

Governance portuale, verso criteri uniformi e maggiore concorrenza

22 Feb 2026 ▶ di **Marco Percoco**

Il sistema portuale italiano sta attraversando una fase di profonda revisione regolatoria che, a partire dalle nuove regole sulle concessioni per i terminal di movimentazione merci, sta contribuendo a ridisegnare la governance del settore in chiave di maggiore trasparenza e tutela della concorrenza.

Nell'attesa della riforma dei porti, il punto di svolta è già rappresentato dal Decreto Ministeriale n. 110/2023, che ha ridefinito i criteri di selezione dei concessionari introducendo parametri omogenei e coerenti con principi economici e standard di servizio, con il chiaro obiettivo di superare le difformità applicative tra le diverse Autorità di Sistema Portuale e assicurare procedure più prevedibili per gli operatori.

In questo nuovo assetto normativo, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) assume un ruolo centrale. Pur muovendosi in un perimetro giuridico complesso, l'Autorità ha espresso negli ultimi anni poco meno di venti pareri su istanze di concessione, che, in ragione del loro carattere vincolante, rappresentano oggi una chiave interpretativa fondamentale per comprendere l'evoluzione del sistema.

Dall'analisi trasversale dei provvedimenti emergono quattro direttrici principali.

1. Il Piano Economico-Finanziario (PEF) diventa il fulcro dell'istanza concessoria. Non si tratta più di un allegato formale, ma del documento che struttura l'intero equilibrio dell'operazione, definendo chiaramente investimenti programmati, sostenibilità finanziaria, redditività attesa. Il PEF deve essere redatto secondo gli schemi previsti dalle linee guida ministeriali e integrato dalle indicazioni operative dell'ART nelle Delibere 89/2024 e 242/2025, con un approccio assimilabile a quello delle infrastrutture regolamentate ma solo per gli standard di trasparenza e comparabilità tra proposte.
2. Un principio ormai consolidato riguarda l'allineamento tra durata della concessione e periodo di ammortamento degli investimenti, una lunghezza che non può essere, quindi, determinata in maniera quasi arbitraria, ma deve risultare proporzionata al piano di investimento proposto. Un'estensione non giustificata genererebbe infatti un vantaggio competitivo indebito, con possibili effetti distorsivi sulla concorrenza intra-portuale.
3. Particolare attenzione viene dedicata alla determinazione del costo del capitale e alla coerenza tra tasso di rendimento della concessione e rischio effettivamente assunto dal concessionario. L'ART richiede che le assunzioni finanziarie siano motivate, verificabili e coerenti con parametri di mercato, così che la verifica dell'equilibrio economico-finanziario diventa un test circa l'assenza di extraprofitti.

4. Ulteriore elemento ricorrente è la necessità di documentare puntualmente il rispetto dei limiti al cumulo delle concessioni previsti dall'art. 18 della Legge 84/1994. Il tema assume rilievo concorrenziale poiché la concentrazione in capo a un singolo operatore può compromettere l'equilibrio competitivo del mercato portuale. L'analisi non è meramente formale ma sostanziale, con attenzione alla quota di mercato effettiva e alla struttura del traffico.

Nel complesso, le indicazioni dell'ART delineano un'evoluzione strutturale in cui la compilazione dell'istanza di concessione e del PEF non è un mero adempimento burocratico, ma un vero e proprio documenti strategico nelle mani dei privati e del concedente.

L'orientamento è chiaro: rafforzare la trasparenza, standardizzare le procedure tra Autorità di Sistema Portuale e consolidare un quadro regolatorio che attragga investimenti senza comprimere la concorrenza. Se il percorso verrà consolidato, anche grazie all'istituzione della Porti d'Italia SpA, il sistema portuale italiano potrebbe beneficiare di una governance più stabile e prevedibile, elemento cruciale in una fase in cui la competitività logistica rappresenta un fattore determinante per la crescita del Paese.