



Genova, 6 febbraio 2023

CALL FOR INPUT SULLA DETERMINAZIONE DI METODOLOGIE E CRITERI REGOLATORI PER GARANTIRE L'ACCESSO EQUO E NON DISCRIMINATORIO ALLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

Bettolo S.r.l. (c.f. 03075910103), con sede legale in Genova, via Balleydier, n. 7N, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, Ing. Andrea Matronola, osserva quanto segue circa la "*Determinazione di metodologie e criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali – Call for input*" di cui all'allegato A alla delibera ART n. 170/2022.

1. Modalità di rilascio delle autorizzazioni (Call for input 1)

- Rispetto da parte delle AdSP del principio di pubblicità delle tariffe delle operazioni portuali previsto dall'art. 16, comma 5, della l. 84/94, praticate da un soggetto autorizzato ex art. 16 della l. 84/1994 titolare di una concessione demaniale ex art. 18 della l. 84/94

Sul punto intendiamo precisare come la pubblicità delle tariffe concernenti le operazioni portuali debba essere adeguatamente garantita dalle singole AdSP. Ci permettiamo anche di sottolineare come sovente le stesse tariffe non siano tempestivamente aggiornate e rese facilmente accessibili sul sito istituzionale delle singole AdSP.

- Attività di vigilanza delle AdSP riguardo all'applicazione delle suddette tariffe ai sensi dell'art. 16, comma 2, della l. 84/1994

A questo riguardo, sottolineiamo come la legge portuale n. 84/1994 preveda già meccanismi adeguati al controllo ed alla vigilanza delle menzionate tariffe.

- Obbligo di motivazione che le AdSP devono osservare in caso di limitazione del numero delle autorizzazioni rilasciate ai sensi dall'art. 16, comma 7, della l. 84/1994

Riteniamo che le singole AdSP debbano opportunatamente motivare la limitazione del numero di autorizzazioni rilasciate ai sensi dell'art. 16, comma 7, della legge portuale 84/1994, assicurando il pieno rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e legittimo affidamento di fonte nazionale ed unionale. Ciò comporterebbe, in primo luogo, un'esclusione di abusi e differenze interpretative da parte delle singole AdSP e, invero, un miglior bilanciamento della discrezionalità amministrativa.

Fermo restando quanto sopra, risulta, quindi, necessaria l'implementazione di una procedura di verifica, a valle dell'assentimento concessorio, dei requisiti di cui un'impresa autorizzata deve essere

sempre dotata per la propria conformità alla normativa vigente applicabile. Una diversa impostazione avrebbe come negativa conseguenza quella di non consentire alle imprese terze di accedere al mercato.

Per garantire una migliore uniformità e trasparenza, le singole AdSP dovrebbero essere dotate di criteri di verifica caratterizzati da parametri di natura oggettiva (eventualmente valorizzati rispetto al porto di riferimento) tali da ridurre al minimo la discrezionalità amministrativa nella valutazione del rendimento delle attività poste in essere dai singoli concessionari. Ciò a chiaro ed evidente beneficio delle dinamiche concorrenziali.

- **Monitoraggio e controllo, con particolare riferimento alle imprese operanti per conto terzi su banchina pubblica**

Ad avviso di chi scrive, l'art. 18 della l. 84/94 risulta essere il modello che meglio assicura l'esigenza di efficienza delle attività portuali (in quanto l'assentimento concessorio si perfeziona attraverso una procedura ad evidenza pubblica volta a selezionare i soggetti interessati in base a specifici criteri che dovrebbero essere, tuttavia, chiari e resi accessibili dall'AdSP sin dall'origine del procedimento amministrativo).

Nello specifico, le singole AdSP dovrebbero aver il compito di premiare tutte quelle situazioni in cui il concessionario sia adempiente con gli obiettivi di traffico prospettati nel proprio piano di impresa e, al contempo, scongiurare il ricorso ad un utilizzo del demanio portuale secondo modelli giuridici diversi e non tipizzati dall'ordinamento. Questo sia per evitare la creazione di situazioni che potrebbero frustrare la concorrenza, sia per garantire idonei livelli di performance e di sicurezza delle operazioni portuali svolti nei porti.

2. Modalità di affidamento della concessione (Call for input 2)

Rispetto ai primi due profili della Call for input 2 si evidenzia quanto segue:

- Per quanto concerne le modalità di pubblicazione dei bandi di gara, ribadiamo anche in questa sede come sia indispensabile seguire i principi di trasparenza e non discriminazione, garantendo, al contempo, che le modalità di pubblicazione siano rese conoscibili da tutti i potenziali operatori economici interessati. In detto contesto, sarebbe anche opportuno prevedere dei termini idonei ed adeguati a consentire la partecipazione di ogni operatore economico interessato ai singoli bandi di gara.
- Per quanto concerne i requisiti di partecipazione, riteniamo che questi debbano essere – in concreto – conformi ai principi di proporzionalità, ragionevolezza e non discriminazione al fine di garantire l'attuazione di una procedura amministrativa in linea con gli *standard* unionali e le prerogative previste dalla normativa vigente applicabile.



Venendo ora alla tematica che riteniamo più rilevante (oggetto anche della Call for input 8), si evidenzia come la consultazione del mercato in merito al fenomeno della integrazione verticale sia una "novità" in confronto alle precedenti misure di regolazione dell'ART del 2018. Nello specifico, ci sia consentito dire che l'integrazione verticale risulta avere esclusivamente effetti positivi per la nostra *industry* dal punto di vista – *in primis* – della garanzia di un migliore sviluppo dei traffici. L'osservazione dei dati di traffico nei terminal nazionali induce a ritenere che laddove l'armatore investe nella efficienza del terminal i volumi sono in crescita in senso assoluto e cioè non a scapito dei terminal presenti nella *catchment area*.

Ciò è dovuto all'implementazione di una catena logistica sempre più efficiente perché controllata dalla linea marittima e non da terzi pochi inclini all'efficienza e più concentrati sul profitto della propria azienda.

Devesi poi sottolineare che non sembrano esistere dubbi sull'inesistenza di criticità concorrenziali posta anche l'esistenza di adeguati presidi a tutela del mercato.

In detto contesto, non vediamo come l'integrazione verticale possa imporre la previsione all'interno dei titoli concessori di una percentuale minima di operazioni portuali/capacità di un terminal che il concessionario dovrebbe riservare ad imprese terze (rispetto al gruppo armatoriale cui appartiene lo stesso concessionario).

Dal punto di vista pratico, come ben noto, essendo il nostro mercato soggetto a continue oscillazioni, risulterebbe del tutto impossibile poter prevedere *quote di traffico riservate a terzi* poiché tale limitazione impatterebbe in senso deteriore non solo sull'esigenza del concessionario di sviluppare la propria attività ma anche su quella del porto consistente nello sviluppo dei traffici.

3. Durata della concessione (Call for input 3)

Sul punto, condividiamo che la durata delle concessioni debba essere, da un lato, parametrata proporzionalmente al piano operativo (e, dunque, agli investimenti programmati ivi previsti) e, dall'altro lato, debba essere prorogata con oggettive e dimostrate motivazioni (vale a dire, risulterà necessario allegare la documentazione atta a dimostrare il possesso dei requisiti richiesti dalla legge e il relativo programma operativo) attraverso l'esperimento di una apposita procedura ad evidenza pubblica.

In detto contesto, l'adozione di un PEF "standardizzato" a livello nazionale potrebbe consentire la omogenizzazione dei processi di comparazione svolti dalle singole AdSP.

4. Trattamento di fine concessione (Call for input 4)

Sovente si verifica che il concessionario uscente decida di non investire al fine di evitare che l'eventuale ammontare degli investimenti non possa essere adeguatamente ammortizzato nel periodo rimanente del titolo concessorio (nell'eventualità in cui non riesca ad ottenere la proroga dello stesso).

Quanto sopra si scontra direttamente con l'esigenza di mantenere un terminal efficiente e in linea con gli standard di mercato, ma anche pronto ad incrementare la propria efficienza sino al termine della durata del titolo concessorio.

Trattasi di un tema su cui dovranno essere effettuate opportune riflessioni al fine di trovare una soluzione che: (*i*) da un lato, non incida in maniera artificiosa sulla scadenza della durata del titolo concessorio allungandone il termine (a scapito, quindi, della necessità di effettuare il relativo ammortamento); (*ii*) dall'altro lato, non faccia gravare sul nuovo concessionario gli investimenti esclusivamente voluti dal precedente concessionario (ciò potrebbe, invero, costituire una barriera di accesso al mercato).

Il minimo comune denominatore della nostra analisi è senza dubbio l'efficienza. Pertanto, nel caso in cui l'AdSP ritenga un investimento necessario ed indispensabile per il regolare/efficiente svolgimento dell'attività portuale, quest'ultima dovrà autorizzare il concessionario uscente alla realizzazione di tale investimento già mettendo in conto che la quota non ammortizzata verrà "subita" dall'eventuale nuovo concessionario. Al contrario, non dovranno essere autorizzati investimenti strumentali all'esclusione o alla disincentivazione del *newcomer*.

5. Criteri per la determinazione dei canoni concessori (Call for input 5)

Per quanto concerne la determinazione dei canoni concessori, rileviamo come:

- i canoni concessori debbano essere uniformi a livello nazionale per garantire un'equa concorrenza;
- debbano essere previsti meccanismi incentivanti calcolati in base allo sviluppo e alla crescita del volume di traffico in un determinato periodo di riferimento da parte del terminalista. Ciò applicando in concreto una formula matematica (naturalmente uguale per tutti) che vada a premiare l'operatore economico che abbia sviluppato maggiormente il traffico portuale presso il proprio terminal rispetto al proprio piano di impresa;
- debbano, poi, essere previsti anche meccanismi di riequilibrio in caso di aree demaniale afflitte da limitazioni e/o difficoltà operative (e.g. limitazioni per cono areo, ridotta accessibilità nautica, assenza e/o limitazione nell'utilizzo della rete ferroviaria, carenza di dragaggi). Non è ammissibile, infatti, che un terminal che non abbia un accesso ferroviario e stradale a



disposizione debba essere soggetto allo stesso canone imposto ad un terminal che abbia un parco ferroviario da 750 metri (peraltro eretto a spese anche dello Stato).

6. Obblighi/oneri a carico di concedente e concessionario (Call for input 6)

- Congruenza tra la determinazione della destinazione d'uso delle aree assentite in concessione/attività che il concessionario può svolgere e il contenuto degli atti di programmazione e pianificazione dell'AdSP

Ci limitiamo solo a sollecitare la previsione di una misura di regolazione che sia volta al rispetto dei Piani Regolatori di Sistema Portuale. Ciò consentirebbe, da un lato, all'AdSP di valutare in maniera omogenea le imprese in concorrenza su quel mercato e, dall'altro, alle singole imprese di dotarsi di uno strumento (indispensabile) per adeguare il proprio *business* alle esigenze competitive del mercato e alle prescrizioni previste dagli atti di regolazione emanati (vale a dire lo stesso Piano Regolatore di Sistema Portuale). In altre parole, dovrebbe vedersi preservato il legittimo affidamento del singolo concessionario rispetto alle previsioni di cui ai Piani Regolatori di Sistema Portuale (in base alle quali lo stesso ha programmato il proprio piano di impresa, i futuri investimenti ed eventuali assunzioni).

Da un diverso ma correlato punto di vista, sarebbe importante, al fine di tutelare l'interesse pubblico generale, nonché l'affidamento dei singoli concessionari, avere un attento controllo da parte dello Stato sull'effettivo rispetto degli atti programmatici delle AdSP. Come noto, i lavori pubblici subiscono più spesso che non significativi ritardi, ritardi che portano a rilevanti ripercussioni: (i) i concessionari non possono effettuare a loro volta i loro investimenti, che spesso dipendono dalla preliminare esecuzione dei lavori pubblici; (ii) non è possibile implementare i piani d'impresa che i concessionari si sono impegnati a eseguire, con conseguenti danni economici per la singola società e per l'indotto.

- Obblighi in capo al concedente relativamente alle nuove infrastrutture realizzate in ambito portuale con risorse pubbliche (ad esempio nell'ambito dei finanziamenti pubblici nell'ambito del PNRR) non previste al momento del rilascio della concessione, che possono generare notevoli benefici nei confronti solo di alcuni concessionari, a scapito di altri

Innanzitutto, si deve tenere a mente che vi sono degli investimenti – in particolare i lavori di grande infrastrutturazione (costruzioni di banchine, dighe, ecc.) – che non possono essere svolti dai privati per svariati motivi (e.g. impossibilità di garantire la bancabilità del progetto, impossibilità di ammortizzare gli investimenti nei termini di una ragionevole durata di una concessione) e che pertanto devono rimanere appannaggio dello Stato. A quest'ultimo riguardo, giova precisare come, per il raggiungimento dei fini istituzionali determinati dalla legge, le AdSP siano titolari di proprie risorse finanziarie. Gli strumenti per perseguire il soddisfacimento degli interessi generali (come la



realizzazione di lavori di grande infrastrutturazione) sono rinvenibili nel potere impositivo attribuito dalla legge alle singole AdSP nell'ambito della propria autonomia finanziaria. Premesso quanto sopra, l'AdSP (leggasi lo Stato) risulta essere già coperta finanziariamente per la realizzazione di lavori di grande infrastrutturazione dai fondi derivanti dall'esercizio del proprio potere impositivo (nella specie quelli derivanti dalla tassa di ancoraggio).

Alcuni di tali lavori di grande infrastrutturazione possono effettivamente portare notevoli benefici in via prevalente ad alcuni attivi in quel porto, ciò però non toglie che tali investimenti siano di interesse pubblico in *re ipsa* in quanto contribuiscono allo sviluppo del porto e di conseguenza assicurano prelievi da parte dello stato sul naviglio e sulle merci oltre che consentire le attività indotte a quelle strettamente portuali. Il porto è un sistema articolato che serve alla industria e alla società come presupposto delle attività umane ad ogni livello. Ridurre il beneficio di un'opera pubblica come la realizzazione di una diga o di una nuova banchina al solo concessionario che la usa è sbagliato perché non tiene conto del superiore interesse allo sviluppo del traffico portuale.

Sul punto, riteniamo che assuma altresì rilevanza la normativa europea in materia di aiuti di stato e in particolar modo il Regolamento (UE) 2017/1084 che modifica il Regolamento (UE) n. 651/2014 per quanto riguarda gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali. Il citato Regolamento (UE) 2017/1084 prevede già adeguate procedure da seguire e limiti degli aiuti che possono essere stanziati. Tale normativa europea è naturalmente tesa a tutelare la concorrenza, consentendo al contempo però lo sviluppo delle infrastrutture portuali. Al fine di tutelare la concorrenza riteniamo pertanto opportuno che vi sia anche una regolamentazione nazionale che assicuri la corretta implementazione e il rispetto di quanto previsto a livello europeo.

- **Ottemperanza ai requisiti di interoperabilità delle piattaforme digitali dedicate alle operazioni di gestione delle merci, nonché agli obblighi di caricamento e condivisione dei dati pertinenti da parte degli operatori portuali, e correlata tematica della confidenzialità dei dati**

Sul tema in oggetto, si sottolinea l'importanza di meglio regolamentare e gestire tutti quei servizi applicativi di gestione delle piattaforme informatiche che – a nostro avviso – assumono la veste di SIEG (ci riferiamo, *inter alia*, al cd. "Port Community System")¹. Tale piattaforma ha difatti la potenzialità di integrare e rendere interoperabili i sistemi IT utilizzati dai diversi attori della catena logistica collegata ai singoli porti (ivi incluse anche le Amministrazioni Pubbliche). In sostanza, trattasi di un SIEG che sarebbe, allo stato, erogato in maniera talvolta frammentata all'interno dei porti nazionali, anche mediante la partecipazione di operatori privati.

¹ Trattasi, in sostanza, di un sistema di servizi IT che, secondo gli indirizzi del Piano Nazionale della Portualità e della Logistica si propone di facilitare lo scambio di informazioni tra gli attori portuali marittimi e la filiera, semplificando così le procedure e rendendo più efficiente e sicuro il flusso delle merci tra il porto e l'*hinterland*.



Sul punto, anche in considerazione dell'importanza dei dati condivisi per il tramite del PCS, si ritiene necessario: (*i*) un apposito intervento regolatorio da parte di codesta Autorità essendo la tipologia di accesso al servizio in questione assimilabile alla nozione di accesso "fisico" all'infrastruttura portuale, dovendosi quindi applicare i principi di proporzionalità, trasparenza e rendicontazione dei costi di cui al Regolamento (UE) n. 352/2017; (*ii*) che tali piattaforme vengano gestiti da soggetti in possesso di idonei requisiti di indipendenza che solo l'assetto proprietario dello Stato può garantire.

- **Forme di controllo sulle concessioni e relativo apparato sanzionatorio (Call for input 7)**

I parametri che devono essere presi in considerazione per valutare l'efficienza dei terminalisti sono, in via generale, (*i*) la capacità dell'impresa di attrarre e gestire traffico e (*ii*) la capacità dell'impresa di effettuare gli investimenti necessari ad un migliore sviluppo della catena logistica. Sulla scorta di quanto sopra, riteniamo debbano essere previsti dei meccanismi di controllo e di verifica da parte dell'AdSP tale da consentire una rapida azione nei confronti delle imprese "*inefficient*" e sottoperformanti (naturalmente rispetto alle capacità del terminal portuale in concessione).

Giova anche ricordare come l'attività delle singole AdSP debba avere la finalità di preservare il sinallagma del contratto di concessione. Ciò in quanto grava sulle singole AdSP l'obbligo di porre rimedio a situazioni contrattuali in cui il sinallagma del contratto di concessione sia stato alterato da un evento straordinario ed indipendente dalla volontà delle parti. Al contempo, data la natura sinallagmatica del rapporto concessionario, verrebbe in rilievo la responsabilità contrattuale delle stesse AdSP nei confronti del concessionario – già riconosciuta dalla giurisprudenza amministrativa e, in particolare da ultimo dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 11119/2022 - laddove l'Ente concedente sia risultato inadempiente rispetto agli obblighi di propria spettanza previsti nel contratto di concessione ovvero dai propri programmi operativi. Pertanto, le singole AdSP dovrebbero, da un lato, agire per preservare il sinallagma concessionario, garantendo anche il legittimo affidamento nella pubblica amministrazione del concessionario e, dall'altro lato, responsabilizzarsi (in conformità al principio di buon andamento ex art. 97 della Cost.) al fine di realizzare tempestivamente le nuove opere ovvero eventuali opere di manutenzione ordinaria e straordinaria di propria competenza previste nel contratto di concessione.

- 7. **Integrazione verticale e concentrazione delle quote di mercato nel settore terminalistico (Call for input 8)**

In merito alla presente questione si rimanda a quanto già delineato al paragrafo n. 2 delle presenti osservazioni.

- 8. **Infrastrutture essenziali (Call for input 10)**

- **Individuazione, secondo criteri omogenei e comuni, delle infrastrutture essenziali nel contesto portuale/peri-portuale.**

Ad avviso di chi scrive, al fine di definire ed individuare le infrastrutture essenziali, dobbiamo far riferimento al concetto di "*essential facility*" nell'accezione di cui alla dottrina di matrice economica nordamericana ed europea. In particolare, tale concetto è stato definito come segue: "una infrastruttura (materiale, come una rete di distribuzione di energia o virtuale, come un software), un impianto, o comunque una risorsa, legittimamente detenuta da un'impresa, la cui utilizzazione da parte di altre imprese è necessaria perché queste possano operare in un settore diverso (solitamente, a valle) da quello in cui opera l'impresa che detiene la risorsa (ed a prescindere dal fatto che l'impresa detentrice della essential facility operi o intenda operare anche in questo settore)"".

Ecco che, in questo contesto, i canali di accesso, la diga foranea, gli specchi acquei destinati alla manovra, gli accessi stradali e ferroviari debbano essere necessariamente qualificati quali infrastrutture essenziali (*rectius*: indispensabili per l'attività di impresa dei singoli terminalisti). Sempre a titolo esemplificativo, si aggiunga a tale elenco anche gli impianti di illuminazione, gli impianti di raccolta delle acque meteoriche, nonché in generale tutte quelle attrezzature necessarie ad implementare un'efficiente attività portuale. Non dimentichiamo che la messa a disposizione (in futuro) di un impianto cd. di *Cold-Ironing* rappresenterà un elemento essenziale per essere competitivi sul mercato a livello internazionale.

9. Accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali (Call for input 11)

- Accesso equo e non discriminatorio ai servizi portuali di interesse generale e a quei servizi/infrastrutture che hanno una significativa importanza nell'ambito del mercato del porto (approvvigionamento energetico delle navi, connessioni con le infrastrutture ferroviarie portuali, autoparchi a diretto servizio delle attività portuali, etc.)

In primo luogo, l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture essenziali ridurrebbe – almeno potenzialmente – il verificarsi di tutte quelle rilevanti criticità concorrenziali che si registrano nei porti d'Italia.

Ci riferiamo a tutte quelle circostanze in cui le Autorità competenti in ambito portuale vadano ad assumere comportamenti atti (ad esempio) a limitare ingiustificatamente l'accesso alle infrastrutture portuali sia lato terra che sia lato mare.

Si pensi ad esempio ai casi in cui non venga concesso accesso ad un'infrastruttura essenziale, come potrebbe essere un canale di accesso al porto, semplicemente perché tale canale risulta assolutamente troppo stretto per operare in sicurezza una nave in entrata o in uscita dal porto qualora ve ne sia una attraccata ad un terminal che ha la banchina che si affaccia sul canale di accesso. È evidente che la soluzione non può essere il divieto di attracco presso il terminal di un determinato tipo di naviglio che il terminal è in grado di accogliere, ma al contrario la Capitaneria di Porto dovrà invece regolamentare l'entrata e l'uscita dal porto in modo tale da, da un lato, consentire l'attracco





del naviglio presso il terminal, e dall'altro, consentire l'accesso e l'uscita dal porto alle altre navi che devono transitare nel canale. Vi sono diversi esempi nazionali e europei dove è stata implementata tale regolamentazione proprio per garantire l'accesso all'infrastruttura essenziale a tutti gli utenti interessati (si vedono ad esempio: Venezia, Ravenna, Rotterdam, ecc.).

Per quanto concerne, in particolare, l'accessibilità nautica, si evidenzia che la sicurezza alla navigazione dovrebbe essere valutata alla stregua del principio (anch'esso di derivazione unionale) di "proporzionalità" e quindi di non porre i singoli terminalisti in una posizione di svantaggio (anticoncorrenziale) rispetto agli altri *terminal operator*. Nondimeno, proprio laddove si dovessero contenerpare gli interessi dei vari terminalisti applicando il menzionato principio di proporzionalità, la sicurezza della navigazione potrebbe essere, infatti, garantita attraverso una adeguata turnazione delle navi in attracco e/o anche attraverso l'eventuale implementazione di opportuni servizi tecnico nautici (vds. ad esempio, i citati casi dei porti di Venezia, Ravenna, Rotterdam, ecc.). Quanto sopra, sul presupposto che il porto è un'infrastruttura essenziale e che l'accesso deve essere, quindi, garantito in maniera equa, non discriminatoria, efficiente e con costi trasparenti e proporzionati.

È infatti, un dato ormai acclarato che, da una parte, il mutato contesto del naviglio - che vede sempre di più la costruzione di unità dalle dimensioni maggiori e che quindi richiedono un maggiore pescaggio - e, dall'altro, la tipologia merceologica trattata dalla scrivente (i.e. i contenitori), abbiano richiesto, oramai da tempo, una pronta "*reattività*" della pubblica amministrazione all'esecuzione di tutte quelle opere infrastrutturali di propria competenza necessarie a far accogliere compiutamente dai singoli terminalisti la domanda di mercato.

Si pensi poi (lato terra) a quegli impianti che hanno funzione analoga al canale di accesso al porto, quale potrebbe essere una infrastruttura ferroviaria per "incanalare" via ferro le merci in entrata o in uscita dal porto: per tutti quei concessionari già dotati di raccordo ferroviario all'interno dei propri compendi in concessione non si pone evidentemente il problema, ma cosa accade nel caso in cui esista solo un impianto ferroviario nel porto? E' evidente in quest'ultimo caso che tutti debbano potervi avervi accesso perché detta struttura rappresenta, appunto, un'infrastruttura essenziale. E ancora cosa accade quando in un ambito portuale, a sua volta suddiviso in più sotto-ambiti (in cui operino più concessionari), vi sia un sotto-ambito in cui esiste solo un impianto portuale? Anche in questo caso, a nostro avviso, tutti i concessionari del sotto-ambito devono poter accedere all'unico impianto ferroviario esistente in quanto quest'ultimo rappresenta un'infrastruttura essenziale.

Ciò premesso, sul presupposto che le condizioni di accesso dovrebbero essere valutate in base all'intensità d'uso dell'infrastruttura da parte dei soggetti interessati e che non dovrebbero esistere delle limitazioni di accesso *ab origine*, riterremmo necessario che le Autorità competenti si impegnino a garantire l'accesso equo ed indiscriminato alle infrastrutture essenziali a tutti gli operatori economici (sia lato mare, sia lato terra).



- Criticità nell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture di primo e ultimo miglio a garanzia di tutti i richiedenti nell'ambito delle infrastrutture ferroviarie di interscambio modale in area portuale (Call for input 12)

Sulla questione in oggetto, ci limitiamo a segnalare come l'AdSP debba assolutamente garantire e far garantire ai terminalisti il collegamento all'infrastruttura ferroviaria di interscambio modale in ambito portuale. Una eventuale limitazione pregiudicherebbe l'accesso equo e non discriminatorio ad un'essential facility, con la conseguenza di incidere negativamente sull'attività di impresa del singolo terminalista.

10. **Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture (Call for input 13)**

Si osserva come l'AdSP debba meglio implementare tutti quei già presenti sistemi di digitalizzazione delle procedure amministrative assicurando, con costanti e specifici aggiornamenti, pronte ed accessibili informazioni agli utenti (vale a dire, a titolo esemplificativo e non esaustivo, informazioni rispetto ai documenti inerenti ai bandi di gara, alla sistematizzazione delle regolamentazioni, alle ordinanze tariffarie dei servizi di interesse generale, nonché all'individuazione delle infrastrutture ad uso comune).

Occorre, infine, che i soggetti deputati alla raccolta e alla gestione delle informazioni (per esempio nell'ambito del PCS) siano pubblici, non vedendo la scrivente possibile che tale servizio sia gestito da soggetti privati.

Si porgono cordiali saluti.

Andrea Matronola