

Mittenti:

Prof. Claudio Ferrari, Prof. Ordinario di Economia Applicata, Università degli Studi di Genova

Prof. Pier Paolo Puliafito, Professore Emerito, Università degli Studi di Genova

Dr. Alessio Tei, PhD, Lecturer in Maritime Economics, Newcastle University

Consultazione sul quadro metodologico e sui criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, in relazione agli esiti del procedimento avviato con la delibera n. 40/2017

Breve commento generale

Il documento in oggetto rappresenta un utile strumento per rendere più efficace l'azione di assegnazione di licenze e concessioni per l'espletamento delle operazioni portuali garantendo al tempo stesso un'equa competizione tra gli operatori, basata su informazioni predeterminate e accessibili. Risulta apprezzabile il tentativo di fornire un quadro di riferimento comune per le Autorità di sistema portuale, mantenendo un sufficiente grado di autonomia nella sua concreta applicazione.

Numero misura	Paragrafo	Citazione del testo da modificare/integrare	Inserimento del testo modificato/integrato	Breve nota illustrativa delle motivazioni sottese alla proposta di modifica/integrazione
2.7	2.7	Le concessioni sono affidate con procedure di selezione, previa pubblicazione di avviso, nel rispetto in particolare dei principi di parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, individuando almeno:	Le concessioni sono affidate con procedure di selezione, previa pubblicazione di avviso, nel rispetto in particolare dei principi di parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, individuando almeno:	

		<p>a) Modalità e termini idonei a garantire l'effettiva partecipazione al procedimento</p> <p>b) Criteri predeterminati di selezione delle domande, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.</p>	<p>a) Modalità e termini idonei a garantire l'effettiva partecipazione al procedimento;</p> <p>b) Criteri predeterminati di selezione delle domande che valorizzino in particolare i piani di investimento e i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire, in particolar modo in termini di occupazione, investimenti e traffico atteso e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.</p> <p>c) La necessità di procedere ad aggiornamenti intermedi qualora la durata della concessione superi la soglia dei 10 anni.</p>	<p>Si ritiene auspicabile che i criteri di selezione includano obiettivi, da inserire negli atti di concessione, che contengano indicazioni</p> <ul style="list-style-type: none"> -di carattere organizzativo rispetto al rilevante tema del lavoro (ad esempio le ricadute occupazionali, soprattutto dirette) -sui livelli attesi di prestazioni, con particolare riferimento ad aspetti operativi (ad esempio il traffico) e sugli investimenti infrastrutturali e strumentali relativi alle aree oggetto di assegnazione. <p>In generale la lunghezza dei contratti di concessione, quasi sempre dell'ordine delle decine di anni, mal si concilia con la velocità evolutiva dei mercati e delle tecnologie. Il rapido cambio di scenari evolutivi dei mercati e delle tecnologie determina l'impossibilità di definire con ragionevole attendibilità la raggiungibilità e la relativa verificabilità di obiettivi operativi di medio-lungo periodo.</p>
2.8	2.8	<p>Negli avvisi di cui al punto 2.7 sono tra l'altro definiti, in modo chiaro e dettagliato:</p> <p>a) i requisiti soggettivi di partecipazione, compresi quelli tecnici ed economico-finanziari, da identificarsi in maniera puntuale, oggettiva, trasparente, equa e</p>	<p>Negli avvisi di cui al punto 2.7 sono tra l'altro definiti, in modo chiaro e dettagliato:</p> <p>a) i requisiti soggettivi di partecipazione, compresi quelli tecnici ed economico-finanziari, da identificarsi in maniera puntuale, oggettiva, trasparente, equa e</p>	

		<p>non discriminatoria, che devono possedere i soggetti richiedenti il rilascio della concessione ai sensi dell'articolo 18 della l. 84/1994;</p> <p>b) le modalità per il subentro alla scadenza delle concessioni, nonché gli altri aspetti legati al trattamento di fine concessione, quali i criteri di valutazione ed individuazione degli eventuali indennizzi pertinenti.</p>	<p>non discriminatoria, che devono possedere i soggetti richiedenti il rilascio della concessione ai sensi dell'articolo 18 della l. 84/1994;</p> <p>b) le modalità per la revoca della concessione, per la modifica della durata della concessione e per il subentro alla scadenza delle concessioni, nonché gli altri aspetti legati al trattamento di fine concessione, quali i criteri di valutazione ed individuazione degli eventuali indennizzi pertinenti.</p>	<p>Si ritiene che anche la revoca e la modifica della durata delle concessioni siano elementi da prendere in considerazione in fase di bando preliminare.</p>
2.10	2.10	<p>Tenuto conto degli obiettivi di sviluppo del singolo porto e fermo quanto previsto in materia di contabilità regolatoria dalla misura 5, i canoni concessori si compongono di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una componente fissa, proporzionale all'estensione delle aree interessate, che tiene anche conto dell'ubicazione, dello stato e del livello di infrastrutturazione delle aree stesse, nonché dei vincoli/vantaggi da questi oggettivamente derivanti; • una componente variabile, determinata mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio, in particolare trasportistico e di integrazione intermodale del porto, anche con previsione di 	<p>Tenuto conto degli obiettivi di sviluppo del singolo porto e fermo quanto previsto in materia di contabilità regolatoria dalla misura 5, i canoni concessori si compongono di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • una componente fissa, proporzionale all'estensione delle aree interessate, che tiene anche conto dell'ubicazione, dello stato e del livello di infrastrutturazione delle aree stesse, nonché dei vincoli/vantaggi da questi oggettivamente derivanti. Tale componente potrà essere rivista qualora, in vigenza del contratto di concessione, dovesse mutare lo stato di infrastrutturazione delle aree; • una componente variabile, determinata mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva ed 	<p>Trattandosi di contratti in genere molto lunghi, è tutt'altro che infrequente il caso di interventi (nuovi servizi o infrastrutture) che migliorano le condizioni generali entro cui i terminalisti possono svolgere le proprie attività.</p>

		<p>aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti. In particolare sono utilizzati parametri incentivanti quali, ad esempio, il traffico effettivamente movimentato, sia in termini di naviglio che di tonnellate di merce, nonché indicatori di qualità del servizio, quali, ad esempio, il tempo medio di giacenza delle merci nelle aree di stoccaggio, i livelli di efficienza delle operazioni di trasferimento modale del carico, la quota di trasferimento modale delle merci su ferrovia, il livello di efficienza ambientale dell'intero ciclo portuale, il livello di produttività per unità di superficie di sedime portuale oggetto di concessione.</p>	<p>ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio, in particolare trasportistico e di integrazione intermodale del porto, anche con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti. In particolare sono utilizzati parametri incentivanti quali, ad esempio, il traffico effettivamente movimentato, sia in termini di naviglio che di tonnellate di merce soprattutto in rapporto ai risultati conseguiti in termini di quota di mercato rispetto a un predeterminato insieme di terminali concorrenti o simili, nonché indicatori di qualità del servizio, quali, ad esempio, il tempo medio di giacenza delle merci nelle aree di stoccaggio, i livelli di efficienza delle operazioni di trasferimento modale del carico, la quota di trasferimento modale delle merci su ferrovia, il livello di efficienza ambientale, energetica e di emissioni dell'intero ciclo portuale, il livello di produttività per unità di superficie di sedime portuale oggetto di concessione.</p>	<p>Il traffico movimentato andrebbe inserito in un quadro più ampio, che possa rappresentare trend riconoscibili e riconosciuti, essendo possibili, ad esempio, incrementi di traffico in concomitanza di diminuzione di quote di mercato o diminuzione di traffico cui corrisponda un aumento di quota di mercato.</p> <p>Si ritiene che nell'ambito dell'intero ciclo portuale non siano trascurabili elementi legati agli aspetti energetici e ai livelli delle emissioni.</p> <p>In generale una pluralità di indicatori di vario tipo prefigura problemi decisionali o valutativi di natura</p>
--	--	---	---	--

				<p>multicriterio non facili da affrontare. Sarebbe forse opportuno inserire suggerimenti metodologici di carattere assolutamente generale volti a semplificare l'approccio, a classificare gli indicatori per importanza, a convertire, se del caso e se possibile, gli indicatori in soglie di ammissibilità. Potrebbero altresì essere inserite considerazioni circa gli effetti possibili sulla parte variabile dei canoni di concessione, dovuti a innovazioni tecnologiche o a nuove norme, sempre tenuto conto delle durate generalmente lunghe dei relativi contratti.</p>
4.1	4.1	<p>In sede di vigilanza sull'applicazione delle tariffe per le operazioni ed i servizi portuali particolare attenzione è riservata a quelle che presuppongono l'utilizzo di una infrastruttura essenziale, per tale intendendosi una infrastruttura per cui siano state verificate cumulativamente le condizioni di (i) condivisibilità, (ii) non sostituibilità, (iii) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili.</p>		<p>Dal testo non risulta molto chiaro l'ambito di applicazione della misura e non si capisce se il riferimento sia solo alle infrastrutture materiali o possano ricadere in questa misura anche i servizi che implicano l'impiego di infrastrutture essenziali (anche immateriali, come un port community system). Potrebbe essere utile fornire qualche esempio concreto.</p>