



CONFERENZA DELLE REGIONI
E DELLE PROVINCE AUTONOME

19/18/CR05e/C4

DELIBERA ART N. 89/2018

**CONSULTAZIONE PUBBLICA DELL'AUTORITÀ DI
REGOLAZIONE DEI TRASPORTI 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 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 E SUCCESSIVE MODIFICAZIONI E
INTEGRAZIONI"**

Contributo delle Regioni e delle Province autonome

Roma, 24 gennaio 2019

Premessa	1
Proposte e osservazioni generali.....	2
Migliore ed univoca esplicitazione del concetto della continuità territoriale (Definizioni)	2
Circostanza dell'interesse economico parziale (Misura 2, Punto 5)	3
Soggetto competente per le autorizzazioni di libero mercato	4
Rapporto gerarchico con altre Delibere già emesse dall'Autorità	4
Trasferimento delle navi al nuovo gestore	5
Proposte e osservazioni su Misura 1 (ambito applicazione)	6
Esclusione dall'ambito di applicazione oggettivo dei servizi di TPL di navigazione diversi dai “servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole” (Misura 1, Punto 2)	6
Servizi di incerta classificazione (Misura 1, Punto 2).....	6
Circostanza del trasporto promiscuo.....	6
Precisione sui soggetti tenuti all'applicazione (Misura 1, Punto 4)	7
Precisione circa l'obbligatorietà della contabilità regolatoria per contratti vigenti (Misura 1, punto 7)..	7
Proposte e osservazioni su Misura 2 (definizione dei lotti di gara e verifica del mercato).....	8
Obbligo del rispetto Misura 6 della Del. ART n. 48/2017 (Misura 2, Punto 1)	8
Procedura per individuare della dimensione ottimale del lotto (Misura 2, Punto 1 e 2)	8
Sul numero congruo di contendenti (Misura 2, punto 2)	8
Obbligo del rispetto della Misura 1, 2 e 3 della Del. ART n. 48/2017 (Misura 2, Punto 3)	9
Difficoltà nella ricerca dati relativi a relazioni OD di libero mercato (Misura 2, Punto 3).....	9
Circostanza dell'interesse economico parziale (Misura 2, Punto 5)	9
Sussidi alla domanda (Misura 2, Punto 7).....	9
Procedura di consultazione (Misura 2, punto 8 e 9).....	10
Proposte e osservazioni su Misura 3 (approdi).....	11
Proposte e osservazioni su Misura 4 (contabilità regolatoria)	12
Contabilità regolatoria per linea (Misura 4 , punto 3 ,lett i).....	12
Altre attività di tipo commerciale (Misura 4, punto 2)	12
Proposte e osservazioni su Misura 8 (criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA)	13
Applicabilità Delibera CIPE 111/2007	13

Premessa

Il presente documento è rilasciato in risposta alla consultazione pubblica indetta dall'Autorità di Regolazione Trasporti con Delibera N. 89/2018 del 5 luglio 2018 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 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 e successive modificazioni e integrazioni” e riportato in Allegato A alla stessa delibera.

Le Regioni e le Province autonome (che normalmente assumono il ruolo di soggetti competenti per la programmazione e di enti affidanti dei servizi oggetto della delibera) hanno voluto elaborare un contributo comune che mettesse in evidenza, per ciascuno dei punti della deliberazione n. 89/2018, le considerazioni generali e le proposte di modifica puntuali condivise a livello nazionale, lasciando alle singole Regioni/PA la possibilità di rispondere, eventualmente, autonomamente con altri contributi specifici.

Proposte e osservazioni generali

In generale si esprime apprezzamento per l'atto regolatorio e si ritengono particolarmente rilevanti i seguenti aspetti sui quali si concorda pienamente:

- puntuale definizione di ogni aspetto dei bandi delle gare e delle convenzioni da inserire nei capitolati
- procedura per la definizione dei lotti di gara e verifica del mercato
- introduzione della contabilità regolatoria

Le principali problematiche riscontrate sono riconducibili ai seguenti aspetti:

- necessità di una migliore ed univoca esplicitazione del concetto della “*continuità territoriale*”;
- vincolo del SC verso eventuale interesse economico parziale;
- introduzione del soggetto competente per le autorizzazioni di libero mercato;
- necessità di chiarimento del rapporto gerarchico con altre Delibere già emesse;
- necessità di regolamentazione del trasferimento delle navi al nuovo gestore.

Relativamente a tali aspetti si riportano le seguenti note di dettaglio.

Migliore ed univoca esplicitazione del concetto della continuità territoriale (Definizioni)

Si richiede preliminarmente di esplicitare il **concetto di continuità territoriale**, in coerenza anche con le finalità (ed i limiti) individuati dalla AGCM .

La segnalazione del 12 luglio 2017 dell’AGCM al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, all’Autorità di Regolazione dei Trasporti, alla Regione Sardegna e alla Regione Sicilia in materia di collegamenti marittimi da/per le isole minori della Sardegna e della Sicilia insiste particolarmente sull’esigenza della programmazione dei servizi da parte degli enti che dovrebbero circoscrivere il regime di Obbligo di Servizio alla parte in cui il soddisfacimento della domanda non potrebbe essere garantito dal confronto competitivo in seno al mercato.

A tale proposito la segnalazione riporta che: *“le amministrazioni competenti dovrebbero separare l’obiettivo di tutela della continuità territoriale - nei confronti dei residenti nelle isole minori, dei pendolari e di altre ben identificate categorie di utenti - e altri obiettivi di policy che esse intendono perseguire, quale ad esempio lo sviluppo delle attività turistiche nei territori interessati E’ degno di nota che i collegamenti in questione con le isole minori interessano in modo prevalente un’utenza di tipico turistico e solo in misura marginale i consumatori residenti ed altri soggetti meritevoli di tutela, titolari del diritto alla continuità territoriale... . Per tale ragione nei mercati in esame paiono sussistere i presupposti per: 1) ridurre il perimetro dei servizi da assoggettare a OSP per garantire il diritto alla continuità territoriale ... ”*

E ciò in coerenza anche a pronunciamenti giurisdizionali (sentenza CGA Sicilia n. 459/2018) che stigmatizzano la necessità di distinguere opportunamente *“tra ciò che serve ad assicurare davvero la continuità (e la coesione) territoriale della (peraltro notoriamente scarsa e decrescente) popolazione residente nelle isole minori e ciò che è invece rivolto a beneficio della industria turistica”*

E' quindi rilevante chiarire se l'ambito degli interventi delle PA sia limitato alla accezione di continuità nel senso precisato dall'AGCM o sia di più ampia portata, correlato alle esigenze di mobilità generale delle isole minori, ivi comprese quelle di sviluppo delle potenzialità economiche come potrebbe trasparire dall'atto regolatorio di ART in consultazione (vedasi la definizione di continuità territoriale¹ e i contenuti di pagg. 7, 9 e 10 della relazione illustrativa).

Tutto ciò anche al fine di correttamente applicare il disposto del paragrafo 2 dell'art. 4 del reg. 3577/92, come delineato nella Comunicazione interpretativa della Commissione COM (2014) 232 final secondo cui *“Quando impongono obblighi di servizio pubblico per i servizi descritti all'art. 4, paragrafo 1, gli Stati membri devono limitare il loro intervento ai requisiti essenziali di cui all'art. 4, par. 2...”* nonché il correlato concetto di *sufficienza dei servizi* di trasporto elaborato nella suddetta Comunicazione: *“l'obbligo o contratto di servizio deve essere necessario e proporzionato allo scopo di assicurare la sufficienza dei servizi di trasporto regolare a destinazione ed in provenienza delle isole”*.

La univoca definizione del concetto di continuità territoriale è assolutamente necessaria per avere precisi riferimenti per determinare il livello di “sufficienza” dei servizi ed il perimetro degli stessi, e determinare – conseguentemente – gli ambiti della verifica di mercato e la consistenza dei lotti medesimi.

Circostanza dell'interesse economico parziale (Misura 2, Punto 5)

Fermo restando il chiarimento sul perimetro dei servizi come specificato al paragrafo precedente, si richiede se, in caso di sussistenza di un **interesse parziale** degli operatori di mercato alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, a libero mercato l'Amministrazione sia vincolata a tenerne conto.

La circostanza è frequente e si ravvisa normalmente in occasione nella maggior propensione delle IN alla gestione dei servizi nel più remunerativo periodo estivo. Una separazione dei servizi di questo tipo (temporale) sarebbe di difficile gestione da parte dei SC poiché porterebbe ad una indispensabile interazione tra l'operatore che realizza i servizi a libero mercato in alcuni periodi dell'anno e il gestore con OSP con compensazione finanziaria individuato con gara, teoricamente diversi, con diverse navi ed organizzazione. In ordine al superamento di tale difficoltà, il SC è in genere portato ad affidare servizi in un unico lotto comprendente servizi di tutto l'anno, lasciando che gli alti ricavi estivi diminuiscano l'entità della compensazione finanziaria complessiva necessaria per l'erogazione dei servizi anche nel periodo invernale.

Oltretutto, per loro stessa natura, i servizi di libero mercato sono soggetti a valutazioni imprenditoriali che li rendono estremamente flessibili: l'interesse allo svolgimento di alcuni servizi, pur limitati al periodo estivo, potrebbe svanire nel corso di pochi anni. Al contrario la pianificazione degli enti e i contratti di servizio per l'espletamento di obblighi di servizio, hanno l'esigenza di una durata pluriennale al fine di permettere ai gestori i recuperi delle diseconomie iniziali legate alla barriera di ingresso.

Peraltro la sussistenza di un interesse “parziale” da parte di un operatore che potrebbe esercitare in affiancamento all'IN incaricata degli OSP, pone anche la necessità di chiarire i termini di un eventuale affidamento in esclusiva dei servizi a quest'ultimo.

In conclusione si ritiene che l'interesse parziale legato esclusivamente ad alcuni periodi dell'anno non sia oggetto di vincolo da parte del SC. Si chiede espressamente ad ART se tale impostazione è ritenuta corretta e in tal caso di esplicitarlo nel documento.

¹ “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”.

Al contrario non pone apparenti problemi gestionali il caso in cui l'interesse parziale sia relativo a aree geografiche, linee o parti di esse: in tal circostanza l'Obbligo di Servizio e il relativo Contratto di Servizio saranno facilmente delimitabili.

Soggetto competente per le autorizzazioni di libero mercato

Dal confronto nell'ambito del gruppo di lavoro a cui partecipano alcuni referenti delle regioni è stato verificato che non vi è omogenea gestione delle varie forme amministrative autorizzatorie dei servizi di navigazione di libero mercato; tutto ciò presumibilmente per una diversa impostazione delle leggi regionali successive al Dlgs 422/94 che in modo diverso hanno affrontato la problematica.

La circostanza è rilevante in questa sede perché dalla lettura della Delibera sembra assumersi che il soggetto che autorizza tali servizi sia coincidente con il soggetto competente nelle funzioni di pianificazione della rete di trasporti (SC) o comunque strettamente legato ad esso. In analogia a quanto accade per altri modi di trasporto, il soggetto che effettua la verifica di mercato ha la possibilità di far seguire successivamente, in modo perfettamente complementare:

- le autorizzazioni per lo svolgimento del servizio di servizi di trasporto viaggiatori in assenza di contribuzione
- il bando per l'assegnazione dei servizi di trasporto viaggiatori che richiedono contribuzione pubblica

rispondendo ad ogni esigenza emersa nel corso dell'analisi.

Ulteriore complessità è introdotta dal fatto che sono le Autorità Portuali che gestiscono approdi e, in generale, gli spazi fisici e temporali del porto.

Si richiede ad ART di far emergere nell'ambito della delibera oltre alla distinzione tra SC, EA e AdSP / AM anche la differenza tra SC e EA e soggetto competente all'autorizzazione dei servizi di libero mercato.

Rapporto gerarchico con altre Delibere già emesse dall'Autorità

Non appare sufficientemente chiaro il rapporto con altre delibere già emesse da ART aventi come ambito di applicazione i servizi di Trasporto Pubblico Locale passeggeri in generale.

Visto che i servizi che rientrano in ambito di attuazione oggettivo della delibera sono esclusivamente i “*servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole*”, stante la natura di servizi di trasporto pubblico locale passeggeri di questi stessi, si chiede di chiarire il rapporto di dipendenza con le seguenti due delibere:

- Delibera n. 49/2015 del 17 giugno 2015 - Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento
- Delibera n.48/2017 del 30 marzo 2017 - Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012.

In particolare si richiede di chiarire se sono predominanti o meno rispetto a quelle di questa stessa delibera.

Al contrario, si chiede se per gli altri servizi di trasporto pubblico locale passeggeri di navigazione (servizi di navigazione non marittimi, servizi di navigazione marittimi costieri che non collegano isole) tali due delibere sopra citate debbano/possano rappresentare l'unico riferimento regolatorio.

Trasferimento delle navi al nuovo gestore

La Delibera in oggetto non affronta la problematica relativa al trasferimento dei beni, mobili ed immobili, essenziali alla realizzazione del servizio.

Tale problematica assume un rilievo cardine in ogni affidamento di servizi di trasporto pubblico locale, tanto più in settore come questo in cui, al di là di situazioni molto particolari, i beni necessari per lo svolgimento del servizio (navi ma anche biglietterie) sono di proprietà dei gestori attuali e l'eventuale messa a disposizione in occasione della gara, in assenza di una norma dedicata, potrebbe costituire fonte di conflitti con l'Amministrazione committente dell'affidamento.

L'approfondimento è tanto più necessario anche in ordine alle seguenti problematiche:

- valore economico della flotta, con conseguente barriera all'ingresso il cui impatto che potrebbe portare all'esclusione di nuovi pretendenti
- progressiva caratterizzazione delle navi al fine di meglio rispondere alle condizioni che si verificano nella realizzazione del servizio che le rendono pienamente utilizzabili solo nelle linee attribuite.

Proposte e osservazioni su Misura 1 (ambito applicazione)

Esclusione dall'ambito di applicazione oggettivo dei servizi di TPL di navigazione diversi dai “servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole” (Misura 1, Punto 2)

In più punti si sottolinea che l'ambito di applicazione è relativo esclusivamente ai “servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole”. La Relazione Illustrativa specifica che tale decisione deriva dalla necessità di un pieno coordinamento con il Reg. n. 3577/92.

Tuttavia l'esclusione di altri tipo di trasporto (servizi di navigazione non marittimi, servizi di navigazione marittimi costieri che non collegano isole) crea le seguenti problematiche:

- disparità di trattamento tra IN che realizzano servizi di navigazione non compresi tra i servizi oggetto della Delibera e che pertanto non sono richiamati all'attuazione delle numerose disposizioni che la Delibera riporta (in particolare l'obbligo della contabilità regolatoria);
- difficoltà di classificazione di alcuni servizi inevitabilmente di natura mista (servizi che trasportano anche merci, servizi che collegano isole ma anche più località costiere, servizi che garantiscono la continuità territoriale ma che hanno anche finalità turistiche) e conseguente difficoltà di interpretare se per tali servizi è necessaria l'applicazione della Delibera.

Non si conosce le volontà di ART circa l'intervento anche su servizi di navigazione esclusi dall'ambito di applicazione di questa delibera; in caso non ci sia intenzione di procedere con una diversa delibera alla normazione, si suggerisce l'ampliamento di questa stessa con revisione ed ampliamento dell'ambito di applicazione.

Servizi di incerta classificazione (Misura 1, Punto 2)

Relativamente al secondo punto del precedente paragrafo (servizi ibridi di incerta classificazione), si suggeriscono soluzioni meno intransigenti che permetterebbero comunque di assimilare le situazioni incerte a quelle oggetto di applicazione. Il risultato potrebbe essere ottenuto anche attraverso formule verbali meno rigide al punto 2; ad esempio:

“servizi **prevalentemente** di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole”.

Oppure:

“servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, **compresi eventuali servizi ad essi subordinati, connessi e non separabili**”.

Circostanza del trasporto promiscuo

Si chiede di chiarire anche la eventuale ammissibilità negli OSP delle forme di trasporto promiscuo **persone/merci** e del **trasporto merci tout court**, operate con unità navali nella considerazione che la citata Comunicazione interpretativa della Commissione COM (2014) 232 final prevede al punto 5.2. che “*il commercio deve restare comunque libero*”.

Le suddette evenienze hanno conseguenze anche ai fini della definizione dei lotti e della verifica di mercato di cui alla successiva Misura 2.

Evidente che in questa sede ci si riferisce esclusivamente all'integrazione nel trasporto passeggeri di un trasporto merci esclusivamente accessorio, strettamente legato al concetto di continuità territoriale per i residenti (trasporto postale, beni di prima necessità, rifiuti) e che comunque se escluso richiederebbe comunque un intervento economico da parte di altri settori pubblici.

Precisazione sui soggetti tenuti all'applicazione (Misura 1, Punto 4)

Si suggerisce di sostituire:

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.

Con il seguente:

*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. **affidatari di servizi compresi nell'ambito di applicazione.***

Una lettura formale ma impropria potrebbe portare a ritenere che IN alle quali sia stato affidato per qualche motivo in assenza di gara siano esclusi dall'attuazione della Delibera (in particolare della Misura 4 inerente la contabilità regolatoria).

Precisazione circa l'obbligatorietà della contabilità regolatoria per contratti vigenti (Misura 1, punto 7)

Si chiede di precisare se le prescrizioni relative alla contabilità regolatoria e alla separazione contabile di cui alla Misura 4 si applica ai contratti vigenti anche a modifica e/o deroga alle diverse espresse previsioni contenute in materia nei vigenti contratti di servizio.

Proposte e osservazioni su Misura 2 (definizione dei lotti di gara e verifica del mercato)

Obbligo del rispetto Misura 6 della Del. ART n. 48/2017 (Misura 2, Punto 1)

Dalla lettura formale della Misura 2, punto 1 appare il riferimento alla Misura 6 della Del. ART 48/2017 sussiste esclusivamente per la definizione dei criteri per l'individuazione dei lotti di gara. Si chiede di precisare se la Misura 6 della Del. ART 48/2017 sia obbligatoria in ogni sua parte e in particolare se vige l'obbligo:

- di invio della relazione ad ART di cui al punto 2 della stessa misura;
- di prevedere in bando o lettera di invito “che il soggetto competente rivaluti in autotutela la scelta in merito alla definizione dei lotti” (punto 4).

Procedura per individuare della dimensione ottimale del lotto (Misura 2, Punto 1 e 2)

Circa l'individuazione della dimensione ottimale del lotto di gara si esprime perplessità circa la divergenza degli obiettivi da assicurare:

- partecipazione del numero congruo di contendenti che suggerisce di diminuire la dimensione del prodotto miglia-NM al fine di rendere di requisiti di partecipazione e la barriera all'ingresso più semplici da raggiungere;
- dimensione ottima minima che suggerisce di incrementare la dimensione del prodotto miglia-NM al fine di raggiungere economie di scala.

E' infatti evidente che la dimensione ottima che garantisce la massima economicità per il SC, potrebbe non essere tale da garantire la partecipazione del “numero congruo di contendenti”.

Oltretutto il primo obiettivo di fatto è riscontrabile solo attraverso la verifica del mercato (o esplicita manifestazione di interesse) che sondi la reale volontà delle IN a partecipare alla gara.

Stante la necessità degli SC di ricercare la soluzione più economica che soddisfi entrambi o criteri si ritiene che la garanzia per i SC di assicurare il rispetto di entrambi gli obiettivi potrebbe essere ottenuta solo con un percorso iterativo che prenda origine da dimensioni ragguardevoli poste alla verifica del mercato. In assenza di offerenti o di uno solo, il SC dovrebbe gradualmente diminuire le dimensioni del lotto.

Il percorso iterativo è temporalmente molto dispendioso e la scelta di una tale soluzione da parte dell'SC se non esplicita in Misura, potrebbe apparire impropria e sottoposta a critiche. Si suggerisce pertanto di citare il percorso iterativo come possibile; ad esempio:

2. Al fine di conseguire le finalità indicate al precedente punto 1, il SC determina, anche attraverso successive verifiche del mercato, 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.

Sul numero congruo di contendenti (Misura 2, punto 2)

Si chiede di esplicitare se il numero congruo di contendenti possa intendersi anche uguale a due.

Obbligo del rispetto della Misura 1, 2 e 3 della Del. ART n. 48/2017 (Misura 2, Punto 3)

Con riferimento al richiamo delle Misure 1, 2 e 3 della Del. ART n. 48/2017 ovvero:

- Misura 1: Ambito di servizio pubblico, bacino di mobilità e definizione della domanda potenziale
- Misura 2: Criteri per la individuazione della domanda debole
- Misura 3: Criteri per la scelta delle modalità e tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole o le relazioni deboli

visto l'argomento affrontato nelle misure 2 e 3 (rete debole) si richiede un diverso, più flessibile, rapporto di dipendenza:

*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, **quando applicabili.***

Difficoltà nella ricerca dati relativi a relazioni OD di libero mercato (Misura 2, Punto 3)

La modifica di cui al punto precedente è richiesta anche perché nel settore oggetto dell'applicazione di questa delibera si riscontra, in modo molto più marcato rispetto ad altri, una forte difficoltà da parte dei SC di recepire le informazioni necessarie alle elaborazioni.

Come noto solo una frazione del trasporto marittimo è realizzato attraverso forme di Obbligo di Servizio e le Aziende che realizzano servizi in regime di libero mercato non hanno obblighi per la trasmissione informazioni su utenza e ricavi; ne segue che il quadro delle informazioni che si riesce a ricostruire è sempre incompleto.

A proposito si chiede di rendere disponibile ai SC il patrimonio di informazioni recepito da ART e illustrato in relazione AIR ai fini delle analisi richieste in Misura, relativo al territorio di competenza.

Circostanza dell'interesse economico parziale (Misura 2, Punto 5)

Vedi Paragrafo iniziale.

Sussidi alla domanda (Misura 2, Punto 7)

La soluzione dei sussidi alla domanda è adottabile laddove il mercato ha predisposto un servizio sufficiente in termini di frequenza ed orari, normalmente calibrato per l'utenza turistica, ma il costo delle tariffe risulta eccessivo per l'utenza alla quale si vuole garantire la continuità territoriale; si ha notizia di un uso massiccio presso altri paesi europei ma non in Italia.

Si ritiene tale soluzione potenzialmente capace di forti risparmi alla finanza pubblica e meritevole di sperimentazione.

Tuttavia tale soluzione dovrebbe essere meglio articolata con altri riferimenti normativi (ad oggi non presenti) che ne legittimino la fondatezza e che permettano l'utilizzo delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti per tale finalità; in caso contrario tale possibilità rimarrebbe confinata nei limiti di disponibilità finanziarie di somme di bilancio proprie delle regioni.

La stessa nota a termine paragrafo ("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.") sembra suggerire precauzioni che non comportino un utilizzo indiscriminato.

A proposito si segnala che le stesse problematiche sono state stato riscontrato per l'utilizzo di sussidi alla domanda in caso di rete automobilistica debole laddove il contributo all'utente (in

termini di bonus carburante o bonus taxi/ncc) risulta inferiore al costo necessario alla collettività.

Procedura di consultazione (Misura 2, punto 8 e 9)

Si chiede di precisare se (come appare dalla lettura della relazione Illustrativa) sia previsto di dare informazione attraverso specifica “relazione illustrativa che dia conto in particolare delle modalità adottate e dei soggetti consultati” in analogia a quanto previsto alla Misura 2, punto 8 della delibera n. 49/2015, non esplicitamente richiamata in questo atto regolatori o.

Proposte e osservazioni su Misura 3 (approdi)

Si concorda con l'impostazione della Misura, sottolineando in particolare l'esigenza di accordi formali preventivi alla gara circa la garanzia degli approdi necessari a permettere la continuità territoriale.

Con riferimento alla richiesta di cui al quesito 3.3. (*“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)”*) si riporta la procedura seguita dalle regioni in occasione del processo di liberalizzazione delle rotte marittime agevolato dall'Art. 19 ter della legge n. 166/09 (Caremar presso regione Campania; Saremar presso regione Sardegna; Toremar presso regione Toscana):

1. con la legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni, è stato disposto il “Riordino della legislazione in materia portuale” e l'art. 6, comma 1, lett. a), prevede tra i compiti delle Autorità Portuali quelli di *“indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali, di cui all'art. 16 comma 1 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza”*
2. l'art. 8, comma 3, della medesima legge stabilisce che *“il presidente dell'Autorità Portuale, provvede al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione e dei servizi portuali (lett. f) e amministra le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di cui all'art. 6 comma 7, sulla base delle disposizioni di legge in materia”*
3. nell'ambito delle proprie competenze, le Autorità Portuali e Marittime interessate approvano gli atti e i regolamenti disciplinanti la programmazione e il coordinamento delle attività portuali complessivamente intese
4. con l'art. 19 ter, comma 21, della legge n. 166/09, si è stabilito che, al fine di garantire la continuità territoriale con le isole e a fronte degli obblighi di servizio pubblico, è riconosciuto alle società oggetto del processo di privatizzazione di cui ai commi da 15 a 18, il mantenimento degli accosti già assegnati e la priorità nell'assegnazione di nuovi accosti, nel rispetto delle procedure di competenza delle Autorità Portuali e Marittime e dei principi sanciti dalla Legge n. 84/1994 del 28 gennaio 1994, nonché dal codice della navigazione
5. le Regioni, precedentemente all'indizione della gara, hanno sottoscritto convenzioni / disciplinari con evidenza delle disponibilità infrastrutturali per il mantenimento degli accosti e la priorità degli stessi, esclusivamente per le rotte assoggettate al regime di servizio pubblico.

Si intravedono difficoltà attuative in assenza del supporto fornito dal comma 21 dell'art. 19 ter della legge n. 166/09, risolvibili solo attraverso una stretta collaborazione tra gli enti preposti alla programmazione dei servizi di trasporto passeggeri (Regioni) e alla gestione degli spazi portuali (Autorità Portuali).

Si ritiene ragionevole il punto 2 della Misura che permetta la comunicazione ad ART di eventuali difformità di vedute da parte dei due enti. A proposito si suggerisce una esplicita previsione di un intervento da parte di ART che possa, in qualità di autorevole soggetto terzo, nei limiti delle proprie competenze, contribuire a risolvere eventuali criticità dovute a diversità di vedute da parte degli enti.

Proposte e osservazioni su Misura 4 (contabilità regolatoria)

Contabilità regolatoria per linea (Misura 4 , punto 3 ,lett i)

Si esprime apprezzamento per la richiesta di **contabilità regolatoria per linea** che garantirà ai SC e EA un livello conoscitivo di dettaglio ad oggi non possibile dalla lettura dei documenti di bilancio o contrattuali.

Altre attività di tipo commerciale (Misura 4, punto 2)

In relazione alla prescrizione di cui al punto 2:

“Gli schemi di contabilità regolatoria riguardanti ciascun Cds ... devono essere forniti in materia separata da: ... c) altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci ...”

si chiede di chiarire se debbano o meno essere compresi – sia pure a latere - nei conti economici dei CdS anche i proventi derivanti da altre attività commerciali connesse all’esercizio dei servizi di trasporto in OSP, quali ad es. i proventi da attività di merchandising, da sponsorizzazioni pubblicitarie, attività di ristorazione e altro.

E ciò in esito a quanto esplicitato all’art. 3.4 punto 56 della Comunicazione della Commissione che disciplina gli aiuti di stato per la prestazione di SIEG (2012/C/8/02) in relazione ai criteri stabiliti nella sentenza Altmark: *“tutti gli introiti che l’impresa percepisce grazie alla fornitura del servizio di interesse economico generale devono essere dedotti”*, ad oggi applicato nel senso della onnicomprensività di tali voci.

Proposte e osservazioni su Misura 8 (criteri di calcolo del corrispettivo a base d'asta e redazione del PEF dell'EA)

Applicabilità Delibera CIPE 111/2007

Si chiede di chiarire se l'applicazione dei criteri contenuti nella delibera CIPE n. 111/2007 debba intendersi estesa anche ai servizi marittimi inerenti contratti non inclusi nelle fattispecie previste dall'art. 1, comma 999 della l.27 dicembre n. 296 stipulati dagli EA..

Inoltre, al fine di consentire uniformità operativa nel territorio nazionale, si ritiene necessario che le misure regolatorie finanziarie previste dal presente atto deliberativo siano accompagnate (in analogia a quanto già applicato al restante settore del trasporto pubblico locale su gomma e ferrovia) dalla determinazione dei costi standard unitari per i servizi marittimi, da declinarsi in ragione delle diverse tipologie di trasporto marittimo attivabili (unità veloci e M/N).