

**Consultazione sulla revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate
con la delibera n. 57/2018**

Osservazioni UNIPORT

In premessa, giova richiamare il perimetro normativo entro il quale l'ART dovrebbe esercitare la propria attività in materia portuale: perimetro che è rappresentato, oltre che dalla legge istitutiva dell'ART (L. 201/2011, art. 37, in particolare il comma 2), dalla Legge 84/94 e dei provvedimenti da questa discendenti, ovvero il DM 202/2022 (Regolamento) e il DM 110/2023 (Linee Guida).

Questi prevedono nel dettaglio quanto segue:

L.84/94, all'articolo 8 (Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale) comma 3, lett. n):

Il Presidente [...] "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;"

all'art. 16, c. 5 "Le tariffe delle operazioni portuali sono rese pubbliche. Le imprese autorizzate..... devono comunicare all'Autorità di sistema portuale,, le tariffe che intendono praticare nei confronti degli utenti...."

Con riferimento all'art.8 appena citato, è opportuno riportare quanto contenuto nella relazione illustrativa al dlgs 232 2018 ovvero: "Il riferimento alle deliberazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti contenuto alla lettera n) del terzo comma del predetto articolo, poiché la stessa non ha competenza in materia di autorizzazioni allo svolgimento di operazioni portuali e di concessioni (amministrazione attiva), è riferito esclusivamente agli aspetti di competenza di quest'ultima."

Il principio secondo il quale le Autorità indipendenti (ART inclusa) non debbano esercitare funzioni di amministrazione attiva è stato peraltro ribadito più volte dalla Corte Costituzionale (cfr. sentenza 41/2013).

DM 202/2022, all'art. 5 (criteri per la determinazione del canone), comma 4:

"Ai fini dell'applicazione degli indicatori di cui al comma 2, lettera b) (NDR: indicatori del livello di efficienza produttiva da applicarsi per la determinazione della componente variabile del canone), nonché dell'esercizio dell'attività di verifica da parte dell'autorità concedente ai sensi dell'articolo 9, i concessionari provvedono alla tenuta di specifica contabilità in base ai criteri stabiliti dall'Autorità di regolazione dei trasporti con la delibera 30 maggio 2018, n. 57."

DM 110/2023

7. Durata della concessione

Nella parte in cui si prevede che: “La durata della concessione è commisurata agli investimenti previsti dal PEF predisposto dal concessionario sulla base di format elaborati dall’ART in funzione delle tipologie delle infrastrutture, della durata e delle caratteristiche delle classi d’investimento, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e delle banchine ai sensi dell’articolo 178 del codice dei contratti. 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 con le modalità previste dall’articolo 37, comma 3, del dl 201/2011”.

8. Piano Economico Finanziario (PEF) e la durata della concessione

Nella parte in cui si prevede che: “Nelle more della definizione dei format relativi allo schema di PEF da parte dell’ART, lo schema di PEF è definito sulla base delle componenti elencate in tabella 2”.

10. Indicatori comuni per la parte variabile del canone

Nella parte in cui si prevede che: “Tale componente [NDR: la componente variabile del canone] è determinata mediante meccanismi incentivanti con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti almeno rispetto ai seguenti indicatori comuni in coerenza con quanto definito dalla delibera dell’ART n. 57/2018 (allegato A) attualmente vigente: [...] In coerenza con i benchmark di settore fissati dall’ART i canoni devono tenere conto dell’operatività delle aree oggetto di concessione e delle specificità delle realtà portuali interessate, anche nella prospettiva di distinguere le condizioni che garantiscano un maggiore livello di competizione da quelle invece che identificano ipotesi di fallimenti di mercato.”.

12. Estensione della durata della concessione

Nella parte in cui si prevede che: “Nel caso in cui l’istanza di proroga riguardi una concessione o un affidamento di durata superiore a dieci [anni] l’ART, previa notifica obbligatoria da parte dell’autorità concedente, si esprime, entro trenta giorni dalla data di notifica, con parere vincolante circa la coerenza di detta istanza con il PEF collegato alla concessione o all’affidamento in oggetto.

15. Monitoraggio delle concessioni

Nella parte in cui si prevede che: “Le AdSP devono svolgere la verifica annuale sulla permanenza dei requisiti posseduti dal beneficiario [...] Per le concessioni di durata superiore a dieci (anni), le AdSP verificano i risultati raggiunti [...] a tal fine l’AdSP può svolgere specifiche attività di indagine [...] Gli esiti di tali verifiche [NDR: permanenza dei requisiti e, per le concessioni sopra i dieci anni, raggiungimento dei risultati] sono comunicati al MIT e ad ART corredati di tutte le informazioni acquisite e dell’eventuale proposta di modifica del programma e del piano....[...] Il Ministero, inoltre, sulla base delle informazioni ottenute dalle attività di monitoraggio, produce una relazione annuale sulle concessioni in essere, che viene discussa e pubblicata sul sito istituzionale. All’esito dell’attività di monitoraggio, il Ministero può svolgere delle attività di analisi anche coinvolgendo l’ART al fine di valutare gli elementi caratterizzanti delle concessioni in atto. A tal fine l’ART può

richiedere al MIT ulteriori informazioni di dettaglio per lo svolgimento dell'attività di monitoraggio di propria competenza".

Premesso quanto sopra, la scrivente ritiene che, al fine di garantire l'efficacia e l'efficienza dell'azione di tutte le Amministrazioni coinvolte (MIT e ART in primis) nonché evitare rischi di sovrapposizioni di competenze fra le stesse, la proposta di delibera dell'ART non si attenga scrupolosamente a quanto previsto dal quadro giuridico sopra richiamato.

Coerentemente con tale considerazione, Uniport ha esaminato la proposta di delibera oggetto della presente consultazione e ha formulato le osservazioni di dettaglio sulle singole misure utilizzando il modello indicato da ART.

Misura	Citazione del testo oggetto di osservazione/proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione/delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
1.	“Il presente provvedimento definisce principi e criteri.....”		Quanto indicato in questa Misura, è contraddittorio rispetto ai contenuti effettivi dell'atto in parola che, più che definire criteri e principi, detta prescrizioni puntuali a carico degli operatori, delle AdSP nonché del MIT. Vedasi, a supporto di questa affermazione, i molteplici allegati; le puntuali elencazioni dei contenuti di atti che si prevede devono essere redatti (es. vedasi 3.11; 10.1; 10.4; 10.5).
1.2	Lett. ii) inciso: “da notificarsi all'Autorità” Il presente provvedimento si applica: alle concessioni e agli accordi sostitutivi rilasciati anteriormente alla data di entrata in vigore del presente atto di regolazione, in caso di aggiornamenti o revisione degli stessi, da notificarsi all'Autorità, che riguardino la modifica del contenuto della concessione o le vicende soggettive successive al rilascio della concessione	Eliminare l'inciso	L'inciso, sia inteso come obbligo a carico del concessionario che della AdSP, configurerebbe un obbligo non previsto dalla normativa applicato a tutte le concessioni a prescindere dalla loro durata. Si rammenta che le Linee Guida prevedono già che l'ART debba esprimersi sulle concessioni/estensioni di durata superiore ai dieci anni e quindi esserne informata (cfr. punto 12 Linee Guida). Per ogni ulteriore elemento l'ART può accedere alla banca dati del SID ed è comunque informata sugli esiti dell'attività di monitoraggio svolta dalle AdSP (cfr. punto 15 Linee Guida MIT)
1.2	“Il presente provvedimento si applica: Lett. iii) “ alle concessioni e agli accordi sostitutivi in essere alla data della sua entrata in vigore, limitatamente alle misure 3.7, 3.13, 3.18, 3.19, 3.20, 4, 5 e 15		Considerata la natura dell'atto e l'assenza di specifica disposizione di legge che legittimi ART a modificare unilateralmente atti (contratti) di concessione già in essere, si dovrebbero cancellare dall'elenco delle Misure ivi riportate le n. 3.13; 4; 5 (o in via meramente subordinata la 5.5). Ciò fatto salvo quanto asserito nel prosieguo riguardo le medesime misure. Altresì si osserva che, fatte salve tutte le osservazioni esposte nel prosieguo, in linea generale/di principio si nota come, analogamente a quanto già avvenuto per le misure adottate con

			la Delibera n. 57/2018, ART ancora una volta non considera che, a mente dell'art. 16, c. 3., le operazioni portuali (e conseguentemente le concessioni ex art. 18) possono essere “per conto proprio o di terzi” e, nella realtà dei fatti si aggiunge anche l'ipotesi di concessioni “per conto proprio e di terzi”, fattispecie che meritano in alcuni casi di regolazione specifica. Si pensi ad esempio all'impossibilità di applicazione di molte delle previsioni proposte da ART a concessioni “per conto proprio” rilasciate a impianti industriali ubicati a ridosso banchina.
2	Voci 2.12 e 2.17 Definizioni di KPI (annesso IV) e Previsioni di domanda (annesso I)	Eliminare le voci e gli allegati cui rimandano	Sulla base del quadro normativo richiamato in premessa, si ritiene che quanto previsto non rientri fra le competenze di ART. Le Linee Guida nel rinviare ai benchmark elaborati dall'ART si riferiscono chiaramente agli indicatori di cui alla Delibera 57/2018. Oltre a non ravvedere la necessità di adottare altri indicatori, si ritiene che il ricorso a parametri eccessivamente rigidi mal si concilia con il contesto.
3	Concessione di aree e banchine portuali	Eliminare l'intera misura	Questa misura interviene su molteplici aspetti di esclusiva competenza delle AdSP e del MIT già disciplinate da quest'ultimo, ai sensi della legge 84/94, nel Regolamento e nelle Linee Guida in alcuni casi semplicemente richiamandoli in altri introducendo nuove regolamentazioni tali da determinare un quadro di incertezza qualora sovrapponibili, se non addirittura contrastanti, con i citati provvedimenti (cfr. ad es. nota alla misura 3.20). L'unico aspetto sul quale l'ART si ritiene debba intervenire sulla base di quanto previsto dal Regolamento e dalle Linee Guida è la predisposizione del format di PEF. Ciò premesso, per alcuni dei punti della presente misura vengono fornite ulteriori considerazioni di dettaglio che ne giustificano, a nostro avviso, l'espunzione.
3.1	“la presente misura si applica alle concessioni di aree e banchine”		Considerati gli adempimenti molteplici dettagliati e complessi che graverebbero in capo agli operatori (ma anche alle AdSP) dall'applicazione delle misure proposte, appare irragionevole

			non prevedere una graduazione di questi commisurata almeno alla durata e al rilievo del bene oggetto della concessione.
3.6	“Le previsioni di domanda definite nell’Atto di concessione sono aggiornabili dal Concessionario ogni 5 anni, purché le nuove stime del +/-15% rispetto a quelle originariamente formulate”		Il 3.6 è un esempio di come l’ART intervenga reiterando concetti già previsti dalla normativa introducendovi però delle novità (amministrazione attiva) che possono creare confusione: i vincoli numerici appaiono illogici. Eventi eccezionali (quali ad esempio sono stati il Covid o la crisi russo-ucraina) potrebbero rendere necessario l’aggiornamento delle previsioni di domanda anche prima dei 5 anni. La previsione di un limite di crescita della domanda (+15%) addirittura appare contrario all’interesse pubblico alla crescita dei traffici e alla massimizzazione dell’uso del bene concesso. Il limite di segno contrario (-15%), invece, appare sottodimensionato, in considerazione della “volatilità” che possono avere i traffici marittimi. Valga a dimostrazione logica di ciò il fatto che il legislatore, prevedendo in conseguenza dell’epidemia Covid misure di sostegno agli operatori che avevano subito contrazioni del traffico superiori al 20%, di fatto ha ritenuto non eccezionali flessioni fino a tale livello.
3.7	(intero paragrafo) Le AdSP vigilano sul rispetto delle concessioni e dei correlati PI e PEF da parte dei concessionari, notificando all’Autorità ogni istanza di revisione o aggiornamento		Prefigurano compiti e poteri di vigilanza di ART nei confronti delle AdSP che si ritengono incoerenti con il ruolo ad ART attribuito dall’ordinamento, sovrapposizione/duplicazione con le attribuzioni del MIT e in definitiva eccessivi oneri amministrativi. Le Linee Guida MIT prevedono in ogni caso che l’ART si esprima sulla coerenza con il PEF in caso di estensioni oltre i dieci anni delle concessioni.
3.9	“Prima dell’indizione della procedura ad evidenza pubblica... l’AdSP invia lo schema di PEF all’Autorità che può esprimersi i PEF sono trasmessi all’Autorità “		La previsione di quello che è definibile come doppio livello di controllo – preventivo e successivo – sull’atto e sull’operato dell’AdSP appare un inutile aggravio (e rallentamento) burocratico. Si ripete anche in questo caso l’osservazione già fatta con riguardo al 3.7: si prefigurano compiti e poteri di vigilanza di ART nei confronti delle AdSP che si ritengono incoerenti con il ruolo ad ART attribuito dall’ordinamento e sovrapposizione/duplicazione con le attribuzioni del MIT.

3.10	– “L’Autorità può altresì rilasciare pareri e proporre l’eventuale adozione di provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti di concessione”		Per come scritta, la misura è interpretabile nel senso che tutti, a partire dai concessionari o aspiranti tali (oltretutto le AdSP) possono attivare la funzione consultiva di ART in materia di decadenza o sospensione delle concessioni. Al contrario, la norma istitutiva di ART contempla la possibilità che questa proponga solamente all’amministrazione competente l’adozione di provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca “qualora sussistano le condizioni previste dall’ordinamento”, tale specificazione andrebbe espressamente richiamata nell’atto dell’ART poiché suffragherebbe l’interpretazione che l’attivazione di misure tanto estreme è limitata ai soli casi di violazione di espresse norme primarie.
3.11	“.... i) tutte le necessarie informazioni concernenti le modalità di gestione dei rapporti tra l’AdSP e il concessionario” Procedure di affidamento anche su istanza di parte		Previsione non chiara. Tutto il paragrafo, si sovrappone a quanto previsto da L.84/94, Regolamento e Linee Guida
3.14	– “..... a) sono individuate espressamente e quantificate penali, sanzioni, cause di decadenza o revoca della concessione; d) eventuali fattispecie di co-uso eventuale evoluzione delle suddette fattispecie di co-uso”		Per quanto riguarda la lett. a), considerato che trattasi di istituti già regolati in atti normativi, non si coglie il motivo di una previsione che potrebbe comportare rallentamenti burocratici e applicazioni difformi tra territori, alterando il <i>level playing field</i> . Relativamente alla lett. d), non è chiaro cosa debba intendersi per co-uso. L’introduzione di nuove modalità di utilizzo non compete ad ART.
3.15	L’ART procede alla determinazione del WACC ogni mese di novembre		Non viene detto nulla in merito al criterio di calcolo del WACC. Quello indicato nelle Linee Guida, qualora venisse utilizzato da ART, presenterebbe delle criticità.
3.16	– “una <u>componente fissa</u> ; il canone unitario applicato al fine della determinazione della componente fissa		non ponendosi alcun tetto alla componente fissa, si corre il rischio di aggravare situazioni di difformità dei canoni con il rischio di alterazione delle condizioni di competitività tra porti

	non potrà mai essere inferiore e dovrà essere calcolato dalle singole AdSP nel rispetto dei Regolamenti portuali attualmente vigenti”		(anche all’interno dello stesso Sistema portuale) e tra quelli del nostro sistema-Paese ed altri Stati. Il riferimento ad una base di calcolo “nel rispetto dei Regolamenti portuali attualmente vigenti” rafforza questi rischi.
3.20	Le istanze di estensione della durata della concessione sono notificate all’Autorità la quale si esprime con parere vincolante. In ogni caso l’estensione non può eccedere un quarto della durata inizialmente prevista.	eliminare	La misura introduce – senza esplicitare alcuna motivazione - un parametro aggiuntivo a quanto previsto dal MIT e, nel rispetto dei ruoli e delle competenze, potrebbe essere tuttalpiù considerata un suggerimento di cui tenere conto. Inoltre il parere vincolante dell’ART è previsto dalle Linee Guida solo per le concessioni di durata oltre i dieci anni
5	intero paragrafo Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta Introduzione di una ASM: Analisi della struttura del mercato	Si propone l’eliminazione di questa misura.	Gli argomenti cui si riferiscono le singole misure di questa categoria/paragrafo, si ravvisano estranee all’ambito di competenza regolatoria di ART essendo più precisamente di pertinenza dell’AGCM e del MIT che ex lege (art. 12, legge 84/1994) è amministrazione di indirizzo e vigilante sulle AdSP. La materia peraltro, conformemente al citato art. 12, è disciplinata dall’articolo 9 del Regolamento (comm1 e 2) e dal punto 15 delle Linee Guida. Oltre al tema della competenza dell’ART a introdurre obblighi così dettagliati per le AdSP si rileva altresì l’eccessiva gravosità delle procedure connesse all’adozione del c.d. ASM
5.5	“Qualora, a seguito dell’esame dell’ASM, emerga una valutazione di un inefficiente grado di distribuzione e/o di gestione dell’offerta o, in ogni caso, la presenza di una o più imprese che siano in grado di esercitare – anche solo potenzialmente- , l’Autorità può proporre All’amministrazione competente (AdSP) la sospensione, la decadenza o la revoca”		Fermo rimanendo quanto all’osservazione riguardante il Par. 5., l’ipotesi di poter sanzionare fino all’estremo limite (revoca o decadenza) non il verificarsi di un abuso/violazione di legge, ma solo allorché potenzialmente si è nella condizione (non necessariamente realizzata) di violare una norma, appare contraria ad ogni principio giuridico.
7	Intera misura		Fermo restando quanto di seguito riportato in relazione ad alcune sotto sezioni della presente misura, ciò che quest’ultima

	Accesso alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie		dovrebbe evidenziare nella trattazione del principio della riserva di spazi operativi funzionali sancito dall'articolo 18 della L.84/94 e declinato dall'articolo 2, comma 6 del Regolamento è a nostro avviso la necessità che le AdSP tengano opportunamente conto della differenziazione esistente tra soggetti che svolgono operazioni portuali ai sensi dell'articolo 18 e soggetti autorizzati ex art. 16 (frequentemente e in misura maggioritaria imprese che svolgono segmenti del c.d. "ciclo delle operazioni portuali" a favore di imprese terminalistiche operanti ex art. 18, L. 84/94) che ha spinto il legislatore ad inquadrare sulla base di due distinte e separate fattispecie e che, laddove tale differenziazione viene meno (ovvero nel caso di imprese art. 16 che svolgono operazioni a banchina pubblica) è necessario che il rispetto del principio di equità preveda una determinazione del canone di autorizzazione e una regolazione dell'utilizzo della banchina pubblica tale da non prefigurare condizioni di vantaggio rispetto alle condizioni applicate al terminalista.
7.3	"... le AdSP predispongono e pubblicano un documento di programmazione, almeno di orizzonte trimestrale, dell'utilizzo delle banchine pubbliche, tenendo conto della situazione contingente,, con particolare riferimento alle aree limitrofe a detta banchina pubblica"		L'imposizione di predisporre e pubblicare sul sito web un documento di programmazione almeno trimestrale dell'utilizzo delle banchine pubbliche è un altro esempio di amministrazione attiva da parte di ART. Nella concreta realtà l'utilizzo delle banchine pubbliche non è programmabile con anticipo tanto largo quanto quello prefigurato poiché difficilmente un'impresa autorizzata non concessionaria gestisce traffici aventi tale orizzonte di programmazione. Non chiaro il riferimento alle "aree limitrofe" alla banchina pubblica.
7.5	Intero paragrafo	Si propone l'eliminazione di questa misura.	La materia è disciplinata dal Regolamento (DM 202/2022, art. 2, comma 6).
9.3	Intero periodo: L'affidamento delle attività di fornitura di servizi di interesse generale avviene con procedure ad evidenza pubblica, nel	Aggiungere alla fine: e di apertura al mercato in ossequio al diritto nazionale e unionale.	La proposta di riformulazione mette meglio in evidenza il principio di apertura al mercato cui soggiacciono i servizi portuali e i SIEG in virtù di quanto previsto, in particolare, dal Regolamento UE 2017/352 in materia di fornitura di servizi

	rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione		portuali e trasparenza finanziaria dei porti, dalla Comunicazione della Commissione 2012/C 8/02 sull'applicazione delle norme dell'Unione Europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di SIEG e dalla Circolare MIT n. 10251 del 17 aprile 2018 avente ad oggetto "articolo 6, comma 4, lett.c) della legge n.84/94. Servizi di Interesse Generale".
10.1	Criteri di contabilità regolatoria		E' un ulteriore esempio di sovrapposizione con quanto previsto già nel Regolamento e dalle Linee Guida in materia di . Si prevede uno schema di contabilità regolatoria all'annesso 3 quando già le Linee Guida ne propongono uno (peraltro neanche quello non esente da criticità)
10.1	– “vii) descrizione delle partite correlate a rapporti con società controllate, controllanti e sottoposte al controllo delle controllanti, qualora presenti;”.		Previsione non chiara.
11	Intera misura	Si ritiene debba essere modificata nel senso che segue: “Le variazioni su tasse e diritti portuali, di cui alla Misura 2.22, sono determinate dalle AdSP in conformità e nei limiti previsti dalla pertinente normativa e in modo da garantire la trasparenza, l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ed ai servizi portuali; devono essere adeguatamente motivate; non devono creare disparità di trattamento tra i diversi utenti che operano nel porto”.	La riformulazione proposta tende a sottolineare la necessità di tutelare anche il principio della trasparenza nell'elaborazione delle tasse e diritti portuali
15	Intera misura “Monitoraggio delle Concessioni”	Si propone l'abrogazione di questa misura	La misura fa riferimento a competenze in materia di vigilanza attribuite per legge al MIT e ribadite nel Regolamento e nelle Linee Guida. L'inoltro delle informazioni all'ART oltre che al MIT costituisce un inutile onere burocratico che graverebbe sul personale delle AdSP con ricadute negative per l'utenza.

			L'ART ha inoltre la possibilità di accedere al SID per acquisire tutte le informazioni oltre a quelle già trasmesse in ossequio al Regolamento e alle Linee Guida MIT
--	--	--	---

In conclusione e in estrema sintesi:

Una delibera come quella proposta che preveda in capo ai concessionari e alle AdSP obblighi di fornire sempre e comunque ogni genere di informazione relativa alle concessioni non può essere considerata il risultato di un esercizio teso a definire, così come previsto dalle norme, una metodologia finalizzata a incentivare la concorrenza e l'efficienza produttiva a garantire condizioni di accesso equo e non discriminatorio.

Più che l'indicazione di una metodologia, la bozza di delibera:

- introduce un controllo totale, preventivo e ex-post, che l'ART eserciterebbe su ogni singolo atto amministrativo compiuto dalle AdSP in materia di concessioni;
- rielabora indicazioni già contenute nel Regolamento e nelle Linee Guida anziché limitarsi a riportare testualmente quanto previsto nei citati provvedimenti con il conseguente rischio di generare confusione in sede applicativa;
- introduce obblighi non previsti dalle norme di legge e regolamentari di fatto esercitando funzioni di amministrazione attiva non di sua competenza.

La delibera dovrebbe limitarsi a:

- verificare se nel quadro normativo delineatosi in materia di concessioni demaniali marittime vi siano o meno aspetti che si pongono in contrasto con l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e fornire, in un contesto di leale e proficua collaborazione con le altre Amministrazioni, gli opportuni suggerimenti/criteri da osservare;
- fornire gli schemi di PEF che tutte le AdSP utilizzeranno apportandovi gli accorgimenti necessari per tenere conto delle peculiarità del singolo porto o del singolo affidamento;
- motivare la necessità di aggiornare i parametri di riferimento (benchmark di settore) che le AdSP potranno prendere in considerazione non i valori degli stessi che, dato il contesto estremamente articolato delle concessioni nei porti italiani, risulterebbe eccessivamente vincolante per l'Amministrazione. (NB: la previsione contenuta al punto 10 delle Linee Guida, nel riferirsi ai benchmark fissati dall'ART si riferiva agli indicatori comuni di cui alla delibera ART 57/2018 non a nuovi e più puntuali indicatori che non poteva conoscere.)