

REVISIONE DELLE PRIME MISURE DI REGOLAZIONE IN AMBITO PORTUALE ADOTTATE CON LA DELIBERA N. 57/2018

Documento di consultazione

ART

SOMMARIO

REVISIONE DELLE PRIME MISURE DI REGOLAZIONE IN AMBITO PORTUALE ADOTTATE CON LA DELIBERA N. 57/2018.....	1
1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure	3
2. Definizioni	3
3. Concessioni di aree e banchine portuali	5
4. Contabilità regolatoria dei concessionari di aree e banchine portuali	10
5. Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta	11
6. Autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali	12
7. Accesso alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie	13
8. Infrastrutture essenziali.....	14
9. Fornitura di servizi agli utenti portuali.....	14
10. Criteri di contabilità regolatoria per l'esercizio di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza.....	15
11. Tasse e diritti portuali.....	17
12. Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture.....	17
13. Manovra ferroviaria	18
14. Gestione dei reclami e apparato sanzionatorio	19
15. Acquisizione di dati ed informazioni e definizione di <i>benchmark</i> di settore	20
16. Disposizioni transitorie e finali	20
Annessi al documento	21

1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure

- 1.1 Il presente provvedimento definisce principi e criteri volti a garantire l'accesso equo, trasparente e non discriminatorio alle infrastrutture portuali ed ai servizi forniti agli utenti portuali che rientrano nelle competenze delle Autorità di Sistema Portuale ("AdSP") istituite ai sensi dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, indicate nell'Allegato A alla legge stessa.
- 1.2 Il presente provvedimento si applica:
 - i) alle concessioni e agli accordi sostitutivi non ancora rilasciati alla data della sua entrata in vigore;
 - ii) 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;
 - 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.

2. Definizioni

- 2.1 **Aggiornamento intermedio:** l'accordo sostitutivo, o l'atto aggiuntivo, mediante il quale viene prevista la variazione delle condizioni della Concessione o dell'atto sostitutivo.
- 2.2 **Analisi riguardo alla struttura del mercato dei servizi (ASM):** analisi, di cui alla Misura 5, che ogni AdSP compie annualmente al fine di rilevare il grado di efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta all'interno degli ambiti portuali che rientrano nella sua circoscrizione, ed in ogni caso nella sua competenza.
- 2.3 **Autorità di Sistema Portuale (AdSP):** l'ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria di cui all'art. 6, l. 84/1994.
- 2.4 **Bacino di servizio ferroviario:** porzione del porto assoggettata alla giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale, sulla quale insistono funzionalmente attività di manovra ferroviaria a servizio di un insieme di utenti portuali.
- 2.5 **Banchina pubblica:** banchina all'interno del compendio portuale destinata all'uso pubblico.
- 2.6 **Concessione portuale:** ogni provvedimento amministrativo di cui all'art. 18, l. 84/1994 e all'art. 36 Cod. Nav.
- 2.7 **Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS):** il documento di programmazione di cui all'art. 5, l. 84/1994.
- 2.8 **Durata della Concessione portuale:** periodo temporale di validità, ed efficacia, della concessione.

- 2.9 **Estensione di durata della concessione portuale:** la possibilità di richiedere l'estensione della durata temporale della concessione ai sensi dell'art. 6, comma 2, del D.M. n. 202/2022.
- 2.10 **Fornitore unico del servizio di manovra ferroviaria:** affidatario del diritto esclusivo ad offrire il servizio di manovra ferroviaria a terzi nell'ambito territoriale di competenza dell'Autorità di sistema portuale o in un Bacino di servizio ferroviario all'interno dello stesso.
- 2.11 **Infrastrutture essenziali:** infrastrutture per cui siano state verificate cumulativamente le condizioni di (i) condivisibilità, (ii) non sostituibilità, (iii) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, di cui alla Misura 8 del presente atto.
- 2.12 **Key Performance Indicators (KPI):** indicatori prestazionali individuati dall'Autorità, e funzionali all'elaborazione di *benchmark* di settore, di cui all'Annesso 4.
- 2.13 **Operazioni portuali:** le operazioni di cui all'art. 16, comma 1, l. 84/1994.
- 2.14 **Piano di Impresa:** l'insieme di documenti, presentati dal soggetto partecipante alla procedura di rilascio di una concessione portuale, che rappresentano gli obiettivi e le strategie dell'attività imprenditoriali che il soggetto stesso, in qualità di operatore economico operante nel settore del trasporto, intende svolgere all'interno del compendio portuale oggetto di concessione.
- 2.15 **Piano economico-finanziario (PEF):** il documento di cui all'art. 2, comma 3, lettera g), punto 2), del D.M. n. 202/2022, redatto secondo lo schema di cui all'Annesso 1.
- 2.16 **Piano Regolatore Portuale (PRP):** il documento di pianificazione e regolazione di cui all'art. 5, l. 84/1994.
- 2.17 **Previsioni di domanda:** lo schema, analitico e prospettico di cui all'Annesso 1 rappresentante la quantificazione delle stime di domanda (articolate per segmenti di traffico serviti e tipologie di attività espletate all'interno del compendio portuale), corredate da un'analisi di scenario a fattori esterni quali il mercato di riferimento, il contesto macroeconomico dell'ambiente e il posizionamento strategico rispetto ai concorrenti, lungo l'orizzonte temporale di durata della concessione.
- 2.18 **Programma degli Investimenti (PI):** il documento di cui all'art. 2, comma 3, lettera g), punto 1), del D.M. n. 202/2022.
- 2.19 **Relazione di affidamento del servizio di manovra ferroviaria (Rda):** documento, di cui alla Misura 13.7, in cui l'AdSP descrive le caratteristiche del servizio da affidare, nonché le modalità per la determinazione delle relative tariffe.
- 2.20 **Servizi portuali:** i servizi di cui all'art. 16, comma 1, l. 84/1994.
- 2.21 **Utenti portuali:** tutte le persone, fisiche e giuridiche, che utilizzano i servizi pubblici e/o privati offerti all'interno dell'area portuale di competenza di una AdSP.
- 2.22 **Variazioni su tasse e diritti portuali:** importi stabiliti delle AdSP nei confronti degli operatori portuali sotto forma di: a) variazioni (in aumento o in diminuzione) della tassa di ancoraggio e della tassa portuale (art. 22, comma 2, del d. l. 69/2013); b) soprattasse sulle merci sbarcate ed imbarcate (art. 5, comma 8, ultimo periodo, l. 84/1994); c) addizionali su tasse, canoni e diritti portuali per l'espletamento dei compiti di vigilanza e per la fornitura di servizi di sicurezza previsti nei piani di sicurezza portuali (art. 1, comma 984, l. 296/2006).

3. Concessioni di aree e banchine portuali

- 3.1 La presente misura si applica alle concessioni di aree e banchine portuali di cui all'articolo 18 della l. 84/1994, nonché, per quanto compatibili ed ove pertinenti, alle concessioni demaniali assentite ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione per la movimentazione di merci e per i servizi passeggeri.
- 3.2 I principi e le disposizioni indicati nella presente misura sono applicati nella determinazione dei contenuti degli accordi di cui all'articolo 18, comma 6, della l. 84/1994.
- 3.3 Le aree e banchine portuali oggetto di concessione sono preliminarmente individuate sulla base delle linee strategiche di pianificazione e programmazione dei Porti definite negli atti di programmazione e pianificazione di cui all'articolo 5 della l. 84/1994 (Documento di Programmazione Strategica di Sistema e Piano Regolatore Portuale) e negli strumenti di programmazione rinvenibili all'art. 9 della stessa legge (Piano Operativo Triennale).
- 3.4 Nella definizione degli strumenti di programmazione e pianificazione di cui sopra, le destinazioni d'uso delle aree e delle banchine sono individuate in considerazione degli specifici obiettivi che si intendono perseguire, nel rispetto di metodologie di analisi qualitative e quantitative allineate alle migliori prassi nazionali ed internazionali e orientate all'ottimale sfruttamento delle aree, sia in termini di efficienza sia in termini di valore pubblico, assicurando trasparenza e idonee forme di pubblicità.
- 3.5 La riserva di spazi operativi per le imprese non concessionarie di cui all'articolo 18, comma 4, della l. 84/1994 è garantita nel rispetto, tra gli altri, dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, tramite l'adozione da parte dell'AdSP di specifica regolamentazione, ai sensi della successiva Misura 7.
- 3.6 Le AdSP assicurano che l'oggetto delle concessioni e il Programma degli Investimenti (di seguito: PI) unitamente al Piano Economico Finanziario (di seguito: PEF), a queste sottesi, siano coerenti con quanto previsto dagli strumenti di programmazione e, in particolare, dal Documento di Pianificazione Strategica di Sistema e dal Piano Regolatore Portuale. L'oggetto della concessione, il PI e il PEF consentono una chiara ed oggettiva determinazione delle attività ammesse, anche in termini di tipologie di traffico e relativi volumi. Negli atti di concessione sono espressamente indicati i *mix* di traffico ammissibili, con i relativi quantitativi movimentabili espressi nelle opportune unità di misura, e sono esplicitati gli eventuali gradi di sostituibilità tra una tipologia di traffico ed un'altra, dettagliando le modalità di calcolo. Le previsioni di domanda definite nell'Atto di concessione sono aggiornabili dal Concessionario ogni 5 anni, purché le nuove stime non si discostino complessivamente del +/−15% rispetto a quelle originariamente formulate. Sono altresì previste eventuali modalità di rinegoziabilità, predeterminando i criteri per verificare che le variazioni al *mix* di traffico ammissibile non modifichino in misura significativa l'oggetto e le attività per le quali la concessione è stata assentita e comunque siano conformi agli strumenti di pianificazione portuale vigenti.
- 3.7 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.
- 3.8 Le concessioni sono affidate tempestivamente, previa pubblicazione di avviso, con procedura di selezione ad evidenza pubblica, avviata d'ufficio o su istanza di parte, purché quest'ultima sia coerente con gli atti di programmazione e pianificazione e con gli scopi e le finalità individuati dall'AdSP per le aree e banchine oggetto di concessione.

- 3.9 I piani economico-finanziari, che i soggetti partecipanti alle procedure di cui alla Misura 3.8 sono tenuti a presentare, sono dai medesimi predisposti sulla base dello schema di PEF di cui all'Annesso 1. Prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica di cui sopra, l'AdSP invia lo schema di PEF all'Autorità, che può esprimersi entro 60 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie. I PEF sono trasmessi all'Autorità in formato editabile e sono corredati di una relazione accompagnatoria, sottoscritta dal legale rappresentante della società, che illustri i contenuti, la metodologia e le scelte adottate; tale relazione dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:
- i) descrizione delle ipotesi alla base delle previsioni di domanda;
 - ii) descrizione delle ipotesi alla base delle aliquote di ammortamento utilizzate per i singoli cespiti presenti nel "piano di ammortamento";
 - iii) dettagliata descrizione delle metodologie adottate di contabilità, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ognuna delle componenti economiche e patrimoniali specificate negli schemi contabili;
 - iv) descrizione delle ipotesi alla base delle previsioni sul fabbisogno finanziario;
 - v) descrizione delle modalità di calcolo degli indicatori previsti dal punto 6 al punto 9 dello "Schema 2 – Piano finanziario previsionale".
- 3.10 L'Autorità può altresì rilasciare pareri in merito alle procedure di affidamento e ai procedimenti di rilascio delle concessioni, anche su richiesta delle AdSP, e proporre l'eventuale adozione di provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti di concessione.
- 3.11 Le procedure di affidamento sono avviate, anche in presenza di istanza di parte, con modalità tali da consentire un'effettiva ed ampia conoscibilità agli operatori interessati, nel rispetto in particolare dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, non discriminazione, proporzionalità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica, e tenendo sempre conto di quanto previsto dalla Misura 5, formulando un apposito bando di gara, che individui almeno:
- a) le modalità e i termini idonei a garantire l'effettiva partecipazione al procedimento; in particolare, per la ricezione delle domande di assegnazione delle concessioni dovrà essere previsto un termine non inferiore a 30 giorni decorrente dalla data di pubblicazione dell'avviso e a 45 giorni in presenza di istanza di parte;
 - b) la quantificazione degli impegni di concessione in termini di: volumi e tipologia di investimenti e il relativo cronoprogramma, degli obiettivi di traffico e dei livelli occupazionali;
 - c) la durata massima della concessione, indicando le premialità proporzionali di punteggio da applicarsi agli istanti che presentino un Piano di Impresa di durata inferiore, nel rispetto degli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, di obiettivi di traffico e di livelli occupazionali, nonché del vincolo di equilibrio economico e finanziario di cui alla Misura 3.15 (cfr. Limite inferiore di durata della concessione);
 - d) i criteri predeterminati di selezione delle domande, con le relative ponderazioni, quali pesi e punteggi degli elementi tecnici ed economici, che valorizzino in particolare i piani di investimento ed i tempi di realizzazione degli stessi, gli obiettivi da conseguire e la capacità di fornire un ciclo completo di operazioni;
 - e) i criteri e le modalità per procedere ad eventuali aggiornamenti intermedi, mediante la stipula di appositi accordi sostitutivi o atti aggiuntivi, per le concessioni di durata superiore a 10 anni; tali

aggiornamenti possono riguardare una revisione del PI tale da avere ricadute economiche positive sul compendio oggetto di concessione; in ogni caso, detti aggiornamenti non possono comportare alcuna formale e/o sostanziale alterazione dell'oggetto, della tipologia e della natura della concessione in essere, e sono volti all'implementazione dell'efficienza, dell'efficientamento e dell'ottimizzazione dell'area demaniale oggetto della concessione nel rispetto dei suoi termini di durata;

- f) i requisiti soggettivi di partecipazione, compresi quelli tecnici ed economico-finanziari, da identificarsi in maniera puntuale, oggettiva, trasparente, equa e non discriminatoria, che devono possedere i soggetti richiedenti il rilascio della concessione ai sensi dell'articolo 18 della L. 84/1994;
- g) le necessarie informazioni circa l'ammontare del canone fisso, che potrà essere oggetto di miglioramento in sede di offerta, e circa l'ammontare massimo del canone variabile, fornendo evidenza delle circostanze che potranno dare luogo ad eventuali riduzioni di tale componente variabile del canone, sulla base dei meccanismi premiali previsti nella Misura 3.16;
- h) un sistema di penali da applicare in caso di inadempimento circa il PI, le previsioni di domanda e i livelli occupazionali previsti nel Piano d'Impresa;
- i) tutte le necessarie informazioni concernenti le modalità di gestione dei rapporti tra l'AdSP e il Concessionario, le modalità per il trasferimento del compendio al nuovo affidatario alla scadenza della concessione, nonché gli altri aspetti legati al trattamento di fine concessione, quali i criteri di valutazione ed individuazione degli eventuali indennizzi pertinenti;
- j) il termine temporale, individuato tenendo conto della durata, dell'oggetto, della tipologia e della natura di concessione, a partire dal quale, in prossimità della scadenza della concessione, il Concessionario uscente o altri soggetti interessati possano presentare istanza di parte per il rilascio di una nuova concessione del compendio in oggetto.

3.12 Gli esiti delle procedure di affidamento sono tempestivamente comunicati ai partecipanti e resi pubblici nelle stesse forme degli avvisi di cui alla Misura 3.11.

3.13 In sede di rilascio della concessione, nonché in caso di successivo trasferimento di quote societarie del concessionario che determini una modifica del controllo della società concessionaria ai sensi dell'articolo 2359 del Codice civile, l'AdSP, in considerazione delle condizioni di concorrenza, ivi compresa, tra l'altro, la presenza o meno di banchine pubbliche di adeguata capacità, valuta, anche ricorrendo all'acquisizione di pareri da parte delle Autorità competenti, l'adozione nei contratti di concessione di opportune condizioni volte all'individuazione di quote minime di capacità di movimentazione merci da garantirsi ad imprese armatoriali non collegate al concessionario. A tale scopo il concessionario fornisce all'AdSP le informazioni circa le situazioni di controllo di cui all'articolo 2359 del Codice civile e di una qualsiasi relazione, anche di fatto, rispetto ad altri soggetti già titolari di concessioni presso qualunque porto nazionale. Con cadenza annuale, le AdSP informano l'Autorità sull'applicazione delle disposizioni di cui alla presente misura.

3.14 Negli atti di concessione:

- a) sono individuate espressamente e quantificate penali, sanzioni, cause di decadenza o revoca della concessione, anche legate all'inosservanza degli impegni assunti da parte dei concessionari

- nei relativi PI e PEF, con predeterminazione dei relativi criteri, modalità e termini, nonché i connessi controlli;
- b) sono indicati, sempreché previsti negli avvisi e in coerenza con quanto previsto alla Misura 3.4 in relazione alle tipologie di traffico ed alle prescrizioni ed indicazioni degli strumenti pianificatori, i mix di traffico ammissibili, inclusi i relativi gradi di sostituibilità, con le modalità di cui alla Misura 3.6.;
 - c) sono indicate eventuali quote di capacità di movimentazione merci di cui alla Misura 3.13;
 - d) sono disciplinate eventuali fattispecie di co-uso e servitù passive a beneficio di terminalisti e/o operatori confinanti che impattano sulle attività del concessionario, nonché le priorità di accosto e l'occupazione di specchi acquei antistanti le banchine, al fine di assicurare la maggior produttività del Porto nel suo complesso; sono altresì disciplinate le modalità di eventuale evoluzione delle suddette fattispecie di co-uso e servitù passive nel corso della vita utile della concessione;
 - e) sono individuate le circostanze al verificarsi delle quali è possibile procedere all'aggiornamento degli atti concessori mediante la stipula di appositi accordi sostitutivi o atti aggiuntivi, in coerenza con i contenuti del bando di cui alla Misura 3.11.

3.15 La durata delle concessioni ed il livello dei canoni sono adeguatamente commisurati agli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti e traffici contenuti nel PI e nel PEF, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e banchine e degli ulteriori elementi di cui alla Misura 3.16. In particolare, la durata della concessione deve essere commisurata agli investimenti e a quanto previsto dal PI e dal PEF predisposto sulla base dello schema di cui all'Annesso 1. La durata della concessione deve essere compresa tra un Limite superiore (*Limite sup*) ed un Limite inferiore (*Limite inf*) definiti come segue:

Limite superiore: numero massimo di anni che le AdSP indicano nel bando di gara come durata massima di concessione, di cui alla Misura 3.11, nel rispetto del principio di gestione efficiente e di utilizzo ottimale delle aree e delle infrastrutture portuali, nonché tenendo conto della tipologia di concessione oggetto di gara. Tale numero massimo di anni utilizzabile per ciascuna tipologia di concessione non può, comunque, eccedere il *benchmark* di settore, in termini di numero di anni di durata massima, per ciascuna tipologia di concessione, pubblicato ed aggiornato annualmente dall'Autorità in esito alla raccolta degli elementi informativi che si acquisiranno anche in attuazione della Misura 15 ed all'effettuazione delle analisi di *benchmarking* di competenza.

Nelle more dell'effettuazione delle analisi di cui sopra, il *Limite sup* è fissato dall'AdSP in base alla vita utile ed alle conseguenti aliquote tecnico/economiche di ammortamento, definite in sede di prima applicazione a seguito di una preliminare analisi di alcune casistiche sul tema e con riferimento alla normativa attualmente in vigore, riportate nella tabella che segue:

Investimento	Anni
<i>Infrastrutture e opere civili</i>	30
<i>Fabbricati</i>	30
<i>Impianti fissi</i>	20
<i>Attrezzature portuali</i>	15
<i>Mezzi per movimentazione</i>	15

Limite inferiore: numero di anni minimo affinché il Valore Attuale Netto di progetto (VAN, così come definito nell'Annesso 1) sia uguale a zero. Ciascun istante ha facoltà di proporre un Piano di Impresa di durata inferiore rispetto al limite superiore indicato nel bando di gara, dando evidenza della documentazione e degli elementi informativi, anche di natura economica e finanziaria, idonei e necessari a dimostrare il pieno ed integrale rispetto degli impegni in termini di volumi e tipologia di investimenti, di obiettivi di traffico, di livelli occupazionali, nonché di tutto quanto indicato e prescritto nel bando di gara nel lasso temporale proposto.

Per la copertura degli investimenti effettuati, ai fini del calcolo del Limite inferiore di durata di concessione, l'Autorità procede alla determinazione del valore del tasso di attualizzazione dei flussi di cassa operativi netti così come definiti in Annesso 1, secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital*: WACC), che sarà pubblicato sul proprio sito web istituzionale con cadenza annuale, entro il mese di novembre. Tale valore costituisce il riferimento che le AdSP dovranno considerare nella redazione dello schema di bando di gara di cui alla Misura 3.11 e nelle successive valutazioni.

3.16 Nel rispetto dei principi di equità e non discriminazione, tenuto conto degli obiettivi di sviluppo del singolo porto, i canoni concessori si compongono di:

- una componente fissa, proporzionale all'estensione delle aree interessate, che tenga anche conto dell'ubicazione, della destinazione d'uso, dello stato di conservazione e del livello di infrastrutturazione delle aree funzionali allo svolgimento delle attività, con particolare riferimento alle infrastrutture ferroviarie all'interno del compendio oggetto della concessione nonché alle infrastrutture di adduzione agli scali ferroviari portuali, nonché dei vincoli e/o dei vantaggi da questi oggettivamente derivanti e del grado di partecipazione alla realizzazione delle infrastrutture portuali da parte del concessionario; tale componente potrà essere ri-determinata qualora, in vigenza del contratto di concessione, dovesse mutare lo stato di infrastrutturazione delle aree; il canone unitario applicato al fine della determinazione della componente fissa non potrà mai essere inferiore al canone minimo unitario definito dalla normativa vigente e dovrà essere calcolato dalle singole AdSP nel rispetto dei Regolamenti portuali attualmente vigenti;
- una componente variabile, di carattere addizionale rispetto alla componente fissa, predeterminata e riducibile mediante meccanismi incentivanti volti a perseguire una migliore efficienza produttiva, energetica ed ambientale delle gestioni e il miglioramento dei livelli di servizio, in particolare trasportistico, nonché a incentivare lo sviluppo intermodale del porto, anche con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti. Tale componente variabile non potrà, comunque, eccedere il 50% della componente fissa, e potrà, inoltre, essere ridotta sulla base dei richiamati meccanismi incentivanti fino a un massimo del 75% del suo valore massimo.

Per la determinazione dei canoni, le AdSP si avvalgono dei moduli metodologici di cui all'Annesso 2, in coerenza con i *benchmark* di settore di cui all'Annesso 4, utilizzando per la parte variabile almeno un indicatore di performance (KPI) per ciascuna delle tipologie ivi indicate quali, ad esempio, il traffico effettivamente movimentato, sia in termini di naviglio che di quantità e tipologia di merce, tenendo in considerazione l'andamento dello specifico mercato dei servizi offerti dal concessionario, nonché indicatori di qualità del servizio, quali, ad esempio, il tempo medio di giacenza delle merci nelle aree di stoccaggio, il livello di efficienza delle operazioni di trasferimento modale del carico, la quota di

trasferimento modale delle merci su ferrovia, il livello di efficienza energetica ed ambientale dell'intero ciclo portuale, il livello di produttività per unità di superficie di sedime portuale oggetto di concessione.

- 3.17 I meccanismi incentivanti atti a determinare riduzioni della componente variabile dei canoni concessori sono disciplinati dalle AdSP, anche facendo uso dei moduli metodologici di cui all'Annesso 2; essi sono accompagnati, tra l'altro, da adeguate procedure di verifica qualitativa e quantitativa, anche sotto il profilo contabile, in merito ai livelli di *performance* conseguiti annualmente dal concessionario, in comparazione rispetto alle soglie di obiettivo stabiliti dalle AdSP in sede di affidamento.
- 3.18 Allo scopo di vigilare sul mantenimento degli impegni assunti dai concessionari in termini di realizzazione del PI, di rispetto degli obiettivi di traffico e di mantenimento dei livelli occupazionali previsti, le AdSP effettuano un'attività di monitoraggio annuale, i cui esiti sono comunicati all'Autorità, e valutano l'adozione di eventuali penali, nella misura in cui sono definite in sede di bando di gara. Ai fini di un'implementazione efficace e graduata di tale sistema di penalità, le AdSP si avvalgono delle metodologie economico-regolatorie di cui all'Annesso 2.
- 3.19 Nell'esercizio dei compiti di manutenzione ordinaria e straordinaria nell'ambito portuale, nonché di promozione di programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici, l'AdSP garantisce il rispetto dei principi di equità, trasparenza e non discriminazione, nonché degli impegni assunti nei confronti dei concessionari. Nell'eventualità di realizzazione, mediante l'utilizzo di fondi pubblici, di nuove infrastrutture in ambito portuale che incidano sugli equilibri concorrenziali prevedibili al momento della stipula di un atto di concessione, l'AdSP valuta la revisione dello stesso onde consentire il conseguente riallineamento dei PEF e dei relativi impegni assunti nei piani d'impresa, nonché l'aggiornamento dei canoni, in linea con le vigenti disposizioni normative e regolatorie. Nei casi di particolare rilevanza, rispetto ai quali la revisione dell'atto di concessione esistente e del PEF correlato comporterebbe il rischio di alterare l'equilibrio concorrenziale dei traffici, l'AdSP può, in alternativa, valutare la revoca della concessione esistente e l'indizione di una gara per un nuovo affidamento della stessa, dandone adeguata comunicazione all'Autorità.
- 3.20 Le istanze di estensione della durata di concessione formulate ai sensi dell'art. 6 del D.M. n. 202/2022 e dell'art. 12 del D.M. n. 110/2023, corredate dell'opportuna documentazione, sono notificate all'Autorità, la quale si esprime con parere vincolante, entro 30 giorni dal ricevimento di tutte le informazioni necessarie, circa la coerenza rispetto al PEF relativo. Fatto salvo quanto disposto dai citati D.M. n. 202/2022 e D.M. n. 110/2023, l'estensione non può, comunque, eccedere un quarto della durata inizialmente prevista, e deve essere opportunamente motivata.

4. Contabilità regolatoria dei concessionari di aree e banchine portuali

- 4.1 È fatto onere ad ogni concessionario di cui alla Misura 3 di presentare alle AdSP una contabilità separata, adottando gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali) di cui all'Annesso 3, in ordine a quanto operato sull'area concessa, corredata di una relazione illustrativa dei contenuti, della metodologia e delle scelte di allocazione adottate. Le predette contabilità regolatoria e relazione illustrativa sono sottoscritte da un revisore contabile, individuato ai sensi dell'art. 2409 bis C.C., oppure dal legale rappresentante del concessionario.

- 4.2 La contabilità presentata dai concessionari deve consentire all'AdSP la verifica dei meccanismi incentivanti applicati ai canoni concessori di cui alla precedente Misura 3, nonché degli impegni assunti dal concessionario e delle eventuali penali da applicare in caso di mancato o parziale adempimento.
- 4.3 La contabilità tenuta dai concessionari deve consentire altresì la valutazione degli indennizzi da riconoscersi in caso di rilascio della concessione in relazione ad eventuali investimenti autorizzati dal concedente, effettuati dal concessionario uscente e non completamente ammortizzati, anche ai fini delle stime di cui all'art. 8, comma 3, del D.M. n. 202/2022. In caso di riconoscimento di tali indennizzi, eventuali meccanismi incentivanti potranno essere applicati al nuovo concessionario per la parte di investimenti ancora da ammortizzare.

5. **Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta**

- 5.1 L'AdSP compie, ogni anno, un'analisi riguardo alla struttura dei mercati dei servizi di cui alla Misura 3 (di seguito anche "ASM") relativa agli ambiti portuali che rientrano nella sua circoscrizione, ed in ogni caso, competenza, al fine di rilevare il grado di efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta all'interno degli ambiti portuali di competenza. L'ASM relativa a ciascun anno di riferimento è trasmessa all'Autorità entro il 1° marzo dell'anno successivo.
- 5.2 L'ASM deve essere predisposta anche con riferimento alle quote di mercato detenute delle imprese che operano nei suddetti ambiti portuali, distinte nei seguenti mercati di prodotto (e negli eventuali sub-segmenti):
 - a. traffico di merce containerizzata;
 - b. traffico di carichi convenzionali (merci varie, project cargo, etc.);
 - c. traffico rotabili (car carrier, etc.);
 - d. rinfuse liquide;
 - e. rinfuse solide;
 - f. trasporto di gas;
 - g. traffico passeggeri (crociere, traghetti, locali).

I dati e i parametri riguardo ai traffici afferenti alle concessioni/terminal di natura industriale devono essere monitorati e rappresentati in un'apposita e distinta sezione dell'ASM.

Nella redazione dell'ASM, l'AdSP prende in esame i diversi dati e parametri che descrivono la struttura del mercato portuale di riferimento; in particolare, riguardo ai segmenti di mercato di cui sopra, l'ASM deve contenere i dati e i parametri, relativi:

- a) al numero delle imprese presenti in ogni segmento di mercato;
- b) alla distribuzione della dimensione delle imprese, espressa secondo appropriate grandezze economiche;
- c) al livello di efficienza delle gestioni, mediante l'utilizzo degli indicatori di *performance* di cui all'Annesso 4, e nella distribuzione del sistema dell'offerta in ciascun segmento di mercato, in ragione dei volumi di traffico, e delle dimensioni delle porzioni di demanio assentite, anche con riferimento alla composizione azionaria (o, in ogni caso, proprietaria) di ogni singola impresa interessata; particolare attenzione deve essere dedicata all'analisi del fenomeno dell'integrazione verticale tra attività armatoriali, terminalistiche e afferenti all'intera catena logistica con la dettagliata indicazione anche di tutte le attività e i servizi gestiti in consorzio, in alleanza, o in ogni

- caso in forma aggregata e/o composta (comprensiva della specifica delle loro relative composizioni);
- d) il grado di accesso equo, trasparente, e non discriminatorio, ai servizi resi a terra sulle infrastrutture portuali (aree in concessione/banchine pubbliche).
- 5.3 L'ASM contiene inoltre una sintetica relazione sull'attività di vigilanza compiuta dall'AdSP riguardo all'applicazione delle tariffe relative alle operazioni portuali, nel rispetto del principio di accesso equo, trasparente, e non discriminatorio, all'infrastruttura portuale, ed ogni altro elemento utile e necessario per un'adeguata e compiuta valutazione della struttura del mercato portuale di riferimento.
- 5.4 Al fine dell'analisi del livello di efficienza delle gestioni di cui alla lett. c) della Misura 5.2, l'AdSP considera non solo quanto previsto nel programma degli investimenti e nel piano economico finanziario, ma anche gli indicatori (KPI) di cui all'Annesso 4, e i relativi valori *benchmark* di efficienza gestionale relativi a ciascun segmento di mercato di cui alla precedente Misura 5.2, che saranno resi disponibili dall'Autorità a valle del completamento delle attività di cui alla Misura 15.
- 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 - un elevato potere di mercato nei confronti degli utenti portuali, l'Autorità può proporre, ove sussistano le condizioni previste dall'ordinamento, all'amministrazione competente (AdSP) la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione ed esercita le proprie funzioni, anche di monitoraggio e segnalazione, volte a garantire condizioni di accesso eque e non discriminatorie all'infrastruttura portuale, coinvolgendo, ove ritenuto utile e/o necessario, anche le altre autorità pubbliche competenti.
- 5.6 La presente misura non si applica agli ambiti portuali di competenza di AdSP nei quali si svolgono prevalentemente attività di trasbordo.

6. Autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali

- 6.1 Fatte salve le disposizioni dettate dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ai sensi dell'articolo 16, comma 1, della l. 84/1994, nell'individuazione delle operazioni e dei servizi portuali sono assicurate la predeterminazione e la pubblicazione, periodicamente aggiornate, sia dell'elenco delle attività soggette alle autorizzazioni di cui al citato art. 16, sia degli elementi necessari per poter individuare quali tipologie di attività, eventualmente non già ricomprese in detto elenco, possano comunque rientrare tra quelle autorizzabili.
- 6.2 La valutazione dei requisiti di cui all'articolo 16, comma 4, lettera a) della l. 84/1994 ed ai relativi decreti attuativi, ai fini del rilascio delle autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, è effettuata con particolare attenzione al rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e proporzionalità, sulla base di indicatori e di valori minimi per tali indicatori, predeterminati ed idonei a garantire il livello di qualità ritenuto indispensabile in relazione all'attività da espletare. Tali indicatori sono individuati anche tra quelli previsti all'Annesso 4.
- 6.3 Il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali, determinato dall'AdSP, sentita la commissione consultiva locale, ai sensi dell'articolo 16, comma 7, della l. 84/1994, è adeguatamente motivato, nel rispetto del principio di proporzionalità, nonché reso pubblico prima

della relativa adozione, assicurando alle parti interessate la possibilità di presentare eventuali osservazioni con modalità e termini idonei a garantire l'effettiva partecipazione al procedimento.

- 6.4 In sede di valutazione delle istanze per il rilascio delle autorizzazioni, l'applicazione dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione è garantita con la predeterminazione di indicatori qualitativi e quantitativi, correlati ai criteri previsti ai sensi dell'articolo 16, comma 4, della l. 84/1994, anche con specifico riferimento ai programmi operativi proposti dagli interessati, dandone adeguatamente conto nei relativi provvedimenti. Tali indicatori, in particolare, sono applicati nella determinazione delle graduatorie nelle ipotesi in cui le domande di autorizzazione siano superiori al numero di quelle che risulta possibile rilasciare; le suddette graduatorie sono rese pubbliche assicurandone la piena e tempestiva conoscenza.
- 6.5 In occasione degli affidamenti di cui alla Misura 3, le AdSP assicurano la possibilità, per i soggetti partecipanti, di presentare istanza per il contestuale rilascio della necessaria autorizzazione per lo svolgimento di operazioni portuali, anche in sovrappiù numero rispetto alle eventuali limitazioni vigenti.
- 6.6 Le AdSP verificano il mantenimento dei requisiti delle imprese autorizzate allo svolgimento delle attività, anche ai fini delle successive valutazioni in sede di ulteriori richieste di autorizzazione.

7. Accesso alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie

- 7.1 Le AdSP disciplinano, con apposita regolamentazione resa disponibile sul proprio sito *web*, le modalità di accesso e di gestione delle banchine pubbliche destinate alle operazioni portuali da parte di imprese autorizzate allo svolgimento delle stesse ai sensi dell'art. 16, l. 84/1994, e non titolari di concessioni ai sensi dell'art. 18, l. 84/1994, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, al fine di assicurare il più proficuo sfruttamento delle aree demaniali.
- 7.2 La regolamentazione di cui sopra prevede, tra l'altro, le modalità per la presentazione delle richieste di occupazione da parte delle imprese interessate, ivi incluse le relative tempistiche, nonché criteri predeterminati per la gestione di eventuali richieste confliggenti, anche con riferimento alle priorità d'accosto, di concerto con l'Autorità marittima.
- 7.3 Al fine di garantire un accesso equo, non discriminatorio e trasparente all'infrastruttura portuale per i richiedenti accesso delle banchine di cui alla Misura 7.1, le AdSP predispongono e pubblicano sul proprio sito *web* un documento di programmazione, almeno di orizzonte trimestrale, dell'utilizzo delle banchine pubbliche, tenendo conto della situazione contingente, ovvero del grado di saturazione e della capacità di traffico disponibile dell'infrastruttura portuale, con particolare riferimento alle aree limitrofe a detta banchina pubblica, al fine di permettere un utilizzo efficiente e ottimale della stessa.
- 7.4 Sono altresì determinati e pubblicati i livelli dei corrispettivi dovuti per l'occupazione delle aree, stabiliti in base alla strategia commerciale e ai piani di investimento del porto e in linea con le norme in materia di concorrenza. Essi possono essere differenziati in conformità alla strategia economica e alla politica di pianificazione territoriale del porto, relative, tra l'altro, a talune categorie di utenti, o al fine di promuovere un uso più efficiente dell'infrastruttura portuale; i criteri per operare eventuali differenziazioni sono trasparenti, obiettivi e non discriminatori. Eventuali variazioni sono pubblicate con almeno 2 mesi di anticipo rispetto alla data di entrata in vigore.

- 7.5 Nei porti che non dispongono di adeguate e/o sufficienti banchine pubbliche, le concessioni rilasciate con i criteri di cui alla Misura 3 prevedono, obbligatoriamente, la possibilità di accesso da parte di altre imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 l. 84/1994 e non titolari di concessioni ai sensi dell'art. 18, l. 84/1994, secondo modalità di accesso e criteri di selezione che siano equi, trasparenti e non discriminatori.

8. Infrastrutture essenziali

- 8.1 Le AdSP identificano, anche previa acquisizione di eventuali pareri da parte delle Autorità competenti, le infrastrutture essenziali rientranti nell'ambito di competenza, per tali intendendosi quelle infrastrutture per cui siano state verificate cumulativamente le condizioni di (i) condivisibilità, (ii) non sostituibilità, (iii) non duplicabilità a costi socialmente sostenibili, e ne pubblicano l'elenco con le modalità di cui alla Misura 12.
- 8.2 Le AdSP disciplinano le modalità di accesso e di gestione delle infrastrutture essenziali di cui sopra al fine di garantire il rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, anche vigilando sull'applicazione di tariffe di accesso congrue e correlate ai costi effettivamente sostenuti dai relativi gestori, facendo uso degli strumenti di contabilità regolatoria di cui alla Misura 10.
- 8.3 Nelle concessioni di cui alla Misura 3 sono chiaramente individuati gli obblighi connessi alla gestione di infrastrutture essenziali.

9. Fornitura di servizi agli utenti portuali

- 9.1 Eventuali limitazioni imposte dall'AdSP al numero di prestatori di servizi forniti agli utenti portuali, qualora non riconducibili ad obblighi normativi, sono adeguatamente motivate; l'eventuale provvedimento di limitazione è adottato in esito ad uno specifico procedimento che preveda in fase istruttoria la consultazione dell'utenza potenzialmente interessata.
- 9.2 Le AdSP individuano le attività di fornitura a titolo oneroso di servizi di interesse generale agli utenti portuali, di cui all'art. 6, comma 4, lettera c) della l. 84/1994, rendendone pubblico e tenendone aggiornato l'elenco, con le modalità di cui alla Misura 12.
- 9.3 L'affidamento delle attività di fornitura di servizi di interesse generale avviene con procedure ad evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione.
- 9.4 La convenzione per l'affidamento dell'attività di fornitura di servizi di interesse generale:
- consente una chiara ed oggettiva determinazione delle attività concesse in regime di esclusiva;
 - ha una durata commisurata agli investimenti necessari alla conduzione delle attività;
 - prevede la predeterminazione di requisiti minimi di qualità dei servizi forniti ed un graduato sistema di penali in caso di inosservanza dei medesimi.
- 9.5 I servizi di interesse generale sono organizzati ed eserciti, sotto il controllo e la vigilanza dell'Autorità di sistema portuale, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, assicurando, con criteri misurabili, la massimizzazione dell'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti. A tal fine, in funzione dell'evoluzione del mercato, nonché degli esiti delle attività

di monitoraggio dello stesso, anche a seguito di eventuali segnalazioni, l'Autorità si riserva di avviare specifici procedimenti per la regolazione economica e l'accesso relativamente a determinate tipologie di servizi.

- 9.6 In sede di controllo delle attività di fornitura di servizi forniti all'utenza portuale non esposte ad effettiva concorrenza, ivi incluse le operazioni portuali in presenza di fenomeni di concentrazioni di mercato e/o di integrazione verticale, le AdSP verificano l'equità delle condizioni di fornitura e la congruità delle tariffe garantendone la commisurazione a costi pertinenti ed efficienti, anche facendo uso degli strumenti di contabilità regolatoria di cui alla Misura 10.

10. Criteri di contabilità regolatoria per l'esercizio di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza

- 10.1 Per consentire alle AdSP la verifica del rispetto dei principi e criteri per la determinazione delle tariffe per l'utilizzo di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza, i concessionari delle infrastrutture essenziali e i fornitori di servizi agli utenti portuali adottano gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali) di cui all'Annesso 3, evidenziando la separata allocazione delle componenti economiche e patrimoniali riferite alle singole attività soggette alla predetta verifica, in coerenza con il bilancio di esercizio e tenendo conto dell'esistenza, in altre concessioni, di eventuali attività non regolate, intendendosi per attività regolate, ai fini della presente misura, quelle relative all'esercizio di infrastrutture essenziali e/o alla fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza, oltre che di attività non pertinenti ovvero svolte al di fuori delle concessioni. Detta contabilità regolatoria, presentata annualmente alle AdSP, è corredata di una relazione illustrativa dei contenuti, della metodologia e delle scelte di allocazione adottate, ed è sottoposta a revisione contabile, nel rispetto di quanto disposto dall'articolo 2409 bis del Codice Civile, oppure sottoscritta dal legale rappresentante del concessionario; la relazione illustrativa dovrà contenere almeno le seguenti informazioni:
- i) descrizione delle valutazioni effettuate per individuare le attività oggetto di separazione contabile;
 - ii) descrizione del modello logico del sistema di contabilità analitica, con evidenza della metodologia di attribuzione delle varie poste economiche e patrimoniali alle singole attività oggetto di separazione contabile;
 - iii) descrizione dell'ambiente/architettura di sistema utilizzato ai fini della gestione delle attività;
 - iv) dettagliata descrizione delle metodologie adottate di contabilità, dei criteri di valorizzazione, dei criteri di allocazione, dei *driver* di attribuzione utilizzati, in relazione a ognuna delle componenti economiche e patrimoniali specificate negli schemi contabili;
 - v) dettagliata descrizione delle metodologie adottate per la quantificazione dei valori delle immobilizzazioni e degli ammortamenti;
 - vi) informazioni dettagliate, anche quantitative, sulle singole fonti e sui relativi utilizzi dei fondi pubblici;
 - vii) descrizione delle partite correlate a rapporti con società controllate, controllanti e sottoposte al controllo delle controllanti, qualora presenti;

viii) dichiarazione che la riconciliazione derivi dal Bilancio approvato secondo i principi contabili adottati.

10.2 La contabilità regolatoria di cui sopra fornisce evidenza della destinazione degli eventuali contributi ed incentivi pubblici percepiti, consentendo la verifica del rispetto delle disposizioni vigenti in materia di trasparenza finanziaria.

10.3 L'ammissibilità dei costi operativi e di capitale, per la determinazione delle tariffe per l'utilizzo di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza, è subordinata al rispetto, da parte dei concessionari e dei fornitori dei servizi, dei seguenti criteri generali:

- *pertinenza*: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, si riferiscono alle attività tariffate;
- *congruità*: i costi e le altre componenti economiche negative sono considerati ammissibili se, e nella misura in cui, ne sia verificata l'adeguatezza rispetto ai fini stabiliti. L'adeguatezza viene valutata, di volta in volta, in relazione agli obiettivi programmati, agli andamenti storici ed al riflesso degli impegni pluriennali nel periodo concessorio;
- *competenza*: i costi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se riferibili all'esercizio di competenza economica;
- *imputazione al conto economico*: i costi operativi e le altre componenti economiche negative sono ammissibili se, e nei limiti in cui, sono imputate al conto economico relativo all'esercizio di competenza;
- *separatezza*: i differenti elementi compresi nelle singole voci di costo devono essere esposti separatamente;
- *comparabilità dei valori*: i valori riportati nei documenti di contabilità regolatoria devono risultare comparabili con le voci incluse nei piani economico-finanziari e degli investimenti;
- *verificabilità dei dati*: i costi indicati nei documenti di contabilità regolatoria devono essere verificabili attraverso la riconciliazione con i dati risultanti dalla contabilità generale e dal bilancio d'esercizio.

10.4 I costi operativi ammissibili sono quelli riferiti alle seguenti tipologie, al netto di eventuali partite rettificative:

- i. costi delle materie prime, sussidiarie di consumo e merci;
- ii. costi dei servizi;
- iii. costi per godimento beni di terzi;
- iv. costi del personale;
- v. oneri diversi di gestione.

10.5 I costi non ammissibili sono i seguenti:

- i. oneri di natura straordinaria;
- ii. oneri finanziari;
- iii. oneri fiscali;
- iv. accantonamenti;
- v. svalutazioni.

10.6 Risultano ammissibili, per la determinazione delle tariffe per l'utilizzo di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza, i seguenti investimenti, previsti nei programmi operativi e di attività, iscrivibili in bilancio a seguito di realizzazione, acquisizione a titolo oneroso o conferimento, al netto di eventuali contributi pubblici:

- gli investimenti in *asset* gratuitamente devolvibili al concedente alla scadenza della concessione, strettamente necessari per lo svolgimento delle attività portuali;
- gli investimenti in *asset* devolvibili al concedente previa corresponsione di un onere di subentro che tiene conto dell'investimento non ancora ammortizzato.

10.7 Il capitale investito netto regolatorio (CIN) è costituito dalle immobilizzazioni di cui alla Misura 10.6, dall'attivo circolante detratti i debiti commerciali, in accordo con gli schemi riportati nell'Annesso 3.

10.8 Le componenti economiche non direttamente allocabili alle singole attività in oggetto sono ripartite in base a specifici *driver*, da esplicitare nella relazione di accompagnamento agli schemi di contabilità regolatoria.

11. Tasse e diritti portuali

11.1 Le variazioni su tasse e diritti portuali, di cui alla Misura 2.22, sono determinate dalle AdSP in modo da garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ed ai servizi portuali, senza creare disparità di trattamento tra i diversi utenti che operano nel porto.

12. Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture

12.1 Le Autorità di sistema portuale mettono a disposizione un pacchetto minimo di informazioni sul demanio portuale e sulle condizioni di accesso alle infrastrutture fisiche e immateriali connesse alle operazioni portuali, nonché ai servizi forniti agli utenti portuali.

12.2 Il pacchetto minimo di informazioni contiene almeno:

- a) l'elenco delle aree assentite o da assentire in concessione con relativa destinazione d'uso secondo il PRP vigente e breve descrizione della dotazione infrastrutturale;
- b) l'elenco delle infrastrutture fisiche e immateriali a disposizione dell'utenza, ivi incluse le infrastrutture essenziali;
- c) l'elenco dei servizi forniti agli utenti portuali, ivi inclusi quelli di cui alla Misura 9.2, e le relative modalità di fornitura e tariffazione.

12.3 Il pacchetto minimo di informazioni di cui sopra è pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'AdSP.

12.4 Nella pubblicazione delle informazioni di cui alla presente misura, le AdSP contemperano le esigenze di trasparenza con quelle di riservatezza commerciale dei dati comunicati dagli operatori economici coinvolti.

12.5 Nei porti interessati dalla presenza di infrastrutture ferroviarie, l'AdSP competente - per quanto compatibile con il proprio ruolo, distinto da quello del Gestore dell'infrastruttura - pubblica altresì, anche raccogliendo le informazioni fornite dai gestori delle infrastrutture e degli impianti di servizio

presenti ambito portuale, un Prospetto informativo della rete ferroviaria portuale (di seguito: il PIRP). Lo schema indicativo dei capitoli di tale Prospetto è riportato nell'Annesso 5.

12.6 Il PIRP comprende le infrastrutture e i servizi ivi forniti, anche correlati allo scambio modale, provvedendo – tra l’altro – alla raccolta delle descrizioni degli impianti di servizio nel formato RNE pubblicate dagli operatori (o dei *link* alle stesse) ai sensi dell’art. 5, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 e della Misura 6 allegata alla delibera n. 130/2019. Esso comprende, tra l’altro, le seguenti informazioni:

- elencazione dei terminali portuali in concessione interessati dalla presenza di infrastrutture ferroviarie, comprensiva dei riferimenti PEC e telefonici per avanzare le richieste di accesso e di fruizione dei servizi ferroviari e portuali in genere;
- per le infrastrutture ferroviarie esterne alle aree in concessione, i riferimenti dell’operatore economico responsabile dell’accesso e della gestione della capacità e le relative descrizioni di impianto di servizio nel formato RNE;
- le caratteristiche tecnologico-prestazionali delle infrastrutture ferroviarie presenti all’interno del porto.

13. Manovra ferroviaria

13.1 Nel PIRP di cui alla Misura 12 sono riportate le informazioni relative alla prestazione dei servizi di manovra, ivi incluse, per quanto compatibili, quelle afferenti al sistema di monitoraggio della qualità, alle tariffe ed al Gestore unico, coerentemente con le disposizioni di cui all’Allegato A alla citata delibera n. 130/2019.

13.2 La fruizione dei servizi di manovra ferroviaria è garantita agli utenti portuali richiedenti a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti, sulla base di un sistema tariffario improntato all’efficienza produttiva delle gestioni ed al contenimento dei costi per gli utenti.

13.3 Ai servizi di manovra ferroviaria che rientrano nelle competenze delle AdSP non si applicano le disposizioni di cui all’Allegato A alla delibera n. 95/2023.

13.4 Ai Fornitori unici del servizio di manovra ferroviaria si applicano gli obblighi di contabilità regolatoria di cui alla misura 10 e gli schemi contabili di cui all’Annesso 3; si applicano, inoltre, i criteri di costruzione della tariffa unitaria del servizio a partire dal costo totale di fornitura, aumentato di un profitto ragionevole, seguendo il pertinente prospetto incluso nell’Annesso 6, che ogni AdSP predisporrà secondo le relative specificità nell’ambito della Relazione di affidamento di cui alla Misura 13.7.

13.5 Nel caso in cui il servizio sia affidato con procedure ad evidenza pubblica secondo la disciplina in materia di contratti pubblici, i suddetti criteri vengono utilizzati per la determinazione della tariffa da porre a base di gara.

13.6 L’AdSP può affidare il servizio di manovra ferroviaria mediante lo svolgimento di apposita procedura avente ad oggetto: i) l’intero ambito territoriale di competenza dell’AdSP, individuato come insieme delle aree per il quale il servizio di manovra sia qualificabile come servizio di interesse generale ai sensi dell’articolo 6, comma 4, lettera c), della legge 84/1994, e delle eventuali ulteriori aree facenti parte del comprensorio ferroviario individuato ai sensi della misura 13 della delibera n. 130/2019, oppure ii)

uno o più porti rientranti nell'ambito territoriale di competenza, oppure iii) uno o più Bacini di servizio ferroviario. È consentito all'AdSP stabilire un meccanismo di perequazione dei costi unitari di fornitura ammessi, secondo la metodologia di costruzione della tariffa indicata all'Annesso 6; la perequazione è consentita tra i singoli porti e/o tra i singoli Bacini di servizio ferroviario rientranti nel perimetro territoriale dell'affidamento. In tal caso, l'AdSP specifica nella Relazione di affidamento di cui alla Misura 13.7 la percentuale minima e massima dei costi ammissibili trasferibili.

- 13.7 L'AdSP, al fine di garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione delle scelte effettuate, redige la Relazione di affidamento del servizio di manovra ferroviaria (di seguito: Rda), che è pubblicata sul sito *web* istituzionale dell'AdSP, nonché trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, prima dell'avvio della procedura di affidamento oppure, in caso di affidamento diretto, prima dell'assunzione della relativa decisione. Essa descrive le caratteristiche del servizio da affidare, tra cui, almeno, la durata dell'affidamento, le modalità di calcolo delle stime di domanda e gli indicatori sintetici di qualità del servizio. L'Autorità può formulare osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento della predetta RdA, con particolare riferimento alla modalità di determinazione del profitto ragionevole posto a base dell'affidamento.
- 13.8 I fornitori di servizi di manovra ferroviaria forniscono annualmente all'AdSP i dati relativi ai seguenti indicatori prestazionali:
 - a) efficienza del ciclo operativo di manovra ferroviaria in porto, misurata in termini di tempo medio di completamento del ciclo operativo del servizio di manovra, espresso in minuti per servizio fornito;
 - b) *performance* di servizio di manovra ferroviaria in porto, misurata in termini di numero medio di personale impiegato nel singolo ciclo operativo del servizio di manovra, espresso in numero di unità di personale FTE (*Full Time Equivalent*) utilizzate per servizio fornito.

L'AdSP pubblica tali informazioni nei termini previsti dalla Misura 12 e dall'Annesso 5, e le fornisce all'Autorità con le modalità di cui alla Misura 15.

14. Gestione dei reclami e apparato sanzionatorio

- 14.1 I soggetti interessati possono presentare un reclamo all'Autorità, indicando almeno:
 - a) i dati identificativi del soggetto reclamante e dell'eventuale rappresentante;
 - b) la descrizione dei fatti da cui emerge la presunta violazione delle vigenti misure di regolazione;
 - c) la documentazione a supporto di quanto sopra.
- 14.2 L'Autorità ha la facoltà di richiedere, a chi ne è in possesso, le informazioni e l'esibizione dei documenti attinenti al reclamo e di adottare decisioni con effetti vincolanti.
- 14.3 In caso di inosservanza delle misure di cui al presente atto di regolazione, l'Autorità può irrogare le sanzioni amministrative di cui all'art. 37, comma 3 lett. i) ed I), del d.l. 6 dicembre 2011, n. 201, ove applicabili, nonché effettuare le dovute segnalazioni ad altre Autorità pubbliche competenti.

15. Acquisizione di dati ed informazioni e definizione di *benchmark* di settore

- 15.1 Al fine di consentire l'applicazione del presente provvedimento da parte dei soggetti destinatari della regolazione, nonché le correlate attività di monitoraggio e vigilanza, tutti i documenti, i dati, le informazioni e gli schemi di cui alle precedenti Misure devono, da tali soggetti, essere forniti alle AdSP e da queste messi a disposizione dell'Autorità.
- 15.2 Le AdSP devono fornire, per ogni concessione vigente di cui alla Misura 3:
- a) *una tantum*, nonché in caso di aggiornamento:
 - i. Dati generali della concessione (elencati nell'Annesso 4)
 - ii. Modalità di determinazione dei canoni (sullo schema fornito con l'Annesso 2)
 - iii. Piano Economico Finanziario
 - b) entro il 30 giugno di ogni anno, con riferimento all'anno precedente:
 - i. Contabilità regolatoria
 - ii. Dati di *performance* (elencati nell'Annesso 4).
- 15.3 Le AdSP devono altresì fornire, entro il 30 giugno di ogni anno, le informazioni di cui alla Misura 13.8, con riferimento all'anno precedente, per ogni fornitore di servizi di manovra ferroviaria.
- 15.4 Tutti i dati e i documenti di cui alla presente misura sono forniti all'Autorità secondo i formati e le modalità tecniche ed operative dalla stessa definite, utilizzando i servizi on-line da questa messi a disposizione a garanzia della integrità, consistenza, provenienza del dato, oltre che della sua protocollazione automatica e conseguente conservazione.
- 15.5 La raccolta delle informazioni e dei dati deve consentire all'Autorità anche di addivenire, laddove si pervenga alla raccolta degli elementi informativi necessari in quantità e qualità adeguata, all'elaborazione di valori *benchmark* di settore nazionali, che potranno essere presi a riferimento dalle AdSP nell'espletamento delle attività di definizione dei canoni concessori, nonché di monitoraggio e di vigilanza rispetto al conseguimento degli obiettivi di *performance* stabiliti negli atti di concessione e indicati nei Piani di Impresa a questi afferenti.
- 15.6 Riguardo all'anno 2025, anno di entrata in vigore delle misure di cui al presente provvedimento, il termine di cui alla Misura 15.2, lettera b), e alla Misura 15.3, cade in data 30 novembre 2025.

16. Disposizioni transitorie e finali

- 16.1 Le misure di cui al presente provvedimento entrano in vigore all'atto della pubblicazione sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Annessi al documento

Annesso 1 - schema di PEF dei concessionari.

[\[Vedasi foglio excel allegato\]](#)

Annesso 2 - moduli metodologici a beneficio delle AdSP in materia di concessioni.

[\[Vedasi foglio excel allegato\]](#)

Annesso 3 - schemi di contabilità regolatoria.

[\[Vedasi foglio excel allegato\]](#)

Annesso 4 - *benchmark* di settore.

[\[Vedasi foglio excel allegato\]](#)

Annesso 5 – schema indicativo dei capitoli del Prospetto informativo della rete ferroviaria portuale.

[\[Vedasi documento allegato\]](#)

Annesso 6 - schemi di costruzione della tariffa di manovra ferroviaria.

[\[Vedasi foglio excel allegato\]](#)