



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Spettabile  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI  
Torino  
[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Roma, 5 dicembre 2018

**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.**

La Confederazione Italiana Armatori - Confitarma accoglie con estremo favore la presente consultazione e ringrazia l'Autorità di Regolazione dei Trasporti - ART per l'iniziativa, anche a nome dei propri associati.

In conformità ai propri scopi statuari, che includono la promozione dello sviluppo della marina mercantile italiana nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, nonché la rappresentanza e tutela dell'industria e impresa armatoriali italiane anche nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, Confitarma intende sottoporre all'ART alcuni brevi spunti di riflessione di ampio respiro.

\*

Confitarma ritiene che i principi di concorrenza e di liberalizzazione del cabotaggio marittimo, sanciti dal legislatore europeo con il Regolamento CEE n. 3577/1992 e ribaditi dalla Commissione europea nella Comunicazione COM/2014/232, ostino al mantenimento dell'attuale sistema consistente, in via generalizzata, nell'affidamento di contratti di servizio pubblico che prevedono in non pochi casi l'erogazione di contributi pubblici d'importo elevatissimo e sproporzionato a favore di pochi armatori. D'altra parte, è noto che tale sistema è attualmente al vaglio della Commissione europea nell'ambito di procedimenti in materia di aiuti di Stato avviati sin dal 2011.

Confitarma concorda con l'Autorità sulla necessità che le competenti amministrazioni, prima di definire i bandi di gara in oggetto, individuino con particolare rigore le effettive esigenze di servizio pubblico degli utenti, e privilegino la possibilità di soddisfare tali esigenze, per quanto possibile, mediante l'esplicitarsi delle dinamiche concorrenziali del mercato.

Eventuali obblighi di servizio pubblico (OSP) dovrebbero essere imposti solo se necessari e proporzionati, laddove possibile nei confronti di tutti gli armatori e non solo di alcuni, prevedendo quindi i cd. OSP 'orizzontali'.

adervate n



CONFINDUSTRIA

E  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N.0010494/2018 del 06/12/2018

Occorrerebbe inoltre evitare lo strumento dell'esclusiva che, come chiarito dalla Commissione europea e dall'AGCM (cfr. Segnalazione AS1399), non rappresenta la regola bensì un'eccezione, ed è pertanto inammissibile in presenza di opzioni meno restrittive per la concorrenza.

Le esigenze della domanda e la disponibilità dell'offerta dovrebbero essere monitorate con una certa frequenza, in modo da adottare soluzioni e misure di regolazione sempre corrispondenti all'effettivo e mutevole contesto di mercato.

In tale prospettiva, appare auspicabile un rafforzamento dei compiti dell'ART, che potrebbe verificare, su richiesta delle amministrazioni o anche d'ufficio, l'effettiva necessità e proporzionalità degli OSP eventualmente imposti e mantenere una costante interlocuzione con la Commissione europea su tali rilevanti aspetti.

Confitarma ritiene che l'importo dei contributi pubblici complessivamente erogati – attualmente circa € 250 mln annui – potrebbe essere ridotto in misura significativa, salvaguardando le esigenze di continuità territoriale delle piccole isole, come ad esempio le Egadi e le Eolie.

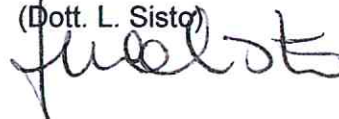
Il suddetto risparmio di risorse consentirebbe di realizzare effetti positivi in termini di riduzione della spesa pubblica, e di allocare risorse al fine di perseguire importanti priorità del comparto e del Paese intero quali ambiente, occupazione, sicurezza.

\*

Il presente contributo non contiene informazioni riservate e potrà essere pubblicato in versione integrale sul sito istituzionale dell'ART.

Distinti saluti.

Il Direttore Generale  
(Dott. L. Sisto)





CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Spettabile  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI  
TRASPORTI  
Torino  
[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

Roma, 28 gennaio 2019

**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.**

**- Integrazione della nostra comunicazione del 5 dicembre 2018**

Facciamo riferimento alla Delibera n. 122/2018 del 6 dicembre 2018 che proroga fino al 28 gennaio 2019 il termine di conclusione della consultazione pubblica, indetta con la delibera n. 89/2018 del 27 settembre 2018, per fornire, ad integrazione di quanto già comunicato in data 5 dicembre 2018, ulteriori elementi di riflessione a codesta spettabile Autorità.

In particolare, in conformità ai propri scopi statutari, che includono la promozione dello sviluppo della marina mercantile italiana nel quadro di una politica che valorizzi il trasporto marittimo, nonché la rappresentanza e tutela dell'industria e impresa armatoriali italiane anche nei rapporti con le istituzioni e le amministrazioni, Confitarma ritiene opportuno segnalare quanto segue.

\*

In *primis*, come peraltro ben evidenziato da codesta spettabile Autorità nello schema di AIR correlato al Documento di consultazione, sottolineiamo il dato incontrovertibile che i collegamenti marittimi tra continente e Sardegna offerti in regime di concorrenza rappresentano ormai da tempo un mercato maturo.

Risulta infatti evidente che il *network* di operatori privati è talmente ben strutturato ed organico da offrire già adeguate garanzie di collegamento durante tutto l'anno.

A tal proposito, Confitarma ritiene che, in linea di principio, soprattutto per le grandi isole, non dovrebbe essere prevista alcuna sovvenzione per garantire la continuità territoriale.

Infatti, senza alcuna risorsa pubblica, i servizi offerti in concorrenza hanno da tempo superato quelli assicurati dall'operatore sovvenzionato, che risulta addirittura assente sulla direttrice Sardegna – Toscana, e trasportano un maggior numero di passeggeri per miglio nautico. Peraltro, i servizi in convenzione offrono un ricavo medio a passeggero maggiore rispetto ai servizi forniti in libera concorrenza, determinando un evidente spreco di risorse pubbliche.

aderente a



80137 ROMA - P.zza S.S. Apollidi, 16 - Tel. 06.671811  
email: [confindustria@confindustria.it](mailto:confindustria@confindustria.it) - url: [www.confindustria.it](http://www.confindustria.it)

**E**  
AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI  
Protocollo N.0000837/2019 del 29/01/2019

In tale contesto, contributi pubblici alla fornitura di servizi di trasporto possono in via del tutto eccezionale essere previsti solo ed esclusivamente per intervenire su alcune direttrici (ad esempio alcune linee notturne o invernali) per le quali il mercato non offre adeguata copertura.

Confitarma ritiene che un ottimo esempio in tal senso, come peraltro indicato nella Relazione illustrativa da codesta rispettabile Autorità, è rappresentato dal "modello spagnolo", in base al quale le sovvenzioni non vengono erogate alle compagnie di navigazione ma sotto forma di contributo direttamente all'utenza, ovvero passeggeri e autotrasportatori.

In tali casi, ed in particolare per i residenti delle isole e per specifiche categorie di utenti, l'esperienza internazionale (ad esempio Isole Baleari) evidenzia che la soluzione più efficiente per lo Stato è quella di *"erogare aiuti a carattere sociale di cui all'art. 107, comma 2 del TFUE a condizione che siano accordati senza discriminazioni e che non diano luogo a distorsioni significative della concorrenza"*.

In sostanza, ci riferiamo a compensazioni dirette della domanda che, non solo a nostro avviso, rappresentano l'unico strumento effettivamente equo, democratico e popolare che permette ai cittadini di scegliere liberamente l'operatore a cui affidarsi e, al contempo, contribuisce ad elevare gli standard qualitativi dei servizi offerti.

Dove invece esiste un concreto fallimento del mercato, come nel caso delle piccole isole in inverno, è ipotizzabile, a parere della scrivente, mantenere il sistema delle sovvenzioni tradizionali.

In conclusione, a nostro avviso, quanto sopra brevemente delineato appare la migliore via da seguire per contribuire a garantire il principio costituzionale della continuità territoriale in modo trasparente, efficiente ed efficace, senza alterare la libera concorrenza e senza creare posizioni dominanti di mercato.

Nella speranza di aver fornito utili elementi di riflessione a codesta rispettabile Autorità, cogliamo l'occasione per ribadire il nostro apprezzamento per l'iniziativa assunta in relazione alla materia in oggetto per assicurare condizioni competitive per l'accesso al mercato attraverso l'identificazione di idonee procedure per l'affidamento, trasparenti e non discriminatorie.

\*

Il presente contributo non contiene informazioni riservate e potrà essere pubblicato in versione integrale sul sito istituzionale dell'ART.

Distinti saluti.

Il Direttore Generale  
(Dott. L. Sisto)

