

METODOLOGIE E CRITERI PER GARANTIRE L'ACCESSO EQUO E NON DISCRIMINATORIO ALLE INFRASTRUTTURE PORTUALI. PRIME MISURE DI REGOLAZIONE

Osservazioni UP

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	2.6	La durata delle concessioni ed il livello dei canoni sono adeguatamente commisurati agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti e traffici contenuti nei programmi di attività.	A fine paragrafo aggiungere: <i>Per quanto concerne le infrastrutture strategiche di cui all'art. 57 del Decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con Legge 4 aprile 2012, n. 35, le concessioni hanno durata almeno decennale, ai sensi del comma 4 bis dell'art. 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. Tale durata minima deve essere estesa in relazione a eventuali investimenti previsti nel Programma delle attività ed effettuati dalla Società concessionaria.</i>	L'integrazione è finalizzata a recepire quanto già previsto oggi per le infrastrutture petrolifere definite come <u>strategiche</u> dal legislatore nazionale, al fine di garantire il contenimento dei costi e la sicurezza degli approvvigionamenti petroliferi, nel quadro delle misure volte a migliorare l'efficienza e la competitività nel settore petrolifero. E' opportuno, inoltre, chiarire che alla durata almeno decennale prevista per le infrastrutture strategiche vengano aggiunti anche gli anni necessari a garantire l'ammortamento degli investimenti previsti in fase di richiesta della concessione e di quelli che dovessero rendersi necessari e opportuni nel corso degli anni della concessione.
2	2.7	Le concessioni sono affidate con procedure di selezione, previa pubblicazione di avviso, nel rispetto in	A fine paragrafo aggiungere: <i>Per le domande di rinnovo delle concessioni relative alle aree e banchine occupate dalle</i>	L'art. 18 del Regolamento di attuazione del Codice di Navigazione si applica alle "concessioni di

		<p>particolare dei principi di parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, individuando almeno:</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 ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni.</p>	<p><i>infrastrutture strategiche e opere annesse di cui all'art. 57 del Decreto legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito con Legge 4 aprile 2012, n. 35 si applica la procedura prevista dall'Art. 18 del Regolamento del Codice di Navigazione.</i></p>	<p>particolare importanza per l'entità o per lo scopo", quali sono quelle relative alle infrastrutture strategiche in questione.</p>
2	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 aggiornamento 	<p><i>Nel rispetto dei principi di equità e di non discriminazione sia tra le singole realtà portuali che tra i sistemi portuali nazionali e quelli internazionali,</i> 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, <i>della valenza dei pescaggi</i> nonché dei vincoli/vantaggi da questi oggettivamente derivanti; - una componente variabile, <i>di maggiore rilevanza,</i> determinata mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire <i>il mantenimento e il miglioramento dei livelli di sicurezza,</i> una migliore efficienza produttiva ed ambientale delle gestioni e il 	<p>Ferme restando le specificità tecnologiche di ogni realtà portuale nonché gli obiettivi di sviluppo, è opportuno chiarire che i canoni siano basati su tariffe eque e non discriminatorie sia all'interno dei sistemi portuali nazionali sia tra quelli nazionali ed europei.</p> <p>Le ulteriori integrazioni, inoltre, sono finalizzate a valorizzare elementi qualificanti per lo sviluppo e la sicurezza portuale.</p> <p>Infine, con riferimento alla componente fissa e variabile della tariffa, la parte variabile dovrebbe avere un'incidenza rilevante e non residuale, perché possa avere una sua reale efficacia.</p>

		<p>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, il livello 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>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, nonché indicatori di qualità del servizio, quali, ad esempio, il tempo medio di giacenza delle merci nelle aree di stoccaggio, il livello 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>	
4	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>In sede di vigilanza sull'applicazione delle tariffe per le operazioni ed i servizi portuali, anche con riguardo ai servizi tecnico-nautici, 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>Si suggerisce di esplicitare che, nell'ambito della funzione di vigilanza sull'applicazione delle tariffe portuali, sono compresi i servizi tecnico-nautici.</p>
5	<p><i>Osservazione:</i> In merito alle infrastrutture strategiche, relativamente alle attività commerciali totalmente insistenti su concessione pubblica, qualora il terzo partecipi alla gara per subentrare, impegnandosi ad un investimento pari per caratteristiche quantitative e qualitative a quello proposto dall'attuale concessionario, andrebbero sempre e comunque valorizzati i requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico-organizzativa.</p>			