



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

VISTO il regio decreto 30 marzo 1942, n.327, recante il “Codice della navigazione”;

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, recante “*Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione (navigazione marittima)*”;

VISTO il decreto-legge 4 marzo 1989, n.77, convertito, con modificazioni, dalla legge 5 maggio 1989, n. 160, recante “*Disposizioni urgenti in materia di trasporti e di concessioni marittime*” e, in particolare, l'articolo 10;

VISTA la legge 7 agosto 1990, n.241, recante “*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*”;

VISTA la legge 28 gennaio 1994, n.84, recante “*Riordino della legislazione in materia portuale*” e, in particolare, l'articolo 18;

VISTO il decreto-legge 6 dicembre 2011, n.201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, recante: “*Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici*” e, in particolare, l'articolo 37;

VISTO il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, recante: “*Codice dei contratti pubblici*”;

VISTO altresì il decreto legislativo 31 marzo 2023, n.36 recante “*Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n.78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici*”;

VISTA la legge 5 agosto 2022, n. 118, recante: “*Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021*” e, in particolare, l'articolo 5;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 26 agosto 2015, con il quale è stato approvato il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica;

VISTA la delibera dell'Autorità di regolazione dei trasporti 30 maggio 2018, n. 57;

VISTO il regolamento del 28 dicembre 2022, n. 202 “*Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine*”;

RAVVISATA l'esigenza di specificare, fermo quanto previsto dal regolamento n.202 del 2022 sopra citato, alcuni aspetti per il rilascio delle concessioni di aree e banchine;

RITENUTO di dover procedere ad adottare le *“Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n.202”* volto ad orientare la valutazione e il processo decisionale delle Autorità di sistema portuale in materia di rilascio delle concessioni di aree e banchine di cui all'articolo 18 della legge 84/1994;

DECRETA

ART. 1

1. Sono adottate le *“Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202”* di cui all'Allegato A, che costituisce parte integrante del presente decreto.

ART. 2

1. Le Autorità di Sistema Portuale conformano alle presenti linee guida le valutazioni funzionali all'espletamento delle procedure di selezione e di rilascio delle concessioni ex articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n.84.

ART. 3

1. Le linee guida operative di cui all'articolo 1 sono pubblicate sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

IL MINISTRO





Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Linee Guida sulle modalità di applicazione del Regolamento recante disciplina per il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sommario

Premessa	3
1. Ambito di applicazione	3
2. Consultazioni preliminari al rilascio delle concessioni.....	5
3. Informazioni contenute nel bando o nell'avviso.....	5
4. Termine per la presentazione delle domande.....	6
5. Requisiti di partecipazione alle procedure per il rilascio delle concessioni.....	6
6. Criteri di valutazione delle domande di rilascio delle concessioni.....	7
7. Durata della concessione	10
8. Il Piano Economico Finanziario (PEF) e la durata della concessione	11
9. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario	13
10. Indicatori comuni per la determinazione della componente variabile del canone	14
11. Revoca e decadenza della concessione	14
12. Estensione della durata della concessione	15
13. Accordi sostitutivi.....	15
14. Criteri per la determinazione del valore di subentro dei beni	16
15. Monitoraggio delle concessioni	16

Premessa

Le presenti Linee guida adottate nell'esercizio delle funzioni di indirizzo attribuite al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dall'art. 6 comma 7 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 hanno lo scopo di fornire alle Autorità di Sistema Portuale ("AdSP") gli orientamenti e i criteri di maggiore dettaglio relativi alle modalità di applicazione del Regolamento disciplinante il rilascio di concessioni di aree e banchine approvato con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti adottato di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2022, n. 202 (il "Regolamento").

In particolare le presenti Linee guida si propongono di esplicitare alcuni aspetti, tra cui si menzionano, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i seguenti:

- (i) indicazioni sulle modalità e criteri di determinazione della durata della concessione e definizione delle "concessioni di maggiore durata";
- (ii) specificazione dei criteri di ragionevolezza;
- (iii) identificazione del criterio per collegare il canone concessorio alla produttività;
- (iv) specificare gli indicatori di cui alla parte variabile del canone.

Le Linee guida sono state elaborate considerando prioritario l'obiettivo di garantire: *i)* la più ampia concorrenza tra gli operatori economici partecipanti alle procedure indette dalle AdSP; *ii)* la piena aderenza di tali procedure ai principi derivanti dall'appartenenza all'Unione Europea; *iii)* l'efficienza e l'efficacia della gestione delle aree e banchine oggetto di concessione in coerenza con gli strumenti di pianificazione strategica nazionale del settore e gli obiettivi di transizione ecologica ed ambientale; *iv)* le più ampie condizioni di accesso al *terminal* portuale e al mercato delle operazioni portuali per gli utenti e gli operatori interessati.

1. Ambito di applicazione

Il Regolamento n. 202 del 28 dicembre 2022 disciplina la modalità di rilascio delle concessioni portuali di cui all'art. 18 della Legge n. 84/1994, nel rispetto dei principi di economicità, efficacia, imparzialità, parità di trattamento, trasparenza, proporzionalità, pubblicità, tutela dell'ambiente ed efficienza energetica richiamati dagli artt. 1 e 3 del codice dei Contratti pubblici di cui al d. lgs. n. 36 del 2023.

Ai sensi dell'articolo 18 della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, l'oggetto di tali concessioni sono le aree demaniali e le banchine comprese in ambito portuale.

Tali aree vengono assegnate agli operatori economici privati al fine di permettere loro di:

- (i) svolgere le "operazioni portuali" in aree esclusive oggetto della concessione e;
- (ii) realizzare e gestire le opere attinenti alle attività marittime e portuali collocate a mare nell'ambito degli specchi acquei esterni alle difese foranee, anch'essi da considerare a tal fine ambito portuale, purché interessati dal traffico portuale e dalla prestazione dei servizi portuali e/o;
- (iii) realizzare gli impianti destinati ad operazioni di imbarco e sbarco rispondenti alle funzioni proprie dello scalo marittimo.

In questa prospettiva, l'infrastruttura oggetto di concessione è strumentale all'esercizio delle c.d. "operazioni portuali", oltre che dell'eventuale realizzazione di nuovi investimenti.

Le "operazioni portuali" sono individuate dall'art. 16, comma 1, della Legge n. 84 del 1994 come "il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale".

Tale classificazione corrisponde a quella europea dei "servizi portuali" di cui all'art. 1.2, lett. b) del Regolamento (UE) 2017/352 (servizi di "movimentazione merci", definiti dal successivo art. 2.2 come

“l’organizzazione e la movimentazione del carico tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, in caso sia di importazione, sia di esportazione e transito delle merci, compresi il trattamento, il rizzaggio, il de-rizzaggio, lo stivaggio, il trasporto e il deposito temporaneo delle merci nel pertinente terminal portuale e operazioni direttamente correlate al trasporto delle merci, ma esclusi, salvo che non sia diversamente stabilito dallo Stato membro, il deposito, il disimballaggio, il re-imballaggio o qualsiasi altro servizio che conferisca valore aggiunto al carico”).

All’interno dell’art. 16 della Legge n. 84 del 1994, inoltre, le “operazioni portuali” sono distinte dai “servizi portuali” identificati come “quelli riferiti a prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali. I servizi ammessi sono individuati dalle Autorità di sistema portuale (...)”.

L’esercizio delle “operazioni portuali” (che corrispondono alla definizione di “servizi portuali” in ambito di normativa europea) e dei “servizi” viene autorizzato dalle Autorità di Sistema Portuale previa verifica del possesso, da parte del richiedente, di specifici requisiti trasparenti, proporzionati e non-discriminatori ai sensi dell’art. 16, comma 1, della Legge n. 84 del 1994. Ai sensi dell’art. 3 del Decreto 31 marzo 1995 n. 585 i requisiti tassativamente previsti per il rilascio della suddetta autorizzazione sono:

- a) idoneità personale e professionale all’esercizio delle attività portuali consistente nell’aver assolto l’obbligo scolastico ed attestata da idonea documentazione in ordine all’attività svolta almeno negli ultimi tre anni, nonché dal certificato dei carichi penali pendenti, dal certificato del casellario giudiziale e dal certificato antimafia per il titolare dell’impresa, per il procuratore e in caso di società per gli amministratori e per i membri del collegio sindacale;
- b) iscrizione nel registro degli esercenti di commercio presso le camere di commercio ovvero nel registro delle società presso il tribunale civile, in caso di società. Le imprese appartenenti a Stati esteri possono presentare documentazione equivalente in base alla legislazione dello Stato di appartenenza, ovvero una dichiarazione giurata rilasciata dal legale rappresentante dell’impresa dinanzi all’autorità giudiziaria o amministrativa, o ad un notaio o pubblico ufficiale;
- c) capacità tecnica, basata sulla sussistenza di un complesso di beni mobili ed immobili: macchinari o mezzi meccanici o navi o altri strumenti necessari allo svolgimento delle attività programmate, in proprietà, in leasing o in locazione per un periodo non inferiore ad un anno;
- d) capacità organizzativa idonea ad acquisire innovazioni tecnologiche e metodologiche operative nuove per una migliore efficienza e qualità dei servizi;
- e) capacità finanziaria attestata dalla presentazione dei bilanci relativi al biennio precedente ovvero per imprese e società costituite nel corso del biennio da apposita dichiarazione bancaria, nonché, in ogni caso, da certificazione del tribunale competente comprovante che l’istante non è sottoposto ad alcun procedimento di carattere concorsuale;
- f) presentazione di un programma operativo non inferiore ad un anno con un piano di investimenti, eventualmente suddiviso per settori, di costi presumibili e di prospettive di traffici;
- g) organigramma dei dipendenti, comprensivo dei quadri dirigenziali, necessario all’espletamento delle attività programmate, suddivisi per livelli e profili professionali, con l’indicazione dei dipendenti già in organico ed iscritti nel libro paga e l’eventuale ulteriore numero di unità da inserire nella produzione attraverso l’istituto del distacco, nonché attraverso la mobilità, ai sensi dell’art. 23 della Legge n. 84 del 1994;
- h) presentazione di un contratto assicurativo che garantisca persone e cose da eventuali danni derivanti dall’espletamento delle operazioni di cui all’art. 1.

Nell’ambito delle procedure per il rilascio delle concessioni ai sensi dell’art. 18 della Legge n. 84 del 1994, le autorità indicano nel bando le condizioni per ottenere le autorizzazioni ai sensi dell’art. 16 della Legge n. 84 del 1994 permettendo agli operatori economici che fanno domanda per accedere alle concessioni di ottenere contestualmente il rilascio di questa autorizzazione ai sensi del medesimo art.

16, per lo svolgimento delle “operazioni portuali” sulle aree demaniali o sulle banchine oggetto di concessione ed eventualmente dei “servizi” di natura accessoria.

La disciplina prevista dal Decreto n. 202/2022, non incidendo direttamente sul tema delle “operazioni portuali”, continua a garantire le più ampie condizioni di accesso ai terminal portuali ad ulteriori operatori, differenti dal concessionario, purché autorizzati ai sensi dell’art. 16 della Legge n. 84 del 1994.

Infatti, il rilascio delle concessioni non esclude, ai sensi dell’articolo 2, comma 7, del Regolamento l’esercizio delle attività da parte di altre imprese, già munite dell’autorizzazione.

In tal senso le AdSP verificano prioritariamente la possibilità di garantire la previsione di idonei spazi operativi da mettere a disposizione di imprese non concessionarie. Nell’atto di concessione si può prevedere il diritto all’utilizzo di tali aree su base equa e non discriminatoria al fine di garantire il rispetto del principio di libera concorrenza.

Nel rispetto di quanto previsto dall’art.6, comma 11 della Legge n. 84 del 1994, alle AdSP è preclusa la possibilità di svolgere operazioni portuali secondo il modello dell’in-house stante il divieto previsto dalla normativa richiamata.

2. Consultazioni preliminari al rilascio delle concessioni

Prima dell’avvio della procedura per il rilascio delle concessioni, le AdSP possono svolgere consultazioni di mercato coinvolgendo anche le imprese potenzialmente interessate al rilascio delle concessioni, purché vengano garantiti i principi di non discriminazione e di trasparenza in conformità a quanto previsto dall’art. 77 del codice dei contratti.

La consultazione preliminare ha l’obiettivo di verificare il potenziale interesse del mercato al rilascio della concessione alla luce dei piani di valorizzazione dell’area demaniale oggetto della concessione e, più in generale, degli obiettivi di produttività del porto. Tali consultazioni, da un lato garantiscono l’acquisizione di informazioni utili alla definizione dell’oggetto e delle regole della procedura di evidenza pubblica e, dall’altro, hanno l’effetto di preallertare le imprese attive sul mercato dell’imminente indizione di una procedura per il rilascio della concessione, nell’ottica di assicurare la più ampia partecipazione alla gara.

Nei casi in cui un candidato o un offerente - o un’impresa a questi collegata - abbia partecipato alla procedura di consultazione, l’AdSP deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell’offerente in questione. A tal fine l’accesso alle informazioni acquisite e/o fornite dalla AdSP nell’ambito della consultazione deve essere garantito a tutti i partecipanti alla procedura di selezione in egual misura, se del caso in forma anonima e aggregata e salvo l’ipotesi in cui le stesse contengano segreti industriali e/o commerciali. In nessun caso l’accesso a tali informazioni può arrecare un vantaggio ingiustificato ad una o più imprese potenziali partecipanti alla procedura.

L’AdSP pubblica le osservazioni pervenute nell’ambito della procedura di consultazione preliminare, in forma anonima, al netto delle parti contenenti dati e informazioni commercialmente sensibili, nel caso in cui il partecipante abbia avanzato richiesta di riservatezza.

3. Informazioni contenute nel bando o nell’avviso

Il bando o l’avviso pubblico, pubblicati nei termini e con le modalità di cui all’art. 4 del Regolamento devono contenere le informazioni elencate all’art. 2, comma 3, del Regolamento medesimo, anche nell’ipotesi in cui il procedimento sia avviato su istanza di parte. Il bando deve anche indicare le modalità di impugnazione dell’affidamento, in particolare le tempistiche e informazioni dettagliate relative alla procedura. Le AdSP devono garantire la disponibilità dei dati inerenti alle caratteristiche delle aree e dei

beni interessati, ritenuti essenziali per la partecipazione alla gara, nell'ottica di garantire un'adeguata informazione a beneficio di tutte le imprese potenzialmente interessate alla partecipazione. Al tempo stesso, le AdSP forniscono i riferimenti relativi ai documenti di programmazione strategica dell'area portuale e i loro relativi aggiornamenti, al fine di permettere ai soggetti interessati di formulare un programma di investimenti coerente con le prospettive strategiche delle aree interessate.

Nei casi in cui la pubblicazione del bando o dell'avviso pubblico sia preceduta dalla procedura di consultazione, gli esiti di questa sono pubblicati con la documentazione di gara.

Ai sensi di quanto previsto all'art. 2, comma 3, lettere a) ed f) del Regolamento, nonché al fine di garantire un'adeguata partecipazione alla procedura, le AdSP svolgono preliminarmente la ricognizione delle caratteristiche tecnico-funzionali dei beni oggetto di concessione, acquisendo dal gestore uscente tutte le informazioni sullo stato dei luoghi e delle attrezzature non amovibili, comprese quelle relative allo stato di ammortamento dei beni ed agli interventi di manutenzione effettuati ed eventuali criticità riscontrate.

Con riferimento ai beni amovibili di proprietà del concessionario uscente le AdSP verificano inoltre la disponibilità di quest'ultimo ad esercitare la facoltà di cui all'art. 8, comma 4, del Regolamento mettendo a disposizione dei potenziali partecipanti tutte le informazioni relative allo stato di tali attrezzature ed alle eventuali condizioni di subentro offerte.

Tutte le informazioni allegate al bando o all'avviso sono inserite in un'apposita *data room*, pubblica ed accessibile alle imprese potenziali partecipanti.

Alle procedure indette dalle AdSP per il rilascio delle concessioni si applicano in quanto compatibili le disposizioni di cui all'articolo 108 del Codice dei contratti pubblici.

L'autorità concedente spedisce l'avviso di aggiudicazione nelle 48 ore alla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea con le informazioni nell'allegato VII della Direttiva 2014/23.

4. Termine per la presentazione delle domande

Il termine per la presentazione delle domande di partecipazione definito all'interno dell'avviso o del bando garantisce la più ampia partecipazione alla procedura di gara ed è individuato in funzione della valutazione della complessità ed entità degli investimenti richiesti con particolare riferimento alle eventuali opere infrastrutturali, oneri e/o servizi accessori previsti dal bando anche alla luce degli esiti, della durata e del livello di partecipazione alla procedura di consultazione, laddove indetta.

In presenza di istanza di parte il termine della presentazione delle domande non potrà essere inferiore a 45 giorni.

5. Requisiti di partecipazione alle procedure per il rilascio delle concessioni

Nei bandi o negli avvisi di cui all'art. 2, comma 3, del Regolamento, i requisiti soggettivi di partecipazione sono definiti in modo chiaro e dettagliato. I requisiti tecnici ed economico-finanziari dei soggetti richiedenti il rilascio della concessione sono identificati in maniera puntuale, oggettiva, trasparente, equa e non discriminatoria, secondo criteri di attinenza e proporzionalità rispetto all'oggetto della gara.

Il programma degli investimenti di cui all'art. 2, comma 3, lett. g) n. 1) del Regolamento contiene la specificazione della tipologia e consistenza degli stessi e delle attività che il proponente intende esercitare, con la specificazione delle relative caratteristiche e delle modalità di gestione volto alla valorizzazione dell'area demaniale e all'incremento dei traffici e alla produttività del porto. Esso

individua, altresì, l'indicazione delle garanzie, anche di tipo fideiussorio, offerte e in relazione al cui contenuto deve essere rapportata la durata della concessione richiesta.

L'AdSP garantisce un'adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e di idoneità tecnico-operativa richiesti, al fine di evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento. Si applicano, in quanto compatibili, gli articoli 94, 95, 100 e 101 del codice dei Contratti pubblici.

6. Criteri di valutazione delle domande di rilascio delle concessioni

Nei bandi o negli avvisi di cui all'art. 2, comma 3, del Regolamento sono inoltre definite le dimensioni e i criteri che le AdSP adottano al fine di definire i punteggi e le relative ponderazioni utili alla valutazione delle domande, nel rispetto di quanto previsto dal comma 4 del medesimo articolo.

Le AdSP, laddove ritenuto necessario, possono definire i criteri di ulteriore dettaglio correlati agli obiettivi di efficacia ed efficienza individuati, distinguendo i parametri di tipo tecnico-qualitativo da quelli di natura esclusivamente economica e definendo le modalità di valutazione dei già menzionati criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.

La Tabella 1 offre un quadro sinottico delle dimensioni e dei criteri di valutazione previsti dall'art. 2, comma 4, del Regolamento, esplicitando, altresì, gli elementi di attenzione da tenere in considerazione nella predisposizione degli avvisi e bandi di gara e gli indicatori minimi che devono essere contenuti nelle domande al fine di rendere omogenee le valutazioni delle domande presentate ai sensi dell'art. 2, comma 3, lett. g).

Tabella 1 - Criteri di valutazione del Piano di investimenti connessi alla domanda per il rilascio della Concessione

Dimensioni valutazione	Criteri di valutazione	Elementi di attenzione	Indicatori minimi da presentare nella domanda	Tipologia
D1 - Piani di investimento	CI.1 - Natura e rilevanza degli investimenti infrastrutturali, nonché degli impianti, delle attrezzature e delle tecnologie finalizzate allo sviluppo della produttività portuale (con particolare riferimento agli obiettivi di digitalizzazione), alla tutela dell'ambiente e alla sicurezza, sia in termini di safety che di security, compresa la valutazione del finanziamento utilizzato in termini di capitale pubblico o privato		II.1 - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale la rilevanza degli investimenti infrastrutturali in termini di aumento della produttività dell'area portuale, innovazione e utilizzo delle forme di finanziamento	Qualitativo
	CI.2 - Variazione in aumento del canone demaniale	Nel sistema dei pesi e dei punteggi relativi a questo criterio non può essere attribuito un punteggio eccedente il 30 per cento del punteggio complessivo	II.2 - Differenziale in aumento del canone offerto (%)	Quantitativo
	CI.3 - Rilevanza degli investimenti sostenuti	Attribuire un punteggio superiore a PEF che riportino spese in conto capitale superiori, a parità di qualità e utilità.	II.3 - Totale degli investimenti programmati (€)	Quantitativo
	CI.4 - Costo del capitale investito	Attribuire un punteggio inferiore a PEF che utilizzino WACC più elevati	II.4 - <i>Weighted Average Cost of Capital</i> (WACC)	Quantitativo
	CI.5 - Piano occupazionale, comprendente anche le indicazioni sull'utilizzo della manodopera temporanea		II.5a - Stima degli occupati (espressi in Unità di lavoro equivalente) nell'arco del piano di investimenti II.5b - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale la rilevanza degli investimenti rispetto alla tipologia di occupazione sostenuta (impatti di genere, età e tipologia di contratti utilizzati) II.5c - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale le misure intraprese dal proponente in termini di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro e le misure di prevenzione degli eventuali rischi	Quantitativo Qualitativo Qualitativo

	<i>C1.6 - Sostenibilità e impatto ambientale del progetto industriale proposto, livello di innovazione tecnologica e partenariato industriale con università e centri di ricerca contenuti nel programma di attività</i>	I documenti di pianificazione strategica del settore devono contenere degli elementi di analisi prospettiche circa le sfide che le singole aree portuali affrontano in particolare con riferimento ai temi della sostenibilità ambientale dell'area portuali, con l'individuazione di potenziali strategie di mitigazione degli impatti	I1.6 - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale gli impatti generati dagli investimenti programmati al fine di fornire una valutazione di conformità degli interventi al principio del "Do No Significant Harm" (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato dall'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.	Qualitativo/ Quantitativo
D2 - Tempi di realizzazione	<i>C2 - Durata della concessione</i>	Attribuire un punteggio inferiore a PEF con durata superiore a quella minima definita dalla condizione VAN=0. In particolare, ogni anno eccedente rispetto alla durata coerente con la condizione di VAN=0 riceve una penalizzazione pari al 10% rispetto al punteggio massimo attribuibile a questo criterio	I2.1 Durata della concessione	Quantitativo
D3 - Obiettivi da conseguire	<i>C3.1 - Grado di coerenza con le indicazioni degli strumenti di pianificazione strategica del settore</i>	I bandi o gli avvisi indicano gli strumenti di pianificazione strategica del settore a cui i partecipanti alla procedura possono fare riferimento al fine di auto-valutare la coerenza dei progetti rispetto le priorità identificate	I3.1 - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale gli impatti degli investimenti programmati nelle aree interessate rispetto alle singole dimensioni descritte nei documenti di pianificazione strategica del settore	Quantitativo
	<i>C3.2 - Capacità di assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal portuale per gli utenti e gli operatori interessati</i>	Le AdSP verificano prioritariamente la possibilità di garantire la previsione di specifici spazi operativi da mettere a disposizione di imprese non concessionarie, autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali dandone evidenza nel bando e nell'avviso pubblico	I3.2 - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale le azioni da intraprendere per assicurare le più ampie condizioni di accesso al terminal portuale per gli utenti e gli operatori interessati	Qualitativo
	<i>C3.3 - Obiettivi di traffico e di sviluppo della logistica portuale e retroportuale e della utilizzazione della modalità ferroviaria</i>	I documenti di pianificazione strategica del settore devono indicare degli obiettivi prospettici di sviluppo delle aree portuali e retroportuali	I3.3 - Stima del volume e dell'incremento di traffico (calcolato come differenza tra lo scenario base e quello determinato dai nuovi investimenti) garantito dal piano con riferimento alle attività portuali e retroportuali	Quantitativo
D4 - Capacità di fornire un ciclo completo di operazioni	<i>C 4.1 - Capacità di assicurare un'adeguata continuità operativa del porto</i>	L'avviso pubblico o il bando deve esplicitare in maniera chiara quali siano le specifiche operatività che si ritengono essenziali per la gestione in continuità delle aree portuali	I4.1 - Relazione o sezione esplicativa che descriva in maniera puntuale la capacità industriale e operativa del soggetto richiedente di assicurare la continuità operativa del porto	Quantitativo

I sistemi di attribuzione dei punteggi sono definiti nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di affidamento, proporzionalità ed economicità rispetto all'oggetto della gara, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati.

La definizione dei criteri e dei sistemi di attribuzione dei punteggi, inoltre, deve valorizzare adeguatamente il livello di innovazione tecnologica del progetto, nonché il suo grado di sostenibilità ambientale e di efficienza energetica.

In caso di investimenti infrastrutturali già programmati sull'area interessata, le AdSP possono attribuire un punteggio specifico in relazione alla quota di partecipazione del capitale privato al finanziamento dell'opera.

Infine, nella valutazione delle domande, le AdSP dovranno tenere in considerazione le azioni che i soggetti proponenti dichiareranno di porre in essere sui temi legati alla salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, prevedendo meccanismi premianti per quei soggetti che sono in grado di assicurare un miglioramento significativo degli *standard* previsti dalla normativa di riferimento, anche in termini di azioni per la mitigazione dei rischi.

7. Durata della concessione

L'articolo 2, comma 3 lettera g) sub 1 e sub 2 del Regolamento prevede l'obbligo, per i soggetti partecipanti alle procedure di evidenza pubblica, di presentare sia il Piano degli investimenti sia un Piano Economico Finanziario ("PEF").

La durata della concessione (cfr. Indicatore I2.1 della Tabella 1) è commisurata agli investimenti previsti dal Piano Economico-Finanziario ("PEF") predisposto dal concessionario sulla base di *format* elaborati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) in funzione delle tipologie di infrastrutture, della durata e delle caratteristiche delle classi d'investimento, tenuto conto del livello di infrastrutturazione delle aree e banchine, ai sensi dell'art. 178 del codice dei contratti.

Prima dell'indizione della procedura ad evidenza pubblica per il rilascio della concessione l'AdSP invia lo schema di PEF all'ART che può esprimersi nei termini e con le modalità previste dall'articolo 37, comma 3, del decreto-legge 6 dicembre 2011 n. 201, convertito con modificazioni dalla legge 22 dicembre 2011 n. 214.

Inoltre, ai sensi del medesimo articolo, 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.

I bandi e gli avvisi di cui all'art. 2, comma 3, del Regolamento, nonché il PEF, i provvedimenti di rilascio delle concessioni e i successivi atti di modifica e/o integrazione o proroga delle stesse sono pubblicati sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella sezione SID il Portale del Mare.

Nei casi previsti dall'art. 2, comma 8, del Regolamento, qualora la concessione sia richiesta per un periodo superiore a quaranta anni, l'AdSP richiede al MIT un parere preventivo circa la coerenza dell'istanza con gli strumenti di pianificazione strategica del settore. Il MIT si pronuncia entro venti giorni decorrenti dal ricevimento della richiesta corredata di tutte le informazioni necessarie al rilascio del parere.

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

L'articolo 2, comma 3, del Regolamento prevede l'obbligo, da parte dei partecipanti alle procedure di gara, di redigere un PEF "che dimostri la capacità finanziaria del soggetto richiedente di realizzare il programma degli investimenti e delle attività (...)".

Nelle more della definizione dei *format* relativi allo schema di PEF da parte dell'ART, lo schema di PEF è definito sulla base delle componenti elencate in Tabella 2.

Tabella 2 – Le componenti del Piano Economico-Finanziario

Elementi del PEF	Descrizione
Ricavi	I ricavi devono consentire all'Autorità concedente di suddividere la componente di prezzo dal traffico cui si applicherebbe.
Costi	La componente di costo è relativa a tre diverse sub-componenti. I costi in conto capitale devono riferirsi al programma degli investimenti di cui al punto 1) lettera g) del comma 3 dell'articolo 2 del Regolamento. I costi operativi devono riferirsi alle spese sostenute dal concessionario per l'operatività dei servizi resi e per la manutenzione ordinaria dei beni in concessione oltre che delle opere finanziate. I canoni di concessione sono definiti, nella loro componente fissa, dal D.L. n. 400/1993 e aggiornati con D.M. n. 321/2022. Il proponente può prevedere un incremento di tali valori onde aumentare la convenienza economica in capo all'Autorità concedente e incrementare il meccanismo di <i>revenue-sharing</i> .
Servizio del debito	In tale categoria è necessario ricomprendere la quota capitale oltre che gli eventuali interessi rimborsati dal concessionario per il finanziamento degli investimenti di cui <i>supra</i> .
Costo del Capitale	Il costo del capitale investito è da intendersi come il costo medio ponderato del capitale, ovvero il <i>Weighted Average Cost of Capital (WACC)</i> .
Durata	La durata complessiva della concessione, proposta dal proponente, deve essere tale da consentire la remunerazione del capitale investito e comunque non superiore al periodo di ammortamento delle opere realizzate.

BOX 1 – Il calcolo del *Weighted Average Cost of Capital (WACC)*

Il costo del capitale investito è da intendersi come il costo medio ponderato del capitale, ovvero il *Weighted Average Cost of Capital (WACC)*, definito dalla formula:

$$(1) \quad WACC = g \cdot (r_f + \rho)(1 - t_c) + (1 - g)(r_f + \beta ERP)$$

nella formulazione comprensiva dell'aliquota fiscale media sulle imprese. Nel caso *pre-tax* la (1) diviene:

$$(2) \quad WACC = g \cdot (r_f + \rho) + \frac{(1 - g)}{(1 - t_c)} \cdot (r_f + \beta ERP)$$

ove:

g = il *gearing*, ovvero la quota di capitale di debito e di capitale di rischio (definito da $1-g$) specifiche della società proponente;

r_f = tasso di rendimento privo di rischio calcolato come media dei rendimenti dei BTP decennali degli ultimi 5 anni;

ρ = premio al rischio per il capitale di debito. In generale, nel caso di $(r_f + \rho)$ si considera il costo del debito del proponente;

t_c = aliquota media societaria;

β = stima del β societario (*unlevered*), ovvero del rischio implicito nelle azioni del proponente. Qualora il proponente non fosse quotato, si considera la media dei β di imprese terminaliste e di navigazione eventualmente quotate. Qualora non fosse possibile per il proponente identificare una serie di *comprables*, si suggerisce l'utilizzo di un valore pari a 0,9.

ERP = *equity risk premium*, ovvero il premio al rischio per l'investimento in azioni su un determinato mercato calcolato come differenza tra il *Total Market Return* (TMR) e il tasso di rendimento privo di rischio, ove il TMR è calcolato come media dei rendimenti azionari sul periodo 1900-2020, coerentemente con la pratica delle Autorità indipendenti.

Al fine di valutare il PEF, il proponente deve presentare uno schema dei flussi di cassa così come proposto nella seguente Tabella 3.

Tabella 3 - Schema di Flusso di cassa operativo netto

	t=0	...	t=N
Ricavi da traffico			
Ricavi da altre attività			
Altri introiti			
a) Totale Ricavi			
Costi Operativi e generali			
Costi Concessione			
b) Costi di Produzione			
Valore Aggiunto (a-b)			
c) Costo del personale			
Margine Operativo Lordo (a-b-c)			
d) Accantonamenti e ammortamenti			
Risultato operativo lordo (a-b-c-d)			
e) Saldo gestione finanziaria (interessi)			
Risultato prima delle imposte (a-b-c-d-e)			
g) Oneri tributari			
Flusso di cassa operativo lordo (a-c-d-e-f-g)			
h) Investimenti			
Flusso di cassa operativo netto - FCON (a-c-d-e-f-g-h)			

La valutazione della redditività della concessione si basa sul calcolo, presentato dal proponente, del Valore Attuale Netto (VAN) e del Tasso Interno di Rendimento (TIR). In particolare, il VAN è calcolato come:

$$VAN = \sum_{t=0}^N \frac{FCON}{(1 + WACC)^t}$$

Mentre il Tasso Interno di Rendimento è quel tasso tale per cui $VAN=f(WACC=TIR) = 0$.

Perché la concessione sia remunerativa per il proponente, il VAN deve essere maggiore o uguale a zero e il TIR maggiore o uguale del WACC.

La durata della concessione (Indicatore I2.1) è così definita all'interno del seguente intervallo:

- **Linf** - Numero minimo di anni necessari perché $VAN=0$, ovvero il numero di anni necessari a remunerare il capitale in base al suo costo, così come definito dalla relazione $TIR=WACC$;
- **Lsup** - Numero di anni necessari all'ammortamento delle opere finanziate e realizzate.

In particolare, il Linf rappresenta il numero di anni che assicura una condizione di massima efficienza nel sistema di selezione della concessione nella misura in cui la condizione di $VAN=0$ minimizza la possibilità per il concessionario di estrarre degli extra-profitti dalla concessione stessa. Questa condizione è particolarmente preferibile nel caso di concessioni messe a gara che prevedono un investimento significativo e che contestualmente presentino per gli operatori economici privati delle condizioni di appetibilità tali da garantire un adeguato livello di concorrenza tra potenziali concessionari.

Di converso il Lsup è quello che garantisce al concessionario la copertura dell'ammortamento finanziario degli investimenti effettuati e si considera preferibile nel caso in cui il Piano di investimenti sia soggetto a maggiori restrizioni in termini di potenziale concorrenza tra operatori, ovvero sia caratterizzato da elementi significativi di esternalità difficilmente monetizzabili nel PEF, con riferimento, ad esempio, agli elementi di sviluppo dell'area portuale o regionale diversi da quelli già contabilizzati dai criteri di valutazione qualitativa.

9. Verifica dell'equilibrio economico-finanziario

Il PEF presentato dall'impresa per il rilascio della concessione è oggetto di verifica annuale del raggiungimento degli obiettivi inerenti agli investimenti, dei livelli di traffico ed occupazionali dichiarati in sede di affidamento.

Le AdSP richiedono, entro il 31 maggio di ogni anno, la trasmissione della documentazione necessaria per le verifiche dello stato di attuazione dei programmi operativi proposti nel Piano e per analizzare l'andamento della gestione e la relativa coerenza con quanto previsto dalla concessione.

La valutazione dovrà tener conto di:

- (i) andamento dei traffici ammessi;
- (ii) dati di bilancio con i) diversificazione del fatturato per l'esercizio dell'attività oggetto della concessione rispetto alle altre eventualmente svolte dall'impresa; ii) dichiarazione dei valori della produzione, con distinta indicazione delle diverse voci di costo per l'acquisizione di servizi, intesi come prestazioni di opera e di personale;
- (iii) elenco degli investimenti, sia infrastrutturali che per acquisto di mezzi d'opera, autorizzati e previsti nel Piano;

- (iv) andamento del piano occupazionale presentato in sede di Piano, con indicazione del personale impiegato, delle relative forme contrattuali e delle spese per le esternalizzazioni di servizi a qualunque titolo acquisito.

I programmi operativi sono valutati sotto il profilo dei risultati quantitativi e qualitativi raggiunti dai traffici, dalle previsioni del piano occupazionale e delle previsioni di investimento in infrastrutture e dotazioni strumentali e di ogni altro elemento rilevante, rispetto alle previsioni indicate nei documenti contenuti nel piano stesso e presentati al momento della richiesta di concessione, tenuto conto di eventuali periodi negativi dei mercati.

10. Indicatori comuni per la determinazione della componente variabile del canone

L'art. 5, comma 2, lett. b) del Regolamento definisce le caratteristiche della componente variabile dei canoni demaniali. In particolare, tale componente viene *“stabilita mediante l'applicazione del piano economico-finanziario del concessionario di indicatori del livello di efficienza produttiva, energetica e ambientale dell'attività, nonché della qualità dei servizi offerti anche in termini di promozione e di sviluppo dell'intermodalità (...)”*.

Tale componente è determinata mediante meccanismi incentivanti con previsione di aggiornamento annuale in base ai risultati conseguiti almeno rispetto ai seguenti indicatori comuni in coerenza con quanto definito dalla delibera dell'Autorità di regolazione dei Trasporti n. 57/2018 (allegato A) attualmente vigente:

- (i) livello di produttività per unità di superficie di sedime portuale oggetto di concessione;
- (ii) differenziale di traffico realmente movimentato rispetto allo scenario presentato nel PEF, tenendo in considerazione l'andamento specifico del mercato;
- (iii) tempo medio di giacenza delle merci nelle aree di stoccaggio;
- (iv) quota di trasferimento modale delle merci su ferrovia;
- (v) efficienza energetica dell'intero ciclo portuale relativo alle aree oggetto di concessione;
- (vi) efficienza ambientale dell'intero ciclo portuale relativo alle aree oggetto di concessione in particolare con riferimento agli impatti degli investimenti su obiettivi di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici nelle aree oggetto di concessione.

In coerenza con i *benchmark* di settore fissati dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti i canoni devono tener conto dell'operatività delle aree oggetto di concessione e delle specificità delle realtà portuali interessate, anche nella prospettiva di distinguere le condizioni che garantiscano un maggiore livello di competizione da quelle invece che identificano ipotesi di fallimenti di mercato.

11. Revoca e decadenza della concessione

Eventuali scostamenti significativi negativi accertati rispetto agli obiettivi previsti, in termini di quantità di traffico, di dotazione organica, di investimento infrastrutturale e di impianti strumentali, costituiscono elementi per l'avvio del procedimento per l'eventuale revoca, totale o parziale, della autorizzazione e della concessione rispettivamente ex artt. 16 e 18 della Legge n. 84 del 1994.

Il regolamento 202/2022 prevede ai sensi dell'articolo 10, comma 4, che - per quanto non espressamente disciplinato - trovino applicazione le disposizioni di cui agli articoli da 36 a 49 e 54 del Codice della navigazione.

In particolare, l'articolo 42 del Codice della navigazione, altresì richiamato dall'articolo 9, comma 4, del decreto, regola le ipotesi di revoca in funzione della diversa durata delle concessioni, prevedendo anche gli effetti della revoca parziale.

Le ipotesi di decadenza ai sensi dell'articolo 47, comma 1, del Codice della navigazione sono:

- a) mancata esecuzione delle opere prescritte nell'atto di concessione, o per mancato inizio della gestione, nei termini assegnati;
- b) non uso continuato durante il periodo fissato a questo effetto nell'atto di concessione, o per cattivo uso;
- c) mutamento sostanziale non autorizzato dello scopo per il quale è stata fatta la concessione;
- d) omesso pagamento del canone per il numero di rate fissato a questo effetto dall'atto di concessione;
- e) abusiva sostituzione di altri nel godimento della concessione;
- f) inadempienza degli obblighi derivanti dalla concessione, o imposti da norme di leggi o di regolamenti.

12. Estensione della durata della concessione

L'eventuale estensione della durata della concessione, ammessa nei soli casi previsti dall'articolo 6, comma 2, del Regolamento, potrà essere consentita solo per concessioni superiori a dieci anni. Nel caso in cui l'istanza di proroga riguardi una concessione o un affidamento di durata superiore a dieci, l'ART, previa notifica obbligatoria da parte dell'autorità concedente, si esprime, entro trenta giorni dalla data di notifica, con parere vincolante circa la coerenza di detta istanza con il PEF collegato alla concessione o all'affidamento in oggetto.

Nel caso in cui l'istanza di proroga riguardi una concessione di durata superiore a quaranta anni ovvero tale soglia sia superata per effetto dell'eventuale proroga, l'AdSP richiede al MIT un parere preventivo circa la coerenza dell'istanza con gli strumenti di pianificazione strategica del settore. Il Ministero si pronuncia entro venti giorni decorrenti dal ricevimento della richiesta corredata di tutte le informazioni necessarie al rilascio del parere.

Al di fuori delle ipotesi espressamente previste dal bando o dall'avviso, laddove le istanze di proroga della concessione determinino mutamenti sostanziali dei contenuti della concessione, l'AdSP avvia una nuova procedura di selezione pubblica ai sensi dell'articolo 2 del Regolamento assicurando il rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva.

13. Accordi sostitutivi

Gli accordi sostitutivi possono essere, ad esito di una procedura competitiva ad evidenza pubblica, parte integrante e complementare delle concessioni e in nessun caso introducono modifiche sostanziali all'oggetto del rapporto suscettibili di alterare gli elementi essenziali dello stesso, quali risultanti dalle informazioni originariamente contenute nell'avviso o nel bando.

Gli accordi sostitutivi possono essere stipulati quando l'interesse pubblico sotteso all'affidamento dell'area/banchina implica la previsione di un insieme di diritti ed obblighi reciproci a carico del concedente e del concessionario, la cui disciplina può essere declinata in modo più flessibile ed articolato con lo strumento contrattuale.

In queste circostanze, il ricorso all'istituto dell'accordo sostitutivo svolto nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo in ogni caso condizioni di concorrenza effettiva, può risultare uno strumento maggiormente adatto a declinare gli esiti di una negoziazione progressiva e multilaterale anche al fine di poter gestire con maggiore flessibilità le soluzioni tecniche o sperimentali innovative propedeutiche al raggiungimento degli obiettivi di natura infrastrutturale, energetica, tecnologica, economica e ambientale correlati al rilascio della concessione.

A titolo esemplificativo e non esaustivo, può ricorrersi all'accordo sostitutivo quando:

- (i) il livello dei ricavi stimati del potenziale concessionario non consente la copertura integrale dei costi di realizzazione degli investimenti programmati o auspicati dall'AdSP su una determinata area/banchina portuale e la concessione deve essere necessariamente affiancata da impegni e/o oneri finanziari a carico dell'ente concedente o del concessionario i cui termini richiedono una disciplina articolata e complessa;
- (ii) il livello tecnologico e/o la particolare complessità delle opere e delle attività oggetto del rapporto necessitano di soluzioni innovative e processi di sperimentazione ovvero di uno strumento giuridico maggiormente flessibile e capace di adattarsi a possibili mutamenti delle variabili tecnico-economiche o giuridiche coinvolte.

L'accordo non può introdurre modifiche che, ove originariamente previste, avrebbero verosimilmente consentito l'ammissione di candidati diversi o ulteriori rispetto a quelli partecipanti, se del caso anche alterando l'equilibrio economico del rapporto a favore dell'impresa titolare del contratto ovvero estendendo l'ambito e/o la durata della concessione di aree e banchine.

Nel caso in cui la stipula del contratto costituisca l'esito di una procedura di negoziazione progressiva e multilaterale le AdSP garantiscono la parità di trattamento fra tutti gli offerenti non fornendo informazioni che possano avvantaggiare determinati operatori economici a danno di altri. In tali ipotesi le AdSP dovrebbero applicare, in quanto compatibili, i principi di cui all'art. 73 del Codice dei contratti pubblici.

La pubblicità degli accordi sostitutivi è garantita dalle AdSP nelle forme e con le modalità previste per le concessioni demaniali al fine di consentire la verifica della coerenza con le informazioni contenute nel bando e nell'avviso di cui all'art. 2 del decreto 202/2022 e del paragrafo 3 delle presenti Linee guida, nel rispetto dei principi di trasparenza, non discriminazione e parità di trattamento.

Gli accordi sostitutivi sono soggetti all'attività di verifica dell'autorità concedente prevista dall'articolo 9 del decreto 202/2022.

14. Criteri per la determinazione del valore di subentro dei beni

Nelle ipotesi previste all'art. 8, commi 3 e 4, il valore di subentro dei beni è individuato in base al valore di mercato, attraverso il ricorso a stime peritali giurate redatte da esperti individuati tra professionisti abilitati ed in possesso di competenze adeguate, iscritti in appositi elenchi tenuti dalle AdSP. La perizia tiene conto del valore di mercato del bene, nello stato in cui si trova, nonché del valore contabile netto e del valore di ricostruzione o riacquisto dello stesso o di un bene simile, se non più riproducibile.

Al fine di garantire la continuità operativa del porto, in caso di contenzioso tra le parti successivo al rilascio della concessione in ordine al prezzo della cessione, nelle more della definizione della controversia i beni sono temporaneamente messi a disposizione del concessionario entrante dietro pagamento di un corrispettivo pari al valore stimato. All'esito della definizione della controversia, il prezzo della cessione sarà determinato sulla base di quanto disposto dall'Autorità Giudiziaria e, ove necessario, compensato.

15. Monitoraggio delle concessioni

Le AdSP devono svolgere la verifica annuale sulla permanenza dei requisiti posseduti dal concessionario al momento del rilascio della concessione e sulla concreta attuazione del programma degli investimenti e delle attività correlate.

Per le concessioni di durata superiore a dieci anni le AdSP verificano i risultati raggiunti sul piano dei traffici e dell'occupazione, rispetto all'andamento dello specifico mercato settoriale in cui opera il

concessionario, alle condizioni di accesso al *terminal* portuale ed al livello di concorrenza tra operatori attivi sulle aree e banchine oggetto di concessione e, più in generale, nel porto interessato. A tal fine l'AdSP può svolgere specifiche attività di indagine consultando gli operatori maggiormente rappresentativi, attivi in ciascun segmento della filiera industriale interessata, al fine di individuare eventuali criticità di natura verticale e/o orizzontale riconducibili all'attività del concessionario.

Gli esiti di tali verifiche sono comunicati al MIT e ad ART corredati di tutte le informazioni acquisite e dell'eventuale proposta di modifica del programma e del piano di cui all'articolo 2, comma 3, lettera g), punti 1) e 2), del Regolamento, ritenute necessarie per il migliore perseguimento dell'interesse pubblico.

Sulla base delle comunicazioni delle AdSP il Ministero adotta un piano permanente di monitoraggio anche attraverso i dati presenti nel Sistema informativo del Demanio marittimo SID - il Portale del Mare che è adeguatamente implementato sulla base di quanto previsto dalla legge 28 gennaio 1994, n.84 la quale prevede, come per tutti gli enti gestori del Demanio marittimo, l'uso obbligatorio del SID il Portale del Mare quale strumento di supporto nei processi amministrativi correlati alla gestione del Demanio marittimo ed al rilascio delle concessioni per l'utilizzo dello stesso. Il Sistema consente, infatti, di gestire l'iter autorizzativo delle concessioni, dalla richiesta iniziale al rilascio, le richieste di rinnovo, le modifiche ex art. 24 del Regolamento al Codice della Navigazione, le richieste di subingresso ecc., completamente via web, tramite appositi applicativi per la redazione di modelli di domanda normalizzati, a favore dei concessionari e dei loro tecnici incaricati, e grazie a procedure informatiche standardizzate a favore degli Enti gestori.

Il Ministero, inoltre, sulle base delle informazioni ottenute dalle attività di monitoraggio, produce una relazione annuale sulle concessioni in essere, che viene discussa e pubblicata sul sito istituzionale.

All'esito delle attività di monitoraggio, il Ministero può svolgere delle attività di analisi anche coinvolgendo ART al fine di valutare gli elementi caratterizzanti delle concessioni in atto. A tal fine, l'ART può richiedere al MIT ulteriori informazioni di dettaglio per lo svolgimento di attività di monitoraggio di propria competenza.

L'attività di monitoraggio e di verifica della *performance* del concessionario deve essere svolta tenendo in considerazione i *benchmark* di settore definiti dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti.