

**Parere all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, ai sensi dell'articolo 7 delle "Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società C. Steinweg – GMT s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta.**

L'Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 19 marzo 2025

premesso che:

- con nota assunta al prot. ART 90964/2024 in data 27 settembre 2024, l'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale (di seguito: AdSP) ha trasmesso, per l'espressione del previsto parere, il Piano economico finanziario (di seguito: PEF) riguardante l'istanza, avanzata dalla società C. Steinweg – GMT s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, per una durata di quindici anni, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta, avente una superficie complessiva pari a mq 34.583;
- con nota prot. 101273/2024 del 16 ottobre 2024, gli Uffici dell'Autorità hanno riscontrato la citata nota prot. ART 90964/2024, rilevando che il PEF trasmesso con tale nota non risultava conforme allo schema approvato con la delibera n. 89/2024, apparentemente peraltro piuttosto risalente, e non riportava le informazioni necessarie per le valutazioni di competenza dell'Autorità sottese all'espressione del richiesto parere; tanto considerato, si invitava l'AdSP a fornire, in relazione all'istanza in oggetto, schema di PEF conforme allo schema approvato con la citata delibera n. 89/2024, in formato editabile, in ottemperanza al quadro normativo e regolamentare vigente;
- con nota prot. ART 4832/2025 del 15 gennaio 2025, l'AdSP ha riscontrato la richiesta di cui sopra trasmettendo, in relazione alla concessione in oggetto, i seguenti PEF aggiornati:
  - PEF C. Steinweg – GMT s.r.l. asseverato da un istituto di credito;
  - PEF C. Steinweg – GMT s.r.l. in formato editabile;

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le seguenti considerazioni.

## I. Inquadramento giuridico

L'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità o ART), prevede, al comma 2, lettera a), che la stessa provveda «*a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali,*

aeroportuali e alle reti autostradali [...], nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti [...]».

La legge 29 gennaio 1994, n. 84 (“Riordino della legislazione in materia portuale”), in particolare all’articolo 8, comma 3, lett. n), nell’enucleare le funzioni attribuite al Presidente dell’Autorità di sistema portuale, dispone che lo stesso “esercita, sentito il Comitato di gestione, le competenze attribuite all’Autorità di sistema portuale dagli articoli 16, 17 e 18 nel rispetto delle disposizioni contenute nei decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di cui, rispettivamente, all’articolo 16, comma 4, e all’articolo 18, commi 1 e 3, nonché nel rispetto delle deliberazioni della Autorità di regolazione dei trasporti per gli aspetti di competenza”. Il citato articolo 18 disciplina la concessione di aree e banchine per l’espletamento delle operazioni portuali di cui all’articolo 16 della medesima legge.

Con la delibera n. 57/2018, l’Autorità ha adottato prime misure di regolazione inerenti alle metodologie e ai criteri per garantire l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali. È stato così fornito alle Autorità di sistema portuale un quadro di riferimento univoco per assicurare l’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, nonché il miglioramento dell’efficienza produttiva. Le misure approvate hanno riguardato le seguenti tematiche:

- individuazione e destinazione delle aree e banchine portuali;
- affidamento delle concessioni di aree e banchine portuali;
- individuazione delle attività soggette al rilascio di autorizzazioni;
- criteri e modalità per il rilascio delle autorizzazioni;
- determinazione di canoni e tariffe;
- verifica sui meccanismi incentivanti e criteri di contabilità regolatoria.

Le misure approvate si collocano nel solco delle disposizioni contenute nel Regolamento (UE) del 15 febbraio 2017, n. 352, che istituisce “un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza dei porti”.

La legge 5 agosto 2022, n.118, ha novellato la normativa di settore, riformulando la previgente disposizione, recata dal menzionato articolo 18, l. 84/1994, circa la necessità di adozione di un decreto interministeriale atto a disciplinare l’affidamento delle concessioni, elencando i relativi criteri.

A tale innovazione ha fatto seguito il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze n. 202 del 28 dicembre 2022, con il quale è stato adottato il “Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine” (di seguito: Regolamento), recante disposizioni in materia di:

- rilascio di concessione demaniale in ambito portuale;
- soggetti ammessi a presentare istanze ai fini del rilascio della concessione demaniale;
- pubblicità del bando e dell’avviso;
- criteri per la determinazione del canone;
- modifica del contenuto della concessione demaniale;
- vicende soggettive successive al rilascio della concessione;
- avvicendamento di concessionari demaniali;
- attività di verifica dell’autorità concedente.

L'Autorità, con la delibera n. 153/2022, ha avviato una Verifica di impatto della regolazione introdotta con la citata delibera n. 57/2018, al fine di analizzare gli effetti prodotti da tale primo intervento regolatorio, nonché di individuare gli eventuali correttivi da apportarvi, e gli esiti di tale verifica sono stati considerati ai fini dell'avvio di un procedimento per l'aggiornamento della citata delibera n. 57/2018, effettuato con la delibera n. 170/2022.

Successivamente, con il decreto del Ministro dei trasporti e delle infrastrutture n. 110 del 21 aprile 2023, sono state adottate le "Linee guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202" (di seguito: Linee guida). In particolare, in relazione alla durata della concessione, le Linee guida all'articolo 7 richiamano l'obbligo di presentazione, da parte dei partecipanti alle procedure di evidenza pubblica, di un Piano degli investimenti e di un Piano Economico Finanziario (di seguito: PEF); viene inoltre specificato che "[I]a durata della concessione [...] è commisurata agli investimenti previsti dal Piano Economico-Finanziario ("PEF") predisposto dal concessionario sulla base di format elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti [...]. Prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio della concessione, l'AdSP invia lo schema di PEF all'ART, che può esprimersi nei termini e nelle modalità previste dall'art.37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011 n.201 [...]".

L'adozione del citato Regolamento e delle correlate Linee guida ha reso opportuni interventi di integrazione delle vigenti disposizioni regolatorie relative alle concessioni, cui dar seguito in via prioritaria nell'ambito del procedimento avviato con la delibera n. 170/2022.

Pertanto, con la delibera n. 89/2024 del 26 giugno 2024, l'Autorità ha approvato un'integrazione della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 57/2018, con l'introduzione dell'Annesso 1 recante il previsto schema di PEF sulla cui base devono essere predisposti i PEF che sono tenuti a presentare i partecipanti alle procedure di gara per il rilascio delle concessioni di cui all'articolo 18 della l. 84/1994.

## II. Osservazioni dell'Autorità

Alla luce del quadro normativo delineato nel paragrafo I, nei limiti delle informazioni e della documentazione acquisita, l'Autorità esprime le proprie osservazioni.

Con la citata nota prot. ART 4832/2025 del 15 gennaio 2025, l'AdSP ha trasmesso, per l'espressione del previsto parere in relazione alla concessione in oggetto, i seguenti documenti:

- i. PEF C. Steinweg – GMT s.r.l. asseverato da un istituto di credito;
- ii. PEF C. Steinweg – GMT s.r.l. in formato editabile;

Essi afferiscono ad un'istanza di concessione per la durata di 15 anni, con un traffico totale previsto pari a 1.719.000 tonnellate di carichi convenzionali e un totale complessivo di investimenti pari a 4.330.000 €.

Preliminarmente, si segnala che gli schemi contabili rinvenibili nel documento sub i, elaborati sulla base del foglio IV del *format* ex delibera n. 89/2024 e coincidenti con quelli forniti in formato editabile (documento sub ii), risultano asseverati da parte di un istituto di credito limitatamente a quanto indicato al foglio IV

(Schemi contabili); non risultano, invece, sottoposti ad asseverazione gli altri fogli del PEF (I. Previsioni di domanda; II. Programma investimenti; III. Piano ammortamento).

Il PEF, fornito in formato editabile (documento sub ii), è coerente con il *format ex delibera n. 89/2024*; si rileva, però, che al foglio II (Programma investimenti), è stata aggiunta la seguente nota:

*"La realizzazione di questi investimenti è temporalmente connessa all'assentimento della concessione demaniale, che nel modello PEF originario era previsto venisse rilasciata entro la fine del 2024.*

*In considerazione della durata del piano di ammortamento di 10 anni, gli investimenti in oggetto saranno integralmente ammortizzati entro la fine della concessione, ancorché realizzati a decorrere dall'anno 2025.*

*Non si è provveduto alla modifica del piano, al solo scopo di mantenerlo esattamente sovrapponibile con quello già depositato all'Autorità di Sistema Portuale competente, corrispondente al piano di impresa ad esso allegato ed a quello utilizzato per l'asseverazione da parte di Banca BPER.*

*Gli unici beni il cui periodo di ammortamento sarà superiore rispetto alla durata della concessione, sono le GRU ( d.1 e d.2 ) che prevediamo di ammortizzare in 20 Anni. Tuttavia, essendo beni cosiddetti mobili, al termine di detta concessione potranno essere trasferiti in altra location".*

Si rileva, in proposito, che, pur trattandosi di una concessione di 15 anni, gli schemi presentano un orizzonte temporale di 17 anni, essendo inclusi gli anni 2023 e 2024, indicati come "anno -2 2023" e "anno -1 2024" e, dopo di questi, gli anni dal 2025 al 2039, indicati come "anno 1 2025" ... "anno 15 2039".

In particolare, si segnala che gli investimenti, secondo la pianificazione proposta, sono tutti previsti negli anni indicati come "Anno -2 2023" e "Anno -1 2024" e gli ammortamenti risultano spalmati su 16 anni, risultando la prima quota ascritta all' "Anno -1 2024". Pertanto, la pianificazione proposta non parrebbe poter essere applicabile ad una concessione di durata 15 anni.

Tuttavia, nella nota sopra riportata, l'istante specifica che gli investimenti, anche se effettivamente realizzati nel 2025, saranno integralmente ammortizzati entro la fine della concessione, ad eccezione di quelli qualificati come "*Equipment portuale*", con ammortamento al 5% annuo, che al termine della concessione sarebbero trasferibili altrove.

Tale circostanza meriterebbe una più chiara formulazione all'interno del PEF, che andrebbe articolato su un arco temporale coerente con le tempistiche previste; ciò anche considerando le ulteriori perplessità che potrebbero sorgere sulle previsioni di domanda e dei relativi ricavi, che nel relativo foglio I vengono valorizzate su un orizzonte temporale di 16 anni, a partire dall'annualità 2024, ancorché già trascorsa.

In definitiva, **appare necessario che il piano di investimenti illustrato nel PEF sia formulato in coerenza con le tempistiche previste**, sia in termini di effettiva realizzazione degli investimenti che di complessivo periodo di ammortamento, il quale deve essere coerente con la durata della concessione.

**Si raccomanda**, inoltre, **di richiedere alla società proponente delucidazioni** in merito alle aliquote di ammortamento previste alle voci a.1 ed e.1 del foglio III. (Piano ammortamento), alla mancata previsione di crediti e debiti operativi alle righe 65 e 66 del foglio IV. (Schemi contabili) e alla natura delle "Riserve Nota 2" previste alla riga 119 del foglio IV. (Schemi contabili).

\*\*\*\*\*

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, con esclusivo riferimento allo schema di PEF trasmesso dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro-settentrionale e in disparte ogni valutazione circa la procedura di affidamento in corso, che deve rispettare il principio di concorrenza effettiva, è reso il parere ai

sensi i sensi dell'articolo 7 delle *"Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202"* approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n.110 del 21 aprile 2023, relativamente all'istanza, avanzata dalla società C. Steinweg – GMT s.r.l., per il rilascio di una concessione demaniale marittima ex articolo 18 legge n. 84/1994, per una durata di quindici anni, finalizzata all'utilizzo di un'area sita nel compendio portuale di Gaeta, avente una superficie complessiva pari a mq 34.583.

Il presente parere è trasmesso all'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e alla società C. Steinweg GMT S.r.l., nonché pubblicato sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 19 marzo 2025

Il Presidente  
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente  
ai sensi del d.lgs. 82/2005)