



COMMISSIONE EUROPEA
DIREZIONE GENERALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI

Directorate D - Waterborne
D.1 - Trasporto marittimo e logistica

Bruxelles,
MOVE.DDG2.D.1/MB

**Rappresentanza Permanente
d'Italia presso l'Unione Europea
7-15, Rue du Marteau
1000 Bruxelles**

Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea

Oggetto: Notifica ai sensi dell'Articolo 9 del Regolamento 3577/92 (cabotaggio marittimo) della Delibera n. 89/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

La Commissione Europea desidera ringraziare per la notifica, ai sensi dell'Articolo 9 del Regolamento 3577/92 (cabotaggio marittimo), della Delibera n. 89/2018 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti: *“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”*.

La Commissione accoglie con favore la Delibera e l'intenzione di adottare misure volte ad assicurare, da parte degli enti ed autorità competenti, l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo in maniera trasparente, non-discriminatoria, proporzionale e conforme alla legislazione dell'Unione rilevante in materia, in particolare le norme sul cabotaggio marittimo e sugli aiuti di Stato.

La Commissione considera il testo un ottimo strumento per indirizzare le scelte degli enti affidanti e rileva come la Delibera presenti in maniera chiara ed esaustiva gli aspetti relativi all'attribuzione dei contratti di servizio pubblico nel settore marittimo.

La Commissione desidera formulare le osservazioni seguenti.

In primo luogo, si suggerisce di elaborare maggiormente l'informazione relativa alla fase propedeutica, rammentandone l'importanza ai fini del rispetto della legislazione dell'Unione. Potrebbe risultare utile presentare in maniera più schematica tutti i passi da effettuare prima di un'eventuale attribuzione di un contratto di servizio pubblico (CdS).

I passaggi relativi sono essenzialmente tre e sono riassunti nella recente sentenza del Tribunale dell'UE nella causa *SNCM v Commissione*¹ (di cui sarebbe utile fornire i riferimenti nel testo):

- (1) **Definizione delle esigenze di servizio pubblico.** Tale definizione dovrebbe basarsi su un'indagine sui bisogni della popolazione e su un'analisi della domanda presente e potenziale. Questo passaggio intende escludere un possibile errore manifesto nella definizione del servizio pubblico;
- (2) **Analisi di mercato,** volta a determinare l'offerta (potenziale) in assenza di intervento da parte dell'autorità pubblica e a confrontarla con le esigenze di servizio pubblico precedentemente identificate;
- (3) **Identificazione del meccanismo di intervento meno restrittivo** atto a colmare la differenza tra le esigenze di servizio pubblico e l'offerta di mercato di libera concorrenza. Un regime di obblighi di servizio pubblico (OSP) imposto a tutti gli operatori nel mercato è considerato lo strumento meno restrittivo. Pertanto, gli enti affidanti devono prima prendere in considerazione questo strumento e, eventualmente, giustificare il perché non lo si ritenga adeguato, nel caso in cui si intenda procedere all'affidamento di un CdS a uno o più operatori specifici.

Si raccomanda inoltre di cercare di evitare una possibile confusione nel testo tra esigenze o bisogni di servizio pubblico, colmabili attraverso diverse tipologie di intervento, e "obblighi di servizio pubblico (OSP)", che costituiscono una delle fattispecie di intervento alternativa ai CdS. Ad esempio, suggeriremmo di modificare il testo "*In caso di esito negativo della manifestazione di interesse [per OSP], il SC procede all'imposizione di obblighi di servizio pubblico (di seguito: OSP) attraverso l'affidamento dei servizi con gara tramite CdS*" con "*In caso di esito negativo della manifestazione di interesse [per OSP], il SC procede all'affidamento dei servizi con gara tramite CdS*".

In secondo luogo, si consiglia di inserire nell'Allegato A un'indicazione sulla durata massima degli eventuali CdS. Vi ricordiamo che i CdS dovrebbero avere una durata indicativa di cinque o sei anni e non superiore ai dodici anni.

Infine, si raccomanda di modificare il testo dell'attuale disposizione sulla clausola sociale. La formulazione della Misura 14 dell'Allegato A, sembra definire la clausola sociale come condizione necessaria del CdS. A tale proposito, ricordiamo che il Regolamento 3577/92 impone la non-discriminazione tra gli operatori comunitari. L'obbligo di assumere il personale del gestore uscente potrebbe avvantaggiare alcuni operatori rispetto ad altri. Pertanto, anche se la clausola sociale non è esclusa a priori, il suo utilizzo deve costituire l'eccezione ed essere motivato da circostanze specifiche.

¹ Sentenza del Tribunale del 1 marzo 2017, *SNCM v Commissione* (T-454/13), Paragrafo 134.

I servizi della Commissione rimangono a disposizione per ulteriori chiarimenti e informazioni.

Distinti saluti.



Sandro Santamato
Il Capounità

Persona da contattare: Matisse Barbaro, Matisse.Barbaro1@ec.europa.eu

Copia: Gioconda Miele, traspnare@rpue.esteri.it; Ivana Paniccia, i.paniccia@autorita-trasporti.it; Andrea Cocco, a.cocco@autorita-trasporti.it; Bruno Zanettin, Bruno.ZANETTIN@ec.europa.eu