

Conclusione del 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, 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".

RELAZIONE di Analisi di Impatto della Regolazione

RELAZIONE AIR

INDICE

A.	CONTESTO NORMATIVO.....	3
B.	MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO	7
C.	AMBITO DI INTERVENTO	8
D.	OBIETTIVI GENERALI E ESPECIFICI.....	16
D.1	Obiettivi generali	16
D.2	Obiettivi specifici	16
E.	DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE.....	18
E.1	Introduzione	18
E.2	Descrizione dello status quo.....	18
E.3.	Soggetti destinatari dell'intervento regolatorio	19
E.4	Scelte di fondo a seguito della consultazione.....	19
F.	IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA.....	22
	ALLEGATO: RICHIESTA D'INFORMAZIONI	27

* * *

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione ("Relazione AIR") illustra gli effetti attesi delle misure individuate nell'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 degli schemi 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". Essa segue un primo documento AIR ("Schema di AIR") che illustrava il contesto normativo, le motivazioni, l'ambito e gli obiettivi dello Schema di Atto di regolazione posto in consultazione, deliberato dall'Autorità in data 27 settembre 2018 (delibera n. 89/2018).

Esso presentava, in particolare, le opzioni regolatorie alternative esaminate e l'opzione preferita confluita poi nel documento di consultazione.

Questa Relazione AIR ripercorre, in sintesi, le analisi svolte e, alla luce degli esiti della consultazione, evidenzia le modifiche apportate e fornisce una conclusiva valutazione di impatto dell'Atto di regolazione.

A. CONTESTO NORMATIVO

Ai sensi dell'articolo 37 del **decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201**, convertito dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito, Autorità), e successive modificazioni, nell'ambito delle autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità:

“2. L’Autorità è competente nel settore dei trasporti e dell’accesso alle relative infrastrutture ed in particolare provvede:

a) a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l’efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali [...], nonché in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano anche collegata a stazioni, aeroporti e porti;

[...];

f) [...] a definire gli schemi dei bandi delle gare per l’assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare e a stabilire i criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici; [...]. Sia per i bandi di gara che per i predetti contratti di servizio esercitati in house o affidati direttamente l’Autorità determina la tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario; per tutti i contratti di servizio prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività;

[...].

3. Nell’esercizio delle competenze disciplinate dal comma 2 del presente articolo, l’Autorità:

[...];

b) determina i criteri per la redazione della contabilità delle imprese regolate e può imporre, se necessario per garantire la concorrenza, la separazione contabile e societaria delle imprese integrate;

[...].”.

Ai sensi dell'articolo 48, comma 7, del **decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50**, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96:

“7. Con riferimento alle procedure di scelta del contraente per l’affidamento dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale l’Autorità di regolazione dei trasporti detta regole generali in materia di:

a) svolgimento di procedure che prevedano la facoltà di procedere alla riscossione diretta dei proventi da traffico da parte dell’affidatario, che se ne assume il rischio di impresa, ferma restando la possibilità di soluzioni diverse con particolare riferimento ai servizi per i quali sia prevista l’integrazione tariffaria tra diversi gestori e che siano suddivisi tra più lotti di gara;

b) obbligo, per chi intenda partecipare alle predette procedure, del possesso, quale requisito di idoneità economica e finanziaria, di un patrimonio netto pari almeno al quindici per cento del corrispettivo annuo posto a base di gara, nonché dei requisiti di cui all’articolo 18 del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422;

c) adozione di misure in grado di garantire all’affidatario l’accesso a condizioni eque ai beni immobili e strumentali indispensabili all’effettuazione del servizio, anche relative all’acquisto, alla cessione, alla locazione o al comodato d’uso a carico dell’ente affidante, del gestore uscente e del gestore entrante, con specifiche disposizioni per i beni acquistati con finanziamento pubblico e per la determinazione nelle diverse fattispecie dei valori di mercato dei predetti beni;

[...];

e) in caso di sostituzione del gestore a seguito di gara, previsione nei bandi di gara del trasferimento senza soluzione di continuità di tutto il personale dipendente dal gestore uscente al subentrante con l'esclusione dei dirigenti, applicando in ogni caso al personale il contratto collettivo nazionale di settore e il contratto di secondo livello o territoriale applicato dal gestore uscente, nel rispetto delle garanzie minime disciplinate all'articolo 3, paragrafo 3, secondo periodo, della direttiva 2001/23/CE del Consiglio, del 12 marzo 2001. Il trattamento di fine rapporto relativo ai dipendenti del gestore uscente che transitano alle dipendenze del soggetto subentrante è versato all'INPS dal gestore uscente.”.

I servizi oggetto della regolazione in esame sono rappresentati dai servizi di trasporto marittimo di passeggeri che, a loro volta, sono disciplinati dal **Regolamento (CEE) n. 3577/1992** del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo), di seguito “il Regolamento”.

Il quadro comunitario delineato dal Regolamento sancisce un regime di libera concorrenza. Lo stesso, tuttavia, consente alcune limitazioni, attraverso la previsione di obblighi di servizio pubblico che invece “l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni” (art. 2, punto 4). Ancora all'articolo 4, comma 1, il Regolamento precisa che: “Uno Stato membro può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole. Uno Stato membro, se conclude contratti di servizio pubblico o impone obblighi di servizio pubblico, lo fa su base non discriminatoria per tutti gli armatori comunitari.”

Il Regolamento disciplina sia il contenuto degli obblighi di servizio pubblico che quello del contratto di servizio (di seguito, anche CdS). Per il primo aspetto rileva quanto precisato all'art. 4, comma 2: “Nell'imporre obblighi di servizio pubblico gli Stati membri si limitano alle esigenze relative ai porti che devono essere serviti, alla regolarità, alla continuità, alla frequenza, alla capacità di fornitura del servizio, alle tariffe richieste ed all'equipaggio della nave”, mentre per quanto riguarda l'oggetto del contratto di servizio, il Regolamento stabilisce che esso possa comprendere (art. 3, comma 3):

- servizi di trasporto conformi a determinate norme di continuità, regolarità, capacità e qualità;
- servizi di trasporto complementari;
- servizi di trasporto a determinate tariffe e condizioni, in particolare per talune categorie di passeggeri o per taluni percorsi;
- adeguamenti dei servizi alle reali esigenze;”.

Analoga finalità di tutela di interessi generali, come la continuità territoriale, emerge dalla lettura del **Regolamento (CE) n. 1370/2007** del 23 ottobre 2007 che definisce “con quali modalità le autorità competenti possono intervenire, nel rispetto del diritto comunitario, nel settore dei trasporti pubblici di passeggeri per garantire la fornitura di servizi di interesse generale che siano, tra l'altro, più numerosi, più sicuri, di migliore qualità o offerti a prezzi inferiori a quelli che il semplice gioco delle forze del mercato consentirebbe di fornire.”(art. 1, comma 1). Secondo quanto previsto all'art.1, comma 2: “Gli Stati membri possono applicare il presente regolamento anche al trasporto pubblico di passeggeri per via navigabile interna e in acque marine nazionali, ferme restando le disposizioni del 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).”.

La **Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio** concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) chiarisce poi che l'applicazione al cabotaggio marittimo del Regolamento (CE) n. 1370/2007 è possibile se lo Stato esplicitamente ad esso rinvia e in ogni caso,

laddove emergesse un conflitto tra le disposizioni dei due regolamenti, il Regolamento (CEE) n. 3577/1992 prevale¹.

La tutela del regime di concorrenza nel cabotaggio marittimo è confermata nella stessa Comunicazione interpretativa che afferma *“Gli Stati membri non possono assoggettare tale libertà ad alcuna restrizione, se non in casi debitamente giustificati”*, nei quali rientra l'imposizione di obblighi di servizio pubblico (con eventuale affidamento dei servizi interessati con contratto di servizio) per i soli collegamenti regolari da, tra e verso le isole. Ancora la Comunicazione interpretativa osserva a tal proposito che *“Quando impongono obblighi di servizio pubblico per i servizi descritti all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento, gli Stati membri devono limitare il loro intervento ai requisiti essenziali di cui all'articolo 4, paragrafo 2 e rispettare il principio di non discriminazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento nei confronti di tutti gli armatori dell'Unione interessati alla rotta. Tale principio deve essere rigorosamente rispettato quando viene deciso il contenuto degli obblighi da rispettare e durante la procedura amministrativa di selezione dell'operatore per un dato servizio o di fissazione dell'ammontare della compensazione.”* (Sezione 5.2); inoltre, non soltanto gli obblighi di servizio pubblico devono riguardare solo specifiche caratteristiche del servizio, individuate dal Regolamento (come visto sopra), ma nella scelta tra l'imposizione di obblighi di servizio pubblico e l'affidamento dei servizi con OSP attraverso un contratto di servizio, occorre prestare attenzione a che obblighi di tipo “orizzontale” non siano sufficienti ad ottenere un adeguato soddisfacimento delle esigenze di mobilità del territorio interessato.²

In merito al processo valutativo che può condurre alla determinazione degli obblighi di servizio pubblico o all'affidamento dei servizi con contratto di servizio, è utile richiamare un ulteriore passaggio della Comunicazione interpretativa, laddove è ribadito che *“Gli Stati membri possono imporre obblighi di servizio pubblico e concludere contratti di servizio pubblico solo se hanno appurato, per ognuna delle rotte in questione, che i servizi di trasporto regolare risulterebbero inadeguati (cioè non sarebbero prestati nella misura o alle condizioni definite appropriate dalle autorità pubbliche) qualora la loro fornitura fosse lasciata alle sole forze di mercato. Inoltre, l'obbligo o contratto di servizio pubblico deve essere necessario e proporzionato allo scopo di assicurare la sufficienza dei servizi di trasporto regolare a destinazione ed in provenienza dalle isole. In altre parole, gli Stati membri non possono assoggettare ad obblighi di servizio pubblico e a contratti di servizio pubblico servizi che sono già forniti in maniera soddisfacente e a condizioni, ad esempio in termini di prezzi, continuità e accesso al servizio, compatibili con l'interesse pubblico, quale definito dallo Stato, da parte di imprese che operano in normali condizioni di mercato”* (Sezione 5.3.1, Comunicazione interpretativa, sottolineatura aggiunta).

Con riguardo alle procedure da seguire per stipulare contratti di servizio pubblico, *“[a] parere della Commissione, l'aggiudicazione diretta non rispetta i criteri di non discriminazione e trasparenza sanciti dall'articolo 4 del regolamento, così come non li rispetta qualsiasi procedura di gara concepita in modo tale da limitare indebitamente il numero di potenziali offerenti.”* (Sezione 5.4.2, Comunicazione interpretativa). Essa rileva poi che in base alla casistica raccolta i contratti di servizio pubblico sono costituiti per la maggior parte da concessioni di servizi, ai sensi della legislazione vigente che prevede da parte dell'armatore l'assunzione del cd “rischio operativo (in caso contrario, il contratto si qualifica come contratto pubblico ai sensi delle direttive sugli appalti pubblici), compreso il rischio associato alla domanda relativa ai suoi servizi di trasporto, perché le autorità competenti in genere non garantiscono nel contratto di servizio pubblico che

¹ Sezione 8, Applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007 al cabotaggio marittimo, *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) /* COM/2014/0232 final* (di seguito, Comunicazione interpretativa).

² *“I contratti di servizio pubblico sono lo strumento che in genere viene usato per costituire gli obblighi di servizio pubblico nei casi in cui un approccio orizzontale applicabile a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta non sia sufficiente a soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, in particolare le condizioni generali relative alla qualità di un dato servizio.”* Sezione 5.3.1 La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico, Comunicazione interpretativa (sottolineatura aggiunta).

l'armatore possa recuperare tutti gli investimenti realizzati o i costi sostenuti nell'adempimento degli obblighi contrattuali." (Sezione 5.4.1, Comunicazione interpretativa).³

Tra le misure di regolazione presenti nel documento di Consultazione, coerentemente con il quadro sopra delineato, sono considerate sovvenzioni dirette agli utenti dei servizi, quale forma di sostegno alla mobilità alternativa all'affidamento di servizi con CdS. Sotto questo profilo, rileva quanto stabilito nel **Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea** che consente "[...] aiuti a carattere sociale concessi ai singoli consumatori, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dall'origine dei prodotti" (art. 107, comma 2, lettera a).

In tema di accesso alle infrastrutture essenziali, altro tema trattato nello schema di atto di regolazione, occorre menzionare **l'articolo 62 del regio decreto del 30 marzo 1942, n. 327** (Codice della navigazione) che individua nel Comandante del Porto la figura delegata a regolare e vigilare il movimento nelle acque del porto, mentre **l'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica del 15 febbraio 1952, n. 328** (Regolamento per l'esecuzione del Codice della navigazione) indica nel Capo di Circondario il soggetto delegato a regolare i turni di accosto delle navi.

Ancora, al fine di completare il quadro normativo e regolamentare in cui si calano le misure regolatorie oggetto di questo schema di AIR, rilevano due delibere dell'Autorità: (i) la **delibera n. 48/2017** del 30 marzo 2017, in cui sono state definite metodologia per individuare il sistema composito di servizi di trasporto pubblico adeguato a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità in relazione all'analisi della domanda potenziale e debole, nonché la definizione dei lotti di gara e della successiva procedura di affidamento; (ii) la **delibera n. 96/2018** del 4 ottobre 2018 in tema di 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.

³ L'esclusiva è contemplata dalla Commissione europea, già dalla sua prima Comunicazione interpretativa del Regolamento, che data 2003, in virtù dei suoi riflessi positivi sulle finanze pubbliche. Essa rileva che "Concedere l'esclusiva a un armatore su una rotta di servizio pubblico consente di norma agli Stati membri di alleggerire al massimo l'onere finanziario per la collettività, ma limita la tradizionale libertà degli scambi nel settore del trasporto marittimo. È importante trovare un giusto equilibrio tra questi due principi. In casi debitamente giustificati l'esclusiva può essere considerata l'unico strumento adeguato per soddisfare le esigenze essenziali di trasporto, se è concessa per un periodo di tempo limitato e sulla base di una procedura di aggiudicazione aperta, equa e non discriminatoria in tutta l'Unione."

B. MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INTERVENTO

Come già rappresentato nello Schema di AIR, con il procedimento in oggetto, l'Autorità ha innanzitutto inteso dare attuazione, per il comparto di servizi di trasporto interessato, alle disposizioni di legge che le assegnano, come visto nella sezione A, il compito di definire gli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto onerati da OSP e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare. A ciò si aggiungano le nuove competenze previste dal decreto-legge n. 50/2017, tra cui giova ricordare il novellato articolo 37, comma 2, lettera f), come modificato dall'articolo 48, comma 6, lettera b), d.l. *cit.*, il quale assegna all'Autorità la competenza a definire la tipologia degli obiettivi di efficacia ed efficienza per le gestioni dei servizi affidati.

Innanzitutto, i destinatari dell'Atto di Regolazione sono identificati alla Misura 1 (Oggetto, finalità e ambito di applicazione), come segue: *“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 [imprese di navigazione - ndr] titolari di CdS.”*

L'intervento dell'Autorità copre i servizi di cabotaggio marittimo che riguardano i collegamenti da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale che di interesse regionale o locale, ed ha quale obiettivo di promuovere la concorrenza nei mercati interessati dai collegamenti marittimi, i quali possono essere oggetto di obblighi di servizio pubblico, di tipo orizzontale o verticale. In quest'ultimo caso, si ha l'affidamento con contratto di servizio, il quale a sua volta può comprendere o meno l'esclusiva sull'erogazione dei servizi interessati.

Nel disciplinare tale ambito, cioè il cabotaggio da, tra e verso isole con servizi onerati da obblighi di servizio, è stato posto rilievo al procedimento decisionale dei soggetti deputati all'organizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo, come individuati dal d.lgs. n. 422/1997.

E' apparso oltremodo importante che fosse chiarito come il ricorso all'affidamento dei servizi con CdS debba avvenire, coerentemente con il quadro normativo comunitario, solo in via residuale, esperite altre modalità di soddisfacimento delle esigenze di mobilità sulle relazioni di traffico interessate (collegamenti da, tra e verso le isole). Tra le diverse modalità, sono state considerate l'individuazione di operatori di servizio che abbiano manifestato l'interesse a fornire i servizi senza compensazioni economiche in regime di libero mercato, oppure forme di sovvenzionamento dell'utenza dei servizi⁴, nonché l'introduzione di obblighi di servizio pubblico non riconducibili ad un CdS ma che incidono su tutti gli operatori che esercitano la loro attività su una data rotta/linea (OSP orizzontali).

Particolarmente rilevante è apparso il tema dell'accesso alle infrastrutture essenziali e, più nello specifico, della disponibilità degli approdi, sul quale l'Autorità è intervenuta al fine di assicurare la disponibilità di una risorsa indispensabile all'effettuazione del servizio pubblico.

⁴ In tal senso, si è espressa l'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) nella propria segnalazione AS1399 – Servizi di cabotaggio marittimo da/per le isole minori della Sicilia e della Sardegna; luglio 2017.

C. AMBITO DI INTERVENTO

Nel 2017, i porti italiani hanno movimentato 73,9 milioni di passeggeri, imbarcati e sbarcati (dato in aumento del 9,8% rispetto al 2016), di cui 68,5 milioni di passeggeri per il cabotaggio marittimo in ambito nazionale (in aumento del 9,2% rispetto al 2016).⁵ Tuttavia, il segmento del comparto interessato dall'Atto di regolazione riguarda solo i servizi di trasporto marittimo passeggeri da, tra e verso le isole.

Per tale segmento, nella tabella sotto riportata sono identificati i contratti di servizio attualmente in vigore, con evidenziazione dell'ente affidante, dei collegamenti serviti, la scadenza del contratto, la tipologia di servizio interessato e l'importo annuo dei corrispettivi erogati a favore delle IN.

Tabella 1. Dati tecnico-economici sui Contratti di Servizio in essere relativi a servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: elaborazione ART su CdS e dati delle imprese di navigazione ed Osservatorio TPL)⁶

Ente affidante	Isole collegate	Scadenza	Tipologia servizio	Importo annuo (Iva inclusa/esente)
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	10/04/2028	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 55.694.895,00
	Sardegna, Sicilia, Tremoli	17/07/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 72.685.642,00
	Stretto di Messina	n.d.	Mezzi veloci	€ 7.004.828,00
Regione Sicilia	Ustica	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 2.744.470,48
	Pantelleria	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 1.858.478,42
	Pelagie	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 2.129.934,40
	Pelagie	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 926.218,33
	Eolie	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 19.828.700,66
	Egadi	31/12/2020	Mezzi veloci	€ 10.204.437,13
	Eolie	31/12/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 5.238.918,76
	Egadi	31/12/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 956.057,17
	Ustica	31/12/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 2.578.881,67
	Pantelleria	31/12/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 4.947.017,46
	Pelagie	31/12/2020	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 5.570.214,30
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	15/07/2024	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 11.856.786,70
	Procida-Monte di Procida (notturni)	30/06/2018	Traghetti ro-ro	€ 82.162,30
Regione Sardegna	San Pietro, La Maddalena (diurno)	30/04/2022	Traghetti ro-ro	€ 12.859.853,49
	San Pietro (notturno)	31/03/2022	Traghetti ro-ro	€ 1.784.126,67
	La Maddalena (notturno)	31/03/2022	Traghetti ro-ro	€ 2.470.152,92
	Asinara (diurno)	13/02/2020	Motonavi	€ 1.650.000,00
Regione Toscana	Arcipelago toscano	31/12/2023	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 14.666.650,20
Regione Lazio	Pontine	15/01/2024	Traghetti ro-ro e mezzi veloci	€ 14.027.281,40
Regione Liguria	Palmaria	31/12/2017	Motonavi	€ 25.000,00
Comune Isole Tremiti	Tremiti	31/12/2018	Motonavi	€ 49.351,55
Regione Campania	Procida, Ischia (notturni)	31/12/2018	Traghetti ro-ro	€ 759.990,00
Totale				€ 252.600.049,01

⁵ Fonte: ISTAT. *Trasporto marittimo: Passeggeri e merci*.

⁶ Le convenzioni del Ministero sono esenti dal pagamento dell'IVA; per Stretto di Messina il riferimento è a quella scaduta nel 2018.

In Italia, quindi risultano vigenti 3 Convenzioni (nella titolarità Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e 22 Contratti di Servizio (nella titolarità degli Enti Locali) che regolano servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, per un importo annuo totale di 252,600 mln di euro (corrispettivi) e che risulta abbiano servito 11,5 milioni di passeggeri, che contando per gli arrivi e le partenze, si può stimare corrisponda ad una quota pari a circa un terzo del totale passeggeri del cabotaggio a livello nazionale.

La durata di questi contratti varia dai 12 mesi del contratto tra Regione Liguria e Cooperativa Barcaioli Portovenere ai 12 anni del contratto tra Regione Toscana e Toremar per i collegamenti con l'arcipelago toscano o della convenzione tra MIT e Società di Navigazione Siciliana per i collegamenti con Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica e Pantelleria.

Al fine di costruire un set informativo utile per le valutazioni dell'Autorità, sono state individuate **43 imprese di navigazione** (dettagli disponibili nell'allegato). L'obiettivo era quello di raccogliere dati relativamente alle linee esercite dagli operatori e su tali elementi unitari, che di norma individuano un distinto mercato rilevante dal punto di vista dell'analisi concorrenziale, registrare: (i) la presenza/assenza di servizi OSP; (ii) la presenza/assenza di più operatori; (iii) il peso relativo di ciascun operatore (in termini di volumi di traffico servito e relativi valori economici). Tale livello di disaggregazione, però, non è risultato essere disponibile nei tempi utili allo svolgimento di questo procedimento presso tutti gli operatori, anche in ragione dell'assenza di specifica contabilità regolatoria. Pertanto, la raccolta dati ha effettivamente ricevuto risposta adeguata solo da parte di 28 imprese di navigazione, comunque corrispondente ad un tasso di risposta pari al 65,1%.

I dati raccolti e ulteriormente verificati nel corso del procedimento istruttorio hanno consentito di individuare un campione di **97 linee** di collegamento con le isole nazionali in esercizio nel 2017, di cui 66 sottoposte ad OSP (68%) e 25 svolte solo stagionalmente. Delle 66 linee svolte in regime di OSP, 12 vedono la presenza di servizi a mercato concorrenti ^{7, 8}.

Tabella 1. Offerta, domanda e ricavi dei servizi di navigazione di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: dati dalle imprese di navigazione del campione; i ricavi dei servizi comprendono i corrispettivi da CdS)

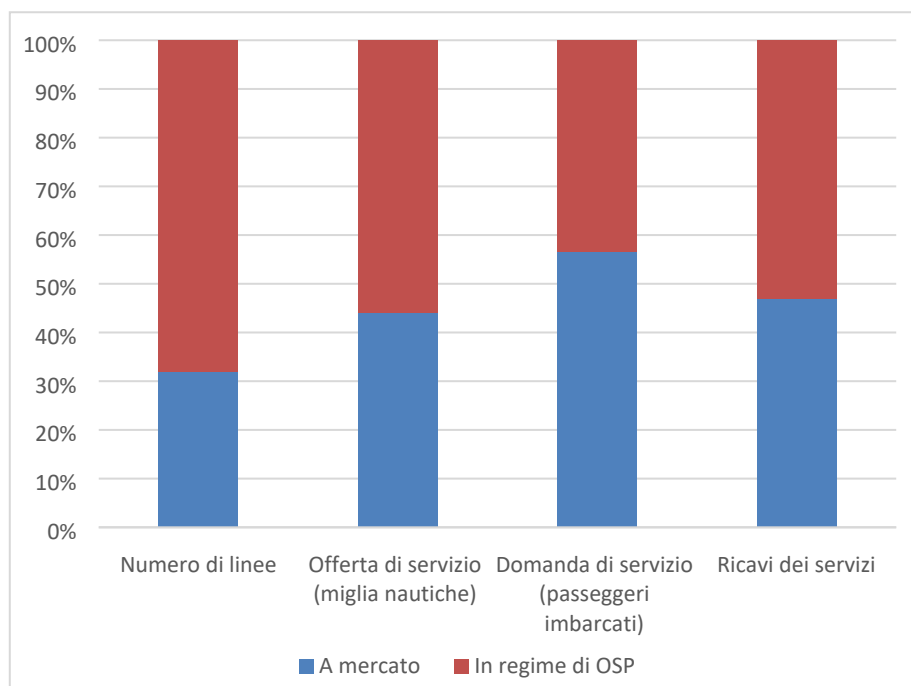
	Totale		In regime di OSP	
	2017	Variazione su 2016	2017	Quota sul totale
Offerta di servizio (miglia nautiche)	4,9 milioni	3,2%	2,7 milioni	56%
Domanda di servizio (passeggeri imbarcati)	27,3 milioni	2,5%	11,8 milioni	43%
Ricavi dei servizi (euro)	877,3* milioni	3,7%	465,1* milioni	53%

**Il dato è sovrastimato in quanto per alcune IN era disponibile solo il dato complessivo di noli per auto e cose al seguito e merci.*

⁷ Pari al 22% delle miglia nautiche, al 20% dei passeggeri ed al 20% dei ricavi dei servizi OSP.

⁸ Oltre ai dati appena riportati, sono state raccolte informazioni relative ai servizi lagunari e costieri (tutti svolti in regime di OSP) che nel 2016 hanno prodotto 2,9 milioni di miglia nautiche (+1,4% sul 2015), imbarcato 141,4 milioni di passeggeri (+4,8%) e un fatturato di 179,6 milioni di euro (+2,3%).

Figura 1. Ripartizione di offerta, domanda e ricavi dei servizi di navigazione di passeggeri da, tra e verso le isole, a mercato e svolti in regime di OSP (fonte: dati dalle imprese di navigazione del campione)



I dati raccolti nell'indagine sopra descritta consentono anche di analizzare il segmento delle imprese che forniscono un servizio OSP ed evidenziare eventuali differenze rispetto al traffico in concorrenza.

Sono stati considerati i dati di offerta di traffico, di domanda e i ricavi riferiti alle imprese operanti in regime OSP, con diversi elementi informativi per quest'ultima tipologia di servizi. È stata allora operata un'aggregazione, identificando un ambito minimo di servizio costituito dalla Regione dove è prevalente il servizio per numero di fermate. Gli ambiti considerati rappresentano quelli più significativi per volumi di traffico⁹.

Un'analisi del numero di imprese di navigazione operanti servizi trasporto marittimo da, tra e verso le isole nei principali ambiti evidenzia la quasi assenza di monopolisti a livello regionale, anche tenendo conto dei gruppi economici di controllo delle imprese, con la sola eccezione dei collegamenti con l'arcipelago del Sulcis in Sardegna (Tabella 3). Nella lunga percorrenza, tre macro-relazioni su sette (Sardegna-Campania, Sicilia-Sardegna e Sicilia-Toscana) vedono invece la presenza di una sola impresa di navigazione.

⁹ In quest'ottica i collegamenti con l'Isola di Palmaria non è oggetto delle analisi di seguito riportate.

Nel leggere le statistiche che seguono bisogna considerare che i dati sono relativi alle imprese oggi operanti, quindi i valori relativi al 2016 potrebbero avere un minore grado di copertura del mercato.

Tabella 3. Analisi dei mercati di servizi in ambito regionale nel 2017, numero di imprese di navigazione e di gruppi economici di controllo e quote di vendita sugli ambiti locali regionali e sulle macro-relazioni di lunga percorrenza in termini di domanda di servizio - pax (fonte: dati imprese di navigazione del campione, elaborazione ART; alcuni dati di natura confidenziale sono stati presentati in intervalli)

Ambito	Ambito locale o macro-relazione	Numero imprese	Numero gruppi economici	Quota pax prima impresa; prima impresa	Quota pax primo gruppo economico
Campania	Golfo di Napoli	3	2	[50-60%] Caremar	[70-80%]
Lazio	Ponziane	3	3	[80-90%] Laziomar	[80-90%]
Puglia	Tremiti	2	2	[50-60%] NLG	[50-60%]
Sardegna	La Maddalena	2	2	[60-70%] Delcomar	[60-70%]
	Sulcis	1	1	[90-100%] Delcomar	[90-100%]
Sicilia	Egadi	2	2	[50-60%] SNS	[50-60%]
	Eolie	2	2	[60-70%] SNS	[60-70%]
	Lampedusa e Linosa	3	2	[50-60%] SNS	[50-60%]
	Pantelleria	3	2	[50-600%] SNS	[50-60%]
	Stretto di Messina	3	3	[80-90%] Caronte & Tourist	[80-90%]
	Ustica	2	2	[70-80%] SNS	[70-80%]
Toscana	Arcipelago Toscano	3	2	[50-60%] Toremar	[80-90%]
Lunga percorrenza	Sardegna - Campania	1	1	[90-100%] CIN	[90-100%]
	Sardegna - Lazio	2	2	[70-80%] CIN	[70-80%]
	Sardegna - Liguria	2	1	[60-70%]* CIN	[90-100%]
	Sardegna - Toscana	2	2	[60-70%] Moby	[50-60%]
	Sicilia - Campania	5	4	[50-60%] CIN	[50-60%]
	Sicilia - Sardegna	1	1	[90-100%] CIN	[90-100%]
	Sicilia - Toscana	1	1	[90-100%] Grimaldi Euromed	[90-100%]

* CIN: Compagnia Italiana di Navigazione; SNS: Società Navigazione Siciliana

In Tabella 4 viene espresso il traffico offerto in termini di miglia marittime dalle imprese di navigazione del campione. Servizi offerti in regime di OSP sono presenti in tutti gli ambiti ed il relativo peso è maggioritario in quasi tutti gli stessi ambiti (con una quota totale del 70%), con le rilevanti eccezioni dalla Campania, Puglia e Toscana. Nella lunga percorrenza i servizi offerti in regime di OSP rappresentano circa un terzo dell'offerta.

Tabella 4. Offerta di servizio espresso in miglia marittime con dettaglio e percentuale OSP, relativa a servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: dati imprese di navigazione del campione, elaborazione ART)

Ambito	Anno	Miglia	Miglia OSP*	Percentuale OSP
Campania	2016	604.407	303.225	50,2%
	2017	610.259	303.887	49,8%
Lazio	2016	221.829	185.526	83,6%
	2017	215.927	181.889	84,2%
Puglia	2016	47.499	26.571	55,9%
	2017	48.553	27.114	55,8%
Sardegna	2016	167.687	150.080	89,5%
	2017	197.162	179.555	91,1%
Sicilia	2016	1.516.624	1.133.881	74,8%
	2017	1.641.051	1.254.913	76,5%
Toscana	2016	358.890	232.032	64,7%
	2017	354.714	231.902	65,4%
Lunga percorrenza	2016	1.806.369	545.106	30,2%
	2017	1.805.128	551.402	30,5%
Totale regionale	2016	2.916.936	2.031.316	69,6%
	2017	3.067.666	2.179.260	71,0%
Totale lunga percorrenza	2016	1.806.369	545.106	30,2%
	2017	1.805.128	551.402	30,5%

* Gli OSP orizzontali non sono stati considerati nel valore riportato nella colonna.

Queste distribuzioni sono confermate dalla Tabella 5

Tabella, dove viene riportato il numero di corse totali e quelle effettuate in regime di OSP.

Tabella 5. Offerta di servizio espresso in numero di corse con dettaglio e percentuale OSP, relativa a servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: dati imprese di navigazione del campione, elaborazione ART)

Ambito	Anno	Corse	Corse OSP*	Percentuale OSP
Campania	2016	44.678	20.911	46,8%
	2017	46.217	21.028	45,5%
Lazio	2016	6.446	5.416	84,0%
	2017	6.421	5.460	85,0%
Puglia	2016	1.750	1.040	59,4%
	2017	1.731	974	56,3%
Sardegna**	2016	19.894	19.894	n.d.
	2017	23.768	23.768	n.d.
Sicilia	2016	43.314	26.044	60,1%
	2017	45.087	27.884	61,8%
Toscana	2016	28.400	18.954	66,7%
	2017	28.186	19.054	67,6%
Lunga percorrenza	2016	9.388	2.713	28,9%
	2017	9.287	2.726	29,4%
Totale regionale	2016	144.482	92.259	63,9%
	2017	151.410	98.168	64,8%
Totale lunga percorrenza	2016	9.388	2.713	28,9%
	2017	9.287	2.726	29,4%

* Gli OSP orizzontali non sono stati considerati nel valore riportato nella colonna.

** Il dato è sottostimato in quanto un operatore non ha fornito il numero di corse.

La domanda viene analizzata nella Tabella 6, dove è riportato il dato sui passeggeri totali e di quelli che hanno fruito dei servizi OSP. Nei servizi regionali, per il 2017 la quota di passeggeri OSP sul totale (46,9%) è inferiore alla relativa quota di servizi e corse (rispettivamente circa 71% e 64,8%), evidenziando – come presumibile – che i servizi OSP trasportano meno passeggeri per miglio offerto rispetto agli altri servizi. Sulla lunga percorrenza questa dinamica è assai meno accentuata.

Tabella 6. Domanda di traffico espressa in numero di passeggeri imbarcati con dettaglio e percentuale OSP, relativa a servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: dati imprese di navigazione del campione, elaborazione ART)

Ambito	Anno	Passeggeri	Passeggeri OSP*	Percentuale OSP
Campania	2016	5.459.078	2.411.892	44,2%
	2017	5.591.215	2.566.013	45,9%
Lazio	2016	501.656	400.591	79,9%
	2017	552.489	447.441	81,0%
Puglia	2016	226.491	110.525	48,8%
	2017	238.562	115.190	48,3%
Sardegna	2016	2.026.174	1.499.784	74,0%
	2017	2.489.063	1.923.274	77,3%
Sicilia	2016	10.836.897	4.010.998	37,0%
	2017	11.125.793	4.243.519	38,1%
Toscana	2016	2.970.638	1.402.853	47,2%
	2017	2.981.141	1.492.219	50,1%
Lunga percorrenza	2016	4.588.144	1.141.984	24,9%
	2017	4.284.399	1.042.954	24,3%
Totale regionale	2016	22.020.934	9.836.643	44,7%
	2017	22.978.263	10.787.656	46,9%
Totale lunga percorrenza	2016	4.588.144	1.141.984	24,9%
	2017	4.284.399	1.042.954	24,3%

* Gli OSP orizzontali non sono stati considerati nel valore riportato nella colonna.

Si segnala nel biennio considerato un generale aumento del numero di passeggeri, per il campione di Imprese di Navigazione considerato, sia OSP che totali. In ambito regionale, l'offerta è aumentata del 5,2% nel biennio (del 7,3% per i servizi OSP), mentre i passeggeri sono cresciuti del 4,3% (del 9,7% sui servizi OSP). Diversamente, nella lunga percorrenza, a fronte di una lieve contrazione dell'offerta dello 0,1% (ma con un aumento dell'1,2% per i servizi OSP), i passeggeri sono scesi del 6,6% (del 8,7% sui servizi OSP).

Infine, in Tabella 7, vengono riportati i dati dei ricavi delle imprese di navigazione e, ove disponibili, i ricavi per i servizi OSP.

Tabella 7. Ricavi dei servizi con dettaglio e percentuale OSP, relativa a servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (fonte: dati imprese di navigazione del campione, elaborazione ART; alcuni dati di natura confidenziale sono stati presentati in intervalli)

Ambito	Anno	Ricavi [€]	Ricavi OSP* [€]	Percentuale OSP
Campania	2016	74.671.697	31.082.525	41,6%
	2017	76.225.736	32.958.947	43,2%
Lazio	2016	22.667.284	20.292.926	89,5%
	2017	23.502.857	20.953.742	89,2%
Puglia**	2016	[5-10 mln]	[0-5 mln]	n.d.
	2017	[5-10 mln]	[0-5 mln]	n.d.
Sardegna**	2016	[20-25 mln]	[15-20 mln]	n.d.
	2017	[25-30 mln]	[20-25 mln]	n.d.
Sicilia**	2016	[230-245 mln]	[160-165 mln]	n.d.
	2017	[235-240 mln]	[165-170 mln]	n.d.
Toscana**	2016	73.184.272	41.247.014	n.d.
	2017	72.351.444	41.875.351	n.d.
Lunga percorrenza**	2016	[410-415 mln]	[165-170 mln]	n.d.
	2017	[430-435 mln]	[175-180 mln]	n.d.

* Gli OSP orizzontali non sono stati considerati nel valore riportato nella colonna.

** Il dato è sovrastimato in quanto per alcune IN era disponibile solo il dato complessivo di noli per auto e cose al seguito e merci.

A seguito di quanto emerso nel corso della consultazione¹⁰, è stato effettuato un approfondimento sul livello dei ricavi medi dei servizi OSP e dei servizi a libero mercato. Innanzitutto, si sono valutate solo le linee che presentano sia servizi OSP che non OSP, per evitare che differenze nelle percorrenze e differenti tipologie di naviglio non distorcessero il confronto. Quindi, tenuto conto che i dati di ricavo comunicati dalle IN per quelle linee comprendevano anche le vendite di servizi di trasporto auto e altre cose al seguito nonché i servizi merci, si è optato per il confronto tra i ricavi medi per miglia nautiche.

Per ogni linea interessata, il ricavo medio per miglia nautiche è risultato maggiore per i servizi in concorrenza rispetto a quelli in OSP, in percentuale variabile -a seconda delle linee- dal 78% al 120%, valori che si riducono considerando anche i corrispettivi pubblici passando rispettivamente al 5% (invece del 78%) ed al 40% (invece del 120%).

¹⁰ Nota di Confitarma (prot. ART 837/2018): "In primis, come peraltro ben evidenziato da codesta rispettabile 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 oramai da tempo un mercato maturo. [...] 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".

D. OBIETTIVI GENERALI E ESPECIFICI

D.1 Obiettivi generali

L'Atto di regolazione preliminarmente intende stimolare gli enti incaricati della programmazione dei servizi di cabotaggio marittimo da, per e verso le isole ad effettuare una valutazione approfondita, in via partecipativa (di imprese, cittadini utenti, Associazioni di consumatori), delle esigenze della domanda di mobilità e delle caratteristiche dell'offerta, in modo da consentire il soddisfacimento dei bisogni di mobilità nel rispetto del quadro euro-unitario di liberalizzazione del comparto del cabotaggio marittimo disposto dal Regolamento (CE) 3577/92.

Occorre infatti che innanzitutto il soggetto competente della programmazione verifichi se il mercato non sia autonomamente in grado di fornire i servizi di interesse pubblico. Solo in presenza di fallimento di mercato, si dovrà considerare l'imposizione di oneri di servizio pubblico cd orizzontali e/o sussidi in favore dell'utenza per la fruizione dei servizi. Solo se anche questi ultimi strumenti non sono ritenuti adeguati, il soggetto competente potrà optare per l'affidamento dei servizi con contratto di servizio con erogazione di corrispettivi all'impresa gestrice dei servizi.

Gli affidamenti di contratti di servizio, di durata prestabilita, dovranno rispettare i criteri ed i principi previsti dall'Atto di regolazione in un'ottica di tutela del principio di trasparenza, non discriminazione, di conseguimento di livelli di efficienza ed efficacia prestabiliti.

D.2 Obiettivi specifici

Le scelte effettuate per la definizione dello schema atto di regolazione oggetto di analisi sono orientate al raggiungimento dei seguenti obiettivi specifici:

- i. Soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini e di continuità territoriale;
- ii. Efficienza delle gestioni e rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio;
- iii. Contenimento degli oneri di finanza pubblica e costi amministrativi in capo all'Ente affidante;
- iv. Riduzione delle asimmetrie informative tra *incumbent* e nuovi entranti (*level playing field*), e tra Ente affidante e affidatari, attraverso una maggiore specificazione dei contratti e dell'allocazione dei rischi tra le parti;
- v. Definizione di regole che consentano di tutelare l'occupazione pur garantendo l'efficienza gestionale;
- vi. Miglioramento della qualità dei servizi, con particolare attenzione alle persone a mobilità ridotta (PMR), e promozione dell'innovazione.

In particolare, con riferimento al punto da ultimo menzionato, si sottolinea il carattere innovativo rappresentato dall'individuazione di specifici criteri di valutazione dell'offerta tecnica, così identificati dalla Misura 7(4):

"L'EA definisce i criteri di aggiudicazione ..., in modo da: ...c) tenere conto dei predetti obiettivi di gestione contrattuale¹¹, con riferimento in particolare alle caratteristiche delle navi e del servizio offerto, in termini ad esempio di:

- a) tenere conto dei predetti obiettivi di gestione contrattuale, con riferimento in particolare alle caratteristiche delle navi e del servizio offerto, in termini ad esempio di:
 - i. impatto sull'ambiente (riduzione inquinamento marino attraverso l'adozione di sistemi di trattamento dei residui liquidi/solidi, riduzione emissioni atmosferiche attraverso procedure di

¹¹ Ci si riferisce alle lettere a) e b) che precedono, le quali chiedono di escludere che l'offerta tecnica di ciascun contendente non valutato in base a parametri di esclusiva rilevanza economica e che sia assicurata "la pertinenza dei criteri con la natura, l'oggetto e le caratteristiche del servizio oggetto di affidamento".

- manutenzione/conduzione, utilizzo di sistemi di propulsione a basso impatto, GNL o ibrida, riduzione emissioni acustiche all'esterno e all'interno delle navi, riduzione dei consumi di combustibile);
- ii. accessibilità dell'utenza (anche a beneficio di persone a mobilità ridotta);
 - iii. dotazione/strumentazione di bordo e a terra, anche ai fini della sicurezza (sistemi di monitoraggio del servizio, sistemi di controllo/stabilizzazione della navigazione);
 - iv. caratteristiche dell'offerta (età media del naviglio, interventi di *revamping*, capacità delle navi, regolarità, puntualità, tasso di incidentalità, offerta di trasporti aggiuntivi);
 - v. servizi di bordo e di terra volti al miglioramento della qualità erogata e percepita (accoglienza e assistenza, accessibilità commerciale e bigliettazione elettronica, pulizia e comfort delle navi, canali di informazione dell'utenza);
 - vi. iniziative volte a migliorare le condizioni di viaggio (ad es. adozione di sistemi di integrazione tariffaria tra modalità e operatori diversi, agevolazioni);
 - vii. accessibilità immediata e diretta ai sistemi di acquisizione e gestione dei reclami da parte dell'utenza.".

In relazione ai vari obiettivi specifici sopra declinati, l'Autorità si riserva di monitorarne l'evoluzione delle procedure di affidamento dei servizi interessati, dei relativi costi per gli enti affidanti in termini di corrispettivi e/o sovvenzioni all'utenza; con specifico riferimento alla qualità dei servizi, anche sviluppando specifici indici sulla base di quanto contenuto nella delibera n. 96/2018, in tema di "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".

E. DEFINIZIONE E VALUTAZIONE DELLE OPZIONI ALTERNATIVE

E.1 Introduzione

La presente sezione della Relazione AIR analizza lo status quo e l'opzione regolatoria emersa a valle della consultazione e che caratterizza l'Atto di regolazione adottato dall'Autorità. Si rinvia allo Schema di AIR per le opzioni alternative considerate in vista della predisposizione del documento di consultazione.

In merito all'ambito oggettivo del procedimento, come detto, la regolazione interessa il mercato dei servizi di trasporto marittimo che riguardano i passeggeri che hanno necessità di mobilità da, tra e verso le isole. Il trasporto può essere sia di tipo sovraregionale (verso le grandi isole) che intraregionale.

E.2 Descrizione dello status quo

Per questo aspetto si rinvia alla descrizione effettuata nella Sezione C, dove sono illustrate le caratteristiche principali del settore in esame e quelle dei contratti di servizio esistenti. Rileva qui sottolineare che non sono stati riscontrati, allo stato, contratti di servizio con esclusiva relativamente ai servizi di cabotaggio da, tra e verso le isole. La forma prevalente di affidamento è quella della concessione anche se si segnalano affidamenti riconducibili alla forma dell'appalto di servizi.¹²

Con particolare riferimento all'accesso alle infrastrutture portuali, rappresentando una risorsa essenziale per l'effettuazione dei servizi, occorre rilevare diversi elementi di problematicità, come rilevato dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM) in proprie segnalazioni.¹³

Con riferimento agli incentivi all'efficienza, si segnala che – delle tre convenzioni tra MIT ed imprese di navigazione – solo due prevedono un'esplicita regolazione delle tariffe attraverso un sistema di *price cap* che fa riferimento alla delibera CIPE n. 111 del 9 novembre 2007 ed include una X di efficienza. Nell'altra convenzione le tariffe massime fissate hanno valore costante.

¹² Come già ricordato, ciò appare ricalcare quanto rilevato dalla Commissione europea nella propria Comunicazione interpretativa: *"In base all'esperienza della Commissione, i contratti di servizio pubblico aggiudicati in applicazione dell'articolo 4 del regolamento sono costituiti per la maggior parte da "concessioni di servizi" ai sensi della legislazione in materia di appalti pubblici. In particolare, per mezzo di tale contratto l'autorità competente affida la prestazione del servizio di cabotaggio marittimo a un armatore per un dato periodo di tempo. L'armatore è obbligato a fornire il servizio di trasporto convenuto per contratto, in genere dietro pagamento di un compenso economico da parte dell'autorità. L'armatore in linea di principio si assume il rischio operativo (in caso contrario, il contratto si qualifica come contratto pubblico ai sensi delle direttive sugli appalti pubblici), compreso il rischio associato alla domanda relativa ai suoi servizi di trasporto, perché le autorità competenti in genere non garantiscono nel contratto di servizio pubblico che l'armatore possa recuperare tutti gli investimenti realizzati o i costi sostenuti nell'adempimento degli obblighi contrattuali."* (Sezione 5.4.1, Comunicazione interpretativa, cit.).

¹³ *"La totale discrezionalità di cui dispone l'Autorità Marittima nel decidere il numero di approdi giornalieri nel porto ed i tempi che possono intercorrere tra un approdo e il successivo è dovuta a ragioni concernenti la sicurezza nei porti, in considerazione della molteplicità delle possibili situazioni e della diversa dimensione e conformazione dei singoli porti. Tuttavia, l'Autorità rileva che tale discrezionalità, a prescindere dalle intenzioni dell'Autorità Marittima interessata, può dar luogo a situazioni restrittive della concorrenza e di impedimento all'accesso al mercato per le nuove imprese. Ciò può avvenire laddove le imprese già presenti sul mercato vengano preferite nell'assegnazione degli approdi, soprattutto per le fasce orarie di maggiore interesse economico, ovvero dove manchi una regolamentazione trasparente sull'utilizzo e sulla revoca delle autorizzazioni."* (AGCM, AS55, Autorizzazioni all'approdo per i servizi di linea con le isole; ottobre 1995). Ancora, si veda il regime di esclusiva del servizio di ormeggio, non prevista dal Codice della Navigazione, ma stabilita con provvedimenti amministrativi, rilevato dalla stessa AGCM nell'ambito della propria Indagine conoscitiva nel settore dei servizi portuali (AGCM, IC4; 1997).

E.3. *Soggetti destinatari dell'intervento regolatorio*

I soggetti destinatari dell'intervento regolatorio in esame sono rappresentati dai soggetti competenti per la programmazione dei servizi marittimi da, tra e verso le isole, e quelli per il loro affidamento, che includono lo Stato (per quelli nazionali), gli Enti regionali per i servizi di competenza regionale o altri Enti locali per servizi di più limitata estensione¹⁴. Inoltre, sono da considerarsi le Autorità di Sistema Portuale e le Autorità marittime per i profili relativi all'accesso delle banchine, nonché le imprese di navigazione titolari di contratti di servizio. Tra i soggetti interessati dalle misure in esame sono comprese le imprese di navigazione presenti o potenzialmente interessate ad entrare sul mercato dei servizi di cabotaggio da, per e verso le isole. Infine, è necessario citare l'utenza dei servizi medesimi in quanto beneficiaria delle misure che appaiono destinate ad incrementare specificamente il livello di qualità dei servizi medesimi.

E.4 *Scelte di fondo a seguito della consultazione*

L'Autorità è pervenuta ad alcune scelte di fondo, che si sostanziano nei seguenti principi:

A. Definizione delle modalità di analisi preliminari alla decisione del tipo di regolazione da attivare oltretutto alla procedura da utilizzare.

Nella consultazione, è stato sottolineato da più parti come sia necessario compiere approfondite analisi che possano guidare il SC alla decisione di affidare le procedure di affidamento del servizio tramite gara¹⁵. Tali attività, preliminari alla decisione del SC, devono poter consentire la verifica della sostenibilità del servizio da parte del mercato senza sovvenzione pubblica od in alternativa guidare il SC nella scelta dell'opzione maggiormente conveniente (sussidi diretti all'utenza vs corrispettivi da CdS all'impresa gestore dei servizi).

La misura è stata pertanto rivista integralmente per rafforzarne l'efficacia.

La Misura 2(1) propone lo schema delle attività che il SC deve effettuare preliminarmente all'eventuale di affidamento del servizio di trasporto. Lo schema individuato viene declinato nel dettaglio nel seguito della misura 2; i punti 2 e 3 riportano un'indicazione di come effettuare la definizione di "esigenze di servizio pubblico", rammentando la necessità di effettuare un'ampia raccolta informazioni presso tutti gli attori interessati, incluse le Autorità di Sistema Portuale e le Autorità Marittime. Il punto 4 affronta il tema dell'analisi di mercato, declinando proceduralmente i passi da seguire, orientati alla massima trasparenza e partecipazione di tutti i portatori di interesse. Questa analisi permetterà al SC di ridurre al minimo le asimmetrie informative e valutare il tipo di intervento da effettuare per tutelare le esigenze di mobilità dei potenziali utenti, incluso l'assenza di intervento.

Si sottolinea l'importanza dell'introduzione della Misura 2 (10), dove si prevede il **coinvolgimento dell'Autorità nella verifica della conformità dell'operato del SC a quanto previsto nella stessa misura per la verifica di mercato.**

B. Contabilità regolatoria

Gli obblighi di contabilità regolatoria riguardano l'Impresa di navigazione che svolge servizi di navigazione nell'ambito del contratto di servizio; essa deve consentire di identificare il costo del servizio, nelle sue specifiche componenti tipiche di gestione, così come corrispettivi, i ricavi da traffico e da altre attività

¹⁴ "La cornice soggettiva prevede la descrizione dei soggetti diretti presenti sui versanti della domanda e dell'offerta, inclusi i soggetti istituzionali (es. stazioni appaltanti o committenti), nonché l'individuazione di soggetti indiretti, per esempio tra i potenziali entranti, oppure tra i soggetti che si trovano su livelli diversi della catena del valore rispetto ai destinatari diretti delle misure. Dal lato della domanda figureranno non solo i passeggeri e gli utenti finali, ma anche le imprese richiedenti accesso alle infrastrutture o comunque servizi intermedi (es. servizi negli impianti) necessari al completamento dei servizi finali." (pag. 6, Metodi di analisi di impatto della regolamentazione nell'Autorità di regolazione dei trasporti, Allegato A alla delibera n. 136/2016).

¹⁵ A questo proposito si consulti la sentenza della CGUE - Tribunale (Sesta Sezione) del 1° marzo 2017, *SNCM v Commissione* (T-454/13), Paragrafo 134.

ancillari. Dal momento che nella quasi totalità dei casi si è riscontrata la gestione, da parte della stessa impresa di navigazione titolare di un CdS, anche di attività in libero mercato, si è manifestata la necessità di disporre misure di separazione contabile. La Misura 4 prevede una specifica regolazione in materia, rinviando a degli schemi di contabilità regolatoria elaborati dall'Autorità con riferimento alle attività interessate ed allegati allo schema di atto di regolazione.

In particolare, va sottolineato, come si preveda quanto segue: "l'Impresa di navigazione adotta gli schemi di contabilità regolatoria (conti economici, stati patrimoniali e dati tecnici) di cui al Prospetto 6 dell'Annesso 1 e alloca, secondo i criteri di seguito definiti, le componenti economiche e patrimoniali, in coerenza con il bilancio di esercizio, a ciascun contratto di servizio di trasporto marittimo passeggeri onerato da obblighi di servizio pubblico (OSP)" che distinguono tra attività riferita ad "altri CdS di trasporto marittimo passeggeri, ad altri servizi di interesse economico generale (SIEG); ad altre attività di tipo commerciale, relative al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci; ad altre attività di tipo commerciale" (Misura 4).

E' stato ritenuto opportuno identificare quale centro di costo elementare ciascuna linea marittima rientrante nel perimetro dei servizi affidati.

C. Tutela del principio di trasparenza e non discriminazione nella partecipazione alle gare per l'affidamento dei servizi

L'Autorità è chiamata, nell'adempimento delle proprie funzioni regolatorie, a verificare che nei bandi di gara "non sussistano condizioni discriminatorie o che impediscano l'accesso al mercato a concorrenti potenziali" (art. 37, comma 2, lettera f, d.l. 201/2011). In tale senso, vanno lette diverse misure contenute nello schema di atto regolatorio in oggetto, come ad esempio la predisposizione di Prospetti che specificano le informazioni (minime) da mettere a disposizione dei partecipanti alle gare (Misura 5, Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara), l'obbligo di individuazione (e di motivazione in taluni casi) dei requisiti di partecipazione (Misura 6, Requisiti di partecipazione) così come dei criteri di aggiudicazione (Misura 7, Criteri di aggiudicazione), l'individuazione di un termine minimo per la presentazione delle offerte (110 gg dalla pubblicazione del bando di gara), disposto nella Misura 12, nonché in tema di criteri di nomina delle commissioni giudicatrici che evitino conflitti di interesse e portino ad una selezione di membri in possesso di adeguata professionalità e competenza per svolgere le funzioni inerenti il loro ruolo (Misura 13, Criteri di nomina delle commissioni giudicatrici).

Si sottolinea l'importanza dell'introduzione di una nuova specifica Misura che fissa in maniera trasparente la durata massima degli affidamenti (Misura 16).

D. Tutela del principio di efficacia ed efficienza

A questo principio fanno riferimento diverse misure regolatorie che disciplinano la ripartizione dei rischi tra Impresa di navigazione ed Ente affidante, in maniera da individuare tra i due soggetti quello che più efficacemente è in grado di far fronte ai rischi dell'attività svolta in regime di OSP, prevedendo anche specifiche forme di mitigazione (Misura 9, Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione).

È stato affrontato il tema della clausola sociale, che può porre una questione in termini di *trade off* tutela dei lavoratori ed efficienza gestionale.

La misura è stata rivista, tenuto conto delle osservazioni pervenute nel corso della consultazione che hanno evidenziato profili di contrasto dei rigidi vincoli imposti dall'art. 48, comma 7, lett. e), del d.l. 50/2017 con i principi euro-unitari e nazionali della concorrenza e di libera iniziativa imprenditoriale e pertanto si è riformulata la Misura per limitare la portata delle indicazioni dell'Autorità in materia di clausola sociale ai soli principi di carattere generale, tenendo conto in particolare delle peculiarità del settore marittimo riconducibili ad un mercato del lavoro fortemente caratterizzato da contratti a tempo determinato o anche per singolo viaggio, nonché riconducibili all'organizzazione aziendale delle imprese che possono disporre di una flotta già armata, da utilizzare per lo svolgimento del servizio oggetto di gara.

Si è ritenuto comunque di mantenere il concetto, oggetto di apprezzamento da parte dell'AGCM, di "pertinenza" del personale da trasferire come individuato negli schemi di contabilità regolatoria, in grado di contenere il rischio di eventuali effetti distorsivi, attraverso la correlazione del numero delle persone oggetto della clausola sociale con quello effettivamente impiegato dal GU nello svolgimento del servizio come risultante da contabilità regolatoria.

Al riguardo, è previsto che, ai fini della determinazione del fabbisogno, "il GU trasmette a quest'ultimo [EA - ndr] l'elenco del proprio personale, indicando le informazioni di cui al Prospetto 2b dell'Annesso 1 (cfr. "Trasferimento del personale"). Il predetto elenco è redatto dal GU assicurando la pertinenza del personale individuato negli schemi di contabilità regolatoria ..." (Misura 14(2)).

Si segnalano inoltre la Misura 17, Monitoraggio delle prestazioni contrattuali e quella che segue in tema di Verifica dell'equilibrio economico-finanziario (Misura 18) che in maniera diversa sono tese a garantire che il servizio venga reso con il livello di qualità e quantità atteso e che il CdS preveda strumenti volti a gestire adeguatamente il verificarsi di eventuali sovracompensazioni e sottocompensazioni per l'Impresa di navigazione.

E. Disponibilità degli approdi

Per la loro natura di *essential facility*, gli approdi richiedono una regolazione che ne garantisca la gestione della capacità in modo trasparente e non discriminatorio.

Come già riportato nella sezione A, il *Codice della navigazione* (r.d. 327/1942, art. 62) individua nel Comandante del Porto la figura delegata a regolare e vigilare il movimento nelle acque del porto, mentre il relativo *Regolamento per l'esecuzione* (d.p.r. 328/1952, art. 59) individua nel capo di circondario il soggetto delegato a regolare i turni di accosto delle navi.

A valle della consultazione, si è rafforzata la tutela nell'accesso all'infrastruttura portuale prevedendo che il **Soggetto competente possa farsi carico della disponibilità degli approdi "anche mediante accordi con le Autorità di sistema portuale e le Autorità marittime competenti"**, per lo svolgimento del servizio come previsto nel programma di esercizio (Misura 3(2)).

F. IMPATTO DELL'OPZIONE SCELTA

La valutazione di impatto della regolazione, rispetto allo *status quo*, viene effettuata utilizzando il quadro sinottico riportato nella Tabella 8, in cui sono riportati i costi e i benefici attesi. Rispetto alle misure poste in consultazione, quelle presenti nell'Atto di regolazione ne rafforzano i benefici attesi, senza incidere in maniera significativa sui costi.

Nel caso specifico, i benefici previsti dall'attuazione delle misure sono stati desunti sulla base dalle declaratorie normative esposte nel §D e sintetizzati nei seguenti *driver*:

- i. **soddisfacimento della domanda di mobilità** (relativamente alle esigenze di mobilità dei cittadini e di continuità territoriale; miglioramento della qualità dei servizi, con particolare attenzione alle PMR, e promozione dell'innovazione);
- ii. **tutela della concorrenza** nel mercato e per il mercato (riduzione delle asimmetrie informative tra *incumbent* e nuovi entranti, *level playing field*, e tra EA e affidatari, attraverso una maggiore specificazione dei contratti e dell'allocazione dei rischi tra le parti);
- iii. **efficienza delle gestioni e risparmio di risorse pubbliche** (efficienza delle gestioni e rispetto delle condizioni minime di qualità del servizio).

Il contributo fornito dalle misure a ciascuno di questi *driver* è indicato soltanto in maniera dicotomica (assente/presente) mediante un segno di spunta.

Per quanto riguarda gli oneri incrementali, bisogna distinguere tra "obblighi di contenuto" ed "obblighi di informazione".

Gli obblighi di contenuto sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o Amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per la tutela dell'interesse pubblico.

Gli oneri per adempiere agli obblighi di contenuto delle presenti misure comprendono:

- adeguamento di procedure, regolamenti, schemi di contratto, ecc.;
- controllo e monitoraggio delle attività richieste e/o imposte;
- oneri di adempimento, ovvero altri costi sostenuti per adeguarsi sostanzialmente alla regolazione.

Gli obblighi di informazione, invece, sono correlati al reperimento, produzione, conservazione ed invio delle informazioni riguardanti azioni e condotte di cittadini e/o imprese che una norma richiede di fornire alla Pubblica Amministrazione o ad altri soggetti terzi. Questi possono incidere sia sulle imprese che sulla Pubblica Amministrazione. Gli oneri per soddisfare gli obblighi di informazione sono quindi di due tipi:

- gestione dei dati, legati alla raccolta ed elaborazione delle informazioni da inviare successivamente alla Pubblica Amministrazione e rispettivamente oneri in capo al soggetto ricevente per la loro gestione;
- oneri amministrativi, ovvero i costi correlati alla fornitura e scambio di informazioni con la Pubblica Amministrazione o altri soggetti terzi.








Nella tabella che segue, l'impatto fornito dalle misure su ciascuna di queste determinanti è riscontrato unicamente a livello qualitativo, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a 5 (impatto massimo).





Gli oneri incrementali rispetto allo status quo vengono valutati in relazione ai seguenti attori:














- Soggetto competente (SC);
- Ente affidante (EA);
- Autorità di regolazione dei trasporti (ART);
- Impresa di navigazione entrante (IN);
- Gestore uscente (GU).

Tabella 8 – Impatto delle misure di regolazione.

Misure	BENEFICI			Attori	ONERI INCREMENTALI rispetto allo <i>status quo</i>				
	Domanda mobilità	Concorrenza	Efficienza e risparmi risorse pubbliche		Obblighi di contenuto			Obblighi di informazione	
					Adeguamento procedure, regolamenti, contratti	Controllo e monitoraggio	Oneri di adempimento	Gestione dei dati	Oneri amministrativi
2 (Procedura per definizione lotti gara e verifica mercato) 12 (Termine presentazione offerte) 13 (Criteri nomina commissioni)				SC		-			
				EA		-			
3 (Disponibilità degli approdi)				EA					
				ART	-		-	-	-

Misure	BENEFICI			Attori	ONERI INCREMENTALI rispetto allo <i>status quo</i>				
	Domanda mobilità	Concorrenza	Efficienza e risparmi risorse pubbliche		Obblighi di contenuto			Obblighi di informazione	
					Adeguamento procedure, regolamenti, contratti	Controllo e monitoraggio	Oneri di adempimento	Gestione dei dati	Oneri amministrativi
5 (Informazioni minime da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara) 6 (Requisiti di partecipazione) 7 (Criteri di aggiudicazione) 15 (Schema dei CdS e contenuto minimo) 16 (Durata del contratto di servizio)				EA					

Misure	BENEFICI			Attori	ONERI INCREMENTALI rispetto allo <i>status quo</i>				
	Domanda mobilità	Concorrenza	Efficienza e risparmi risorse pubbliche		Obblighi di contenuto			Obblighi di informazione	
					Adeguamento procedure, regolamenti, contratti	Controllo e monitoraggio	Oneri di adempimento	Gestione dei dati	Oneri amministrativi
<p>8 (Criteri di calcolo corrispettivo e redazione PEF dell'EA)</p> <p>9 (Criteri di individuazione e allocazione dei rischi nell'affidamento in concessione)</p> <p>10 (Determinazione margine utile ragionevole)</p> <p>11 (PEF concorrenti)</p>	-	-		EA		-			

Misure	BENEFICI			Attori	ONERI INCREMENTALI rispetto allo <i>status quo</i>				
	Domanda mobilità	Concorrenza	Efficienza e risparmi risorse pubbliche		Obblighi di contenuto			Obblighi di informazione	
Adeguatezza procedure, regolamenti, contratti				Controllo e monitoraggio	Oneri di adempimento	Gestione dei dati	Oneri amministrativi		
4 (Obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per l'IN) 14 (Trasferimento personale) 17 (Monitoraggio prestazioni contrattuali) 18 (Verifica equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione) 19 (Obiettivi di efficacia ed efficienza e sistema incentivante)		-		EA					
				IN	-	-			
				GU	-	-			

000

Il Dirigente dell'Ufficio Affari economici

F.to Cinzia Rovesti

ALLEGATO: RICHIESTA D'INFORMAZIONI

Le seguenti 43 imprese di navigazione hanno ricevuto la richiesta di dati ed informazioni inviata dall'Ufficio il 30/03/2018.

Impresa di navigazione	OSP (Sì/No)	Ambito geografico di attività
ACTV S.p.A.	Sì	Veneto (laguna di Venezia)
ADRIA FERRIES S.p.A.	No	Internazionale
ALICOST S.p.A.	No	Campania
ALIDAUNIA S.r.l.	No	Puglia (elicotteristico)
ALILAGUNA S.p.A.	Sì	Veneto (laguna di Venezia)
ALILAURO GRUSON S.p.A.	No	Campania
ALILAURO S.p.A.	No	Campania
AMAT S.p.A.	Sì	Puglia
AMT GENOVA S.p.A.	Sì	Liguria (costiero Genova)
AZIENDA VENEZIANA MOBILITA'	Sì	Veneto (laguna di Venezia)
BLUFERRIES S.r.l.	No	Sicilia e Calabria
BLUNAVY CRUISE & TOUR S.r.l.	No	Toscana, Sardegna ed internazionale
BN DI NAVIGAZIONE S.p.A.	No	Toscana, Sardegna ed internazionale
BN SARDEGNA DI NAVIGAZIONE S.r.l.	No	Toscana, Sardegna ed internazionale
CAMPANIA REGIONALE MARITTIMA S.p.A. CAREMAR	Sì	Campania
CARONTE & TOURIST ISOLE MINORI S.p.A.	Sì	Sicilia e Calabria
CARONTE & TOURIST S.p.A.	No	Sicilia e Calabria
CARTOUR S.r.l.	No	Lunga percorrenza nazionale
COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE S.p.A.	Sì	Lunga percorrenza nazionale
CONSORZIO LINEE MARITTIME NEAPOLIS	No	Campania
COOPERATIVA BARCAIOLI PORTOVENERE	Sì	Liguria
DELCOMAR S.r.l.	Sì	Sardegna
DELFINO VERDE NAVIGAZIONE S.r.l.	No	Friuli-Venezia Giulia (costiero Trieste)
ENSAMAR S.r.l.	No	Sardegna
GESTOUR S.r.l.	No	Campania
GRIMALDI GROUP S.p.A.	No	Lunga percorrenza nazionale
LAZIOMAR S.p.A.	Sì	Lazio
LIBERTY LINES S.p.A.	Sì	Sicilia, lunga percorrenza nazionale ed internazionale
MADDALENA LINES S.r.l.	No	Sardegna
MEDMAR NAVI S.p.A.	No	Campania
MERIDIANO LINES - S.r.l.	No	Sicilia e Calabria
MINOAN ITALIA S.p.A.	No	Internazionale
MOBY S.p.A.	No	Lunga percorrenza nazionale
NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO S.R.L. IN SIGLA NLG S.r.l.	No	Campania, Puglia e Lazio
NEW TTTLINES S.r.l.	No	Lunga percorrenza nazionale
SANT'ANDREA - S.C.R.L.	No	Campania
SOCIETA' NAVIGAZIONE ARCIPELAGO PONZIANO - S.r.l.	No	Lazio
SOCIETA' NAVIGAZIONE SICILIANA S.C.P.A.	Sì	Sicilia e lunga percorrenza nazionale
TARNAV S.R.L.	No	Sicilia
TOSCANA REGIONALE MARITTIMA SPA TOREMAR	Sì	Toscana
TRAGHETTI DELLE ISOLE S.p.A.	Sì	Sicilia
TRIESTE TRASPORTI S.p.A.	Sì	Friuli-Venezia Giulia (costiero Trieste)
VETOR - S.r.l.	No	Lazio

Il modulo di richiesta dati elaborato dagli Uffici è composto da 3 schede (anagrafica impresa; anagrafica linee; dati economici per linea). Dopo l'interlocuzione con un rilevante gruppo di imprese di navigazione, l'Ufficio ha accordato una riduzione del set informativo rispetto a quello inizialmente previsto, i cui *format* si riportano di seguito.

Scheda 1

Anagrafica – Impresa di navigazione	
Impresa di navigazione:	
Soci con quote superiori al 5%:	
Soggetto di controllo proprietario:	
Persona di riferimento per la risposta al questionario:	
Indirizzo e-mail	
Numero di telefono	
Istruzioni per la compilazione	
Si chiede di compilare il questionario nella scheda successiva per ciascuna linea operata, relativamente ai servizi di trasporto marittimo di passeggeri.	
In caso di subappalto, le miglia e le altre informazioni devono essere dichiarate dall'impresa che effettua il servizio (impresa subappaltatrice).	
Glossario:	
passenger imbarcati	Somma dei passeggeri saliti sui mezzi nautici ad ogni fermata (per linea)
automobili imbarcate	Somma del numero di automobili imbarcate sui mezzi nautici ad ogni fermata (per linea)
linea	Collegamento tra diverse località/porti lungo una stessa rotta marina. Esso comprende anche le corse lungo la stessa rotta che servono solo una parte delle stesse località/porti (corse limitate). Esso comprende anche le corse che servono la stessa rotta ma che includono deviazioni (corse deviate). In quest'ultimo caso, si deve indicare in nota a parte la circostanza, specificano la deviazione (elenco di tutte le località/porti serviti).
OSP	Obblighi di servizio pubblico

Scheda 2

Anagrafica - LINEE	
Si chiede di identificare le linee servite dalla vostra Azienda e le imprese concorrenti	
	Specificare località/porti servite/i lungo la rotta
Linea 1	
Linea 2	
Linea 3	
Linea 4	
Linea 5	
*Se vengono utilizzate più tipologie di naviglio (navi veloci, traghetti, ecc.), il prezzo e la durata devono essere individuati separatamente per ogni diversa tipologia. (aggiungere righe per ulteriori linee)	

Scheda 3

	Dati 2015	Dati 2016	Dati 2017
Descrizione dei dati			
Offerta di servizio passeggeri			
Linea 1			
miglia nautiche di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
numero corse di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 2			
miglia nautiche di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
numero corse di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 3			
miglia nautiche di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
numero corse di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 4			
miglia nautiche di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
numero corse di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 5			
miglia nautiche di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
numero corse di servizio svolto			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
(aggiungere righe per ulteriori linee)			
Traffico passeggeri imbarcati			
Linea 1			
passeggeri imbarcati			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
automobili imbarcate			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 2			
passeggeri imbarcati			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
automobili imbarcate			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 3			
passeggeri imbarcati			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
automobili imbarcate			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			

Linea 4			
passengeri imbarcati			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
automobili imbarcate			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
Linea 5			
passengeri imbarcati			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
automobili imbarcate			
- di cui da servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
(aggiungere righe per ulteriori linee)			
Ricavi passeggeri			
Linea 1			
€ ricavi totali servizi			
€ ricavi totali servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
- di cui da contributi pubblici (compensazione)			
Linea 2			
€ ricavi totali servizi			
€ ricavi totali servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
- di cui da contributi pubblici (compensazione)			
Linea 3			
€ ricavi totali servizi			
€ ricavi totali servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
- di cui da contributi pubblici (compensazione)			
Linea 4			
€ ricavi totali servizi			
€ ricavi totali servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
- di cui da contributi pubblici (compensazione)			
Linea 5			
€ ricavi totali servizi			
€ ricavi totali servizi soggetti ad obblighi di servizio pubblico			
- di cui da contributi pubblici (compensazione)			
(aggiungere righe per ulteriori linee)			
Ulteriori Informazioni			
Commenti			