

SILVANO TOZZI

LUCA TOZZI

ALFREDO MARIA SERRA

SALVATORE ZAZA

DARIO BRIN

ANTONIO CAIAZZO

ALESSANDRO PAGANO

LUCIA DI CAPRIO

Napoli lì, 28/01/2019

Prot. n. 110/is

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230**10126 TORINO**Pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

E p.c. Spett.le

Autorità Garante della Concorrenza e  
del Mercato  
Piazza Verdi 6/A**00198 ROMA**Pec: [protocollo.agcm@pec.agcm.it](mailto:protocollo.agcm@pec.agcm.it)

**Oggetto:** “Consultazione pubblica sullo schema di atto di regolazione recante 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 delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare”.

Il sottoscritto **avv. Luca Tozzi** (TZZLCU73A25F839A), debitamente incaricato, nell’interesse dalla **ASSOUTENTI – Associazione Nazionale Utenti di servizi pubblici** (96041140585), con sede in Roma al Vicoletto Orbitelli n. 10, in persona del legale rappresentante *p.t.* il sig. Furio Truzzi, espone quanto segue.

#### **PREMESSO**

- che ASSOUTENTI è un’associazione statutariamente impegnata nella tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti, con particolare riferimento al settore del trasporto pubblico;
- che l’odierna istante si è altresì attivata in via amministrativa, in particolare con le precedenti note prot. n. 24/is dell’8.1.2018 prot.n.759/is del 21.9.2017 (che si allegano alla presente) segnalando alle competenti Autorità questioni relative alla intervenuta e reiterata violazione da parte della Regione Campania dei diritti dell’utenza e delle norme di settore che dovrebbero disciplinare il TPL marittimo nel Golfo di Napoli;
- Che con nota prot.n. 1337/is del 29/11/2018 (che si allega) si è invitato le competenti Autorità a valutare e controllare la legittimità dei provvedimenti e dei comportamenti amministrativi della Regione Campania, e a porre in essere rispettivamente gli opportuni provvedimenti sanzionatori conseguenti;
- che l’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con provvedimento prot. n. 82768 del 17.12.2018, riferita alle problematiche concorrenziali nel settore dei servizi di trasporto marittimo da, tra, per le isole, di competenza della Regione Campania, ha segnalato al Presidente della

**Regione Campania una serie di criticità concorrenziali che hanno comportato un'applicazione scorretta della normativa europea in materia di cabotaggio marittimo;**

- che con il medesimo provvedimento l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha assegnato alla Regione Campania il termine di 60 giorni per comunicare “*le determinazioni assunte con riguardo alle criticità concorrenziali evidenziate*”;

**CONSIDERATO**

- che Codesta Autorità di Regolazione dei Trasporti, a mezzo della delibera n. 89/2018, ha sottoposto a consultazione pubblica lo schema di atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di TPL marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, predisposto nell'ambito del procedimento già avviato con delibera n. 4/2016;

- che la scrivente ritiene che le istanze/diffide già trasmesse a Codesta Autorità di Regolazione dei Trasporti (e che si allegano alla presente costituendone parte integrante) possano essere bastevoli nella presente sede, anche alla luce degli elementi fatti propri nella propria segnalazione dall'AGCM, a dare il contributo istruttorio richiesto.

Tutto ciò premesso e considerato, la scrivente

**INVITA**

Codesta Autorità a tenere in considerazione le presenti osservazioni ai fini dell'adozione delle misure regolatorie in oggetto.

Si allega: 1) Provvedimento prot. n 82768 del 17.12.2018 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato; 2) Nota prot. n. 1337/is del 29.11.2018; 3) Nota prot. n. 24/is dell'8.1.2018.

Distinti saluti

Avv. Luca Tozzi



*Autorità Garante  
della Concorrenza e del Mercato*

**SEGNALAZIONE**

ai sensi dell'articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287

in merito alle problematiche concorrenziali nel settore dei servizi di trasporto marittimo da, tra, per le isole, di competenza di codesta Regione

Inviata a:

Presidente Regione Campania

Direzione Generale per la Mobilità –Regione Campania

*Autorità Garante  
della Concorrenza e del Mercato*

S3420B

Presidente Regione Campania  
Dott. Vincenzo De Luca  
Regione Campania  
Via Santa Lucia, 81  
80132 Napoli  
PEC: presidente@pec.regione.campania.it

Regione Campania  
Direzione Generale per la Mobilità  
Centro Direzionale, is. C3 - 80149 Napoli  
c.a. Dirigente avv. Giuseppe Carannante  
PEC: dg.500800@pec.regione.campania.it

L’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, nella sua riunione del 29 novembre 2018, ha inteso formulare alcuni rilievi, nell’esercizio del potere di segnalazione di cui all’articolo 21 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, riguardo alle problematiche concorrenziali che caratterizzano il mercato dei servizi di trasporto marittimo nel Golfo di Napoli anche dopo l’introduzione nel 2016, da parte di codesta Regione, di un nuovo quadro regolamentare.

Tale quadro regolamentare - delineatosi a partire dalla DGR n. 1/2016<sup>1</sup> con cui la Regione ha rinunciato all’affidamento con gara dei servizi minimi marittimi e approvato uno schema per l’organizzazione di tali servizi, poi perfezionato con la DGR n. 442/2016<sup>2</sup> e il Regolamento regionale n. 7/2016<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Delibera della Giunta Regionale n. 1 del 12/01/2016 *Schema di Linee di regolazione dell’organizzazione del trasporto pubblico locale marittimo e rinuncia a giudizio di impugnazione dinanzi al Consiglio di Stato*.

<sup>2</sup> Delibera di Giunta Regionale n. 442 del 2 agosto 2016 approvazione “Linee regolazione dell’organizzazione del trasporto pubblico locale marittimo” e proposta di “Regolamento di attuazione della L.R. 20 marzo 2002 n. 3 (Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania) in materia di servizi di trasporto marittimo autorizzati”.

- è basato su un regime autorizzatorio, in cui il rilascio dell'autorizzazione appare sostanzialmente subordinato all'adesione a Linee di regolazione che includono le fasce orarie considerate di prevalente interesse regionale, le caratteristiche orarie e qualitative dei servizi da prestare in dette fasce orarie, nonché l'obbligo di rispettare la politica tariffaria regionale<sup>4</sup>, come da ultimo rivista dal D.D. n. 74/2017<sup>5</sup>.

Il nuovo assetto regolatorio, tuttavia, non ha prodotto modifiche sostanziali negli assetti concorrenziali nel mercato dei servizi di trasporto marittimo del Golfo di Napoli, poiché i medesimi servizi continuano a essere in prevalenza offerti dagli operatori *incumbent*, in particolare dal gruppo SNAV e dal gruppo Alilauro, senza evidenze sull'ingresso di nuovi operatori. Né tale assetto ha comportato, stando alle numerose segnalazioni pervenute dall'utenza, apprezzabili miglioramenti sulla qualità e sulle tariffe della generalità dei servizi offerti.

A ben vedere, le criticità rilevate nel mercato appaiono in buona misura come conseguenza di un'applicazione più formale che sostanziale dei principi e delle norme eurounitari sul cabotaggio marittimo e, in particolare, del Regolamento (CEE) n. 3577/92<sup>6</sup>.

Si ricorda che, in base alla suddetta normativa, l'Autorità pubblica competente, prima di assoggettare determinati servizi a Obblighi di Servizio Pubblico (OSP), è tenuta a effettuare una verifica preventiva del mercato per stabilire se vi sono i presupposti per l'offerta dei servizi predetti a condizioni di mercato, non solo senza compensazione ma anche senza condizionare le politiche tariffarie degli operatori; solo in presenza di comprovati fallimenti del mercato l'amministrazione può assoggettare i servizi a OSP.

Inoltre il Regolamento (CEE) n. 3577/92 introduce una distinzione tra “obblighi di servizio pubblico” (art. 2, punto 4 e art. 4.2) e “contratto di servizio pubblico” (art. 3, punto 4). Nei casi in cui un approccio di tipo “orizzontale” applicato a tutti gli armatori che intendono servire una data

---

<sup>3</sup> Regolamento regionale 13 ottobre 2016, n. 7 *Regolamento di esecuzione della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 (Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della regione Campania) in materia di servizi di trasporto marittimo di linea autorizzati.*

<sup>4</sup> Ex art. 7 l.r. 2002, come disciplinata dalla DGR n. 181/2011 e dalla DGR n. 67/2013.

<sup>5</sup> Decreto Dirigenziale n. 74 del 08/05/2017 L.R. N. 3-2002. *Adeguamenti tariffari per i servizi di trasporto pubblico locale marittimo.*

<sup>6</sup> Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo). V. anche Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) Bruxelles, 22.4.2014 COM(2014) 232 final.

rotta non sia sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali di trasporto dell'amministrazione, in particolare le condizioni generali relative alla qualità di un dato servizio, è possibile utilizzare lo strumento del contratto di servizio pubblico.

Dato il contesto normativo, il nuovo quadro regolamentare introdotto da codesta Regione dal 2016 appare insoddisfacente da un punto di vista concorrenziale, poiché basato sulla mera rinuncia allo svolgimento di una procedura a evidenza pubblica - a esito del contenzioso amministrativo relativo alla procedura bandita dalla Regione e annullata dal giudice amministrativo - senza che sia stata svolta un'analisi preventiva di mercato realmente adeguata a individuare le esigenze della domanda complessiva, quelle specifiche dei titolari al diritto alla continuità territoriale, nonché le modalità più appropriate per soddisfarle.

Una simile indagine dovrebbe essere: i) effettiva e basata anche su dati storici verificabili relativi all'attività svolta dagli operatori *incumbent*; ii) periodica e non *una tantum*; iii) relativa all'intero bacino, anche considerato che esso è caratterizzato da un numero molto elevato di passeggeri che viaggiano per motivi turistici, mentre i residenti costituiscono una quota minoritaria della domanda complessiva. Da un lato, paiono dunque esservi le condizioni per l'erogazione in regime di mercato di una parte significativa di collegamenti marittimi, dall'altro è necessario distinguere chiaramente il perimetro dei servizi minimi, assoggettabili a OSP anche di natura tariffaria, per garantire in modo effettivo le esigenze di mobilità dei residenti.

Pertanto, codesta Regione dovrebbe attivarsi tempestivamente per svolgere la suddetta analisi di mercato, e non, a differenza di quanto si evince dalla DGR n. 1/2016, attendere la revisione del contratto di servizio pubblico novennale con la società Caremar S.p.A.<sup>7</sup>, peraltro, limitando l'analisi ai soli collegamenti marittimi inseriti nel contratto; questi sono infatti solo una parte dei servizi di competenza di codesta Regione, e peraltro, come risulta dalla DGR n. 1/2016, sono qualificati come minimi e essenziali sulla base di una storica consuetudine.

A tale riguardo rileva anche la circostanza che la società Caremar S.p.A. sia stata acquisita dal principale operatore attivo nel Golfo di Napoli, SNAV S.p.A.; quest'ultima dispone così degli incentivi e della possibilità di adottare comportamenti opportunistici, quali la riduzione delle corse

---

<sup>7</sup> Affidato a SNAV S.p.A. a esito del processo di privatizzazione della società Caremar S.p.A. concluso nel 2014.

effettuate per conto di Caremar S.p.A., per cui percepisce comunque una contribuzione pubblica, e l'aumento di quelle che svolge per proprio conto. Anche per tale ragione diventa dunque essenziale che l'analisi di mercato prenda in considerazione l'insieme dei collegamenti marittimi relativi all'intero bacino di traffico, a partire da quelli non inseriti nel vigente contratto con Caremar S.p.A..

Sempre al fine di consentire un'applicazione sostanziale del Regolamento (CEE) n. 3577/92 la Regione dovrebbe intervenire sul nuovo quadro regolamentare in modo da distinguere chiaramente l'ambito dei servizi che possono essere offerti a mercato - senza compensazione e soprattutto senza condizionare la politica tariffaria degli operatori - rispetto ai servizi da assoggettare a OSP.

In questo senso, andrebbe modificato l'art. 6 del Regolamento n. 7/2016, che prevede, tra i criteri di valutazione delle istanze concorrenti per il rilascio dell'autorizzazione, l'adesione ai contenuti delle Linee di regolazione adottate da codesta Regione; queste, infatti, non solo fissano requisiti qualitativi (che, in base al Regolamento (CEE) n. 3577/92, andrebbero previsti all'interno di contratti di servizio) ma stabiliscono l'obbligo per le imprese di navigazione di rispettare la politica tariffaria regionale.

Si crea così una situazione paradossale per cui, in un bacino di traffico in cui l'amministrazione sembra avere introdotto un regime di mercato per la gran parte dei servizi (tranne quelli inseriti nel contratto di servizio di Caremar S.p.A.), le imprese di navigazione che richiedono l'autorizzazione a operare sono gravate da numerosi vincoli, anche sulla struttura e sul livello delle tariffe, non solo quelle per i residenti ma anche quelle per l'utenza turistica.

Tale commistione tra servizi a mercato e servizi assoggettati a OSP (atipici) non consente un corretto svolgimento del confronto concorrenziale per quanto riguarda i servizi a mercato e, d'altro canto, aumenta il rischio che non siano garantite in modo soddisfacente le esigenze (in termini di tariffe e standard qualitativi) della popolazione residente.

In questa prospettiva, è importante segnalare altresì le distorsioni concorrenziali derivanti dalla revisione tariffaria introdotta dal citato D.D. n.

74/2017, che ha adeguato le tariffe regionali, anche tenuto conto del tasso d'inflazione programmato nei 5 anni precedenti<sup>8</sup>.

Infatti, se può apparire ragionevole un adeguamento tariffario nel caso di Caremar, che opera in virtù di un contratto di servizio, fermo restando che, comunque, esso dovrebbe essere orientato ai costi operativi specifici dell'impresa e non ad altre variabili, non trova giustificazione il contestuale aggiornamento del piano tariffario introdotto per gli altri operatori; si tratta, infatti, di imprese che operano in regime di autorizzazione e senza compensazioni.

Anche a voler ipoteticamente concedere che gli obblighi tariffari gravanti su tali imprese, in ragione del meccanismo di autorizzazione previsto dal Regolamento n. 7/2016 (meccanismo di cui, come sopra rilevato, si auspica la rimozione nella sua attuale configurazione), siano tali da richiedere una revisione delle tariffe - comunque limitatamente ai residenti titolari del diritto alla continuità territoriale -, tale revisione dovrebbe essere orientata ai costi operativi delle singole imprese di navigazione.

Le descritte modalità di revisione tariffaria di cui al D.D. n. 74/2017 appaiono, dunque, tali da compromettere la possibilità di competere efficacemente sui prezzi dei servizi prestati a condizioni di mercato, senza che ciò si traduca nell'erogazione di servizi di trasporto adeguati a soddisfare pienamente le esigenze delle comunità isolate. Si tratta di un risultato chiaramente non conforme ai principi a cui si ispira il Regolamento (CEE) n. 3577/92.

Un altro elemento di criticità che si desume dal vigente quadro regolamentare riguarda la sostanziale inadeguatezza delle regole in materia di gestione degli approdi. Infatti, per poter svolgere un'effettiva verifica di mercato, finalizzata ad accertare la modalità più adeguata a garantire le esigenze di mobilità delle comunità isolate - solo mercato, assoggettamento a OSP orizzontali di una parte o di tutti i servizi, o ancora ricorso a una procedura a evidenza pubblica, per una parte o per tutti i servizi - è necessario che l'amministrazione accerti e renda noto se le infrastrutture essenziali a fornire i collegamenti, in particolare gli approdi, siano accessibili e disponibili, su base trasparente e non discriminatoria, non solo per gli operatori *incumbent* ma anche per eventuali nuovi entranti.

---

<sup>8</sup> Oltre che dell'intervenuto assoggettamento a IVA, del 5%, del trasporto marittimo urbano di passeggeri.

In caso contrario, la mera introduzione di un sistema di autorizzazione, peraltro inquinato dalla previsione di pervasivi obblighi tariffari, non equivale affatto all’instaurazione di un regime di libero mercato, anzi, impedisce di stabilire la modalità più adeguata a garantire le esigenze di mobilità delle comunità isolate e, anche sotto questo profilo, non consente il confronto concorrenziale, in assenza di ogni possibile pressione competitiva da parte della concorrenza potenziale.

In definitiva, se il quadro regolatorio adottato da codesta Regione dal 2016 appare *prima facie* più coerente con il Regolamento (CEE) n. 3577/92 rispetto a quello preesistente, da un’analisi attenta emerge come esso si limiti a un’applicazione formale, più che sostanziale, dei principi e criteri che ispirano la normativa eurounitaria sulla liberalizzazione del cabotaggio marittimo, con il rischio di determinare significative alterazioni del quadro concorrenziale, senza peraltro corrispondere in modo soddisfacente alle richieste dell’utenza isolana.

A tale riguardo si rappresenta, da ultimo, che l’Autorità ha reso il proprio parere all’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), ai sensi degli articoli 1 e 2 del Protocollo d’intesa tra Autorità e ART, sullo schema di atto di regolazione recante “*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 delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare*”<sup>9</sup>.

Tale parere, che l’Autorità ha ritenuto opportuno allegare alla presente segnalazione, riguarda uno schema di Regolamento (in fase di consultazione), che, ove possibile ulteriormente migliorato, può costituire un importante strumento a disposizione delle amministrazioni interessate ai fini di un’applicazione non solo formale, ma sostanziale, della predetta normativa eurounitaria, anche con riguardo allo svolgimento della procedura di consultazione preventiva ivi prevista, in merito alle decisioni sull’imposizione di OSP e con riferimento al tema degli accosti.

Tutto ciò considerato, l’Autorità invita codesta Regione a una revisione del quadro regolamentare introdotto nel 2016 volta a garantire

---

<sup>9</sup> Delibera n. 89/2018 del 27 settembre 2018 *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 capitolati delle medesime gare, avviato con la delibera n. 4/2016 come ampliato nell’oggetto dalla delibera n. 124/2017. Indizione di consultazione pubblica e delibera n. 103/2018.*

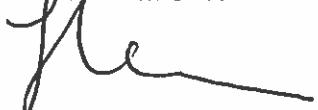
un'applicazione corretta e sostanziale della normativa eurounitaria in materia di cabotaggio marittimo.

Si invita a comunicare, entro un termine di sessanta giorni dalla ricezione della presente segnalazione, le determinazioni assunte con riguardo alle criticità concorrenziali evidenziate.

La presente segnalazione sarà pubblicata sul Bollettino di cui all'articolo 26 della legge n. 287/90.

IL PRESIDENTE f.f.

*Gabriella Muscolo*



*Autorità Garante  
della Concorrenza e del Mercato*

00198 Roma.....  
Piazza G. Verdi 6/a - Tel. 06 858211

Proc. n. S3186

Assoutenti - Associazione Nazionale  
Utenti di Servizi Pubblici  
c/o Studio Legale Tozzi  
c.a. Avv. Luca Tozzi  
Via Toledo, 323  
80134 Napoli  
PEC: [studiotozzi@cnfpec.it](mailto:studiotozzi@cnfpec.it)

**TRASMISSIONE VIA PEC**

Oggetto: *Segnalazione, pervenuta in data 8 gennaio 2018 e successivamente integrata, relativa alle problematiche concorrenziali nel mercato dei servizi di TPL marittimo nel Golfo di Napoli.*

Con riguardo alla segnalazione in oggetto, relativa alle problematiche concorrenziali nel mercato dei servizi di TPL marittimo nel Golfo di Napoli e suscettibili di scaturire dal vigente quadro regolamentare adottato dalla Regione Campania - inclusa la mancata indizione da parte della Regione stessa di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi predetti -, si comunica che l'Autorità, nella sua adunanza del 29 novembre 2018, ha deliberato di esercitare i poteri di cui all'art. 21 della legge n. 287/90, inviando una segnalazione all'amministrazione interessata, che si allega in copia.

L'Autorità ringrazia per l'attenzione dimostrata nei confronti della propria attività istituzionale.

IL SEGRETARIO GENERALE  
Filippo Arena

STUDIO LEGALE TOZZI

SILVANO TOZZI

LUCA TOZZI

ALFREDO MARIA SERRA

SALVATORE ZAZA

DARIO BRIN

ANTONIO CAIAZZO

ALESSANDRO PAGANO

LUCIA DI CAPRIO

Napoli lì, 29.11.2018  
Prot. n.1337 /is

Spett.le  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
**10126 TORINO**  
Pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Spett.le  
Autorità Garante della Concorrenza e  
del Mercato  
Piazza Verdi 6/A  
**00198 ROMA**  
Pec: [protocollo.agcm@pec.agcm.it](mailto:protocollo.agcm@pec.agcm.it)

Spett.le  
Autorità Nazionale Anticorruzione  
Via M. Minghetti 10  
**00187 ROMA**  
Pec: [protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Piazzale Porta Pia, 1  
**00198 ROMA**  
Pec: [m\\_inf@pec.mit.gov.it](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)

Spett.le  
Commissione Europea  
Trasporti  
Concorrenza  
1049 Bruxelles/Brussel  
**BELGIO**  
Mail: move-infos@ec.europa.eu

p.c. Spett.le  
Regione Campania  
Via S. Lucia, 81

**80132 NAPOLI**  
Pec: [urp@pec.regione.campania.it](mailto:urp@pec.regione.campania.it)

p.c. Spett.le  
Città Metropolitana di Napoli  
Piazza Matteotti, 1  
**80133 NAPOLI**  
Pec: [cittametropolitana.na@pec.it](mailto:cittametropolitana.na@pec.it)

**Oggetto:** Osservazioni/esposto/segnalazione inerente la mancata indizione di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL marittimo nel Golfo di Napoli nonché la sussistenza di intese restrittive della concorrenza. Osservazioni in merito al D.D. n. 37 del 12.10.2018 avente ad oggetto “*Riconizzazione del quadro orario degli accosti del TPL Marittimo.*”

Il sottoscritto **avv. Luca Tozzi** (TZZLCU73A25F839A), debitamente incaricato, nell'interesse dalla **ASSOUTENTI – Associazione Nazionale Utenti di servizi pubblici** (96041140585) in persona del legale rappresentante *p.t.* il sig. Furio Truzzi, nato ad Albenga (SV) il 14.8.1953, con sede in Roma al Vicoletto Orbitelli n. 10, espone quanto segue.

#### PREMESSO

- che ASSOUTENTI è un'associazione statutariamente impegnata nella tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti, con particolare riferimento al settore del trasporto pubblico;
- che l'odierna istante si è altresì attivata in via amministrativa, in particolare con le precedenti note prot. n. 24/is dell'8.1.2018 prot.n.759/is del 21.9.2017, segnalando a Codesta Autorità le questioni relative alla intervenuta e reiterata violazione da parte della Regione Campania dei diritti dell'utenza e delle norme di settore che dovrebbero disciplinare il TPL marittimo nel Golfo di Napoli;
- che, infatti, persiste (a valle dell'acclarato fallimento del *libero mercato*) l'ingiustificata volontà politica ed amministrativa della Regione Campania di non indire idonea procedura di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio in concessione del TPL Marittimo nel Golfo di Napoli e di proseguire ad oltranza con l'illegittimo sistema di affidamento del servizio stesso attraverso l'esclusivo utilizzo dell'istituto del cabotaggio marittimo a detrimento della concorrenza e della qualità dei servizi minimi;
- che con la citata nota si è rappresentato sia il *sistema* di cartelli, disservizi, costi elevati, scarsa qualità sia delle condizioni di viaggio che dei mezzi utilizzati per lo espletamento del servizio TPL (così come appurato, oltre che dagli utenti, anche dall'Antitrust), avallato dalla Regione Campania, sia la concretizzazione di una liberalizzazione selvaggia ed inefficace, rappresentata dal primo ex concessionario pubblico ovvero la CAREMAR s.p.a. che, in seguito alla intervenuta privatizzazione con vendita delle quote del Gruppo Aponte, è divenuta strettamente funzionale alle altre società del gruppo, garantendo i servizi minimi di TPL non più al 60% ma solo al 30%, in modo da favorire le altre società del gruppo, le quali, autorizzate al solo cabotaggio marittimo, sono sostanzialmente meno vincolate al rispetto ed al mantenimento degli standard minimi di TPL, così come richiesti dalla Comunità Europea;

#### CONSIDERATO

- che Codesta Autorità di Regolazione di Trasporti con delibera n. 124/2017, in attuazione dell'articolo 48, comma 6, lettera b), secondo periodo, e comma 7, lettere a), b) c) ed e), del decreto-legge n. 50/2017 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96/2017 che ha disposto un ampliamento della sfera di competenza regolatoria dell'Autorità in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico, ha ampliato l'oggetto del “Procedimento per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime

gare, avviato con la delibera n. 4/2016”, disponendo altresì la proroga del termine di conclusione del citato procedimento alla data del 30.4.2018;

- che in sostanza l'A.R.T., dopo aver richiamato il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, ha sostanzialmente riconosciuto la fondatezza delle doglianze oggetto della precedente istanza/diffida della ASSOUTENTI di cui alla nota prot. n. 759/is del 21.9.2017, così deliberando:

*“1. L'oggetto del procedimento avviato con la delibera n. 4/2016, per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, è ampliato al fine di estenderne i contenuti alla definizione degli aspetti regolatori, in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, attribuiti alla competenza dell'Autorità dall'articolo 48, comma 6, lettera b), secondo periodo, e comma 7, lettere a), b), c) ed e), del decreto-legge n. 50 del 2017 [norme che hanno previsto un sostanziale ampliamento dei poteri dell'Autorità]; nell'ambito del procedimento si terrà conto altresì delle disposizioni introdotte dall'articolo 27, comma 12-quater, del decreto-legge n. 50 del 2017 per gli opportuni raccordi e coordinamenti;*

*2. al procedimento di cui al punto 1 si applica la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con la delibera dell'Autorità n. 136/2016 del 24 novembre 2016, individuandosi quale responsabile del relativo procedimento la dott.ssa Cinzia Rovesti; indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono 011 19212521;*

*3. il termine di conclusione del procedimento di cui al punto 1 è prorogato al 30 aprile 2018.”*

- successivamente Codesta A.R.T., con delibera n. 134/2017, ha dato avvio alla consultazione pubblica inerente il “*Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*” a cui la scrivente ha partecipato inviando una nota protocollata al n. 9375/2017 del 12.12.2017, e segnalando tutti i disservizi che l'attuale *status quo* determina;

- che detta consultazione pubblica è stata prorogata su istanza della sola Associazione ASSARMATORI al prossimo **6.12.2018** giuste delibere ART n.89/2018 e 103/2018;

- che alla luce di quanto asserito è evidente l'illegittimità dell'adozione di un provvedimento amministrativo che preveda l'instaurazione di un “finto” libero mercato anche per l'espletamento dei servizi di TPL marittimo senza però che: 1 - venga accertata la piena disponibilità di mezzi e risorse tali da garantire a tutte le imprese il libero accesso a detto servizio; 2 - che venga istituito un regolamento atto a disciplinare l'utilizzo delle scarse risorse infrastrutturali esistenti (approdi e/o attracchi limitati e sostanzialmente inaccessibili da parte dei terzi in seguito al cartello di fatto oggi esistente); 3 - che predetermini i criteri a mezzo dei quali un nuovo operatore possa effettuare un investimento al fine di operare in luogo di altro operatore già esistente, sfruttando al suo posto le scarse risorse esistenti (porti, approdi, etc.);

- che è infatti pacifco ed incontestato che nel caso *de quo* gli armatori devono garantire determinate frequenze delle corse, determinati e specifici tempi di percorrenza e devono altresì adeguarsi al sistema tariffario deciso dalla Regione Campania (cfr. in particolare le tariffe per i residenti delle isole, studenti ecc..) così non esercitando il servizio oggetto di causa con le libertà ed autonomie tipiche del libero mercato (libertà di scegliere tariffe, orari, numero e frequenza delle corse, mezzi scelti per la navigazione).

- che gli armatori non ricevano oggi materialmente compensazioni di tipo economico dalla Regione Campania non significa che non sussistano gli OSP di cui all'art. 17 D.lgs. 422/97 ma, più semplicemente, che la convenienza economica di svolgere il servizio *de quo* senza le garanzie di competitività e concorrenza proprie di una gara pubblica è talmente alta che induce gli armatori stessi a fornire “gratuitamente” le prestazioni relative agli OSP pur di non rischiare di confrontarsi con una gara ad evidenza pubblica;

- che tale espediente si rivela necessario a mantenere inalterato il mercato con ‘probabile’ cartello tra imprese perché laddove la Regione erogasse compensazioni di tipo economico a quel punto non sarebbe più possibile evitare l’indizione di una procedura di gara pubblica.
- che le doglianze di ASSOUTENTI sono perciò fondate, visto che non è negabile che i provvedimenti della Regione Campania consentano alle compagnie armatoriali di continuare (da oltre 30 anni) a svolgere indisturbati un servizio pubblico di evidente e dichiarata rilevanza economica in violazione dei principi di cui alla sentenza della Corte costituzionale n. 199/2012;
- che nella specie manca sia la gara pubblica che l’affidamento *in house*, stante che Caremar (oggi sia privata al 100%) oggi copre solo il 30 % dei servizi minimi di TPL.
- che consegue, anche sotto tale profilo, la fondatezza di quanto argomentato e l’illegittimità del comportamento della Regione Campania nonché delle compagnie armatoriali che di fatto, in violazione delle normative richiamate, coprono il restante 70% di servizi minimi TPL nel golfo di Napoli senza gara attraverso lo strumento del cabotaggio marittimo;
- che il cabotaggio marittimo è stato infatti concepito dalla stessa Comunità Europea come strumento meramente complementare e compensativo di eventuali disservizi del TPL marittimo (affidato attraverso gara o *in house*);
- che l’inapplicabilità del citato Regolamento europeo nel caso in parola appare ancor più evidente se si considera la “*limitata disponibilità delle infrastrutture portuali*” (ossia degli attracchi) che ovviamente non possono garantire una vera liberalizzazione del mercato tale da garantire l’esplicazione dei normali meccanismi di libero mercato, alla luce della scarsità (geomorfologica) di approdi tra i porti di Napoli e quelli delle isole che rende di fatto oggi impossibile garantire l’accesso di soggetti terzi (rispetto a quelli oggi autorizzati) ovvero l’esplicazione dei normali meccanismi di libero mercato;
- che si rammenta che sebbene la Regione Campania abbia adottato il regolamento n. 7/2016 in materia di regolamentazione dei servizi di trasporto marittimo (e che dovrebbe in astratto risolvere il problema del difficile accesso al mercato *de quo*), lo stesso appare del tutto insufficiente a garantire il libero accesso al mercato di cabotaggio;
- che infatti il suddetto regolamento (ivi compreso l’art. 6 in tema di *valutazione delle domande concorrenti*) sembra applicabile ai soli servizi “*per i quali non sussistono obblighi di servizio*” in quanto:

- Ai sensi dell’art. 1 del detto Regolamento, infatti, “*Sono servizi di trasporto marittimo pubblico di linea residuali di persone e merci, di seguito denominati servizi marittimi autorizzati, i servizi marittimi, per i quali non sussistono obblighi di servizio, adibiti al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi che collegano due o più porti e sono effettuati con itinerario, cadenza, periodicità, orari e tariffe prestabiliti e con offerta indifferenziata al pubblico, esercitati da imprese di navigazione autorizzate ai sensi dell’articolo 39 della legge regionale n. 3 del 2002*”.

- L’art. 6, in tema di valutazione delle domande concorrenti, chiarisce che “*Sono istanze in concorrenza le richieste per l’esercizio dei servizi marittimi autorizzati, che prevedono la partenza e/o l’arrivo nel medesimo punto di imbarco e sbarco, al medesimo orario o, comunque, ricadenti all’interno di intervalli temporali tra di loro escludenti, alla luce delle ordinanze delle rispettive Autorità Marittime*”.

- pertanto, anche alla luce del Regolamento Regionale n. 7/2016 non è chiaro in che maniera un nuovo operatore possa esercitare le corse rientranti tra gli OSP stabiliti dalla Regione Campania ed oggi affidati, senza nessuna procedura di gara, alle compagnie armatoriali private citate;

#### **RILEVATO**

- che da ultimo la Regione Campania in aperta e reiterata violazione anche delle delibere adottate da Codesta ART con D.D. n. 37/2018 ha approvato il nuovo quadro accosti nel Golfo di Napoli per gli anni 2019 e 2020, confermando illegittimamente:

A) - che i servizi pubblici di TPL marittimo possono essere illegittimamente continuati ad essere svolti in regime di “*libero mercato*” da parte degli armatori attraverso il solo cabotaggio

marittimo (applicabile sostanzialmente al solo trasporto commerciale) senza alcuna procedura di gara pubblica e trasparente;

B) - che il contratto di servizio alla **Caremar** (oggi privata al 100%) non riesce a coprire e/o garantire (cfr. ad es. quadro accosti del Molo Beverello allegato al D.D. in oggetto) che una minima percentuale di corse di TPL, non coprendo nemmeno quella garantita in passato (prima della privatizzazione) e che dovrebbe comunque continuare a garantire a valle della privatizzazione (anche ed a maggior ragione in costanza della ‘finta’ liberalizzazione del sistema di cabotaggio marittimo);

C) - che, infatti, il quadro accosti allegato alla presente nota rende evidente (in modo da sconfessare la dichiarazione della Regione Campania secondo cui i servizi minimi di TPL sono garantiti dalla sola Caremar), che oltre alla **Caremar, anche altre società private, quali l'Alilauro, l'Alicost, ecc., sono soggette ad obblighi di servizio minimo del TPL, come risulta dall'utilizzo della dicitura “minimo” accanto a diverse corse delle citate società che dovrebbero invece recare unicamente la dicitura di “aut” ovvero autorizzato;**

- che l’operato dalla Regione Campania continua ad essere illegittimo per tutte le motivazioni esposte;

- che ASSOUTENTI insiste pertanto nel richiedere, tenendo anche conto della normativa comunitaria sul cabotaggio, di valutare la legittimità dell’operato della Regione Campania;

- che, anche sul punto, il **decreto dirigenziale in oggetto ed i nuovi quadri accosti approvati rappresentano piena conferma** di quanto sopra argomentato ovvero che la Regione Campania ‘aggirando’ le normative di settore continua illegittimamente a garantire **il servizio minimo di TPL non solo attraverso la Caremar ma soprattutto attraverso gli altri operatori ed armatori autorizzati senza gara con lo strumento del cabotaggio marittimo in aperta e reiterata violazione della normativa vigente e del disposto della delibera di Codesto ART n.124/2017.**

Tutto ciò premesso, considerato e rilevato, la scrivente formula le seguenti

### **CONCLUSIONI**

Si invitano Codeste Autorità, ciascuna per quanto di propria competenza, di recepire le presenti osservazioni all’interno della consultazione pubblica e contestualmente di valutare e controllare la legittimità dei provvedimenti e dei comportamenti amministrativi della Regione Campania, la sussistenza di eventuali violazioni di legge ovvero di vizi nell’operato procedimentale della stessa e a porre in essere rispettivamente gli opportuni provvedimenti sanzionatori conseguenti.

Avv. Luca Tozzi

Si allega:

1) Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 37/2018.

.

Avv. Luca Tozzi

STUDIO LEGALE TOZZI

SILVANO TOZZI  
LUCA TOZZI  
SALVATORE ZAZA  
DARIO BRIN  
LUIGI GARGIULO  
ALESSANDRO PAGANO  
LUCIA DI CAPRIO  
LORENZO ALTERIO

Napoli lì, 8.1.2018  
Prot. n. 24/is

Spett.le  
Autorità di Regolazione dei Trasporti  
Via Nizza 230  
**10126 TORINO**  
Pec: [pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Spett.le  
Autorità Garante della Concorrenza e  
del Mercato  
Piazza Verdi 6/A  
**00198 ROMA**  
Pec: [protocollo.agcm@pec.agcm.it](mailto:protocollo.agcm@pec.agcm.it)

Spett.le  
Autorità Nazionale Anticorruzione  
Via M. Minghetti 10  
**00187 ROMA**  
Pec: [protocollo@pec.anticorruzione.it](mailto:protocollo@pec.anticorruzione.it)

Spett.le  
Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Piazzale Porta Pia, 1  
**00198 ROMA**  
Pec: [m\\_inf@pec.mit.gov.it](mailto:m_inf@pec.mit.gov.it)

p.c. Spett.le  
Regione Campania  
Via S. Lucia, 81  
**80132 NAPOLI**  
Pec: [urp@pec.regione.campania.it](mailto:urp@pec.regione.campania.it)

p.c. Spett.le  
Città Metropolitana di Napoli  
Piazza Matteotti, 1  
**80133 NAPOLI**  
Pec: [cittametropolitana.na@pec.it](mailto:cittametropolitana.na@pec.it)

**Oggetto:** Esposto/segnalazione inerente la mancata indizione di una procedura ad evidenza pubblica per l'affidamento dei servizi di TPL marittimo nel Golfo di Napoli nonché la sussistenza di intese restrittive della concorrenza. Osservazioni in merito al D.D. n. 36 del 29.12.2017 pubblicato sul BURC n. 94 del 29.12.2017 aente ad oggetto “*Servizi di collegamenti marittimi in ambito regionale aggiornamento del quadro orario degli accosti, di cui al decreto dirigenziale n. 14 del 11/10/2017 con i nuovi servizi annuali autorizzati.*”

Il sottoscritto **avv. Luca Tozzi** (TZZLCU73A25F839A), debitamente incaricato, nell'interesse dalla **ASSOUTENTI – Associazione Nazionale Utenti di servizi pubblici** (96041140585) in persona del legale rappresentante p.t. il sig. Furio Truzzi, nato ad Albenga (SV) il 14.8.1953, con sede in Roma al Vicoletto Orbitelli n. 10, espone quanto segue.

#### **PREMESSO**

- che ASSOUTENTI è un'associazione statutariamente impegnata nella tutela dei diritti dei consumatori e degli utenti, con particolare riferimento al settore del trasporto pubblico;
- che in tale qualità, l'odierna istante ha impugnato innanzi al TAR Campania – Napoli (con ricorso recante R.G. n. 1276/2016) il provvedimento della Regione Campania DGR n. 3 del 12.1.2016 (nonché gli atti conseguenziali e connessi) con cui la stessa ha sostanzialmente ridisciplinato il sistema del TPL marittimo nel Golfo di Napoli operando un *revirement* rispetto a tutti gli atti adottati in materia dal 2011 al 2015;
- che detto giudizio è in via di definizione dopo essere stato introitato a sentenza dal Consiglio di Stato alla Udienza Pubblica dello scorso 5.12.2017;
- che, oltre all'attività giudiziaria, l'odierna istante si è altresì attivata in via amministrativa, in particolare con la precedente nota prot. n. 759/is dello scorso 21.9.2017 (che ad ogni buon conto si allega nuovamente alla scrivente), segnalando a Codesta Autorità le questioni relative alla intervenuta e reiterata violazione da parte della Regione Campania dei diritti dell'utenza e delle norme di settore che dovrebbero disciplinare il TPL marittimo nel Golfo di Napoli;
- che, infatti, persiste (a valle dell'acciarato fallimento del *libero mercato*) l'ingiustificata volontà politica ed amministrativa della Regione Campania di non indire idonea procedura di gara ad evidenza pubblica per l'affidamento del servizio in concessione del TPL Marittimo nel Golfo di Napoli e di proseguire ad oltranza con l'illegittimo sistema di affidamento del servizio stesso attraverso l'esclusivo utilizzo dell'istituto del cabotaggio marittimo a detrimento della concorrenza e della qualità dei servizi minimi;
- che con la citata nota si è rappresentato sia il *sistema* di cartelli, disservizi, costi elevati, scarsa qualità sia delle condizioni di viaggio che dei mezzi utilizzati per lo espletamento del servizio TPL (così come appurato, oltre che dagli utenti, anche dall'Antitrust), avallato dalla Regione Campania, sia la concretizzazione di una liberalizzazione selvaggia ed inefficace, rappresentata dal primo ex concessionario pubblico ovvero la CAREMAR s.p.a. che, in seguito alla intervenuta privatizzazione con vendita delle quote del Gruppo Aponte, è divenuta strettamente funzionale alle altre società del gruppo, garantendo i servizi minimi di TPL non più al 60% ma solo al 30%, in modo da favorire le altre società del gruppo, le quali, autorizzate al solo cabotaggio marittimo, sono sostanzialmente meno vincolate al rispetto ed al mantenimento degli standard minimi di TPL, così come richiesti dalla Comunità Europea;

#### **CONSIDERATO**

- che Codesta Autorità di Regolazione di Trasporti con delibera n. 124/2017, in attuazione dell'articolo 48, comma 6, lettera b), secondo periodo, e comma 7, lettere a), b) c) ed e), del decreto-legge n. 50/2017 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 96/2017 che ha disposto un ampliamento della sfera di competenza regolatoria dell'Autorità in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico, ha ampliato l'oggetto del “Procedimento per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime

gare, avviato con la delibera n. 4/2016”, disponendo altresì la proroga del termine di conclusione del citato procedimento alla data del 30.4.2018;

- che in sostanza l’A.R.T., dopo aver richiamato il Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio del 7 dicembre 1992, ha sostanzialmente riconosciuto la fondatezza delle doglianze oggetto della precedente istanza/diffida della ASSOUTENTI di cui alla nota prot. n. 759/is del 21.9.2017, così deliberando:

“1. L’oggetto del procedimento avviato con la delibera n. 4/2016, per la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare, è ampliato al fine di estenderne i contenuti alla definizione degli aspetti regolatori, in materia di affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, attribuiti alla competenza dell’Autorità dall’articolo 48, comma 6, lettera b), secondo periodo, e comma 7, lettere a), b), c) ed e), del decreto-legge n. 50 del 2017 [norme che hanno previsto un sostanziale ampliamento dei poteri dell’Autorità]; nell’ambito del procedimento si terrà conto altresì delle disposizioni introdotte dall’articolo 27, comma 12-quater, del decreto-legge n. 50 del 2017 per gli opportuni raccordi e coordinamenti;

2. al procedimento di cui al punto 1 si applica la metodologia di analisi di impatto della regolamentazione approvata con la delibera dell’Autorità n. 136/2016 del 24 novembre 2016, individuandosi quale responsabile del relativo procedimento la dott.ssa Cinzia Rovesti; indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): pec@pec.autorita-trasporti.it, telefono 011 19212521;

3. il termine di conclusione del procedimento di cui al punto 1 è prorogato al 30 aprile 2018.”

- successivamente Codesta A.R.T., con delibera n. 134/2017, ha dato avvio alla consultazione pubblica inerente il “*Procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri via mare, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico da adottare ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214*” a cui la scrivente ha partecipato inviando una nota protocollata al n. 9375/2017 del 12.12.2017, e segnalando tutti i disservizi che l’attuale *status quo* determina;

- che alla luce di quanto asserito è evidente l’illegittimità dell’adozione di un provvedimento amministrativo che preveda l’instaurazione di un “finto” libero mercato anche per l’espletamento dei servizi di TPL marittimo senza però che: 1 - venga accertata la piena disponibilità di mezzi e risorse tali da garantire a tutte le imprese il libero accesso a detto servizio; 2 - che venga istituito un regolamento atto a disciplinare l’utilizzo delle scarse risorse infrastrutturali esistenti (approdi e/o attracchi limitati e sostanzialmente inaccessibili da parte dei terzi in seguito al cartello di fatto oggi esistente); 3 - che predetermini i criteri a mezzo dei quali un nuovo operatore possa effettuare un investimento al fine di operare in luogo di altro operatore già esistente, sfruttando al suo posto le scarse risorse esistenti (porti, approdi, etc.);

- che è infatti pacifico ed incontestato che nel caso *de quo* gli armatori devono garantire determinate frequenze delle corse, determinati e specifici tempi di percorrenza e devono altresì adeguarsi al sistema tariffario deciso dalla Regione Campania (cfr. in particolare le tariffe per i residenti delle isole, studenti ecc..) così non esercitando il servizio oggetto di causa con le libertà ed autonomie tipiche del libero mercato (libertà di scegliere tariffe, orari, numero e frequenza delle corse, mezzi scelti per la navigazione).

- che gli armatori non ricevano oggi materialmente compensazioni di tipo economico dalla Regione Campania non significa che non sussistano gli OSP di cui all’art. 17 D.lgs. 422/97 ma, più semplicemente, che la convenienza economica di svolgere il servizio *de quo* senza le garanzie di competitività e concorrenza proprie di una gara pubblica è talmente alta che induce gli armatori stessi a fornire “gratuitamente” le prestazioni relative agli OSP pur di non rischiare di confrontarsi con una gara ad evidenza pubblica;

- che tale espediente si rivela necessario a mantenere inalterato il mercato con ‘probabile’ cartello tra imprese perché laddove la Regione erogasse compensazioni di tipo economico a quel punto non sarebbe più possibile evitare l’indizione di una procedura di gara pubblica.
- che le doglianze di ASSOUTENTI sono perciò fondate, visto che non è negabile che i provvedimenti della Regione Campania consentano alle compagnie armatoriali di continuare (da oltre 30 anni) a svolgere indisturbati un servizio pubblico di evidente e dichiarata rilevanza economica in violazione dei principi di cui alla sentenza della Corte costituzionale n. 199/2012;
- che nella specie manca sia la gara pubblica che l’affidamento *in house*, stante che Caremar (oggi privata al 100%) oggi copre solo il 30 % dei servizi minimi di TPL.
- che consegue, anche sotto tale profilo, la fondatezza di quanto argomentato e l’illegittimità del comportamento della Regione Campania nonché delle compagnie armatoriali che di fatto, in violazione delle normative richiamate, coprono il restante 70% di servizi minimi TPL nel golfo di Napoli senza gara attraverso lo strumento del cabotaggio marittimo;
- che il cabotaggio marittimo è stato infatti concepito dalla stessa Comunità Europea come strumento meramente complementare e compensativo di eventuali disservizi del TPL marittimo (affidato attraverso gara o *in house*);
- che l’inapplicabilità del citato Regolamento europeo nel caso in parola appare ancor più evidente se si considera la “*limitata disponibilità delle infrastrutture portuali*” (ossia degli attracchi) che ovviamente non possono garantire una vera liberalizzazione del mercato tale da garantire l’esplicazione dei normali meccanismi di libero mercato, alla luce della scarsità (geomorfologica) di approdi tra i porti di Napoli e quelli delle isole che rende di fatto oggi impossibile garantire l’accesso di soggetti terzi (rispetto a quelli oggi autorizzati) ovvero l’esplicazione dei normali meccanismi di libero mercato;
- che si rammenta che sebbene la Regione Campania abbia adottato il regolamento n. 7/2016 in materia di regolamentazione dei servizi di trasporto marittimo (e che dovrebbe in astratto risolvere il problema del difficile accesso al mercato *de quo*), lo stesso appare del tutto insufficiente a garantire il libero accesso al mercato di cabotaggio;
- che infatti il suddetto regolamento (ivi compreso l’art. 6 in tema di *valutazione delle domande concorrenti*) sembra applicabile ai soli servizi “***per i quali non sussistono obblighi di servizio***” in quanto:

- Ai sensi dell’art. 1 del detto Regolamento, infatti, “*Sono servizi di trasporto marittimo pubblico di linea residuali di persone e merci, di seguito denominati servizi marittimi autorizzati, i servizi marittimi, per i quali non sussistono obblighi di servizio, adibiti al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi che collegano due o più porti e sono effettuati con itinerario, cadenza, periodicità, orari e tariffe prestabilite e con offerta indifferenziata al pubblico, esercitati da imprese di navigazione autorizzate ai sensi dell’articolo 39 della legge regionale n. 3 del 2002*”.

- L’art. 6, in tema di valutazione delle domande concorrenti, chiarisce che “*Sono istanze in concorrenza le richieste per l’esercizio dei servizi marittimi autorizzati, che prevedono la partenza e/o l’arrivo nel medesimo punto di imbarco e sbarco, al medesimo orario o, comunque, ricadenti all’interno di intervalli temporali tra di loro escludenti, alla luce delle ordinanze delle rispettive Autorità Marittime*”.

- pertanto, anche alla luce del Regolamento Regionale n. 7/2016 non è chiaro in che maniera un nuovo operatore possa esercitare le corse rientranti tra gli OSP stabiliti dalla Regione Campania ed oggi affidati, senza nessuna procedura di gara, alle compagnie armatoriali private citate;

## **RILEVATO**

- che da ultimo la Regione Campania in aperta e reiterata violazione anche delle delibere adottate da Codesta ART con D.D. n. 36 del 29.12.2017 pubblicato sul BURC n. 94 del 29.12.2017 avente ad oggetto “*Servizi di collegamenti marittimi in ambito regionale. Aggiornamento del quadro*

*orario degli accosti, di cui al decreto dirigenziale n. 14 del 11/10/2017 con i nuovi servizi annuali autorizzati.*" ha approvato il nuovo quadro accosti nel Golfo di Napoli del 2018, stabilendo l'entrata in vigore del medesimo decreto a partire dall'1.1.2018 confermando illegittimamente:

A) - che i servizi pubblici di TPL marittimo possono essere illegittimamente continuati ad essere svolti in regime di "libero mercato" da parte degli armatori attraverso il solo cabotaggio marittimo (applicabile sostanzialmente al solo trasporto commerciale) senza alcuna procedura di gara pubblica e trasparente;

B) - che il contratto di servizio alla **Caremar** (oggi provata al 100%) non riesce a coprire e/o grantire (cfr. ad es. quadro accosti del Molo Beverello allegato al D.D. in oggetto) che una minima percentuale di corse di TPL, non coprendo nemmeno quella garantita in passato (prima della privatizzazione) e che dovrebbe comunque continuare a garantire a valle della privatizzazione (anche ed a maggior ragione in costanza della 'finta' liberalizzazione del sistema di cabotaggio marittimo);

C) - che, infatti, il quadro accosti allegato alla presente nota rende evidente (in modo da sconfessare la dichiarazione della Regione Campania secondo cui i servizi minimi di TPL sono garantiti dalla sola Caremar), che oltre alla **Caremar, anche altre società private, quali l'Alilauro, l'Alicost, ecc., sono soggette ad obblighi di servizio minimo del TPL, come risulta dall'utilizzo della dicitura "minimo" accanto a diverse corse delle citate società che dovrebbero invece recare unicamente la dicitura di "aut" ovvero autorizzato;**

- che l'operato dalla Regione Campania continua ad essere illegittimo per tutte le motivazioni esposte;

- che ASSOUTENTI insiste pertanto nel richiedere, tenendo anche conto della normativa comunitaria sul cabotaggio, di valutare la legittimità dell'operato della Regione Campania;

- che, anche sul punto, il **decreto dirigenziale in oggetto ed i nuovi quadri accosti approvati rappresentano piena conferma** di quanto sopra argomentato ovvero che la Regione Campania 'aggirando' le normative di settore continua illegittimamente a garantire **il servizio minimo di TPL non solo attraverso la Caremar ma soprattutto attraverso gli altri operatori ed armatori autorizzati senza gara con lo strumento del cabotaggio marittimo in aperta e reiterata violazione della normativa vigente e del disposto della delibera di Codesto ART n.124/2017.**

Tutto ciò premesso, considerato e rilevato, la scrivente formula le seguenti

### CONCLUSIONI

Impregiudicato l'esito del giudizio d'appello pendente innanzi al Consiglio di Stato, si invitano Codeste Autorità, ciascuna per quanto di propria competenza, a valutare e controllare la legittimità dei provvedimenti e dei comportamento amministrativi della Regione Campania, la sussistenza di eventuali violazioni di legge ovvero di vizi nell'operato procedimentale della stessa e a porre in essere rispettivamente gli opportuni provvedimenti sanzionatori conseguenti.

Avv. Luca Tozzi

Si allegano:

- 1) Decreto Dirigenziale della Regione Campania n. 36 del 29/12/2017 pubblicato sul BURC n. 94 del 29 Dicembre 2017 con allegato quadro accosti;
- 2) nota prot. n. 759/is del 21.9.2017.

Avv. Luca Tozzi