubblica amministrazione nell’attività di infrastrutturazione: il comma 7 dell’articolo 5, infatti, pone a carico dello Stato (o degli enti locali interessati) gli oneri per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione elencando poi queste ultime (peraltro in via esemplificativa) al successivo comma 9 (canali marittimi, dighe fornace di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l’escavazione e l’approfondimento dei canali). In sostanza, il limite dell’intervento pubblico diviene assai incerto e labile, e le stesse opere la cui realizzazione è espressamente riservata all’intervento pubblico – in modo particolare le banchine attrezzate – fanno sorgere qualche perplessità in ordine alla compatibilità di tale intervento con le norme in materia di aiuti di Stato. In sintesi, vi è da chiedersi quali garanzie siano poste a favore della neutralità dell’azione di regolazione (e delle correlate scelte di politica dei trasporti) rispetto ad alcuni interessi particolari nella misura in cui: l’adozione degli strumenti di pianificazione è soggetta all’influsso determinante dei soggetti regolatori e non vi sia un limite (fatta salva, ancora una volta, l’integrazioni con i principi comunitari) alla possibilità di intervento diretto dell’autorità nella configurazione degli spazi portuali, con il rischio che gli interventi pubblici assumano un illegittimo carattere di selettività venendo “ritagliati” sulle figure degli operatori già attivi nei singoli porti.

5. L’attività di promozione
Correlata all’attività di pianificazione, o di governo del territorio, è l’attività di promozione del “sistema-porto” che le autorità portuali esercitano sulla base dell’articolo 6 comma 1 lettera a).
Un’analisi approfondita delle implicazioni di tale attività di promozione ne ha rilevato la natura complessa2. Si intesa in senso lato, infatti, la promozione di un porto o di un sistema portuale corrisponde in realtà al risultato dell’ attività di tutti i soggetti (pubblici o privati) che nel porto operano e, in tal senso, l’attività dell’Autorità assumerà rilievo sotto tre distinti profili:

A) regolazione dell’accesso al mercato sulla base di criteri di efficienza;
B) conformazione dell’attività degli operatori portuali alle strategie complessive dell’Autorità;
C) promozione sul mercato del “sistema-porto” attraverso attività di marketing territoriale;

L’attività sub A) coincide, sostanzialmente, con l’attività di regolazione e controllo del mercato delle operazioni e dei servizi portuali che abbiamo menzionato all’inizio della presente trattazione.
L’inclusione dell’attività di regolazione nel novero delle attività di promozione muove dal presupposto secondo cui la presenza di imprese efficienti, in grado di non produrre externalità e di utilizzare compiutamente le capacità delle infrastrutture sia il primo requisito per il buon funzionamento del porto e per la sua capacità di attrarre traffici. In sostanza (e comprensibilmente, data l’oggettiva carenza di spazi operativi, un generale principio di buona amministrazione della cosa pubblica richiede, quale elemento necessario per il corretto funzionamento del sistema, la presenza di quelle sole imprese che siano in grado di fornire garanzie quanto allo svolgimento di servizi efficienti. Quanto all’attività sub C), essa si identifica nella prestazione di un servizio a favore dell’intera “comunità portuale”, e che l’Autorità può legittimamente svolgere nell’ambito delle funzioni assegnate dalla legge, rispettando criteri di neutralità rispetto ai singoli operatori presenti in porto.
In particolare, le attività di marketing potranno consistere in una generale azione di coordinamento delle iniziative dei singoli operatori, o nella gestione di uffici di rappresentanza del porto nell’ambito dei mercati rilevanti per l’attività del porto stesso, e risponderanno all’esigenza – anch’essa connotata da elementi di natura pubblicistica- di garantire lo sviluppo delle attività portuali e trasportistiche a favore della collettività.
Più problematico, sotto il profilo della libera prestazione dei servizi, l’esercizio delle competenze di promozione del mercato che si sostanzia nella definizione degli obiettivi e delle strategie del sistema, nella conseguente conformazione delle attività dei privati e nel loro coordinamento in funzione delle finalità perseguite dall’Autorità. Certamente non può negarsi la legittimità dell’intervento pubblico in relazione a quelle infrastrutture che assumono, nell’ambito di un sistema, un’importanza strategica peculiare, sia per i traffici cui sono funzionali sia per le risorse pubbliche che tali infrastrutture implicano.
In altri termini, quanto più un’infrastruttura avrà il carattere di “essential facility” tanto più sarà possibile giustificare l’azione di controllo ed indirizzo dei poteri pubblici, che si tradurrà nella definizione di veri e propri oneri di pubblico servizio, e tanto maggiore sarà quindi la possibilità di legittimare l’intervento finanziario a favore dell’infrastruttura, in quanto diretto – in modo imparziale – alla fornitura di un servizio di interesse economico generale.
Tuttavia, in tutti quei casi in cui non siano configurabili “fallimenti del mercato”, e non si prospetti l’esigenza di ratificare con atti amministrativi l’esistenza di un monopolio naturale al fine di orientarne l’esercizio al soddisfacimento del pubblico interesse, i principi relativi alla libera prestazione dei servizi e – soprattutto- alla libertà di stabilimento, dovrebbero imporre ai pubblici poteri un atteggiamento neutro rispetto alle scelte strategiche degli
imprenditori cui sia stato consentito l’accesso al mercato. Rispetto a tale esigenza di neutralità del regolatore, quantomeno rispetto agli interessi degli operatori che insistono sul mercato, pare opportuno porre nuovamente l’accento sul ruolo del Comitato portuale ai sensi dell’articolo 9 comma 3 lettera c); con la disposizione richiamata, la Legge attribuisce a tale organo il potere di approvare “la relazione annuale sull’attività promozionale, organizzativa ed operativa del porto”, in sostanza aprendo agli operatori insistenti sul mercato il potere di condizionare gli orientamenti strategici dell’Autorità in modo vincolante, o comunque consentendo loro di svolgere un’azione di lobbying decisamente incisiva.

6. Conclusioni
Nei precedenti paragrafi si è cercato – da un lato – di mettere in luce i potenziali conflitti che possono sorgere fra le diverse funzioni che l’Autorità portuale è chiamata a svolgere e – dall’altro – di evidenziare come la stessa Autorità risenta di una struttura istituzionale non sempre adeguata.
Sì pone dunque il problema di trovare un assetto nell’ambito del quale siano separate, quantomeno all’interno dell’amministrazione, le funzioni di regolazione dell’accesso al mercato (e di gestione delle infrastrutture) e le funzioni di pianificazione e promozione del mercato stesso.
Se il buon funzionamento del mercato portuale dipende, in eguale misura, dal corretto svolgimento di tutte le funzioni sopra descritte, è anche chiaro che tali funzioni difficilmente potranno trovare un assetto equilibrato se svolte dai medesimi organi: da un lato, è evidente la possibilità di conflitti fra una attività di regolazione e controllo (che prevede l’esercizio di poteri pubblici, anche di carattere sanzionatorio) e l’attività di promozione e di attrazione dei traffici. Dall’altro, si è visto come la struttura dell’Autorità sia esposta all’influenza degli interessi privati espressi dalle imprese localizzate nel porto, anche laddove l’azione pubblica non dovrebbe in alcun modo tenerne conto.
Ciò impone, probabilmente, l’avvio di una riflessione sul ruolo e sul funzionamento delle Autorità portuali, al fine di consentire il pieno recepimento dei principi dell’ordinamento comunitario, nella prospettiva della piena integrazione del mercato interno dei servizi di trasporto.

Note
6 In particolare, ai sensi dell’articolo 16 comma 4 della Legge 84/94, sono rilevanti i requisiti di carattere personale e tecnico organizzativo, di capacità finanziaria, di professionalità dei richiedenti. A conferma della discrezionalità solo “tecnica” in capo all’Autorità portuale, all’esame delle autorizzazioni, è il fatto che la Legge richieda la sola presentazione del programma operativo e la determinazione dell’organico. L’Autorità, quindi, non può sindacare – in sede di rilascio di un’autorizzazione- sulle scelte strategiche dell’impresa e sulla organizzazione dell’impresa stessa.
Diversa è la disciplina relativa alla concessione dei terminali di cui all’articolo 18 della L.84/94. La disposizione ora citata, infatti, consente all’Autorità una più incisiva valutazione sul programma operativo, che deve contribuire allo sviluppo della produttività del porto, ed al quale deve essere necessariamente rapportata la determinazione dell’organico. Il mancato raggiungimento dei risultati previsti nel piano senza giusta causa, inoltre, è espressamente qualificato come causa di revoca dell’atto di concessione.
7 Basti ricordare che ai sensi dell’articolo 24 comma 2 bis della Legge 84/94 “spettano alle Autorità portuali i poteri di vigilanza e controllo in ordine all’osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa”.
8 Si considerino le disposizioni – il riferimento è all’articolo 5 del D.M. 31 marzo 1995 n.535 ed al comma 7 dell’articolo 16 della Legge 84/94 che impongono di individuare il numero massimo di autorizzazioni da rilasciare in ogni singolo porto.
12 È noto che le norme del Trattato in materia di concorrenza, e segnatamente gli articoli 81, comma 1 e 2, 82 e 90 sono produttive di effetti diretti e che le amministrazioni pubbliche hanno il diritto/ovvero di dare applicazione a tali disposizioni, in particolare astenendosi dall'adottare comportamenti che ne possano pregiudicare l'effetto utile.
15 Tali disposizioni, all'evidenza, sono fondate sulle previsioni delle più piccole fattispecie di abuso di posizione dominante, ovvero le pratiche tariffarie discriminatorie, l'imposizione di clausole leganti o di prestazioni non direttamente connesse con quella richiesta, il rafforzamento della posizione dominante o l'estensione della stessa a mercati distinti o contigui.
Comunicazione interpretativa sulle concessioni nel diritto comunitario, in G.U.C.E., serie C 121 del 29.4.2000
18 Nella pronuncia ora citata, la Corte di Giustizia ha ritenuto incompatibili col diritto comunitario (in quanto possibile ostacolo all'esercizio del diritto di stabilimento) talune disposizioni della legge nazionale in materia di fiere, in particolare quelle che consentivano l'intervento – pur se in via consultiva – di operatori nazionali già presenti nel territorio ai fini del rilascio delle autorizzazioni per l'organizzazione di attività fieristiche.
19 Cfr. nota precedente.
20 Maresca, op. cit., pag. 47 e ss.
22 Maresca, op. cit., pag. 11 e ss.

BIBLIOGRAFIA

CARBONE S.M., Dalla riserva di lavoro portuale all'impresa terminalista tra diritto interno, diritto comunitario e diritto internazionale uniforme, in Dir. mar., 1992, p.599
CARBONE S.M., L'equilibrio tra autorità portuale e mercato, in Dir. trasp., 1994, p.823
CARBONE S.M., La c.d. privatizzazione dei porti e delle attività portuali in Italia tra disciplina nazionale e diritto comunitario, Atti della tavola rotonda del 29 gennaio 2000 in Dir. mar. 2000, p.384
CARBONE S.M. - MUNARI F., Gli effetti del diritto comunitario sulla riforma portuale in Italia, risultati e prospettive, in Dir. mar., 1994, p.1
CARBONE S.M. - MUNARI F., I servizi portuali ancillari alla navigazione tra esigenze di sicurezza e regole del mercato, in Dir. mar. 1995., pag.441
CARBONE S.M. - MUNARI F., Safety of navigation and efficiency in port from the view of the technical-nautical services ancillary to navigation: remarks on the european commission green paper on ports and maritime infrastructures, in Dir. mar. 1998, p.902
FALZEA G., Porto e funzione portuale, Milano, 1998
GRIGOLI M., Riflessioni su un primo modello operativo circa l'assetto del nuovo ordinamento portuale, in Dir. mar., 1996, p.635
MARESCA M., La regolazione dei porti tra diritto interno e diritto comunitario, Torino, 2001
MUNARI F., Attività di segnalazione, porti e trasporti, in Conc. e merc., n. 1/1993, p.249
MUNARI F., Regole di concorrenza nel settore portuale, principi e cenni ristrutturativi, in Riv. comm. int., 1999, pag. 325
MUNARI F., Appalto di lavoro e servizi portuali ad alto contenuto di manodopera, in Dir. mar., 1998, p.1062
MUNARI F., Assetti e modelli organizzativi delle operazioni portuali e dei servizi ad essi connessi alla luce delle disposizioni della Legge 30 giugno 2000 n.186, in Dir. mar. 2000, p.1265
TACCIGNA G., Organizzazione amministrativa e concorrenza nelle operazioni portuali, in Dir. mar. 2000, pag.584
TRANQUILLI - LEALI, Le funzioni organizzative e di ordinanza delle Autorità portuali, in Dir. mar. 1999, p.569