

REVISIONE DELLA DELIBERA N. 57/2018 – METODOLOGIE E CRITERI PER GARANTIRE L'ACCESSO EQUO E NON DISCRIMINATORIO ALLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

Relazione istruttoria

ART

SOMMARIO DEL DOCUMENTO

SOMMARIO DEL DOCUMENTO	2
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI.....	3
1 PROCEDIMENTO	4
1.1 Avvio del procedimento e <i>Call for input</i>	4
1.2 Consultazione.....	5
1.3 Approvazione del provvedimento regolatorio finale	6
2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE	7
2.1 Oggetto e ambito di applicazione delle misure	9
2.2 Definizioni	9
2.3 Concessioni di aree e banchine portuali.	10
2.4 Contabilità regolatoria dei concessionari di aree e banchine portuali	16
2.5 Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta	16
2.6 Autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali	17
2.7 Accesso alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie.	17
2.8 Infrastrutture essenziali	18
2.9 Fornitura di servizi agli utenti portuali.....	18
2.10 Criteri di contabilità regolatoria per l'esercizio di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza	19
2.11 Tasse e diritti portuali	19
2.12 Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture	19
2.13 Manovra ferroviaria	19
2.14 Gestione dei reclami e apparato sanzionatorio	20
2.15 Acquisizione di dati ed informazioni e definizione di <i>benchmark</i> di settore	20
2.16 Disposizioni transitorie e finali.....	21
2.17 Moduli metodologici (Annesso 2)	21
3 CONCLUSIONI	21

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AdSP	<i>Autorità di sistema portuale</i>	MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>	MEF	<i>Ministero dell'economia e delle finanze</i>
CFI	<i>Call for Input</i>	PEF	<i>Piano economico-finanziario</i>
COREG	<i>Contabilità regolatoria</i>	PIRP	<i>Prospetto informativo della rete ferroviaria portuale</i>
GI	<i>Gestore dell'infrastruttura</i>	UE	<i>Unione europea</i>
KPI	<i>Key performance indicators</i>	WACC	<i>Costo medio ponderato del capitale investito (Weighted Average Cost of Capital)</i>
LG	<i>Linee guida ex D.M. n.110/2023</i>		

1 PROCEDIMENTO

1.1 Avvio del procedimento e *Call for input*

- 1 Con la delibera n. 170/2022, adottata nella seduta di Consiglio del 6 ottobre 2022, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito Autorità o ART) ha avviato il procedimento per la revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018. Il termine di conclusione del procedimento è stato inizialmente fissato al 29 luglio 2023.
- 2 Contestualmente all'avvio del procedimento, con la stessa delibera n. 170/2022 l'Autorità ha disposto l'indizione di una *Call for input* finalizzata alla raccolta di osservazioni ed altri elementi utili in tema di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali e di mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano, collegata ai porti, con particolare riferimento ai seguenti ambiti tematici:
 - autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni portuali, ai sensi dell'art. 16 della l. 84/1994;
 - concessioni di aree e banchine portuali, ai sensi dell'art. 18 della l. 84/1994;
 - concessioni ai sensi dell'art. 36 cod. nav. (afferenti, in particolare, ai terminal destinati all'ormeggio delle unità da crociera/traghetti, all'accoglienza dei relativi passeggeri e allo svolgimento delle attività connesse);
 - tematiche generali legate all'accesso ai servizi ed alle infrastrutture portuali.Nell'ambito di tale *Call for input*, sono pervenuti contributi da parte di 27 distinti soggetti, afferenti a diverse categorie di *stakeholders* (tra cui, in particolare, terminalisti, armatori, operatori portuali e logistici). Gli esiti dell'analisi di tali contributi sono stati tenuti in considerazione nella formulazione del documento di consultazione (v. *infra*).
- 3 Con le delibere n. 125/2023 del 27 luglio 2023 e n. 7/2024 del 24 gennaio 2024, l'Autorità, alla luce delle rilevate esigenze istruttorie conseguenti all'intervenuta adozione del Regolamento in materia di concessioni adottato, con il decreto n. 202/2022 (di seguito: Regolamento MIT), dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, nonché delle relative Linee Guida, adottate con il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti n. 110/2023 (di seguito: LG), ha prorogato, da ultimo al 2 agosto 2024, il termine di conclusione del procedimento avviato con la citata delibera n. 170/2022.
- 4 L'adozione del citato Regolamento MIT e delle correlate Linee guida ha reso opportuni interventi di integrazione delle vigenti disposizioni regolatorie relative alle concessioni, cui dar seguito in via prioritaria. Pertanto, con la delibera n. 75/2024 del 30 maggio 2024, è stata posta in consultazione l'integrazione della Misura 2 dell'Allegato A alla delibera n. 57/2018, prevedendo che i PEF che i soggetti partecipanti alle procedure di affidamento delle concessioni sono tenuti a presentare siano dai medesimi predisposti sulla base di uno schema di PEF elaborato dall'Autorità e annesso all'atto di regolazione, e riservando ad una o più successive procedure di consultazione il completamento della prevista revisione delle misure di regolazione in ambito portuale.
- 5 Alla data di chiusura della consultazione, fissata al 20 giugno 2024, sono pervenute osservazioni da parte di due associazioni di categoria, in rappresentanza di imprese terminaliste e armatoriali. L'Autorità ha ritenuto di confermare l'impianto generale delle revisioni poste in consultazione, apportando alcune limitate integrazioni alle medesime revisioni, anche alla luce delle osservazioni pervenute, ed ha approvato, con la delibera n. 89/2024 del 26 giugno 2024, la conseguente modifica dell'Allegato A alla delibera n. 57/2018, con l'introduzione dell'Annesso 1 recante il previsto schema di PEF.
- 6 Con le delibere n. 113/2024 del 1° agosto 2024 e n. 184/2024 del 18 dicembre 2024, considerata l'opportunità di tener conto dei primi esiti attuativi di quanto disposto con la citata delibera n. 89/2024, nonché di portare a compimento le correlate attività di monitoraggio propedeutiche al perfezionamento del documento di consultazione, onde prevedere adeguati tempi per lo svolgimento della fase di consultazione prevista, il termine di conclusione del procedimento avviato con la citata delibera n. 170/2022 è stato prorogato, rispettivamente, al 20 dicembre 2024 e al 25 luglio 2025.

1.2 Consultazione

- 1 Con la delibera n. 69/2025 del 29 aprile 2025, è stata indetta una consultazione sullo schema di atto recante *“Revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018”*, individuando nel 30 maggio 2025 il termine ultimo per la formulazione di osservazioni ed eventuali proposte da parte degli interessati.
- 2 Il documento di consultazione recava uno schema di atto regolatorio costituito da 16 Misure regolatorie, nonché da 6 Annessi.
- 3 Essendo pervenuta da parte di diverse associazioni di categoria la richiesta congiunta di un congruo differimento del termine per la formulazione di osservazioni ed eventuali proposte sull’indicato documento di consultazione, con la delibera n. 85/2025 del 26 maggio 2025, allo scopo di garantire la più ampia partecipazione delle imprese e dei soggetti operanti in ambito marittimo e portuale, detto termine è stato prorogato al 16 giugno 2025.
- 4 Entro il termine di conclusione della consultazione, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:
 - a) Kombiverkehr Intermodal Services S.r.l., con nota prot. ART 55023/2025 del 13/06/2025, di seguito **KIS**;
 - b) i proff. Ferrari, Puliafito e Tei (Università degli Studi di Genova), con nota prot. ART 55194/2025 del 16/06/2025, di seguito **UNIGE**;
 - c) Confindustria, con nota prot. ART 55529/2025 del 17/06/2025, di seguito **CI**;
 - d) FuoriMuro Servizi di Manovra S.r.l., con nota prot. ART 63080/2025 del 18/07/2025¹, di seguito **FM**.
- 5 Tutti i contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito *web* istituzionale dell’Autorità².
- 6 A cavallo del previsto termine di conclusione, numerosi *stakeholders* hanno rappresentato difficoltà a partecipare alla citata consultazione entro il termine previsto, e hanno chiesto di essere convocati in audizione³.
- 7 Con la nota prot. 60169/2025 del 7 luglio 2025, i soggetti richiedenti sono stati pertanto convocati in audizione, prevista il giorno 11 luglio 2025.
- 8 Con le note pervenute in data 10 luglio 2025, prot. ART 60861/2025 e prot. ART 60900/2025, i soggetti convocati hanno chiesto il differimento dell’audizione, e di essere auditi individualmente.
- 9 Con la nota prot. 61114/2025 del 10 luglio 2025 la prevista audizione è stata quindi differita, e con la nota prot. 61561/2025 dell’11 luglio 2025 - non ritenendosi opportuna la convocazione di 13 audizioni individuali - detti soggetti sono stati convocati, raggruppati in *cluster* omogenei per categoria, in quattro distinte audizioni tenutesi nei giorni 18 e 21 luglio 2025, dalle quali è emersa la necessità da parte degli *stakeholders* di beneficiare di un’ulteriore finestra temporale per l’elaborazione di osservazioni relative al documento di consultazione.
- 10 Con la delibera n. 118/2025 del 24 luglio 2025, visto e considerato quanto sopra, l’Autorità ha approvato la riapertura, in via straordinaria, della consultazione indetta con la delibera n. 69/2025, individuando nel 30 settembre 2025 il termine di cui al punto 2 del dispositivo della delibera stessa, e contestualmente prorogando al 28 novembre 2025 il termine per la conclusione del procedimento avviato con la citata delibera n. 170/2022 volto alla revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018.
- 11 Entro il nuovo termine previsto per la conclusione della consultazione, sono pervenute ulteriori osservazioni da parte dei seguenti soggetti:
 - a) Assiterminal e Ancip, con nota prot. ART 74248/2025 del 10/09/2025, di seguito **ATA**;

¹ Nota pervenuta in data 29/05/2025, protocollata in data 18/07/2025 a causa di una eccezione di protocollo.

² <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-di-revisione-delle-prime-misure-di-regolazione-in-ambito-portuale-adottate-con-la-delibera-n-57-2018/>

³ Si fa riferimento alle note prot. ART 54973/2025 del 13/6/2025 da parte di ANCIP, prot. ART 54988/2025 da parte di Assiterminal, prot. ART 54998/2025 da parte di ALIS, prot. ART 55022/2025 da parte di Assoporti, prot. ART 55427/2025 da parte di Confitarma, prot. ART 55447/2025 da parte di Assocostieri, prot. ART 55450/2025 da parte di Fedespedi, prot. ART 55453/2025 da parte di Federagenti, prot. ART 55461/2025 da parte di Assarmatori, prot. ART 55528/2025 da parte di Uniport, e prot. ART 59067/2025 da parte di FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTrasporti.

- b) Confitarma, con nota prot. ART 78928 del 29/09/2025, di seguito **CA**;
 - c) FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTrasporti, con nota prot. ART 79128 del 30/09/2025, di seguito **CCU o le Organizzazioni sindacali**;
 - d) Assocostieri, con nota prot. ART 79185 del 30/09/2025, di seguito **AC**;
 - e) Uniport, con nota prot. ART 79361 del 01/10/2025, di seguito **UP**;
 - f) Federagenti, con nota prot. ART 79363 del 01/10/2025, di seguito **FA**;
 - g) Assarmatori, con nota prot. ART 79364 del 01/10/2025, di seguito **AA**;
 - h) FSLogistix, con nota prot. ART 79429 del 01/10/2025, di seguito **FSL**.
- 12 Tutti i contributi pervenuti sono stati pubblicati sul sito *web* istituzionale dell'Autorità⁴.
- 13 Con la delibera n. 204/2025 del 26 novembre 2025, attesa la numerosità e la complessità dei contributi ricevuti nell'ambito della consultazione e tenuto conto delle rilevanti finalità del procedimento, risultando necessari, per il completamento dell'istruttoria, ulteriori approfondimenti e valutazioni in merito ai contenuti delle osservazioni e delle proposte pervenute, è stato prorogato al 19 dicembre 2025 il termine di cui al punto 4 della citata delibera n. 170/2022 per la conclusione del procedimento volto alla revisione delle prime misure di regolazione in ambito portuale adottate con la delibera n. 57/2018 del 30 maggio 2018.

1.3 Approvazione del provvedimento regolatorio finale

- 1 In esito alle pertinenti analisi effettuate sulle informazioni acquisite, nonché agli ulteriori approfondimenti istruttori svolti, è quindi emersa la completezza del quadro istruttorio per la predisposizione dello specifico atto di regolazione - cui è allegata la presente relazione - recante *"Revisione della delibera n. 57/2018 - Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali"*.
- 2 L'atto di regolazione, così come il documento di consultazione, è costituito da 16 Misure, aventi a oggetto, rispettivamente:
- Misura 1. Oggetto e ambito di applicazione delle misure
 - Misura 2. Definizioni
 - Misura 3. Concessioni di aree e banchine portuali
 - Misura 4. Contabilità regolatoria dei concessionari di aree e banchine portuali
 - Misura 5. Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta
 - Misura 6. Autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali
 - Misura 7. Accesso alle banchine per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie
 - Misura 8. Infrastrutture essenziali
 - Misura 9. Fornitura di servizi agli utenti portuali
 - Misura 10. Criteri di contabilità regolatoria per l'esercizio di infrastrutture essenziali e per la fornitura di servizi non esposti ad un'effettiva concorrenza
 - Misura 11. Tasse e diritti portuali
 - Misura 12. Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture
 - Misura 13. Manovra ferroviaria
 - Misura 14. Gestione dei reclami e apparato sanzionatorio
 - Misura 15. Acquisizione di dati ed informazioni e definizione di *benchmark* di settore
 - Misura 16. Disposizioni transitorie e finali.

⁴ <https://www.autorita-trasporti.it/consultazioni/consultazione-sul-documento-di-revisione-delle-prime-misure-di-regolazione-in-ambito-portuale-adottate-con-la-delibera-n-57-2018/>

L'atto di regolazione consta inoltre di 6 annessi, aventi a oggetto, rispettivamente:

- Annesso 1. Schema di PEF
- Annesso 2. Moduli metodologici
- Annesso 3. Schemi di contabilità regolatoria
- Annesso 4. *Benchmark* di settore
- Annesso 5. Schema indicativo dei capitoli del Prospetto Informativo della Rete ferroviaria Portuale
- Annesso 6. Schemi di costruzione della tariffa di manovra ferroviaria

2 ESITI DELLA CONSULTAZIONE

- 1 La Relazione illustrativa pubblicata contestualmente alla delibera n. 69/2025 recava la descrizione degli istituti e delle tematiche rilevanti, nonché degli elementi essenziali del provvedimento sottoposto a consultazione, unitamente alla *ratio* degli interventi regolatori proposti. Laddove non siano intervenute precisazioni nel testo in esito alla procedura di consultazione, si rinvia, pertanto, al documento di cui all'Allegato A alla medesima delibera n. 69/2025 e alla citata Relazione Illustrativa.
- 2 Ciò premesso, nel prosieguo della presente Relazione istruttoria si darà conto, sinteticamente, degli esiti della fase del procedimento successiva alla consultazione, ossia delle osservazioni formulate dagli *stakeholder* in merito ai contenuti del documento posto in consultazione, delle relative e motivate valutazioni degli Uffici e delle conseguenti variazioni apportate, laddove ritenuto necessario, al testo delle Misure regolatorie.
- 3 Al fine di semplificare la lettura della presente Relazione istruttoria, si precisa che nel testo si adotterà la seguente nomenclatura:
 - a) sarà denominato "**Documento**" il citato documento posto in consultazione, allegato alla delibera n. 69/2025;
 - b) sarà invece denominato "**Allegato A**", il documento finale recante "*Revisione delibera n. 57/2018 - Metodologie e criteri per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali*".
- 4 Alcuni soggetti hanno fatto pervenire contributi non organizzati nella prevista forma tabellare⁵, fornendo alcune osservazioni di carattere generale e altre più puntuali; laddove possibile, le osservazioni sono state estrapolate e ricondotte ciascuna ad una specifica misura, per l'opportuna valutazione; quelle di carattere generale sono trattate preliminarmente nei seguenti capoversi, quelle più specifiche nei successivi paragrafi.
- 5 Diversi soggetti (CI, UP, FA, AA, ATA, CCU) hanno formulato osservazioni che attengono essenzialmente ad una presunta carenza di competenze in capo all'Autorità, nonché ad una asserita sovrapposizione di competenze con AdSP e MIT; in particolare, le misure proposte affronterebbero una materia già disciplinata dal Regolamento MIT e dalle correlate LG. In proposito, si evidenzia preliminarmente che la legge istitutiva (art. 37 del d.l. 201/2011) assegna all'Autorità un ampio mandato nel settore dei trasporti, all'interno del quale rileva anche l'ambito portuale; inoltre, gli stessi citati Regolamento MIT e LG, oltre che la legge n. 84/1994, ne riconoscono chiaramente il ruolo. Si ritiene che le misure proposte in relazione alle materie ivi disciplinate integrino organicamente il quadro normativo e regolamentare, favorendone la corretta applicazione e implementando le attività che gli stessi D.M. pongono in capo all'Autorità.
- 6 In particolare, UP ha osservato che l'Autorità non deve esercitare funzioni di amministrazione attiva di competenza della AdSP, e AA evidenzia il rischio di esporre le medesime ad ulteriore complessità burocratica. In proposito, si evidenzia che, già nella redazione delle misure approvate con la delibera n. 57/2018, si è tenuto conto del fatto che l'ambito portuale è caratterizzato dalla presenza di una pluralità di soggetti dotati di poteri di vigilanza. L'attenzione verso tale complessità ha spinto l'Autorità all'assunzione di un ruolo teso alla costruzione di sinergie tra gli *stakeholders*; si chiarisce, pertanto, che gli Uffici dell'Autorità sono ben consapevoli del ruolo delle AdSP

⁵ di cui all'Allegato B alla delibera n. 69/2025.

nell'esercizio delle relative funzioni di amministrazioni attiva, e ritengono di fornire alle medesime AdSP un quadro regolatorio chiaro e trasparente per lo svolgimento delle stesse.

- 7 Secondo ATA, la competenza delegata dal Regolamento MIT consentirebbe esclusivamente di individuare uno schema di PEF nonché di fornire un parere consultivo per le revisioni delle concessioni di durata maggiore di dieci anni. In proposito, si osserva tuttavia che le LG prevedono, tra l'altro, che l'Autorità, oltre a elaborare il *format*, si esprima sugli schemi di PEF alla stessa inviati dalle AdSP prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio di una concessione, nonché, con parere vincolante, nel caso di istanza di proroga di una concessione superiore a dieci anni, circa la coerenza di detta istanza con il PEF collegato.
- 8 Inoltre, ATA ha osservato che il documento di consultazione non effettuerebbe alcuna valutazione in merito alla proporzionalità dell'intervento, e, pur muovendo dalla competenza di cui all'art. 37 del d.l. 201/2011 andrebbe oltre attraverso l'esercizio di competenze di cui alla legge n. 84/1994 (e del suo D.M. attuativo 202/2022 – considerando che il D.M. n.110/2023 asseritamente non avrebbe, per gerarchia delle fonti, la possibilità di attribuire poteri amministrativi). Tale asimmetria tra provvedimento ed esercizio del potere rischierebbe di configurare la tradizionale figura giuridica dello sviamento di potere. In proposito, si osserva che l'analisi di impatto della regolazione proposta è stata effettuata e pubblicata con la medesima delibera n. 69/2025; in generale, si ritiene di esercitare le competenze all'interno dei confini tracciati dal legislatore.
- 9 Le Organizzazioni sindacali rappresentano altresì l'opportunità: di garantire la concorrenza su criteri di efficienza e qualità, non a scapito del costo del lavoro e della sicurezza; di prevedere meccanismi di tutela dell'occupazione; di prevedere verifiche sullo stato dei terminali, a partire da quelle legate alle norme di sicurezza. Per quanto attiene alle competenze dell'Autorità – che, come è noto, non includono la sicurezza –, si ritiene che le proposte misure – riguardando, tra l'altro, la trasparenza e l'efficienza delle gestioni – non siano in contrasto con le legittime posizioni espresse dalle Organizzazioni sindacali.
- 10 Infine, AA evidenzia il rischio di proliferazione di contenziosi in caso l'applicazione della regolazione comportasse la decadenza delle concessioni o portasse le AdSP a promuovere procedure di evidenza pubblica sulla base di condizioni economiche o di mercato irrealizzabili. In proposito, si evidenzia che, se l'Autorità è titolata ad esercitare le proprie funzioni di garanzia, restano in capo alle AdSP tutte le autonome valutazioni di merito, sia relativamente ad eventuali proposte di decadenza, sia nell'ambito delle istanze di rilascio delle concessioni.

2.1 Oggetto e ambito di applicazione delle misure

- 1 UP ritiene che il contenuto dell'atto vada oltre la definizione di principi e criteri, di cui alla **Misura 1.1**. In proposito, si evidenzia che l'atto oggetto di revisione fa esplicito riferimento, già nel titolo, a "Metodologie" atte a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali; si ritiene, per maggiore chiarezza, di integrare lievemente il richiamato passaggio.
- 2 Con riferimento alla **Misura 1.2**, CI e ATA osservano che, per l'applicabilità di alcune misure alle concessioni già in essere, sia necessario verificare il rispetto dei principi di legittimo affidamento e certezza del diritto. In proposito, si ritiene che l'applicazione delle citate misure alle concessioni già vigenti, nella misura in cui non comporta una rilevante alterazione dell'equilibrio economico finanziario, non infranga i principi di legittimo affidamento e certezza del diritto.
- 3 In particolare, UP ritiene che le misure 3.13, 4 e 5 non dovrebbero essere applicate alle concessioni vigenti, non potendosi modificare contratti già in essere. In proposito, si ritiene legittima l'applicazione ai contratti di concessione già in essere - senza che questo costituisca modifica unilaterale - delle disposizioni in materia di vigilanza, sia con riferimento alla compagine azionaria (ed alle correlate implicazioni sull'equilibrio concorrenziale, di cui alla misura 3.13), sia di controllo contabile (misura 4), sia di verifica degli impegni e delle prestazioni dei concessionari (misura 5).
- 4 UP, FA e AA ritengono che la notifica da parte delle AdSP di aggiornamenti o revisioni degli atti di concessione configurerebbe un obbligo non previsto dalla normativa. Pur ritenendo tali informazioni necessarie ai fini dell'esercizio delle competenze dell'Autorità, e considerato che le stesse verrebbero comunque veicolate in applicazione della Misura 15, allo scopo di alleviare l'onere burocratico in capo alle AdSP, si ritiene di poter espungere la previsione.
- 5 UP osserva altresì che le operazioni portuali possono essere "*per conto proprio*" e/o "*di terzi*", fattispecie che – asseritamente - meriterebbe una regolazione specifica. Nel rilevare la genericità dell'osservazione, che non reca proposte concrete, ci si riserva di valutare ulteriori integrazioni in futuro.
- 6 FM ha chiesto l'eliminazione della Misura 15 da quelle ritenute applicabili alle concessioni in essere alla data di entrata in vigore della Delibera, osservando che la Misura 15.3, prevede la fornitura di informazioni relative agli indicatori prestazionali riferibili alla Misura 13.8, misura che non rientrerebbe tra le misure applicabili alle concessioni vigenti. In proposito, si chiarisce che la specificazione di cui alla Misura 1.2 è da considerarsi nell'ambito delle concessioni di aree e banchine di cui alla Misura 3, mentre l'applicabilità della previsione di cui alla Misura 15.3 si ritiene confermata in capo a tutti i fornitori di servizi di manovra di cui alla Misura 13.8, indipendentemente dalla modalità di affidamento del servizio; si ricorda, in merito, che nell'esercizio delle proprie competenze, l'Autorità "*richiede a chi ne è in possesso le informazioni e l'esibizione dei documenti necessari per l'esercizio delle sue funzioni*" (art. 37, c.3, d. l. 201/2011).

2.2 Definizioni

- 1 Con riferimento alla **Misura 2**, CI e ATA hanno osservato che l'Autorità userebbe una propria terminologia diversa da quella prevista per legge, che renderebbe complesso il coordinamento delle misure. Al contrario, le definizioni sono state introdotte proprio al fine di fornire, tra l'altro, la corretta riconducibilità alle disposizioni normative delle fattispecie trattate all'interno dell'atto di regolazione, pur mantenendo la chiara leggibilità dello stesso, anche mediante l'uso di termini invalsi nella prassi (ad es., "*aggiornamento intermedio*", "*banchina pubblica*", "*piano di impresa*") oppure tesi a riferirsi ad una molteplicità di fattispecie (ad es., "*utenti portuali*"); in alcuni casi, poi, si riferiscono a specifiche previsioni introdotte dalle misure in oggetto (ad es. "*Analisi riguardo alla struttura del mercato dei servizi*", "*Relazione di affidamento del servizio di manovra ferroviaria*")

- 2 UNIGE ha osservato che sarebbe necessaria una definizione di *benchmark* e una considerazione su effetti esterni e livelli di domanda che potrebbero generare distorsioni. In proposito, si condivide l'opportunità di inserire una definizione, ma si rimandano ulteriori dettagli alla fase implementativa, anche considerata la necessità di verificare l'adeguatezza degli elementi informativi che verranno raccolti.
- 3 UP propone di eliminare le definizioni di KPI e di Previsioni di domanda, unitamente ai relativi annessi, in quanto non rientrerebbero tra le competenze dell'Autorità. Per contro, si ritiene che i KPI proposti siano in linea con le previsioni di cui alle richiamate LG ai fini dell'elaborazione dei *benchmark* di settore previsti dalle medesime LG; quanto alle previsioni di domanda, esse sono elemento essenziale dei PEF dei concessionari, che ai sensi delle stesse LG devono essere predisposti sulla base del *format* elaborato dall'Autorità (Annesso 1).
- 4 Secondo AA e FA, mancherebbe un riferimento al Regolamento (UE) 2017/352. In proposito, evidenziando che gli opportuni riferimenti al citato Regolamento sono rinvenibili nella Relazione illustrativa della delibera n. 69/2025 con cui è stata indetta la consultazione, non si ritiene necessaria né appropriata siffatta inclusione tra le definizioni.
- 5 ATA ha contestato l'utilizzo del termine "giurisdizione" dell'AdSP e l'asserita unificazione delle terminologie di "vigenza, validità ed efficacia" delle concessioni. Quanto alla prima osservazione, si ritiene opportuno riformulare, per maggiore chiarezza, la definizione; quanto alla seconda, si chiarisce che non si intendeva affatto unificare le accezioni di "vigenza, validità ed efficacia", che vanno evidentemente valutate nel caso concreto in relazione alla specifica fattispecie; ad ogni buon conto, per maggiore chiarezza, si è riformulata la definizione facendo riferimento alla normativa vigente.
- 6 ATA ha altresì osservato che gli utenti si distinguerebbero dai consumatori "semplici" in quanto destinatari di specifici diritti rafforzati in ragione della natura di "interesse economico generale" dei servizi resi; l'Autorità parrebbe quindi applicare a tutti i destinatari dei servizi i presidi dei Servizi di interesse economico generale, modificando il quadro giuridico. In proposito, si evidenzia che quella di cui alla **Misura 2.21** è una definizione volutamente omnicomprensiva, dalla quale non si ritiene possa derivare alcuna modifica del quadro giuridico.

2.3 Concessioni di aree e banchine portuali.

- 1 CI ha rappresentato la necessità di fare chiarezza sul ruolo dell'Autorità, evitando presunte sovrapposizioni con aspetti di competenza delle AdSP e del MIT. In particolare, l'Autorità si assegnerebbe la facoltà di esprimere pareri vincolanti sui Piani Economico-Finanziari (PEF) e proporre l'eventuale adozione di provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti di concessione. In proposito, si evidenzia che, ai sensi del D.M. n. 110/2023: l'ART elabora un *format* di PEF dei concessionari e si esprime sullo schema di PEF inviatole dall'AdSP prima dell'indizione della procedura per il rilascio della concessione; inoltre *"l'ART può 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 dei provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca degli atti di concessione."*; infine, in presenza di istanza di proroga riguardante 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"*; la legge istitutiva (art.37, c.3, l. c, del d.l. 201/2011) prevede altresì che l'Autorità, nell'esercizio delle proprie competenze, *"propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione, delle convenzioni, dei contratti di servizio pubblico, dei contratti di programma e di ogni altro atto assimilabile comunque denominato, qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento"*.
- 2 Secondo UP, sarebbe irragionevole non prevedere una graduazione degli adempimenti commisurata alla durata ed al rilievo del bene oggetto di concessione. Per contro, si ritiene che nell'atto oggetto di consultazione siano state prese in considerazione le opportune graduazioni (ad esempio, per le concessioni di durata superiore a 10 anni, in linea con la normativa ed i regolamenti applicabili), e si osserva che non vengono proposte dal soggetto ulteriori specifiche integrazioni in tal senso.

- 3 Con riferimento alla **Misura 3.5** ed alla riserva di spazi operativi per le imprese non concessionarie di cui all'articolo 18, comma 4, della l. 84/1994, ATA e AA osservano che il Regolamento MIT provvede a riservare tali spazi solo laddove "tutte le aree portuali siano già affidate in concessione" e non prevederebbe alcuna competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti. Anche per tale fattispecie, tuttavia, si ritiene nella piena legittimità dell'Autorità esercitare le proprie funzioni di garanzia del rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione, sia ai sensi della legge istitutiva, sia della citata l. 84/1994, e non si rileva alcuna incongruenza tra le misure proposte e il quadro normativo vigente (si veda anche il paragrafo 2.7).
- 4 ATA ritiene corretto osservare, con riferimento alla **Misura 3.6**, che le concessioni debbano essere coerenti con gli strumenti di pianificazione; tuttavia, rileva l'utilizzo della parola "programmazione" in luogo di "pianificazione". In proposito, evidenziando che è stata ripresa la terminologia eterogenea già utilizzata dalla l. 84/1994, si ritiene opportuno riformulare lievemente per maggiore chiarezza.
- 5 ATA ha altresì osservato che l'obbligo di prevedere tipologie di traffici, volumi con unità di misura e grado di sostituibilità sarebbe inutile o illegittimo, non potendo prevedere qualcosa di diverso dagli strumenti di pianificazione. Sullo stesso tema, AC osserva che non può venir meno la coerenza tra concessioni e programmazione, e che il riferimento ai *mix* di traffico ammissibili, con i relativi quantitativi movimentabili, esulerebbe dal compito di garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, restando compito delle AdSP assicurare che l'oggetto delle concessioni e il Programma degli Investimenti (PI) unitamente al Piano Economico Finanziario (PEF), a queste sottesi, siano coerenti con quanto previsto dagli strumenti di programmazione. In proposito, si ribadisce che non si intende interferire nell'esercizio delle competenze esclusive delle AdSP e nelle autonome valutazioni ad esse riservate, ma di favorirne l'esercizio mediante la proposizione di un quadro regolatorio univoco; la misura è pertanto tesa ad assicurare la trasparenza ed a prevenire i rischi che potrebbero prodursi in presenza di formulazioni poco chiare degli atti di concessione.
- 6 CA, UP e AA sono intervenuti sul tema dell'aggiornabilità delle previsioni di domanda, con diverse osservazioni critiche afferenti sostanzialmente a: (i) una presunta carenza di competenze che consentano all'Autorità di stabilire una periodicità e dei limiti numerici per tali previsioni; (ii) l'inopportunità di prevedere vincoli rigidi in presenza di possibili fluttuazioni al di fuori del controllo del concessionario; (iii) l'illogicità di prevedere un limite superiore all'incremento dei traffici, che andrebbe contro l'interesse pubblico. Inoltre, secondo ATA, la necessità di effettuare previsioni di domanda da verificare ogni 5 anni con un'alea ammissibile del 15% trasformerebbe, di fatto, le concessioni di beni in concessioni di servizi, e tale determinazione sarebbe priva di motivazione. In proposito, apprezzando in particolare le preoccupazioni dei soggetti riguardo all'opportunità di gestire gli aggiornamenti in maniera più flessibile, appare opportuno riformulare la misura prevedendo che le nuove stime non risultino ridotte di oltre il 15% rispetto a quelle originariamente formulate, e che variazioni maggiormente significative possano essere autorizzate dall'AdSP previa acquisizione del parere dell'Autorità; si ritiene altresì opportuno riferire esplicitamente le eventuali modalità di rinegoziabilità alle previsioni formulate in sede di offerta.
- 7 Secondo ATA, FA e AA, in relazione alla **Misura 3.7** in materia di vigilanza sul rispetto delle concessioni e dei correlati PI e PEF da parte dei concessionari, la previsione di notifica all'Autorità di ogni istanza di revisione o di aggiornamento andrebbe oltre le previsioni del Regolamento MIT, configurando una competenza non prevista dall'ordinamento. Ritenendo tali informazioni necessarie ai fini dell'esercizio delle competenze dell'Autorità, considerato che le stesse verrebbero comunque veicolate in applicazione della Misura 15, allo scopo di alleviare l'onere burocratico in capo alle AdSP, si ritiene di poter riformulare lievemente la previsione di integrare la misura chiarendo che deve essere notificata all'Autorità ogni istanza di revisione o aggiornamento rilevante ai fini dello svolgimento delle attività di competenza.
- 8 Secondo AA, la **Misura 3.8** sembrerebbe essere una duplicazione di quanto contenuto dal Regolamento MIT in materia di rilascio di concessione demaniale in ambito portuale. In proposito, si osserva che la misura conferma in gran parte il testo approvato, con la delibera n. 57/2018, ben prima dell'adozione del Regolamento MIT e persino dell'attuale formulazione dell'art. 18 della l. 84/1994 (che si deve alla legge 5 agosto 2022, n. 118); in ogni caso, si ritiene la misura in linea con il quadro vigente ed utile a promuoverne la corretta applicazione.
- 9 KSI propone di prevedere che l'AdSP possa assegnare solo una concessione a ciascun operatore economico/gruppo, e che la stessa possa avere ad oggetto solo una banchina. In proposito, si ricorda tuttavia che l'art. 18 della l.

84/1994 prevede la possibilità di assegnare più concessioni al medesimo operatore, purché per attività diverse; inoltre, è disciplinata anche la possibilità di cumulo di concessioni aventi ad oggetto la medesima attività.

- 10 Secondo ATA, la **Misura 3.9** introdurrebbe contenuti che confermerebbero una confusione terminologica e sostanziale tra la tipologia concessoria (concessione di beni vs. concessione di servizi) e di oggetto (servizi a mercato vs. servizi di interesse economico generale), introducendo obblighi di tipo sostanziale non previsti dai decreti ministeriali. UP ritiene che nelle disposizioni in materia di PEF sia individuabile un doppio livello di controllo, preventivo e successivo, sull'operato dell'AdSP, che costituirebbe un inutile aggravio burocratico. AA, in relazione all'invio degli schemi di PEF all'ART, sostiene che le misure riproporrebbero quanto già previsto nelle LG, il che indurrebbe a legittimare una parificazione delle competenze non prevista dal diritto. In proposito, si ritengono le disposizioni in linea con le competenze in materia di regolazione economica dell'Autorità, nonché con le previsioni del Regolamento MIT e delle LG in materia di PEF, delle quali si ritiene di promuovere la corretta applicazione disciplinando le modalità con le quali l'Autorità intende svolgere le previste funzioni.
- 11 Sempre da parte di ATA, sono state contestate le richieste di informazioni, nella relazione accompagnatoria al PEF, relative alle previsioni di domanda di cui alla misura 3.9, lettera i) e delle modalità di calcolo degli indicatori previsti dallo schema di PEF (Annesso 1). A tale proposito, premettendo che le previsioni di domanda sono già presenti all'interno dell'Annesso 1 alla delibera n. 57/2018 approvato con la delibera n. 89/2024, si ritiene che tali informazioni costituiscano utili elementi di contesto; si ritiene altresì che la descrizione della metodologia utilizzata per elaborare i contenuti dei citati PEF sia necessaria ai fini di una corretta interpretazione e di una efficace valutazione degli stessi; ciò anche sulla base dell'esperienza maturata nell'analisi dei primi PEF già pervenuti in applicazione delle LG stesse.
- 12 UP, in relazione alla **Misura 3.10**, osserva che la norma istitutiva di ART contempla la possibilità che questa proponga all'amministrazione competente l'adozione di provvedimenti di sospensione, decadenza o revoca solamente "qualora sussistano le condizioni previste dall'ordinamento". In proposito, per rendere più chiara la misura, si ritiene utile inserire il riferimento alla disposizione di cui alla legge istitutiva che prevede la proposizione di tali provvedimenti qualora ne sussistano le condizioni previste dall'ordinamento.
- 13 Secondo ATA, la **Misura 3.11** sui contenuti dell'avviso/bando di gara sarebbe generale ed astratta, quindi illegittima, e pregiudicherebbe l'esercizio delle conseguenti competenze da parte delle Autorità di sistema portuale, introducendo incertezza. Sulla medesima misura, CI e AA contestano inoltre la presunta sovrapposibilità di quanto contenuto dal Regolamento MIT, nonché di altre disposizioni vigenti, andando asseritamente oltre i requisiti già previsti. In proposito, si osserva preliminarmente che la misura conferma numerose previsioni già approvate, con la delibera n. 57/2018, ben prima dell'adozione del Regolamento MIT; anche in questo caso, si ritiene la misura in linea con il quadro vigente ed utile a promuoverne la corretta applicazione, dettagliando dove ritenuto opportuno i contenuti dei bandi ai fini del perseguimento degli scopi dell'atto di regolazione.
- 14 In particolare, secondo CI non sarebbe chiaro il motivo per cui la possibilità di stipulare accordi sostitutivi o aggiuntivi sarebbe limitato alle concessioni di durata superiore a 10 anni. In proposito, si evidenzia preliminarmente che analoga disposizione è stata approvata, ed è vigente, con la delibera n. 57/2018 per le "*concessioni di maggiore durata*"; nell'ambito della revisione in argomento, si è inteso circoscrivere tale concetto generico individuando e ponendo in consultazione una durata minima di 10 anni; tale valore, come esplicitato nella Relazione illustrativa della delibera n. 69/2025, è stato ipotizzato in analogia con altre disposizioni vigenti tese a discriminare le concessioni di maggiore durata (si veda ad es. l'articolo 2, comma 2, del citato Regolamento MIT, e il paragrafo 12, primo capoverso, delle LG).
- 15 CI segnala inoltre presunti disallineamenti tra Regolamento MIT, LG e le misure oggetto di consultazione, con particolare riferimento al tema dell'asseverazione. Premettendo la generalità dell'osservazione, si evidenzia che le misure proposte appaiono perfettamente in linea con Regolamento MIT e LG, integrandone organicamente le disposizioni senza introdurre alcuna previsione discordante in materia di asseverazione.
- 16 Secondo ATA, la previsione di cui alla **Misura 3.13** di adozione di quote minime di capacità di movimentazione merci da garantirsi ad imprese armatoriali non collegate al concessionario sarebbe di portata pianificatoria e politica e non propria dell'Autorità di Regolazione. Per contro, si ritiene pienamente legittimo, ai fini della tutela

dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture, la previsione di adozione di siffatte quote minime di capacità, rimettendone la valutazione alle AdSP competenti.

- 17 CI ritiene che la richiesta di fornire informazioni su *“una qualsiasi relazione, rispetto ad altri soggetti già titolari di concessioni”* sarebbe formulata in termini generici e giuridicamente poco rigorosi. Va chiarito, in proposito, che la formulazione, volutamente generica, è stata concepita con l’obiettivo di abbracciare una casistica di fattispecie quanto più possibile ampia; al contrario, è la proposta di Confitarma di integrare con la frase *“...e può presentare delle relazioni attestanti specifiche situazioni in altri porti nazionali ritenute utili dal Concessionario”* che appare, non solo del tutto generica, ma anche rimessa integralmente alla valutazione discrezionale del concessionario.
- 18 Infine, AA afferma che l’obbligo delle AdSP di notificare ad ART sull'applicazione delle disposizioni lascerebbe intendere che l’Autorità di Regolazione abbia un potere di vigilanza che, tuttavia, è affidato al MIT; inoltre, la richiesta di fornire informazioni su soggetti operanti in qualunque porto nazionale non sarebbe corretta, dovendo riferirsi piuttosto alla *catchment area*. In proposito, si ritiene la previsione di tale obbligo informativo utile alla verifica dell'applicazione della specifica misura, senza per questo invadere le competenze del MIT; si ritiene inoltre opportuno che i concessionari forniscano informazioni esaustive, lasciando all'AdSP le valutazioni in merito alla rilevanza economica e geografica delle stesse.
- 19 ATA ritiene generale, astratta ed errata nel metodo la **Misura 3.14** relativa al contenuto degli atti di concessione, che secondo FA e AA, affronterebbe aspetti già presenti nelle LG, con prescrizioni eccessivamente precise e/o rigide che rischierebbero di incidere in negativo sulla competitività delle AdSP. In proposito, si osserva preliminarmente che la misura conferma numerose previsioni già approvate, con la delibera n. 57/2018, ben prima dell’adozione del Regolamento MIT e delle LG; si ritiene la misura in linea con le previsioni del Regolamento MIT e delle LG, ed utile a promuoverne la corretta applicazione.
- 20 ATA ritiene in particolare che si produrrebbe sovrapposizione dando per scontato che sia legittimo prevedere il *mix* di merci movimentato così come la disciplina del co-uso. In proposito, si ribadisce che la misura è tesa ad assicurare la trasparenza ed a prevenire i rischi che potrebbero prodursi in presenza di formulazioni poco chiare degli atti di concessione; entrambe le specifiche tematiche (traffici consentiti e co-uso) appaiono potenzialmente critiche in tal senso, potendo generare contenziosi tra operatori. Si ritiene opportuno che le AdSP ne tengano conto nell'esercizio delle proprie competenze, di cui si intende favorire l’esercizio mediante la proposizione di un quadro regolatorio univoco.
- 21 UP ritiene non chiara la definizione di co-uso, non competendo all'ART l'introduzione di nuove modalità di utilizzo. In proposito, si chiarisce che non si intende introdurre nuove modalità di utilizzo, ma garantire i principi dell'accesso equo e non discriminatorio, nonché della trasparenza, nell'applicazione di quelle esistenti.
- 22 UP contesta altresì la previsione riguardante l'individuazione negli atti di concessione di penali, sanzioni e cause di decadenza, essendo già regolati in atti normativi e potendo asseritamente comportare applicazioni difformi tra territori. In proposito, si osserva preliminarmente che la medesima disposizione - salvo un inciso aggiunto in considerazione delle sopraggiunte disposizioni in materia di PEF - è già vigente in quanto approvata con la delibera n. 57/2018; si ritiene che, al contrario, essa promuova l'uniformità di applicazione dei richiamati istituti in tutte le realtà territoriali, nell'ambito del quadro regolatorio uniforme fornito a tutte le AdSP a livello nazionale.
- 23 UNIGE propone di inserire negli atti di concessione modi, tempi e formati della comunicazione dei KPI di cui all'Annesso 4. In proposito, si ritiene ultronea la specificazione, in quanto la comunicazione dei KPI è dovuta a prescindere dai contenuti dell'atto di concessione (essendo, peraltro, prevista anche per concessioni già in essere); l'obbligo in capo al concessionario discende anche dalla necessità da parte dell'Autorità di elaborare i *benchmark* di settore (ex D.M. n.110/2023) e dal potere dell'Autorità di ottenere, da chiunque ne sia in possesso, le informazioni necessarie per l'esercizio delle sue funzioni (d.l. 201/2011, art. 37, c.3, l. d)); la specificazione proposta risulterebbe pertanto fuorviante.
- 24 Con riferimento alla **Misura 3.15**, AC osserva che occorre considerare, preliminarmente, che le concessioni per l'impianto e l'esercizio dei depositi e stabilimenti di cui all'articolo 52 del codice della navigazione e delle opere necessarie per l'approvvigionamento degli stessi, dichiarati strategici ai sensi della legge 23 agosto 2004, n. 239, hanno durata almeno decennale ai sensi dell’art. 18, c. 5, della l. 84/1994. ATA ritiene che l'introduzione di un

limite superiore coincidente con un *benchmark* di mercato non avrebbe copertura legislativa; nel caso in cui lo Stato decida di realizzare un'opera molto costosa, l'applicazione di *benchmark* di mercato al limite superiore pregiudicherebbe, in sostanza, la possibilità di realizzare un'opera pubblica; la misura avrebbe l'effetto di attrarre sull'Autorità poteri e competenze tipiche del potere esecutivo; inoltre, secondo CI, tali *benchmark* sarebbero di difficile determinazione e potrebbero condurre ad una maggiore disomogeneità e iniquità di trattamento. ATA osserva altresì che il limite superiore temporaneo individuato, coincidente con gli anni di ammortamento fiscale dei beni che sono oggetto della concessione, suggerirebbe una confusione tra ammortamento fiscale e durata della concessione, e sarebbe completamente privo di motivazione; analogamente, sarebbe fuori luogo l'introduzione di un limite inferiore pari al numero di anni necessario affinché il valore attuale netto della concessione diventi zero. In relazione alla determinazione del "Limite inferiore" della durata delle concessioni, AA, CI e UP esprimono perplessità sui criteri di determinazione del WACC da parte dell'Autorità. In relazione nella determinazione del "Limite superiore" della durata delle concessioni, AA ritiene che il criterio di vita economica utile sarebbe eterogeneo, non potendo essere individuato un indicatore unico per la durata massima, mentre sarebbe più coerente quello proposto dalle LG. In considerazione delle osservazioni pervenute, ritenendo utile svolgere ulteriori e specifici approfondimenti, anche tenendo conto degli esiti delle attività di rilascio dei primi pareri ai sensi dei paragrafi 7 e 12 delle LG, si è ritenuto di espungere le disposizioni relative all'individuazione di un Limite superiore e di un Limite inferiore, nonché al WACC, riservandosi di avviare uno specifico procedimento per la determinazione dei criteri per l'individuazione della durata delle concessioni.

- 25 In relazione alla **Misura 3.16**, AC osserva che spetta a ciascuna AdSP individuare, con proprio regolamento, i criteri per la definizione dei canoni demaniali da applicare nei singoli porti dalle stesse amministrati. Secondo AA, inoltre, l'applicazione di appositi KPI ai fini della individuazione della parte variabile del canone di concessione andrebbe oltre le previsioni normative vigenti. In proposito, si ritiene che la misura non sia in contrasto con le competenze delle AdSP, fornendo esclusivamente un quadro regolatorio per l'esercizio delle stesse anche alla luce del Regolamento MIT e delle correlate LG; da entrambi tali atti risulta confermato il ruolo dell'Autorità, con particolare riguardo alle modalità di determinazione della parte variabile del canone (si vedano l'art. 5 del Regolamento MIT e il paragrafo 10 delle LG).
- 26 CI osserva che l'andamento delle variabili indicate come KPI per la determinazione della competente variabile del canone non sarebbe sempre imputabile al concessionario. In proposito, si chiarisce che restano in capo all'AdSP tutte le valutazioni del caso in merito all'applicabilità degli indicatori proposti alle singole realtà locali e fattispecie concessorie.
- 27 Secondo ATA, l'Autorità pare travalicare le proprie competenze laddove introduce percentuali di variazione massima e laddove include un allegato che riporta una metodologia di calcolo che sembrerebbe sempre applicabile così comprimendo di fatto la libertà di apprezzamento del Ministero e delle AdSP nel posizionamento di mercato. In proposito, si chiarisce che le percentuali (comunque poste in consultazione) riguardano esclusivamente la composizione relativa della componente fissa e variabile, e sono previste con lo scopo di consentire la conoscibilità dei valori minimo e massimo dell'ammontare complessivo del canone; si ritiene che la metodologia fornita nell'Annesso 2 (anch'essa soggetta a consultazione) lasci alle AdSP gli opportuni margini nella determinazione dei canoni, contribuendo tuttavia ad uniformare le prassi e favorendo la trasparenza e la confrontabilità delle stesse.
- 28 UP, per contro, osserva che la mancanza di un tetto alla componente fissa rischia di aggravare situazioni di difformità e di alterazione della competitività tra i porti. A tal proposito, nel ricordare che la determinazione dei canoni, nel *quantum*, è demandata alla AdSP ai sensi della l. 84/1994 e del Regolamento MIT, si osserva che l'Autorità ha ritenuto tutt'al più di individuare dei limiti per il peso relativo della componente variabile (cfr. *supra*).
- 29 UNIGE propone di inserire il grado di integrazione verticale e orizzontale (e i relativi effetti sulla *performance*) tra i KPI da tenere in considerazione per la determinazione della parte variabile del canone. In proposito, tuttavia, non si ritiene che il grado di integrazione verticale ed orizzontale possa essere correttamente annoverato tra gli indicatori prestazionali da considerare a tal fine.
- 30 UNIGE propone inoltre di prevedere variazioni del canone in presenza di variazione delle condizioni competitive. Si ritiene, in proposito, sufficiente quanto già previsto nella Misura 3.19, laddove si prevede che "[n]ell'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[...]”.

- 31 ATA e AA, con riferimento alla **Misura 3.18** ed alla vigilanza circa il mantenimento degli impegni assunti dai concessionari, nonché alle metodologie di cui all'Annesso 2, osservano che la discrezionalità nella determinazione del regime delle penali, che non può essere ricondotto ad una regola generale, è affidata alla AdSP. In proposito, si ritiene che la metodologia fornita nell'Annesso 2 (anch'essa soggetta a consultazione) lasci alle AdSP i previsti margini nella determinazione delle penali, contribuendo tuttavia ad uniformare le prassi e favorendo la trasparenza e la confrontabilità delle stesse.
- 32 UNIGE ha proposto di prevedere che i concessionari comunichino i dati necessari per i KPI alle AdSP, e che queste li pubblicino sul proprio sito *web*. In proposito, si ricorda che l'obbligo in capo ai concessionari è già previsto alla Misura 15.1; con riferimento alla pubblicazione, si ritengono sufficienti le misure di trasparenza già previste nel documento.
- 33 Secondo FA e AA, le prescrizioni di cui alla **Misura 3.19** sono in parte già contenute sia nella normativa europea sia nella disciplina regolatoria nazionale di secondo livello. Si ritiene tuttavia la misura in linea con le disposizioni normative e regolamentari, ed utile a promuoverne la corretta applicazione.
- 34 In particolare, secondo ATA, le attività di “[...] *promozione di programmi di investimento infrastrutturali che prevedano contributi dello Stato o di soggetti pubblici* [...]” sarebbero già regolate a livello UE, senza necessità di ulteriore regolazione a livello nazionale. In proposito, si evidenzia che non si è inteso disciplinare i programmi di investimento in sé, quanto prevedere che le AdSP, nell'esercizio delle proprie competenze, ne considerino opportunamente gli effetti sugli equilibri concorrenziali.
- 35 ATA e AA ritengono che l'obbligo dell'AdSP di fornire un'adeguata comunicazione all'ART ai fini di una possibile revoca dell'atto di concessione, nell'ipotesi di una revisione dell'atto concessorio che rischi di alterare l'equilibrio concorrenziale dei traffici, rappresenterebbe una duplicazione ed un superamento di quanto già contenuto nelle LG e introdurrebbe una competenza non coperta da alcuna previsione legislativa. Evidenziando preliminarmente che la misura prevede chiaramente che sia l'AdSP, nello svolgimento delle proprie funzioni, a valutare la revisione degli atti concessori ed eventualmente la revoca degli stessi, si ritiene che l'Autorità debba essere messa a conoscenza di tali fattispecie, anche ai fini dell'esercizio delle competenze in relazione alla congruità dei relativi PEF, ed al rilascio dei previsti pareri, in ottemperanza alle previsioni delle richiamate LG.
- 36 FA e AA sostengono che l'obbligo, di cui alla **Misura 3.20**, di notifica delle istanze di estensione della concessione, non esisterebbe in diritto e invaderebbe le competenze delle AdSP. In proposito, si ritiene sufficiente evidenziare che l'obbligo in oggetto è chiaramente previsto dal paragrafo 12 delle LG.
- 37 In relazione alla medesima misura, ATA e UP evidenziano che l'obbligo di notifica all'ART e il parere vincolante sono previsti dalle LG solo per le concessioni di durata oltre i dieci anni. Si chiarisce che la misura, richiamando esplicitamente il paragrafo 12 delle LG, si applica alle istanze di proroga riguardanti concessioni di durata superiore a dieci anni (non risultando peraltro possibile, ai sensi del medesimo paragrafo, consentire estensioni per concessioni di durata inferiore).
- 38 UP, infine, ritiene che la misura introduca una immotivata limitazione aggiuntiva a quelle previste dal Regolamento concessioni. A tale proposito, pur ritenendo valido il principio proposto, considerata anche la sussistenza di ulteriori vincoli previsti dal Regolamento MIT e dalle LG, si ritiene di poter espungere la previsione, rimettendosi alle opportune valutazioni dell'AdSP competente in merito alla proporzionalità tra durata inizialmente prevista ed estensione concessa.

2.4 Contabilità regolatoria dei concessionari di aree e banchine portuali

- 1 UNIGE ha proposto di estendere la disciplina sulla COREG all'Annesso 4 (*benchmark* di settore), imponendo la pubblicazione dei relativi valori, e di prevedere che le AdSP pubblichino i risultati delle verifiche effettuate in capo ai concessionari. In proposito, non si ritiene opportuna la commistione tra dati di COREG e di *performance*, né sufficientemente motivata l'imposizione della pubblicazione dei valori; in materia di pubblicità, si ritengono sufficienti le disposizioni già previste nel provvedimento, in particolare con la Misura 12.
- 2 Secondo CI, l'Autorità si attribuirebbe poteri di controllo contabile sulle attività delle AdSP, oltrepassando il proprio mandato regolatorio. Inoltre, insieme ad ATA e AA, osserva che il meccanismo di contabilità regolatorio previsto non avrebbe base giuridica, essendo peraltro la separazione di contabilità sui servizi di interesse generale già prevista dalla legge. In proposito, si evidenzia che la misura non configura alcun controllo contabile sulle attività delle AdSP, ma piuttosto fornisce a queste gli strumenti per esercitare l'opportuna vigilanza nei confronti dei soggetti regolati (in questo caso, i concessionari di aree e banchine portuali); allo scopo, si ritiene necessario che sia redatta una contabilità separata relativa alle pertinenti fattispecie oggetto di regolazione, non necessariamente afferenti a servizi di interesse generale; con riferimento a questi ultimi, si chiarisce ulteriormente che risulterebbe tutt'al più applicabile la Misura 10, essendo la Misura 4 destinata ai concessionari.

2.5 Efficienza delle gestioni e nella distribuzione del sistema di offerta

- 1 Secondo UP, gli argomenti cui si riferiscono le singole disposizioni della **Misura 5** sarebbero estranei alle competenze regolatorie dell'ART, ed eccessivamente gravosi per le AdSP. In proposito, si ritiene che, anche ai sensi della legge istitutiva, la garanzia dell'efficienza delle gestioni, nonché la promozione della concorrenza, sia materia rientrante pienamente tra le competenze dell'Autorità, e che le richieste attività poste in capo all'AdSP siano funzionali all'ottimale esercizio delle relative competenze.
- 2 UNIGE ha proposto di rimuovere l'esenzione dall'applicazione della Misura 5 in capo ai terminal portuali di trasbordo, in quanto possono comunque essere soggetti a KPI analoghi. In proposito, si osserva che la disposizione non solleva gli ambiti portuali prevalentemente di trasbordo dalla disciplina dei KPI, ma esclusivamente dalle disposizioni di cui alla Misura 5, in virtù della particolare condizione di mercato nella quale essi operano.
- 3 Più in generale, sempre con riferimento alla Misura 5, UNIGE ritiene che le valutazioni debbano essere fatte sulla base della precisa definizione di un mercato di riferimento e non sulla semplice definizione geografica del compendio portuale. In proposito, si chiarisce che la citata misura rimette all'AdSP tutte le opportune considerazioni nella predisposizione dell'Analisi della struttura del mercato (ASM).
- 4 FSX propone di inserire un riferimento, nell'ambito dell'ASM, alle quote modali del trasporto terrestre (su strada e su rotaia), al fine di monitorare i progressi conseguiti nel trasferimento modale delle merci su ferrovia. In proposito, si evidenzia che la Misura 5.4 prevede già che le AdSP considerino, al fine dell'analisi dell'efficienza del livello delle gestioni, gli indicatori di cui all'Annesso 4 che comprendono anche la quota di trasferimento modale delle merci su ferrovia.
- 5 ATA, UP, FA e AA mettono in dubbio la legittimità della previsione secondo cui l'Autorità, qualora l'ASM presentasse criticità, possa proporre la sospensione, decadenza o revoca delle concessioni. A tale proposito, si ritiene la previsione pienamente in linea con il dettato della legge istitutiva, la quale prevede espressamente, nell'esercizio delle competenze dell'Autorità (tra cui, tra l'altro, la garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle

infrastrutture anche attraverso l'incentivazione della concorrenza e dell'efficienza produttiva) "*propone all'amministrazione competente la sospensione, la decadenza o la revoca degli atti di concessione*"; per maggiore chiarezza, si ritiene di inserire nel testo della misura un riferimento esplicito a tale disposizione.

2.6 Autorizzazioni allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali

- 1 Secondo ATA, emergerebbe una sovrapposizione dell'Autorità rispetto al potere dell'Autorità di sistema portuale, sotto vigilanza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, rispetto all'individuazione degli indicatori rilevanti per il rilascio di autorizzazioni. In proposito, si evidenzia che la misura invita a considerare indicatori anche, e non esclusivamente, tra quelli previsti all'Annesso 4; si ritiene che, nel rispetto dell'articolo 16, comma 4, lettera a) della l. 84/1994 ed ai relativi decreti attuativi, l'AdSP possa valutare idoneo l'utilizzo di indicatori anche tra quelli previsti nel citato Annesso, laddove applicabili e significativi; si integra il testo della Misura 6.2 in tal senso, per maggiore chiarezza.

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

- 1 Secondo ATA, "*l'art. 18 legge n. 84/1994 prevede che le Autorità di sistema portuale 'danno in concessione le banchine' e non prevede alcuna possibilità di esercizio di una banchina da parte delle autorità pubbliche essendo quindi difficile ipotizzare l'esistenza stessa di una banchina pubblica*". In proposito, si ribadisce che nel documento di consultazione si fa riferimento agli spazi per non concessionari esplicitamente previsti dalla citata legge n. 84/1994 (art.18, c.4), e si ricorda che il Regolamento MIT prevede, tra l'altro, all'art. 2, c. 6, che "*(l)'autorità concedente, in funzione delle caratteristiche del porto e tenuto conto della capacità operativa e delle funzioni del porto medesimo, adotta le misure necessarie affinché congrui spazi siano disponibili per lo svolgimento di operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie*".
- 2 FA e AA ritengono illegittima, in quanto asseritamente contrastante con la normativa vigente, la previsione riguardante la possibilità di accesso alle aree in concessione nei porti che non dispongono di adeguate e/o sufficienti banchine pubbliche. Tuttavia, si osserva che è proprio il vigente Regolamento MIT a prevedere, tra l'altro, all'art. 2, c. 6, che "*Nel caso in cui tutte le aree portuali sono già affidate in concessione, l'autorità concedente provvede alla pianificazione per assicurare la riserva di spazi operativi per le imprese non concessionarie, ovvero all'inserimento negli atti di concessione di previsioni che, ove necessario, assicurano la disponibilità di detti spazi operativi*".
- 3 Con riferimento alla **Misura 7.3**, UP osserva che la previsione di pubblicazione di un documento di programmazione almeno trimestrale sarebbe un esempio di amministrazione attiva, e l'utilizzo delle banchine non sarebbe programmabile con tanto anticipo. Non sarebbe chiaro, inoltre, il riferimento alle "aree limitrofe". A tale proposito, si evidenzia che la pubblicazione di un documento di programmazione appare opportuna ai fini della trasparenza e della garanzia dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture; garanzia che, oltre alla banchina, deve valere anche le aree limitrofe funzionalmente interessate dalle movimentazioni legate ai traffici sviluppati sulla stessa; ad ogni buon conto, si ritiene di poter riformulare la misura prevedendo un orizzonte di norma almeno trimestrale, fatta salva la previsione di adeguati meccanismi di flessibilità, nell'allocazione della capacità, in ragione di eventuali utilizzi di natura occasionale o comunque non programmabili con congruo anticipo, tenendo conto della situazione contingente.
- 4 UP propone altresì l'eliminazione della **Misura 7.5**, in quanto la materia sarebbe già disciplinata dal Regolamento MIT. Ritenendo che le disposizioni proposte non siano in contrasto con quelle del Regolamento MIT ma anzi siano utili a promuoverne la corretta applicazione, si opta ad ogni buon conto per una lieve riformulazione in linea con l'art. 2, c. 6, del citato Regolamento MIT.

- 5 UP, infine, ritiene opportuno che le AdSP tengano conto della differenziazione esistente tra soggetti che svolgono operazioni portuali ai sensi dell'art. 18 e soggetti autorizzati ex art. 16, prevedendo un canone di autorizzazione e una regolazione dell'utilizzo della banchina pubblica tale da non prefigurare condizioni di vantaggio rispetto alle condizioni applicate al terminalista. In proposito, si ritiene che la formulazione proposta, in particolare con la Misura 7.4, consenta alla AdSP di valutare anche tali aspetti.

2.8 Infrastrutture essenziali

- 1 ATA e AA osservano che l'ipotesi di acquisizione di pareri ai fini dell'individuazione di infrastrutture essenziali porrebbero un onere a carico di altre Autorità, e che le prescrizioni della delibera postulerebbero che tutti i terminal sono "infrastrutture essenziali". In proposito, si chiarisce che si è ritenuto di richiamare la possibilità da parte delle AdSP di avvalersi degli opportuni pareri, laddove ritenuti utili per l'individuazione delle infrastrutture essenziali e - ovviamente - previsti dall'ordinamento; quanto al secondo aspetto segnalato, si evidenzia che, come chiarito già nella CFI indetta con la delibera n. 170/2022, *"non sono identificabili particolari categorie di beni che, come tali, siano sempre qualificabili come infrastrutture essenziali: occorre piuttosto verificare, caso per caso, in relazione al singolo porto, alle caratteristiche dello specifico servizio e ad una determinata infrastruttura, la sussistenza dei presupposti per l'applicazione di tale definizione. Occorre, inoltre, considerare che la qualificazione di una infrastruttura come essenziale ha per sua natura carattere transitorio e può cessare con lo sviluppo del mercato e del porto"*.
- 2 FSX propone di esplicitare che le AdSP identifichino le infrastrutture essenziali *"suddivise per modalità di trasporto"*, e di consentire un meccanismo di perequazione tra le diverse modalità di trasporto onde adottare per l'accesso alle infrastrutture e ai servizi portuali utilizzati dall'autotrasporto analoga regolazione rispetto a quanto previsto per l'accesso alle infrastrutture ferroviarie nei porti. In proposito, si ritiene non necessaria la prima specificazione, essendo la misura già rivolta alla generalità delle infrastrutture essenziali rilevanti; con riferimento alla perequazione dei costi - di cui peraltro non sono chiaramente descritte le modalità attuative - si evidenzia che il Regolamento (UE) 2017/352 già prevede che *"i diritti d'uso dell'infrastruttura portuale possono essere differenziati in conformità della strategia economica e della 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, il trasporto marittimo a corto raggio o una maggiore efficienza ambientale, energetica o di emissioni di carbonio delle operazioni di trasporto"* (art. 13, c. 4).

2.9 Fornitura di servizi agli utenti portuali

- 1 Con riferimento alla **Misura 9.3**, UP propone di richiamare esplicitamente il principio di apertura al mercato cui soggiacciono i servizi portuali e i SIEG. Si condivide l'osservazione e si ritiene pertanto utile recepire il suggerimento, seppur con una lieve riformulazione.
- 2 Con riferimento alla specifica previsione secondo cui i servizi di interesse generale vengono affidati mediante procedure ad evidenza pubblica, ATA e AA evidenziano che la AdSP potrebbero esercitare i suddetti servizi senza ricorrere ad affidamenti esterni. A tale proposito, si ritiene sufficiente ricordare che è la legge n. 84/1994 ad assegnare all'AdSP il compito di *"affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale"* (art. 6, c. 4, l. c)) e a prevedere che *"(l)'esecuzione delle attività di cui al comma 4, lettera b) e c) è affidata in concessione dall'Autorità di sistema portuale mediante procedura di evidenza pubblica"* (art. 6, c. 10).

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

- 1 Secondo ATA e AA, la costruzione della contabilità regolatoria di cui alla **Misura 10** sarebbe sovrapposta con le contabilità regolatorie tipiche dei servizi di interesse economico generale che prescrivono un orientamento al costo della tariffa all'utente, caratteristica che non sarebbe presente nel mondo terminalistico. In proposito, si chiarisce che la contabilità di cui alla citata Misura 10 è prevista ai fini 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, che pertanto non riguardano i terminalisti che operano in regime di effettiva concorrenza; questi ultimi sono comunque soggetti alla COREG di cui alla misura 4, per i diversi scopi ivi specificati.
- 2 Secondo UP, la previsione di uno schema di COREG sarebbe in sovrapposizione con quanto già previsto dalle LG. Va evidenziato, tuttavia, che non risulta alcuno schema di contabilità regolatoria previsto dalle LG.
- 3 Infine, UP ritiene non chiara la previsione relativa alla descrizione delle partite correlate a rapporti con società controllate, controllanti e sottoposte al controllo delle controllanti, qualora presenti. In proposito, si chiarisce che si richiede di fornire le specificazioni delle relazioni tra le società appartenenti allo stesso gruppo che abbiano una manifestazione economico-finanziaria.

2.11 Tasse e diritti portuali

- 1 In relazione alla **Misura 11** relativa a tasse e diritti portuali, UP propone una riformulazione tesa a sottolineare la conformità con la pertinente normativa, le esigenze di trasparenza e di quelle di motivazione. Si condivide l'osservazione e si ritiene pertanto utile recepire il suggerimento, seppur con una lieve riformulazione.

2.12 Messa a disposizione delle informazioni necessarie all'accesso alle infrastrutture

- 1 Secondo ATA e AA, l'onere di pubblicare un Prospetto informativo della rete ferroviaria portuale (PIRP) nei porti interessati dalla presenza di infrastrutture ferroviarie, di cui alla **Misura 12.5**, sembrerebbe "appiattire" tutti gli impianti collocati nei porti come impianto di servizio. In proposito, non si comprende come la redazione del PIRP possa "appiattire" tutti gli impianti collocati nei porti come impianto di servizio, dato che la definizione di tali impianti è data dall'art. 2, lett. m), del d.lgs. 112/2015 e che essi sono sottoposti ai numerosi obblighi disposti dalla stessa norma, dal Regolamento (UE) 2017/2177 e dalla delibera n. 130/2019, non certo limitati al set minimo di informazioni richieste nel PIRP.
- 2 FSX propone di definire l'AdSP "soggetto istituzionalmente preposto alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria portuale nell'ambito della propria circoscrizione territoriale". Va tuttavia evidenziato che la proposta specificazione sarebbe fuorviante, essendo i gestori delle infrastrutture ferroviarie individuati dal D.M. 5/8/2016 (e ss.mm.ii.) e pertanto, in generale, non coincidenti con le AdSP.

2.13 Manovra ferroviaria

- 1 Con riferimento alla **Misura 13**, KIS propone di prevedere che l'affidamento del servizio di manovra ad un gestore unico avvenga con una procedura ad evidenza pubblica, e che al fornitore unico non sia permesso effettuare servizi ferroviari diversi dalla manovra. In proposito, si evidenzia che la procedura di affidamento è già disciplinata dalla legislazione vigente (cfr. in particolare: la legge 84/1994, articolo 6, comma 10; il d.lgs. 201/2022, articoli 4, 14 e 15); inoltre, diverse disposizioni del d.lgs. 112/2015 (articolo 13, 17 e 37) sono volte appunto a evitare che il

fornitore unico di un servizio accessorio che sia anche impresa ferroviaria si avvantaggi indebitamente di tale sua posizione a scapito della concorrenza nel mercato a valle.

- 2 FSX propone, in relazione alla **Misura 13.6**, l'introduzione di una disposizione specifica per la perequazione dei costi tra le diverse modalità di trasporto. Anche in questo caso (si veda anche quanto già rappresentato *supra* in relazione alla Misura 8 in risposta ad una correlata richiesta del medesimo soggetto) non si comprendono le modalità attuative di una siffatta perequazione, peraltro nell'ambito di una misura che sia applica esclusivamente al servizio di manovra ferroviaria.
- 3 Secondo ATA e AA, la **Misura 13.7** prevederebbe un controllo preliminare, rispetto alla pubblicazione del bando di gara, in capo ad ART, attribuendole una indebita competenza di vigilanza nell'affidamento del servizio ferroviario portuale. A tale proposito, si ritiene che l'attività di vigilanza sui Fornitori unici del servizio di manovra ferroviaria, prevista dalla citata misura, sia coerente con le funzioni in materia di servizi ferroviari attribuiti all'Autorità dal d.lgs. 112/2015, in particolare agli articoli 13, 17 e 37.
- 4 FSX propone altresì di specificare, in relazione all'indicatore b) di cui alla **Misura 13.8**, che il dato relativo alla *performance* di servizio di manovra ferroviaria in porto sia fornito come valore medio annuale riferito al totale del personale impiegato nella singola realtà produttiva. In proposito, si ritiene che l'indicatore, così come formulato, risponda alle esigenze di monitoraggio della *performance* che si intendono tutelare, volendosi considerare a tal fine l'impiego di personale per servizio fornito.
- 5 Infine, KIS propone l'adozione di ulteriori indicatori prestazionali relativi ai ritardi ed al numero dei servizi di manovra espletati nell'unità di tempo. In proposito, si evidenzia che la delibera n. 130/2019 già prevede un sistema di monitoraggio della qualità dei servizi di manovra, con la pubblicazione del rapporto percentuale tra operazioni soggette a penali ed il totale delle operazioni svolte. Pertanto, si è ritenuto opportuno aggiungere, tra gli indicatori già previsti dalla Misura 13.8, tale rapporto, come definito dalle misure 12.2 e 12.3 dell'Allegato A alla citata delibera n. 130/2019.

2.14 Gestione dei reclami e apparato sanzionatorio

- 1 ATA e AA osservano che la **Misura 14** individuerrebbe l'ART quale autorità competente, in generale, alla gestione dei reclami, senza una base normativa, essendo competente nella gestione dei reclami relativamente agli specifici settori del trasporto passeggeri e della movimentazione delle merci ma non degli artt. 16 e 18 della l. 84/1994, la cui competenza spetterebbe al MIT. In proposito, si chiarisce che la Misura fa riferimento ai reclami relativi all'applicazione dell'atto di regolazione in oggetto.

2.15 Acquisizione di dati ed informazioni e definizione di *benchmark* di settore

- 1 UNIGE, ritenendo la **Misura 15** troppo penalizzante per le AdSP, anche considerato che i principali dati risultano a carico delle società in concessione, ha suggerito di inserire un paragrafo sulla responsabilità del titolare della concessione a comunicare tempestivamente i dati. In proposito, si evidenzia che l'obbligo in capo ai concessionari è già previsto alla misura 15.1.
- 2 ATA, UP e AA hanno formulato osservazioni secondo le quali, in sintesi, la Misura 15 farebbe riferimento a competenze in materia di vigilanza attribuite al MIT, duplicherebbe e andrebbe oltre quanto previsto dalle LG introducendo nuovi obblighi di comunicazione in capo alle AdSP che costituirebbero un inutile onere burocratico, considerato anche che l'ART ha la possibilità di accedere al SID. In proposito, si evidenzia che le informazioni richieste sono necessarie, tra l'altro, per l'elaborazione dei *benchmark* di settore previsti dalle citate LG, e che le informazioni riportate sul SID, come rappresentato al MIT già dal 2021, anche in virtù delle specifiche (e diverse) finalità per cui lo stesso sistema è stato concepito, non appaiono adeguate ai fini dell'attività istruttoria di

competenza dell'Autorità; a maggior ragione, esse appaiono totalmente insufficienti all'elaborazione dei suddetti *benchmark*.

- 3 Inoltre, secondo ATA, non risulterebbe previsto dalla normativa vigente l'imposizione di un *benchmark* predisposto da ART valevole e vincolante per tutti i profili concessionari. A tale proposito, si ritiene che tutti i previsti indicatori siano di interesse ai fini dell'elaborazione dei previsti *benchmark*; si ribadisce che, come già evidenziato anche nella Relazione illustrativa della delibera n. 69/2025, i *benchmark* saranno elaborati a valle della raccolta di elementi informativi in quantitativo sufficiente e di adeguata qualità, e messi a disposizione delle AdSP onde tenerne conto nelle proprie valutazioni, in base alle previsioni dell'ordinamento.
- 4 In considerazione della proroga del termine di conclusione del procedimento, di cui alle citate delibere n. 118/2025 e n. 204/2025, è stata espunta in quanto non più applicabile la **Misura 15.6**, ed è stata integrata la **Misura 15.3** prevedendo che, in prima applicazione, le AdSP trasmettano all'Autorità i dati di cui alla Misura 15.2, lettera a), entro il 31 marzo 2026.

2.16 Disposizioni transitorie e finali

- 1 In considerazione dell'opportunità di concedere ai soggetti interessati un ragionevole periodo di tempo per adeguarsi alle nuove disposizioni, l'entrata in vigore del provvedimento è stata fissata al 1° marzo 2026.

2.17 Moduli metodologici (Annesso 2)

- 1 Con riferimento all'**Annesso 2**, UNIGE ha suggerito di "splittare" il livello di infrastrutturazione in due (esterno e interno), in quanto diversamente sembrerebbe essere inerente solo agli aspetti interni, pur prevedendosi un ruolo per il "*grado di partecipazione alla realizzazione delle infrastrutture*" da parte del concessionario. In proposito, si chiarisce che per "*livello di infrastrutturazione*" si intende quello relativo alle aree funzionali allo svolgimento delle attività, diverso dal grado di partecipazione alla realizzazione delle infrastrutture portuali da parte del concessionario.

3 CONCLUSIONI

Nei termini sopra esposti è definita l'istruttoria condotta dall'Ufficio Accesso alle infrastrutture, con la collaborazione dell'Uffici Affari legali e contenzioso e dell'Ufficio Monitoraggio mercati, validazione modelli di regolazione, raccolta ed elaborazione dati dell'Autorità.

Torino, 19 dicembre 2025

Il Responsabile del Procedimento

f.to Roberto Piazza

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