

Consultazione per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare pubblico.

E

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0010492/2018 del 05/12/2018

05/12/2018

Nota Assarmatori

Sommario

Definizioni	2
Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione	3
Titolo I – FASE PROPEDEUTICA, OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA E SEPARAZIONE CONTABILE	5
Misura 2 – Procedura per la definizione dei lotti di gara e verifica del mercato	5
Misura 3 – Disponibilità degli approdi	6
Misura 4 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN	6
Titolo II – BANDO DI GARA	8
Misura 5 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara	8
Misura 6 – Requisiti di partecipazione	8
Misura 7 – Criteri di aggiudicazione	9
Misura 8 – Criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA	10
Misura 9 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione	11
Misura 10 – Determinazione del margine di utile ragionevole	12
Misura 11 – Piano economico-finanziario dei concorrenti	12
Misura 12 – Termine per la presentazione delle offerte	13
Misura 13 – Criteri di nomina delle commissioni giudicatrici	13
Misura 14 – Trasferimento del personale	14
Titolo III – SCHEMA DELLE CONVENZIONI	16
Misura 15 – Schema dei contratti di servizio e contenuto minimo	16
Misura 16 – Monitoraggio delle prestazioni contrattuali	16
Misura 17 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione	17
Misura 18 – Obiettivi di efficacia e di efficienza e sistema incentivante	17

Definizioni

Ai fini del presente atto regolatorio, si applicano le seguenti definizioni:

- a) *AdSP – Autorità di Sistema Portuale*: ente pubblico di personalità giuridica di cui all'art. 6 della l. n. 84/1994 così come modificato dal d. lgs. n. 169/2016;
- b) *AM – Autorità Marittime*: soggetti di cui alla l. n. 84/1994 e all'art. 16 del Codice della Navigazione;
- c) *Armatori dell'Unione Europea*: i soggetti che svolgono attività di navigazione o le IN aventi i requisiti di cui all'art. 2, punto 2) del Reg. n. 3577/92;
- d) *Autorità*: Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART);
- e) *CIN – Capitale investito netto*: Capitale rilevante ai fini dell'applicazione del margine di utile ragionevole;
- f) *CdS – Contratto di servizio pubblico o Convenzione*: gli atti convenzionali e contrattuali conclusi tra l'EA di uno Stato membro e un armatore dell'Unione Europea di cui all'articolo 37, comma 2, lettera f), primo periodo, del decreto legge n. 201/2011, all'art. 2, punto 3) del Reg. n. 3577/92 e all'articolo 19 del decreto legislativo n. 422/1997;
- g) *Continuità territoriale*: qualsiasi intervento pubblico, consentito dalla normativa vigente, finalizzato a garantire adeguati collegamenti via mare, da, tra e verso le isole, al fine di ridurre gli svantaggi naturali dovuti all'insularità;
- h) *EA – Ente Affidante*: ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un contratto di servizio con una IN, con compiti di gestione, di monitoraggio, verifica e controllo del contratto stesso;
- i) *GU – Gestore Uscente*: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che eroga e fornisce servizi di trasporto marittimo e relativi servizi accessori e di supporto sulla base di un contratto di servizio in scadenza, o già scaduto, ma in regime di proroga, oggetto di nuova procedura di affidamento da parte dell'EA competente.
- j) *IN – Impresa di Navigazione*: un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che eroga e fornisce servizi di trasporto marittimo e relativi servizi accessori e di supporto sulla base di un contratto di servizio pubblico;
- k) *Margine di utile ragionevole*: “tasso di remunerazione del capitale che sarebbe richiesto da un'impresa media per valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intera durata del periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio” di cui al punto 61 della Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale (2012/C 8/02);
- l) *OSP – Obblighi di servizio pubblico*: “obblighi che un armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni”, di cui all'art. 2, punto 4), inerenti ai requisiti individuati tassativamente dall'art. 4 del Reg. n. 3577/92;
- m) *OSP orizzontali*: obblighi di cui alla precedente lettera l) non riconducibili a un CdS, applicati, in assenza di compensazione, a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta;
- n) *SC – Soggetto competente*: Ente pubblico, o soggetto da esso delegato, competente nelle funzioni di pianificazione della rete dei trasporti e di programmazione del servizio ai sensi dell'ordinamento. Può coincidere con l'EA ove sia anche il soggetto che affida il contratto di servizio con la IN;
- o) *WACC - Weighted Average Cost of Capital*: costo medio ponderato del capitale (delle fonti di finanziamento) comunemente stimato utilizzando la metodologia del *Capital Asset Pricing Model (CAPM)*;

- p) *DSCR - Debt Service Coverage Ratio*: indicatore economico-finanziario del grado di copertura del debito che misura la solidità finanziaria di un'azienda. Esso indica la quantità di flusso di cassa (cash flow) disponibile per soddisfare gli interessi annuali e il rimborso del capitale sul debito, compresi i pagamenti dei fondi ammortamento;
- q) *LLCR - Loan Life Coverage Ratio*: indicatore economico-finanziario del grado di copertura relativo alla scadenza del debito che misura la sostenibilità di un determinato livello di indebitamento.

Misura 1 – Oggetto, finalità e ambito di applicazione

1. Il presente atto individua misure regolatorie per la definizione dei bandi di gara relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: d.l. n. 201/2011), istitutivo dell'Autorità (di seguito: ART) come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b), secondo periodo, del d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96 (di seguito: d.l. n. 50/2017), dell'articolo 37, comma 3, lettera b), del d.l. n. 201/2011, nonché ai sensi dell'articolo 48, comma 7, lettere a), b), c) ed e) del medesimo d.l. n. 50/2017.
2. Le Misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale (collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale. Le Misure non differenziano tra i diversi servizi, se non laddove esplicitamente indicato. Le Misure del Titolo II e del Titolo III non si applicano all'affidamento di servizi di valore inferiore all'importo delle soglie di rilevanza comunitaria di cui all'articolo 35, comma 1, lettere b) e c), del codice dei contratti pubblici di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni (di seguito: d.lgs. n. 50/2016). Sono escluse dall'applicazione della Misura 4 le imprese di navigazione (di seguito: IN) titolari di un unico contratto di servizio pubblico (di seguito: CdS) di valore inferiore all'importo delle soglie di cui al precedente periodo e che non svolgono servizi a mercato.
3. L'ambito oggettivo di applicazione del presente atto è definito in relazione all'art. 4 del Regolamento (CEE) n. 3577 del 7 dicembre 1992 del Consiglio (di seguito: Reg. n. 3577/92) che disciplina il cabotaggio marittimo e consente, in deroga al principio di libera prestazione dei servizi, di concludere CdS, esclusivamente in relazione a collegamenti da, tra e verso le isole. In accordo al principio di non discriminazione, sancito dal sopracitato art. 4, tali contratti devono essere aggiudicati esclusivamente tramite gara, aperta o ristretta.
4. Sono tenuti all'applicazione delle Misure del presente atto i soggetti competenti (di seguito: SC) nelle attività programmatiche, gli enti affidanti (di seguito: EA) dei servizi, le IN titolari di CdS affidati tramite procedura di gara non discriminatoria per tutti gli armatori dell'Unione Europea.
5. L'affidamento dei servizi di trasporto marittimo, sia in concessione sia in appalto, è soggetto all'applicazione della relativa disciplina contenuta nel d.lgs. n. 50/2016. Le disposizioni del presente atto trovano applicazione, salvo ove diversamente disposto, per entrambe le tipologie contrattuali utilizzate, secondo quanto specificato nella tabella 1.
6. Le Misure del presente atto, fatto salvo quanto previsto al punto 7 della presente Misura, si applicano all'affidamento dei servizi per i quali il relativo bando di gara è pubblicato, ovvero nel caso di procedura ristretta, le relative lettere di invito sono inviate, in data successiva a quella di entrata in vigore del presente atto coincidente con la data di pubblicazione della relativa delibera di adozione.
7. La Misura 4 in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile si applica dalla data di entrata in vigore del presente atto regolatorio, coincidente con la data di pubblicazione della delibera di approvazione dello stesso.

Tabella 1 - Specificazione sull'applicazione delle Misure in relazione alle forme di affidamento (appalto / concessione)

FORMA DI AFFIDAMENTO	Misura	Elementi di regolazione	Fase
Appalto/Concessione			
●	2	Lotti di affidamento	PRE-
●	3	Verifica del mercato	
●	4	Approdi	
●	5	Informazioni minime	BANDO DI GARA ELEMENTI
●	6	Requisiti di partecipazione	
●	7	Criteri di aggiudicazione	
∅	8	Determinazione del corrispettivo e Piano economico-finanziario	
○	9	Matrice dei rischi	
∅	10	Margine di utile ragionevole	
○	11	Piano economico-finanziario concorrenti	
●	12	Termine per la presentazione delle offerte	
●	13	Commissioni giudicatrici	
●	14	Trasferimento del personale	
∅	15	Contenuto minimo dei contratti	CONTRATTI IDI
●	16	Monitoraggio delle prestazioni contrattuali	
○	17	Verifica dell'equilibrio economico-finanziario	
∅	18	Obiettivi di efficacia ed efficienza e sistema incentivante	

Legenda

- = la misura regolatoria si applica indifferentemente dalla forma di affidamento scelta;
- ∅ = la misura regolatoria si applica in maniera differenziata in funzione della forma di affidamento scelta;
- = la misura regolatoria si applica solo alla concessione

Quesiti

Q 1.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura, in merito alla definizione dell'ambito di applicazione del provvedimento, distinte per ciascuno dei suoi punti

- A tenore dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del Decreto Legge n. 201 del 06 dicembre 2011, l'Autorità è competente nel settore dei trasporti a **definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare. (...) Con riferimento al trasporto pubblico locale l'Autorità definisce anche gli schemi dei contratti di servizio per i servizi esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica, ai sensi del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175, nonché per quelli affidati direttamente. (...)**

per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività.

Dalla lettura della suddetta norma risulta che l'Autorità sia competente a **definire gli schemi dei bandi delle gare** nel caso in cui vi sia un'assegnazione dei servizi di **trasporto in esclusiva** oppure in ambito di **trasporto pubblico locale (TPL)** nel qual caso, laddove l'esercizio sia affidato a società in house o con prevalente partecipazione pubblica, nonché per i servizi affidati direttamente, ha competenza a definire anche gli schemi dei contratti di servizio.

La competenza a definire i suddetti schemi dei bandi di gara in ambito di trasporto pubblico locale è stata inserita successivamente con la modifica apportata dall'articolo 48, comma 6, lettera b) del Decreto Legge n. 50 del 24 aprile 2017 e, pertanto, risulta essere una specificazione non esistente nella prima stesura dell'articolo 37, Decreto Legge n. 201/2011.

Trasporto pubblico locale

Il termine **trasporto pubblico locale (TPL)** può definirsi ricostruendo il dettato normativo fornito dal combinato tra l'articolo 1, comma 2, e l'articolo 3, comma 1, lettera b) del Decreto Legislativo 19 novembre 1997, n. 422, che offre una ripartizione puntuale dell'ambito TPL.

A tenore della suddetta combinazione, risulta essere trasporto pubblico locale il trasporto regionale e locale non rientrante tra quelli di interesse nazionale, come definiti ai sensi dell'articolo 3 del medesimo decreto, a norma del quale risultano esserlo, ai fini di nostro interesse, *i servizi di trasporto marittimo, ad eccezione dei servizi di cabotaggio che si svolgono prevalentemente nell'ambito di una regione.*

Per tale ragione, **non può essere considerato trasporto pubblico locale il trasporto marittimo che ricomprende più Regioni, come ad esempio quello avente ad oggetto i collegamenti tra il Continente e la Sardegna o la Sicilia.**

Nel trasporto pubblico locale risulta essere pacifico che l'Autorità abbia competenza a definire, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del Decreto Legge 201/2011, gli schemi dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto.

Per assolvere in modo compiuto a tale compito, l'articolo 48, comma 7 del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, avente ad oggetto le *procedure di scelta del contraente per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico **locale e regionale***, ha assegnato all'Autorità di Regolazione dei Trasporti la competenza, tra l'altro, a dettare regole generali finalizzate:

- *all'adozione di misure in grado di garantire all'affidatario l'accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all'effettuazione del servizio (...).* Tale competenza viene infatti perseguita mediante quanto previsto nella Misura 3 del procedimento di cui alla delibera 89/2018;
- *all'obbligo, per chi intenda partecipare alle predette procedure, del possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base gara (...),* come previsto alla Misura 6;
- *in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, alla previsione nei bandi di gara del trasferimento del personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti e nel rispetto della normativa europea in materia (...).* Tale azione viene dettagliatamente descritta nella Misura 14.

A tali competenze si aggiunge quella di definire, come già ricordato, gli schemi dei contratti di servizio **solo** laddove tali servizi siano esercitati o da **società in house**, o da **società con prevalente partecipazione pubblica**, nonché per quelli **affidati direttamente**.

È doveroso sottolineare che tale competenza non risulta essere stata affidata all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per il solo fatto di poter definire le regole generali sopra indicate ma, al contrario, il legislatore ha voluto indicare in **modo specifico** il novero dei soggetti verso cui l'Autorità ha competenza a definire gli schemi dei contratti di servizio, così da escluderne la competenza per i soggetti non aventi tali caratteristiche.

Risulta pertanto ingiustificata l'applicazione generalizzata della Misura 15 ed in particolare del Prospetto 5, Annesso 1, recante lo schema del contratto di servizio che, a tenore di quanto riportato dallo schema di Atto di Regolazione, sarebbe applicabile a tutti i soggetti senza alcuna differenziazione, così come si evince dalla Misura 1, Punto 2 che testualmente recita *le misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse*

nazionale (collegamenti con le isole maggiori), si di interesse regionale e locale.

Sebbene quindi il dettato normativo sia chiaro nel delineare il perimetro di competenza entro cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti possa agire, è auspicabile la riproposizione di tali specificazioni anche all'interno dell'atto di regolazione, così da eliminare qualsivoglia tipo di fraintendimento in sede applicativa dello stesso.

Trasporto in esclusiva

Per quanto concerne la definizione di **trasporto in esclusiva** risulta necessario ricorrere alla normativa comunitaria e precisamente al Regolamento (UE) n. 1370 del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia.

All'articolo 1, comma 2, è previsto che il suddetto Regolamento (UE) possa essere applicato dagli Stati membri anche con riferimento al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del Regolamento (UE) n. 3577 del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

Come indicato dalla stessa Autorità, che lo cita nella sezione A "Contesto Normativo" presente nello schema di Analisi di Impatto della Regolazione (AIR), correlato al documento di consultazione, il Regolamento (UE) n. 1370/2007 risulta essere tra le fonti guida del procedimento di cui alla delibera n. 89/2018, e quindi indispensabile al fine di ottenere l'interpretazione autentica del concetto di "**trasporto in esclusiva**" altrimenti non ricavabile da nessun'altra fonte.

Per la totale comprensione dobbiamo rivolgere l'attenzione alle definizioni fornite dall'articolo 2 del Regolamento sopra citato, ed in particolare:

- Diritto di esclusiva (lettera f);
- Operatore di servizio pubblico (lettera d);
- Obbligo di servizio pubblico (lettera e);
- Autorità competente (lettera b).

Preliminarmente occorre chiarire cosa debba intendersi per "**servizio pubblico**" in quanto, non esistendo una definizione puntuale fornita dal legislatore, che definisce solo i "**servizi pubblici locali**" come quelli aventi "*per oggetto produzione di beni ed attività rivolte a realizzare fini sociali e a promuovere lo sviluppo economico e civile delle comunità locali*", è necessario richiamare la più recente formulazione ricavata dalla sinergia tra giurisprudenza e dottrina, a tenore della quale occorre attenersi ad alcuni indici rivelatori della natura pubblica di un servizio, come di seguito indicati:

- l'oggetto deve sostanzialmente nell'erogazione di utilità essenziali per la collettività; deve quindi trattarsi di interessi garantiti dal diritto positivo, fra cui precipuamente la carta costituzionale. In tal senso appare immediato il richiamo, per quanto concerne il trasporto di persone in senso lato, al diritto sancito dall'articolo 16 Cost.
- Nonostante l'ordinamento non affidi il servizio in via esclusiva ai pubblici poteri, quest'ultimi lo organizzano comunque secondo modalità ben precise di gestione, in quanto risponde ad un interesse pubblico;
- Al vertice del settore entro cui è ricompresa la tipologia di servizio è posta un'autorità dotata di poteri di vigilanza e controllo.

Dalla combinazione di tali indici è possibile quindi ricavare la natura pubblica di una determinata tipologia di servizio, indipendentemente che lo stesso sia posto in essere da un soggetto pubblico o privato.

Il **diritto di esclusiva** è definito come il diritto in virtù del quale un operatore di servizio pubblico presta determinati servizi di trasporto pubblico di passeggeri su una linea o rete o in una zona determinata, con esclusione di qualsiasi altro operatore di servizio pubblico.

L'operatore di servizio pubblico è, a tenore della lettera d), un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce un servizio di trasporto pubblico di passeggeri (...).

L'obbligo di servizio pubblico, è definito o individuato da un'autorità competente al fine di garantire la prestazione di servizi di trasporto pubblico di passeggeri di interesse generale che un operatore, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non si assumerebbe o non si assumerebbe nella stessa misura o alle stesse condizioni senza compenso.

L'autorità competente (AC) è un'amministrazione pubblica o un gruppo di amministrazioni pubbliche di uno Stato membro, o di Stati membri, che ha il potere di intervenire nei trasporti pubblici di passeggeri in una zona geografica determinata, o qualsiasi altro organismo dotato di tale potere. Tale autorità, nel procedimento avviato dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, è assimilabile all'**Ente Affidante (EA)** ed al **Soggetto Competente (SC)**, come indicati nelle definizioni di cui alle lettere h) ed n) delle "Definizioni" contenute nello Schema di atto di regolazione.

Dalla lettura combinata delle suddette definizioni risulta chiaro che, il concetto di *trasporto in esclusiva* enunciato dall'articolo 37, comma 2, lettera f) del Decreto Legge n. 201/2011, risulti assimilabile al *diritto di esclusiva* di cui all'articolo 2 lettera f) del Regolamento (UE) n. 1370/2007.

Per tale ragione è legittimo sostenere che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti abbia competenza a definire gli schemi dei bandi di gara, nel trasporto marittimo nazionale, solo nel caso in cui vi sia, da parte dell'autorità competente e quindi, nel caso di nostro interesse, Regione o Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti, la volontà di affidare ad un unico operatore la gestione in esclusiva della linea, con la conseguente esclusione di qualsivoglia altro operatore durante il periodo oggetto di contratto di servizio.

Come indicato anche dalla stessa Autorità di Regolazione dei Trasporti nella sezione E.2 "Descrizione dello status quo" dello Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (AIR), correlato al documento di consultazione, non sono stati riscontrati, allo stato, contratti di servizio con esclusiva relativamente ai servizi di cabotaggio da, tra e verso le isole.

Stante tale situazione, è legittimo escludere la competenza della stessa Autorità a poter definire gli schemi dei bandi di gara per il trasporto pubblico marittimo a livello nazionale.

La competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti infatti, verrebbe ad essere legittima solo se al termine della procedura di analisi del mercato verrebbe a definirsi una situazione tale per cui risulterebbe necessaria la configurazione di un diritto in esclusiva come definito dal Regolamento (UE) n. 1370/2007, situazione ad oggi mai configuratasi.

In assenza di tale condizione di mercato, la competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti a regolare il trasporto marittimo a livello nazionale, per le ragioni indicate precedentemente, non sarebbe esistente.

Il Procedimento di cui alla delibera n. 89/2018 come ad oggi formulato, pertanto, non può trovare applicazione nel cabotaggio marittimo di interesse nazionale; necessita quindi di una riformulazione che ne preveda l'applicazione soltanto nel caso in cui al termine dell'analisi di mercato, che non dovrà seguire le regole determinate dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, si venga a palesare, da parte dell'autorità competente (AC), l'interesse pubblico di affidare tale servizio di trasporto in esclusiva ai sensi di quanto disposto dal Regolamento (UE) n. 1370/2007.

- Per quanto concerne l'applicazione di entrata in vigore della contabilità regolatoria e separazione contabile, prevista dal punto 7 della Misura 1, si chiede di uniformare tale previsione con quanto indicato al punto 6 della suddetta misura.

Titolo I – FASE PROPEDEUTICA, OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA E SEPARAZIONE CONTABILE

Misura 2 – Procedura per la definizione dei lotti di gara e verifica del mercato

1. Ai fini dell'affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo da parte dell'EA mediante procedura a evidenza pubblica sono individuati i lotti di gara sulla base dei criteri di cui alla Misura 6 della delibera dell'Autorità n. 48/2017 del 30 marzo 2017 (di seguito: delibera ART n. 48/2017), con lo scopo di favorire la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell'armatore più efficiente.
2. Al fine di conseguire le finalità indicate al precedente punto 1, il SC determina la dimensione del lotto di gara in corrispondenza di una soglia, espressa in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la partecipazione di un numero congruo di potenziali contendenti e pari almeno alla dimensione ottima minima di produzione del servizio sottoposto ad affidamento, come individuata dallo stesso SC.

3. La definizione dei lotti di cui al punto 1 è preceduta dal processo individuato alle Misure 1, 2 e 3 della delibera ART n. 48/2017. In particolare, il SC definisce il sistema di servizi di trasporto pubblico adeguato a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità individuando una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che richiedono l'attivazione di servizi di trasporto marittimo. I servizi di cabotaggio marittimo così individuati compongono l'Ambito (o gli Ambiti) di servizio pubblico congiuntamente ai servizi effettuati con altre modalità nelle aree che comprendono i porti O-D.
4. Il SC, nell'individuare le relazioni O-D come definite al precedente punto 3, procede alla verifica di mercato di cui ai successivi punti 5 e 6 e, sulla base degli esiti di tale verifica, considera la possibilità di ricorrere a strumenti volti a soddisfare le esigenze di mobilità garantendo la continuità territoriale, tenendo conto dell'esigenza di un uso efficiente delle risorse pubbliche e della libertà degli scambi nel settore marittimo.
5. La verifica del mercato effettuata dal SC è finalizzata ad appurare, per ciascuno dei collegamenti considerati, come individuati al precedente punto 3, la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori di mercato alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato.
6. Qualora la procedura di verifica del mercato riveli il fallimento dello stesso, il SC, al fine di soddisfare le esigenze di mobilità e garantire la continuità territoriale, valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati con approccio orizzontale a tutti gli armatori (di seguito: OSP orizzontali). A tal fine, il SC procede alla pubblicazione di un avviso sul proprio sito web istituzionale per la richiesta di manifestazioni di interesse all'esecuzione del servizio, rendendo disponibile agli operatori interessati un documento contenente almeno le informazioni di cui al Prospetto 1 dell'Annesso 1, e stabilendo un periodo congruo per la presentazione delle manifestazioni di interesse. In caso di esito negativo della manifestazione di interesse, il SC procede all'imposizione di obblighi di servizio pubblico (di seguito: OSP) attraverso l'affidamento dei servizi con gara tramite CdS.
7. Qualora il SC, in esito alla verifica del mercato di cui al precedente punto 5, rilevi l'esistenza di un servizio adeguato in termini di disponibilità del servizio, frequenza e orari, ma un livello o un'articolazione tariffaria dei servizi esistenti inadeguata rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta l'utilizzo di sussidi alla domanda, come la compensazione diretta ai residenti nelle isole della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo. Le compensazioni dirette della domanda sono riconosciute secondo modalità non discriminatorie e sono rese compatibili con il regime degli aiuti di Stato per la prestazione di servizi di interesse economico generale (SIEG) ai sensi della normativa vigente.
8. L'EA, prima della pubblicazione del bando di gara, indice una consultazione di tutti i soggetti portatori di interesse sul servizio oggetto dell'affidamento, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi. Rientrano tra i soggetti portatori di interesse da consultare almeno gli operatori potenzialmente interessati e, ai sensi dell'art. 2, comma 461, della l. n. 244/2007, le associazioni dei consumatori, riconosciute secondo i criteri stabiliti dall'art. 137 del Codice del Consumo (d.lgs. 206/2005) e ulteriori associazioni di tutela dei consumatori firmatarie di eventuale Protocollo di intesa con l'EA, nonché rappresentanti degli utenti abbonati ai servizi marittimi per il tramite di Comitati muniti di un adeguato grado di rappresentatività. L'EA ha facoltà di coinvolgere ulteriori soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e Marittime (AM).
9. Le procedure di consultazione di cui al precedente punto 8 non devono falsare la concorrenza e non devono comportare una violazione dei principi di non discriminazione e di trasparenza. Nei casi in cui un candidato o un offerente o una IN collegata a un candidato o a un offerente abbia partecipato alla procedura di consultazione, l'EA deve adottare tutte le misure necessarie al fine di garantire che la concorrenza non sia falsata dalla partecipazione del candidato o dell'offerente in questione.

Quesiti

Q 2.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla procedura per la definizione dei lotti di gara e alla verifica del mercato, distinte per ciascuno dei suoi punti

- Ferme restando le osservazioni indicate al punto precedente, osservazioni finalizzate a chiarire i profili di competenza dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti nella materia oggetto di consultazione, si osserva che la procedura esposta ai punti 4,5,6 e 7 e relativa all'analisi di mercato, non possa trovare applicazione nel trasporto pubblico nazionale. La procedura sopra indicata, a nostro avviso, sarebbe legittima solo se al termine dell' analisi di mercato verrebbe a definirsi una situazione tale per cui risulterebbe necessaria la configurazione di un diritto di esclusiva, come definito dal Regolamento(UE) n. 1370/2007 (situazione ad oggi mai configuratasi come da voi riportato a pagina 18 dello schema di AIR correlato al documento di consultazione; testualmente: "non sono stati riscontrati, allo stato, contratti di servizio con esclusiva relativamente ai servizi di cabotaggio da, tra e verso le isole").
- Per la definizione dei lotti di gara di cui ai punti 1,2 e 3 si richiede di specificare meglio il punto 1 della misura 6 di cui alla delibera 48/2017, in particolare il concetto di "dimensione minima ottimale di produzione del servizio". Nel definire il suddetto concetto si suggerisce di tener conto dell'elemento rappresentato dalla "nave di riserva" quale requisito imprescindibile per garantire la continuità del servizio in caso di indisponibilità (avaria) della nave impiegata per effettuare il servizio stesso. Tale requisito dovrà trovare valorizzazione economica figurando tra i costi compensabili inseriti nel CdS proprio in virtù dell'importanza che assume. Per tale ragione, a nostro avviso, non è possibile prevedere lotti di gara di dimensione troppo ridotta che pregiudicherebbero la possibilità per le IN di gestire in modo efficiente ed efficace la "nave di riserva" con conseguenze negative per il servizio erogato all'utenza e per la finanza pubblica. Infatti, una frammentazione eccessiva dei lotti di gara avrebbe risvolti negativi anche sulle finanze pubbliche che, al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori alla gara, non potranno che ricomprendere tra i costi compensabili il costo fisso rappresentato dalla "nave di riserva", da intendersi sia come contratto di noleggio che come costo di gestione della nave di proprietà destinata esclusivamente a quel fine.
Al fine di garantire la sopraindicata massima partecipazione alla gara da parte delle IN, si suggerisce l'opportunità di prevedere che il possesso del requisito "nave di riserva" possa essere dimostrato sia mediante la disponibilità effettiva di suddetta nave, sia attraverso la presentazione di un contratto di noleggio appositamente stipulato per la pronta messa a disposizione di unità aventi caratteristiche simili.
- Con riferimento al punto n. 7, si ravvisa l'opportunità di chiarire il concetto di "residente", alla luce di quanto previsto dal d.P.R. n. 223/89 e s.m.i., chiarendo, altresì, che la tariffa "residente" è applicabile esclusivamente ai residenti. Infatti, ai sensi dell'art. 3, comma 1, del DPR n. 223/89, per "persone residenti" si intendono quelle aventi la propria dimora abituale nel Comune.

Q2.2 Si chiede se vi siano ulteriori elementi ed informazioni, rispetto a quelli già individuati nel Prospetto 1 dell'Annesso 1, che sia opportuno inserire per consentire una più puntuale verifica del mercato (Punto 5 della Misura, Prospetto 1 dell'Annesso 1)

- Ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 del Regolamento (UE) n. 3577/92, i requisiti di qualità non possono essere stabiliti nell'ambito di obblighi di servizio pubblico. Si suggerisce la rimozione dell'informazione "servizi a bordo" tra quelle considerate rilevanti per la verifica del mercato in quanto questa tipologia di informazione non può costituire elemento utile ai fini della predisposizione del bando di gara.
Per quanto concerne il Prospetto 1 dell'Annesso 1 si suggerisce di definire "le caratteristiche del naviglio" dettagliando gli elementi ricompresi in tale tipologia di informazione che permetterebbero di stabilire preliminarmente quali siano i requisiti che l'unità debba possedere per l'espletamento del servizio.
- Q2.3 Si richiedono osservazioni in merito alle modalità di consultazione dei soggetti portatori di interesse (punto 8)
- Si suggerisce l'opportunità di coinvolgere, per quanto concerne le associazioni di consumatori, esclusivamente quelle dotate di competenze di settore al fine di ridurre i tempi necessari per l'espletamento di tale attività.

Misura 3 – Disponibilità degli approdi

1. Il SC, nell'ambito delle procedure di cui alla Misura 2 e nel rispetto delle competenze delle AdSP e AM definite dal

Codice della navigazione, nonché le disposizioni di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84 e s.m.i., verifica e garantisce con diritto di precedenza, per ciascun porto servito, la disponibilità degli approdi per lo svolgimento del servizio nei giorni e/o nelle fasce orarie previste dal programma di esercizio inserito tra le informazioni a disposizione dei partecipanti alla gara (Prospetto 2, Annesso 1).

2. Il SC, qualora riscontri limiti tecnici alla disponibilità totale o parziale degli approdi, riduce conseguentemente il perimetro del servizio oggetto di gara fino a rendere il programma di esercizio congruente con la disponibilità degli approdi, segnalando le relative criticità all'Autorità.

Quesiti

Q 3.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla disponibilità degli approdi, distinte per ciascuno dei suoi punti

- Nessuna osservazione

Q 3.2 Si chiedono suggerimenti per l'individuazione degli strumenti più idonei a consentire all'EA la verifica e la garanzia della disponibilità degli approdi (Punto 1)

- Nessuna osservazione

Q 3.3 Si chiede di conoscere in che modo attualmente viene regolata dalle Autorità competenti la materia dell'approdo e in che modo attualmente viene garantita la disponibilità di approdi per i servizi gravati da OSP e oggetto di CdS (Punto 1)

- Nessuna osservazione

Misura 4 – Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN

1. L'IN adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1 e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo passeggeri onerato da OSP.
2. Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun Cds di trasporto marittimo passeggeri, ove l'IN sia titolare di più CdS o eserciti più attività, devono essere forniti in maniera separata da:
 - a) altri CdS di trasporto marittimo passeggeri;
 - b) altri servizi di interesse economico generale (SIEG);
 - c) altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci;
 - d) altre attività di tipo commerciale, non coincidenti con quelle di cui al precedente punto c).
3. Gli schemi di contabilità regolatoria devono essere compilati, per i conti economici, individuando le componenti economiche, negative e positive, (i) per ciascuna linea esercita, (ii) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (iii) per la totalità delle attività esercite dall'IN.
4. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti economiche riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:
 - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato (i) dalla singola linea marittima esercita nell'ambito del contratto di servizio stesso e (ii) dal singolo contratto di servizio;
 - b) riferibili a più linee marittime gestite, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
5. Gli schemi di contabilità regolatoria distinguono, per i conti di stato patrimoniale, le componenti patrimoniali, attive e passive, (i) per ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo e (ii) per la totalità delle attività esercite dall'IN.
6. Ai fini della redazione della contabilità regolatoria, le componenti patrimoniali riguardanti la gestione dei servizi marittimi afferenti a ciascun contratto di servizio dovranno risultare:
 - a) di diretta ed esclusiva pertinenza del centro di costo rappresentato dal singolo contratto di servizio;
 - b) riferibili a più contratti di servizio, in tal caso devono essere allocate in base a specifici *driver*.
7. All'allocazione diretta ed esclusiva l'IN provvede per le componenti economiche e patrimoniali che, in base ad evidenze documentali, risultino oggettivamente ed esclusivamente allocabili allo specifico contratto di servizio.
8. In termini generali, possono essere attribuite a ciascun contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che, alla luce del criterio di pertinenza, risultano ascrivibili all'ordinario processo

produttivo.

9. Per le componenti economiche e patrimoniali di pertinenza di una pluralità di centri di costo, l'allocazione a ciascuno di essi avviene in maniera oggettiva e analitica, sulla base di *driver* scelti in ragione della loro idoneità a misurare i consumi di risorse o la destinazione degli *asset* nell'ambito di uno specifico contratto di servizio, seguendo principi di causalità e pertinenza sulla base della metodologia FDC (*Fully Distributed Costing*). I *driver* utilizzati sono descritti in ogni dettaglio, metodologico e quantitativo, nelle note illustrative alla contabilità regolatoria.
10. Le componenti economiche (inclusi i costi indiretti legati alla struttura centrale) e patrimoniali ascrivibili al complesso delle unità organizzative dell'IN, nonché quelle non diversamente imputabili ai diversi centri di costo sulla base di *driver* pertinenti ed obiettivi, sono allocate ai vari centri di costo in proporzione a quanto precedentemente allocato in via diretta e pro-quota.
11. Ogni anno l'IN trasmette telematicamente gli schemi di contabilità regolatoria e di rendicontazione relativi ai dati tecnici riferiti all'esercizio precedente di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1, corredati di una Relazione illustrativa, entro 60 giorni dall'approvazione del bilancio di esercizio, utilizzando i formati resi disponibili on line dall'Autorità.
12. Gli schemi compilati di contabilità regolatoria e di rendicontazione di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1, corredati della Relazione illustrativa, sono trasmessi altresì all'EA, ai fini dell'esercizio delle sue funzioni di monitoraggio.
13. Gli schemi di contabilità regolatoria e la Relazione illustrativa sono altresì corredati di una certificazione, redatta da una società di revisione, indipendente dall'IN affidataria del CdS, individuata ai sensi del punto 14, attestante la conformità degli stessi ai criteri illustrati nel presente Atto. La Relazione di certificazione è trasmessa all'Autorità e all'EA titolare del CdS entro il termine di cui al punto 11.
14. La società di revisione è individuata a cura e spese dell'IN, per una durata massima di tre anni, sulla base di adeguati requisiti di professionalità e di indipendenza anche rispetto alla società di revisione che certifica il bilancio d'esercizio dell'IN.

Quesiti

Q4.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito agli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico Prospetto 6 dell'Annesso 1

- Con particolare riferimento agli schemi di contabilità regolatoria, di cui al punto 3 (iii) della Misura 4 si suggerisce di specificare cosa debba intendersi "per la totalità delle attività esercite dall'IN".
- Atteso che il procedimento di cui trattasi è volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, e che possono essere attribuite a ciascun contratto di servizio esclusivamente le componenti economiche e patrimoniali che risultino oggettivamente allocabili allo specifico contratto di servizio, in merito al prospetto 6 annesso 1 – "contabilità regolatoria", si suggerisce di rimuovere i riferimenti al trasporto merci presenti sia nello Schema di atto di regolazione ed in particolare nell'Annesso 1 (Prospetto 3, Prospetto 6 in quanto tali informazioni risultano non ricomprese nell'ambito di trattazione di cui alla Delibera n. 89/2018 recante le misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole.
- Per quanto concerne il Prospetto 6, Annesso 1 "contabilità regolatoria", si ritiene opportuno evidenziare quanto di seguito riportato:

1.a Ricavi da trasporto:

1.b Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni: Si suggerisce di specificare meglio l'attività a cui viene fatto riferimento;

1.c Altri ricavi e proventi

1.c.i Servizi di bordo: Si suggerisce la rilevazione per nave e l'attribuzione alle linee in funzione del n° passeggeri per nave/linea.

1.c.iii - **Ricavi diversi**: Quanto non direttamente imputabile si suggerisce di allocarlo per linea in base al numero passeggeri.

2.a Costi di esercizio

2.a.i **Personale navigante** : Si suggerisce la rilevazione per linea. I costi per servizio alberghiero dell'equipaggio sono imputati alle navi in relazione alla presenza a bordo del personale e successivamente imputati alle linee sulla base dei giorni di impiego della nave.

2.a.ii **Consumi di combustibile e lubrificanti** : si suggerisce la rilevazione per nave e l'attribuzione alle linee sulla base delle miglia percorse dalla nave sulle singole linee.

2.a.v **Servizi di manutenzione**: si suggerisce la rilevazione per nave e l'attribuzione alle linee sulla base dei giorni di impiego della nave sulla singola linea.

2.a.vi **Acquisizione e traffico**:

- Acquisizione passeggeri e auto: si suggerisce l'allocazione dei costi di call center, di collegamento della rete telematica e delle commissioni alle linee in funzione del numero passeggeri.

Le altre spese di acquisizione, incluso la pubblicità, da ripartirsi in base ai noli passeggeri/auto della linea.

- Acquisizione merci : Si suggerisce l'allocazione delle altre spese di acquisizione in base ai noli merci della linea.

- Traffico passeggeri ed auto : Il costo per servizio alberghiero passeggeri (lavanderia, prodotti di consumo, ecc.) è da rilevarsi per nave e da attribuirsi alle linee sulla base del numero passeggeri per linea/nave.

Gli altri costi indiretti (assicurazione passeggeri, biglietti, orari e depliant, ecc.) da allocarsi alle linee in funzione del numero dei passeggeri.

- Traffico merci : Gli altri costi indiretti da allocarsi alle linee in proporzione dei metri lineari trasportati.

2.a.vii **Noleggi passivi** : si suggerisce di specificare alla voce "noleggi passivi" il riferimento "naviglio". Si suggerisce altresì di attribuirli alla linea sulla base dei giorni di impiego dell'unità navale locata sulla linea.

2.a.viii **Assicurazioni**: I premi assicurativi sul naviglio, rilevati per nave, si suggerisce l'attribuzione alle linee sulla base dei giorni di impiego della nave sulla singola linea.

2.a.ix **Sicurezza trasporto pax, veicoli e merci** di specificare se con il costo di esercizio "sicurezza trasporto passeggeri, veicoli e merci" si intendano i costi di security (2.a.IX).

2.b Costi amministrativi e generali

2.b.i **Personale di terra**: Si suggerisce l'attribuzione alle linee sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea.

2.b.ii **Servizi**: Si suggerisce l'attribuzione alle linee sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea.

2.c Oneri diversi di gestione: Da ripartirsi in base alla tipologia di costi inerenti (es. se relativi alle spese di amministrazione sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea).

4.a Accantonamenti per rischi : Si suggerisce la non rilevazione degli accantonamenti per rischi mentre si propone la rilevazione degli utilizzi fondi che vengono ripartiti sulla base del criterio di ripartizione utilizzato per la voce di costo a cui si riferiscono.

4.b Ammortamenti:

4.b.i.i. **di cui per software**: Da attribuirsi alle linee sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea.

4.b.i. **Immobilizzazioni Immateriali**: Da attribuirsi alle linee sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea.

4.b.ii - Immobilizzazioni materiali :

4.b.ii.i **di cui per naviglio** : Rilevati per nave, da attribuirsi alle linee sulla base dei giorni di impiego della nave sulla singola linea.

4.b.ii.ii **di cui per dotazione di bordo** : Rilevati per nave, da attribuirsi alle linee sulla base dei giorni di impiego della nave sulla singola linea.

Altre Immobilizzazioni Materiali: da attribuirsi alle linee sulla base delle tonnellate di stazza lorda per le miglia percorse dalla nave sulla singola linea.

Si consiglia inoltre l'imputazione dei costi della nave per il periodo di disarmo (per lavori ed altro, costi riferibili a: personale navigante, assicurazioni, consumi, approdo e sosta in porto, ammortamenti) ai raggruppamenti di linee in regime di servizio pubblico e non in base ai giorni di impiego delle navi.

Si suggerisce di ripartire sugli oggetti di contabilità analitica in modo proporzionale ai costi e ricavi della stessa natura già imputati, gli eventuali costi e ricavi riferiti alle voci indicate nel prospetto, non rilevati già direttamente agli oggetti di costo (nave) e di profitto (linea) con le modalità indicate sopra.

Schema 2 – STATO PATRIMONIALE

1. Immobilizzazioni materiali e immateriali

- Flotta (1) : E' allocata alla linea sulla base dei giorni di impiego della nave sulla linea;
- Altre : Sono allocate sulla base del valore delle navi imputato alle linee.

2.a Rimanenze

- Combustibili e lubrificanti : Sono allocati sulla base dei costi per consumi imputati alle linee.
- Ricambi e materiali di manutenzione : Sono allocate sulla base del valore delle navi imputato alle linee.

2.b Crediti

- verso clienti : In quanto riferiti principalmente al traffico merci, sono imputati sulla base dei noli di tale settore.
- verso altri : Sono allocati sulla base dei noli passeggeri e auto.

4.g Debiti

- verso fornitori : sono allocati in funzione dei seguenti costi imputati alle linee: sommatoria dei costi relativi alle spese di acquisizione e traffico, alle spese di manutenzione, di assicurazione, di noleggio passivo, alle spese per consumi e portuali nave ed alle spese generali.

Per il periodo di disarmo (per lavori ed altro), i valori delle navi sono imputati ai raggruppamenti di linee in regime di servizio pubblico e non, in base ai giorni di impiego del naviglio sulla linea.

- In merito ai punti 13 e 14 della misura 4 si ritiene che la previsione secondo cui l'IN debba individuare due società di revisione incaricate l'una di certificare il bilancio di esercizio e l'altra gli schemi di contabilità regolatoria e la relazione illustrativa, risulta essere oltremodo gravosa per l'IN con effetti negativi sia in termini economici, sia gestionali. Per tale ragione, non risulta accoglibile la suddetta previsione, evidenziando altresì che tale previsione non risulta essere presente in nessuna convenzione. Laddove, tuttavia, la previsione fosse confermata, si propone di ricomprendere il costo per la consulenza della seconda società tra i costi compensabili.
- Per quanto concerne la durata massima di affidamento dell'incarico alla società di revisione, attualmente indicata al punto 14, in anni 3, si suggerisce di prevedere un termine maggiore al fine di poterlo meglio adattare alla durata della specifica convenzione.

Titolo II – BANDO DI GARA

Misura 5 – Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

1. Al fine di ampliare il numero dei partecipanti alla procedura di affidamento, l'EA rende disponibili, nelle diverse fasi di gara, le informazioni di cui al Prospetto 2 dell'Annesso 1, costituenti il set informativo minimo di gara.
2. Le informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti di cui al precedente punto 1, con particolare riferimento agli aspetti qualitativi del servizio di trasporto pubblico che si intende affidare, sono individuate anche a

seguito degli esiti della consultazione di tutti i soggetti portatori di interesse di cui alla precedente Misura 2, punto 8.

Quesiti

Q 5.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alle informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara, distinte per ciascuno dei suoi punti

- Si suggerisce di inserire tra le informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara anche quella relativa alla “nave di riserva”, come definita dettagliatamente al precedentemente punto 2.1.
- Con riferimento al punto 2 della Misura 5 si ricorda, come già riportato al quesito Q2.2, che le informazioni di qualità non possono essere stabilite nell’ambito di obblighi di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 4, paragrafo 2 del Regolamento (UE) n. 3577/92. Per tale ragione, pur riconoscendo l’importanza della consultazione con i soggetti portatori di interesse, non si condivide la possibilità che gli esiti della consultazione su aspetti qualitativi del servizio possano in alcun modo rappresentare requisito necessario ai fini della partecipazione alla gara, come invece sembrerebbe essere previsto al punto 2 della Misura 5.

Q. 5.2 Si richiedono osservazioni sui campi informativi individuati nel Prospetto 2 dell’Annesso 1 e sul formato di rilascio relativo alle informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare. Si chiede di fornire suggerimenti su eventuali ulteriori dati o informazioni da considerare (Prospetto 2 dell’Annesso 1)

Q. 5.3 Si chiede di conoscere quali siano i dati e le informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara, di cui al Prospetto 2 dell’Annesso 1, che si ritiene presentino contenuti commercialmente sensibili e, in presenza di dati e informazioni commercialmente sensibili, quali modalità di rilascio si ritiene debbano essere previste (Prospetto 2 dell’Annesso 1)

- Per quanto concerne il Prospetto 2a – pre informazione dell’Annesso 1 si suggerisce di definire “le caratteristiche del naviglio” inserendo gli elementi che si ritengono fondamentali al fine di individuare l’unità più idonea per l’espletamento del servizio.
- Per quanto concerne il prospetto 2b – bando di gara/lettera d’invito ed altra documentazione di gara “trasferimento del personale”, si chiede di indicare le tempistiche entro cui il soggetto cedente del servizio dovrà corrispondere il TFR dei lavoratori trasferiti al soggetto subentrante, così da garantire una uniformità della disciplina a livello nazionale.

Misura 6 – Requisiti di partecipazione

1. L’EA definisce nella documentazione di gara le condizioni per la partecipazione delle IN interessate.
2. Tra i requisiti di idoneità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all’art. 48, comma 7 - lettera b), del d.l. n. 50/2017, l’EA dispone l’obbligo di possesso per i soggetti partecipanti alla procedura di gara di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d’asta.
3. Ove l’EA definisca requisiti di idoneità per la partecipazione alla gara ulteriori rispetto a quelli prescritti dalla normativa vigente, al fine di assicurare la massima partecipazione alle procedure di gara delle IN, tali requisiti sono definiti in particolare secondo i seguenti principi generali:
 - a) attinenza e proporzionalità rispetto all’oggetto della gara;
 - b) reciprocità e non discriminazione, garantendo parità di trattamento in presenza di parità di condizioni sostanziali, a tutela di tutti i potenziali concorrenti, così come stabilito dall’art. 4 del Reg. n. 3577/92.
4. In riferimento al precedente punto 3, l’EA definisce un’adeguata quantificazione e armonizzazione dei requisiti disposti, con particolare riferimento ai requisiti di capacità economico-finanziaria e tecnico- operativa richiesti, al fine di:
 - a) evitare il sovradimensionamento dei parametri tecnici ed economici di riferimento, causando situazioni di sostanziale barriera alla partecipazione delle IN potenzialmente interessate;
 - b) temperare l’attribuzione di specifici requisiti in capo alle IN interessate in relazione alle caratteristiche soggettive dei contendenti (operatore singolo o plurisoggettivo), fermo restando il divieto di discriminare un operatore economico in relazione alla localizzazione in un determinato territorio;

- c) verificare gli effetti sulla concorrenza di eventuali clausole restrittive, con riferimento in particolare alla scelta da parte dell'EA di prevedere nella disciplina di gara la limitazione del numero massimo di lotti di servizi oggetto di affidamento aggiudicabili a una singola IN.

Quesiti

Q6.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai requisiti di partecipazione, distinte per ciascuno dei suoi punti

- Con riferimento a quanto già indicato al quesito 2.1., avente ad oggetto la definizione dei lotti di gara, si ribadisce che il requisito rappresentato dalla "nave di riserva", da possedersi già al momento di presentazione delle offerte, risulta essere fondamentale per l'IN al fine di garantire la continuità del servizio anche nei casi di impedimento momentaneo per cause tecniche imprevedibili della nave impiegata ab origine. Per tale ragione il possesso di tale requisito deve essere dimostrabile ai fini della partecipazione al bando di gara e deve quindi essere inserito tra i requisiti di natura tecnico-operativi.
- A tal proposito, si evidenzia l'opportunità di introdurre, al fine di garantire una adeguata capacità tecnico-organizzativa dei concorrenti, per lo svolgimento del servizio oggetto di gara, una produzione minima annua per servizi analoghi negli ultimi tre anni solari pari ad almeno il 75% della produzione annua posta a gara.

Misura 7 – Criteri di aggiudicazione

1. Al fine di procedere all'aggiudicazione della gara sulla base dell'offerta economicamente più vantaggiosa, l'EA stabilisce nei documenti di gara:
 - a) gli obiettivi che intende perseguire al fine del soddisfacimento delle esigenze di interesse pubblico individuate e del miglioramento progressivo della performance dell'IN nel corso della durata del contratto, di cui ai successivi punti 2 e 3;
 - b) i criteri di aggiudicazione dell'offerta correlati ai predetti obiettivi, distinguendo i criteri tecnici da quelli di natura economica, ai sensi dei successivi punti 4 e 5;
 - c) le modalità di valutazione dei predetti criteri e i relativi sistemi di ponderazione e di attribuzione dei punteggi.
2. L'EA definisce gli obiettivi di cui al precedente punto 1, sub. a), con particolare riferimento almeno alle seguenti tipologie:
 - a) di efficacia, con riferimento all'utilizzo del servizio (frequenzazioni, *load factor*);
 - b) di efficienza, con riferimento ai costi operativi del servizio (esercizio, manutenzione) e relativi ricavi e alla produttività (costo del lavoro, percorrenze);
 - c) di qualità, nel rispetto delle condizioni minime di qualità definite dall'Autorità in esito al procedimento avviato con delibera n. 37/2016 del 6 aprile 2016 (di seguito: delibera ART n. 37/2016) e degli altri standard fissati nel contratto di servizio sulla base di indagini sulla qualità rilevata e percepita o in applicazione della "Carta della qualità dei servizi".
3. In relazione alle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento, è facoltà dell'EA individuare ulteriori tipologie di obiettivi al fine di monitorare adeguatamente le prestazioni contrattuali, in termini ad esempio di:
 - d) gestione del servizio (titoli venduti per tipologia, ecc.);
 - e) sostenibilità ambientale e sociale (emissioni inquinanti, consumi energetici, sicurezza a terra/bordo, incidentalità, ecc.);
 - f) integrazione dei sistemi di trasporto (intermodalità, tariffe integrate o multi-operatori, ecc.).
4. L'EA definisce i criteri di aggiudicazione di cui al precedente punto 1, sub. b), nel rispetto dei principi generali di trasparenza della procedura di gara, proporzionalità ed economicità rispetto alle caratteristiche dei servizi oggetto di affidamento, parità di trattamento e non discriminazione a beneficio di tutti gli operatori potenzialmente interessati, in modo da:

- a) garantire che l'ambito di valutazione dell'offerta tecnica di ciascun contendente non sia condizionato da parametri aventi esclusiva rilevanza economica;
- b) assicurare la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento;
- c) tenere conto dei predetti obiettivi di gestione contrattuale, con riferimento in particolare alle caratteristiche delle navi e del servizio offerto, in termini ad esempio di:
 - i. impatto sull'ambiente (riduzione inquinamento marino attraverso l'adozione di sistemi di trattamento dei residui liquidi/solidi, riduzione emissioni atmosferiche attraverso procedure di manutenzione/conduzione, utilizzo di sistemi di propulsione a basso impatto, GNL o ibrida, riduzione emissioni acustiche all'esterno e all'interno delle navi, riduzione dei consumi di combustibile);
 - ii. accessibilità dell'utenza (anche a beneficio di persone a mobilità ridotta);
 - iii. dotazione/strumentazione di bordo e a terra, anche ai fini della sicurezza (sistemi di monitoraggio del servizio, sistemi di controllo/stabilizzazione della navigazione);
 - iv. caratteristiche dell'offerta (capacità delle navi, regolarità, puntualità, tasso di incidentalità, offerta di trasporti aggiuntivi);
 - v. servizi di bordo e di terra volti al miglioramento della qualità erogata e percepita (accoglienza e assistenza, accessibilità commerciale e bigliettazione elettronica, pulizia e comfort delle navi, canali di informazione dell'utenza);
 - vi. iniziative volte a migliorare le condizioni di viaggio (ad es. adozione di sistemi di integrazione tariffaria tra modalità e operatori diversi, agevolazioni);
 - vii. accessibilità immediata e diretta ai sistemi di acquisizione e gestione dei reclami da parte dell'utenza.
5. L'EA definisce i predetti criteri di aggiudicazione tenendo conto delle modalità di allocazione dei rischi tra le parti, ai sensi della Misura 9.
6. L'EA definisce le modalità di valutazione dei singoli criteri tecnici sulla base di adeguate motivazioni, stabilendo, ove possibile, algoritmi di calcolo dei punteggi che saranno adottati dalla commissione giudicatrice, di cui alla successiva Misura 13.
7. L'EA verifica che l'operato della commissione giudicatrice sia conforme alle modalità e ai criteri di valutazione previamente definiti, con particolare riferimento all'esplicitazione di adeguate motivazioni nell'attribuzione dei punteggi espressi.

Quesiti

Q 7.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di aggiudicazione, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico

- Si propone di riconoscere una congrua premialità alle imprese che utilizzano naviglio nuovo, di giovane età, o oggetto di ringiovanimento convenzionale, atteso che tale aspetto avrà un significativo impatto positivo sui costi di ammortamento generati, sul miglioramento dell'offerta tecnica e sul servizio offerto ai passeggeri, sia in termini qualitativi che ambientali.

Misura 8 – Criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA

1. Ai fini della determinazione del corrispettivo a base d'asta a copertura delle compensazioni per gli OSP, l'EA predispone un piano economico finanziario, denominato PEF dell'EA, articolato per tutti gli anni di durata dell'affidamento, secondo gli schemi 1-4 di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, sulla base di ipotesi di ripartizione delle varie tipologie di rischio tra l'EA e l'IN, di cui alla successiva Misura 9 e tenuto conto del processo dinamico di miglioramento dell'efficacia e dell'efficienza.
2. Il PEF dell'EA è finalizzato a stimare un corrispettivo congruo da porre a base d'asta, tale da garantire l'equilibrio economico-finanziario per l'intera durata dell'affidamento, e il confronto con le offerte presentate dai

partecipanti alla gara.

3. Per la redazione del PEF, l'EA si attiene ai criteri di cui alle norme contenute nel pacchetto di strumenti della Commissione che disciplina gli aiuti di Stato per la prestazione di SIEG (pacchetto SIEG¹), nonché a quanto stabilito nel Codice dei contratti pubblici.
4. Nel rispetto dei principi e criteri di cui al precedente punto 3, il valore della compensazione risultante dall'applicazione del PEF è stimato tenendo conto di costi e ricavi inerenti a un'impresa tipo, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, e considerata l'allocazione del rischio, di cui alla Misura 9.
5. L'EA può prevedere la riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell'affidatario (contratti di tipo *net cost*) in alternativa alla riscossione in proprio (contratti di tipo *gross cost*). In caso di contratti *net cost* il rischio d'impresa relativo ai ricavi è allocato interamente alla IN. Nel caso di servizi per i quali sia prevista l'integrazione tariffaria tra servizi affidati a gestori diversi, l'EA può optare per i contratti di tipo *gross cost*.
6. L'EA, nella predisposizione del PEF tiene conto, in particolare, dei costi riferibili al perimetro dei servizi oggetto di affidamento, dei ricavi correlati alle previsioni di domanda e al sistema tariffario vigente, oltreché dell'inflazione programmata per gli anni di durata dell'affidamento così come desumibile dal Documento di Economia e Finanza ultimo disponibile.
7. L'EA in sede di gara rende noto il solo corrispettivo a base d'asta risultante dal PEF, oltre alle informazioni per macro voci di cui al Prospetto 2 b) dell'Annesso 1, e mette a disposizione dei partecipanti alla gara gli schemi utilizzati per il calcolo dello stesso, per consentire loro la predisposizione del PEF a supporto della sostenibilità dell'offerta presentata (Misura 11).
8. I principi e gli strumenti di cui ai punti precedenti si applicano a tutti i servizi affidati mediante la forma della concessione. Al fine di perseguire l'efficienza delle gestioni e la riduzione della spesa pubblica, gli EA estendono l'applicazione di tali principi e l'utilizzo del PEF, per una corretta definizione delle compensazioni, anche ai servizi affidati tramite appalto nell'ambito della loro discrezionalità amministrativa.

Quesiti

Q 8.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al calcolo del corrispettivo a base d'asta e alla redazione del Piano economico-finanziario da parte dell'EA, distinte per ciascuno dei suoi punti e per il Prospetto 2 b) e Prospetto 3 dell'Annesso 1

➤ Per quanto concerne il prospetto 2b – bando di gara/lettera d'invito ed altra documentazione di gara:

- la tipologia di informazione “trasferimento del personale”, richiede l'indicazione delle tempistiche entro cui il soggetto cedente del servizio dovrà corrispondere il TFR dei lavoratori trasferiti al soggetto subentrante, così da garantire una uniformità della disciplina a livello nazionale;
- la tipologia di informazione “servizio” nella parte avente ad oggetto le CMQ, risulta essere non in linea con quanto disposto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2 del Regolamento (UE) n. 3577/92.

Dette informazioni secondo quanto disposto dalla citata norma non possono essere stabilite nell'ambito di obblighi di servizio pubblico e, pertanto, si consiglia la rimozione di tale informazione tra quelle da inserire nel bando di gara/lettera di invito e altra documentazione di gara.

➤ Per quanto concerne il prospetto 3 “Schema del PEF”, si suggerisce:

A) di specificare:

- “noleggi passivi” inserendo il riferimento “naviglio”;
- le ragioni per cui è stata inserita la voce “incrementi ed immobilizzazioni per lavori”;
- se con il costo di esercizio “sicurezza trasporto passeggeri e veicoli” si intendano i costi di security.

B) di inserire:

- “noleggi figurativi”: riconoscendo un costo figurativo di noleggio, secondo i valori di mercato, nel caso in cui la società utilizzi navi il cui costo risulta essere già interamente ammortizzato.

Misura 9 – Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione

1. Ai fini della predisposizione del PEF, l'EA:
 - a) definisce la matrice che individua e alloca i rischi inerenti all'esercizio dei servizi oggetto di affidamento in capo a ciascuna delle parti contrattuali (EA e IN), sulla base del modello fornito al Prospetto 4 dell'Annesso 1.
 - b) individua, in funzione delle caratteristiche del servizio oggetto di affidamento e sulla base di specifici criteri, ulteriori tipologie di rischio a integrazione della matrice di cui alla precedente lettera a).
2. l'EA, in relazione alla natura e all'intensità delle diverse tipologie di rischio individuate, nonché alla relativa allocazione in capo a ciascuna delle parti contrattuali, specifica nella documentazione di gara eventuali misure di mitigazione dei rischi allocati.

¹ Il cosiddetto "Pacchetto SIEG" del 2011, che ha sostituito il precedente pacchetto del 2005, è formato dai seguenti strumenti: Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale; Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore ("*de minimis*") concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale; Decisione riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale; Comunicazione della Commissione sulla Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

3. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA valuta la permanenza in capo alle parti dei rischi allocati nonché l'eventuale opportunità di provvedere a una revisione delle misure di mitigazione o di altri elementi della matrice dei rischi.
4. La matrice dei rischi redatta dall'EA costituisce parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, al fine di garantire adeguata pubblicità e trasparenza e costituisce uno degli allegati essenziali del relativo CdS.

Quesiti

Q 9.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito ai criteri di individuazione e allocazione dei rischi, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico Prospetto 4 dell'Annesso 1

- La "colonna responsabilità" inserita nella tabella di cui al prospetto 4 "Matrice dei rischi per gli affidamenti in concessione" risulta essere fuorviante in quanto indica il soggetto su cui ricade un determinato "rischio" e non il soggetto "responsabile" per il suo determinarsi. Si suggerisce pertanto di modificare il titolo della colonna in "allocazione del rischio" al fine di rimuovere la necessaria nota che rende meno intelligibile la colonna stessa.
- Per quanto concerne la colonna "responsabilità", fatte salve le precisazioni di cui sopra, si evidenzia che:
 - Per quanto concerne la voce "variazioni dei costi per effetto di fattori non controllabili né prevedibili da IN o EA (es. costi del carburante, energetici, materie prime)", si ritiene che tale previsione non possa mai rappresentare un costo allocabile alla sola IN e, pertanto, in caso di variazioni che determinino sottocompensazioni per la stessa, è doveroso inserire l'applicazione automatica di quanto indicato al punto 4 lettera b), Misura 17;
 - Con riferimento alle "variazioni del CCNL di settore o del contratto integrativo/di II livello", si ritiene che tale rischio non possa essere allocato alla sola IN, sia per l'imprevedibilità che contraddistingue tale voce di costo, sia per evitare che l'allocazione unilaterale di tale voce possa determinare una politica al ribasso con conseguenze negative per i lavoratori impiegati nel settore. Per tali ragioni si suggerisce l'opportunità di prevedere l'applicazione automatica di quanto indicato al punto 4 lettera b), Misura 17.

Misura 10 – Determinazione del margine di utile ragionevole

1. Ai fini della predisposizione del PEF, in caso di sua revisione o aggiornamento, l'EA richiede all'Autorità, che lo rilascia entro il termine di 30 giorni dalla richiesta, il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto (CIN), da riconoscere all'IN per la prestazione del servizio gravato da OSP durante il periodo di affidamento, come misura del margine di utile ragionevole. Tale valore è preso a riferimento dall'EA come soglia massima nel caso di affidamenti nella forma dell'appalto.
2. Il tasso di remunerazione del CIN, di cui al precedente punto 1, è determinato dall'Autorità secondo il metodo basato sul costo medio ponderato delle fonti di finanziamento (*Weighted Average Cost of Capital*: WACC), in base alla seguente formula:

$$R = g \cdot \frac{R_d \cdot (1-t)}{1-T} + (1-g) \cdot \frac{R_e}{1-T} \quad (1)$$

dove:

g (*gearing*) = quota di indebitamento finanziario;
 R_d = tasso di rendimento ammesso sul capitale di debito;
 t = aliquota IRES che rappresenta lo scudo fiscale²; T = aliquota fiscale sul reddito (IRES + IRAP)³;

$(1-g)$ = quota di capitale proprio;

R_e = tasso nominale di rendimento ammesso sul capitale proprio.

Quesiti

Q10.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla determinazione del margine di utilità ragionevole, distinte per ciascuno dei suoi punti

Il calcolo del gearing di settore viene effettuato quale media dei valori dei 5 anni rilevato dai dati di bilancio di un campione di imprese di navigazione operanti in Italia. Essendo la variabile (g) relativa all'andamento del settore circostante e di fatto non manovrabile né modificabile dalla IN, si consiglia di tenere conto di un orizzonte temporale più ristretto, relativo esclusivamente all'ultimo biennio; ciò al fine di evitare di inserire all'interno della formula possibili oscillazioni della leva finanziaria riferibili a società terze.

Misura 11 – Piano economico-finanziario dei concorrenti

1. L'EA disciplina la predisposizione da parte dei partecipanti alla gara, a supporto della sostenibilità dell'offerta presentata e del perseguimento dell'equilibrio economico-finanziario dei contratti, di un PEF concernente la proiezione dei costi, dei ricavi, degli investimenti e dei flussi finanziari, per il periodo di durata dell'affidamento, tenuto conto dei criteri di cui alla Misura 8 e degli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1 che includono:
 1. Conto Economico;
 2. Capitale Investito Netto (CIN);
 3. Calcolo del corrispettivo;

² Attualmente pari al 24%.

³ Attualmente pari al 28,82% in virtù di un'aliquota IRAP attualmente pari a 4,82%.

4. Piano finanziario regolatorio;
5. Rendiconto Finanziario.
2. Ogni concorrente redige il proprio PEF secondo le istruzioni fornite dall'EA, il quale si impegna a garantirne la massima riservatezza. Gli schemi di cui ai numeri 1) - 5) del Prospetto 3, Annesso 1, sono redatti per l'intero lotto di gara, mentre con riferimento a ciascun collegamento è redatto anche uno specifico conto economico (schema 1). Il PEF è corredato da una relazione illustrativa degli schemi presentati contenente in particolare la descrizione dei dati di input di domanda e offerta, delle ipotesi alla base dell'offerta presentata e delle modalità di calcolo dei valori, inclusi i driver per l'allocazione dei costi comuni e generali.
3. L'economicità del corrispettivo risultante dal PEF dei concorrenti, è verificata attraverso l'osservazione delle condizioni di cui allo schema 4. Nel caso in cui la gara preveda la presentazione di un piano degli investimenti, l'EA inserisce negli schemi di PEF adeguati indici per la valutazione della sostenibilità finanziaria della proposta (come, ad esempio, gli indici: DSCR, LLCR), avendo cura di determinare in modo univoco la loro specificazione.
4. L'EA disciplina la predisposizione da parte dell'IN, al termine di ciascun periodo regolatorio, di un PEF secondo gli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, ai fini della verifica dell'equilibrio economico-finanziario nei termini di cui alla Misura 17.

Quesiti

Q 11.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al Piano economico-finanziario dei concorrenti, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico Prospetto 3 dell'Annesso 1

Nessuna osservazione

Misura 12 – Termine per la presentazione delle offerte

1. Al fine di garantire la massima partecipazione degli operatori, il termine di presentazione delle offerte non può essere inferiore a 110 giorni dalla pubblicazione del bando di gara o dall'invio della lettera di invito, ed è individuato in funzione della complessità del programma di esercizio e della valutazione di eventuali investimenti, ivi inclusa, se del caso, l'acquisizione del naviglio.
2. L'EA può prevedere un termine per la presentazione delle offerte inferiore alle previsioni di cui al punto 1, e comunque nel rispetto dei limiti previsti per legge, qualora lo stesso EA metta a disposizione dei partecipanti le navi necessarie all'esecuzione del servizio.

Quesiti

Q 12.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al termine per la presentazione delle offerte, distinte per ciascuno dei suoi punti

Al fine di rendere più rapido il procedimento volto all'aggiudicazione della gara, si suggerisce di ridurre il termine minimo di cui al punto 1 a 60 giorni, termine che potrà aumentare in funzione della complessità del programma di esercizio e della valutazione di eventuali investimenti.

Misura 13 – Criteri di nomina delle commissioni giudicatrici

1. L'EA affida la valutazione delle offerte, dal punto di vista tecnico ed economico, a una commissione giudicatrice allo scopo designata.
2. Il procedimento di nomina della commissione giudicatrice avviene nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 77 del d.lgs. n. 50/2016 ed è finalizzato a selezionare soggetti in possesso di adeguata professionalità e competenza, anche in relazione alla valutazione del PEF di gara, nonché di una particolare esperienza maturata nella pianificazione delle reti di trasporto e nella programmazione, gestione e monitoraggio dei servizi di trasporto marittimo.
3. Successivamente alla nomina della commissione giudicatrice, l'EA pubblica nell'apposita sezione del proprio sito *web* dedicata alla gara i *curricula* comprovanti i requisiti di competenza e professionalità dei componenti della medesima.
4. Per l'intera durata del contratto, i soggetti aggiudicatari non possono conferire funzioni o incarichi ai soggetti che hanno preso parte alla commissione giudicatrice.
5. L'EA assicura l'effettiva applicazione della presente Misura, prevedendo idonee azioni dissuasive penali nei confronti delle IN affidatarie che ne violino le disposizioni, da disciplinare nell'ambito del contratto di servizio.
6. Le disposizioni di cui alla presente Misura trovano applicazione anche nel caso in cui l'EA si avvalga di altra stazione appaltante ai sensi dell'art. 27, comma 12-quater, del d.l. n. 50/2017. In tal caso, le disposizioni contenute nella presente Misura in merito agli adempimenti posti in capo all'EA in qualità di stazione appaltante sono da intendersi riferite all'ente di cui l'EA si avvale per l'affidamento del servizio.

Quesiti

Q 13.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito, in particolare, ad eventuali specificazioni da inserire circa le competenze professionali dei soggetti per la nomina delle commissioni giudicatrici, distinte per ciascuno dei suoi punti

Nessuna osservazione

Misura 14 – Trasferimento del personale

1. L'EA prevede nella documentazione di gara apposita disciplina in merito alla clausola sociale, nel rispetto delle prescrizioni adottate dall'Autorità, di seguito specificate.
2. L'EA prevede la disciplina sulla clausola sociale allorquando i servizi oggetto di affidamento (in termini, ad esempio, di relazioni O-D incluse, volume di produzione, condizioni di esecuzione, OSP ad essi correlati) risultano assimilabili a quelli afferenti al CdS attualmente vigente. Nel caso in cui il volume dei servizi oggetto di affidamento sia inferiore rispetto a quello oggetto del CdS vigente, tale disciplina è definita tenendo conto dell'effettivo fabbisogno di personale che il nuovo servizio richiede.
3. L'EA prevede nella documentazione di gara l'obbligo che il personale già operante alle dipendenze del GU sia assorbito nell'organico dell'IN affidataria con preferenza rispetto a soggetti terzi, nel rispetto di quanto previsto dall'art. 50 del d.lgs. n. 50/2016 e dall'art. 48 del d.l. 50/2017.
4. L'applicazione della clausola sociale comporta l'obbligo da parte della IN affidataria di riassorbire tutto il personale del gestore uscente (di seguito: GU), con l'esclusione dei dirigenti, impiegato nello svolgimento dei servizi oggetto di affidamento.
5. A tale scopo, il GU trasmette all'EA l'elenco del proprio personale di qualifica non dirigenziale da trasferire all'IN affidataria, indicando le informazioni di cui al Prospetto 2b dell'Annesso 1 (cfr. "Trasferimento del personale"). Il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato negli schemi di contabilità regolatoria di cui all'Annesso 1, Prospetto 6, redatti secondo i criteri della Misura 4.
6. L'applicazione della clausola sociale comporta il rispetto delle condizioni previste dal vigente contratto nazionale di

settore, con particolare riferimento alle condizioni giuridiche ed economiche del trasferimento del personale dal GU all'IN affidataria e alle relative modalità di gestione del trattamento di fine rapporto, assicurando la parità di trattamento, la non discriminazione, la certezza della disciplina applicabile e la garanzia per i lavoratori interessati sul trattamento di fine rapporto maturato.

7. L'IN affidataria è obbligata ad attuare nei confronti dei dipendenti assorbiti, relativamente alle prestazioni oggetto del contratto, le condizioni normative risultanti dal contratto nazionale di settore e dal contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente. Il rispetto di tali obblighi deve essere assicurato anche dopo la scadenza dei suindicati contratti e sino alla loro sostituzione. L'IN affidataria è tenuta al rispetto dei suddetti obblighi anche nel caso in cui non abbia aderito alle associazioni stipulanti o receda da esse.
8. Sono fatte salve eventuali negoziazioni tra le parti, compatibili con il quadro normativo di riferimento, di opportuni processi di armonizzazione in caso di trattamenti differenziati per specifiche qualifiche/mansioni, ipotesi di quiescenza o uscite volontarie dal servizio, sottoscrizione di specifici accordi in deroga tra l'IN affidataria e le organizzazioni sindacali di categoria.
9. Ogni operatore economico partecipante alla gara accetta espressamente in sede di offerta la clausola sociale definita dall'EA nella relativa documentazione; la mancata accettazione di tale condizione è causa di esclusione dell'offerta dalla procedura di gara; la mera accettazione di obblighi di riassorbimento del personale non può divenire criterio di valutazione dell'offerta tecnica.
10. La disciplina della clausola sociale è riportata nel CdS sottoscritto con l'IN affidataria, che specifica altresì i diritti e gli obblighi relativi al personale trasferito dal GU; a tale fine, la documentazione di gara e il CdS devono:
 - a) specificare che l'inadempimento degli obblighi previsti nella clausola sociale in corso di esecuzione del contratto rileva come causa di risoluzione del rapporto;
 - b) prevedere apposite e congrue penali e clausole risolutive.

Quesiti

Q 14.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al trasferimento del personale, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico Prospetto 2b dell'Annesso 1

- Per quanto concerne il punto 4 si suggerisce una diversa formulazione dello stesso in quanto risulta essere, nella formulazione attuale, di dubbia interpretazione ed in contrasto con i precedenti punti 2 e 3. Tali punti infatti prevedono un assorbimento graduale del personale, basato sull'effettivo fabbisogno dell'IN affidataria mentre, il punto 4 comporterebbe l'obbligo dell'IN affidataria di riassorbire tutto il personale del Gestore Uscente, eccezion fatta per il personale dirigente.
- In merito all'informazione relativa all'importo complessivo del TFR da trasferire, riportato alla voce "trasferimento del personale" della tabella di cui all'oggetto, si suggerisce di definire anche le tempistiche minime che potranno essere previste dall'EA per il trasferimento del TFR al soggetto subentrante.

Titolo III – SCHEMA DELLE CONVENZIONI

Misura 15 – Schema dei contratti di servizio e contenuto minimo

1. L'EA predispone il CdS allegato alla documentazione che disciplina la procedura di affidamento sulla base dello schema di contratto di cui al Prospetto 5 dell'Annesso 1, definito tenendo conto della normativa attualmente vigente, nonché delle Misure dall'Autorità adottate con separato atto in materia di condizioni minime di qualità e relativo sistema di penali, e in relazione alla forma di affidamento scelta (appalto o concessione).

Quesiti

Q 15.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al contenuto minimo dei contratti e sui contenuti per lo specifico Prospetto 5 dell'Annesso 1

A norma dell'articolo 37, comma 2, lettera f) del Decreto Legge 201/2011, l'Autorità di Regolazione dei trasporti ha competenza a definire, con riferimento al Trasporto Pubblico Locale, gli schemi dei contratti di servizio solo laddove tali servizi siano esercitati o da società in house, o da società con prevalente partecipazione pubblica, nonché per quelli affidati direttamente. È doveroso sottolineare che il legislatore ha voluto indicare in modo specifico il novero dei soggetti verso cui l'Autorità ha competenza a definire gli schemi dei contratti di servizio, così da escluderne la competenza per i soggetti non aventi tali caratteristiche.

Risulta pertanto ingiustificata l'applicazione generalizzata della Misura 15 ed in particolare del Prospetto 5, Annesso 1, recante lo schema del contratto di servizio che, a tenore dello schema di Atto di Regolazione, sarebbe applicabile a tutti i soggetti senza alcuna differenziazione, così come si evince dalla Misura 1, Punto 2 che testualmente recita le misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale (collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale. Sebbene quindi il dettato normativo sia chiaro nel delineare il perimetro di competenza entro cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti possa agire, è auspicabile la riproposizione di tali specificazioni anche all'interno dell'atto di regolazione, così da eliminare qualsivoglia tipo di fraintendimento in sede applicativa dello stesso.

Misura 16 – Monitoraggio delle prestazioni contrattuali

1. L'EA definisce un adeguato sistema di monitoraggio quali-quantitativo delle prestazioni contrattuali, con specificazione di responsabilità, modalità e tempi di rilevazione, rendicontazione e trasmissione di documenti, dati e informazioni, relativi agli aspetti di natura economica, tecnico-gestionale e qualitativa del CdS, inclusi gli obiettivi di efficacia ed efficienza contrattuali, monitorati dall'IN e verificati dall'EA.
2. Al fine di garantire il monitoraggio continuo delle prestazioni e degli obiettivi contrattuali, l'EA disciplina inoltre nel CdS:
 - a) la tipologia di informazioni che l'IN deve rendere disponibili all'EA specificandone le modalità e le tempistiche di messa a disposizione, anche in forma continua e/o in tempo reale, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - b) la tipologia di report/prospetti consuntivi dell'andamento delle prestazioni che l'IN deve trasmettere all'EA, specificandone le modalità e le tempistiche di predisposizione, nonché le relative penali in caso di non ottemperanza;
 - c) gli eventuali obblighi dell'IN relativi all'effettuazione di indagini periodiche sulla domanda e/o sulla qualità del servizio, garantendo la terzietà del soggetto incaricato delle indagini, comprese le modalità di pubblicazione dei relativi esiti e di coinvolgimento degli utenti, nel rispetto di quanto disposto dalla "Carta della qualità dei servizi";

- d) lo svolgimento delle attività di verifica di propria competenza, in termini di modalità di esecuzione delle ispezioni, frequenza delle stesse, dimensione del campione controllato, eventuali obblighi di comunicazione all'IN, procedure di verifica dei dati/informazioni trasmessi dall'IN ed eventuale contraddittorio.
- 3. Le informazioni di cui al precedente punto 2 rientrano nella titolarità dell'EA e, al fine di garantire la massima trasparenza nella gestione del CdS, sono pubblicate e rese accessibili/riutilizzabili nell'ambito di uno specifico "Piano di Accesso al dato" definito dall'EA come parte integrante del CdS, secondo quanto disposto nell'atto di regolazione adottato a conclusione del procedimento avviato con delibera ART n. 37/2016; per i dati economici, relativi in particolare alle singole voci di costo elementare, l'EA ne valuta l'ostensibilità in relazione alla loro sensibilità commerciale, secondo quanto disposto nel medesimo atto di regolazione.

Quesiti

Q16.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito al monitoraggio delle prestazioni contrattuali, distinte per ciascuno dei suoi punti

Nessuna osservazione

Misura 17 – Verifica dell'equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione

1. Il PEF oggetto di aggiudicazione assicura l'equilibrio economico-finanziario del contratto e la sostenibilità della gestione durante tutto il periodo di validità del contratto. L'EA suddivide tale periodo in periodi regolatori della durata massima di 5 anni.
2. Al termine di ciascun periodo regolatorio, l'EA verifica che le compensazioni corrisposte, sulla base del PEF adottato all'inizio del periodo regolatorio, siano congrue rispetto a quanto determinato dall'aggiornamento del PEF, contenente voci di costo e ricavo rilevate a consuntivo e stimate sulla base di previsioni aggiornate.
3. Allo scopo di effettuare la verifica di cui al precedente punto 2, l'EA fissa un termine per la predisposizione da parte della IN di un PEF aggiornato, sulla base degli schemi di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1, che consenta il confronto con i valori del PEF precedente al fine di rilevare eventuali sovra-compensazioni o sotto-compensazioni. Si è in presenza di una sovra-compensazione quando il corrispettivo risultante dal PEF aggiornato è inferiore a quello determinato sulla base del PEF precedente. Al contrario si ha una sotto-compensazione quando il corrispettivo aggiornato risulta superiore a quello precedente.
4. La verifica di cui al punto 2 determina conseguenze sia sul periodo regolatorio oggetto di verifica, sia su quello successivo. L'EA, infatti, in relazione ai risultati della verifica di cui al punto 2, e fatte salve le previsioni contenute nella Misura 18, procede:
 - a) in caso di sovra-compensazione: al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio oggetto della verifica di cui al precedente punto 2, e alla riduzione del corrispettivo per il successivo periodo regolatorio;
 - b) in caso di sotto-compensazione: all'aumento del corrispettivo, qualora tale possibilità sia prevista dal CdS, oppure alla ridefinizione del perimetro dei servizi o del sistema tariffario, in misura corrispondente alle minori somme erogate, a valere esclusivamente per il successivo periodo regolatorio, escludendo, in ogni caso, la possibilità di estensione della durata del contratto oltre la scadenza prevista.
5. L'EA procede alle variazioni di cui al precedente punto 4, lettera b), solo in caso di sotto-compensazione dovuta alla variazione di voci del PEF associate a rischi non allocati alla IN.

Quesiti

Q17.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario, distinte per ciascuno dei suoi punti e per lo specifico Prospetto 3 dell'Annesso 1

Per quanto concerne il punto 4 lettera a) è necessario sostituire la previsione secondo cui l'EA, in caso di sovra compensazione, debba procedere *“al recupero delle somme pagate in eccesso nei precedenti anni del periodo regolatorio”*, con la più opportuna istituzione di un fondo nel quale la IN accantonerà le somme a questa pagate in eccesso nei precedenti anni.

Tale strumento infatti garantirebbe l'equilibrio economico finanziario nel lungo periodo poiché permetterebbe alla IN la rapida esigibilità delle somme nel caso in cui si verificasse una sotto compensazione al termine del successivo periodo regolatorio. Considerato che nello schema di atto di regolazione non vi è alcuna traccia recante la disciplina operante al termine del

contratto di servizio, è necessario prevedere l'obbligo per l'EA di corrispondere alla IN una compensazione economica che elimini gli effetti pregiudizievoli di una eventuale sottocompensazione verificatasi a scadenza del contratto di servizio. In tal caso infatti, non essendo presente un periodo regolatorio successivo e funzionale a mitigare una eventuale sottocompensazione verificatasi nel periodo precedente, vi sarebbero effetti negativi esclusivamente per la IN, indipendentemente da quanto indicato nel Prospetto 4 dell'Allegato 1.

Inoltre, nel predetto punto 4 è presente un disequilibrio tra i paragrafi a) e b); qualora si volesse mantenere al paragrafo b) la locuzione "qualora tale possibilità sia prevista dal CdS", si rende necessario inserire la medesima anche al paragrafo a) che precede".

Misura 18 – Obiettivi di efficacia e di efficienza e sistema incentivante

1. L'EA, nel rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, definisce nella documentazione di gara meccanismi incentivanti finalizzati al perseguimento di obiettivi di efficacia ed efficienza attraverso il miglioramento delle prestazioni offerte in sede di gara dall'aggiudicatario.
2. Gli incrementi di efficacia ed efficienza di cui al punto 1 non sono ad ogni modo ottenibili a scapito della qualità del servizio.
3. L'EA, nell'ambito dei meccanismi incentivanti di cui al precedente punto 1, e in sede di verifica dell'equilibrio economico-finanziario di cui alla Misura 17, rileva la variazione delle voci di costo e di ricavo inerenti a un rischio allocato all'IN, previamente individuate dall'EA sulla base di quanto disposto alla Misura 9.
4. L'EA, verificata la diminuzione dei costi e/o l'aumento dei ricavi di cui al punto precedente e riconosce all'IN una premialità, quale quota "una tantum" sottratta al recupero delle somme di cui al punto 4, lettera a) della Misura 17 e trattenuta dall'IN stesso.
5. L'EA riconosce la premialità di cui al punto precedente in relazione alle migliori prestazioni raggiunte dall'IN rispetto a quanto offerto in sede di gara, con riferimento alle condizioni minime di qualità, di cui al procedimento dell'Autorità avviato con delibera ART n. 37/2016, e a eventuali ulteriori indicatori di qualità predefiniti dallo stesso EA all'interno della documentazione di gara.
6. Nei casi di cui al precedente punto 4, l'EA riconosce, un premio $X_{C,R}$ calcolato sulla base della seguente formula:

$$X_{C,R} = \alpha_Q \cdot \Delta I_{C,R}$$

dove:

α_Q = coefficiente definito dall'EA con valori tra 0 e 1, rappresentativo della quota riconosciuta all'IN in relazione agli incrementi di qualità di cui al punto 5, verificati a consuntivo;

$\Delta I_{C,R}$ = risparmio effettivo ottenuto dalla IN in termini di riduzione dei costi e aumento di ricavi rilevati nel corso del periodo regolatorio oggetto di verifica, calcolato come differenza tra ΔR e ΔC , corrispondenti rispettivamente alle variazioni della somma delle voci di ricavo e delle voci di costo oggetto del meccanismo incentivante come rilevate nel PEF definito al termine del periodo regolatorio oggetto di verifica, e il PEF, relativo al periodo regolatorio precedente:

$$\Delta I_{C,R} = \Delta R - \Delta C \text{ con } \Delta I_{C,R} > 0$$

7. Il sistema incentivante di cui ai punti precedenti si applica in caso di affidamenti in concessione, ferma restando la possibilità per l'EA, di definire obiettivi di efficacia ed efficienza nonché adeguati sistemi incentivanti anche nel caso di affidamenti in appalto.

Quesiti

Q 18.1 Si richiedono osservazioni sulla Misura in merito all'efficienza e al sistema incentivante, distinte per ciascuno dei suoi punti

Nessuna osservazione

Prot. n. 20/2019

Roma, 28 gennaio 2019

Spettabile
Autorità di Regolazione dei Trasporti
Via Nizza, 230
Torino

Alla c.a. del Presidente Prof. Andrea Camanzi

Caro Presidente,

in considerazione dell'adozione della delibera n. 122/2018 con la quale codesta spettabile Autorità ha posticipato al 28 gennaio 2019 il termine entro cui far pervenire eventuali osservazioni aventi ad oggetto il procedimento volto all'adozione di misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare, avviato con la delibera n. 4/2016, Assarmatori intende integrare la nota già inviata a mezzo Pec, in data 5 dicembre 2018, con le seguenti osservazioni:

Con *legge n. 30/1998* recante la conversione, con modificazioni, del *decreto legge 30 dicembre 1997, n. 457*, avente ad oggetto "*disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione*", modificato da ultimo con *D.Lgs. 29 ottobre 2016, n. 221*, è stato istituito il Registro delle navi adibite alla navigazione internazionale. Particolare interesse, ai fini della presente trattazione, assumono **l'articolo 4, comma 1**, disciplinante **il trattamento Fiscale** e **l'articolo 6 comma 1** relativo **agli sgravi contributivi**.

Al *comma 1* del suddetto articolo è previsto che ai soggetti esercenti l'attività produttiva di reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale sia attribuito un **credito d'imposta** in misura corrispondente all'imposta sul reddito delle persone fisiche dovuta sui redditi di lavoro dipendente e di lavoro autonomo corrisposti al personale di bordo imbarcato sulle navi, da valere ai fini del versamento delle ritenute alla fonte relativi a tali redditi. **Tale credito**, prosegue la norma, **non concorre alla formazione del reddito imponibile**.

Al *comma 2*, del medesimo articolo, è previsto che il reddito derivante dall'utilizzazione di navi iscritte nel Registro internazionale **concorra in misura pari al 20 per cento a formare il reddito complessivo assoggettabile all'imposta sul reddito delle persone fisiche e all'imposta sul reddito delle persone giuridiche**, disciplinate dal testo unico delle imposte sui redditi.

ASSARMATORI
SHIPOWNERS ASSOCIATION

Via del Babuino, 51 – 00187 Roma - email: segreteria@assarmatori.eu - tel: +39 06 320 1244
www.assarmatori.eu - CF: 97962810582

E

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0000797/2019 del 28/01/2019

ASSARMATORI

Passando alla lettura dell'**articolo 6, comma 1**, inerente gli **sgravi contributivi**, si prevede che le imprese armatrici, per il personale avente i requisiti di cui all'*articolo 119* del codice della navigazione ed imbarcato su navi iscritte nel Registro internazionale, siano esonerate dal versamento dei contributi previdenziali ed assistenziali dovuti per legge.

Per una impresa di navigazione, il combinato disposto dall'*articolo 6, comma 1*, ed *articolo 4, comma 1*, produce un risparmio sul costo complessivo del personale navigante pari a circa il 42 per cento del totale.

Il legislatore non ha tuttavia disposto tale risparmio per le imprese armatrici in via generalizzata ma **solo in presenza di precise condizioni.**

Entrambe le previsioni normative, rispettivamente al *comma 2 quater* per quanto concerne l'*articolo 4* e all'*articolo 1 bis*, per quanto concerne l'*articolo 6*, dispongono infatti che per le navi traghetto ro-ro e ro-pax, iscritte nel Registro internazionale, adibite a traffici commerciali tra porti appartenenti al territorio nazionale, continentale e insulare, anche a seguito o in precedenza di un viaggio proveniente da o diretto verso un altro Stato, **i benefici fiscali o gli sgravi contributivi, siano applicabili solo a condizione che sulla nave sia stato imbarcato personale italiano o comunitario.**

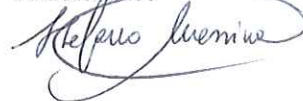
Considerata quindi la portata dell'agevolazione che il dettato normativo prevede, la quale esplica i propri effetti in termini di concorrenzialità delle imprese armatoriali, Assarmatori ritiene fondamentale ed imprescindibile sia di inserire, tra i criteri di aggiudicazione, l'obbligo di esplicitare nel Piano Economico Finanziario, da redigersi secondo quanto indicato dalla Misura 11, la natura dei costi derivanti dal personale (dal quale dovrà desumersi l'eventuale previsione applicativa degli sgravi previsti a norma degli *articoli 4 e 6* della *legge n. 30/1998*), sia prevedere l'obbligo per l'Ente Affidante di monitorare l'effettivo rispetto di quanto indicato in sede di gara, al fine di segnalare alle Autorità competenti e sanzionare, ciascuno nei limiti delle proprie competenze, eventuali condotte illegittime con l'ulteriore previsione, in caso di mancato rispetto di quanto indicato in sede di aggiudicazione, della massima sanzione contrattuale rappresentata dalla risoluzione del contratto stipulato tra l'impresa di navigazione e l'Ente affidante.

Solo in presenza di detti controlli sia in fase di selezione del soggetto aggiudicante sia in corso di contratto sarà possibile garantire effettivamente quanto indicato alla Misura 2, Punto 1 dello schema di atto di regolazione, ovvero la **selezione dell'armatore più efficiente.**

L'occasione è gradita per inviare i più cordiali saluti

Stefano Messina

Presidente



ASSARMATORI
SHIPOWNERS ASSOCIATION

Via del Babuino, 51 – 00187 Roma - email: segreteria@assarmatori.eu - tel: +39 06 320 1244
www.assarmatori.eu - CF: 97962810582