

# **Procedimento di revisione della delibera 22/2019**

*Consultazione avviata con Delibera  
ART 169/2025*

*Contributo, osservazioni e proposte*

**Gennaio 2026**

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti

*Trasmessa via pec*

[pec@pec.autorita-trasporti.it](mailto:pec@pec.autorita-trasporti.it)

**Oggetto: Consultazione – Revisione delibera n. 22/2019**

Spett.le Autorità,

come a voi noto Regione Campania ha avviato le attività propedeutiche all'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le isole di Capri, Ischia e Procida dando seguito alle previsioni di cui alla Delibera 22/2019 e, allo stato, con particolare riguardo alla Misura 2.

L'Agenzia Campania Infrastrutture, Mobilità e Reti (ACAMIR), individuata quale soggetto competente, ha recentemente concluso le attività di verifica di mercato, i cui esiti – incoraggianti sotto il profilo dell'interesse mostrato dalle compagnie di navigazione - sono al momento oggetto di analisi e di valutazione anche al fine di predisporre l'apposita Relazione sugli Esiti della Verifica di Mercato in cui delineare il quadro degli strumenti da utilizzarsi per l'affidamento dei relativi servizi.

Alla luce della consultazione avviata da codesta Autorità e dell'esperienza sin qui condotta, in particolare, nell'applicazione dei contenuti della Misura 2, si è ritenuto utile formulare alcuni commenti/osservazioni che possano contribuire nel percorso di revisione della Delibera 22/2019.

Il presente documento riporta, quindi, commenti e osservazioni formulate da Regione Campania, in merito alla consultazione in oggetto, indetta da codesta Autorità con Delibera n. 169/2025, secondo le indicazioni contenute nell'Allegato B della medesima.

Nel ringraziare per l'opportunità di contribuire al percorso di definizione del nuovo testo della Delibera, rimaniamo a disposizione per eventuali dubbi/chiarimenti, e, con l'occasione, porgiamo cordiali saluti.

*Avv. Giuseppe Carannante*

*Direttore Generale per la Mobilità*

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>                         | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara</b><br><i>Punto 2</i>   |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>      | <p>2. Il SC definisce le esigenze di servizio pubblico <b>del bacino di mobilità</b> attraverso l'analisi <b>on desk</b> della domanda attuale e potenziale, <b>da sviluppare tramite studi on desk sulla base di dati e informazioni pubblicamente disponibili o desumibili dai monitoraggi dei CdS relativi agli attuali affidamenti dei servizi, indagini e/o simulazioni trasportistiche effettuate direttamente o sulla base di dati e informazioni disponibili.</b></p> <p><b>Nell'ambito delle analisi di domanda, il SC valuta sia la componente sistematica per motivi di studio e lavoro, sia quella occasionale e turistica.</b></p> <p><b>Al fine di individuare le esigenze di servizio pubblico il SC consulta sentiti almeno gli utenti dei servizi di cabotaggio marittimo erogati nel bacino di mobilità oggetto di analisi e/o le loro associazioni, gli enti locali e le associazioni di categoria interessate.</b></p> <p><b>Con specifico riferimento alla domanda potenziale, il SC considera le tendenze evolutive della domanda di spostamenti correlate ai cambiamenti previsti relativamente ad aspetti demografici, occupazionali, di attrattività del territorio, di preferenza modale.</b></p> <p><b>Conseguentemente, il SC quantifica l'entità dell'evoluzione della domanda sulle relazioni O-D individuate, considerando sia la nuova domanda che potrebbe generarsi, sia la domanda che potrebbe essere attratta da altre modalità di trasporto in diversione modale, con riferimento a un orizzonte temporale di breve-medio termine.</b></p> <p><b>In esito alle analisi svolte, il SC al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che sulle quali sono necessari richiedono servizi di trasporto marittimo per soddisfare le esigenze di servizio pubblico rilevate, le fasce orarie di interesse per l'utenza, l'entità della domanda e la frequenza media degli spostamenti durante i diversi periodi dell'anno, nell'arco della /settimana e del /giorno, e nonché la relativa disponibilità a pagare delle diverse categorie di utenti interessate (e.g. residenti e non, studenti, lavoratori, occasionali) massima. Individuati i servizi di trasporto marittimo per soddisfare le esigenze di servizio pubblico rilevate, il SC definisce uno o più ambiti di servizio pubblico.</b></p> |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | Nessuna proposta di modifica al testo.   |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle</b>          | Si condivide la proposta di estendere la valutazione da condurre sull'analisi della domanda alla componente sistematica e a quella occasionale e turistica, nonché ai fenomeni di stagionalità e per motivi di lavoro. Nel caso specifico  |

|   |  |
|---|--|
| <b>motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>della Regione Campania, infatti, si riscontra un andamento della domanda specialmente per motivi di lavoro, che segue un trend di stagionalità.</p> <p>Sulle isole di Capri, Ischia e Procida, infatti, la componente turistica è un fenomeno rilevante e principale motore dell'economia locale. Ne consegue che l'offerta di servizi per soddisfare i maggiori afflussi turistici nei periodi di media e alta stagione determina anche un notevole incremento di lavoratori pendolari che quotidianamente si spostano dalla terraferma verso le isole e viceversa.</p> <p>Anche se questa dinamica della domanda di utenti pendolari sembrerebbe non aderente a un concetto di domanda sistematica puramente intesa (che si pensa sostanzialmente stabile nel corso dell'anno, pur con alcune differenziazioni), di fatto rappresenta una peculiarità importante di cui la Regione Campania ha cercato di tenere conto nella definizione della esigenze di servizio pubblico e nella proposta di un volume di servizi che tende a incrementare i collegamenti nei periodi di media e alta stagione.</p> <p>La specifica proposta nel testo tende evidentemente a rimarcare la necessità di tenere conto delle peculiarità sottese a ciascuna realtà specifica e, in questo senso, si ritiene sia una specificazione importante inserita dall'Autorità.</p> <p>Con riguardo invece al tema della possibile diversione modale, si ritiene che questo punto sia principalmente riferibile al caso delle isole maggiori o, comunque, a realtà insulari dotate almeno di un aeroporto.</p> |
|---|--|

|   |   |
|---|---|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>   | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara</b><br><i>Punto 3</i>  |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | 3. Nell'ambito delle attività di cui al precedente punto 2, il SC <b>ha facoltà di 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 interessati all'eventuale servizio</b> di trasporto merci.   |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | 3. Nell'ambito delle attività di cui al precedente punto 2, il SC <b>ha facoltà di 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 potenzialmente interessati all'eventuale servizio di trasporto passeggeri e/o di trasporto merci</b> .   |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>La proposta di integrazione al testo mira a includere nella platea di soggetti potenzialmente da coinvolgere per la definizione delle esigenze di servizio pubblico anche compagnie potenzialmente interessate a servizi di trasporto passeggeri e non solo a quelli di trasporto merci.</p> <p>Ciò nell'ottica di acquisire eventuali osservazioni anche da parte delle imprese di navigazione che potrebbero essere utili ai fini della progettazione degli ambiti di servizio che porterebbero a rispondere in modo efficiente ed efficace alle esigenze di mobilità.</p> <p>Nel caso specifico della Regione Campania la consultazione degli stakeholder è stata aperta anche alle compagnie di navigazione che hanno potuto formulare – al pari di altri stakeholder e con le medesime modalità – osservazioni e contributi. In alcuni casi ciò è stato utile per raccogliere alcune informazioni circa vincoli infrastrutturali o di organizzazione del servizio (es. presenza di punti di rifornimento, circostanze meteomarine che hanno reso in passato eccessivamente onerosa l'esecuzione di alcuni servizi rispetto ai passeggeri effettivamente serviti) che sono stati utilizzati ai fini della predisposizione del nuovo progetto di rete.</p> <p>Ciò nell'intento di ampliare il quadro conoscitivo di riferimento integrandolo anche con elementi derivanti dall'esperienza maturata dalle compagnie esercenti il servizio, naturalmente mantenendo in capo alla Regione Campania ogni onere o decisione in merito al nuovo progetto di rete.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>                         | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara</b><br><i>Punto 4</i>  |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>      | <p>4. Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione <b>delle IN</b> finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione <b>degli operatori delle stesse</b> gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2, tra <b>le quali cui</b>, in particolare, le relazioni O-D <b>individuate</b>, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno, <b>nell'arco della /settimana e del /giorno individuati</b></p> <p><b>nell'analisi della domanda</b>, la disponibilità a pagare degli utenti, oltre che le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi <b>ed eventuali criticità infrastrutturali (e.g. dimensioni delle banchine, pescaggio), oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti.</b></p> <p>Il SC comunica all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione, <b>resa da rendere</b> pubblica, in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate. <b>La durata della consultazione è fissata in almeno 30 giorni; l'eventuale individuazione di una durata inferiore deve essere motivata dal SC nell'ambito della comunicazione all'Autorità dei termini di avvio e conclusione.</b></p> <p>Il SC adotta idonee misure volte a evitare che le procedure di consultazione adottate falsino la concorrenza e comportino per le imprese partecipanti indebiti vantaggi in caso di successivo esperimento di gara.</p> |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b> | <p>4. Una volta definite le esigenze di servizio pubblico <b>e definiti gli ambiti di servizio pubblico</b>, il SC effettua una apposita consultazione <b>delle IN</b> finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione <b>degli operatori delle stesse</b> gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2, tra <b>le quali cui</b>, in particolare, le relazioni O-D <b>individuate</b>, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno, <b>nell'arco della /settimana e del /giorno individuati</b></p> <p><b>nell'analisi della domanda</b>, la disponibilità a pagare degli utenti, oltre che le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi <b>ed eventuali criticità infrastrutturali (e.g. dimensioni delle banchine, pescaggio), oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti.</b></p> <p>Il SC comunica all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione, <b>resa da rendere</b> pubblica, in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate. <b>La durata della consultazione è fissata in almeno 30 giorni; l'eventuale individuazione di una durata inferiore deve essere motivata dal SC nell'ambito della comunicazione all'Autorità dei termini di avvio e conclusione.</b></p>   |

|   |   |
|---|---|
|   | Il SC adotta idonee misure volte a evitare che le procedure di consultazione adottate falsino la concorrenza e comportino per le imprese partecipanti indebiti vantaggi in caso di successivo esperimento di gara.  |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica integrazione</b> | <p>La specifica proposta nel testo segue l'introduzione del concetto di "Ambiti di servizio pubblico" tra gli elementi definiti nella nuova formulazione della Delibera 22/2019.</p> <p>A valle della definizione delle esigenze di servizio pubblico, si determina un paniere di servizi (eventualmente uno o più ambiti di servizio) che vengono sottoposti a verifica di interesse da parte delle imprese di navigazione.</p> <p>o Tale iter è stato seguito anche da Regione Campania che ha approvato a settembre 2025 con apposita Delibera di Giunta le esigenze di servizio pubblico e il conseguente progetto di rete di servizi suddiviso in due ambiti di servizio pubblico, a loro volta segmentati in ulteriori sub-ambiti di servizio, che successivamente sono stati sottoposti a verifica di interesse da parte del mercato.</p> <p>Con l'aggiunta del concetto di ambiti di servizio pubblico si ritiene di poter superare eventuali margini di aleatorietà circa il contenuto degli elementi da sottoporre a verifica di interesse da parte del mercato in quanto esigenze di servizio pubblico e progetto di rete sono due elementi logicamente interconnessi.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>   | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara</b><br><i>Punto 5</i>   |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | 5. Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle IN a coprire per intero, <b>in assenza di compensazione, l'le esigenze esigenza di fornitura del di servizio pubblico individuate dal SC sulla singola relazione O-D in assenza di compensazione</b> , attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare ex novo, il SC non <b>pone in essere attua</b> alcun intervento, fatto salvo quanto previsto al punto <b>710</b> .  |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | 5. Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle IN a coprire per intero, <b>in assenza di compensazione, l'le esigenze esigenza di fornitura del di servizio pubblico individuate dal SC sulla singola relazione O-D in assenza di compensazione</b> , attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare ex novo, il SC non <b>pone in essere attua</b> alcun intervento, fatto salvo quanto previsto <b>ai punti 7 – 8 – 9 o</b> al punto <b>710</b> .  |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>La modifica proposta al testo richama anche la possibilità di poter imporre OSP Orizzontali nel caso di operatori che si dichiarino disponibili a esercire il progetto di rete richiesto, in assenza di compensazione.</p> <p>Dall'interpretazione del testo vigente della Misura, sembrerebbe che nella circostanza in cui vi sia un interesse a coprire per intero le esigenze di servizio pubblico, anche su una singola relazione O-D, nel privilegiare gli strumenti meno restrittivi del libero mercato, si dovrebbe definire un regime di sola autorizzazione alle IN che si dichiarano disponibili.</p> <p>Tuttavia, si ritiene che il regime autorizzatorio nel caso di tratte ritenute di particolare rilevanza per l'utenza pendolare e, più in generale, per la continuità territoriale di lavoratori, studenti e residenti delle isole, non sia necessariamente condizione sufficiente a incentivare l'operatore a rispettare gli standard di servizio previsti.</p> <p>In Regione Campania si sono verificati fenomeni di c.d. <i>market skimming</i> ossia di corse che gli operatori autorizzati a esercire collegamenti su una determinata tratta – apprezzati e utilizzati dai pendolari e/o dai residenti delle isole - non hanno erogato il servizio previsto.</p> <p>Nel caso di questi operatori, che hanno con la Regione Campania un rapporto di tipo autorizzatorio, la Regione non ha elementi per poter eventualmente imporre penalità in caso di difformità degli standard di servizio o meccanismi incentivanti agli operatori più meritevoli.</p> <p>Pertanto, in un quadro in cui i servizi individuati in risposta alle esigenze di servizio pubblico devono contenerare, oltre ai temi concorrenziali, soprattutto l'esigenza di primaria di continuità territoriale, si ritiene che possa essere quanto meno giustificabile il ricorso a forme di OSP orizzontali, quale strumento per favorire valutazione e monitoraggio di regolarità e conformità del servizio agli standard previsti, potendo ricorrere anche a strumenti penalizzanti (con eventuale utilizzo di polizza fideiussoria o altro strumento di garanzia), o</p> |

|  |   |
|--|---|
|  | incentivanti sugli operatori o condividendo obiettivi e impegni per il miglioramento del servizio stesso. |
|--|---|

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>   | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara</b><br><i>Punto 12</i>  |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | <p>12. Il SC, al termine della verifica di mercato <b>di cui al punto 4</b>, trasmette all'Autorità <b>un'apposita relazione Relazione</b> sugli esiti della <b>stessa verifica del mercato (RdE)</b>, secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 3, che costituisce parte integrante della documentazione che disciplina l'eventuale procedura di affidamento.</p> <p><b>La RdE è pubblicata sul sito web istituzionale del SC, al fine di garantire adeguate condizioni di trasparenza della procedura seguita (nei confronti di tutti gli stakeholder), ed è contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, che ne valuta la conformità alle misure regolatorie della procedura seguita per la verifica del mercato.</b></p> <p>Nella <b>relazione RdE</b>, oltre alla descrizione dell'iter sviluppato a seguito della comunicazione inoltrata all'Autorità, è data evidenza delle motivazioni alla base della scelta effettuata al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, tenendo conto della necessità di garantire al tempo stesso un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella <b>relazione RdE</b> è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità <b>delle infrastrutture portuali</b>.</p> |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | Nessuna proposta di modifica al testo.   |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>Ove correttamente interpretato, il processo descritto alla Misura 2 determina un avanzamento per fasi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. definizione delle esigenze di servizio pubblico</li> <li>2. individuazione degli ambiti di servizio</li> <li>3. verifica di interesse da parte del mercato</li> <li>4. relazione sugli esiti della verifica di mercato, che contiene, su tutti, indicazioni sulle modalità individuate per il soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico e, di conseguenza, per l'affidamento degli ambiti di servizio pubblico individuati;</li> <li>5. eventuale manifestazione di interesse per OSP orizzontali ed eventuale predisposizione del Piano Operativo Congiunto;</li> <li>6. eventuale avvio di attività propedeutiche all'affidamento di un contratto di servizio con gara.</li> </ol> <p>In questo senso, per rendere maggiormente aderente il testo della Misura al flusso logico di lavoro, si suggerisce l'opportunità di rivedere l'ordinamento dei punti della Misura stessa, spostando direttamente a seguire quelli relativi alla Verifica di Mercato (punto 4), i punti 12 e 13 riferiti alla Relazione sugli Esiti di Verifica di Mercato. I punti rimanenti, posti a seguire, fornirebbero a quel punto</p>   |

|  |   |
|--|---|
|  | delle specifiche attuative del quadro di lavoro previsto per addivenire alla definizione degli affidamenti dei servizi. |
|--|---|

|  |   |
|--|---|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>  | <b>Misura 2 - Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara - Punto 14</b>   |
| Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta  | 14. Qualora in esito alla verifica del mercato di cui al punto 4 e all'eventuale manifestazione di interesse per OSP orizzontali di cui al punto 7, il SC scelga di ricorrere allo strumento del CdS per l'affidamento di un servizio, trasmette all'Autorità un'apposita Relazione sui lotti (RdL) secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 4, nella quale, oltre a descrivere l'ambito o gli ambiti di servizio pubblico individuati, indica il disegno dei lotti di gara scelto, motivato sulla base delle analisi e delle valutazioni di cui al punto 11, sviluppate applicando i criteri di economicità e contendibilità, anche confrontando scenari alternativi. La RdL è pubblicata sul sito web istituzionale del SC e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità delle analisi sviluppate dal SC ai fini dell'eventuale definizione dei lotti.   |
| Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato   | 14. Qualora in esito alla verifica del mercato di cui al punto 4 e all'eventuale manifestazione di interesse per OSP orizzontali di cui al punto 7, il SC scelga di ricorrere allo strumento del CdS per l'affidamento di un servizio, trasmette all'Autorità un'apposita Relazione sui lotti (RdL) secondo lo schema-tipo di cui all'Annesso 4, nella quale, <b>oltre a descrivere l'ambito o gli ambiti di servizio pubblico individuati</b> , indica il disegno dei lotti di gara scelto, motivato sulla base delle analisi e delle valutazioni di cui al punto 11, sviluppate applicando i criteri di economicità e contendibilità, anche confrontando scenari alternativi. La RdL è pubblicata sul sito web istituzionale del SC e contestualmente trasmessa all'Autorità ai fini di vigilanza, volta a garantire adeguate condizioni di trasparenza e la valutazione della conformità delle analisi sviluppate dal SC ai fini dell'eventuale definizione dei lotti.   |
| Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione | Nel testo modificato si propone di espungere i riferimenti all'ambito o agli ambiti di servizio pubblico, atteso che la descrizione dei medesimi dovrebbe essere già intervenuta nelle fasi precedenti (verifica di interesse da parte del mercato ed eventualmente anche a successiva manifestazione di interesse per OSP orizzontali).<br><br>Inoltre, posta una tendenziale convergenza - almeno a livello di volumi di produzione - tra ambiti di servizio pubblico e lotti di gara, i due elementi potrebbero presentare delle differenze. Ciò in ragione, a titolo esemplificativo e non esaustivo, di valutazioni circa la compatibilità con gli oneri per il bilancio regionale o per eventuali osservazioni poste dagli armatori nel corso dei passaggi di verifica di interesse in precedenza espletati e che potrebbero portare ad aggiustamenti del progetto di rete.<br><br>In una logica di processo si ritiene quindi di mantenere unicamente il riferimento ai lotti che saranno oggetto di gara, su cui chiaramente andranno motivate eventuali differenze e aggiustamenti rispetto agli ambiti di servizio pubblico inizialmente individuati e sottoposti alla verifica di mercato. |

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>   | <b>Misura 5 – Beni strumentali all’effettuazione del servizio e consultazione dei soggetti portatori di interesse</b><br><b>Punto 4</b>  |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | Per i beni essenziali e indispensabili di cui ai punti 2 e 3, devono essere fornite garanzie sulla piena disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, sin dal momento in cui inizia l'affidamento; deve inoltre essere assicurato l'accesso ai predetti beni, anche per eventuali attività formative, in tempo utile per il subentro dell'IN affidataria.  |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | Per i beni essenziali e indispensabili di cui ai punti 2 e 3, devono essere fornite garanzie sulla piena disponibilità degli stessi, o di beni aventi caratteristiche analoghe, <b>in coordinamento con le AM e con le AdSP e previa approvazione da parte dell'ART del RdA prima del momento in cui inizia la formale procedura di affidamento</b> ; deve inoltre essere assicurato l'accesso ai predetti beni, anche per eventuali attività formative, in tempo utile per il subentro dell'IN affidataria.   |
| <b>Breve nota illustrativa dell’osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>Il testo della Misura e, più in generale, le previsioni relative alla possibilità di identificare beni strumentali (essenziali, indispensabili o commerciali) per l'esecuzione del servizio e da mettere a disposizione dei nuovi entranti richiede un importante e gravosa attività da parte dell'EA (frutto anche di una specifica consultazione prevista l punto 7), che deve avere un fondamento giuridico forte, atto a ridurre al minimo i possibili contenziosi con il GU e altri portatori di interesse. Il tema delle opportune garanzie affinché il naviglio venga messo a disposizione dell'IN affidataria è ripreso anche alla Misura 6 punto 2.</p> <p>La criticità principale deriva dal fatto che non è chiaro <b>quale possa essere il fondamento giuridico per l'EA sulla base del quale dispone dei beni essenziali e indispensabili</b> (che potrebbero essere oltre al naviglio, potenzialmente anche aree di manutenzione/cantiere, aree dedicate all'ormeggio notturno, aree biglietteria), pertanto la formulazione del punto dovrebbe avere un carattere più incisivo e dettagliato (ad esempio esplicitando anche il pieno coordinamento dell'EA con le autorità marittime e le AdSP, che non sono indicate fra i soggetti da coinvolgere- vedi punto 8), che permetterebbe di rafforzare la misura rispetto alle aree demaniali. Inoltre, per rafforzare la portata giuridica della richiesta di messa a disposizione del naviglio ritenuto indispensabile, sarebbe necessario che l'ART approvasse l'individuazione del perimetro dei beni essenziali e indispensabili indicato nella RdA prima della pubblicazione della RdA. Questo aspetto rafforzerebbe le ipotesi di intervento dell'EA, che avrebbe teoricamente a disposizione gli strumenti giuridici della previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale. Questo aspetto aiuta a ridurre i possibili contenziosi rispetto anche alle indicazioni della misura 6 punto 5 e punto 6, che potrebbero potenzialmente creare contenziosi rispetto alle tempistiche della messa a disposizione.</p> |

|   |   |
|---|---|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b>   | <b>Misura 6 – Naviglio</b><br><i>Punto 5</i>  |
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | <b>5. In virtù di una previsione normativa o del CdS o di altro accordo negoziale, al GU può essere richiesto di assicurare la disponibilità dei mezzi navali a titolo di locazione o a diverso titolo espressamente stabilito, fino all'entrata in esercizio dei mezzi dell'IN affidataria strumentali all'effettuazione del servizio.</b>   |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | Nessuna modifica proposta<br>-  |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | <p>Il testo della Misura e, più in generale, le previsioni relative alla possibilità di identificare beni strumentali (essenziali, indispensabili o commerciali) per l'esecuzione del servizio e da mettere a disposizione dei nuovi entranti rappresenti una importante novità che può contribuire alla riduzione di barriere all'entrata per soggetti potenzialmente interessati a esercire il servizio.</p> <p>Il punto sul naviglio appare particolarmente centrato, specialmente nella previsione di consentire, prevedendo una specifica clausola contrattuale, che l'operatore uscente debba mettere a disposizione dell'operatore nuovo entrante il naviglio atto a garantire la continuità del servizio nelle more dell'introduzione delle navi – auspicabilmente nuove – da parte di quest'ultimo.</p> <p>Questa condizione consentirebbe, almeno nel caso di nuove navi, di coprire il periodo vigente fino all'approvvigionamento della nuova nave, che può richiedere diversi mesi/anni.</p> <p>Inoltre, si ritiene favorevole un avvicinamento delle discipline con quanto già previsto anche nel caso degli affidamenti di servizi ferroviari e su gomma, che – pur con le dovute differenze – viene comunque a realizzarsi con l'introduzione delle nuove Misure 5 e 6.</p> |

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b> | <b>Misura 14 – Requisiti di partecipazione</b><br><i>Punto 2</i> |
|---|--|

|   |   |
|---|---|
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | Tra i requisiti di idoneità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7 -lettera b), del d.l. n. 50/2017, l'EA dispone l'obbligo di possesso per i soggetti partecipanti alla procedura di gara di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta.   |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato o integrato</b>   | Tra i requisiti di idoneità finanziaria, nel rispetto delle disposizioni di cui all'art. 48, comma 7 -lettera b), del d.l. n. 50/2017, l'EA dispone l'obbligo di possesso per i soggetti partecipanti alla procedura di gara di un patrimonio netto pari almeno al 15% del corrispettivo annuo posto a base d'asta. <b>Tra i requisiti di natura tecnica, l'EA dispone l'obbligo per i soggetti partecipanti alla procedura di gara di aver esercitato nell'ultimo triennio servizi di trasporto marittimo similari per almeno il 30% delle miglia nautiche richieste.</b>  |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica o integrazione</b> | La richiesta di requisiti minimi di capacità tecnica, da affiancare ai requisiti di capacità finanziaria, risulta di particolare rilevanza ai fini di assicurare garanzie di sicurezza e di esperienza nello specifico settore, oltre a disporre di alcuni titoli amministrativi. Al fine di evitare restrizioni eccessive alla concorrenza potenziale il requisito deve tener conto della capacità di offrire servizi marittimi similari (non specificando in modo puntuale se con unità veloci o altre tipologie di naviglio o su specifiche rotte come suggerito dal successivo punto 4 comma a). Questo aspetto è particolarmente critico anche per la rilevanza delle capacità di gestire le manutenzioni ordinarie e straordinarie, che costituiscono una componente significativa e non standardizzata in questo business. |

|   |  |
|---|--|
| <b>Punto della Misura/ Misura Annesso</b> | <b>Misura 24 - Durata del contratto di servizio</b><br><i>Punto 12</i> |
|---|--|

|   |   |
|---|---|
| <b>Citazione del testo oggetto di osservazione/ proposta</b>  | <p>1. In caso di affidamento in concessione, l'EA fissa la durata del CdS per un periodo, di norma, non superiore a 5 anni estendibile, nel rispetto del principio di proporzionalità, <b>alla a una durata necessaria al recupero degli investimenti da parte del concessionario, ai sensi dell'art. 168 del d.lgs.n. 50/2016 non superiore al periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici, ai sensi dell'art. 178 del d.lgs. 36/2023.</b> La durata non può in ogni caso eccedere il periodo massimo di 12 anni.</p> <p>2. In caso di affidamento in appalto la durata del contratto non può eccedere i 9 anni.</p>  |
| <b>Inserimento del testo eventualmente modificato integrato o</b>   | <p>1. In caso di affidamento in concessione, l'EA fissa la durata del CdS per un periodo, di norma, non superiore a 5 anni estendibile, nel rispetto del principio di proporzionalità, <b>alla a una durata necessaria al recupero degli investimenti da parte del concessionario, ai sensi dell'art. 168 del d.lgs.n. 50/2016 non superiore al periodo di tempo in cui si può ragionevolmente prevedere che il concessionario recuperi gli investimenti effettuati nell'esecuzione dei servizi, insieme con un ritorno sul capitale investito tenuto conto degli investimenti necessari per conseguire gli obiettivi contrattuali specifici, ai sensi dell'art. 178 del d.lgs. 36/2023.</b> La durata non può in ogni caso eccedere il periodo massimo di 12 anni.</p> <p>2. In caso di affidamento in appalto la durata del contratto non può eccedere i 9 anni.</p> <p><b>3. Anche nel caso di affidamenti con OSP Orizzontali, è facoltà dell'EA concludere accordi sulla base delle previsioni di cui ai punti 1 e 2 in caso di impegni assunti da parte dell'IN nella realizzazione di politiche di rinnovo del naviglio impiegato nel servizio o di progettualità di analogia portata ritenute particolarmente valide e meritevoli da parte dell'EA.</b></p> |
| <b>Breve nota illustrativa dell'osservazione e delle motivazioni sottese alla proposta di modifica integrazione o</b> | <p>La proposta di integrazione di rende opportuna, atteso che il testo della Delibera non contiene particolari indicazioni in merito alle caratteristiche che potrebbero assumere gli accordi da definire in caso di affidamenti con strumenti differenti dal contratto di servizio.</p> <p>Tuttavia, obiettivi quali il rinnovo del naviglio impiegato o la realizzazione di specifiche progettualità volte al miglioramento del servizio (es. dotazioni di sistemi di monitoraggio, politiche di riserva posti per i passeggeri residenti, interventi su infrastrutture), hanno importanza fondamentale a prescindere dallo strumento giuridico per mezzo del quale l'IN eroga il servizio.</p> <p>Anche nel caso di OSP orizzontali, quindi, la durata dell'affidamento risulta una leva a disposizione dell'ente per incentivare l'operatore a porre in essere politiche di rinnovo del naviglio. Per tale ragione si propone di inserire la possibilità che anche per affidamenti che avvengono con lo strumento dell'OSP orizzontale, si possano prevedere durate superiori a quella annuale, comunque</p>  |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>connesse alla possibilità di recuperare eventuali investimenti, e limitate ai medesimi intervalli di durata previsti nel caso di affidamenti con contratti di servizio.</p> <p>In sintesi, consentendo agli enti di concludere accordi per l'esercizio di servizi secondo lo strumento dell'OSP orizzontale per durate superiori al singolo anno ci si attende che gli operatori – a fronte di una maggiore prospettiva di durata dell'impiego del nuovo naviglio da inserire – siano comunque incentivati a realizzare nuovi investimenti.</p> |
|--|--|

| ULTERIORI COMMENTI RELATIVI A INTERVENTI APPORTATI SU ALTRE MISURE INSERITE IN CONSULTAZIONE |   |
|--|---|
| <b>Misura 7 - Beni strumentali acquisiti tramite finanziamento pubblico</b>                  | <p>Si ritiene che l'introduzione di queste previsioni, che, nuovamente, armonizzano il quadro regolatorio anche con quanto si verifica sovente nel trasporto ferroviario e su gomma, favorisca una maggiore chiarezza anche nel caso in cui, specialmente su politiche di rinnovo del naviglio, siano gli enti a porre in essere azioni specifiche.</p> <p>Nello specifico, un quadro ben definito di regole di vincolo di utilizzo dei beni acquisiti dagli enti rappresenta una importante novità che va incontro agli enti che utilizzano risorse per investimenti in conto capitale per alleggerire anche le esigenze finanziarie per parte corrente.</p>   |
| <b>Misura 9 - Azioni in capo all'EA per favorire la disponibilità dei beni strumentali</b>   | <p>La Misura elenca una serie di iniziative che gli enti possono adottare per favorire investimenti in beni strumentali.</p> <p>In particolare, al punto b) si prevede che l'ente possa <i>“fornire una garanzia per il finanziamento dell'acquisto da parte dell'IN affidataria del naviglio nonché di altri beni strumentali per l'effettuazione del servizio o sul valore residuo dei medesimi”</i>.</p> <p>Tale aspetto appare critico anche alla luce delle previsioni che potrebbe comportare sulle regole di finanza pubblica. Diversamente, in una lettura estensiva del punto c), che testualmente prevede <i>“c)adottare ulteriori misure finanziarie per mitigare gli oneri e i rischi correlati agli investimenti richiesti all'aggiudicatario, nel rispetto della natura del CdS e della relativa allocazione dei rischi”</i> si ritiene possibile un meccanismo di incentivazione volto a subordinare l'estensione del periodo di durata dell'affidamento alla messa in esercizio di nuovo naviglio.</p> <p>Attraverso tale meccanismo, si alleggerirebbe un rischio importante per le imprese che sovente ricorrono a indebitamento finanziario per l'acquisizione/realizzazione di nuove navi. La previsione potrebbe quindi riguardare un'estensione dell'affidamento per l'impresa che rispetti le condizioni minime di qualità previste dall'affidamento e che realizzi politiche di rinnovo del naviglio accettando che quei mezzi possano almeno configurarsi come beni commerciali nei futuri affidamenti. In questo modo, una maggiore durata dell'affidamento consentirebbe all'impresa di poter disporre di flussi finanziari ulteriori per il proprio servizio del debito, rendendo l'investimento maggiormente appetibile per gli istituti finanziatori.</p> <p>Tale meccanismo sarebbe attuabile anche nel caso di affidamenti con OSP orizzontali, in cui per incentivare l'operatore a porre comunque in essere azioni di rinnovo del naviglio, si potrebbe subordinare in sede di accordo contrattuale l'estensione della durata del rapporto all'inserimento di nuove navi.</p> |

|  |   |
|--|---|
| <p><b>Misura 25 -</b><br/> <b>Monitoraggio delle prestazioni contrattuali e obblighi di trasmissione dei dati da parte dell'IN</b></p> | <p>Le integrazioni apportate alla Misura aumentano l'attenzione e i vincoli circa il monitoraggio dei dati da parte delle imprese per favorire il monitoraggio degli standard di servizio da parte dell'ente.</p> <p>Tale intervento non può che leggersi in maniera positiva in un contesto in cui, al pari delle altre modalità di trasporto, la rilevazione dei dati e una loro corretta interpretazione consente di intervenire tempestivamente per risolvere eventuali situazioni di criticità o di lavorare in una logica di miglioramento continuo del servizio per gli utenti.</p> <p>Tale esigenza è particolarmente sentita nel caso della Regione Campania dove, a fronte anche di un affidamento all'attuale gestore risalente nel tempo, oggi i sistemi di monitoraggio non sono allineati alle effettive esigenze da parte degli enti di governo.</p> <p>Si suggerisce la possibilità di utilizzare formulazioni che possano aprire maggiormente all'utilizzo di analoghe discipline anche nel caso di affidamenti con strumenti diversi dal solo contratto di servizio, nella logica di disporre anche di un testo di regolazione che favorisca un sistema omogeno di rilevazione e analisi dei dati a prescindere dal quadro giuridico che condiziona il singolo affidamento.</p> |
|--|---|