

Audizione del Professor Luciano Cafagna nell'ambito dell'indagine conoscitiva sull'economia della pesca e dei trasporti marittimi presso la Commissione IX della Camera dei Deputati

- 4 aprile 1995 -

I. Premessa

1. Il settore dei trasporti marittimi è stato oggetto di analisi condotte dall'Autorità nell'esecuzione dei compiti di tutela e promozione della concorrenza ad essa affidati dalla legge n. 287/90. L'attività svolta è consistita: a) nella segnalazione di situazioni distorsive della concorrenza, ai sensi dell'art. 21, comma 2; b) nella formulazione dei pareri previsti dall'art. 22 della stessa legge; c) nell'accertamento di violazioni degli artt. 2 e 3; d) nella valutazione degli effetti concorrenziali di operazioni di concentrazione tra imprese operanti nel settore, ai sensi dell'art. 16.

2. Dal punto di vista dell'analisi concorrenziale, il settore dei trasporti marittimi risulta composto da una molteplicità di mercati. Questi possono essere distinti principalmente a secondo della tipologia dell'utenza servita, del tipo di servizio offerto e delle aree geografiche interessate. Una distinzione generale consiste nel separare il trasporto di merci dal trasporto passeggeri. Nel primo caso la domanda è composta prevalentemente da trasportatori commerciali, nel secondo proviene da utenti singoli. È evidente l'esistenza di enormi differenze tra gli atteggiamenti riguardanti le decisioni di consumo di questi soggetti.

Nel trasporto passeggeri le singole tratte costituiscono, nella maggior parte dei casi, mercati distinti in quanto i consumatori le reputano assai debolmente sostituibili tra loro. Nel trasporto merci prevalgono considerazioni di costo riferite al viaggio nel suo complesso, del quale il tratto marittimo rappresenta solo una parte. Ciò rende talvolta sostituibili tra loro rotte che collegano località diverse, ma comunque limitrofe.

La definizione di un mercato rilevante al fine dell'analisi concorrenziale, nel settore dei trasporti, deve necessariamente avvenire caso per caso, tenendo conto della sostituibilità dei diversi mezzi di trasporto sulla base dei prezzi e delle altre condizioni del servizio.

Alla luce di queste considerazioni appare azzardato esprimere un qualunque giudizio sulle condizioni di concorrenzialità nel settore dei trasporti marittimi nel suo complesso.

Si può affermare, peraltro, che almeno in linea di principio il settore si caratterizza per un elevato grado di contendibilità. La possibilità di prendere

a noleggio il naviglio rende infatti trascurabili i costi non recuperabili e la libertà di entrata e di uscita dal mercato è decisamente ampia. In queste condizioni anche la presenza di un solo operatore su una specifica rotta può in teoria essere continuamente posta in discussione.

L'esistenza di barriere amministrative e l'erogazione di sussidi tuttavia riducono sensibilmente la "naturale" contendibilità delle rotte nazionali, determinando condizioni discriminatorie a favore delle imprese pubbliche che, oltre ai sussidi legati alla specificità della loro missione, tendono spesso ad assorbire anche gran parte delle agevolazioni per il sostegno dell'industria cantieristica, previste a favore sia degli armatori pubblici che di quelli privati.

Sulle rotte internazionali è, invece, la presenza delle Conferenze marittime ad originare i problemi maggiori sotto il profilo concorrenziale. Al riguardo, va sottolineato come la politica comunitaria in materia di trasporto marittimo oscilli tra le esenzioni accordate dal Regolamento n. 4056/86 (tra le più ampie concesse dalla normativa comunitaria e frutto delle notevoli pressioni provenienti dagli Stati membri) e un'interpretazione restrittiva del Regolamento adottata dalla Commissione. L'Autorità condivide e in più di un'occasione ha sostenuto l'interpretazione restrittiva della Commissione.

II. Attività ai sensi degli artt. 21 e 22 della legge n. 287/90

3. Nel corso della sua attività istituzionale dalla sua costituzione, per quanto concerne i trasporti marittimi, l'Autorità ha effettuato una segnalazione ai sensi dell'art. 21 della legge n. 287/90 ed ha reso un parere ai sensi dell'art. 22 della medesima legge.

4. In data 26 gennaio 1993 l'Autorità ha segnalato l'esistenza di effetti distorsivi della concorrenza derivanti dall'art. 3 della legge 17 dicembre 1990 n. 383, la quale ha convertito in legge il decreto legge 18 ottobre 1990, recante interpretazioni e modifiche alle leggi 14 giugno 1988 n. 234, e 5 dicembre 1986 n. 856, in materia di benefici alle imprese armatoriali. La suddetta legge n. 383/90 concede al Ministero della Marina Mercantile la facoltà di erogare fondi, da evolversi nel quinquennio 1991-1995, e per un ammontare di circa 50 miliardi l'anno, a favore dei servizi di linea internazionali di trasporto merci svolto da due società del gruppo FINMARE, specificatamente la ITALIA DI NAVIGAZIONE ed il LLOYD TRIESTINO. L'erogazione di questi fondi presuppone l'indispensabilità del servizio per l'economia nazionale e l'impossibilità di conseguire l'equilibrio economico della gestione delle linee. Entrambi i presupposti risultano di fatto esclusi dalla presenza, sul mercato dei servizi di linea internazionale di

trasporto merci, di diversi operatori, italiani e esteri, pubblici e privati, in concorrenza tra loro. L'erogazione di aiuti finanziari ad esclusivo vantaggio di imprese armatoriali pubbliche produce un effetto discriminatorio nei confronti delle imprese armatoriali private, distorsivo della concorrenza e non giustificato da preminenti interessi di carattere generale.

Alla luce di queste valutazioni l'Autorità ha sollecitato una riconsiderazione dell'intera disciplina normativa di sostegno finanziario alle imprese armatoriali pubbliche. Su questa materia è intervenuto da ultimo il decreto legge n. 98, del 1 aprile 1995, recante interventi urgenti in materia di trasporti, che all'art. 3 assegna ulteriori contributi al gruppo FINMARE.

5. Nell'ottobre 1993 il Ministro della Marina Mercantile ha richiesto all'Autorità di formulare le proprie osservazioni in merito al Programma di riordino delle società del gruppo FINMARE. Posto che il programma allora predisposto prevedeva il mantenimento del regime di sovvenzioni statali di cui alla legge 17 dicembre 1990, n. 383, l'Autorità ha ribadito le perplessità già espresse nella segnalazione del gennaio 1993.

Sulla stessa linea è stato l'intervento effettuato dall'Autorità in data 22 febbraio 1994, in occasione della discussione in Parlamento del decreto legge 13 gennaio 1994 n. 22, contenente, all'articolo 8, norme relative ai sussidi pubblici alle suddette società del gruppo FINMARE. Con una lettera ai Presidenti delle Commissioni Trasporti e Attività Produttive della Camera dei Deputati, l'Autorità ha richiamato ancora una volta i principi già espressi nelle precedenti segnalazioni.

III. Istruttorie relative a presunte violazioni degli artt. 2 e 3 della legge n. 287/90

6. L'Autorità ha concluso tre istruttorie riguardanti imprese operanti nel settore dei trasporti marittimi. Due hanno riguardato l'abuso di una posizione dominante, dunque una violazione dell'art. 3, ed una l'esistenza di un'intesa vietata dall'art. 2.

Un'istruttoria riguardante un presunto abuso di posizione dominante nell'ambito dei servizi marittimi di linea di trasporto merci è tuttora in corso.

Un caso di presunta violazione dell'art. 3 da parte di una compagnia marittima pubblica, operante nel trasporto merci (la VIAMARE) è stato archiviato in fase preistruttoria nel maggio 1994, in quanto non è stato riscontrato alcun abuso di posizione dominante.

7. La violazione dell'art. 2 è stata accertata nel caso MARSANO/TIRRENIA (proc. n. I/40) con provvedimento n. 457 del 10

aprile 1992. Essa consisteva nell'interscambio tra TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A. e LLOYD SARDEGNA S.r.l. (gruppo MARSANO) di spazi di navi per i servizi di trasporto merci su navi c.d. "ro/ro" sulla linea Livorno-Cagliari e sul riconoscimento reciproco della validità dei titoli di trasporto emessi dalle due società. Queste hanno risolto anticipatamente l'accordo e la non particolare gravità dell'infrazione ha indotto l'Autorità a non erogare sanzioni.

8. Violazioni dell'art. 3 sono emerse nei casi MARINZULICH/TIRRENIA (proc. n. A/13), provvedimento n. 453 del 10 aprile 1992, e POZZUOLI FERRIES/GRUPPO LAURO (proc. n. A/49), provvedimento n. 2379 del 19 ottobre 1994. Il primo interessava i mercati del trasporto di merci su navi "ro/ro" tra i principali rapporti della Sardegna e i maggiori porti della penisola. Il secondo riguardava i mercati del trasporto di linea passeggeri tra i porti settentrionali del Golfo di Napoli e l'isola di Ischia.

In merito a questi casi, è importante evidenziare il modo in cui l'Autorità è giunta all'individuazione della posizione dominante. Riferendosi ad un orientamento comunitario consolidato ed accolto dall'Autorità, si ritiene che un'impresa detenga una posizione dominante quando essa, in virtù di una particolare potenza economica, è in grado di tenere comportamenti alquanto indipendenti nei confronti dei suoi concorrenti. Su queste condizioni può incidere in misura significativa l'erogazione di aiuti finanziari ad una particolare impresa. Tuttavia, una simile situazione non è determinante, in quanto realizza una condizione non necessaria, né sufficiente a configurare l'esistenza di una posizione dominante, la quale si caratterizza invece dalla contemporanea presenza di altri fattori denotanti la condizione di potenza economica.

I due provvedimenti citati forniscono un'ottima esemplificazione di quanto affermato. Nel caso MARINZULICH/TIRRENIA l'Autorità ha stabilito che la posizione detenuta da TIRRENIA nel mercato rilevante poteva definirsi dominante in ragione: a) dell'elevata quota del mercato rappresentato dalla tratta interessata (Livorno-Cagliari); b) della presenza esclusiva della stessa TIRRENIA su una tratta contigua e facente parte dello stesso mercato rilevante (Genova-Cagliari); c) della presenza di una sovvenzione di esercizio sullo sbilancio tra i costi ed i ricavi del traffico, prevista dalle leggi n. 684/74 e n. 856/86 e dall'articolo 9 del Decreto Legge n. 77/89 convertito con legge n. 160/89. Nel caso POZZUOLI FERRIES/GRUPPO LAURO l'Autorità ha attribuito al GRUPPO LAURO una posizione dominante nonostante sul mercato rilevante operasse la

società CAREMAR che poteva contare su sovvenzioni statali per i servizi effettuati.

In entrambi i casi citati, è stata riscontrata l'applicazione, o comunque la semplice promessa di applicazione, di "premi di fedeltà", ossia sconti legati all'uso esclusivo dei servizi forniti dalla società dotata della posizione dominante. Tali comportamenti costituiscono un abuso di posizione dominante e sono pertanto una violazione dell'art. 3 della legge n. 287/90. Nel caso MARINZULICH/TIRRENIA è stata poi accertata l'applicazione di sconti cospicui legati ad elevati volumi annui di trasporto presso l'impresa in posizione dominante: tale comportamento è stato ritenuto assimilabile alla concessione di uno sconto di fedeltà e pertanto costituente un abuso di posizione dominante.

Dall'analisi di questi casi emerge comunque la possibilità che l'erogazione di sovvenzioni pubbliche produca effetti distorsivi della concorrenza. Queste sovvenzioni possono contribuire alla formazione di una posizione dominante, in quanto pongono l'impresa sovvenzionata nella condizione di potere adottare comportamenti non sostenibili economicamente senza doverne subire le conseguenze negative. Il prodursi di simili effetti appare ancor più ingiustificato quando le imprese sovvenzionate operano in concorrenza con imprese che non sono destinatarie di uguali aiuti finanziari. La presenza di queste ultime sul medesimo mercato dimostra la possibilità di offrire il servizio di trasporto in condizioni di redditività adeguate e la non indispensabilità del servizio offerto dall'impresa sovvenzionata, rendendo palesemente immotivato un qualunque sostegno finanziario che assuma carattere discriminatorio.

9. In data 9 novembre 1994, l'Autorità ha avviato un'istruttoria nei confronti del LLOYD TRIESTINO, società del gruppo FINMARE, per presunta violazione dell'art. 3, relativamente ai servizi di linea di containers tra l'Italia ed il Sudafrica. Questo procedimento si trova nella fase di acquisizione degli elementi probatori. La sua conclusione è prevista intorno alla metà del mese di maggio.

IV. Valutazione delle operazioni di concentrazione ai sensi dell'art. 6.

10. L'Autorità ha recentemente esaminato due operazioni di concentrazione nei servizi di trasporto di merci non di linea. In entrambi i casi la società acquirente è stata la COECLERICI, che ha acquisito, nel novembre 1994, la FERMAR del gruppo FERRUZZI, e, nel febbraio 1995, la SIDERMAR, società del gruppo IRI. Con tali operazioni, il gruppo COECLERICI, ha assunto la posizione di impresa leader, in un mercato

comunque caratterizzato, al momento, da un apprezzabile livello di concorrenza.

V. Riorganizzazione del gruppo FINMARE e privatizzazione

11. Il gruppo FINMARE si appresta a realizzare un programma di riordino economico atto a favorire il processo di privatizzazione. Ciò avviene in un quadro che certamente difetta di chiarezza riguardo a competenze e ruoli attribuiti ai diversi soggetti coinvolti. Il riassetto del gruppo deve avvenire attraverso la redazione di un "piano" ad opera del Governo. In particolare l'art. 3 del decreto legge del 1 aprile 1995, n. 98, recante interventi urgenti in materia di trasporti, subordina alla presentazione di tale piano l'erogazione di contributi finalizzati a consentire il risanamento e la ricapitalizzazione delle società del gruppo FINMARE.

12. L'Autorità, peraltro, sia a seguito di una segnalazione di CONFITARMA (21 dicembre 1993) che di notizie comparse sulla stampa (novembre-dicembre 1994) ha avuto modo di chiedere informazioni in merito rispettivamente ad una eventuale concentrazione tra Ferrovie dello Stato S.p.A. (di seguito FS), TIRRENIA e VIAMARE e ad un progetto di acquisizione da parte delle stesse FS delle società controllate da FINMARE. In entrambi i casi, tuttavia, le informazioni ricevute non hanno confermato l'esistenza di accordi o trattative tra FS e gruppo FINMARE.

Più di recente, il Ministro dei trasporti, Professor Giovanni Caravale, nell'audizione tenutasi presso questa Commissione il 21 marzo, ha tracciato le linee generali di due ipotesi attinenti il programma di riassetto del gruppo FINMARE. Queste ipotesi sono ancora oggetto di studio da parte del Ministero e dunque non sono ancora giunte ad una formulazione sufficientemente compiuta da permettere una loro esatta valutazione.

13. È interesse proprio anche dell'Autorità conoscere esattamente qual è la situazione attuale in proposito a tali progetti per potere correttamente svolgere la propria azione di tutela della concorrenza. Questa potrà concretizzarsi nella formulazione di pareri, ai sensi dell'art. 22, ovvero di segnalazioni, di cui all'art. 21, ove si ravvisasse l'esistenza nei provvedimenti normativi di carattere generale di elementi che comportino effetti distorsivi della concorrenza. Nel caso in cui la cessione delle società del gruppo FINMARE o di parti di esse possa configurarsi come operazione di concentrazione, questa sarà presumibilmente comunque sottoposta alla valutazione preventiva dell'Autorità, in considerazione dei livelli di fatturato delle imprese interessate.

veniva richiamato il diritto alla autoproduzione sancito dall'art. 9 della legge n. 287/90.

La seconda segnalazione (AS15), del 16 settembre 1993, riguardava il Disegno di Legge sul "Riordino della legislazione in materia portuale". L'Autorità ha sostenuto la necessità di separare nettamente le funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo da quelle di gestione dell'attività portuale. Alcune disposizioni del Disegno di Legge risultavano incoerenti rispetto a questa scelta di fondo. Inoltre, si segnalavano i possibili effetti distorsivi della concorrenza derivanti dall'attribuzione all'autorità portuale del compito di determinare ogni anno il numero massimo di autorizzazioni e del potere di obbligare le imprese a rideterminare le tariffe ritenute eccessivamente elevate in proporzione ai costi. Queste si presentano come ingerenze di tipo strutturale che impediscono al gioco della domanda e dell'offerta di determinare in maniera efficiente le condizioni quantitative e di prezzo di un mercato. La legge 28 gennaio 1994 n. 84 ha accolto solo in parte i rilievi mossi dall'Autorità come dalla Commissione delle Comunità Europee.

La terza segnalazione (AS24), del 1 giugno 1994, aveva come oggetto la distorsione della concorrenza generata nel settore dei trasporti marittimi dal vigente regime di fissazione delle tariffe del servizio di pilotaggio nei porti nazionali.

Infine, in seguito ad una richiesta formulata dal Consiglio di Stato il 25 maggio 1994, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha invitato l'Autorità, in data 5 luglio 1994, a esprimere il proprio parere in relazione allo schema di regolamento da emanarsi *ex art.* 16, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Detto parere è stato reso in data 12 agosto 1994 (AS28) ed ha evidenziato gli aspetti dubbi contenuti nei progetti dei decreti attuativi, in particolare riguardo la parità di accesso al mercato per le imprese interessate, i requisiti ed i criteri per il rilascio delle autorizzazioni all'esercizio di attività portuali, i relativi canoni e cauzioni, nonché la tutela del diritto di autoproduzione, sancito dall'art. 9 della legge n. 287/90.

16. La legge n. 84/94, contenente le norme relative alla riforma del settore portuale, modifica in maniera rilevante la situazione previgente, prevedendo lo scioglimento delle organizzazioni portuali, l'attribuzione alle autorità portuali delle funzioni istituzionali, lo scorporo e la trasformazione in società della componente aziendale. Inoltre, essa comporta, in conformità ai rilievi emersi a livello di Unione Europea, l'abrogazione di numerose disposizioni del codice della navigazione, al fine di condurre ad un'effettiva liberalizzazione dei servizi portuali.

Occorre tuttavia segnalare che, a causa della mancata emanazione dei decreti attuativi previsti dagli artt. 16 e 18 della legge n. 84/94, persistono dubbi interpretativi sul regime normativo attualmente vigente. La Corte di Giustizia delle Comunità Europee è intervenuta sulla materia con una sentenza, resa il 13 gennaio 1991 (causa C-179/90, *Siderurgica Gabrielli-Merci convenzionali Porto di Genova*), in cui ha dichiarato l'incompatibilità degli artt. 110 e 111 del Codice della Navigazione, in cui si riserva ad un'impresa il diritto esclusivo di esercizio di operazioni portuali, con le norme del Trattato CEE. La sentenza della Corte di Giustizia appare idonea a determinare l'effettiva liberalizzazione dei servizi portuali, ritenendosi necessaria la immediata disapplicazione della normativa contenuta nel Codice della Navigazione, che prevede il monopolio delle operazioni portuali, anche in assenza dei decreti attuativi della legge n. 84/94.

In ogni caso, anche assumendo una residua e funzionalmente limitata vigenza degli artt. 110 e 111 del Codice della Navigazione, occorre garantire l'esercizio del diritto di autoproduzione. L'autoproduzione, infatti, costituisce un diritto perfetto che l'ordinamento italiano riconosce espressamente ex art. 9 della legge n. 287/90 anche in regime di riserva monopolistica.

Solo un più elevato grado di concorrenza può condurre a condizioni più favorevoli per gli utenti delle attività portuali, e conseguentemente a sostanziali riduzioni del costo del trasporto delle merci via mare. Da un lato tali benefici ricadrebbero positivamente sulle attività produttive dell'intero sistema produttivo, dall'altro porterebbero assai presumibilmente ad un incremento dei volumi del trasporto marittimo.

14. Al momento, in mancanza di programmi e posizioni chiaramente espressi, appare inopportuno formulare una valutazione attinente il profilo concorrenziale del processo di privatizzazione del gruppo FINMARE. Si può tuttavia affermare, in linea di principio, che questo processo deve svolgersi, dove ne esistano le condizioni e comunque tenendo conto delle esigenze di continuità territoriale del paese, nel rispetto delle regole del gioco della concorrenza ed evitando concentrazioni tali da condurre alla costituzione di posizioni dominanti in grado di eliminare o ridurre in modo sostanziale e durevole la concorrenza. L'accertamento dell'osservanza di questi principi non può che avvenire valutando gli effetti che il processo di privatizzazione produrrà sui singoli mercati distinti che compongono il settore dei trasporti marittimi. Un regime di sovvenzioni coerente con quanto indicato dall'Autorità nelle citate segnalazioni e, più in generale, il venir meno degli ostacoli di carattere amministrativo costituiscono in ogni caso una garanzia importante contro i rischi che anche il processo di privatizzazione del gruppo FINMARE può comportare sotto il profilo concorrenziale.

VI. Attività connesse ai trasporti marittimi

15. Nell'ambito del settore marittimo in generale, un ruolo chiave è ricoperto dalle attività portuali, punto centrale di snodo del sistema dei trasporti marittimi. Il settore portuale appare peraltro caratterizzato da una normativa, frutto di esigenze specifiche ormai superate dal progresso tecnologico, che di fatto limita e talvolta persino impedisce lo svolgimento del libero gioco della concorrenza, con riflessi negativi per i trasporti marittimi. Ciò conduce necessariamente all'insorgere di situazioni di conflitto tra le imprese che intendono svolgere la propria attività in ambito portuale e le entità dotate di diritti speciali o esclusivi per le stesse operazioni.

L'Autorità si è più volte occupata di segnalazioni di presunti comportamenti abusivi e/o collusivi nei settori dei servizi portuali. Data la ricorrenza e la numerosità delle segnalazioni, nonché la complessità della materia normativa, l'Autorità ha avviato nel novembre 1992 un'approfondita indagine conoscitiva di carattere generale sul settore portuale, attualmente in via di conclusione. L'Autorità ha poi provveduto ad effettuare tre segnalazioni ed a emettere un parere.

Nella prima di queste segnalazioni (AS1), del 27 marzo 1991, si evidenziava la situazione distorsiva della concorrenza determinata dalla normativa in materia portuale, la quale configurava un regime di riserva di legge per la fornitura di alcuni servizi a favore delle Compagnie portuali, e

TAVOLE DI SINTESI

a) interventi dell'Autorità in materia di trasporti marittimi

Data	Tipo	Oggetto	Esito
26/1/93	Segnalazione (ex art. 21) (AS9)	art. 3 della legge n. 383/90 (finanziamenti gruppo Finmare)	
9/12/93	Parere (ex art. 22)	Programma di riordino delle società del gruppo Finmare (richiesto da Ministro Marina Mercantile)	
22/2/94	Segnalazione (lettera a Presidenti Commissioni Camera)	Decreto legge contenente norme sui sussidi alle società del gruppo Finmare	
10/4/92	Provvedimento n. 457 (I/40) (violaz. art. 2)	Marsano/Tirrenia (intesa)	Intesa vietata
10/4/92	Provvedimento n. 453 (A/13) (violaz. art. 3)	Marinzulich/Tirrenia (abuso di pos. dom.)	Comportamenti vietati
19/10/94	Provvedimento n. 2379 (A/49) (violaz. art. 3)	Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro (abuso di pos. dom.)	Comportamenti vietati
11/5/94	Delibera Autorità (S/10)	Grimaldi/Viamare	Archiviazione
9/11/94	Avvio istruttoria (A/72) (presunta violaz. art. 3)	Lloyd Triestino/Messina (abuso pos. dom.)	In corso
16/11/94	Provvedimento n. 2472 (C/1733)	Coeclerici Logistic International/Fermar (concentrazione)	Autorizzazione
16/2/95	Provvedimento n. 2813 (C/1935)	Coeclerici Holding/Sidermar di Navigazione (concentrazione)	Autorizzazione

b) interventi dell'Autorità in materia di porti

Data	Tipo	Oggetto	Esito
27/3/91	Segnalazione (ex art. 21) (AS1)	Norme del Codice della Navigazione, etc. - Diritto all'autoproduzione	
16/9/93	Segnalazione (AS15)	Disegno di legge "Riordino della legislazione in materia portuale"	
1/6/94	Segnalazione (AS24)	Regime di fissazione delle tariffe del sistema di pilotaggio	
12/8/94	Parcre (AS28)	Decreto attuativo ex art. 16 legge n. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale"	

Indice dei documenti allegati

Data	Tipo	Oggetto
26/1/93	Segnalazione (ex art. 21) (AS9)	art. 3 della legge n. 383/90 (finanziamenti gruppo Finmare)
9/12/93	Parere (ex art. 22)	Programma di riordino delle società del gruppo Finmare (richiesto da Ministro Marina Mercantile)
22/2/94	Segnalazione (lettera a Presidenti Commissioni Camera)	Decreto legge contenente norme sui sussidi alle società del gruppo Finmare
10/4/92	Provvedimento n. 453 (A/13) (violaz. art. 3)	Marinzulich/Tirrenia (abuso di pos. dom.)
10/4/92	Provvedimento n. 457 (I/40) (violaz. art. 2)	Marsano/Tirrenia (intesa restrittiva)
19/10/94	Provvedimento n. 2379 (A/49) (violaz. art. 3)	Pozzuoli Ferries/Gruppo Lauro (abuso di pos. dom.)
27/3/91	Segnalazione (ex art. 21) (AS1)	Norme del Codice della Navigazione, etc. - Diritto all'autoproduzione
16/9/93	Segnalazione (AS15)	Disegno di legge "Riordino della legislazione in materia portuale"
1/6/94	Segnalazione (AS24)	Regime di fissazione delle tariffe del sistema di pilotaggio
12/8/94	Parere (AS28)	Decreto attuativo ex art. 16 legge n. 84/94 "Riordino della legisla-zione in materia portuale"
15/9/94	Caso comunitario (IV 34.446)	Nota per il Comitato Consultivo