



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
DIREZIONE GENERALE PER LA VIGILANZA SULLE AUTORITÀ PORTUALI,
LE INFRASTRUTTURE PORTUALI ED IL TRASPORTO MARITTIMO E PER VIE D'ACQUA INTERNE

DGVPTM/DIV.2/PS

Alle Autorità di Sistema portuale
All'Autorità portuale di Gioia
Tauro
All'Autorità portuale di Messina

e p.c.

All'Ufficio di Gabinetto
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Ad Assoport
info@assoport.it

Oggetto: concessioni di aree demaniali marittime e banchine portuali nei porti sede di Autorità di sistema portuale.

Come noto, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 26 agosto 2015 è stato approvato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, con l'obiettivo di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale e agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone unitamente alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci. Il Piano ha, pertanto, disegnato una cornice per il rilancio del settore portuale e logistico al fine di garantire in termini quantitativi l'aumento dei traffici ed individuato una policy a carattere nazionale per

E
AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI
Protocollo N. 0001808/2023 del 06/02/2023

contribuire ad accrescere la competitività del sistema mare in termini di produttività ed efficienza sul mercato internazionale.


A ciò si aggiunga che l'assetto della *governance* portuale è stato recentemente variato dalle sostanziali modifiche apportate alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 ad opera del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, che ha profondamente trasformato un assetto della portualità frammentato e disarticolato in un efficiente sistema nazionale di organizzazione e governo della portualità e della logistica, in linea con le *policy* di *governance* degli altri Paesi dell'Unione europea.

In tale scenario la materia dell'affidamento in concessione di aree demaniali marittime all'interno degli ambiti portuali, che pure non costituiscono monopolio naturale, operando i concessionari in concorrenza tra loro ed applicando corrispettivi liberamente determinati sulla base del mercato, riveste comunque un ruolo di carattere fondamentale al fine di accrescere la competitività del Sistema mare.

Trattasi, infatti, di un settore che attrae ingenti investimenti privati, che rappresentano un volano per l'economia ed in relazione al quale si avverte l'esigenza, sottolineata più volte anche dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, di assicurare al massimo il rispetto dei principi comunitari e costituzionali di parità di trattamento, non discriminazione, proporzionalità e trasparenza in tutte le ipotesi di concorso di domande di concessione.

Al riguardo, si rappresenta che, seppure – come sottolineato dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - l'articolo 37 del codice della navigazione prevede che per la scelta del concessionario debba essere preferito il richiedente che "offra maggiori garanzie di proficua utilizzazione della concessione e si proponga di avvalersi di questa per un uso che, a giudizio dell'amministrazione, risponda ad un più rilevante interesse pubblico", purtuttavia tale criterio deve essere considerato come criterio guida che necessita, ai fini della sua applicazione da parte delle Autorità di sistema portuale, di specificazioni in relazione alla fattispecie concreta.

Sotto tale aspetto, il recente parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato S2809/2017, suggerisce la necessità di individuare criteri oggettivi, adeguati e puntuali che devono essere portati a conoscenza degli interessati prima della presentazione della documentazione tecnica progettuale di cui all'articolo 18 della legge n. 84/1994, e sulla cui base espletare l'istruttoria delle istanze concorrenti.



Alla luce degli interessanti spunti forniti dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con il parere sopra richiamato, che si condividono, sono stati di seguito individuati specifici criteri, tecnici ed economici, da utilizzare nel procedimento di comparazione delle istanze presentate per il rilascio e/o il rinnovo delle concessioni demaniali marittime, ai sensi dell'articolo 18 della legge n. 84 del 1994, - e a prescindere dalla circostanza che tale procedimento sia stato avviato d'ufficio o su istanza di parte - tenendo conto dei vigenti strumenti di pianificazione in ambito portuale e di programmazione dei traffici e in coerenza con le indicazioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

Tali criteri, a cui possono esserne aggiunti altri specificamente individuati da codesti Enti, devono essere stabiliti e resi noti prima di avviare il procedimento di comparazione, onde garantirne il rispetto e a tutela della trasparenza ed imparzialità dell'azione amministrativa, principi riconosciuti dal recente codice degli appalti anche nei settori esclusi. A ciascun criterio, come evidenziato anche dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel richiamato parere, dovrà essere assegnato un punteggio da rendere noto prima dell'avvio del procedimento di rilascio della concessione.

In particolare i parametri di valutazione delle istanze, di cui tener conto, nella fase della comparazione delle stesse e in ragione della tipologia di utilizzo delle aree demaniali marittime e delle banchine sono:

- a) grado di coerenza con le indicazioni del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e degli altri strumenti di pianificazione e programmazione nazionale vigenti nel settore;
- b) capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal per gli utenti e gli operatori interessati;
- c) natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali e sovrastrutturali quali impianti, attrezzature e tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale, alla tutela dell'ambiente e della sicurezza, sia in termini di "safety" che di "security", compresa la valutazione del finanziamento pubblico/privato utilizzato;
- d) obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retroportuale e della modalità ferroviaria;

- e) piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sull'utilizzo della manodopera temporanea;
- f) capacità di assicurare una adeguata continuità operativa del porto;
- g) sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività.

Si rimette, poi, alle valutazioni di codesti Enti se tener conto di tali criteri e indicazioni nelle procedure di rilascio delle concessioni demaniali marittime ai sensi dell'articolo 36 del codice della navigazione.

IL DIRETTORE GENERALE

M. Coletta