

Osservazioni di Associazione Fermerci
Delibera n. 170/2022 – Autorità di Regolazione dei Trasporti

Determinazione di metodologie e criteri regolatori per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali - *Call for input*

CALL FOR INPUT 1 – “Modalità di rilascio delle autorizzazioni”

Alla luce, ed in considerazione, di tutto quanto sopra rilevato, si richiedono osservazioni ed altri elementi utili in merito a possibili aggiornamenti ed integrazioni delle misure regolatorie in grado di garantire i principi di equità, trasparenza e non discriminazione nel rilascio delle autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, con particolare riferimento ai seguenti aspetti specifici:

- con particolare, ma non esclusivo, riferimento al fenomeno della integrazione verticale:
 - rispetto da parte delle AdSP del principio di pubblicità delle tariffe delle operazioni portuali previsto dall'art. 16, comma 5, della l. 84/1994, praticate da un soggetto autorizzato ex art. 16 della l. 84/1994 titolare di una concessione demaniale ex art. 18 della l. 84/1994;
 - attività di vigilanza delle AdSP riguardo all'applicazione delle suddette tariffe ai sensi dell'art. 16, comma 2, della l. 84/1994;
- 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;
- effettiva contendibilità delle aree da affidare in concessione per lo svolgimento di operazioni portuali a nuovi entranti, in presenza di saturazione del numero massimo di autorizzazioni ai sensi dell'art.16, comma 7, della l. 84/1994;
- con particolare, ma non esclusivo, riferimento alle imprese operanti per conto terzi su banchina pubblica:
 - criteri per stabilire la durata delle autorizzazioni ex art. 16 della l. 84/1994 (c.d. conto terzi) con riferimento al programma operativo proposto dall'impresa al momento di presentazione della domanda di autorizzazione;
 - criteri per stabilire il rinnovo delle autorizzazioni ex art. 16 della l. 84/1994 (c.d. conto terzi) con riferimento all'effettiva, integrale ed efficiente realizzazione del programma operativo proposto dall'impresa al momento di presentazione della domanda di autorizzazione;
 - monitoraggio e controllo del rispetto di quanto contenuto e previsto nel programma operativo proposto dall'impresa al momento di presentazione della domanda di autorizzazione ex art. 16 l. 84/1994.

In relazione alla durata delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della l. 84/1994, ai criteri per stabilire il rinnovo delle stesse e al monitoraggio delle tariffe praticate dai soggetti concessionari, si suggerisce di prevedere un intervento regolatorio atto a garantire il rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione in regime di proroga straordinaria delle concessioni.

In particolare, si segnala la necessità di stabilire criteri equi e univoci per determinare i possibili casi di estensione della concessione per servizi portuali oltre i termini fissati nel contratto tra l’Autorità di Sistema Portuale e la Società concessionaria.

Inoltre, si ravvede l’esigenza di prevedere misure specifiche, atte a garantire la trasparenza e il monitoraggio delle tariffe applicate ai servizi portuali a fronte dell’eventuale ridefinizione delle stesse durante il regime di proroga.

CALL FOR INPUT 5 – “Criteri per la determinazione dei canoni concessori”

Alla luce, ed in considerazione, di tutto quanto sopra rilevato, si richiedono osservazioni ed altri elementi utili in merito a possibili criteri per la determinazione dei canoni concessori, con particolare, ma non esclusivo, riferimento ai seguenti aspetti specifici:

- **criteri regolatori e metodologia per la determinazione e aggiornamento dei canoni;**
- **meccanismi incentivanti per determinare la parte variabile del canone con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti;**
- **predisposizione di un cruscotto composto da set di indicatori di performance e set di indicatori di qualità per consentire all’AdSP di vigilare sull’operato dei concessionari, operando un confronto tra i target fissati e quanto effettivamente realizzato;**
- **valorizzazione dell’attività del concessionario di realizzazione e gestione di opere ai fini della determinazione del canone.**

In relazione alla predisposizione di un cruscotto composto da set di indicatori di performance e set di indicatori di qualità per vigilare sull’operato dei concessionari e valorizzare la propria attività ai fini della determinazione del canone, si evidenzia l’importanza di determinare target di traffico ferroviario generato, al fine di dare piena attuazione a quanto previsto ex art. 13-bis del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21 convertito con modificazioni dalla legge 20 maggio 2022, n. 51.

Il disposto normativo, infatti, autorizza le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) a riconoscere una progressiva diminuzione dei canoni di concessione per i concessionari di aree demaniali interessate da attività terminalistiche; tale beneficio è stabilito in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di traffico ferroviario generato da ciascuna area portuale. L’individuazione degli obiettivi di traffico ferroviario da conseguire, l’entità dello sconto e le modalità di applicazione sono stabilite dalle singole AdSP.

La stessa norma dispone che le AdSP debbano assicurare, in fase di attuazione, la compatibilità con gli equilibri del proprio bilancio e il rispetto dei limiti minimi dei canoni di cui all’articolo 18 della legge n. 84 del 1994. Viene altresì previsto il divieto, per le AdSP, di utilizzare l’avanzo di bilancio e di recare nuovi oneri o maggiori spese per l’erario.

La misura agisce in analogia con quanto previsto dall’articolo 199 comma 1 del decreto-legge 19 maggio 2020, n. 34 convertito con modificazioni dalla legge 17 luglio 2020, n. 77, che, in considerazione del calo dei traffici nei porti italiani derivanti dall’emergenza COVID-19, stabiliva la possibilità per le AdSP, compatibilmente con le proprie disponibilità di bilancio, di disporre la riduzione dei canoni concessori di cui all’articolo 36 del codice della navigazione, agli articoli 16, 17 e 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e di quelli relativi alle concessioni per la gestione di stazioni marittime e servizi di supporto a passeggeri;

CALL FOR INPUT 10 – “Infrastrutture essenziali”

Alla luce, ed in considerazione, di tutto quanto sopra rilevato, si richiedono osservazioni ed altri elementi utili in merito alla individuazione e regolamentazione delle infrastrutture essenziali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento ai seguenti aspetti specifici:

- **individuazione, secondo criteri omogenei e comuni, delle infrastrutture essenziali nel contesto portuale/periportuale (autoparchi, parchi ferroviari, ultimo miglio ferroviario verso le direttrici TEN-T, etc.);**
- **caratteristiche – ed eventuali limiti e/o problematiche – delle infrastrutture essenziali individuate in rapporto/con riferimento alla loro eco-sostenibilità e dimensione tecnologica;**
- **aspetti concernenti “l’accesso amministrativo e burocratico” (ad esempio ottenimento di autorizzazioni/nulla osta/documentazione anche doganale) a tutti i servizi e infrastrutture (in primis, ma non solo, essenziali) nell’ambito del mercato del porto;**
- **modalità di regolamentazione delle infrastrutture essenziali al fine di garantire un accesso equo e non discriminatorio all’utenza.**

In riferimento alle caratteristiche tecniche delle infrastrutture essenziali e , in generale, di quelle ferroviarie portuali, si evidenzia la necessità di adeguare le stesse alle esigenze connesse alla manutenzione (prevalentemente correttiva) del materiale rotabile (locomotive e vagoni anche RID) ed alla sosta di veicoli che trasportano merci pericolose, nel caso i terminal di destinazione non siano in grado di accogliere treni programmati in conseguenza a ritardi o perturbazioni della circolazione.

Per gli aspetti concernenti “l’accesso amministrativo e burocratico” in ambito ferroviario portuale, si auspica un intervento regolatorio volto a promuovere ulteriormente la digitalizzazione delle procedure doganali e relativi scambi informativi, nonché l’automazione dei controlli che spesso impattano sui tempi di attraversamento dei varchi portuali, al fine di ridurre al minimo i tempi di terminalizzazione.

CALL FOR INPUT 12 – “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”

Alla luce, ed in considerazione, di tutto quanto sopra rilevato, si richiedono osservazioni ed altri elementi utili in merito alla corretta applicazione degli obblighi di garanzia di accesso alle infrastrutture di primo e ultimo miglio collegate alle infrastrutture ferroviarie di interscambio modale e in merito ai seguenti aspetti specifici:

- **diniego all’accesso agli impianti ferroviari di servizio comuni e alle altre infrastrutture di primo e ultimo miglio;**
- **applicazione di condizioni discriminatorie, non eque o non trasparenti agli utenti, nell’ambito del medesimo mercato rilevante, in termini di (in)disponibilità di capacità, *standard* prestazionali disomogenei e tariffe non proporzionate ai costi effettivamente sostenuti dai gestori per garantire l’accesso alle suddette infrastrutture;**
- **mancata messa a disposizione delle informazioni pertinenti per richiedere accesso alle suddette infrastrutture.**

Con riferimento all’applicazione di condizioni discriminatorie o non trasparenti agli utenti, in termini di tariffe non proporzionate ai costi effettivamente sostenuti dai gestori per garantire l’accesso alle infrastrutture, si segnala la forte disomogeneità delle tariffe applicate al servizio di terminalizzazione a treno completo nei vari scali portuali in cui è previsto. Pur tenendo in considerazione le differenti caratteristiche infrastrutturali di ciascun impianto ferroviario portuale, talvolta il divario del costo di

terminalizzazione tra uno scalo e l'altro può giungere persino oltre il 100% e non rispondere necessariamente ad una *ratio* di equità e trasparenza.

Inoltre, si evidenzia come, soltanto in taluni scali portuali piuttosto che in altri, venga applicata dall'operatore di manovra una tariffa aggiuntiva qualora sia necessaria la sosta del treno completo prima/dopo della terminalizzazione e dal terminalista una tariffa aggiuntiva a carico degli Operatori di Trasporto Multimodale e ulteriori tariffe aggiuntive a carico degli armatori.

Di seguito si riportano le tariffe per la manovra ferroviaria applicate presso ciascuno scalo portuale:

Porto	Costo di terminalizzazione a treno completo	Tariffa a carico dell'MTO
Porto di Genova	735,02 €	20,00€/UTI
Porto di La Spezia	407,40 €	20€/carro ferroviario
Porto di Livorno* ¹	430,56 €	non applicato
Porto di Ravenna	555,00 €	4,50€/UTI
Porto di Trieste	700,00 €	non applicato

L'Associazione **Fermerci** rappresenta gli operatori nel trasporto ferroviario delle merci in Italia.

*Tariffa applicata per il Terminal di Lorenzini. Tariffa applicata al Terminal di Guasticce: 461,32 €. Terminal Darsena: 261,4€