



C. Steinweg - GMT S.r.l.

Trieste Branch: Radice Molo II - Punto Franco Vecchio - 34135 Trieste - Italy - Phone: +39-040-4528119 - Fax: +39-040-4528120
 Leghorn Branch: Via S. Orlando 3A Int. 9c - 57123 Livorno - Italy - Phone: +39-0586-839169 - Fax: +39-0586-834416
 Ravenna Branch: Via Fiorenzi 10 - Porto S. Vitale - 48100 Ravenna - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
 Salerno Branch: Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
 Koper Branch: Ankarska Cesta 7B - 6000 Koper - Slovenia - Phone: +386-5-6306700 - Fax: +386-5-6306701

Genoa Head Office
 Via Scarsellini 119
 Torre B - I Gemelli
 16149 Genova - Italy
 Phone: +39-010-469761
 Fax: +39-010-6599204

Genova, 3 febbraio 2023

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

Le società C. Steinweg - GMT S.r.l. (P.IVA 01304960105), con sede legale in Genova, via Angelo Scarsellini 119, rappresentata dal proprio legale rappresentante *pro tempore*, dott. Andrea Bartalini, intende presentare le proprie osservazioni in merito alla *"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.

"Call for input 1" Modalità di rilascio delle autorizzazioni

- Per quanto concerne l'effettiva contendibilità delle aree da affidare in concessione, riteniamo che la domanda di concessione ex art. 18 della l. 84/94 non debba essere *"conteggiata"* (*rectius*: valutata) al fine del calcolo del limite previsto per le autorizzazioni ex art. 16, comma 7, della l. 84/94 in un determinato porto di riferimento.
- Riteniamo poi che il rilascio delle autorizzazioni ex art. 16 l. cit. non debba essere subordinato a requisiti e/o procedure escludenti. In altre parole, non vi debbono essere prassi locali che siano ingiustificatamente più restrittive della normativa nazionale. Infatti, tali procedure rischiano di alterare la naturale concorrenza del mercato, favorendo i concessionari attuali e impedendo l'accesso ai *newcomer* all'infrastruttura portuale. Ci si riferisce, ad esempio, ad alcune ordinanza adottate dalle AdSP che disciplinano l'organico minimo di cui deve essere dotata l'impresa portuale in funzione delle diverse tipologie merceologiche in cui desidera operare: è evidente, infatti, che tale aspetto attinente ai profili organizzativi debba essere valutato dall'impresa portuale e non può essere aprioristicamente determinato dall'ente concedente: si pensi, ad esempio, alle ordinanze che impongono un numero minimo di dipendenti portuali per ottenere l'autorizzazione ex art. 16 l. 84/94 funzionale, a sua volta, ad ottenere la concessione in esclusiva di un determinato compendio demaniale ai sensi dell'art. 18 della l. cit; è di tutta evidenza che l'aspirante impresa portuale che ambisca ad ottenere una concessione di un'area di 5.000 mq, non può vedersi imposta la stessa dotazione minima di personale di un terminal di 50.000 mq. Poiché l'ingresso di un nuovo operatore spesso avviene per gradi (poiché la disponibilità di aree "libere" in porto è scarsa in molti porti italiani), iniziando con un compendio dalle dimensioni sub-ottimali rispetto a quelle che servirebbero o si vorrebbero da parte del *newcomer*, è evidente che imporre un numero minimo di lavoratori su compendi di dimensione esigua si traduca in un'evidente barriera all'ingresso in quanto viene di fatto imposta una struttura sovrabbondante, inutile e costosa rispetto alle dimensioni dell'area in cui si potrà operare e, quindi, alle reali esigenze dell'impresa.
- Inoltre, riteniamo che il rilascio dell'autorizzazione ex art. 16, l. n. 84/1994 debba, in caso di contestuale istanza di concessione ex art. 18, l. n. 84/1994, essere deliberato



C. Steinweg - GMT S.r.l.

Trieste Branch: Radice Molo II - Punto Franco Vecchio - 34135 Trieste - Italy - Phone: +39-040-4528119 - Fax: +39-040-4528120
Leghorn Branch: Via S. Orlando 3A Int. 9c - 57123 Livorno - Italy - Phone: +39-0586-839169 - Fax: +39-0586-834416
Ravenna Branch: Via Fiorenzi 10 - Porto S. Vitale - 48100 Ravenna - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
Salerno Branch: Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
Koper Branch: Ankarska Cesta 7B - 6000 Koper - Slovenia - Phone: +386-5-6306700 - Fax: +386-5-6306701

Genoa Head Office
Via Scarsellini 119
Torre B - I Gemelli
16149 Genova - Italy
Phone: +39-010-469761
Fax: +39-010-6599204

contemporaneamente alla concessione demaniale di cui all'art. 18, l. n. 84/1994. La scrivente ha però riscontrato che in alcuni porti vige la prassi di un previo rilascio dell'autorizzazione ex art. 16, l. n. 84/1994 e solo in un momento successivo (in alcuni casi dopo un "periodo di prova") il rilascio della concessione demaniale. Anche questa prassi è assolutamente discriminatoria e disincentivante. Infatti, gli aspiranti concessionari che intendono disporre di un'area demaniale in proprio uso esclusivo si trovano costretti ad iniziare la propria attività con delle occupazioni temporanee (che non sono quindi in grado di poter dare quella "certezza del titolo" che è invece essenziale per poter avviare e coltivare un'efficace attività di *marketing* presso la clientela attuale e potenziale) pur dovendosi già dotare dell'*equipment* e dei dipendenti portuali (e, quindi, dei costi d'organizzazione) di una realtà terminalistica (benché nel caso di specie lo sia solo ad "intermittenza", cioè quando l'impresa portuale può godere dell'occupazione temporanea di parte del sedime portuale).

"Call for input 2" Modalità di affidamento della concessione

- Come menzionato alla *Call for input 1*), anche qui entrano in rilievo le prassi locali. La scrivente società ha riscontrato che in alcune realtà vi sono prassi limitative se non escludenti per i *newcomer*. In un porto, in particolare, è stato espressamente dichiarato che la prima concessione ex art. 18 l. n. 84/1994 rilasciata ad un soggetto "nuovo" per il porto non possa superare i 5 anni. Tale previsione non trova riscontro in alcuna normativa nazionale, né è esplicitata nel regolamento dell'Autorità di Sistema Portuale (che comunque sarebbe discutibile). Essa è poi evidentemente limitativa e disincentivante. Un soggetto che ha un progetto di investimento a lungo termine (in quanto tiene conto dei tempi di ammortamento dei propri investimenti) non avrà alcun interesse ad investire in un porto che limita suo progetto a soli 5 anni, con l'incognita di un eventuale rinnovo, il quale ultimo dovrà seguire necessariamente una ulteriore procedura ad evidenza pubblica. Se l'AdSP vuole essere certa che il concessionario sia adempiente, non ha bisogno di un "periodo di prova" in quanto ha già idonei strumenti quali l'art. 47 e/o l'art. 18 della legge 84/94.

"Call for input 5" Criteri per la determinazione dei canoni concessori

- Per quanto concerne la determinazione dei canoni concessori, evidenziamo come (*i*) i canoni concessori debbano avere una propria uniformità a livello nazionale al precipuo scopo di garantire un'equa concorrenza; (*ii*) debbano essere previsti dei meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva, energetica ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio. Quanto sopra premiando l'operatore economico che abbia concretamente sviluppato un maggior traffico portuale rispetto alle previsioni di cui al proprio piano di impresa. Con riferimento alla componente fissa del canone concessorio, riteniamo indispensabile che sia parametrato altresì all'eventuale mutato stato di infrastrutturazione delle aree demaniali in concessione (cambiamenti - quest'ultimi - che sono soliti causare per lunghi periodi una limitazione stringente all'attività di impresa del concessionario interessato).

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Croatia Office
Korzo 8
51000 Rijeka - Croazia
info@steinweg-tpg.hr

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Serbia Office
Jurića Gagarina 28/III
11070 Novi Beograd - Serbia
info@steinweg-tpg.rs

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Montenegro Office
Marsala Tita C16
85000 Bar - Montenegro
info@steinweg-tpg.me

C. Steinweg - Morocco Sarl
Morocco Office
Imm B- 6ème étg, N° 604 angle Rue Ait
Baamrane et Bd Med V, Casablanca
casablanca@ma.steinweg.com

C. Steinweg - Egypt LLC
Egypt Office
21 Sultan Hussein, Raml stat.
Alexandria - Egypt
alexandria@eg.steinweg.com

C. Steinweg-Greece Single Member P.C.
Greece Office
1, Leontos Sofou St. & Dodekanisou St.
Thessaloniki - Greece
info@gr.steinweg.com

Società a responsabilità limitata con socio unico - soggetta alla direzione e coordinamento di società estera C. Steinweg - Handelsveem B.V.

Capitale Sociale € 867.000,00 interamente versato • Codice Fiscale e Partita IVA (V.A.T. Number) 01304960105

E-mail: gmt@it.steinweg.com • genoa@it.steinweg.com • PEC: gmt@pec.gmt-net.it

Website: italy.steinweg.com



IT AEOF 10 0329

REA: GE - 335473



C. Steinweg - GMT S.r.l.

Trieste Branch: Radice Molo II - Punto Franco Vecchio - 34135 Trieste - Italy - Phone: +39-040-4528119 - Fax: +39-040-4528120
Leghorn Branch: Via S. Orlando 3A Int. 9c - 57123 Livorno - Italy - Phone: +39-0586-839169 - Fax: +39-0586-834416
Ravenna Branch: Via Fiorenzi 10 - Porto S. Vitale - 48100 Ravenna - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax: +39-010-4697690
Salerno Branch: Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax: +39-010-4697690
Koper Branch: Ankarska Cesta 7B - 6000 Koper - Slovenia - Phone: +386-5-6306700 - Fax: +386-5-6306701

Genoa Head Office
Via Scarsellini 119
Torre B - I Gemelli
16149 Genova - Italy
Phone: +39-010-469761
Fax: +39-010-6599204

- Ci permettiamo di rappresentare come, al contempo, sia diritto del concessionario, a fronte del pagamento del canone concessorio, esigere che le condizioni di messa a disposizione del compendio demaniale:
 - a) non limitino le sue possibilità imprenditoriali. In particolare, il compendio demaniale dovrebbe essere idoneo alla promozione dei traffici e alle funzioni per le quali è stata assentita la concessione;
 - b) non siano dissimili rispetto a compendi demaniali equivalenti (tali essendo tutti quelli recanti la medesima destinazione d'uso e le medesime caratteristiche d'uso);
- Riteniamo che, ricorrendo determinate condizioni, le singole AdSP debbano assicurare l'equilibrio economico-finanziario delle concessioni rilasciate a favore dei singoli concessionari. Ciò al fine di scongiurare che un terminalista incontri, a differenza dei propri *competitor*, significativi ostacoli circa l'esercizio della propria attività di impresa. In particolare, ci riferiamo ad ostacoli afferenti a stringenti limitazioni dell'operatività del terminal e, quindi, all'impossibilità per il terminalista di soddisfare integralmente la domanda dei propri clienti. In altri termini, proprio a causa di criticità di natura esogena ed oggettiva, il concessionario potrebbe trovarsi costretto ad essere limitato rispetto all'accessibilità ai meccanismi incentivanti sopra menzionati, in evidente violazione dei principi di equità e non discriminazione posti a tutela dell'attività di impresa di ogni singolo terminalista. Risulta del tutto evidente, infatti, come gli altri terminalisti - su cui non gravano o gravano solo parzialmente le stringenti limitazioni infrastrutturali ed operative - siano posti in una posizione competitiva di vantaggio rispetto all'attività di impresa del terminalista *"colpito"* dai lavori di interesse generale, che invero non potrà attingere a quei meccanismi incentivanti soprattutti cui tutti i concessionari avrebbero il diritto di accedere (si pensi ad esempio, allo svantaggio che può subire un terminal non dotato di raccordo ferroviario, laddove la regolamentazione secondaria adottata dall'AdSP preveda uno sconto del canone demaniale per quei soggetti terminalisti che inoltrino o ricevano una certa percentuale di traffico via ferro), oppure laddove si verifichino mutamenti nelle condizioni di accessibilità (lato mare o lato terra) che impongano extra-costi non preventivati originariamente al momento del rilascio del titolo concessorio) o, ancora, tra terminal dotati di impianto di *cold ironing* e terminal che non ne siano stati dotati dall'ente concedente.
- In altri termini, un'impresa terminalista potrebbe paradossalmente trovarsi in una situazione in cui - da un lato - non solo non le è consentito accedere ai meccanismi incentivanti (ad es. la mancanza del raccordo ferroviario che impedisce di ricevere o inoltrare merce via ferro così accendendo ad uno sconto di canone) per cause a lei non imputabili, ma - dall'altro - si possa addirittura trovare costretta a farsi carico di un ammontare significativo di extra costi (ad esempio in caso di mutamenti delle condizioni di utilizzo del terminal o di accesso al medesimo rispetto a quelle originaria): in quest'ultimo caso, poi, non potendo ribaltare *in toto* l'aumento del costo *"industriale"* sulla propria clientela per non andare "fuori mercato" rispetto a quelle pratiche dagli altri *competitor*, il terminalista svantaggiato rischierebbe quindi di trovarsi quasi certamente

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Croatia Office
Korzo 8
51000 Rijeka - Croazia
info@steinweg-tpg.hr

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Serbia Office
Jurić Gagarin 28/III
11070 Novi Beograd - Serbia
info@steinweg-tpg.rs

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Montenegro Office
Marsala Tita C16
85000 Bar - Montenegro
info@steinweg-tpg.me

C. Steinweg - Morocco Sarl
Morocco Office
Imm B- 6ème étg, N° 604 angle Rue Ait
Baamrane et Bd Med V, Casablanca
casablanca@ma.steinweg.com

C. Steinweg - Egypt LLC
Egypt Office
21 stants Hussein, Raml stat.
Alexandria - Egypt
alexandria@eg.steinweg.com

C. Steinweg-Greece Single Member P.C.
Greece Office
1, Leontos Sofou St. & Dodekanisou St.
Thessaloniki - Greece
info@gr.steinweg.com

Società a responsabilità limitata con socio unico - soggetta alla direzione e coordinamento di società estera C. Steinweg - Handelsveem B.V.

Capitale Sociale € 867.000,00 interamente versato • Codice Fiscale e Partita IVA (V.A.T. Number) 01304960105

E-mail: gmt@it.steinweg.com • genoa@it.steinweg.com • PEC: gmt@pec.gmt-net.it

Website: italy.steinweg.com



IT AEOF 10 0329

REA: GE - 335473



costretto - per non perdere la propria clientela - a dover dirottare le proprie rotte su altri porti (ad evidente detimento del porto di riferimento e del suo indotto), anche non nazionali, ma ricompresi nella *catchment area* (in quest'ultimo caso, con una perdita di traffico a favore di un altro Stato). Analoga situazione può determinarsi anche per la mancata predisposizione di appositi impianti di *cold ironing* che dovessero essere finanziati e realizzati dalle AdSP solo nei terminal di alcuni concessionari, ma non di altri: anche in quest'ultimo caso si determina un evidente svantaggio competitivo in grado di incidere sull'avviamento del terminal non dotato di *cold ironing* a favore di coloro che invece possono beneficiarne (e, quindi, in grado di essere più attrattivi per gli armatori).

"Call for input 6" Obblighi/oneri a carico di concedente e concessionario

- Per quanto concerne la determinazione d'uso delle aree assentite in concessione, ci limitiamo a rilevare la necessità di una misura regolatoria finalizzata al rispetto dei Piani Regolatori di Sistema Portuale. Ci riferiamo nello specifico alla chiarezza e trasparenza nella individuazione delle attività che il concessionario può svolgere in una determinata area del demanio portuale. Ciò valorizzerebbe il legittimo affidamento riposto dai singoli terminalisti portuali nell'attività di programmazione e pianificazione dell'AdSP.
- Peraltro, anche al fine di favorire la crescita del sistema porto, le singole AdSP dovrebbero avere bene chiara quella tendenza di mercato che richiede ai terminalisti portuali di essere dotati (*i*) di adeguata profondità degli accosti per ricevere navi più grandi (fenomeno del c.d. *"giantismo navale"* e di progressiva *"containerizzazione della merce"*, in forza del quale sempre più merci, prima trasportate in colli/*pallet*/*big bag* dalle navi *break bulk*, nell'ultimi anni hanno iniziato a viaggiare per mare trasportati dentro a container e non in colli/*pallet*/*big bag*); (*ii*) di una maggiore portata del carico massimo ammissibile in banchina per stivare i contenitori e la merce; (*iii*) di un collegamento ferroviario (che rappresenta un vero e proprio strumento necessario per chi vuole operare in questo mercato).

"Call for input 7" Forme di controllo sulle concessioni e relativo apparato sanzionatorio

- Fatta salva l'importanza del controllo rispetto alla capacità delle singole imprese di aumentare il proprio volume di traffico e di programmare la propria attività di impresa con investimenti sull'infrastruttura e sul personale, intendiamo qui ribadire la necessità di prevedere dei meccanismi di ri-equilibrio del sinallagma concessionario laddove - a causa di fattori dipendenti dall'operato dell'amministrazione concedente - il singolo concessionario sia costretto ad operare con stringenti e durature limitazioni della propria attività di impresa.
- Da ultimo, segnaliamo altresì la necessità che siano adottati regimi sanzionatori e forme di controllo (anche rispetto ai presupposti per l'attivazione della procedura di decadenza della concessione) uniformi a livello nazionale.



C. Steinweg - GMT S.r.l.

Trieste Branch: Radice Molo II - Punto Franco Vecchio - 34135 Trieste - Italy - Phone: +39-040-4528119 - Fax: +39-040-4528120
Leghorn Branch: Via S. Orlando 3A Int. 9c - 57123 Livorno - Italy - Phone: +39-0586-839169 - Fax: +39-0586-834416
Ravenna Branch: Via Fiorenzi 10 - Porto S. Vitale - 48100 Ravenna - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
Salerno Branch: Piazza Umberto I, 1 - 84121 Salerno - Italy - Phone: +39-010-469761 - Fax +39-010-4697690
Koper Branch: Ankarska Cesta 7B - 6000 Koper - Slovenia - Phone: +386-5-6306700 - Fax: +386-5-6306701

Genoa Head Office
Via Scarsellini 119
Torre B - I Gemelli
16149 Genova - Italy
Phone: +39-010-469761
Fax: +39-010-6599204

"Call for input 11" Accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali

- Al fine di garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture essenziali del sistema porto, riteniamo che le singole AdSP debbano garantire ai singoli concessionari: (i) la pronta esecuzione di lavori di manutenzione straordinaria ai piazzali ed alle banchine, in modo da assicurare la stabilità ed aumentarne la portanza, onde consentire, ad esempio, lo sviluppo del traffico e comunque assicurare l'operatività del terminal; (ii) il ripristino ovvero la manutenzione straordinaria della struttura ferroviaria; (iii) l'approfondimento dei fondali prospicienti le banchine, attraverso la realizzazione dei necessari dragaggi, onde consentire l'approdo delle navi, che necessitano di fondali e pescaggio profondi e comunque assicurare l'accessibilità al naviglio maggiore ove vi è più diffuso impiego.
- Riteniamo che un'adeguata attività di regolazione potrebbe scongiurare ogni eventuale intervento selettivo e discriminatorio posto in essere dall'AdSP. Ci riferiamo, nello specifico, ai casi in cui dovessero essere effettuati investimenti presso alcuni terminal sospendendo gli interventi presso altri (o addirittura non prevedendoli). Risulta del tutto evidente come un simile operato, in assenza di valide ed oggettive giustificazioni, possa costituire un chiaro abuso della posizione dominante assunta dall'AdSP nel mercato della messa a disposizione del demanio portuale agli operatori economici.

"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

- Ci permettiamo di evidenziare come l'infrastruttura ferroviaria rappresenti una via/modo di accesso da/per il terminal irrinunciabile al fine di sviluppare i traffici autorizzati, secondo logiche di destinazione funzionale dei beni assentiti in concessione che siano le più consone alle attese del mercato e a beneficio dei consumatori. Pertanto, la garanzia di un accesso equo e non discriminatorio alle suddette infrastrutture risulta necessaria al precipuo scopo di vedersi rispettati i noti principi di carattere unionale e nazionale.

Cordiali saluti

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Croatia Office
Korzo 8
51000 Rijeka - Croazia
info@steinweg-tpg.hr

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Serbia Office
Jurija Gagarina 28/III
11070 Novi Beograd - Serbia
info@steinweg-tpg.rs

C. Steinweg - TPG D.O.O.
Montenegro Office
Marsala Tita C16
85000 Bar - Montenegro
info@steinweg-tpg.me

C. Steinweg - Morocco Sarl
Morocco Office
Imm B- 6ème étage, N° 604 angle Rue Ait
Baamrane et Bd Med V, Casablanca
casablanca@ma.steinweg.com

C. Steinweg - Egypt LLC
Egypt Office
21 sultan Hussein, Ramli stat.
Alexandria - Egypt
alexandria@eg.steinweg.com

C. Steinweg-Greece Single Member P.C.
Greece Office
1, Leontos Sofou St. & Dodekanisou St.
Thessaloniki - Greece
info@gr.steinweg.com

Società a responsabilità limitata con socio unico - soggetta alla direzione e coordinamento di società estera C. Steinweg - Handelsveem B.V.

Capitale Sociale € 867.000,00 interamente versato • Codice Fiscale e Partita IVA (V.A.T. Number) 01304960105

E-mail: gmt@it.steinweg.com • genoa@it.steinweg.com • PEC: gmt@pec.gmt-net.it

Website: italy.steinweg.com



IT AEOF 10 0329

REA: GE - 335473