

Parere reso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ai sensi della Misura 2, punto 10 della delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 in merito alla conformità della procedura di verifica di mercato relativa ai collegamenti marittimi con le isole Sardegna, Sicilia e Tremiti per garantire la continuità territoriale.

L' Autorità di regolazione dei trasporti, nella seduta del 8 gennaio 2021

premessi che:

- l'Allegato A alla delibera ART n. 22 del 13 marzo 2019 (di seguito: delibera 22/2019), alla Misura 2 recante la *"Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara"*, prevede, al punto 9, l'invio all'Autorità della relazione sugli esiti della verifica del mercato predisposta dal soggetto competente; al punto 10 della richiamata Misura è previsto che l'Autorità si esprima *"circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione [...]"*;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (di seguito anche Ministero), con nota acquisita al prot. ART n. 11654/2020 del 10 agosto 2020, ha notificato all'Autorità i termini previsti di avvio (25 agosto 2020) e conclusione (24 settembre 2020) della verifica del mercato, ai sensi del punto 4, Misura 2 della delibera in parola, trasmettendo la documentazione da rendere disponibile agli operatori del settore;
- il Ministero, con nota del 29 dicembre 2020 (prot. ART n. 20415/2020), ha trasmesso all'Autorità la relazione prevista ai sensi del punto 9, Misura 2 della delibera in parola (di seguito: Relazione esiti);

esaminata la documentazione trasmessa, ritiene di svolgere le osservazioni riportate di seguito.

La scelta di aprire al mercato i collegamenti Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo, con il conseguente venir meno delle condizioni per mantenere un regime di compensazioni, appare supportata da evidenze oggettive, analogamente alla volontà di procedere alla richiesta di manifestazioni di interesse per l'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati orizzontalmente a tutti gli operatori in relazione al collegamento Civitavecchia-Olbia. La prospettiva di un maggiore livello di liberalizzazione del mercato del settore che ne deriva appare altresì suscettibile di produrre significativi risparmi nell'impiego di risorse pubbliche destinate a garantire la continuità territoriale con le isole maggiori e le Tremiti.

Con riferimento ai collegamenti che il Ministero intende affidare tramite gara, fondate appaiono le valutazioni concernenti la mancanza di garanzie in merito alla possibilità che il libero mercato possa soddisfare le esigenze della domanda in assenza di intervento pubblico; tuttavia, si rileva la mancanza, evidenziata anche dal Ministero nella Relazione esiti, di dati qualitativi inerenti alla domanda di passeggeri e merci (riguardanti in particolare i mercati di origine/destinazione delle merci o le motivazioni e caratteristiche socio-economiche dell'utenza) che consentano di valutare il permanere di esigenze di servizio pubblico tali da giustificare, nel rispetto dei principi di necessità e proporzionalità sanciti dal quadro normativo euro-unitario di settore, il mantenimento del collegamento Cagliari-Palermo e lo scalo al porto di Arbatax nell'ambito della tratta Civitavecchia-Cagliari.

In tal senso appare almeno necessario che, laddove non ostino altre considerazioni, gli affidamenti siano di durata limitata ovvero che siano previsti, già in sede di documentazione di gara, meccanismi di revisione dei

contratti di servizio prestabiliti, volti a tener conto di mutate condizioni di domanda e di offerta da verificare periodicamente.

In generale si rileva la necessità di monitorare l'evoluzione delle esigenze di servizio pubblico nello scenario post-pandemico, anche attraverso indagini trasportistiche volte a rilevare altresì le preferenze degli utenti e la loro "disponibilità a pagare" ai fini di eventuali revisioni dei livelli tariffari da fissare nei contratti di servizio e nell'ambito dei regimi di imposizione di OSP orizzontali e di meccanismi di integrazione con altre modalità di trasporto, laddove possibili.

Ferme restando le future determinazioni del Ministero relative ai lotti di gara, che tengano conto delle disposizioni di cui alla Misura 2 della delibera 22/2019, si richiama la necessità di valutare eventuali economie realizzabili dalla definizione di lotti comprendenti più tratte, derivanti ad esempio dalla condivisione della nave di riserva, come condizione di efficienza dei lotti di gara.

Preme altresì evidenziare, nell'ottica di garantire la massima partecipazione del mercato alle procedure di affidamento, l'opportunità di non precludere agli operatori la possibilità di partecipare a più lotti contemporaneamente.

Infine, si evidenzia che per l'espletamento della procedura concorsuale per l'affidamento di contratti di servizio, il Ministero è tenuto all'applicazione della già menzionata delibera, con particolare riferimento ai Titoli II e III.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte è reso il parere che attesta la conformità della procedura seguita per la verifica di mercato ai sensi delle misure contenute nella delibera 22/2019.

Il presente parere è trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e pubblicato sul sito *web* istituzionale dell'Autorità.

Torino, 8 gennaio 2021

Il Presidente

Nicola Zaccheo

*(documento firmato digitalmente
ai sensi del D.Lgs 82/2005 s.m.i.)*