



GRIMALDI EUROMED S.p.A.

Company of Grimaldi Group S.p.A. - Palermo

Registered Office: Via Emerico Amari, 8 90139 Palermo, Italy - Share Capital € 120.000.000 full paid-up
Register of Company of Palermo, Fiscal Code 00278730825 and VAT n° IT00278730825
Company with a sole shareholder

Spett.le

Autorità di Regolazione dei Trasporti

PEC: pec@pec.autorita-trasporti.it

Napoli, 5 dicembre 2018

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.

OSSERVAZIONI DI GRIMALDI EUROMED S.p.A.

Premessa

La compagnia di navigazione Grimaldi Euromed S.p.A. (“**Grimaldi**”) intende innanzitutto esprimere vivo apprezzamento, a nome dell’intero Gruppo Grimaldi, per l’iniziativa di codesta Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti inerente la consultazione in oggetto, che appare quanto mai importante, tempestiva ed opportuna.

Mediante il presente contributo, Grimaldi intende fornire la propria visione su alcuni temi essenziali di carattere generale, che si riflettono sull’impostazione stessa del modello di regolazione e sulle concrete modalità che saranno adottate per soddisfare le esigenze di mobilità dell’utenza.

In estrema sintesi, si ritiene che il nuovo quadro regolatorio dovrà necessariamente caratterizzarsi per una **marcata discontinuità** rispetto al modello attuale, al fine di eliminare le indebite **distorsioni della concorrenza** e il grave **sperpero di risorse pubbliche** (oggetto dei ben noti procedimenti in materia di aiuti di Stato avviati dalla Commissione europea) che sono intrinsecamente connessi ai vigenti contratti di servizio pubblico.

Grimaldi ritiene che nel presente contesto di mercato e di politica economica del Paese, sia possibile – ed anzi doveroso – salvaguardare la continuità territoriale e la tutela dell’occupazione dei lavoratori marittimi senza ulteriori “sprechi” di risorse pubbliche ed

evitando di pregiudicare la concorrenza a danno degli operatori di mercato (*id est* non sovvenzionati).

* * *

Il contesto italiano: procedure per aiuti di Stato e illeciti concorrenziali

L'intervento pubblico nel settore è incompatibile con le norme del mercato interno, come dimostrano le procedure avviate dalla Commissione europea per violazione della disciplina sugli aiuti di Stato (casi SA.32014, SA.32015, SA.32016).

Occorre prendere atto del fatto che il modello attuale, basato su convenzioni e contratti di servizio ai sensi dei quali alcuni armatori percepiscono ingentissimi contributi pubblici (complessivamente, circa 250 milioni di euro ogni anno) per svolgere servizi offerti anche da altri operatori in assenza di contribuzioni, è altamente distorsivo del mercato e non può essere replicato. Tanto più che la Commissione europea, in sede di avvio e di estensione del procedimento ex art. 108 TFUE destinato a concludersi a breve nei confronti dell'Italia, ha indicato che i contributi pubblici in questione sono sproporzionati e costituiscono **aiuti di Stato incompatibili con il mercato interno**.

Il modello attuale non è necessario né proporzionato, non ha funzionato, distorce la concorrenza sul mercato e comporta un inaccettabile **spreco di risorse pubbliche**.

Si prenda l'esempio della continuità territoriale con la Sardegna. Grimaldi collega le principali direttive che uniscono il versante tirrenico dell'Italia continentale ai principali porti della Sardegna settentrionale e meridionale. L'offerta della Compagnia è in grado di soddisfare l'esigenza di continuità territoriale dei passeggeri e dell'utenza commerciale. Inoltre, le tariffe praticate da Grimaldi sono notoriamente convenienti, le navi sono giovani ed efficienti ed il servizio si attesta su standard elevati di qualità. Ebbene, **a fronte di tutto questo, Grimaldi non percepisce neppure 1 euro di contributo pubblico**.

Di contro, l'operatore esercente il servizio pubblico di cabotaggio con la Sardegna ai sensi della Convenzione del 2012 percepisce **contributi pubblici pari a 72,5 milioni di euro annui**, sebbene i servizi siano in gran parte offerti anche dai concorrenti, ed il perimetro degli OSP sia stato ridotto nel corso del tempo. Nonostante i contributi, le **tariffe sono mediamente più alte** di quelle dei concorrenti e le navi sono mediamente più anziane. Il servizio reso non può dirsi efficiente, dal momento che il Ministero vigilante, anche di recente, ha comminato numerose penali per le **violazioni degli OSP** derivanti dalla Convenzione.

Inoltre, l'Autorità nazionale antitrust (AGCM) con il procedimento A487 ha sanzionato il suddetto operatore esercente il servizio pubblico, responsabile di avere attuato una strategia anticoncorrenziale di abuso di posizione dominante che ha pregiudicato concorrenti ed utenti. La stessa AGCM ha accertato che **la Convenzione di servizio pubblico rappresenta una barriera all'entrata nel mercato e quindi un elemento distorsivo della concorrenza**.

Ad avviso di Grimaldi, non si può pensare di replicare un simile modello, tanto più nel momento in cui il Paese non può permettersi di sperperare risorse pubbliche, né di allocarle in modo non ottimale.

Le esperienze europee

L'analisi del contesto europeo dimostra che si può intervenire nel settore dei servizi pubblici di trasporto marittimo con modalità e forme legittime che consentono di risparmiare risorse pubbliche.

In Grecia, i contributi pubblici erogati per garantire la continuità territoriale con le innumerevoli isole greche ammontano a circa 20 milioni di euro annui (a fronte di oltre 210 milioni di euro annui erogati in Italia per i collegamenti con Sicilia e Sardegna).

La Minoan Lines, compagnia del Gruppo Grimaldi, offre collegamenti giornalieri con Creta in assenza di contributi pubblici.

Per i collegamenti con Malta, invece, il governo maltese eroga annualmente contributi pubblici che ammontano a circa 200.000 euro. Una cifra che corrisponde a circa 1/100 dei contributi che vengono erogati per la continuità con la sola isola d'Elba e meno di 1/300 per quella con la Sardegna.

In Spagna, la continuità territoriale marittima (e aerea) con le isole Baleari e Canarie e le città autonome di Ceuta e Melilla è garantita senza erogare contributi ai vettori, mediante la riduzione del prezzo del biglietto dei servizi di trasporto di linea con il territorio spagnolo, riservato ai residenti di queste aree remote.

Il nuovo contesto italiano

Questi esempi consentono di individuare i tratti essenziali di un modello di regolazione che sia coerente, tra l'altro, con le chiare raccomandazioni fornite dall'AGCM nella Segnalazione AS1399 del 26 luglio 2017, a proposito dei 'Servizi di cabotaggio marittimo da/per le isole minori della Sicilia e della Sardegna'.

In particolare, Grimaldi ritiene che le esigenze di continuità territoriale dell'utenza possano essere soddisfatte, in via preponderante, **in assenza di contributi pubblici**, mediante i servizi già offerti dagli armatori in un contesto di mercato aperto al confronto competitivo, in cui possano esplicarsi dinamiche concorrenziali non falsate dal vantaggio competitivo connesso alle erogazioni pubbliche.

L'imposizione di OSP, laddove effettivamente necessaria alla luce dell'obiettiva incapacità del mercato di soddisfare genuine e comprovate esigenze dell'utenza, dovrebbe avvenire a livello orizzontale nei confronti della generalità degli operatori, **senza costituire posizioni di esclusiva** (e quindi, di monopolio) a favore di un singolo armatore.

Eccezioni ai suddetti principi di concorrenza e liberalizzazione del cabotaggio potrebbero essere giustificate, se del caso, solo in relazione a specifici collegamenti con alcune isole

minori (o maggiori, verosimilmente nel solo periodo invernale) per i quali sia accertato che non vi è altro modo per soddisfare genuine esigenze di mobilità della domanda se non mediante l'*extrema ratio* dell'affidamento in regime di esclusiva.

Analogamente, qualora l'esigenza di servizio pubblico comporti livelli tariffari eccessivi rispetto alla capacità di spesa di specifiche categorie di utenti, dovrebbero essere preferibilmente adottati strumenti trasparenti e non discriminatori di **sussidio diretto alla domanda** (che si tratti di passeggeri o di utenza commerciale), beninteso nel rispetto della disciplina sugli aiuti di Stato, evitando così l'erogazione di contributi agli armatori distorsivi del mercato.

Un ruolo centrale per l'ART: verifica preventiva del fallimento di mercato e monitoraggio.

Si ritiene che codesta Autorità dovrebbe assumere compiti di previa **verifica e certificazione del 'fallimento del mercato'** eventualmente registrato da parte delle amministrazioni locali, al fine di garantire la necessaria omogeneità delle valutazioni e di evitare limitazioni della concorrenza che non siano strettamente ed obiettivamente necessarie, e in ogni caso proporzionate rispetto alle obiettive esigenze della domanda.

Eventuali contribuzioni agli armatori, laddove strettamente necessarie, dovrebbero essere assegnate mediante **affidamenti di breve durata** (tendenzialmente annuale e privi di regime di esclusiva), ad armatori che garantiscano **collegamenti adeguati, efficienti e sicuri**, ed apprezzabili **risparmi di spesa pubblica**.

I contributi dovrebbero essere erogati nell'ambito di regimi di aiuti previamente notificati dalle competenti Autorità alla Commissione europea e nel rispetto della disciplina sugli aiuti di Stato e sui servizi d'interesse economico generale (SIEG).

In generale, l'ART dovrebbe mantenere compiti di **raccordo e coordinamento tra le amministrazioni locali e centrali** e un **ruolo attivo nell'ambito dell'interlocuzione con la Commissione europea**, sia in materia di aiuti di Stato che ai fini della previa consultazione con la Commissione prevista all'art. 9 del regolamento europeo sul cabotaggio n. 3577/1992.

Inoltre, i mercati dovrebbero essere soggetti ad un **costante monitoraggio**, diretto a verificare periodicamente la possibilità di eliminare o ridurre al minimo indispensabile il ricorso ai contributi pubblici, avendo previamente ottenuto, anche in questo caso, un parere conforme dell'ART.

Conclusioni

In conclusione, si ritiene che il modello di regolazione brevemente illustrato nei suoi tratti salienti consentirebbe di creare un *level playing field* e di rispristinare le necessarie condizioni di concorrenza sui mercati, riducendo sensibilmente la spesa pubblica connessa ai contributi attualmente erogati, fermo restando il raggiungimento del primario obiettivo connesso al soddisfacimento delle esigenze di continuità territoriale.

Si verrebbero così a liberare risorse che potrebbero essere efficacemente destinate ad altri

importanti obiettivi, quali **l'occupazione e la formazione dei lavoratori marittimi** ed il mantenimento delle preziose capacità e competenze del comparto.

* * *

Da ultimo, Grimaldi intende ribadire il suo apprezzamento per l'iniziativa di codesta Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Auspicio che le considerazioni sopra illustrate possano essere di ausilio ai fini dello svolgimento degli importanti compiti istituzionali dell'Autorità, questa compagnia di navigazione resta a disposizione per ogni ulteriore contributo.

Con osservanza.

Grimaldi Euromed