



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

Punto della Misura/ Annesso/ Quesito rif.	Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta	Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato	Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione
Misura 1 – Punto 1	Il presente atto individua misure regolatorie per la definizione dei bandi di gara, incluse le attività a essa propedeutiche, relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, [...]	Il presente atto individua misure regolatorie per la definizione dei bandi di gara, incluse le attività a essa propedeutiche, relativi all'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri, <b>misto passeggeri/merci (RO-PAX) e tutto merci (RO-RO)</b> da, tra e verso le isole	Le esigenze di pubblico servizio a garanzia della continuità territoriale delle isole maggiori e minori non devono essere limitate solo ai passeggeri, ma vanno estese anche i sistemi produttivi e/o di vendita che generano domanda di trasporto merci. Si ritiene che l'atto di regolazione debba disciplinare le procedure di affidamento sia dei sistemi misti passeggeri/merci, sia i sistemi tutto merci. Questi ultimi potrebbero essere necessari per garantire quelle tipologie di merci che le navi miste possono trasportare limitatamente o non possono assolutamente trasportare. Ad esempio, nel caso della Sardegna, da diversi anni si assiste al blocco estivo, sui servizi misti RO-Pax, del trasporto di animali vivi e altre merci pericolose, con conseguenti blocchi delle filiere economiche dei settori produttivi interessati. Al momento il SC/EA – nell'esempio citato, il MIT - non dispone di una disciplina di regolazione rivolta alle procedure di imposizione di OSP su servizi di continuità territoriale marittima delle merci da garantire attraverso servizi tutto merci (RO-RO).
Misura 1 – Punto 2	Le Misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri, per mare, da, tra e	Le Misure in esso contenute si applicano ai servizi di trasporto passeggeri, per mare, da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale	L'integrazione viene proposta coerentemente a quanto integrato nel punto 1.



**REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

	verso le isole, sia di interesse nazionale (collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale, anche qualora esercito unitamente al trasporto merci. [...]	(collegamenti con le isole maggiori), sia di interesse regionale e locale, anche qualora esercito unitamente al trasporto merci. <b>Le stesse misure si applicano ai servizi di traghettamento tutto merci (RO-RO) di interesse nazionale o regionale. [...]</b>	
Misura 2- Punto 3	Nell'ambito delle attività di cui al precedente punto 2, il SC <b>può</b> coinvolgere ulteriori soggetti <b>interessati</b> , quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e Marittime (AM), nonché gli operatori economici <b>che esprimono una domanda servizio</b> di trasporto merci.	Nell'ambito delle attività di cui al precedente punto 2, il SC può coinvolgere ulteriori soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e Marittime (AM), nonché gli operatori economici che esprimono una domanda di trasporto merci. <b>Per la definizione delle esigenze di pubblico servizio riguardante la continuità territoriale delle isole minori, il SC coinvolge la competente Autorità Marittima per definire la categorizzazione dei tratti di mare e la classe di navigazione delle navi passeggeri impiegabili ai sensi del D.lgs. 45/2000 e s.m.i.. La competente Autorità marittima si esprime anche per la definizione di ulteriori specifiche prescrizioni tecniche del naviglio, dettate da esigenze di sicurezza della navigazione con</b>	Nel caso dei collegamenti con le isole minori, l'impiego dei traghetti è circoscritto a specifiche tipologie (es. navi bidirezionali), e classi di navi passeggeri (classe D nelle isole Sarde di San Pietro e La Maddalena, C, B e in qualche caso A, nelle isole siciliane, campane e toscane), spesso limitate nella lunghezza e nei pescaggi. Le limitazioni sono legate sia alle differenti caratteristiche dei tratti di mare da percorrere - in alcuni casi molto brevi con basse altezze d'onda e in altri significativamente lunghi con altezze d'onda elevate – sia alla tipologia degli approdi, caratterizzati da specchi acquei ridotti, fondali limitati, bassa protezione da opere foranee ecc. Queste specificità rendono le flotte impiegate in un determinato mercato regionale poco versatili all'impiego su altri mercati regionali. Ancor prima delle questioni economiche, le particolari caratteristiche tecniche richieste alle navi per operare in sicurezza in uno specifico mercato regionale possono essere un forte elemento di restrizione della contendibilità della gara. È pertanto importante che la scelta della tipologia di naviglio utilizzabile coinvolga obbligatoriamente, e non



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA  
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

		<b>riferimento sia alle rotte seguite, sia alle caratteristiche degli approdi e alle eventuali ordinanze che disciplinano le operazioni commerciali e le manovre delle navi nei porti serviti.</b>	discrezionalmente, le Autorità Marittime competenti sulla sicurezza della navigazione. Queste problematiche non si riscontrano nei collegamenti di lunga percorrenza tra la penisola e le isole maggiori data la maggiore versatilità dei porti di grandi dimensioni e l'ampia disponibilità di naviglio idoneo; pertanto, si ritiene che l'integrazione proposta sia necessaria solo nel caso delle isole minori.
Misura 2 - punto 4	Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione delle IN finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione degli operatori delle stesse gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2 [...] oltre che le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi ed eventuali criticità infrastrutturali (e.g. dimensioni delle banchine, pescaggio) [...]	Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione delle IN finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione degli operatori delle stesse gli esiti delle analisi previste <b>ai precedenti punti 2 e 3[...] le informazioni riguardanti la caratterizzazione dei tratti di mare e le classi di navigazione delle navi passeggeri (ex D.lgs 45/2000) compatibili con le rotte, informazioni su ulteriori specifiche tipologie di unità navali richieste su determinate rotte, eventuali limitazioni tecniche (lunghezza, larghezza, pescaggio, tipologia di propulsione e altre eventuali)</b> oltre che le informazioni sulle	Si ritiene che sia più opportuno e trasparente che determinate limitazioni tecniche, indicate nei capitoli per giustificati motivi di sicurezza della navigazione, siano definiti ex ante dalle competenti autorità marittime e non lasciate alla discrezionalità interpretativa e valutativa del SC e dell'EA.



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

		modalità di assegnazione degli approdi ed eventuali criticità infrastrutturali (e.g. dimensioni delle banchine, pescaggio)	
Misura 2 – punto 11	8. Qualora in esito alla verifica di mercato emerga invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6 e 7 il SC, prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite CdS, definisce il lotto/i di gara in corrispondenza di una soglia di produzione, espressa di norma in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell'armatore più efficiente.	11. Qualora in esito alla verifica di mercato di cui al punto 4 e all'eventuale manifestazione di interesse per OSP orizzontali di cui al punto 7 emerga invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6, e 7 e 10 il SC individua nel CdS lo strumento adeguato a soddisfare le esigenze di mobilità. [...] Con riferimento al criterio di contendibilità, il SC effettua una ricognizione delle imprese operanti nel settore potenzialmente interessate e dotate dei requisiti per partecipare alla procedura di gara; a tal fine il SC valuta le eventuali barriere all'ingresso, correlate anche alle caratteristiche degli approdi e del naviglio da impiegare per erogare il servizio individuato, effettuando i	Negli ultimi anni si è assistito a diversi bandi andati ripetutamente deserti per la reale assenza di contendibilità delle gare, con aggiudicazione finale al gestore uscente, risultato anche l'unico partecipante in grado di fornire i mezzi nautici idonei a svolgere il servizio. Occorre valutare la reale forza concorrenziale delle poche compagnie marittime operanti sul settore dei collegamenti di corto raggio. Andrebbe verificata la disponibilità concreta di naviglio idoneo per altri mercati, oltre a quello già coperto. Infatti, la possibilità che un operatore concorrente possa impegnare ingenti risorse economiche per dotarsi di unità navali di proprietà o a noleggio, tra l'altro difficili da reperire nel mercato, per poter ampliare la sua flotta e competere con un gestore uscente già idoneo a svolgere quei servizi, rischia di rimanere astratta e di non concretizzarsi nei fatti. Per questo, come detto, in questo settore le gare vanno spesso deserte oppure vedono la partecipazione dei soli gestori uscenti, con il rischio ulteriore che queste dinamiche possano mettere questi ultimi in una posizione contrattuale di forza rispetto ai SC ed EA. Inoltre, si tenga conto che gran parte dei principali operatori marittimi di questo settore risultano già titolari di CdS. Quindi, una parte consistente della flotta italiana di navi di corto raggio è sottoposta a vincoli di utilizzo dai



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

		<p>necessari approfondimenti al riguardo.</p> <p><b>Qualora dovesse emergere che il criterio di contendibilità tra le IN non possa essere garantito a causa di oggettive barriere all'ingresso, riconducibili alle specifiche tecniche delle navi imposte dalle condizioni degli approdi e delle rotte, e tali barriere determinino di fatto la possibilità di partecipazione del solo gestore uscente, in quanto unico operatore dotato delle navi idonee, il SC può valutare il ricorso all'affidamento del servizio mediante gestione in house.</b></p>	<p>rispettivi contratti di servizio, mentre la flotta in libero mercato è solo una quota residuale.</p>
Misura 8. Punto 4	<p>4. Nel rispetto dei principi e criteri di cui al precedente punto 3, il valore della compensazione risultante dall'applicazione del PEF è stimato tenendo conto di costi e ricavi inerenti a un'impresa tipo, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, e considerata l'allocazione del rischio, di cui alla Misura 9.</p>	<p>Misura 16. Punto 4</p> <p>Nel rispetto dei principi e criteri di cui al precedente punto 3, il valore della compensazione risultante dall'applicazione del PEF è stimata tenendo conto di costi e ricavi inerenti a un'impresa tipo, gestita in modo efficiente e dotata di mezzi adeguati, e considerata l'allocazione del rischio, di cui alla Misura 17. <b>Per la componente dei costi,</b></p>	<p>Attualmente, ogni Regione conosce esclusivamente le dinamiche di costo dell'Impresa di Navigazione (IN) affidataria del servizio, ma difficilmente ha accesso a informazioni dettagliate sui costi caratteristici della contabilità regolatoria di altri OSP affidati da diversi Enti Affidanti (EA).</p> <p>Per garantire omogeneità e oggettività nella definizione di "impresa tipo", sarebbe opportuno che fosse l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) a fornire i parametri di riferimento.</p>



**REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA**  
**REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA**

ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS  
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

Direzione generale

		<b>l'ART mette a disposizione sottoforma di costi standard, i range di costo delle voci della contabilità regolatoria sulla base delle comunicazioni effettuate dalle IN ai sensi della misura 12.</b>	
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--