



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

LINEE GUIDA

COLD IRONING



PER IL RILASCIO DELLE CONCESSIONI
DEL SERVIZIO E LA PREDISPOSIZIONE
DEGLI ATTI DI GARA

ANNO

2026



RIFERIMENTI NORMATIVI

art. 34-bis, comma 1,
del decreto-legge 30 dicembre 2019,
n. 162, convertito, con modificazioni,
dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8,
e D.M. 10 del 22 gennaio 2026



Dipartimento per i trasporti e la navigazione
**Direzione Generale per i Porti,
la Logistica e l'Intermodalità**





Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Sommario

Le presenti Linee guida definiscono il quadro metodologico e operativo volto a supportare le Autorità di Sistema Portuale nella predisposizione e nello svolgimento delle procedure di affidamento in concessione del servizio di *cold ironing*, assicurando un'applicazione uniforme della disciplina sul territorio nazionale e garantendo il pieno rispetto del quadro normativo vigente e dei principi del diritto europeo.

Il documento prende le mosse dalla qualificazione del servizio di erogazione di energia elettrica da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto quale servizio di interesse economico generale (SIEG), evidenziandone il valore strategico per la transizione energetica del sistema portuale, la riduzione delle emissioni in ambito urbano-portuale e il miglioramento dell'efficienza operativa degli scali.

In questo contesto, viene ribadito il ruolo centrale delle Autorità di Sistema Portuale quali soggetti regolatori chiamati a presidiare e ad assicurare procedure trasparenti, competitive e coerenti con il principio di separazione tra funzioni pubbliche di governo del porto e attività economiche affidate al mercato.

Il testo fornisce indirizzi di dettaglio per l'intero ciclo di progettazione delle procedure di gara, dedicando particolare attenzione alla fase istruttoria preliminare, alla concertazione con i portatori di interesse e alla corretta perimetrazione dell'ambito di affidamento, oltre a definire i criteri per la gestione delle interferenze con le altre concessioni demaniali e con le attività terminalistiche al fine di assicurare un'armonica convivenza tra i diversi operatori del sistema portuale e di garantire un'efficace integrazione del servizio di *cold ironing* nel contesto operativo di ciascun porto.

Ampio rilievo viene attribuito alla sostenibilità economico-finanziaria mediante la redazione del Piano Economico-Finanziario, l'allocazione ottimale dei rischi, l'individuazione di idonee coperture assicurative e la determinazione di criteri tariffari improntati all'equilibrio, alla trasparenza e alla proporzionalità, garantendo al contempo requisiti stringenti per la continuità operativa e la manutenzione delle infrastrutture.

Nel loro complesso, le indicazioni fornite intendono favorire l'adozione di modelli gestionali omogenei, flessibili e coerenti con le specificità dei singoli sistemi portuali, promuovendo al contempo condizioni di concorrenza effettiva, certezza regolatoria e sviluppo sostenibile delle infrastrutture portuali.

L'obiettivo è mettere le Autorità di Sistema Portuale nelle condizioni di realizzare procedure di affidamento efficaci e pienamente conformi al quadro normativo nazionale ed europeo, contribuendo alla diffusione del *cold ironing* quale infrastruttura strategica per la decarbonizzazione del settore marittimo e per l'innovazione e la competitività del sistema portuale italiano.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Indice

- **1.** Premessa sulla disciplina generale dei c.d. SIEG in ambito portuale
- **2.** Il servizio di *cold ironing*
- **3.** La predisposizione degli atti di gara
 - **3.1.** Perimetro della procedura di affidamento
 - **3.2.** Definizione dell'organizzazione del servizio
 - **3.3.** Rapporti tra il concessionario del servizio *cold ironing* e i titolari delle concessioni che insistono nella stessa area o banchina in cui risiede la struttura di *cold ironing*
 - **3.4.** Oneri di manutenzione
 - **3.5.** Continuità operativa
 - **3.6.** Previsione della stipula di assicurazione per la copertura di rischi derivanti dalla gestione del servizio di *cold ironing*
 - **3.7.** Elementi per la definizione della struttura della formula tariffaria
 - **3.8.** Informazioni da inserire nei documenti di gara
 - **3.9.** L'equilibrio economico finanziario della concessione
 - **3.10.** Requisiti minimi di qualità dei servizi forniti e monitoraggio delle tariffe
 - **3.11.** Separazione contabile e trasparenza economica
 - **3.12.** Ulteriori elementi da valutare nella procedura di affidamento del servizio
 - **3.13.** Monitoraggio dell'affidamento
 - **3.14.** Disposizioni finali



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Linee-guida per il rilascio delle concessioni del servizio *cold ironing*

Le presenti *linee-guida* sono volte a orientare la valutazione e il processo decisionale delle Autorità di Sistema Portuale in materia di procedure di affidamento del servizio di *cold ironing* ai sensi dell'art. 6, c. 10, l. 84/94 e del d.lgs. 36/2023, data la peculiarità della materia e l'esigenza di individuare taluni principi metodologici per uniformarne l'applicazione.

1. Premessa sulla disciplina generale dei c.d. SIEG in ambito portuale

Come noto, l'Autorità di sistema portuale è definita dall'art. 6, c. 5, l. 84/94 quale ente pubblico non economico di rilevanza nazionale a ordinamento speciale, dotato di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria.

In ragione della propria natura giuridica, a tale ente sono attribuite le funzioni di soggetto regolatore e non già di produttore di beni e servizi in ambito portuale -operazioni e servizi portuali da un lato e servizi economici di interesse generale residuali dall'altro-, sia sul piano funzionale che finanziario (Cass. sez. un. 17930/2013), diversamente da come invece avveniva con i soppressi enti portuali, improntati sul modello privatistico.

Infatti, il sistema previgente disegnato dal codice della navigazione affidava a tali autorità la gestione amministrativa e imprenditoriale di taluni servizi portuali, nell'ambito dei porti di maggiore importanza, affiancando l'autorità marittima, cui erano affidate invece le generali funzioni di regolazione dei porti.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Allo stato attuale, tra i compiti attribuiti alle AdSP dalla l. 84/94, l'art. 6, c. 4, lett. c) prevede che a queste spettino l'*«affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, non coincidenti né strettamente connessi alle operazioni portuali di cui all'articolo 16, comma 1»*.

Inoltre, le Autorità di sistema portuale, con le procedure e le modalità stabilite dall'art. 15, l. 241/90, possono sempre disciplinare lo svolgimento di attività e servizi di interesse comune e utili per il più efficace compimento delle funzioni attribuite, in collaborazione con Regioni, enti locali e amministrazioni pubbliche (art. 6, c. 11, l. 84/94).

Innanzitutto, va osservato che nella nozione ampia di servizi di interesse generale rientrano le categorie forgiate dal diritto europeo, che distingue da un lato, i SIEG («servizi di interesse economico generale»), dall'altro, i SIG («servizi di interesse generale»): questi ultimi ricomprendono, oltre ai SIEG, anche i servizi che non sono suscettibili di essere gestiti esclusivamente in regime di impresa e che attengono ai bisogni primari del cittadino (quale, ad esempio, scuola, sanità, assistenza sociale, sicurezza della navigazione, ecc...).

In ambito portuale, un esempio paradigmatico di SIG è costituito dai servizi tecnico-nautici, definiti espressamente dal legislatore all'art. 14, c. 1-bis, quali *«servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo»*, la cui disciplina rientra nelle competenze dell'Autorità marittima.

Data la natura di SIEG del servizio di cold ironing, si approfondirà quest'ultima nozione.

La nozione di servizi di interesse economico generale (cd. SIEG) rinvenibili nell'ambito portuale, riflette quella elaborata a livello europeo (tra le tante, si segnalano la pronuncia della Corte di giustizia UE, 18 giugno 1998, C-35/96, Commissione c. Italia, dalla Commissione europea nelle Comunicazioni in tema di servizi di interesse generale in Europa del 26 settembre 1996, del 19 gennaio 2001 e 11.1.2012, nonché nel Libro verde su tali servizi del 21 maggio 2003), inquadrabile negli artt. 14, 93 e 106 TFUE e 36 CDFUE e recepita integralmente nel nostro ordinamento (per la loro incidenza, si segnalano la sentenza della Corte costituzionale n. 325/2010 e il parere del Consiglio di Stato n. 1075/2016), come si desume dal combinato disposto degli artt. 2, c. 1, lett. i), d.lgs. 175/2016 e 2, c. 1, lett. c), d.lgs. n. 201/2022, sicché tale norma ne richiama integralmente la disciplina di settore, riguardo i criteri di individuazione e del relativo regime di organizzazione, sotto il profilo della concorrenza o di restrizione del mercato.

In linea generale, l'art. 6, c. 10, l. 84/94 impone alle AdSP di affidare in concessione i servizi di interesse economico generale, mentre, in via eccezionale, l'art. 23, c. 5, prevede la possibilità di continuare a svolgere, in tutto o in parte tali servizi, se questi erano realizzati dalle soppresse organizzazioni portuali



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

nei porti in cui ora sono state istituite le AdSP, promuovendo anche la costituzione di una o più società tra le imprese operanti nel porto, riservandosi una partecipazione comunque non maggioritaria (sul tema, si segnala, tra le altre, Cons. St. 7746/2023).

Per comprendere pienamente la portata e la *ratio* della disposizione in esame, occorre tratteggiarla nella sua dimensione storico-evolutivo, analizzandola con riferimento ai principi che regolano l'intero sistema delle attribuzioni delle AdSP.

La previgente formulazione dell'art. 6 affidava a questo Dicastero l'individuazione dei servizi di interesse generale - identificati nel decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 14 novembre 1994 -, in ragione delle funzioni di indirizzo e vigilanza che la l. 84/94 ha riservato a questo Ministero, poiché tale scelta imponeva all'ente vigilante di valutare la coerenza dei SIEG rispetto ai compiti e agli interessi pubblici affidati alla cura delle AdSP, al precipuo scopo di circoscriverne le attribuzioni, proprio alla luce del principio di separazione tra le funzioni regolatorie e quelle imprenditoriali cui è improntato il nuovo sistema di competenze delineato dalla l. 84/94, come sopra accennato.

Infatti, esso costituisce il principio generale in base al quale è stato rinnovato l'intero ordinamento delle AdSP, per renderlo compatibile con i principi di derivazione eurounitaria in tema di concorrenza, libera circolazione delle persone, delle merci e dei servizi, separando così le funzioni amministrative di governo attribuite alle stesse sul demanio marittimo, porto e infrastrutture portuali ivi incluse, (c.d. dimensione statica), di matrice pubblicistica, dalle altre attività svolte nell'ambito portuale (c.d. funzione dinamica), di chiara vocazione privatistica e imprenditoriale (operazioni e servizi portuali, lavoro portuale, SIEG c.d. residuali), anche se qualificabili alla stregua di servizi pubblici, così come avviene proprio nel caso dei SIEG (cfr. Cons. St. n. 2492/2013).

Il riordino della legislazione in materia portuale, avvenuta con la riforma operata mediante i decreti legislativi nn. 169/2016 e 232/2017, ha voluto rafforzare questa impostazione separatista, al fine di evitare ogni possibile commistione tra le diverse funzioni appena delineate.

Nel sistema di attribuzioni appena analizzato, è possibile esaminare la locuzione di servizi di interesse economico generale (cd. residuali) rilevante ai sensi dell'art. 6 citato.

L'individuazione della nozione di SIEG portuali è ricavabile attraverso un complesso procedimento ermeneutico, determinato dalla combinazione di una interpretazione logico-sistematica, letterale e storico-evolutiva:

- in primo luogo, devono integrare i requisiti della nozione di SIEG stabiliti dalla sentenza *Altmark* della Corte di Giustizia del 24 luglio 2003 - Causa C-280/00, riprodotti negli atti della Commissione Euro-



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

pea, vale a dire la comunicazione 2012/C 8/02, la decisione 2012/21/UE e la comunicazione 2012/C 8/03, integralmente recepiti nell'ordinamento italiano nel combinato disposto degli artt. 2, c. 1, lett. i), d.lgs. 175/2016 e 2, c. 1, lett. c), d.lgs. n. 201/2022, come prima esaminato;

- in secondo luogo, come si desume dal dato letterale, essi non coincidono con le operazioni e i servizi portuali definiti e regolati all'art. 16, l. 84/94;
- in terzo luogo, compiendo un raffronto sistematico sul piano storico-evolutivo, occorre espungere i SIEG che il legislatore ha inteso sottrarre nel corso del tempo, regolandoli tramite riforme organiche, come ad esempio è avvenuto con il servizio idrico e la raccolta rifiuti, la cui intera materia ha trovato una compiuta disciplina con il d.lgs. n. 152/2006; o come si vedrà nel prosieguo, il servizio di interesse economico generale del *cold ironing*, come definito dall'articolo 34-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8.

Tale impostazione è confermata dagli atti preparatori alla riforma del 2016: dalla lettura della relazione di accompagnamento alla riforma, infatti, emerge che: *“La norma prevede che i servizi di interesse generale non siano più individuati con decreto ministeriale. Infatti, la materia di tali servizi, dal 1994 ad oggi, ha subito un’evoluzione completa sia per quanto riguarda le competenze, ormai prevalentemente di comuni e regioni, sia per quanto riguarda le procedure di affidamento, da ultimo con il recepimento delle AdSP in materia di servizi di interesse generale sono state erose nel tempo (es. servizio idrico, raccolta rifiuti...) e sono ormai residuali, il che renderebbe l’individuazione compiuta con decreto di natura meramente ricognitiva e non attributiva di competenze.”*

In questa prospettiva si spiega la scelta di escludere il controllo del Ministero sui SIEG, previsti nella previgente versione della norma, poiché non più necessario, giacché la valutazione su molti di essi è stata già operata a monte dal legislatore stesso tramite i citati interventi organici, circoscrivendone per effetto il perimetro delle attribuzioni delle AdSP a quelli rimasti estranei dalle riforme.

Allo stesso modo, tale assetto è stato integralmente avallato dal Consiglio di Stato prima nel parere n. 1142/2016 del 09.05.2016, reso sullo schema del decreto legislativo contenente la riforma del 2016, poi confermato anche con il parere n. 1668/2017, riguardante lo schema del decreto legislativo correttivo della riforma portuale di cui al d.lgs. n. 232/2017, con il quale è stata anche suggerita la necessità di procedere all'abrogazione del decreto ministeriale del 14.11.1994 citato; per la sua rilevanza in tema di disciplina dei servizi di interesse generale in ambito portuale (servizio di raccolta rifiuti in porto), si fa riferimento al parere del Consiglio di Stato n. 357/2025, reso dalla Sezione Prima in Adunanza di Sezione del 9 aprile 2025, sul affare n. 00104/2023, nell'ambito del ricorso straordinario al Presidente della Repubblica proposto, ai sensi dell' art.11 del d.P.R. n.1199 del 1971, presentato dall'Autorità di sistema portuale del mar



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Tirreno settentrionale contro il Comune di Livorno, nei confronti dell'Azienda ambientale di pubblico servizio S.p.A.

I principi di diritto illustrati fino a ora sono integralmente confluiti nell'atto di indirizzo di questo Ministero n. 10251 del 17.4.2018, che contiene la disciplina di riferimento in materia di SIEG delineata da questo Dicastero.

In applicazione di tale circolare, le Autorità di Sistema sono tenute a individuare i servizi di interesse generale che ricadono nella propria circoscrizione mediante un regolamento.

2. Il servizio di *cold ironing*

Nel quadro normativo delineato al punto 1, si inserisce il servizio di interesse economico generale del *cold ironing*.

Con la disposizione di cui all'articolo 34-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, il legislatore ha espressamente qualificato l'erogazione di energia elettrica da impianti di terra alle navi ormeggiate in porto come un servizio di interesse economico generale fornito dal gestore dell'infrastruttura di *cold ironing*, in ragione della natura strategica del servizio sotto il profilo energetico, ambientale e operativo.

Allo stesso modo, ha stabilito che per infrastruttura di *cold ironing* si intende l'insieme di strutture, opere e impianti realizzati sulla terraferma necessari all'erogazione di energia elettrica alle navi ormeggiate in porto. Secondo l'articolo 34-*bis*, il gestore dell'infrastruttura di *cold ironing* è individuato dall'autorità competente nelle forme e secondo le modalità previste dalla normativa vigente, operando, dunque, un rinvio all'art. 6, c. 10, l. 84/94.

In ossequio al principio di separazione tra le funzioni amministrative di governo attribuite alle Autorità di Sistema portuale sul demanio marittimo dalla produzione delle altre attività svolte nell'ambito portuale di vocazione privatistica, come prima esaminato, il legislatore ha imposto alle AdSP che i servizi di interesse economico generale siano affidati in concessione mediante procedura di evidenza pubblica, rinviando alla disciplina dei contratti pubblici, oggi prevista dal d.lgs. n. 36/2023.

Dunque, in applicazione del combinato disposto dell'articolo 34-*bis*, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162 e 6, c. 10, l. 84/94, le procedure di affidamento per l'individuazione del gestore dell'infrastruttura per l'erogazione del servizio di *cold ironing* sono regolate dai principi stabiliti dal nuovo codice dei contratti pubblici, di cui al d.lgs. n. 36/2023 e dal regime proprio delle concessioni di servizi, stabilito dal Libro IV Parte I e II, nonché Titoli I, II, III e IV dello stesso.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Riguardo agli strumenti contrattuali previsti dal codice nell'ambito del partenariato pubblico-privato, ferma restando la possibilità dell'AdSP di individuare, caso per caso, il procedimento più appropriato in funzione delle caratteristiche dell'operazione da realizzare, che possono variare porto per porto, si segnalano alcune ipotesi paradigmatiche di concessioni applicabili al caso di specie:

1. l'istituto del partenariato pubblico-privato di tipo contrattuale, comprendente le figure della concessione, anche nelle forme della finanza di progetto (art. 174, d.lgs. n. 36/2023); sul punto, in virtù del principio separatista sopra richiamato, l'AdSP non può fare ricorso al partenariato pubblico-privato di tipo istituzionale (art. 174, c. 4);
2. il contratto misto di concessione (art. 180, per le concessioni di lavori e di servizi), per valorizzare allo stesso tempo ipotesi di sviluppo dell'infrastruttura di *cold ironing* e affidarne la gestione;
3. la finanza di progetto (art. 193); sotto questo profilo, si rammenta l'incompatibilità con la disciplina eurounitaria del diritto di prelazione del promotore, previsto dall'art. 193, c. 9 e 12, prima parte, le quali norme vanno pertanto disapplicate nella parte in cui attribuiscono tale diritto al promotore (Cons. St. n. n. 3805/2026 e Corte di Giustizia UE, sentenza del 5 febbraio 2026, causa C-810/24).

In questo senso, sebbene il servizio in questione non rientri espressamente tra i servizi portuali inclusi nell'ambito di applicazione del Reg. UE n. 352/2017¹, le Autorità di Sistema prendono in considerazione i principi di diritto in esso stabiliti per la definizione delle procedure in questione, poiché:

- da un lato, il regolamento citato fornisce un quadro normativo eurounitario per la fornitura di servizi portuali, in materia di trasparenza finanziaria, nonché di diritti per i servizi portuali e l'uso dell'infrastruttura portuale
- dall'altro, è coerente con la natura giuridica di servizio di interesse economico generale del servizio di *cold ironing*.

Ferma restando l'applicazione della cornice regolatoria in materia di contratti pubblici e concessione di servizi sopra richiamata, così come interpretata dalla giurisprudenza amministrativa, nonché dei principi eurounitari in materia di servizi portuali stabiliti dal Reg. UE n. 352/2017, si approfondiscono di seguito alcuni aspetti fondamentali per orientare la valutazione e il processo decisionale delle Autorità di Sistema Portuale in materia di procedure di affidamento del servizio di *cold ironing*, come sopra indicato, mutuando

¹ Per dovere di completezza sul piano delle fonti eurounitarie, si segnala, riguardo alla disciplina dell'infrastruttura *cold ironing*, il Regolamento 651/2014, che alla Sezione 15 regola il regime degli interventi pubblici nei porti che non costituiscono aiuti di Stato.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

alcune buone pratiche elaborate in materia dei servizi tecnico-nautici, nello specifico in quello di rimorchio, il quale è considerato per la materia in esame un *benchmark* di settore.

3. La predisposizione degli atti di gara

La predisposizione degli atti di gara per l'affidamento del servizio di cold ironing richiede una preliminare attività istruttoria e di organizzazione del servizio da parte dell'Autorità di Sistema Portuale, finalizzata a definire le caratteristiche tecniche, operative ed economico-finanziarie dell'affidamento, tenuto conto delle peculiarità del singolo scalo e delle esigenze dei soggetti interessati.

In considerazione della natura di servizio di interesse economico generale del servizio di cold ironing, nonché della rilevanza strategica delle relative infrastrutture sotto il profilo energetico, ambientale e operativo, le Autorità di Sistema Portuale definiscono la documentazione di gara e il contenuto della concessione nel rispetto dei principi di trasparenza, proporzionalità, non discriminazione, concorrenza ed equilibrio economico-finanziario.

A tal fine, si richiamano di seguito alcuni profili metodologici rilevanti ai fini della predisposizione della documentazione di gara, dell'elaborazione del piano economico-finanziario e della definizione del rapporto concessorio. A tale riguardo, al fine di favorire omogeneità applicativa nella predisposizione delle procedure di affidamento del servizio di cold ironing, l'Allegato 1 reca una ricognizione, avente carattere orientativo e non esaustivo, dei principali profili che le Autorità di Sistema Portuale dovrebbero considerare nella definizione dell'assetto organizzativo, economico e contrattuale dell'affidamento, nonché della predisposizione della documentazione di gara.

3.1 Perimetro della procedura di affidamento

Rispetto all'ambito ottimale fissato con decreto del Direttore generale n. 113 del 19.5.2026, le Autorità di Sistema possono organizzare la procedura a evidenza pubblica parametrandola per lotti o singoli porti del sistema, in applicazione del principio del risultato, economicità, efficienza ed efficacia, al fine di rendere, da un lato, appetibile economicamente l'affidamento, in applicazione del principio di accesso al mercato, dall'altro, di costruire un modello efficiente di servizio basato sul fabbisogno energetico effettivo di ogni singolo scalo.

Il giudizio fondamentale alla base consiste nell'organizzare la fornitura del servizio rispetto ai fabbisogni energetici effettivi di ogni singola realtà portuale presa in considerazione, tenendo conto delle



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

potenzialità offerte dalla struttura di cold ironing, così da mitigare l'effetto della possibile incidenza delle tariffe sull'utenza portuale.

In tale ottica, è possibile includere nel modello organizzativo delineato anche strutture di cold ironing in fase di realizzazione, prevedendo l'ipotesi di modifica del contratto mediante lo strumento delineato dall'art. 189, c. 1, lett. a) del d.lgs. 36/2023, nei limiti di cui alla medesima disposizione.

3.2. Definizione dell'organizzazione² del servizio

Trattandosi del servizio di *cold ironing* di un SIEG, la procedura deve essere soggetta ad una preliminare definizione dell'organizzazione del servizio – a livello dei singoli contesti locali (o ambiti ottimali), come richiesta dal sopracitato Regolamento (UE) n. 352/2017, nonché come avviene nel servizio tecnico-nautico di rimorchio- in base alla quale l'Autorità di Sistema è tenuta a confrontarsi con tutti i portatori di interesse della procedura in corso.

Tale confronto avviene in fase istruttoria e consultiva, svolta nel rispetto dei principi di trasparenza, proporzionalità e non discriminazione, anche ai fini della perimetrazione della procedura di affidamento di cui al punto 3.1, della predisposizione della documentazione di gara e della corretta definizione dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Nell'ambito dell'organizzazione del servizio, l'Autorità di Sistema si confronta con:

- l'**Autorità marittima** in materia di:
 1. sicurezza della navigazione;
 2. security marittima e portuale, inclusi gli aspetti di *cybersecurity* laddove rilevanti;
- le **Autorità competenti in materia di safety** per quanto riguarda i profili connessi all'esercizio dell'infrastruttura, in particolare tenendo conto di quanto previsto dal d.lgs. n. 81/2008 e d.lgs. n. 272/1999 in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro;
- i **portatori di interesse attivi nel settore della produzione, trasporto e distribuzione dell'energia elettrica**, esaminando in particolare i seguenti profili:

² Data la sua polifunzionalità è preferibile il termine più ampio di organizzazione e non già consultazione, dal momento che quest'ultima è usata esclusivamente nell'ambito istruttorio per qualificare un'attività economico-imprenditoriale come SIEG, in base alla disciplina eurounitaria sopra illustrata.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

1. le caratteristiche e le potenzialità dell'infrastruttura di cold ironing con particolare riferimento alle caratteristiche tecniche delle sottostazioni elettriche presenti a servizio dello scalo e alle aree dedicate al posizionamento di sistemi e/o processi che garantiscano la stabilizzazione dei picchi di energia anche eventualmente attraverso il relativo accumulo, sulla scorta del suo adeguato dimensionamento, tenendo altresì conto delle tempistiche di realizzazione delle suddette sottostazioni;
2. le specifiche tecniche del cold ironing con particolare riferimento alla progettazione, il montaggio, le prove e il collegamento nave-terra da realizzarsi conformemente:
 - al paragrafo 5 dell'Allegato II "*Specifiche tecniche*" al Regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 "sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/CE"
 - alle Linee guida dell'Agenzia Europea per la Sicurezza (EMSA)³
3. le banchine collegate all'infrastruttura di cold ironing;
4. l'adeguatezza della potenza disponibile rispetto ai fabbisogni attesi, anche con riferimento alla gestione dei picchi di domanda, delle contemporaneità di utilizzo e delle eventuali situazioni di congestione;
5. il numero, la tipologia e i profili operativi di navi da servire, nonché l'individuazione di ogni altra informazione necessaria ai fini della predisposizione del piano economico finanziario;
6. le modalità di approvvigionamento dell'energia elettrica, anche mediante contratti di lungo periodo, sistemi di accumulo o altre soluzioni idonee a garantire la sostenibilità economica del servizio e il contenimento della volatilità dei costi energetici;
7. le modalità di allocazione e priorità nell'utilizzo della potenza disponibile, in caso di insufficienza della capacità rispetto alla domanda, nel rispetto dei principi di trasparenza, proporzionalità e non discriminazione;
8. l'adeguatezza organizzativa del servizio, anche con riferimento alla disponibilità di personale qualificato in numero sufficiente a garantire la continuità operativa del servizio e la gestione di eventuali picchi di domanda.
9. La disciplina degli aspetti operativi di collegamento con la concessione ex Art. 18 l. 84/1994 o 36 c.n. rilasciata per vari scopi, per valutare i profili rilevanti per la concessione per la gestione del servizio di cold ironing ex Art. 6, c. 10, l. 84/1994;

³ <https://emsa.europa.eu/csn-menu/items.html?cid=14&id=4799>



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

10. eventuali esternalità negative derivanti dalla coesistenza con il concessionario *ex art. 18 o art. 36, c.n.* rilasciata per vari scopi;
 11. eventuale presenza di un sistema di distribuzione chiuso (S.D.C.);
- i **portatori di interesse dell'utenza portuale**, esaminando in particolare i seguenti profili:
1. il fabbisogno energetico correlato alla tipologia di navi servite;
 2. il numero delle navi, la frequenza degli approdi e la durata media di permanenza in porto;
 3. gli eventuali obblighi, incentivi o meccanismi tariffari correlati all'utilizzo del servizio di *cold ironing* parte degli armatori.
- i **portatori di interesse dei terminalisti** nel caso in cui le infrastrutture *cold ironing* insistano su banchine affidate ai sensi dell'art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione *ex art. 16, l. 84/94*), nonché, nel caso di banchina pubblica, i soggetti titolari di autorizzazione *ex art. 16, l. 84/94*), esaminando i seguenti profili:
1. il riequilibrio economico-finanziario della concessione, per coordinare questo aspetto con la procedura di affidamento del servizio di *cold ironing*;
 2. eventuali esternalità positive generate dall'insistenza dell'infrastruttura di *cold ironing* presente nell'area demaniale oggetto di concessione *ex art. 18 l. 84/1994*, anche per valutare la possibile compensazione ai fini di cui al punto 1;
 3. disciplina degli aspetti operativi di collegamento con la concessione per la gestione del servizio di *cold ironing ex Art. 6, c. 10, l. 84/1994*, per valutare i profili rilevanti per la concessioni ai sensi dell'art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione *ex art. 16, l. 84/94*), nonché, nel caso di banchina pubblica, i soggetti titolari di autorizzazione *ex art. 16, l. 84/94*;

L'elenco elaborato non ha pretesa di esaustività, pertanto l'organizzazione del servizio sarà estesa a tutti i portatori di interesse rilevanti nell'ambito della procedura in esame o in quelle direttamente collegate, che l'Autorità di Sistema individuerà nell'ambito delle proprie prerogative di organizzazione del servizio. In questa prospettiva, l'Autorità di Sistema assicura che il sistema di consultazione delineato sia aperto alla generalità degli operatori e dei soggetti interessati, evitando ogni forma di limitazione, in linea con i principi europei di pubblicità, trasparenza e non discriminazione sopra citati.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

I principi metodologici illustrati sono dirimenti per fare confluire nella predisposizione della documentazione di gara le analisi condotte in sede di organizzazione del servizio inerenti, tra l'altro, gli obblighi e i livelli qualitativi del servizio, le caratteristiche tecniche ed operative del servizio, le modalità di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, i criteri tariffari, la distribuzione dei rischi, le misure di continuità operativa e le interferenze operative con le attività terminalistiche e portuali.

Gli elementi così acquisiti rilevano ai fini della predisposizione del bando di gara per la procedura di affidamento, nell'elaborazione del capitolato di gara, nella predisposizione di un modello di PEF da allegare al bando, ai sensi dell'art. 182, c. 5, d.lgs. n. 36/2023 (come si esaminerà nel punto 3.5), nonché nella elaborazione del contratto a valle dell'affidamento, in ragione della necessità che la stazione appaltante indichi, con il maggior dettaglio possibile, il perimetro dell'attività che il concessionario deve effettuare, oltre il contesto regolatorio ed economico di riferimento.

In questo senso, si osserva che, a livello di singoli porti di sistema, possono esservi impianti / macchinari con caratteristiche tecniche differenti tra loro (sia a livello, ad esempio, di cavi, sia di cabine elettriche di trasformazione disponibili, di potenze / frequenze tenuto conto dei traffici dei singoli scali, sia di differenti garanzie in essere anche riferite ai singoli impianti per ogni scalo tenuto conto delle caratteristiche precedenti etc.): più il sistema è complesso, maggiore è l'esigenza di dettaglio in sede di offerta, tanto più è necessaria l'organizzazione del servizio a monte della procedura di affidamento.

Allo stesso modo, l'organizzazione del servizio è necessaria affinché si stabiliscano dei criteri metodologici in grado di fissare le tariffe del SIEG in questione in modo trasparente, obiettivo, non discriminatorio, e proporzionali al costo del servizio fornito, come stabilito dal Reg. UE n. 352/2017.

In questo modo, sulla base dei criteri metodologici definiti nell'ambito dell'organizzazione del servizio, l'Autorità di Sistema possono prevedere adeguati meccanismi di monitoraggio tecnico, operativo ed economico-finanziario dell'affidamento, anche ai fini della verifica della corretta applicazione dei criteri tariffari e del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Inoltre, in sede di individuazione degli spazi di banchina, dove sarà presente l'infrastruttura, occorrerà stabilire adeguate procedure di gestione delle interferenze con i concessionari ai sensi dell'art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione ex art. 16, l. 84/94), sia a livello di gestione del personale, sia dal punto di vista strettamente operativo, come meglio esaminato al punto 3.2. Anche questa attività di definizione varia da porto a porto e può ben essere definita durante la procedura di organizzazione del servizio.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Gli esiti della predetta fase istruttoria e consultiva sono raccolti in apposita relazione, nella quale l'Autorità di Sistema Portuale dà conto degli elementi tecnici, economici e operativi acquisiti, delle valutazioni svolte e delle scelte effettuate ai fini della predisposizione degli atti di gara, fermo restando il rispetto della parità di trattamento tra gli operatori economici e della riservatezza delle informazioni commercialmente sensibili.

Nel solco del principio di leale collaborazione, correttezza e reciproca fiducia, i portatori di interesse collaborano con l'Autorità di Sistema e gli altri enti competenti, allo scopo di costruire il modello organizzativo del servizio di *cold ironing* migliore per lo sviluppo dell'intera comunità portuale, in quanto espressione del temperamento e del bilanciamento di tutti gli interessi in gioco.

3.3 Rapporti tra il concessionario del servizio cold ironing e i titolari delle concessioni che insistono nella stessa area o banchina in cui risiede la struttura di cold ironing

Nell'ipotesi in cui l'impianto di cold ironing insista su aree già oggetto di concessione ai sensi ai sensi dell'art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione ex art. 16, l. 84/94), l'Autorità di Sistema è tenuta a regolare due profili rilevanti, sulla base degli elementi istruttori acquisiti in sede di organizzazione del servizio, di cui al punto precedente:

1. disciplina del collegamento operativo tra i concessionari indicati;
2. incidenza della gestione dell'infrastruttura di cold ironing sull'equilibrio economico-finanziario dei concessionari indicati e viceversa.

Sul primo punto, preliminarmente occorre premettere, sul piano sistematico, che l'Autorità di Sistema, nelle sue prerogative gestorie sul demanio marittimo, può affidare in concessione le aree ricadenti nella propria circoscrizione per finalità diverse: da un lato, al concessionario per le finalità individuate ai sensi dell'art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione ex art. 16, l. 84/94); dall'altro lato, al concessionario ai sensi dell'art. 6, c. 10, per la gestione di un servizio di interesse generale, in questo caso il *cold ironing*, cui accederà, appunto, i diritti d'uso sull'area demaniali riconducibili all'istituto ex art. 36 ss. c.n. avente a oggetto l'area o banchina su cui ricade la struttura, nonché l'opera stessa di cold ironing.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

In questa prospettiva, si osserva che entrambe le concessioni hanno natura mista, di beni e di servizi, stante la natura del loro contenuto, alla luce delle categorie del diritto eurounitario, tese a valorizzare il bene demaniale in ottica dinamica-funzionale, come bene strumentale per la realizzazione di un'attività economica-imprenditoriale.

Sul punto, si richiamano i principi di diritto enunciati dalle sentenze n. 17 e 18 dell'Adunanza Plenaria del 2021, che sul rapporto tra concessioni di beni e di servizi hanno precisato che: *“Questa distinzione, di stampo giuridico-formale, deve essere rivisitata nell'ottica funzionale e pragmatica che caratterizza il diritto dell'Unione, che da tempo, proprio in materia di concessioni amministrative, ha dato impulso ad un processo di rilettura dell'istituto in chiave sostanzialistica, attenta, più che ai profili giuridico-formali, all'effetto economico del provvedimento di concessione, il quale, nella misura in cui si traduce nell'attribuzione del diritto di sfruttare in via esclusiva una risorsa naturale contingente al fine di svolgere un'attività economica, diventa una fattispecie che, a prescindere dalla qualificazione giuridica che riceve nell'ambito dell'ordinamento nazionale, procura al titolare vantaggi economicamente rilevanti in grado di incidere sensibilmente sull'assetto concorrenziale del mercato e sulla libera circolazione dei servizi.”*

Nel quadro delineato, è possibile utilizzare lo strumento normativo del contratto misto di concessione sopra enunciato, ai sensi dell'art. 180, c. 5, d.lgs. n. 36/2023, al fine di attribuire con un'unica procedura a evidenza pubblica anche il diritto di utilizzo dell'area demaniale su cui insiste la struttura di cold ironing, nonché la struttura medesima, e gli altri diritti di utilizzo necessari all'esecuzione del servizio di cold ironing, fermo restando il rinvio espresso nel contratto alla disciplina dell'istituto di cui agli artt. 36 ss. c.n., che è direttamente correlata alla tutela della specifica natura demaniale del bene oggetto della concessione.

Riprendendo l'esame del rapporto tra le concessioni ex art. 18 e 36 c.n. per altre finalità, poiché tra le stesse sussiste un collegamento operativo in concreto, in quanto coesistenti sulla medesima area, i concessionari sono tenuti a collaborare reciprocamente per assicurare all'altro l'attuazione dei diritti e l'ottemperanza dei doveri oggetto della propria concessione, anche al fine del riparto delle relative responsabilità.

Al riguardo, si rammenta che il dovere di leale cooperazione tra i concessionari deriva da un vincolo implicito nel proprio atto di concessione, che costituisce il limite esterno all'esecuzione della stessa: l'obbligo di utilizzare l'area oggetto della concessione esclusivamente per le finalità consentite dalla medesima, ed entro i limiti di spazio e per le opere ivi comprese, principio generale immanente nel sistema, che si evince in particolare dalla lettura sistematica degli artt. 40, 43 e 44 del c.n. e 19, c. 1, nn. 1, 2, 3 e 4, 24, c. 1 e 29, reg.es.cod.nav.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Poiché, da un lato, l'Autorità di Sistema è chiamata a vigilare sulla corretta attuazione di entrambe le concessioni, e, dall'altro, è tenuta a regolarne il co-uso, nell'esercizio delle proprie prerogative amministrative sul demanio marittimo, l'Ente può, in ossequio dei principi di proporzionalità, buon andamento, efficienza, efficacia ed economicità:

- esercitare i poteri di ordinanza (art. 6, c. 4, l. 84/94), regolamento o di cui agli artt. 43 e 44 del c.n.;
- valorizzando strumenti consensuali di esercizio della funzione amministrativa, adottare un provvedimento nelle forme di un accordo, integrativo o sostitutivo, ai sensi dell'art. 11, l. 241/1990, con i soggetti in concreto interessati, per regolare le ipotesi di collegamento operativo delle concessioni prima indicate, per garantirne l'operatività e la corretta esecuzione, in applicazione del principio della collaborazione e buona fede, sancito dall'art. 1, c. 2-*bis*, l. 241/1990, facendo confluire nel procedimento teso alla sua definizione gli elementi acquisiti in sede di organizzazione preliminare del servizio.

In entrambe le ipotesi, è necessario l'intervento dell'Autorità Marittima, per regolare gli aspetti di connessione delle relative concessioni rilevanti in materia di sicurezza della navigazione e security marittima e portuale.

Più nello specifico, si precisa che con gli strumenti prescelti devono essere regolati (a titolo non esaustivo): (i) gli obblighi e responsabilità reciproche dei concessionari; (ii) la definizione delle procedure di collegamento operativo, (iii) poteri di intervento e di controllo dell'AdSP e dell'Autorità marittima per i rispettivi profili di competenza, al fine di mitigare possibili interferenze.

Data la natura e la portata della questione, si suggeriscono approcci tesi a valorizzare strumenti consensuali di esercizio della funzione amministrativa.

Inoltre, come previsto dall'art. 2, c. 5, del D.M. n. 10 del 22.1.2026, l'Autorità di Sistema richiamerà in una apposita clausola del bando lo strumento prescelto tra quelli indicati per regolare il collegamento operativo tra i concessionari, in cui garantirà che tale misura assicurerà la disponibilità di adeguati spazi operativi a beneficio del gestore degli impianti di cold ironing per lo svolgimento del servizio.

Infine, come indicato nell'ambito dell'organizzazione del servizio, l'Autorità di Sistema valuta di integrare nella disciplina del collegamento operativo prescelta, come appena ricostruita, anche i soggetti titolari dell'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 16, l. 84/94, nell'ipotesi di banchina pubblica, qualora



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

possa ravvisare possibili criticità operative tra questi e il concessionario di cold ironing, in base alla particolare conformazione della banchina o per altre ragioni.

Sul secondo punto, l'Autorità di Sistema Portuale è tenuta a intervenire nell'ipotesi in cui la gestione del servizio di *cold ironing* incida sulle capacità operative del concessionario ex art. 18, l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità c.n. (es. che accede a una concessione di un altro SIEG, come per le stazioni marittime, o all'autorizzazione ex art. 16, l. 84/94, garantendo il riequilibrio economico del rapporto concessorio esistente, come previsto dalla seconda parte dell'art. 2, c. 5, del decreto citato.

In tale ipotesi, l'Ente dovrà attentamente valutare sulla base degli elementi istruttori acquisiti nell'ambito di organizzazione del servizio, come sopra esaminato:

1. le esternalità negative derivanti dalla gestione del cold ironing che incidono concretamente:
 - a) per gli art. 18, l. 84/94 sulle capacità operative del concessionario, tali da inficiarne la realizzazione del piano di impresa e/o del piano economico finanziario, alterando così l'equilibrio economico del rapporto concessorio esistente;
 - b) per gli artt. 36 c.n., sulla valorizzazione della destinazione d'uso dell'area oggetto della concessione, alterandone l'equilibrio economico;
2. esternalità positive derivanti dalla gestione del cold ironing sulla concessione ex art. 18, l. 84/94 e 36 c.n.:
 - a) riguardo all'art. 18, l. 84/94, occorre valutare l'incidenza della gestione del cold ironing sull'incremento dei traffici e alla produttività del terminal;
 - b) riguardo agli art. 36 c.n. l'incidenza positiva sullo sviluppo e valorizzazione della destinazione d'uso dell'area oggetto della concessione;
3. se le esternalità positive sono in grado di compensare quelle negative, rispetto ai profili delineati al punto 1 e 2;
4. nell'ipotesi in cui ciò non accada:
 - a) per l'art. 18, l. 84/94, valutare la riduzione della parte fissa del canone o in alternativa, se ciò non fosse sufficiente, la rimodulazione del piano di impresa e/o del piano economico finanziario e il correlato riequilibrio economico della concessione attraverso gli strumenti giuridici predisposti dall'ordinamento.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

b) per l'art. 36 c.n., valutare la riduzione del canone ai sensi dell'art. 40 c.n. o, in alternativa, se ciò non fosse sufficiente, il riequilibrio economico della concessione mediante gli strumenti giuridici predisposti dall'ordinamento.

Nell'ipotesi delineata, si rimarca la centralità del giudizio di accertamento dell'esternalità negative e positive effettivamente esistenti, al fine di comprendere quali misure indicate attuare e come graduarle rispetto a quanto verificato in concreto, in base al principio di proporzionalità. A tale riguardo, preme sottolineare che tale accertamento dovrà essere condotto sulla base di un'analisi in grado di dimostrare che l'impatto evidenziato possa essere considerato un fenomeno continuativo e duraturo, verificato sulla scorta di elementi fattuali raccolti in un arco temporale pluriennale congruo e non già un evento isolato, occasionale o frutto di un andamento discontinuo; in questa prospettiva, andrà acclarato pure che vi sia una correlazione biunivoca tra l'incidenza emersa e il servizio di cold ironing, in modo da potere escludere che tali effetti non siano stati causati da circostanze esogene.

Riguardo l'ipotesi in cui il concessionario ex art. 18 o 36 c.n. determini esternalità negative rilevanti sulla concessione del servizio di cold ironing, poiché coesistenti nella stessa area, occorrerà disciplinarla negli atti di gara, come si approfondirà nella parte relativa al modello di PEF di cui al punto 3.8, determinando precisamente l'incidenza effettiva che tali dinamiche determinano sull'equilibrio economico-finanziario del concessionario di cold ironing.

A tale riguardo, preme evidenziare che mentre per il contratto di concessione ex art. 18 l. 84/94 o 36 c.n. rilasciata per altre finalità, ricadente nella stessa area o banchina di quella di cold ironing, l'esternalità indicate costituiscono una circostanza straordinaria e imprevedibile sopravvenuta, estranea al normale alea, che potrebbero alterare l'equilibrio economico del contratto originario, per la concessione del servizio di cold ironing, invece, costituiscono circostanze note al momento della predisposizione degli atti di gara, che l'Autorità di Sistema Portuale può regolare nell'ambito della procedura a evidenza pubblica.

Per questa ragione, nell'ambito dell'organizzazione del servizio, occorrerà predeterminare puntualmente la sfera di incidenza delle esternalità negative e positive derivanti in concreto dal collegamento operativo descritto, per poterlo regolare negli atti di gara, affinché tutti gli operatori economici che parteciperanno alla procedura a evidenza pubblica per la concessione del servizio possano contemperarne gli oneri nell'ambito della predisposizione del proprio piano economico-finanziario.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Se nell'organizzazione del servizio emergono elementi di criticità tali da ipotizzare interferenze operative imponderabili al momento della predisposizione degli atti di gara, si segnala la possibile applicazione dell'art. 9, c. 4. del d.lgs. n. 36/2023, per regolare questa ipotesi particolare, in base al quale *“Le stazioni appaltanti e gli enti concedenti favoriscono l'inserimento nel contratto di clausole di rinegoziazione, dandone pubblicità nel bando o nell'avviso di indizione della gara, specie quando il contratto risulta particolarmente esposto per la sua durata, per il contesto economico di riferimento o per altre circostanze, al rischio delle interferenze da sopravvenienze.”*

In questa prospettiva, in ottica preventiva, si predilige la possibilità di regolare le possibili esternalità negative tali da incidere sull'equilibrio economico della concessione della gestione dell'impianto di cold ironing nell'ambito della predisposizione del modello di PEF, cui si rinvia al punto 3.5.

Allo stesso modo, nell'ambito degli atti di gara, l'Autorità di Sistema potrà stimolare e valorizzare soluzioni, anche sotto il profilo tariffario, elaborate dagli operatori economici partecipanti, volte a favorire esternalità positive nell'ambito del collegamento operativo appena descritto, così da risolvere il problema dell'esternalità negative bilanciandole con quelle positive, come illustrato sopra.

3.4. Oneri di manutenzione

Un altro aspetto fondamentale è stabilire il perimetro degli oneri di manutenzione a carico del concessionario: come stabilito dall'articolo 1, comma 1, numero) 6 del D.M. 10/2026, il servizio di *cold ironing* è comprensivo della gestione e della manutenzione straordinaria o ordinaria degli impianti necessari al suo svolgimento.

Per questa ragione, occorre definire puntualmente gli oneri di manutenzione a carico del concessionario, dato che questi dipendono anche dalle obbligazioni di garanzia delle macchine rilasciate dai fabbricanti alle stazioni appaltanti e che possono variare.

Occorre quindi definire con la massima attenzione tale aspetto, prendendo in considerazione gli eventuali obblighi manutentativi in capo ai soggetti che hanno realizzato gli impianti di *cold ironing* e ai quali possa essere stato richiesto e già affidato dall'AdSP il mantenimento di un obbligo manutentivo per un dato lasso temporale dopo il collaudo dell'impianto di *cold ironing*.

3.5 Continuità operativa

In considerazione della natura di servizio di interesse economico generale del servizio di cold ironing, nonché dell'esigenza di garantire la continuità e l'affidabilità dell'alimentazione elettrica alle navi



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

ormeggiate, le Autorità di Sistema Portuale valutano l'inserimento, nella documentazione di gara e nel contratto di concessione, di specifiche clausole volte a disciplinare la continuità operativa del servizio e la gestione delle situazioni emergenziali.

A tal fine, l'affidatario predispone un piano di continuità operativa e di gestione delle emergenze, aggiornato periodicamente, contenente almeno:

1. le procedure di intervento in caso di guasti, anomalie o interruzioni del servizio;
2. i tempi massimi stimati per il ripristino dell'operatività;
3. le misure organizzative per garantire la sicurezza delle operazioni portuali e delle infrastrutture interessate;
4. le modalità di coordinamento con l'Autorità di Sistema Portuale, l'Autorità marittima, i terminalisti e gli altri soggetti interessati;
5. le procedure di informazione nei confronti degli utenti del servizio;
6. le eventuali soluzioni tecniche e organizzative volte a mitigare il rischio di interruzione del servizio.

Le Autorità di Sistema Portuale prevedono idonei sistemi di monitoraggio dei livelli di servizio e specifici obblighi informativi in capo al concessionario, anche ai fini dell'adozione delle misure necessarie a garantire la continuità del servizio.

Resta ferma la possibilità per le Autorità competenti di adottare misure necessarie a garantire la continuità del servizio nei casi di interruzione o grave rischio dello stesso.

3.6. Previsione della stipula di assicurazione per la copertura di rischi derivanti dalla gestione del servizio di *cold ironing*

Al fine di garantire l'adempimento alla missione affidata al gestore delle infrastrutture di cold ironing, ai sensi dell'articolo 34-bis, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le Autorità di sistema portuale curano che, nel bando di gara che verrà emesso ai sensi del d.lgs. n. 36/2023, sia previsto che i partecipanti si impegnino a stipulare idonea polizza assicurativa a copertura dei rischi derivanti dall'esercizio servizio e dalla gestione dell'infrastruttura di *cold ironing*, ivi inclusi i danni cagionati a terzi (inclusi l'armatore, i terminalisti e l'Autorità di sistema portuale), il cui massimale di importo minimo per sinistro deve essere coerente con il valore eco-



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

nomico dell'affidamento, dovendo, pertanto, essere coerente con la reale esposizione al rischio individuata per ciascun ambito, eventualmente delineato ai sensi del punto 3.1.

In particolare, si osserva che tali polizze assicurative costituiscono gli strumenti con cui si attua in concreto il trasferimento e la gestione del rischio in capo al concessionario, alla luce del principio fondamentale che caratterizza il rapporto di concessione, vale a dire l'assunzione del rischio operativo da parte dello stesso.

In questa prospettiva, è possibile richiamare il paradigmatico modello di responsabilità forgiato dall'art. 23, c.n., in base al quale *“Il concessionario è responsabile verso l'amministrazione degli obblighi assunti e verso i terzi di ogni danno cagionato nell'esercizio della concessione alle persone o alle cose. Il concessionario con l'atto o la licenza di concessione assume l'obbligo di manlevare e rendere indenne l'amministrazione da ogni azione che possa esserle intentata da terzi in dipendenza della concessione.”*

Di conseguenza, l'assicurazione dovrà prevedere un'adeguata polizza per la copertura:

1. dei danni derivanti da fatto doloso o colposo del proprio personale, collaboratori, appaltatori o subappaltatori, cagionati nell'esercizio della concessione alle persone o alle cose;
2. dei danni derivanti dal funzionamento e dall'utilizzo dell'infrastruttura di *cold ironing* e dei relativi impianti elettrici, inclusi, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i danni a persone o cose causati da guasti, dispersioni elettriche, sovratensioni, cortocircuiti, malfunzionamenti o altre anomalie degli impianti di alimentazione elettrica da terra;
3. dei danni cagionati all'infrastruttura di *cold ironing* derivanti da fatto doloso o colposo nella gestione della stessa o da fatto del proprio personale, collaboratori, appaltatori o subappaltatori.

3.7 Elementi per la definizione della struttura della formula tariffaria

Ai fini della definizione della struttura della formula tariffaria, possono essere considerati, a titolo esemplificativo e non esaustivo, i seguenti elementi:

$$T = Cs + Ct \times t + Ce \times E + Cimp \times Pimp$$

ove:

T	tariffa	€
Cs	costo servizio connessione/disconnessione	€ / evento
Ct	costo servizio per unità di tempo	€/h



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

t	durata connessione	h
C_e	costo unitario energia	€/kWh
E	energia erogata	kWh
C_{imp}	costo unitario potenza impegnata	€/kW
P_{imp}	potenza massima impegnata	kW

Per quanto concerne il regime della componente energia C_e (da esplicitare in fase di offerta):

- prezzo indicizzato: $C_e = C_{index} + spread$
- prezzo fisso: $C_e = C_{PPA}$
- prezzo ibrido: $C_e = \beta \cdot C_{PPA} + (1 - \beta) \cdot C_{index} + spread$

ove

C_{index}	indice di riferimento del mercato elettrico (es. PUN o prezzo zonale orario)
$spread$	marginare offerto
C_{PPA}	prezzo energia definito tramite Power Purchase Agreement
β	coefficiente di ponderazione tra prezzo fisso e indicizzato

La durata dei contratti di approvvigionamento dell'energia elettrica è allineata alla durata dell'affidamento del servizio.

3.8. Informazioni da inserire nei documenti di gara

Ai sensi dell'art. 182, c. 2, d.lgs. 36/2023, al fine di consentire la corretta formulazione dell'offerta economica e la predisposizione del Piano Economico-Finanziario (PEF), l'Autorità di Sistema Portuale allega al bando di gara un set informativo contenente i dati storici relativi ai traffici portuali e ai profili di consumo elettrico delle navi scalanti il porto o in esso residenti.

Il set informativo è predisposto con un livello di dettaglio tale da consentire agli operatori economici di effettuare autonome valutazioni della domanda attesa e dei livelli di utilizzo delle infrastrutture oggetto di affidamento.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

In questo senso, si osserva che gli operatori economici devono essere messi nelle condizioni di valutare tutti gli elementi rilevanti che andranno a incidere sulla predisposizione del piano economico finanziario, esaminato nel punto 3.9, sicché dovranno essere forniti agli stessi tutte le informazioni necessarie per consentirli di stimare correttamente tutti i costi di gestione del servizio e i relativi rischi nell'arco della durata pluriennale della concessione. Per questa ragione, è fondamentale che nell'ambito dell'organizzazione del servizio di cui al punto 3.2., vengano individuate tutte le informazioni ritenute necessarie per la predisposizione del piano economico finanziario.

A tale fine, i dati sono forniti con riferimento alle singole toccate nave registrate presso ciascuna banchina (elettrificata o da elettrificare) e comprendono almeno le seguenti informazioni:

- identificativo del porto e della banchina;
- data della toccata;
- orario di ormeggio e di disormeggio;
- durata della permanenza in banchina;
- tipologia della nave;
- stazza lorda (GT);
- potenza elettrica installata a bordo (kW);
- fattore di utilizzo in porto (Load Factor - LF).

In aggiunta agli elementi sopra indicati, l'Autorità di Sistema Portuale potrà includere nel set informativo ogni ulteriore informazione nelle sue disponibilità rilevante ai fini della stima della domanda energetica e dell'utilizzo atteso del servizio.

I dati sono forniti su base storica e con un orizzonte temporale non inferiore a tre anni antecedenti la pubblicazione del bando, ove disponibile.

Il set dati è utilizzato dai partecipanti al bando di gara per:

- stimare la domanda energetica attesa per ciascuna banchina e per l'intero ambito oggetto di affidamento;
- determinare i livelli di utilizzo delle infrastrutture di cold ironing;
- dimensionare le risorse tecniche e operative necessarie all'erogazione del servizio, in conformità ai requisiti minimi di qualità del servizio illustrati nel punto 3.9;
- formulare l'offerta tariffaria;
- elaborare il Piano Economico-Finanziario posto a corredo dell'offerta.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Ai fini della procedura, l'Autorità di Sistema Portuale individua, inoltre, sulla base del set informativo posto a base di gara, i seguenti parametri di riferimento:

- la domanda energetica di riferimento (*Ebase*), espressa in MWh/anno;
- il numero totale di connessioni di riferimento (*Nconn*), espresso in numero di eventi/anno.

Tali parametri costituiscono il riferimento per la misurazione degli scostamenti rispetto ai valori effettivamente registrati nel corso dell'affidamento e per l'eventuale attivazione dei meccanismi di riequilibrio economico-finanziario previsti dalla documentazione di gara.

3.9. L'equilibrio economico finanziario della concessione

L'articolo 182 del d.lgs. n. 36 del 2023 prevede, al comma 5, che: *“i bandi e i relativi allegati, ivi compresi, a seconda dei casi, lo schema di contratto e il piano economico finanziario, sono definiti in modo da assicurare adeguati livelli di bancabilità, intendendosi per tali la reperibilità sul mercato finanziario di risorse proporzionate ai fabbisogni, la sostenibilità di tali fonti e la congrua redditività del capitale investito. I bandi possono anche richiedere che le offerte siano corredate da manifestazioni di interesse dell'istituto finanziatore”*.

Allo stesso modo, l'articolo 185 del d.lgs. n. 36 del 2023 detta la disciplina sui criteri di aggiudicazione dei contratti di concessione. Al comma 5 stabilisce che: *“Prima di assegnare il punteggio all'offerta economica la commissione giudicatrice verifica l'adeguatezza e la sostenibilità del piano economico finanziario”*.

Il richiamato articolo 182, comma 5, contempla la facoltà da parte della stazione appaltante di allegare al bando di gara un modello di piano economico-finanziario (PEF). Tale documento ha funzione orientativa e metodologica e costituisce uno strumento volto ad agevolare gli operatori economici nella predisposizione del piano economico-finanziario da allegare all'offerta.

Resta fermo che il piano economico-finanziario presentato dal concorrente, ove richiesto dalla stazione appaltante, costituisce parte integrante dell'offerta ed è oggetto di verifica da parte della stazione appaltante nell'ambito della valutazione dell'offerta.

In questa prospettiva, si rammenta che la concessione si qualifica per il trasferimento del rischio operativo dal concedente al concessionario. Pertanto, il PEF è lo strumento elettivo mediante il quale si attua la concreta distribuzione del rischio tra le parti del rapporto, la cui adeguatezza e sostenibilità con riferimento agli operatori economici che partecipano alla gara deve essere valutata dall'Amministrazione.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Nel modello di PEF allegato alla documentazione di gara, l'Autorità di Sistema specifica gli oneri economici che concorrono a definire il rischio che l'operatore economico è chiamato ad assumere; infatti, se l'operatore non è posto a conoscenza di tutti gli oneri del servizio che dovrà svolgere, non sarà in condizione di valutare se, per la sua organizzazione di impresa, sia in grado di sostenere il rischio senza incorrere in perdite di attività e la sua offerta risulterà inevitabilmente inattendibile.

In sostanza, gli atti a base di gara devono identificare le prestazioni poste a carico del concessionario e quantificarne l'onere economico, in modo da consentire di definire compiutamente *ex ante* le condizioni che incideranno, nel corso della durata del rapporto, sull'equilibrio economico finanziario del servizio. Sotto questo aspetto, si potrà valutare l'incidenza della concessione ex art. 18 l. 84/94, o di altri concessionari ex art. 36 c.n. per altre finalità che ricadono sulla stessa area o banchina su cui insiste la struttura di cold ironing, sull'equilibrio economico-finanziario del servizio di cold ironing, come delineato al punto 3.2.

Infatti, la funzione primaria del PEF è quella di assicurare il mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario dell'iniziativa concessa, inteso quale contemporanea presenza di condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria, e rappresenta lo strumento attraverso il quale si attua la concreta distribuzione del rischio tra le parti coinvolte.

In proposito, si rammenta che l'art. 177, c. 5, d.gls. n. 36/2023, stabilisce che *“L'assetto di interessi dedotto nel contratto di concessione deve garantire la conservazione dell'equilibrio economico-finanziario, intendendosi per tale la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria. L'equilibrio economico-finanziario sussiste quando i ricavi attesi del progetto sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio.”*

Per la sua rilevanza interpretativa, si richiama la parte della relazione di accompagnamento al codice dei contratti pubblici relativa alla disposizione sopra-citata: *“Il comma 5 raccorda le nozioni di rischio operativo ed equilibrio economico-finanziario. La traslazione del primo incide infatti sulla definizione del secondo. Viene previsto, a tal fine, che l'assetto di interessi dedotto nel contratto di concessione deve garantire la conservazione dell'equilibrio economico-finanziario, intendendosi per tale la contemporanea presenza delle condizioni di convenienza economica e sostenibilità finanziaria.”*

L'equilibrio economico-finanziario sussiste quando i ricavi attesi del progetto sono in grado di coprire i costi operativi e i costi di investimento, di remunerare e rimborsare il capitale di debito e di remunerare il capitale di rischio.”



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Inoltre, tale aspetto deve essere valutato tenendo conto del principio di conservazione dell'equilibrio contrattuale, sancito dall'articolo 9, del d.lgs. n. 36/2023; in particolare, si potrebbe valutare, ai sensi del comma 4 del medesimo articolo, l'inserimento nel contratto di clausole di rinegoziazione, dandone pubblicità nel bando o nell'avviso di indizione della gara, nell'ipotesi in cui il contratto di affidamento del servizio risulta particolarmente esposto per la sua durata, per il contesto economico di riferimento o per altre circostanze, al rischio delle interferenze da sopravvenienze, come esaminate nell'organizzazione del servizio, confrontandosi con tutti i portatori di interesse. In considerazione della durata potenzialmente pluriennale degli affidamenti e della variabilità del contesto energetico ed economico di riferimento, le Autorità di Sistema Portuale possono prevedere, nella documentazione di gara e nel contratto di concessione, meccanismi periodici di verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento, anche mediante l'aggiornamento o la revisione di specifici parametri economici, tariffari o gestionali rilevanti ai fini della sostenibilità del servizio, valutando in proposito l'apposizione di clausole ai sensi dell'art. 189, d.lgs. n. 36/2023.

La predisposizione di tale documento è altresì rilevante per stabilire la durata della concessione, ai sensi dell'articolo 178, d.lgs. n. 36/2023. Per la loro rilevanza in questa sede, si richiamano i commi 1, 2 e 3 di tale disposizione:

1. *“La durata delle concessioni è limitata ed è determinata dall'ente concedente in funzione dei lavori o servizi richiesti al concessionario.*
2. *Per le concessioni ultraquinquennali, la durata massima della concessione non supera il periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei lavori o dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito, tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici assunti dal concessionario per rispondere alle esigenze riguardanti, ad esempio, la qualità o il prezzo per gli utenti ovvero il perseguimento di elevati standard di sostenibilità ambientale.*
3. *Gli investimenti presi in considerazione ai fini del calcolo comprendono sia quelli iniziali sia quelli in corso di concessione”.*

In particolare, nella determinazione della durata della concessione, le Autorità di sistema portuale tengono conto, tra l'altro, della consistenza degli oneri manutentivi posti a carico del concessionario, degli eventuali ulteriori investimenti richiesti al concessionario, dei costi e delle modalità di approvvigionamento energetico (tenendo conto, ad esempio, del periodo necessario per assicurare la stabilità dei contratti di compravendita di lungo periodo di energia), degli standard di continuità operativa previsti dalla documen-



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

tazione di gara, dei tempi ragionevolmente necessari al recupero dei costi sostenuti e alla remunerazione del capitale investito, nel rispetto dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento.

Fermo restando l'applicazione dei principi appena illustrati per modulare la durata della concessione, al fine di assicurare maggiore certezza regolatoria agli operatori interessati, favorendo la sostenibilità economica degli investimenti connessi allo sviluppo e alla gestione del servizio, nonché una maggiore omogeneità applicativa da parte delle Autorità di Sistema Portuale, l'intervallo di durata delle concessioni del servizio di cold ironing può essere indicativamente compreso tra i 5 e 10 anni⁴.

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, l'Autorità di Sistema Portuale valuta, pertanto, la predisposizione di un modello di PEF da allegare al bando, in cui inserisce tutti gli elementi considerati nell'organizzazione del servizio di cui al punto 3.2 e seguenti, rilevanti per la distribuzione del rischio con il concessionario, come appena esaminato.

Tirando le fila del discorso, in sintesi, si rammenta che nel bando, e nel contratto di concessione a valle dell'affidamento, devono essere esplicitati i seguenti elementi, tra gli altri:

- una chiara e oggettiva determinazione delle attività concesse e le connesse responsabilità, come esposto prima;
- la durata commisurata agli investimenti necessari alla conduzione delle attività;

la predeterminazione di requisiti minimi di qualità dei servizi forniti e un graduato sistema di penali in caso di inosservanza dei medesimi, con la previsione di poteri di monitoraggio e di intervento delle Autorità di Sistema in tali ipotesi.

3.10. Requisiti minimi di qualità dei servizi forniti e monitoraggio delle tariffe

Come esposto, il servizio di cold ironing è organizzato ed esercitato sotto il controllo e la vigilanza dell'Autorità di sistema portuale, nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e non discriminazione.

Per esercitare tale controllo, occorre predeterminare, con criteri misurabili, i requisiti minimi di qualità del servizio, per assicurare la massimizzazione dell'efficienza produttiva della gestione e il contenimento dei costi per gli utenti.

In proposito, occorre premettere che, dal momento che il servizio di cold ironing è erogato attraverso un punto di prelievo (POD) della rete elettrica, trovano già applicazione i livelli di qualità del servizio

⁴ Tale stima deriva da un'analisi condotta con gli stakeholder del settore energetico nell'ambito della consultazione preliminare all'emanazione delle presenti linee guida.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

previsti dalla regolazione di settore, sia con riferimento alla qualità tecnica del servizio di distribuzione sia con riguardo alla qualità commerciale della fornitura di energia elettrica.

In tale contesto, il ruolo del concessionario appare principalmente riconducibile alla capacità di garantire la continuità e l'affidabilità del servizio nei confronti degli utenti portuali, minimizzando il numero e la durata degli eventi che possano comprometterne l'erogazione.

In questa prospettiva, si individuano gli elementi per costruire i requisiti minimi di qualità del servizio:

1. organico operativo del concessionario adeguato sotto il profilo quali-quantitativo, caratterizzato da idonee professionalità;
2. capacità del concessionario di garantire la continuità e l'affidabilità del servizio nei confronti degli utenti portuali, minimizzando il numero e la durata degli eventi che possano comprometterne l'erogazione;
3. corretta programmazione delle attività di manutenzione;
4. tempestività degli interventi in caso di interruzione del servizio.

Nel quadro delineato, le Autorità di Sistema costruiscono un sistema di controllo periodico, da indicare nel bando e nel contratto di concessione, per verificare in concreto, con cadenza almeno biennale, se il servizio reso dal concessionario e le tariffe applicate siano coerenti con i requisiti minimi di qualità del servizio indicati.

Le tariffe devono rispettare i seguenti requisiti:

1. trasparenza;
2. non discriminatorie;
3. coerenti con i costi del servizio e i requisiti minimi di qualità dello stesso appena individuati;
4. orientate all'efficienza energetica e al fabbisogno energetico effettivo indicato dall'AdSP.

Per chiarire il quadro di controlli e perimetrare l'intervento dell'Autorità di Sistema, nel bando e nel contratto di concessioni devono essere indicati:

1. i poteri di controllo e di intervento per garantire la coerenza tra il servizio reso, le tariffe applicate e i requisiti minimi della qualità del servizio determinati;
2. lo svolgimento di controlli periodici, con cadenza almeno biennale;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

3. un sistema di penali graduato e proporzionato alla gravità delle violazioni accertate, applicabile in caso di inosservanza dei requisiti minimi sopra richiamati.

3.11 Separazione contabile e trasparenza economica

Al fine di garantire trasparenza nella determinazione delle tariffe del servizio di cold ironing e la verificabilità dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, le Autorità di Sistema Portuale valutano l'inserimento, nella documentazione di gara e nel contratto di concessione, di obblighi di separazione contabile e di rendicontazione economica in capo al concessionario.

In particolare, il concessionario assicura la separata evidenza contabile delle componenti economiche e patrimoniali riferibili:

- alla gestione del servizio di cold ironing;
- alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura affidata;
- agli eventuali contributi pubblici ricevuti, direttamente o indirettamente, connessi all'infrastruttura o al servizio;
- alle eventuali attività ulteriori o accessorie svolte dal concessionario.

La documentazione contabile deve consentire la verifica:

- della coerenza tra costi sostenuti, investimenti effettuati e tariffe applicate;
- della separazione tra le componenti economiche riferibili al servizio di cold ironing e quelle relative ad eventuali ulteriori attività svolte dal concessionario;
- della corretta destinazione di eventuali contributi pubblici;
- del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione.

Ai fini della verifica della trasparenza economica del servizio e del mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione, le Autorità di Sistema Portuale possono prevedere specifici obblighi periodici di rendicontazione e monitoraggio economico-finanziario, anche ai fini dell'eventuale revisione delle condizioni economiche dell'affidamento.

3.12 Ulteriori elementi da valutare nella procedura di affidamento del servizio



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Nell'ambito della fase di organizzazione del servizio di cui al punto 3.2, nonché nella predisposizione della documentazione di gara e nella definizione dei criteri di valutazione delle offerte, le Autorità di Sistema Portuale tengono conto, ove compatibili con le caratteristiche del singolo scalo e con l'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento, dei seguenti elementi:

1. applicazione di regimi di scontistica differenziata in favore degli utenti del servizio, secondo il principio dello sconto-quantità (tenuto conto, ad esempio, nel caso dei servizi di linea, del volume di fatturato per le complessive prestazioni su base annuale), il quale deve essere compatibile con i principi eurounitari di non discriminazione e tutela della concorrenza;
2. previsione di regimi di scontistica tariffaria per determinati servizi di collegamento (a titolo esemplificativo: continuità territoriale con le isole e servizi alle Autostrade del Mare — AdM), in coerenza con i meccanismi di scontistica già applicati dai servizi tecnico-nautici per le medesime categorie di traffico. Fermo restando il rispetto dei principi di non discriminazione, trasparenza, proporzionalità e tutela della concorrenza, le misure sopra indicate possono essere coordinate con gli obiettivi di sostenibilità ambientale e di transizione energetica perseguiti dall'ordinamento nazionale ed europeo, tenendo conto del contributo che le diverse categorie di traffico possono apportare alla riduzione delle emissioni mediante l'utilizzo del servizio di cold ironing;
3. eventuale installazione di sistemi e/o processi che garantiscano stabilizzazione dei picchi di energia, anche eventualmente attraverso il relativo accumulo, quali misure funzionali a garantire una maggiore stabilità tanto sul piano dei prezzi, quanto sul piano della qualità dell'energia erogata, valorizzando a tale fine gli istituti contrattuali sopra esaminati nell'ambito del d.lgs. n. 36/2023;
4. inserimento dei punti di prelievo all'interno di una configurazione per l'autoconsumo diffuso al fine di stabilizzare la rete ed ottimizzare l'utilizzo dell'energia prodotta localmente;
5. stipula di accordi di fornitura energetica di lunga durata per il tramite PPA mediante procedure idonee a garantire condizioni economicamente competitive e coerenti con gli obiettivi di sostenibilità del servizio (es. “*best offer*”), considerato che la componente energetica peserebbe, attualmente, quasi il 90% sul costo della tariffa a carico dell'utente finale;
6. revisione periodica tariffaria del servizio per adeguare il prezzo della energia a livello competitivo, come esaminato nel punto 3.1. sull'organizzazione del servizio, anche nell'ambito dei meccanismi di verifica periodica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento;



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

7. esperienza e affidabilità tecnica ed operativa del concessionario, con particolare riferimento alla gestione di infrastrutture energetiche o di servizi analoghi, anche in relazione ai profili di continuità operativa, sicurezza, sostenibilità ambientale e qualità del servizio;
8. elaborazione di soluzioni da parte del concessionario del servizio di cold ironing, anche sotto il profilo tariffario, che favoriscano e promuovano esternalità positive nell'ambito del collegamento operativo con tutti gli operatori economici portuali, come esaminato sopra.

3.13 Monitoraggio dell'affidamento

Le Autorità di Sistema Portuale prevedono adeguati sistemi di monitoraggio tecnico, operativo ed economico-finanziario del servizio di cold ironing, anche mediante obblighi periodici di rendicontazione e trasmissione di dati e informazioni in capo al concessionario, al fine di verificare:

- il rispetto degli obblighi derivanti dalla concessione;
- il mantenimento dei livelli di servizio e degli standard di continuità operativa;
- la corretta applicazione dei criteri tariffari;
- l'adeguatezza delle misure di manutenzione e sicurezza dell'infrastruttura.
- il mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario della concessione:

Al fine di limitare il rischio derivante da errori o variazioni significative delle previsioni di traffico, l'AdSP procede alla verifica degli scostamenti tra:

- la domanda energetica di riferimento (*Ebase*) e quella effettivamente registrata;
- il numero di connessioni di riferimento (*Nconn*) e quelle effettivamente realizzate.

Qualora gli scostamenti eccedano le soglie definite nel bando, possono essere attivati meccanismi di riequilibrio economico-finanziario mediante revisione degli oneri concessori, adeguamento del sistema tariffario ovvero altri strumenti previsti in fase di gara.

3.14 Disposizioni finali

Restano ferme tutte le disposizioni di cui al D.M. n. 10 del 22 gennaio 2026.



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

In applicazione dell'art. 11 disp.prel.cod.civ. e del principio *tempus regit actum* in materia di procedure di scelta del contraente, il D.M. n. 10/2026 e le presenti linee guida si applicheranno alle future procedure di affidamento per il servizio di cold ironing, vale a dire quelle per le quali i relativi bandi saranno pubblicati dopo la data di pubblicazione degli atti indicati.

Il Direttore generale
dott. Donato Liguori

Firmato digitalmente da
DONATO LIGUORI
CN = DONATO LIGUORI



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Allegato 1: profili metodologici rilevanti ai fini dell'affidamento del servizio di cold ironing

Nell'ambito della fase di organizzazione del servizio di cui al punto 3.2 delle Linee guida, le Autorità di Sistema Portuale valutano i seguenti elementi ai fini della definizione dell'assetto organizzativo, economico e contrattuale dell'affidamento, nonché della predisposizione della documentazione di gara.

I profili indicati nella presente tabella hanno carattere orientativo e non esaustivo e sono valutati e, se del caso, implementati – dalle Autorità di Sistema Portuale in relazione alle caratteristiche del singolo scalo, dell'infrastruttura e del modello organizzativo e qualitativo del servizio.

Ambito	Elementi da considerare	Possibili modalità di recepimento
Gestione operativa del servizio	Modalità di gestione dei picchi di domanda, delle contemporaneità di utilizzo e delle eventuali situazioni di congestione, nonché organizzazione dell'utilizzo della capacità energetica disponibile e adeguatezza organizzativa del servizio e disponibilità di personale qualificato in numero sufficiente a garantire continuità operativa e gestione dei picchi di domanda	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Approvvigionamento energetico	Modalità di approvvigionamento dell'energia elettrica, stabilità dei costi energetici, strumenti di mitigazione della volatilità dei prezzi, eventuali contratti di lungo periodo (PPA)	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Stabilizzazione energetica	Eventuale installazione di sistemi e/o processi che garantiscano stabilizzazione dei picchi di energia, anche eventualmente attraverso il relativo accumulo	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Tariffe	Struttura tariffaria del servizio, regimi di scontistica, criteri di revisione periodica delle tariffe, meccanismi di riequilibrio economico-finanziario	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Continuità operativa	Piano di continuità operativa, gestione delle emergenze, tempi di ripristino del servizio, livelli di servizio attesi	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Sicurezza	Misure di safety, sicurezza della navigazione e security marittima e portuale (inclusi gli aspetti di cybersecurity) connesse all'esercizio dell'infrastruttura e del servizio	Specifiche tecniche / obblighi contrattuali
Manutenzione	Organizzazione e gestione degli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Dipartimento per i trasporti e la navigazione

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI, LA LOGISTICA
E L'INTERMODALITA'

Ambito	Elementi da considerare	Possibili modalità di recepimento
Collegamenti operativi tra concessioni	Obblighi e responsabilità reciproche dei concessionari, collegamento operativo, esternalità negative/positive derivanti dalla gestione del cold ironing	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali / accordo sostitutivo o integrativo
Esperienza e affidabilità operativa	Esperienza nella gestione di infrastrutture energetiche o servizi analoghi, affidabilità tecnica e organizzativa del concessionario	Requisiti di partecipazione / valutazione dell'offerta
Coperture assicurative	Adeguatezza delle coperture assicurative rispetto ai rischi operativi e al valore economico dell'affidamento	Obblighi contrattuali
Equilibrio economico-finanziario	Equilibrio economico-finanziario della concessione, distribuzione del rischio operativo, determinazione della durata dell'affidamento e meccanismi periodici di verifica della sostenibilità economico-finanziaria del servizio e clausole di riequilibrio e rinegoziazione, ove ne ricorrano i presupposti	PEF posto a base di gara / valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali
Set informativo da porre a base di gara e parametri di riferimento	Dati storici relativi agli approdi e alle caratteristiche delle navi, ai consumi e alla domanda energetica attesa, nonché individuazione della domanda energetica e del numero di connessioni di riferimento; individuazione della domanda energetica di riferimento e del numero totale di connessioni di riferimento	Allegato tecnico alla documentazione di gara / documentazione di gara / PEF posto a base di gara
Separazione contabile e trasparenza economica	Sistemi di evidenza contabile e rendicontazione economica del servizio	Obblighi contrattuali / PEF posto a base di gara
Monitoraggio del servizio	Sistemi di monitoraggio tecnico, operativo ed economico-finanziario del servizio e obblighi di reportistica periodica, monitoraggio della domanda energetica e del numero di connessioni ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario	Valutazione dell'offerta / obblighi contrattuali