



ART Autorità
di Regolazione
dei Trasporti

PROCEDIMENTO DI REVISIONE DELLA DELIBERA N. 22/2019

Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione

29 aprile 2026

Riservatezza: *PUBBLICO*

ART

SOMMARIO

INDICE	2
INDICE DELLE FIGURE	3
INDICE DELLE TAVOLE	4
INDICE DELLE ABBREVIAZIONI	5
PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	26
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	36
D. DESCRIZIONE DELLO <i>STATUS QUO</i>	40
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI	47
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	57
ANNESSE 1 – ELENCO ISOLE MINORI	59
ANNESSE 2 - DOCUMENTO METODOLOGICO RACCOLTA DATI	60

INDICE

PREMESSA	6
A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE	7
A.1 Panorama europeo dei servizi marittimi	7
A.2 Cabotaggio marittimo: domanda ed offerta di servizi passeggeri	8
A.3 Servizi di cabotaggio marittimo oggetto di affidamento con Contratto di Servizio	10
A.3.1. Servizi di collegamento marittimo tra Continente e Isole Maggiori	11
A.3.2. Servizi di collegamento marittimo con le Isole Minori	12
A.3.3. Focus: Contratti di Servizio per cabotaggio marittimo vigenti	17
A.4 Servizi di cabotaggio marittimo per ambito regionale	20
A.5 Servizi operati da imprese minori	24
B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	26
B.1 Quadro normativo di settore	26
B.1.1. Quadro normativo comunitario	26
B.1.2. Quadro normativo nazionale	28
B.2 Atto di regolazione ex delibera n. 22/2019: principali contenuti	29
B.3 La Verifica di Impatto della Regolazione	30
B.3.1. OSP Orizzontali	31
B.3.2. Fase preliminare procedura di affidamento con Contratto di Servizio	31
B.3.3. Fase esecutiva del CdS	32
B.4 Nuovo intervento di regolazione	33
B.4.1. Obiettivi del nuovo intervento di regolazione	33
B.4.2. Indicatori per la successiva VIR	34
C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE	36
C.1 Imprese operanti nel cabotaggio marittimo con servizi OSP	36
D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO	40
D.1 Servizi di cabotaggio tra Continente e Isole Maggiori	40
D.2 Servizi di cabotaggio con le Isole Minori	42
E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI	47
E.1 OSP Orizzontali (Misura 2 - punti da 6 a 9; Misura 12 – punto 1)	48
E.2 Definizione dei lotti di gara (Misura 2, punti da 11 a 15)	50
E.3 Documentazione di affidamento (Misura 4)	52
E.4 Messa a disposizione dei beni strumentali (Misure da 5 a 11)	53
F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA	57
ANNESSO 1 – ELENCO ISOLE MINORI	59
ANNESSO 2 - DOCUMENTO METODOLOGICO RACCOLTA DATI	60

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1.	Passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti dei principali Paesi Europei per volumi di traffico (tutti i porti)	8
Figura 2.	Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo	9
Figura 3.	Numero di corse doppie effettuate dalle imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti Continente - Sicilia e Continente - Sardegna	11
Figura 4.	Passeggeri e veicoli trasportati dalle imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti paralleli Continente - Sicilia e Continente - Sardegna	12
Figura 5.	Passeggeri, veicoli trasportati e corse doppie effettuate dalle Imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti con le Isole Minori	13
Figura 6.	Contratti di Servizio vigenti (in proroga e non oggetto di proroga)	18
Figura 7.	Composizione dei ricavi delle Imprese di Navigazione nell'ambito dei Contratti di Servizio	19
Figura 8.	Ripartizione dei CdS per tipologia di collegamento interessato	19
Figura 9.	Focus: Servizi con Isole Minori	20
Figura 10.	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	21
Figura 11.	Confronto indicatori per benefici incrementali	58

INDICE DELLE TAVOLE

Tavola 1.	Distribuzione della flotta mercantile impiegata nel cabotaggio marittimo per classi di età (stazza lorda non inferiore a 100 ton)	10
Tavola 2.	Miglia nautiche di offerta per ambito territoriale, totali e quota servizi OSP	22
Tavola 3.	Passeggeri trasportati per ambito territoriale, totali e quota servizi OSP	22
Tavola 4.	Ricavi per noli passeggeri, totali e quota servizi OSP	22
Tavola 5.	Imprese e gruppi operanti negli ambiti regionali, quote di mercato della prima IN e del primo gruppo per passeggeri trasportati	23
Tavola 6.	Imprese minori per ambito	25
Tavola 7.	Contratti di Servizio nel comparto del cabotaggio marittimo	37
Tavola 8.	Principali indicatori economico-patrimoniali delle IN titolari di CdS di cabotaggio marittimo	38
Tavola 9.	Distribuzione indicatori KPI dei CdS raggruppati per IN	39
Tavola 10.	Collegamenti di interesse nazionale: esiti delle verifiche del mercato	40
Tavola 11.	Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Autonoma della Sardegna per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le Isole di La Maddalena e San Pietro in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2021	42
Tavola 12.	Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Autonoma della Sardegna per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con l'Isola dell'Asinara in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2019	43
Tavola 13.	Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Siciliana per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo "integrativi" con le Isole Minori della Sicilia in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2020	44
Tavola 14.	Analisi di impatto della regolazione: Atto di regolazione "revisione delibera n. 22/2019"	57

INDICE DELLE ABBREVIAZIONI

AdSP	<i>Autorità di Sistema Portuale</i>
AGCM	<i>Autorità garante della concorrenza e del mercato</i>
AM	<i>Autorità Marittime</i>
ART	<i>Autorità di regolazione dei trasporti</i>
CdS	<i>Contratto di Servizio</i>
CE	<i>Commissione europea</i>
CIN	<i>Capitale investito netto</i>
CNIT	<i>Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei trasporti</i>
CoReg	<i>Contabilità regolatoria</i>
EA	<i>Ente/i Affidante/i</i>
IA	<i>Impresa affidataria</i>
IN	<i>Impresa/e di navigazione</i>
MEF	<i>Ministero dell'Economia e delle Finanze</i>
MIT	<i>Ministero delle infrastrutture e dei trasporti</i>
OSP	<i>Obblighi di servizio pubblico</i>
PAD	<i>Piano di accesso al dato</i>
PEF	<i>Piano Economico Finanziario</i>
RdA	<i>Relazione di affidamento</i>
RdE	<i>Relazione degli esiti della verifica del mercato</i>
RdL	<i>Relazione sui lotti</i>
SC	<i>Soggetto/i Competente/i</i>
UE	<i>Unione europea</i>
WACC	<i>Costo medio ponderato del capitale investito (Weighted Average Cost of Capital)</i>

PREMESSA

La presente Relazione di Analisi di Impatto della Regolazione (“Relazione AIR”) illustra l’ambito e le motivazioni alla base dell’Atto di regolazione adottato a conclusione del *Procedimento di revisione delibera n. 22/2019*, presentando le opzioni regolatorie adottate da ART, i relativi oneri e benefici incrementali rispetto allo *status quo* e un confronto con le opzioni regolatorie sottoposte alla prima consultazione¹, ex delibera n. 169/2025, già oggetto di valutazione nel correlato [Schema di AIR](#).

L’analisi è svolta secondo i criteri e i principi stabiliti dal [Regolamento di disciplina dell’analisi di impatto della regolazione e della verifica di impatto della regolazione](#), adottato con delibera n. 54/2021 del 22 aprile 2021.

¹ Per la consultazione si rinvia alla documentazione disponibile sul sito web istituzionale di ART (v. [delibera n. 169/2025](#)).

A. CONTESTO ECONOMICO DEL SETTORE DI RIFERIMENTO PER L'ATTO DI REGOLAZIONE

Nella presente Sezione si descrive l'ambito al quale si applicano le misure facenti parte dell'Atto di regolazione concernente la revisione delle misure adottate con la delibera n. 22/2019, la quale ha ad oggetto le *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.*

I servizi di trasporto passeggeri via mare sono illustrati in § A.1 "Panorama europeo sui servizi marittimi passeggeri", mentre i servizi interessanti dallo Schema di Atto di regolazione sono descritti in § A.2 "Cabotaggio marittimo". In § A.3 si presenta una panoramica dei "Servizi di cabotaggio marittimo oggetto di affidamento con Contratto di Servizio", distinguendo tra servizi tra Continente e Isole Maggiori (§ A.3.1) e servizi da, tra e verso le Isole Minori (§ A.3.2), mentre a seguire sono riportate le principali caratteristiche dei CdS vigenti, in termini di n° contratti, loro valore e scadenze (§ A.3.3). In § A.4 si rendicontano gli esiti dell'indagine sui "Servizi di cabotaggio marittimo per ambito regionale". Infine, in § A.5 è riportato un breve approfondimento sui "Servizi operati da imprese minori".²

A.1 Panorama europeo dei servizi marittimi

In termini di volumi complessivi di traffico passeggeri trasportati da tutti i porti, secondo i dati diffusi da Eurostat³, l'Italia è stabilmente il primo Stato membro dell'UE per numero di passeggeri imbarcati e sbarcati, con un totale di oltre **93 milioni di passeggeri nel 2024**, il valore più alto registrato negli ultimi anni. Altri volumi rilevanti emergono per la Grecia, la Danimarca, la Spagna, la Croazia e la Germania.

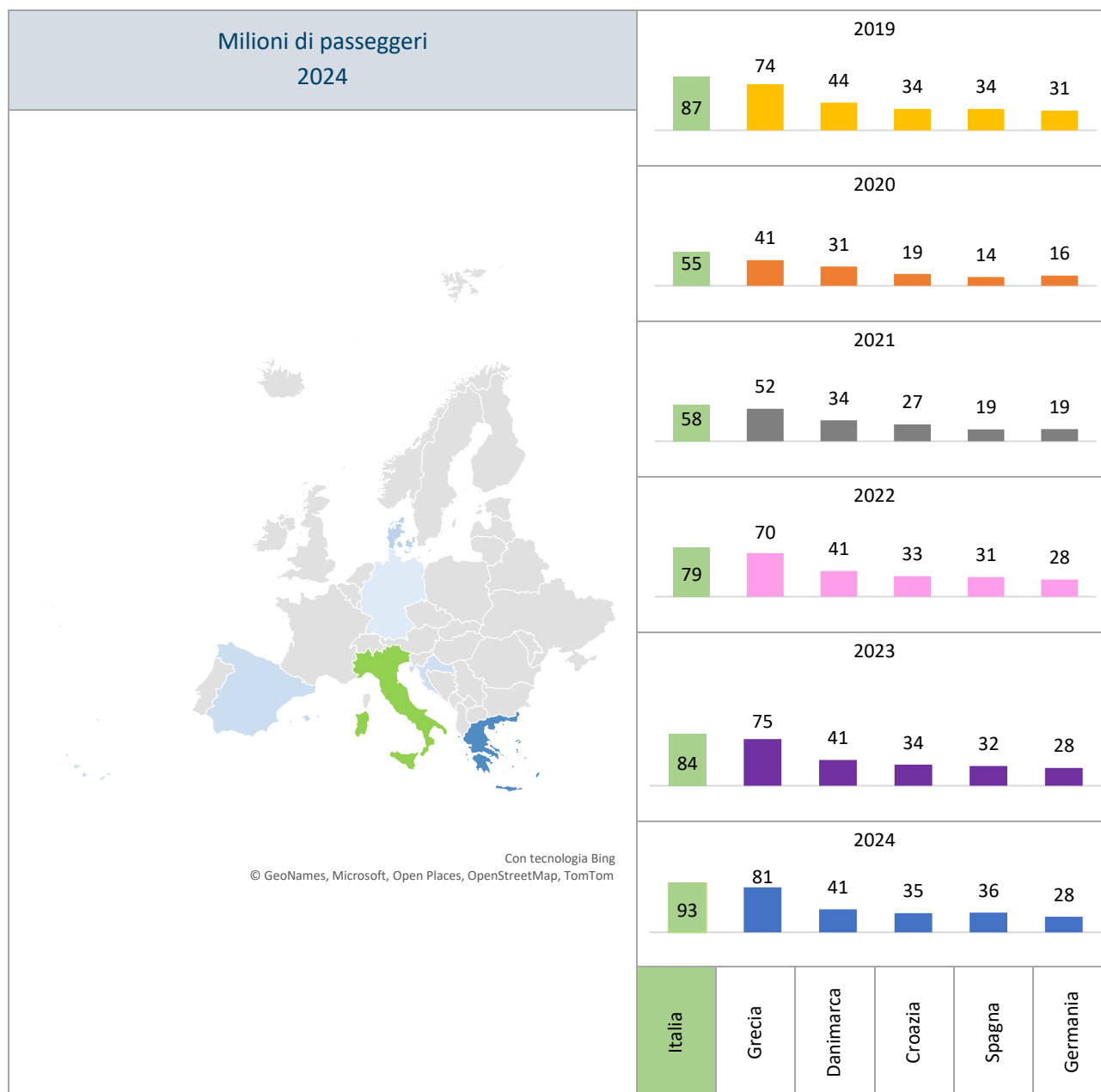
Osservando, nella **Figura 1**, le dinamiche del traffico nei principali Paesi europei per volumi di traffico passeggeri negli anni recenti, si possono tracciare gli effetti della pandemia e delle relative limitazioni agli spostamenti dei cittadini, con riduzioni del traffico, tra il 2019 e il 2020, che variano dal -30% (Danimarca) a poco meno del -60% (Spagna) e pari a circa il -36% in Italia. Tuttavia, è possibile osservare come dal 2021 il numero di passeggeri sia in significativa ripresa, mostrando **nel 2024 volumi ormai in linea, o financo superiori, al periodo pre-pandemico.**

² Il contenuto della presente Sezione è stato tratto dal [documento AIR](#) pubblicato a corredo dello Schema di Atto di regolazione adottato con delibera n. 169/2025 del 24 ottobre 2025, e rivisto anche sulla base dei dati, se aggiornati dalla fonte ivi citata. All'aggiornamento di questa Sezione ha contribuito l'ing. Sara Proietti nel corso di uno stage curriculare presso l'Autorità nell'ambito del programma di Master in Ingegneria gestionale, Politecnico di Torino, anno accademico 2025-26.

³ Eurostat: [Passengers embarked and disembarked in all ports by direction - annual data](#).

Figura 1. Passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti dei principali Paesi Europei per volumi di traffico (tutti i porti)

Anni 2019-2024



Fonte: elaborazione ART su dati Eurostat (database consultato in data 16/03/2026)

A.2 Cabotaggio marittimo: domanda ed offerta di servizi passeggeri

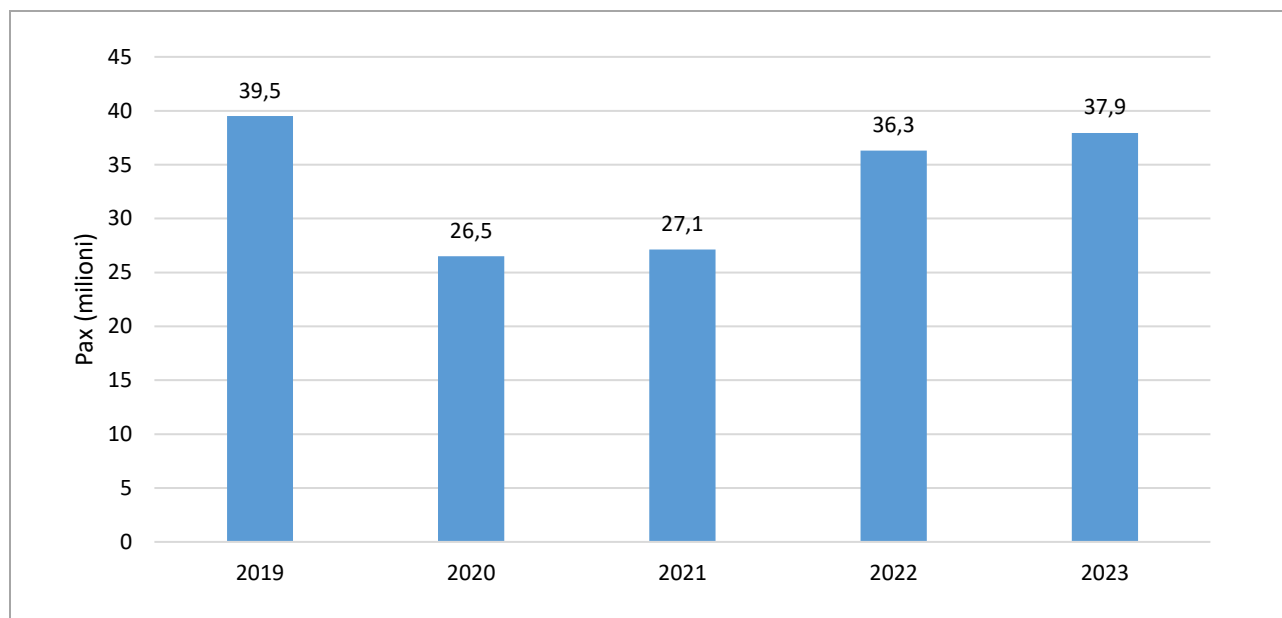
I dati pubblicati nella recente 53^a edizione del “Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT) – Anni 2023-2024”⁴, curata dall’Ufficio di Statistica del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, illustrano come, in Italia, nel **2023 i servizi passeggeri nel cabotaggio marittimo hanno raggiunto i 37,9 milioni di utenti**, valutati come media tra passeggeri imbarcati e sbarcati. Il dato, in linea con quello riportato nella

⁴ MIT, 2025, [CNIT 2023-2024](#).

Figura 1⁵, è inferiore al livello del 2019 (-4%), come si osserva nella **Figura 2**. Infatti, nel 2019 sono stati trasportati 39,5 milioni di passeggeri con i servizi di interesse⁶, crollati a 26,5 milioni nel 2020 (circa -33%) a causa delle restrizioni governative agli spostamenti delle persone per il contenimento della pandemia da COVID-19, livello che si riconferma sostanzialmente nel 2021, e in graduale ripresa dal 2022.

Figura 2. Passeggeri trasportati nel cabotaggio marittimo

Anni 2019-2023



Fonte: Elaborazione ART su dati MIT, 2025, CNIT 2023-2024, ed edizioni precedenti

Con riferimento al **naviglio** utilizzato per i servizi di cabotaggio, il CNIT indica che nel 2024 la flotta mercantile italiana⁷ per il trasporto di passeggeri e merci è composta da 341 navi, di cui 287 maggiori e, di queste, 101 adibite ai viaggi nazionali⁸. Come mostrato nella **Tavola 1**, il cabotaggio marittimo si caratterizza per una **flotta di età media particolarmente elevata**, con il 56% della stessa che risulta composta da navi di 30 o più anni.⁹

⁵ Si osservi che il dato diffuso da Eurostat, di cui alla Figura 1, comprende sia passeggeri imbarcati che sbarcati ed è inclusivo del traffico internazionale e delle crociere.

⁶ Valore medio tra passeggeri imbarcati e sbarcati.

⁷ Con stazza lorda non inferiore a 100 tonnellate.

⁸ MIT, 2025, CNIT 2023-2024 (Tab. IV.2.3.3 e appendice Par. IV.2.3A).

⁹ Tale caratteristica costituisce una delle principali ragioni alla base del limitato valore del CIN regolatorio e, conseguentemente, dell'utile ragionevole valorizzato con il metodo del WACC, che ha concorso a determinare alcune delle problematiche negli affidamenti dei servizi. Dalle verifiche del mercato e dalle procedure per l'affidamento dei servizi, tale problematica parrebbe riguardare prevalentemente il cabotaggio con le Isole Minori piuttosto che i servizi di interesse nazionale. Si segnalano l'intervento regolatorio ex [delibera n. 177/2024](#) del 29 novembre 2024 in tema di "metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato "A" alla delibera n. 22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, e il correlato [Schema di AIR](#) per ogni approfondimento.

Tavola 1. Distribuzione della flotta mercantile impiegata nel cabotaggio marittimo per classi di età (stazza lorda non inferiore a 100 ton)

Anno 2024

Tipo di nave	Totale	Classi di età (anni)						
		0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	≥ 30
Navi di trasporto pax e pax/merci	287	19	12	21	22	32	24	161
% sul totale categoria	100%	7%	4%	7%	8%	11%	8%	56%

Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2025, CNIT 2023-2024, solo navi maggiori

A.3 Servizi di cabotaggio marittimo oggetto di affidamento con Contratto di Servizio

Con la liberalizzazione del cabotaggio marittimo sancita dal regolamento (CEE) n. 3577/1992¹⁰, l'esercizio in libero mercato dei relativi servizi costituisce la regola. Gli Enti Affidanti possono tuttavia derogare, limitatamente ai collegamenti con le isole, qualora emerga per le specifiche relazioni di interesse un "fallimento del mercato", inteso come l'incapacità degli operatori di garantire, in assenza di sostegno finanziario, un servizio adeguato al soddisfacimento delle esigenze di mobilità dell'utenza che gli stessi Enti Affidanti devono avere preventivamente identificato¹¹.

Attualmente, i collegamenti marittimi di continuità territoriale con le Isole Maggiori (Sicilia e Sardegna) e con le Isole Minori sono caratterizzati dalla contemporanea presenza di servizi in regime di OSP e di servizi in regime di libera concorrenza. Per i primi, l'Ente affidante fissa, tra gli altri, i seguenti elementi: (i) le linee marittime che le imprese di navigazione devono necessariamente garantire; (ii) la frequenza dei collegamenti; (iii) il tipo di navi da utilizzare.

In quel che segue, si presentano le recenti dinamiche, risultanti dal già citato "Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT) – Anni 2023-2024", riguardanti i traffici tra Continente e Isole Maggiori (§ A.3.1) e da, tra e verso le Isole Minori (§ A.3.2); conclude un *focus* sulle caratteristiche dei CdS vigenti (§ A.3.3).

¹⁰ 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). Con il recepimento della disciplina di cui al citato regolamento, si è pertanto progressivamente abbandonato – a livello nazionale, ma anche in altri Paesi europei comprendenti territori insulari, quali la Francia e la Spagna – il sistema di servizi basato sulla cd. "marina nazionale sovvenzionata", seppure con differenti modalità e tempistiche nei diversi Stati interessati e, in alcuni casi, anche su impulso diretto della Commissione europea intervenuta attraverso specifici procedimenti atti a valutare la compatibilità con i trattati dei regimi in essere. In Italia tale sistema era garantito dal Gruppo Tirrenia. Nel 2009, il Governo italiano scelse la via della cessione, attraverso una gara a doppio oggetto, della proprietà del Gruppo Tirrenia ad imprese private e del contestuale affidamento del servizio agli acquirenti di queste imprese. Il processo si è sviluppato in due fasi: (i) emanazione del decreto-legge 25 settembre 2009 n. 135, dove l'art. 19-ter, comma 7, assegnava alle Regioni i compiti di programmazione e di amministrazione relativi ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono nell'ambito territoriale regionale, mentre l'art. 19-ter, comma 8, decretava la privatizzazione di 5 compagnie di navigazione a controllo pubblico: Tirrenia S.p.a., Caremar S.p.a., Toremar S.p.a., Saremar S.p.a. e Siremar S.p.a.; (ii) cessione, nel luglio 2011, della società alla CIN-Compagnia italiana di navigazione S.p.a., la quale sottoscriveva, nel luglio 2012, la convenzione con il Ministero competente per l'esercizio dei servizi di cabotaggio.

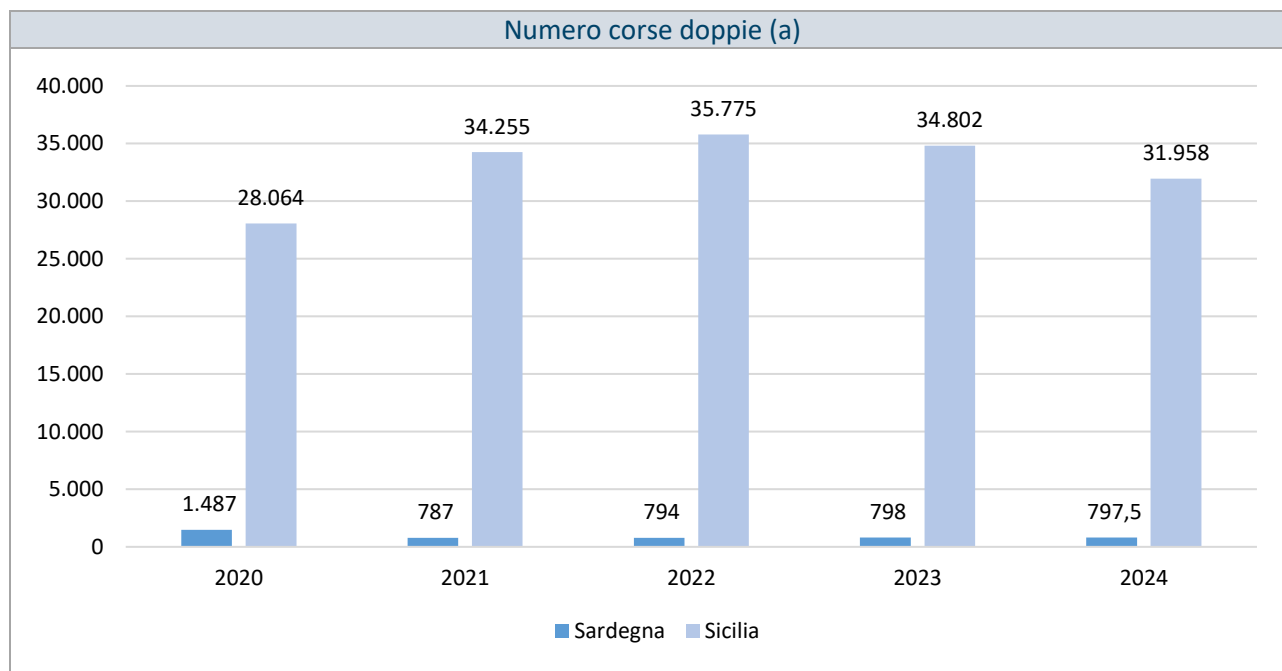
¹¹ Tali analisi sono effettuate nell'ambito della c.d. "verifica del mercato" disciplinata dalla regolazione dell'Autorità ex delibera n. 22/2019, oggetto del nuovo intervento di regolazione oggetto di AIR. Qualora l'Ente affidante, in esito alle analisi effettuate, riscontri il fallimento del mercato, e individui nel CdS lo strumento per garantire la continuità territoriale con le isole, esso può affidare il servizio esclusivamente attraverso una gara aperta e, generalmente, in assenza di esclusiva per l'IA, rappresentando quest'ultima opzione una soluzione da applicare come *extrema ratio*.

A.3.1. Servizi di collegamento marittimo tra Continente e Isole Maggiori

Nell'ultimo quadriennio, il traffico marittimo sovvenzionato ha mostrato dinamiche diverse nei collegamenti tra il **Continente e le Isole Maggiori**, Sicilia e Sardegna, come rappresentato nelle **Figura 3** e **Figura 4**.

Figura 3. Numero di corse doppie effettuate dalle imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti Continente - Sicilia e Continente - Sardegna

Anni 2020-2024



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2025, CNIT 2023-2024

(a) Per "corse doppie" si devono intendere i servizi "andata e ritorno".

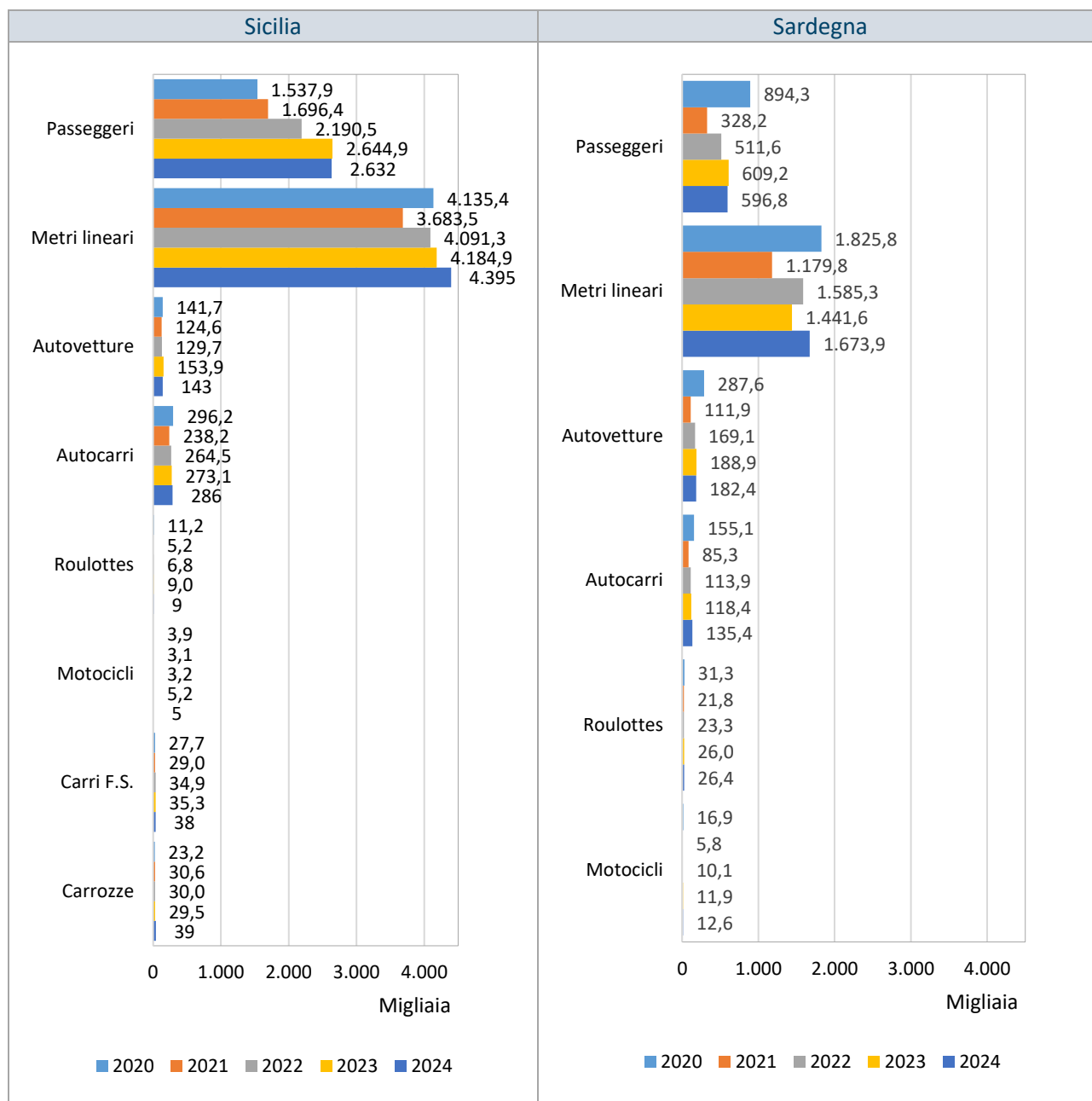
Per quanto riguarda la **Sicilia**, il numero di passeggeri trasportati, pari a 2,643 milioni, è in sensibile aumento rispetto sul dato 2020 (+72%), l'anno della pandemia. Anche il trasporto di veicoli ha registrato un recupero significativo, con un dato di metri lineari trasportati nel 2024 pari a quasi 4,4 milioni. Le **corse doppie** nell'anno 2024 si sono attestate a quasi 32 mila, in aumento rispetto alle circa 28 mila nel 2020 (+14%), a testimonianza di un adeguamento dell'offerta all'andamento della domanda.

Nei collegamenti con la **Sardegna**, invece, il numero di passeggeri trasportati, che si attesta a quasi 600 mila unità si è quasi dimezzato, come pure il numero di **corse doppie** pari nel 2024 a 797,5 unità rispetto alle 1.487 unità del 2020. Ciò è principalmente dovuto al processo di revisione dei servizi di cabotaggio con OSP per la continuità territoriale marittima, a seguito del quale diverse linee sono state restituite al libero mercato ¹². I metri lineari di veicoli trasportati, invece, si mostrano in ripresa con un dato 2024 quasi al livello del 2020.

¹² MIT, 2024, [CNIT 2022-2023](#).

Figura 4. Passeggeri e veicoli trasportati dalle imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti paralleli Continente - Sicilia e Continente - Sardegna

Anni 2020-2024



Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2025, CNIT 2023-2024

A.3.2. Servizi di collegamento marittimo con le Isole Minori

Nel 2024, i servizi di collegamento marittimo con le Isole Minori operati dalle ex società regionali marittime hanno fatto registrare 58.226 corse doppie, 8.938.299 passeggeri, 1.728.430 auto al seguito e 2.515.566 metri lineari commerciali, come da dettaglio per ambito ed evoluzione 2020-2024 riportati in **Figura 5**.

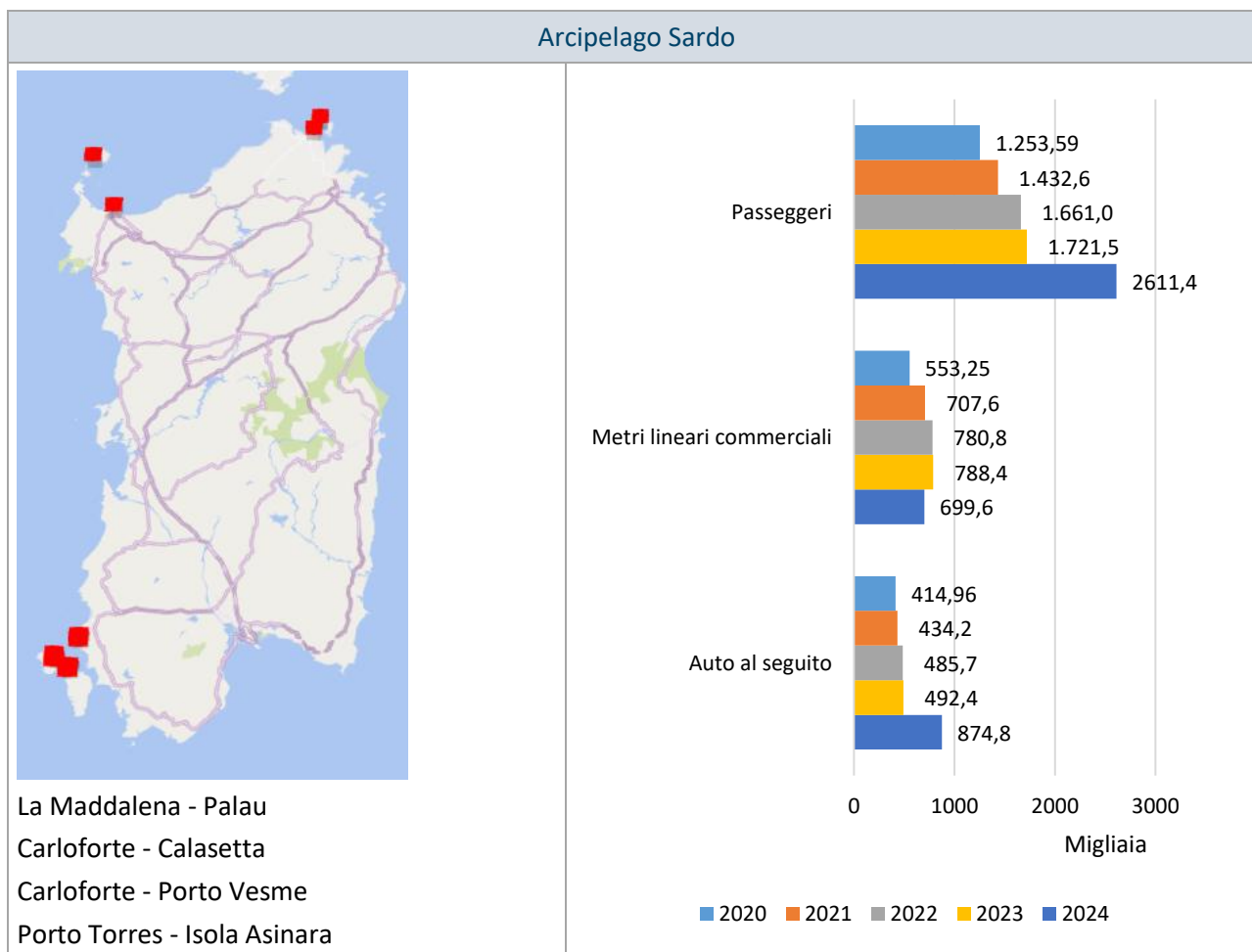
Nel 2020, a causa delle restrizioni alla mobilità dovute agli effetti della pandemia da COVID-19, i valori registrati sono generalmente inferiori rispetto agli anni successivi. Il totale nazionale registra nel 2020 circa 5,9 milioni di passeggeri, 50.650 corse doppie, 950.507 auto al seguito e 1,79 milioni di metri lineari commerciali. Dal 2021 in poi, si evidenzia una netta ripresa in tutti gli indicatori, con il 2024 che segna il massimo del periodo considerato. Questo evidenzia non solo un ritorno alla normalità post-COVID, ma anche una possibile crescita della domanda turistica e logistica.

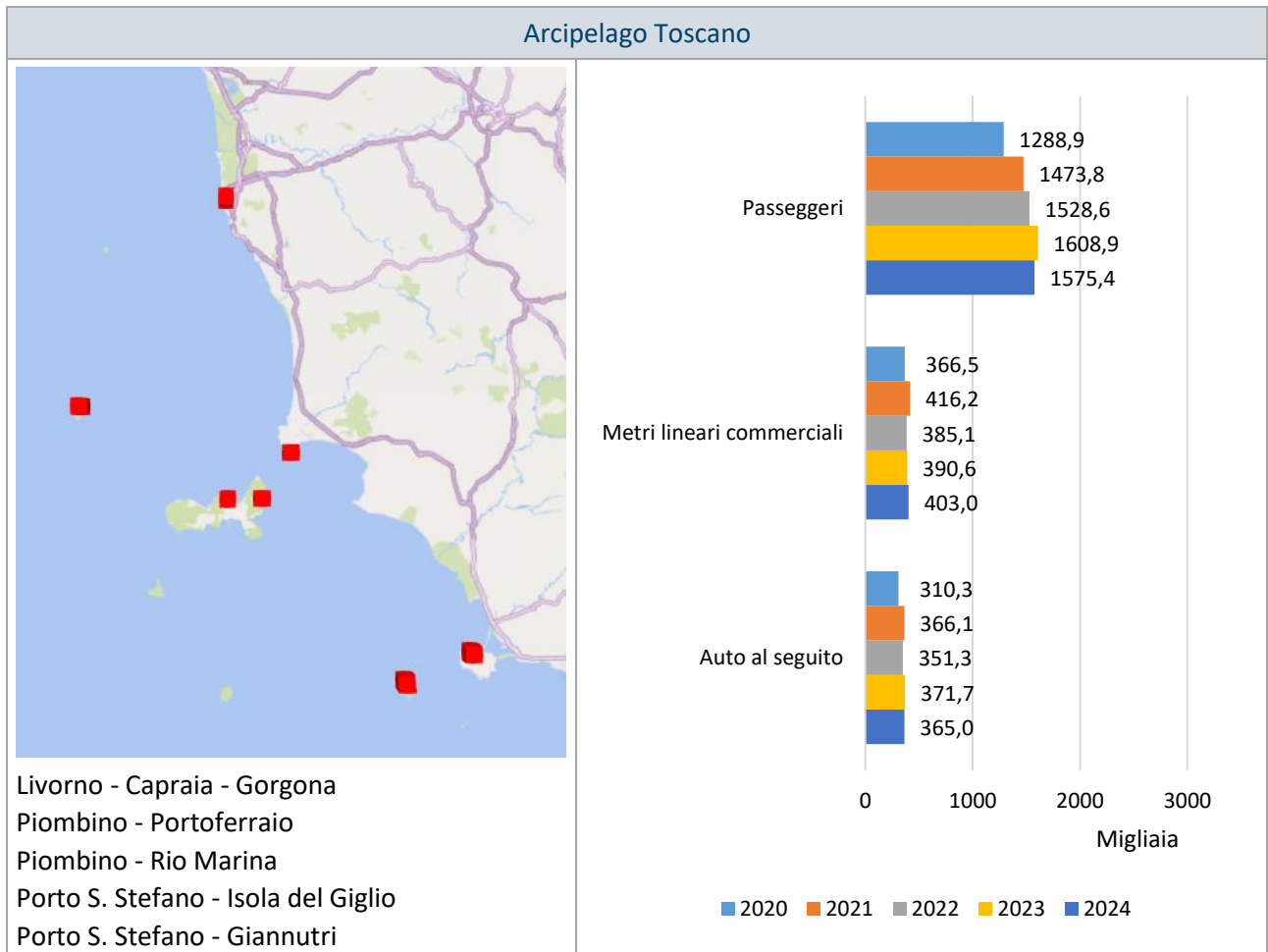
Dal confronto tra le diverse aree geografiche, emerge che il **Golfo di Napoli è l'area con il maggior traffico passeggeri** (oltre 2,7 milioni nel 2024), seguita da Arcipelago Sardo e Arcipelago Siciliano. Per quanto riguarda le auto al seguito, la Sardegna detiene il primato con oltre 874.000 unità nel 2024, in forte aumento rispetto agli anni precedenti, seguita da Arcipelago Toscano e Golfo di Napoli. Le Isole Tremiti, invece, rappresentano il bacino di minore dimensione, con numeri nettamente inferiori in ogni voce.

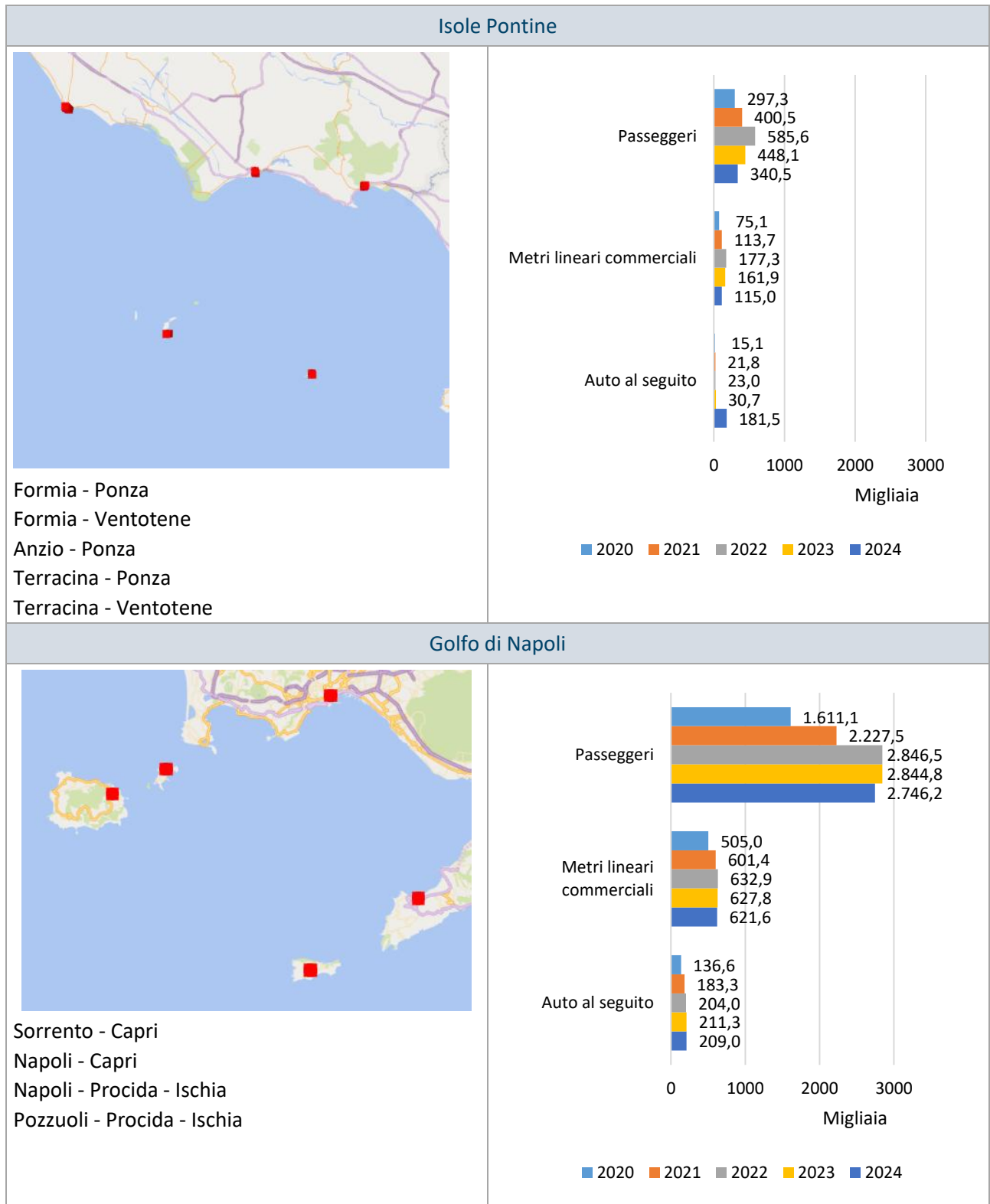
Si vedano le figure seguenti.

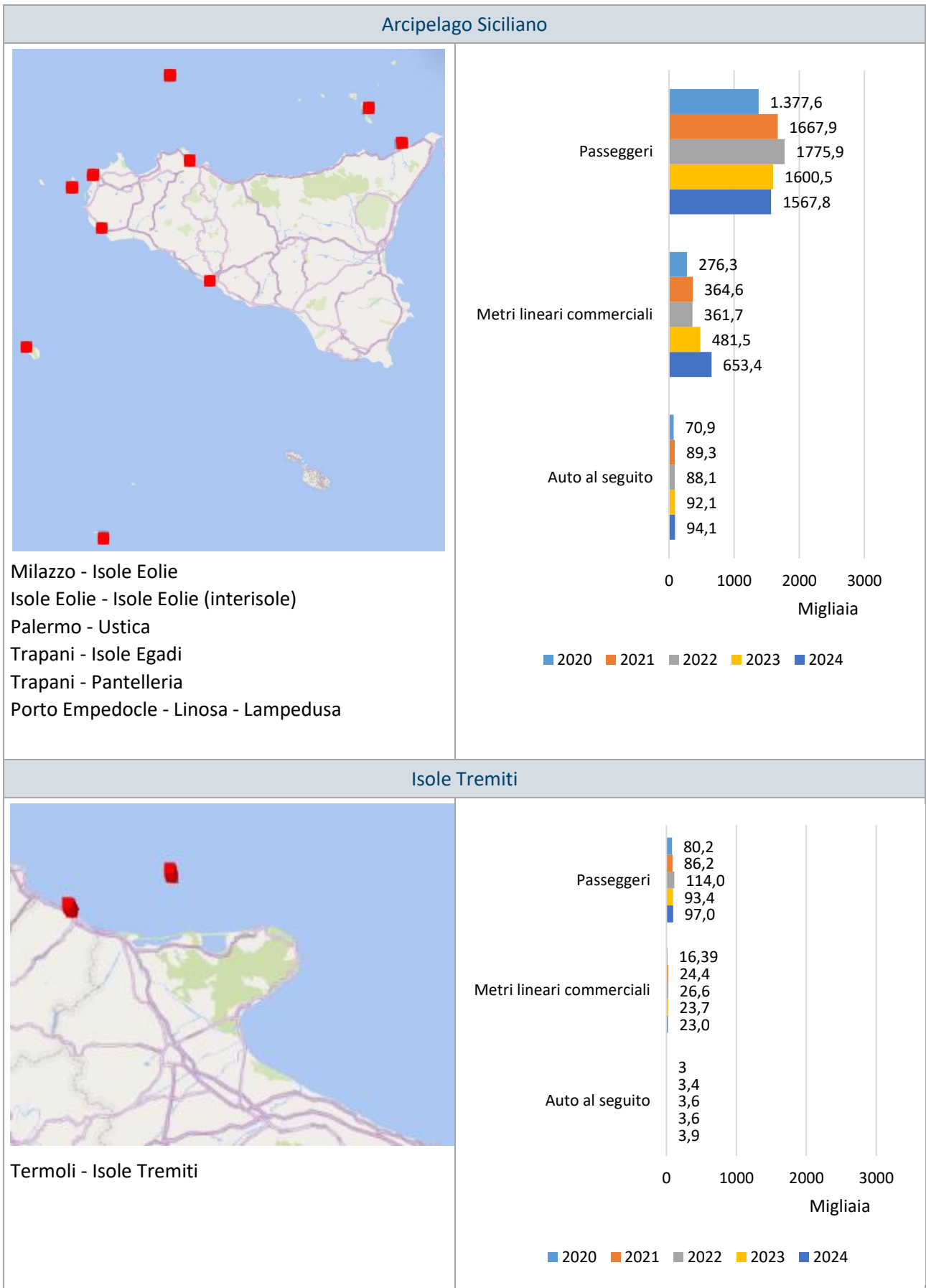
Figura 5. Passeggeri, veicoli trasportati e corse doppie effettuate dalle Imprese di navigazione sovvenzionate nei collegamenti con le Isole Minori

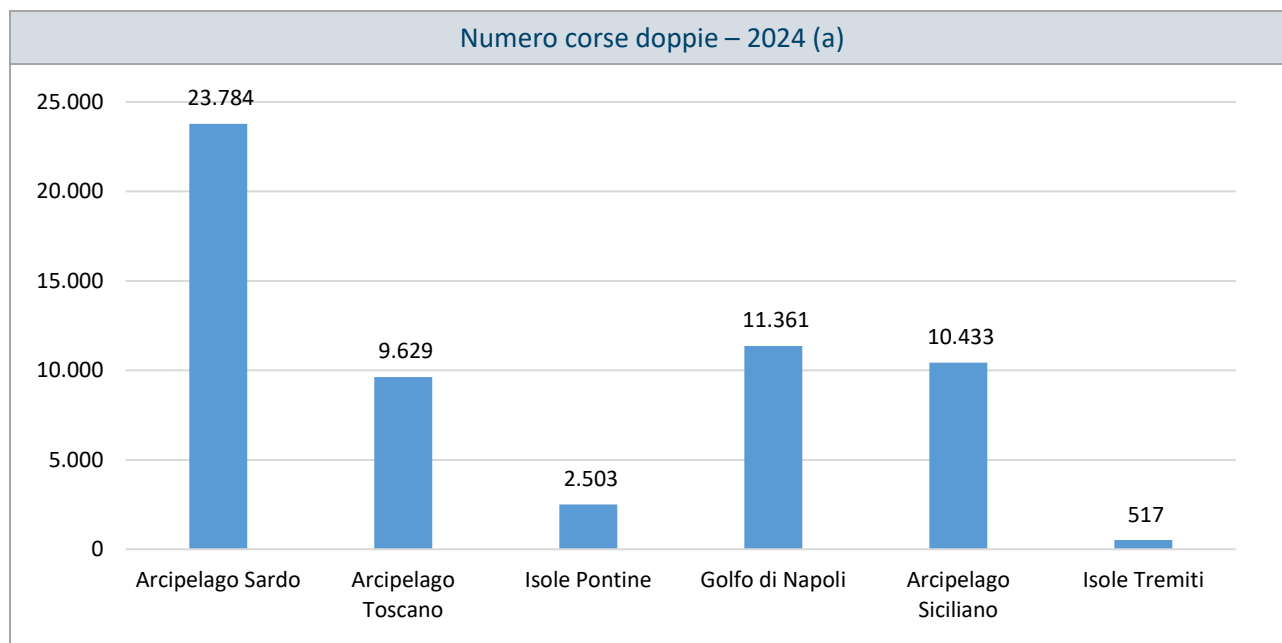
Anni 2020-2024











Fonte: elaborazione ART su dati MIT, 2025, CNIT 2023-2024 ed edizioni precedenti

(a) Per “corse doppie” si devono intendere i servizi “andata e ritorno”.

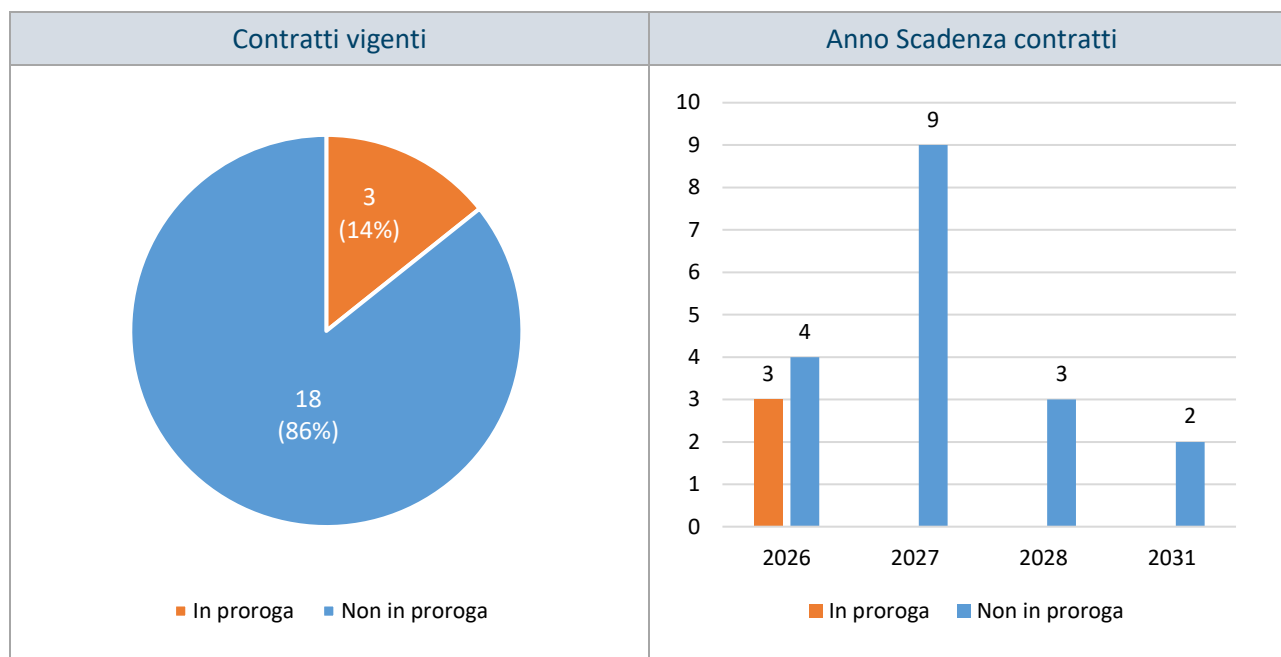
A.3.3. Focus: Contratti di Servizio per cabotaggio marittimo vigenti

Al 1° gennaio 2026, si registrano **21 Contratti di Servizio in essere e un caso di OSP applicati orizzontalmente**, quest’ultimo introdotto successivamente all’entrata in vigore della regolazione dell’Autorità; sebbene la maggior parte sia stata affidata sperando procedure aperte, si segnala, comunque, la non trascurabile rilevanza degli affidamenti diretti, tipicamente riconducibili a gare andate deserte e/o a proroghe in attesa di nuovo affidamento¹³.

Come rappresentato nella **Figura 6**, 3 CdS risultano scaduti e attualmente oggetto di proroga. Con riferimento ai 18 CdS vigenti e non oggetto di proroga, più della metà ha scadenza prevista per il 2027, quattro risultano in scadenza nel 2026, mentre la scadenza più lontana è prevista nel 2031 per due CdS. I Contratti di Servizio oggetto di proroga dovrebbero trovare conclusione entro l’anno 2026.

¹³ Dal database ART, risulta che dei 21 CdS, 13 siano stati affidati con procedure aperte, 1 procedura ristretta e 7 affidamenti diretti/in emergenza.

Figura 6. Contratti di Servizio vigenti (in proroga e non oggetto di proroga)
01/01/2026

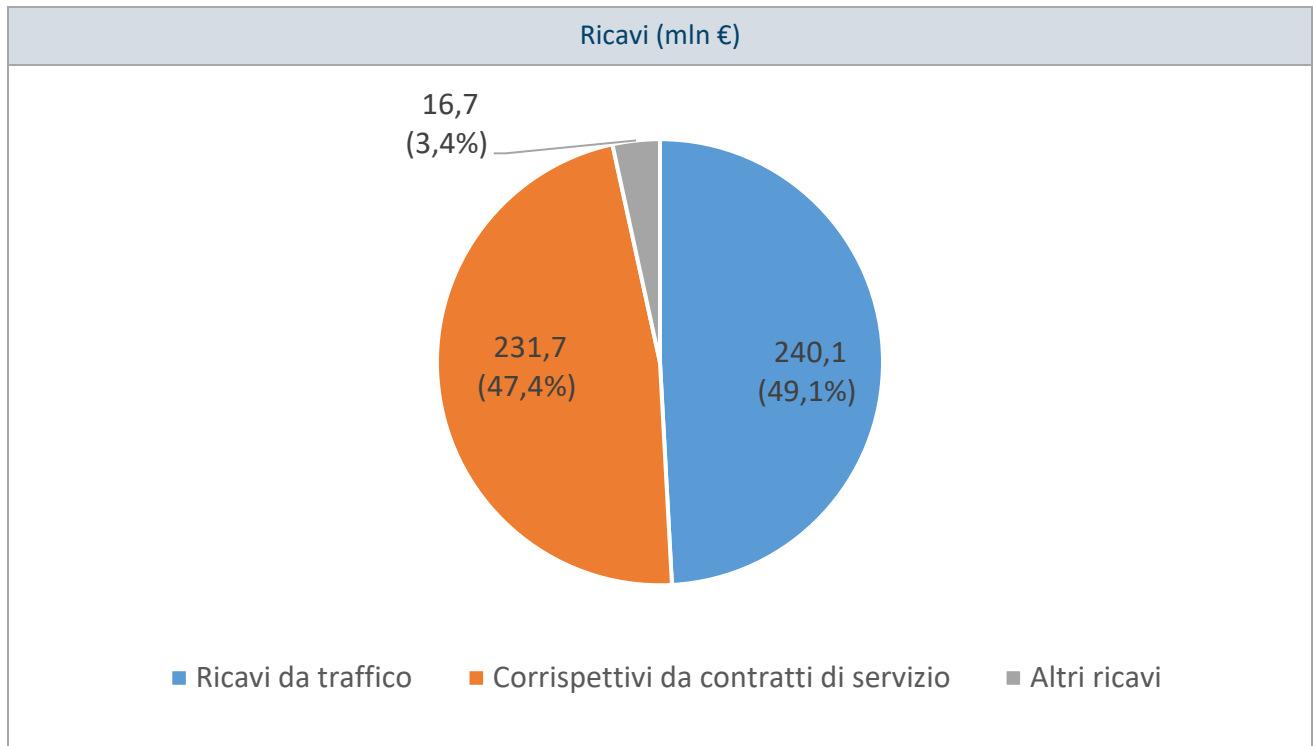


Fonte: elaborazione su database ART

Nel 2024, i ricavi complessivi derivanti dall'attività di trasporto passeggeri svolto in regime di OSP ammontano a circa 488,5 milioni di euro, suddivisi, come rappresentato nella **Figura 7**, tra ricavi da traffico, pari a oltre 240 milioni di euro (che rappresentano il 49,1% del totale), ricavi da corrispettivo, pari a quasi 232 milioni di euro (47,4%) e altri ricavi pari a quasi 17 milioni di euro (comprendono ricavi quali servizi di bordo e noleggi attivi naviglio).

Figura 7. Composizione dei ricavi delle Imprese di Navigazione nell'ambito dei Contratti di Servizio

Anno 2024



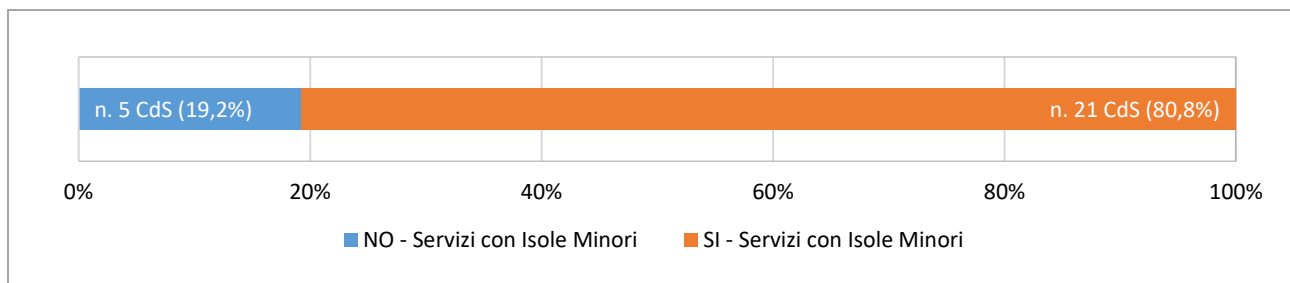
Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg

Per il 2023, sono stati individuati i CdS che operano linee tra il Continente e le Isole Maggiori, nonché tra le Isole Maggiori stesse, separatamente da quelli che servono le Isole Minori, come sotto illustrato, nonché per queste ultime i passeggeri che utilizzano tali servizi. Emerge che la larga parte dei CdS sono stati stipulati per i collegamenti con le Isole Minori (21 CdS su un totale di 26 CdS), i quali hanno riguardato il 71% del totale passeggeri.

Quattordici CdS (pari al 67% su un totale di 21 CdS) hanno un totale passeggeri inferiore ai 300 mila pax. Si veda la [Figura 9](#).

Figura 8. Ripartizione dei CdS per tipologia di collegamento interessato

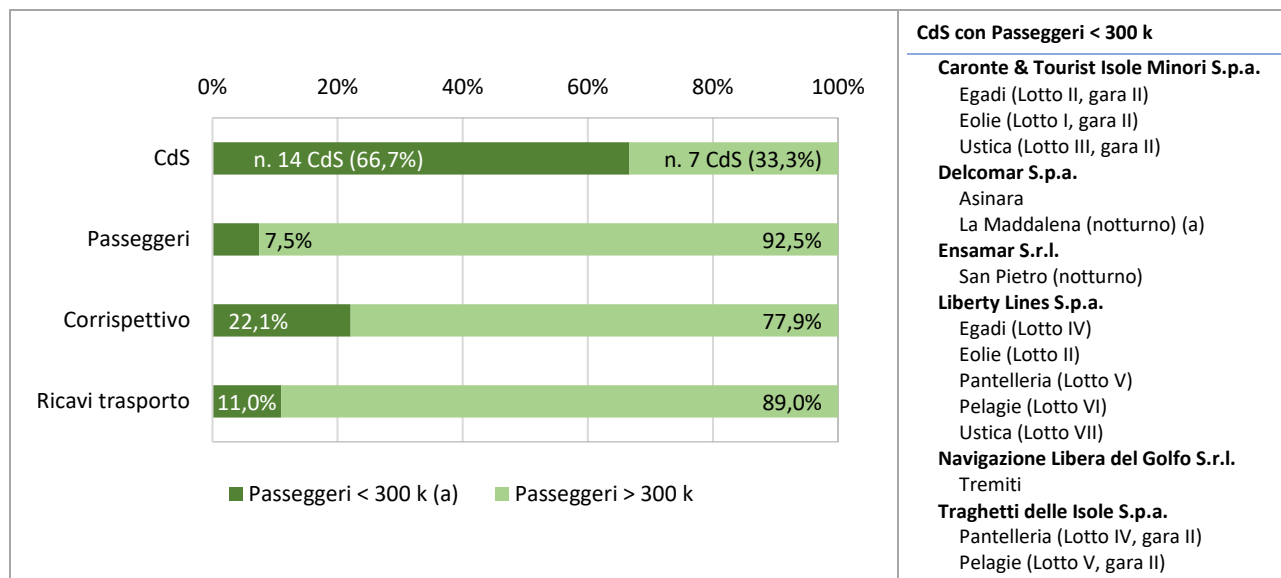
Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati a consuntivo CoReg

Figura 9. Focus: Servizi con Isole Minori

Anno 2023



Fonte: elaborazione ART su dati a consuntivo CoReg

(a) "Corrispettivo" e "ricavo traffico" non valorizzati nelle analisi per il CdS "La Maddalena (notturno)"

A.4 Servizi di cabotaggio marittimo per ambito regionale

Al fine di ricostruire la struttura di mercato dei servizi di cabotaggio marittimo da, tra e verso le Isole, tra maggio e settembre è stata effettuata una **raccolta dati indirizzata a 25 Imprese di navigazione** operanti nel mercato libero, sulla base delle informazioni disponibili agli Uffici di ART¹⁴. L'analisi dei dati raccolti con la predetta rilevazione, pur se non riferibili alla totalità delle imprese operanti in libero mercato, unitamente a quelli presenti nella base dati di contabilità regolatoria dell'Autorità per i servizi OSP, che costituiscono l'intero universo, ha consentito di delineare nei termini che seguono la struttura del settore.

Sulla base delle diverse fonti a disposizione, sono stati identificati 13 gruppi societari distinti attivi con servizi nel cabotaggio marittimo da, tra e verso le Isole.

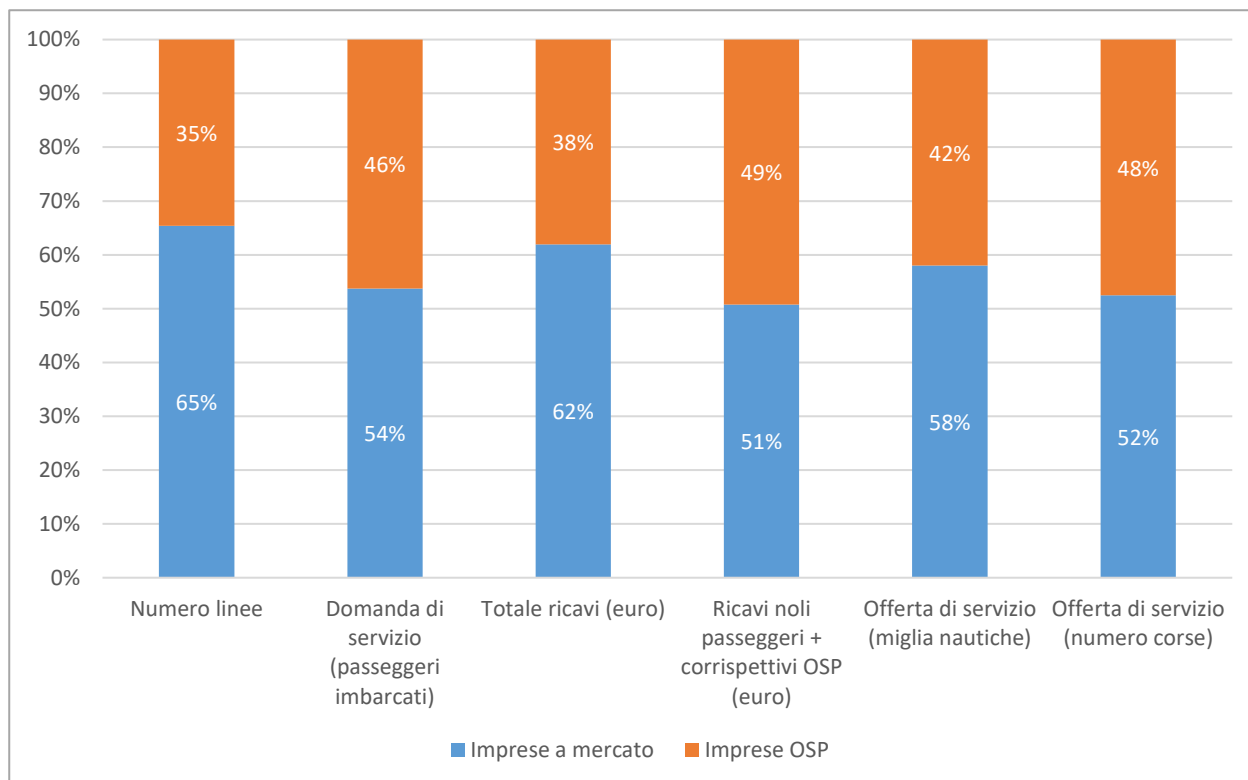
Nella **Figura 10** è indicata la ripartizione di offerta, domanda, ricavi da traffico e ricavi per noli passeggeri¹⁵ dei servizi di cabotaggio da, tra e verso le Isole, a mercato e svolti in regime di OSP.

¹⁴ Cfr. il dettaglio dei dati richiesti nell'Annesso 2. La raccolta dati ha avuto riscontro da 16 imprese, rappresentando un tasso di risposta pari al 64%; nondimeno, tale campione di 16 elementi totalizza nell'anno 2023 il 99% dei ricavi delle vendite del gruppo di imprese interessate (fonte: bilanci civilistici disponibili sulla banca dati AIDA). Le imprese che non hanno fornito dati operano principalmente nell'ambito territoriale campano: i dati del segmento a mercato esposti nel seguito del paragrafo potrebbero, dunque, essere sottostimati con particolare riferimento a questo ambito territoriale.

¹⁵ Fra i ricavi per noli passeggeri sono inclusi i corrispettivi OSP nel segmento sovvenzionato.

Figura 10. 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

Anno 2023



Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato

(a) Per le miglia nautiche del servizio offerto da Delcomar è utilizzato il dato dell'anno 2024, in mancanza del dato 2023 in CoReg.

Dai dati sopra esposti, è possibile osservare che i servizi a mercato rappresentano il 65% delle linee attive e raggiungono il 63% dei ricavi complessivi. Il segmento sovvenzionato, con il 38% dei ricavi totali, conferma invece la sua funzione di servizio pubblico, laddove le imprese OSP coprono il 46% dei passeggeri imbarcati, a fronte di una quota di linee pari al 35%, intercettando bacini di utenza rilevanti, spesso legati alla mobilità dei residenti e alle esigenze di continuità territoriale, che non sempre coincidono con la convenienza economica delle singole tratte. Nel complesso, la struttura appare complessivamente articolata, nella quale i servizi a mercato e i servizi OSP concorrono con modalità differenti, ma integrate, alla soddisfazione della mobilità marittima da, tra e verso le Isole, confermando la rilevanza del perimetro OSP per garantire l'accessibilità dei territori meno remunerativi.

Al fine di meglio comprendere la struttura dei diversi bacini territoriali è stata, quindi, operata un'aggregazione dei servizi offerti per ambito di riferimento¹⁶.

Le **tavole seguenti** espongono per ciascun ambito territoriale e separatamente per la quota a mercato e in regime di OSP, le miglia nautiche di offerta, il numero di passeggeri trasportati e i ricavi da traffico passeggeri¹⁷.

¹⁶ Per il servizio, in regime OSP, Napoli-Cagliari-Palermo operato da Grimaldi Euromed S.p.a., i dati 2023 di contabilità regolatoria sono stati ripartiti negli ambiti LP Sardegna-Campania e LP Sardegna-Sicilia, utilizzando come proxy i dati 2021 dell'analoga linea a mercato operata dalla stessa impresa, raccolti separatamente per le sub linee Salerno-Cagliari e Cagliari-Palermo.

¹⁷ Inclusi i corrispettivi da Contratto di Servizio per i servizi OSP.

Tavola 2. Miglia nautiche di offerta per ambito territoriale, totali e quota servizi OSP

Anno 2023

Ambito	Miglia nautiche totali	Miglia nautiche, servizi OSP	Percentuale di miglia nautiche OSP
Campania	1.403.363	310.953	22%
Lazio	197.487	177.715	90%
Puglia	24.048	24.048	100%
Sardegna	194.044	180.632	93%
Sicilia	1.270.551	1.257.486	99%
Stretto di Messina	513.525	119.319	23%
Toscana	429.222	236.184	55%
Lunga percorrenza	2.022.451	236.413	12%
Totale complessivo	6.054.690	2.542.750	42%

Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato

Tavola 3. Passeggeri trasportati per ambito territoriale, totali e quota servizi OSP

Anno 2023

Ambito	Passeggeri totali	Passeggeri, servizi OSP	Percentuale di passeggeri OSP
Campania	8.451.618	2.844.699	34%
Lazio	476.529	448.096	94%
Puglia	93.382	93.382	100%
Sardegna	4.109.804	3.557.749	87%
Sicilia	3.304.353	3.268.115	99%
Stretto di Messina	11.889.679	4.600.414	39%
Toscana	3.380.686	1.608.884	48%
Lunga percorrenza	4.889.040	502.544	10%
Totale complessivo	36.595.091	16.923.883	46%

Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato

Tavola 4. Ricavi per noli passeggeri, totali e quota servizi OSP

Anno 2023

Ambito	Ricavi per noli passeggeri totali	Ricavi per noli passeggeri, servizi OSP	Percentuale di Ricavi per noli passeggeri OSP
	mgl € (a)	mgl € (a)	%
Campania	110.109	35.075	32%
Lazio	20.469	19.497	95%
Sardegna	30.113	28.691	95%
Sicilia	156.388	155.108	99%
Stretto di Messina (b)	23.939	22.633	95%
Toscana	47.859	30.781	64%

Ambito	Ricavi per noli passeggeri totali	Ricavi per noli passeggeri, servizi OSP	Percentuale di Ricavi per noli passeggeri OSP
	mgl € (a)	mgl € (a)	%
Puglia	5.150	5.150	100%
Lunga percorrenza	293.292	41.520	14%
Totale complessivo	687.321	338.455	49%

Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato

- (a) Inclusi i corrispettivi da contratto di servizio per i servizi OSP.
 (b) Non sono stati riportati separatamente i noli passeggeri di Caronte & Tourist laddove abbinati al passaggio del veicolo.

Le **Tavole 2, 3 e 4** evidenziano una marcata eterogeneità territoriale nella ripartizione tra servizi a mercato e servizi in regime di OSP. In alcuni ambiti territoriali, come Sicilia, Sardegna, Lazio e Puglia, la mobilità marittima con le Isole Minori risulta quasi interamente sostenuta dal sovvenzionamento: in questi ambiti oltre l'85% dei passeggeri viaggia su servizi OSP, che rappresentano anche la quasi totalità dei ricavi passeggeri e delle miglia di offerta. Si tratta di territori nei quali la domanda è strutturalmente legata alla continuità territoriale e ai flussi dei residenti, e dove i collegamenti non risultano appetibili per il mercato senza un sostegno pubblico. In Campania, Toscana e nello Stretto di Messina, invece, la presenza del mercato risulta più significativa e in alcuni casi prevalente. In Campania, ad esempio, i servizi a mercato intercettano una parte ampia della domanda, con gli OSP limitati a circa un terzo dei passeggeri e dei ricavi e a una quota ancora più ridotta delle miglia offerte¹⁸. Un profilo ancora distinto è quello delle relazioni di lunga percorrenza, caratterizzate da una prevalenza abbastanza marcata del segmento commerciale. In tali collegamenti, la quota di OSP appare complessivamente residuale sia nei ricavi sia nelle miglia offerte, pur se alcune relazioni specifiche – come Sardegna-Campania o Sardegna-Sicilia – si presenta un presidio totale dei servizi OSP.

In ciascun ambito sono stati altresì individuati la prima impresa e il primo gruppo societario per passeggeri trasportati e le relative quote di mercato, riportate in **Tavola 5**.

Tavola 5. Imprese e gruppi operanti negli ambiti regionali, quote di mercato della prima IN e del primo gruppo per passeggeri trasportati

Anno 2023

Ambito	Passeggeri	Numero IN operanti	Prima IN per passeggeri trasportati e sua quota	Numero gruppi operanti	Primo gruppo per passeggeri trasportati e sua quota
Campania	8.451.618	6	Caremar S.p.a. [30-40]%	3	MSC [50-60]%
Lazio	476.529	3	Laziomar S.p.a. [90-100]%	2	MSC [90-100]%
Puglia	93.382	1	Navigazione Libera del Golfo S.r.l. 100%	1	MSC 100%
Sardegna	4.109.804	3	Delcomar S.p.a. [80-90]%	2	Delcomar [80-90]%

¹⁸ Si segnala, tuttavia, che nella maggior parte dei casi si tratta di servizi autorizzati comunque vincolati all'accettazione di alcuni obblighi parificabili ad OSP orizzontali (tra i quali anche le tariffe uguali a quelle praticate da Caremar nell'ambito del CdS).

Ambito	Passeggeri	Numero IN operanti	Prima IN per passeggeri trasportati e sua quota	Numero gruppi operanti	Primo gruppo per passeggeri trasportati e sua quota
Sicilia	3.304.353	5	Società di Navigazione Siciliana S.p.a. [40-50]%	1	Liberty lines 100%
Stretto di Messina	11.889.679	3	Caronte & Tourist S.p.a. [50-60]%	2	CARONTE [50-60]%
Toscana	3.380.686	4	Toremarm S.p.a. [40-50]%	4	Onorato Armatori [70-80]%
Lunga percorrenza	4.889.040	7	Grimaldi Group S.p.a. [30-40]%	4	Grimaldi [40-50]%

Fonte: elaborazione su database ART, dati CoReg e dati raccolti dalle IN a mercato

Nei principali bacini regionali si osserva, in generale, un elevato grado di concentrazione, con una o due imprese che intercettano la maggior parte dei passeggeri trasportati. Una configurazione ancor più concentrata emerge nel Lazio e in Sardegna, dove l'operatore principale raggiunge quote prossime alla totalità dei passeggeri, riflettendo la natura marcatamente essenziale e poco contendibile di tali servizi. In Puglia e in alcune direttrici della lunga percorrenza risulta la presenza di un solo vettore.

Il confronto tra le evidenze relative all'anno 2023 e gli analoghi risultati rilevati per l'anno 2017¹⁹ fa emergere una sostanziale continuità complessiva della struttura concorrenziale del mercato considerato, dove permangono livelli di concentrazione relativamente elevati e limitata contendibilità, anche a fronte della dinamica dei volumi di passeggeri osservata nel periodo. In particolare, negli ambiti territoriali regionali gli operatori *incumbent* risultano sostanzialmente invariati e, in larga parte, mantengono posizioni dominanti; si segnalano, tuttavia, l'ambito campano e lo Stretto di Messina dove, invece, emerge una maggiore dinamicità concorrenziale con quota di mercato del primo gruppo economico in riduzione. Nella lunga percorrenza, al contrario, nelle direttrici Sardegna-Liguria, Sardegna-Toscana, Sicilia-Campania, restituite al libero mercato alla fine del 2020 a seguito dell'apposita verifica del mercato condotta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si registra un moderato livello di concorrenza.

A.5 Servizi operati da imprese minori

A complemento del quadro sui servizi di cabotaggio marittimo rappresentato nei precedenti paragrafi, si evidenzia l'esistenza, soprattutto negli ambiti territoriali sardo e campano, di servizi operati da imprese minori aventi caratteristiche per taluni aspetti sostituibili, dal punto di vista dell'utente, a quelli oggetto d'analisi. In questo senso, tale insieme di operatori può esercitare, almeno in taluni ambiti, una certa concorrenza con gli operatori "di linea". Infatti, sulla base di un elenco di circa 90 imprese di navigazione, formate sia da imprese individuali che in forma societaria, con servizi di diversa natura che in alcuni casi insistono sugli stessi collegamenti serviti dalle Imprese di navigazione sopra analizzate, sono state individuate 27 imprese, ritenute maggiormente strutturate, con bilanci pubblicati nella banca dati AIDA, che prestano, nell'ambito di un'offerta diversificata (come anche indicato negli oggetti sociali) servizi che presentano caratteristiche analoghe a quelle riscontrabili nei servizi di trasporto marittimo di linea (i.e. pubblicazione per

¹⁹ Cfr. [Relazione di AIR ex delibera n. 22/2019](#) e, in particolare, [Tabella 3](#).

ogni collegamento sul sito *web* dell'impresa di orari di partenza e arrivo, prezzi dei biglietti e possibilità di prenotazione).

Si tratta, in larga misura, di società con fatturato, nell'anno 2023, inferiore al milione di euro; in alcuni casi, concentrati nell'ambito campano, le dimensioni sociali sono più rilevanti, con fatturato fino a oltre 15 milioni di euro. La **Tavola 6**, che segue, illustra per ciascun ambito considerato, il numero di imprese minori rilevato unitamente al fatturato aggregato. Si tenga, nondimeno, in considerazione che i dati di fatturato esposti, di fonte bilancio civilistico, includono tutte le categorie di ricavo, verosimilmente concentrate nelle tipologie di attività svolte dalle società diverse dalla navigazione marittima.

Tavola 6. Imprese minori per ambito

Ambito territoriale	Numero imprese di navigazione minori	Ricavi dalle vendite, anno 2023 [mgl €, percentuale sul totale]
Sardegna	11	6.803 (15%)
Campania	7	31.294 (68%)
Sicilia	4	3.306 (7%)
Liguria	2	1.745 (4%)
Toscana	2	2.316 (5%)
Lazio	1	487 (1%)
Totale complessivo	27	45.951 (100%)

Fonte: elaborazione ART su siti internet imprese e banca dati AIDA

B. RAGIONI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

B.1 Quadro normativo di settore

B.1.1. Quadro normativo comunitario

Il 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)* (di seguito: il Regolamento) sancisce un regime di libera concorrenza per i servizi interessati. Sono possibili alcune limitazioni, attraverso la previsione di **obblighi di servizio pubblico** nel caso in cui *"l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni"* il servizio (art. 2, paragrafo 4). Ancora, 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."* (art. 4, paragrafo 1).

Il Regolamento disciplina sia il contenuto degli OSP che quello del CdS. Per il primo tema, l'art. 4, paragrafo 2, precisa che: *"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"* (sottolineature aggiunte), mentre per quanto riguarda l'oggetto del CdS, l'art. 3, paragrafo 3, afferma che esso si deve riferire a: *"- 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 volta alla 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 tutela del regime di concorrenza nel cabotaggio marittimo è confermata nella stessa *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)*, di seguito anche "Comunicazione interpretativa"²⁰. Essa afferma infatti che: *"Gli Stati membri non possono assoggettare tale libertà ad alcuna restrizione, se non in casi debitamente giustificati"* (Sezione 2.1, La libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo, Comunicazione interpretativa). In tali casi, rientra l'imposizione di OSP (con eventuale affidamento dei servizi interessati con CdS) per i soli collegamenti regolari da, tra e verso le isole. Ancora, la Comunicazione interpretativa osserva

²⁰ Comunicazione COM/2014/0232 del 22/04/2014.

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.”*²¹ (Sezione 5.2, Rotte di cabotaggio con le isole sulle quali possono essere imposti obblighi di servizio pubblico, Comunicazione interpretativa; sottolineature aggiunte); inoltre, non soltanto gli OSP devono riguardare solo specifiche caratteristiche del servizio, individuate dal Regolamento (come sottolineato sopra), ma nella scelta tra l'imposizione di questi ultimi e l'affidamento dei servizi con OSP attraverso un CdS, occorre prestare attenzione a che obblighi di tipo “orizzontale” siano/non siano adeguati a soddisfare le esigenze di mobilità del bacino interessato. Diversamente detto, se lo strumento degli OSP orizzontali è sufficiente ad attirare armatori con una offerta idonea ai bisogni della domanda, occorre ricorrere ad esso²².

In merito al processo valutativo che può condurre alla determinazione degli OSP o all'affidamento dei servizi con CdS, 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, La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico, Comunicazione interpretativa).

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, Scelta della procedura di aggiudicazione, Comunicazione interpretativa; sottolineatura aggiunta). Si rileva poi che, in base alla casistica raccolta, i CdS sono costituiti per la maggior parte da concessioni di servizi, ai sensi della legislazione vigente che prevede, da parte dell’armatore, l’assunzione del c.d. *“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*

²¹ *“L’articolo 4, paragrafo 2, del regolamento stabilisce un elenco tassativo di requisiti che possono essere introdotti quando sono imposti obblighi di servizio pubblico. L’articolo 2, paragrafo 3, del regolamento si limita invece a fornire indicazioni circa l’oggetto dei contratti di servizio pubblico; gli Stati membri possono far rientrare in tale oggetto anche altri elementi. In pratica, i requisiti di qualità sono spesso parte integrante dei contratti di servizio pubblico ma non possono essere stabiliti nell’ambito di obblighi di servizio pubblico. Riguardo agli obblighi di servizio pubblico, il requisito riguardante la “capacità di fornitura del servizio” da parte degli armatori può includere un obbligo relativo alla loro solvibilità e la condizione che essi siano in regola con il pagamento degli oneri tributari e previdenziali. A parere della Commissione, anche l’obbligo di usare un traghetto veloce può rientrare in questa categoria.”* (Sezione 5.3.1, La distinzione tra obblighi di servizio pubblico e contratti di servizio pubblico, Comunicazione interpretativa).

²² *“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).

sostenuti nell'adempimento degli obblighi contrattuali." (Sezione 5.4.1, Norme vigenti in materia di appalti pubblici, Comunicazione interpretativa).

B.1.2. Quadro normativo nazionale

L'art. 37, comma 2, lettera f), del d.l. n. 201/2011²³ attribuisce all'Autorità, tra l'altro, la competenza nel "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 [...]".

In base allo stesso art. 37, comma 2, lettera f), con riferimento al trasporto pubblico locale, l'Autorità fissa "la tipologia di obiettivi di efficacia ed efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario" e "prevede obblighi di separazione contabile tra le attività svolte in regime di servizio pubblico e le altre attività".

Secondo l'art. 37, comma 3, lettera b), l'Autorità, nell'ambito delle competenze di cui al comma 2, "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".

Infine, l'art. 48, comma 7, del d.l. 50/2017²⁴, prevede che l'Autorità detti 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."

²³ Come modificato dall'art. 48, comma 6, lett. b), secondo periodo, del d.l. 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96.

²⁴ D.l. 24 aprile 2017, n. 50, *Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, ulteriori interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo.*

Infine, al fine di completare il quadro normativo e regolamentare in cui si calano le misure regolatorie oggetto di questa AIR, rileva 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.

B.2 Atto di regolazione ex delibera n. 22/2019: principali contenuti

L'Atto di regolazione approvato con la delibera n. 22/2019 disciplina lo svolgimento delle procedure di affidamento dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole (cabotaggio con le Isole), sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche esercito unitamente al trasporto merci.

L'ambito oggettivo di applicazione delle Misure regolatorie approvate con la delibera n. 22/2019 è definito in relazione all'art. 4 del Regolamento, ed è descritto alla Misura 1, "Oggetto, finalità e ambito di applicazione"²⁵. Dal punto di vista soggettivo, sono tenuti all'applicazione delle Misure regolatorie i Soggetti Competenti nelle attività programmatiche, gli Enti Affidanti dei servizi (in genere coincidenti con i Soggetti Competenti) e le imprese di navigazione titolari di CdS.

Segue il Titolo I – FASE PROPEDEUTICA, OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA E SEPARAZIONE CONTABILE, con la Misura 2, "Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara" e la Misura 3, "Disponibilità degli approdi", che regolano la fase di avvio la quale ricomprende le attività propedeutiche alla scelta in capo agli enti dello strumento di intervento, tra quelli previsti dalla normativa vigente, ritenuto maggiormente adeguato a soddisfare le esigenze di domanda individuate nell'ambito della programmazione. Sono specificati gli obblighi di contabilità regolatoria e di separazione contabile per le IN nella Misura 4²⁶, e corredano l'Atto appositi prospetti di CoReg (conto economico, stato patrimoniale ed elenco del personale) che le IN sono tenute a redigere in coerenza con il bilancio di esercizio per ciascuna linea di cabotaggio marittimo oggetto di OSP; tali schemi costituiscono uno strumento di trasparenza e uniformità di rendicontazione delle voci di costo, ricavi e investimenti, con cui si è cercato di superare le asimmetrie informative che gravano sugli enti in relazione agli aspetti economici gestionali del CdS.

A tali attività propedeutiche, si susseguono le attività che riguardano l'affidamento effettivo dei servizi, riconducibili alle Misure inerenti alla predisposizione del bando di gara (Misure di cui al Titolo II - BANDO DI GARA). L'Atto regolatorio disciplina i seguenti aspetti con le relative finalità specifiche:

- i) le **informazioni minime** che l'Ente affidante mette a disposizione dei partecipanti alla gara, sia in caso di richiesta di manifestazione di interesse per OSP orizzontali, sia nelle varie fasi della procedura di gara, al fine di favorire la massima partecipazione dei potenziali *competitors* e ridurre le asimmetrie informative tra i partecipanti (Misura 5);
- ii) i **requisiti di partecipazione**, al fine di garantire condizioni eque e non discriminatorie a beneficio di tutte le IN potenzialmente interessate (Misura 6);
- iii) i **criteri di aggiudicazione**, rilevanti ai fini della scelta discrezionale in capo all'ente di assegnare i servizi posti a base di gara e disciplinati affinché siano rispettati i principi generali di trasparenza della procedura di gara, proporzionalità ed economicità rispetto alle caratteristiche dei servizi da affidare, parità di trattamento e non discriminazione (**Misura 7**);

²⁵ Sono esclusi dall'applicazione i servizi di trasporto costiero, che non rientrano nelle tipologie per cui è prevista la deroga alla libera prestazione dei servizi di cui al citato art. 4 del regolamento (CEE) n. 3577/92, nonché la navigazione interna, ivi inclusa quella lagunare, effettuata in acque diverse da quelle marittime.

²⁶ La Misura 4 è stata modificata dalla [delibera n. 90/2024](#) del 26 giugno 2024.

- iv) i criteri di **calcolo del corrispettivo** da porre a base d'asta e, in generale, per la redazione del PEF da parte dell'EA, i cui prospetti di CoReg sono un supporto per l'Ente affidante finalizzato alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario del contratto per l'intera durata dell'affidamento (Misura 8);
- v) la **matrice dei rischi** nell'affidamento in concessione, il cui modello di riferimento è utilizzato dall'EA per allocare i rischi contrattuali in capo all'IA del servizio, ove opportuno, stabilendo in modo chiaro e trasparente le condizioni di partecipazione alla procedura di gara e i relativi oneri in capo alle parti, nonché il perimetro di variazione del PEF in sede di verifica dell'equilibrio (Misura 9);
- vi) la metodologia per la determinazione del **marginale di utile ragionevole** (Misura 10), che è stata già oggetto di uno specifico intervento di revisione (v. procedimento conclusosi con delibera n. 177/2024 del 29 novembre 2024);
- vii) il **Piano economico-finanziario** dei concorrenti, al fine di supportarli nella verifica della sostenibilità dell'offerta presentata (Misura 11);
- viii) il **termine** per la presentazione delle offerte, al fine di garantire la massima partecipazione alla gara, favorendo la concorrenza e la possibilità per i partecipanti di formulare offerte ben ponderate, tenendo conto, pertanto, di elementi quali la complessità del programma di esercizio posto a base di gara e della necessità per le imprese di valutare gli eventuali investimenti (Misura 12);
- ix) i **criteri di nomina delle commissioni giudicatrici**, aventi lo scopo principalmente di garantire l'apertura delle gare a tutte le IN, evitando distorsioni della concorrenza, conflitti di interesse o discriminazioni, nonché di perseguire il rispetto del principio di trasparenza (Misura 13);
- x) il **trasferimento del personale**, tenendo conto anche delle specificità del settore marittimo, caratterizzato da contratti a tempo determinato o per singolo viaggio, del regolamento (CEE) 3577/92, che impone la non discriminazione tra gli operatori comunitari, e dell'autonomia di gestione del subentrante, al fine di non disattendere il principio di apertura del mercato e di garantire la coerenza con l'obiettivo di conseguire l'efficienza delle gestioni (Misura 14).

Le Misure di cui al Titolo III – SCHEMA DELLE CONVENZIONI disciplinano gli aspetti contenuti nelle convenzioni o nei CdS stipulati a seguito dell'aggiudicazione del servizio e le procedure ad essi relative che accompagnano la fase esecutiva del contratto. L'Atto regolatorio prevede uno schema contenente la specificazione dei **contenuti minimi** (Misura 15), al fine di assicurare uniformità di strutturazione e omogeneità dei contenuti di riferimento, oltre a disciplinare la **durata** del CdS (Misura 16), il **monitoraggio** delle prestazioni contrattuali (Misura 17), la **verifica** dell'equilibrio economico-finanziario per l'affidamento in concessione, gli obiettivi di efficacia ed efficienza e il sistema incentivante (Misure 18 e 19).

In relazione all'aspetto temporale, le Misure regolatorie hanno trovato applicazione in caso di pubblicazione del bando (gare aperte) o invio delle lettere d'invito (procedure ristrette) successivi alla data di entrata in vigore dell'Atto regolatorio, fatta eccezione per la richiamata Misura 4, in materia di contabilità regolatoria e separazione contabile, che, invece, ha riguardato anche i contratti già in essere.

B.3 La Verifica di Impatto della Regolazione

Dall'esperienza maturata a partire dal 2019, e, in particolare, dall'attività di monitoraggio avviata dagli Uffici dell'Autorità sull'applicazione delle Misure regolatorie sopra descritte, sono emerse alcune criticità nell'ambito delle procedure esperite per l'affidamento dei servizi di collegamento con le Isole Minori, caratterizzate dalla presenza degli operatori *incumbent*, confermate anche dalle segnalazioni pervenute e dalle conseguenti interlocuzioni con gli EA e con le associazioni di settore maggiormente rappresentative delle IA. L'Autorità ha pertanto sottoposto a VIR la disciplina di cui alla delibera n. 22/2019, avviando il

relativo procedimento in data 16 aprile 2025, con delibera n. 64/2025; la Verifica di Impatto della Regolazione si è poi conclusa in data 11 giugno 2025, con la presentazione della relazione conclusiva al Consiglio dell'Autorità.

L'analisi ha riguardato gli effetti prodotti a valle dell'adozione della delibera n. 22/2019, il grado di efficacia ed efficienza di quest'ultima nel conseguimento degli obiettivi della regolazione, valutandone la permanente attualità. Nella VIR sono stati analizzati, in particolare, i seguenti obiettivi della regolazione, come individuati nella Relazione illustrativa e nella Relazione AIR, documenti correlati al procedimento *de quo*: la tutela della concorrenza nell'accesso al mercato dei servizi di cabotaggio; tutela del principio di non discriminazione e parità di trattamento tra IN; il soddisfacimento delle esigenze di mobilità dei cittadini; l'efficienza delle gestioni delle IN; il rispetto delle condizioni minime di qualità dei servizi e la promozione dell'innovazione; il contenimento degli oneri di finanza pubblica e dei costi amministrativi in capo agli Enti Affidanti; contenimento delle asimmetrie informative tra IA ed EA.

Di seguito, si illustrano alcuni aspetti oggetto di approfondimento, funzionali all'individuazione delle motivazioni del nuovo intervento²⁷.

B.3.1. OSP Orizzontali

Nella VIR è stata evidenziata una scarsa diffusione del ricorso da parte degli EA all'imposizione di OSP orizzontali, senza compensazioni, quale strumento distinto dal CdS, previsto nei casi in cui dalla verifica del mercato emerge il mancato interesse da parte delle IN a fornire i servizi in un regime di concorrenza. Con particolare riferimento ai collegamenti con le Isole Minori, le verifiche del mercato, pur effettuate dai Soggetti Competenti, non hanno sortito un'espansione dei servizi di cabotaggio in concorrenza sui collegamenti interessati né l'individuazione di OSP orizzontali che comunque garantiscono un *level playing field* tra gli operatori, preferibile, dal punto di vista concorrenziale e a parità di condizioni, alla situazione in cui sono presenti servizi di cabotaggio affidati con CdS (ed erogazione di corrispettivi), escludendo in radice il fenomeno dei sussidi incrociati, cioè la possibilità di finanziare attività in concorrenza con risorse pubbliche.

Nella VIR è stata segnalata quindi l'opportunità, al fine di dettare un quadro omogeneo e coerente con i dettami regolatori UE, di specificare la logica collocazione temporale dello strumento degli OSP orizzontali nell'ambito delle attività propedeutiche all'avvio delle procedure di affidamento nonché gli elementi caratterizzanti il regime di imposizione di OSP orizzontali, rendendone più flessibile il loro ricorso.

B.3.2. Fase preliminare procedura di affidamento con Contratto di Servizio

È stata confermata la difficoltà da parte degli EA, soprattutto per le procedure di affidamento dei servizi di cabotaggio per le Isole Minori, ad instaurare un reale confronto concorrenziale in sede di gara, con una larga parte delle procedure di affidamento, che non sono andate a buon fine.

Al fine di promuovere l'efficacia delle procedure di gara, sono stati ipotizzati vari interventi, partendo dalla necessità di modificare e integrare gli **schemi di PEF**, di cui al Prospetto 3 dell'Annesso 1 alla delibera n. 22/2019, nell'ottica sia di ridurre le asimmetrie informative, sia per fornire uno strumento che, in fase di gara, potesse consentire alle IN partecipanti di dimostrare al meglio la sostenibilità economico-finanziaria della propria offerta, e allo stesso tempo, in fase di esecuzione del contratto, garantisse agli Enti un efficace strumento di monitoraggio.

²⁷ Si rinvia invece a § D.1 per quanto riguarda l'analisi dell'efficacia, significativa, dell'Atto di regolazione varato con delibera n. 22/2019 sui servizi di cabotaggio marittimo tra il Continente e le Isole Maggiori.

L'inserimento, tra i requisiti di partecipazione alle procedure di gara, di un'età del naviglio "bassa" è stata giudicata "critica" in quanto suscettibile di comportare la mancata partecipazione degli operatori alla gara, anche se, al contempo, si è riscontrata la necessità di rinnovare le flotte che presentano un'età media elevata.

Si è poi valutata l'opportunità di intervenire a livello regolatorio al fine di favorire la disponibilità e/o l'uso del naviglio per i nuovi aggiudicatari, compreso eventualmente quello già utilizzato dai gestori uscenti, favorendo in tal modo la partecipazione alle procedure di gara di nuove IN, mentre i requisiti relativi all'età del naviglio avrebbero potuto comunque permanere nell'ambito delle premialità legate ai miglioramenti qualitativi dell'offerta, funzionale all'obiettivo del ringiovanimento della flotta navale in esercizio.

In analogia a quanto già disposto per il TPL terrestre, è apparso opportuno segnalare la necessità di una revisione della **matrice dei rischi**, al fine di uniformarne i contenuti e agevolare l'EA nella riconduzione delle variazioni di costi e ricavi registratisi nel corso della durata del contratto a specifici rischi individuati nel dettaglio in sede di avvio della procedura di affidamento.

Coerentemente agli esiti del monitoraggio svolto dall'Autorità²⁸, è emersa l'esigenza di rafforzare i compiti di vigilanza dell'Autorità sulla corretta applicazione delle proprie misure in tale fase. La VIR propone, infatti, l'introduzione di una **Relazione di Affidamento** che, come avviene per il settore terrestre, deve essere redatta dall'EA e costituire parte integrante della documentazione che disciplina la procedura di affidamento, sulla quale l'Autorità si riserva il rilascio di un parere, incrementando così la vigilanza da parte degli Uffici dell'Autorità sulle procedure di affidamento dei servizi nel settore del cabotaggio marittimo ai fini di maggior efficacia delle proprie Misure.

B.3.3. Fase esecutiva del CdS

Le disposizioni della delibera n. 22/2019, in particolare l'imposizione dell'obbligo di tenuta della contabilità analitica a fini regolatori, hanno consentito di ridurre l'asimmetria di informazione tra IN e SC/EA, tuttavia nella VIR è emersa l'opportunità di intervenire ulteriormente su tale ambito consentendo agli EA una più approfondita conoscibilità dei dati economico-finanziari trasmessi dalle IN, nell'ottica di consentire una gestione dei CdS improntata ad una maggiore efficienza ed efficacia. Sono stati segnalati, per una efficace revisione degli **schemi di contabilità regolatoria**²⁹, in via esemplificativa, i seguenti elementi rafforzativi: i) la previsione di un elenco di *driver* da applicare in misura residuale qualora l'IN non possa allocare direttamente le componenti economiche e patrimoniali a uno specifico CdS; ii) l'introduzione, la ridefinizione e/o l'espunzione di alcune voci di costo e ricavi; iii) una maggiore integrazione e un miglior coordinamento con gli schemi di PEF.

Con riguardo all'**attualità della regolazione**, nella VIR è stato osservato che dal 2019, anno del varo dell'Atto di regolazione con la delibera n. 22/2019, si sono registrati diversi eventi modificativi del quadro giuridico ed economico caratterizzante il comparto interessato. Sul fronte normativo, ci sono state revisioni del Codice dei contratti pubblici con impatti anche sulle misure di regolazione, mentre sul fronte economico-sociale sono stati approfonditi tre elementi significativi: l'aumento del costo del carburante, l'entrata in vigore della tassazione UE-ETS (*Emission Trading System*)³⁰ e l'aumento dei flussi turistici negli ultimi anni, fenomeno che

²⁸ La stessa tematica era stata sollevata dagli esiti alle consultazioni indette nell'ambito del procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole per i servizi gravati da OSP (rif. Procedimento avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022 e conclusosi con delibera n. 177/2024 del 29 novembre 2024).

²⁹ Prospetto 6 dell'Annesso 1 alla delibera n. 22/2019

³⁰ Si segnala, tuttavia, l'*esenzione fino al 2030 per i trasporti verso le isole minori grazie all'impegno delle forze politiche trasversali. Questa esenzione è fondamentale, in quanto allevia il settore dai costi delle quote ETS (che per la nostra industria sarebbero pari*

ha interessato tutto il Paese, ivi comprese le Isole Maggiori e Minori, con tensioni sul fronte dei servizi di trasporto³¹.

In particolare, il tema dell'incremento dei costi del carburante è stato richiamato anche sulla base del rapporto conclusivo dell'Indagine conoscitiva "Mobilità verso il 2030" della IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, dove è stato riferito che in taluni casi *"l'aumento dei prezzi del carburante ha portato a un generale incremento dei costi di trasporto di circa il 50 per cento negli ultimi due anni"*³². Ciò, potrebbe essere oggetto di valutazione attraverso la previsione nel CdS di misure di mitigazione dell'allocazione del rischio all'impresa da implementare al superamento di determinate soglie di aumento dei costi.

B.4 Nuovo intervento di regolazione

B.4.1. Obiettivi del nuovo intervento di regolazione

Il nuovo intervento di regolazione si colloca dopo oltre 6 anni dall'adozione delle misure che disciplinano gli affidamenti dei servizi di cabotaggio marittimo e si è reso necessario alla luce dell'esperienza acquisita nelle attività di monitoraggio e vigilanza svolte sia sul settore interessato sia sui settori riguardanti altri servizi onerati da OSP (come quelli dei servizi ferroviari regionali e dei servizi OSP automobilistici).

Coerentemente con gli esiti della Verifica di impatto della regolazione, l'Autorità valuta opportuno disporre misure correttive all'atto di regolazione adottato con delibera n. 22/2019, aventi le seguenti principali finalità:

- (i) Adeguato **soddisfacimento dei bisogni di mobilità** dei bacini territoriali interessati, attraverso l'individuazione di criteri e principi in supporto al Soggetto Competente per la definizione degli ambiti di servizio da onerare con OSP;
- (ii) **Migliore contendibilità dei lotti di affidamento**, attraverso la ridefinizione dei criteri per l'individuazione da parte del Soggetto Competente dei lotti stessi;

a circa 700-800 milioni di euro) fino al 2030, evitando così un aumento significativo dei costi di trasporto con le isole minori preservando la mobilità delle popolazioni e del turismo." (Fonte: Memoria ASSARMATORI dell'11 giugno 2024, depositata presso la IX Commissione della Camera dei Deputati, nell'ambito dell'"Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030"). Secondo fonti di stampa, l'Unione europea si appresta a rivedere il sistema delle quote ETS entro luglio 2026 (Fonte: [Politico.eu](https://politico.eu)).

³¹ In tal senso si segnala il rapporto dell'ISTAT sul cabotaggio marittimo da, tra e verso le Isole Minori: "A tale proposito, resta dirimente il fatto che le isole sono, per definizione, realtà condizionate dalle possibilità di collegamento e connessione con il continente – e, nel caso delle Isole Minori siciliane e sarde, anche con l'isola maggiore. Mentre la Sicilia e la Sardegna possono comunque contare su un collegamento aereo, per le destinazioni minori l'unico mezzo di trasporto disponibile è quello marittimo, a eccezione dell'isola d'Elba, di Lampedusa e di Pantelleria, dove è presente anche un aeroporto passeggeri." (sottolineatura aggiunta; Fonte: ISTAT, 2023, [Indagine conoscitiva sull'individuazione degli svantaggi derivanti dalla condizione d'insularità e sulle relative misure di contrasto](#)). Se, da un lato, la presenza di turisti è un fattore di sviluppo delle realtà interessate, dall'altro essa si accompagna a disfunzioni per gli utenti residenti nelle Isole che possono soffrire di insufficiente capacità nei servizi di cabotaggio riservata a loro, quando i vincoli connessi agli OSP non sono sussistenti ma il regime di offerta è a mercato come talvolta vengono gestiti i servizi durante il periodo estivo.

³² Commissione IX, Camera dei Deputati, 2025, "Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana", [Documento conclusivo](#). La questione del "caro carburante" era stata riferita quale criticità anche nell'ambito della consultazione che ha portato all'adozione dell'Atto di regolazione varato con delibera n. 177/2024. Si veda ad es: Memoria delle Regioni e Province autonome (prot. ART 116468/2024). Ancora, nella consultazione ex delibera n. 16/2024, si vedano le memorie di: ANAV (prot. AT 25674/2024), ASSTRA (prot. ART 25673/2024).

- (iii) **Potenziamento dello strumento dei c.d. OSP orizzontali**, integrando la possibilità di prevedere compensazioni pubbliche per lo svolgimento dei servizi interessati;
- (iv) **Miglioramento dell'accessibilità alle infrastrutture portuali** utilizzate per la fornitura dei servizi resa in favore delle IN affidanti, a cura degli Enti Affidanti in collaborazione con le AdSP/AM competenti;
- (v) **Miglioramento degli esiti delle procedure di affidamento con gara**, garantendo trasparenza, adeguata consultazione con i portatori di interesse, disponibilità dei beni e infrastrutture essenziali ed indispensabili per la produzione dei servizi, rinnovamento del naviglio, adeguato monitoraggio dei servizi svolti dalle IN affidatarie;
- (vi) **Affinamenti degli schemi di contabilità regolatoria** e degli altri *format* utilizzati dai soggetti interessati per un efficace monitoraggio da parte di ART.

In particolare, l'Autorità intende integrare nel quadro regolatorio gli strumenti già impiegati negli altri settori del TPL utilizzati con efficacia a supporto dell'azione dei Soggetti interessati agli affidamenti dei servizi, come la **Relazione di Affidamento** (RdA, documento in cui l'EA descrive i principali elementi caratterizzanti la procedura di affidamento); la **Relazione dei Lotti** (RdL, documento in cui il SC descrive le scelte relative al disegno dei lotti di gara in relazione ai criteri di economicità e contendibilità); il **Piano di accesso al dato** (PAD, documento da allegare al CdS, definito dall'EA), da accompagnarsi alla già prevista **Relazione degli esiti della verifica del mercato** (RdE, documento in cui il SC descrive l'iter sviluppato per effettuare la verifica del mercato, le motivazioni alla base della scelta dello strumento di intervento pubblico adottato, la disponibilità degli approdi e gli eventuali vincoli di capacità delle infrastrutture portuali). Tali documenti devono essere resi disponibili sul sito dei Soggetti interessati nella sezione Amministrazione trasparente, oppure deve essere presente il rinvio alla Banca dati nazionale dei contratti pubblici per tale affidamento, se ciò è previsto dalla normativa vigente.

L'Autorità, infine, ritiene opportuno fornire al settore *format* standardizzati relativamente alla RdA, RdL, RdE, Matrice dei rischi, PEF e relative indicazioni metodologiche, CoReg (*driver* inclusi), nonché un quadro sinottico di applicazione che specifichi, fase per fase del processo di affidamento dei servizi, gli elementi cruciali sotto l'aspetto regolatorio che devono essere curati dai soggetti interessati.

B.4.2. Indicatori per la successiva VIR

Come in altri settori, gli Uffici dell'Autorità raccolgono informazioni e dati che possono supportare, trascorso un adeguato lasso temporale, le analisi per la Verifica di impatto della regolazione, implementando in tal modo il c.d. "ciclo della regolazione". Così, i prospetti di CoReg relativi sia a dati tecnici che economico-finanziari si andranno ad accompagnare alle informazioni/dati emergenti dalle Relazioni di Affidamento che saranno raccolte e oggetto di valutazione da parte di ART, nonché agli stessi Contratti di Servizio.

Raccolte di dati, ad hoc, o altri strumenti previsti dal Regolamento AIR/VIR potranno essere attivate sia con riguardo alle attività delle Imprese di navigazione esercenti servizi soggetti ad OSP che, soprattutto, nei confronti delle IN operanti con servizi a mercato.

Tenuto conto degli obiettivi del nuovo intervento di regolazione, coerentemente con i contenuti delle misure di regolazione adottate e gli indicatori utilizzati nella Sezione E ai quali si rinvia, si intendono sottoporre a monitoraggio ed analisi i seguenti aspetti:

- (i) grado di soddisfacimento dei bisogni della domanda alla quale si indirizza l'offerta dei servizi resi in regime OSP;

- (ii) andamento degli affidamenti di servizi di cabotaggio marittimo sia in forma di gara sia attraverso lo strumento degli OSP orizzontali;
- (iii) sviluppo del segmento dei servizi a mercato, distintamente per ambito territoriale;
- (iv) grado di rinnovamento del parco natanti impiegato nella produzione dei servizi OSP.

Altri aspetti potranno eventualmente emergere nel corso delle attività discendenti dall'implementazione e monitoraggio delle misure disposte con il nuovo intervento di regolazione.

C. DESTINATARI DELL'INTERVENTO DI REGOLAZIONE

I destinatari diretti delle misure regolatorie varate con la delibera n. 22/2019 sono i **Soggetti Competenti**³³ nella individuazione delle esigenze di servizio pubblico relativamente alla domanda di servizi di cabotaggio marittimo, nonché gli **Enti Affidanti**³⁴, laddove, a seguito della verifica del mercato, non sia emerso l'interesse da parte degli operatori ad offrire i servizi in assenza di compensazione pubblica. Tra gli Enti Affidanti rientrano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, le Regioni e le Province autonome, i Comuni e le altre Province nonché le Agenzie per la mobilità ove presenti³⁵.

Devono, inoltre, essere incluse tra i destinatari diretti della regolazione le **Imprese di navigazione** che garantiscono, o potrebbero garantire, la continuità territoriale tra la penisola e le Isole Maggiori/Minori tramite CdS/OSP orizzontali.

In quel che segue si forniscono alcune informazioni relative alle IN titolari di CdS che risultano interessate dalle misure regolatorie oggetto di analisi di impatto della regolazione. È importante ribadire, tuttavia, che ogni IN, nazionale o comunitaria, che possa qualificarsi come nuovo entrante per gli affidamenti interessati è da considerarsi potenzialmente soggetto destinatario dell'intervento di regolazione.

C.1 Imprese operanti nel cabotaggio marittimo con servizi OSP

Ad inizio 2026, sono 21 i CdS che disciplinano i servizi di cabotaggio marittimo oggetto della delibera n. 22/2019, affidati da 6 Enti Affidanti, che comprendono anche il MIT, a 12 IN distinte. La **Tavola 7** che segue riporta per i CdS vigenti al 1° gennaio 2026: l'Ente affidante, il bacino territoriale o la linea interessata, la tipologia di servizio, l'Impresa di navigazione affidataria, la scadenza del CdS nonché il corrispettivo annuo previsto (comprensivo IVA). Si consideri che i servizi di trasporto possono riguardare passeggeri, merci, merci pericolose e rifiuti urbani.

³³ **"Soggetto Competente:** ente pubblico, o soggetto da esso delegato, competente nelle funzioni di pianificazione della rete dei trasporti e di programmazione del servizio ai sensi dell'ordinamento nel bacino di mobilità di competenza. Può coincidere con l'EA ove sia anche il soggetto che affida il contratto di servizio con la IN;" (Definizioni, lettera x), Atto di regolazione).

³⁴ **"Ente Affidante:** ente pubblico, o soggetto da esso delegato, a cui è attribuita la competenza a stipulare un contratto di servizio con una IN, con compiti di gestione, di monitoraggio, verifica e controllo del contratto stesso" (Definizioni, lettera m), Atto di regolazione).

³⁵ *"In base al Decreto Legislativo n. 422 del 1997 – che individua funzioni e compiti conferiti alle Regioni e agli enti Locali in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati e in qualsiasi forma affidati – rimangono di competenza statale i collegamenti di interesse nazionale, mentre rientrano tra le competenze delegate alle Regioni i servizi che si svolgono all'interno di una regione (isole minori) e tra quelle delegate agli enti locali, qualora i servizi non richiedano l'unitario esercizio a livello regionale. I servizi di interesse regionale e locale sono pertanto soggetti anche alla disciplina del sopracitato d.lgs. n. 422/1997, per quanto compatibile con la normativa di settore. In relazione ai servizi di interesse nazionale, è lo Stato il soggetto competente sia nella programmazione dei servizi (di seguito: SC) sia nell'affidamento degli stessi. In caso di servizi di interesse regionale sia le competenze programmatiche (SC) sia quelle relative all'affidamento del servizio (EA) spettano alla Regione. Qualora si conferissero agli enti locali funzioni e compiti relativi a servizi marittimi che non richiedono l'unitario esercizio a livello regionale verrebbe a mancare la coincidenza tra il soggetto titolare delle competenze programmatiche, che rimarrebbero in capo alla Regione, ed EA, che sarebbe costituito dall'Ente locale a cui tali funzioni e compiti sono conferiti."* (Fonte: [Relazione illustrativa](#), correlata allo Schema di Atto di regolazione, ex delibera n. 89/2018, p. 5)

Tavola 7. Contratti di Servizio nel comparto del cabotaggio marittimo

01/01/2026

Ente affidante	Bacino territoriale/tratta	Tipologia di servizio	Impresa di navigazione	Scadenza	Corrispettivo annuo lordo da CdS (€)
Regione Campania	Procida, Ischia, Capri	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Caremar S.p.a.	15/07/2024 ^(a)	11.856.787
Regione Lazio	Pontine	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Laziomar S.p.a.	31/12/2025 ^(b)	20.080.500
Regione Sardegna	Asinara	Motonavi	Delcomar S.r.l.	30/06/2031 ^(c)	2.906.583 ^(d)
	San Pietro, La Maddalena	Traghetti Ro-Pax	Delcomar S.r.l.	30/06/2031 ^(c)	31.642.326 ^(d)
Regione Siciliana	Eolie, Egadi, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax	Società Navigazione Siciliana S.p.a.	31/10/2027 ^(e)	19.796.700 ^(f)
	Pelagie	Traghetti Ro-Pax	Caronte & Tourist I.M.	30/09/2028	8.806.759
	Ustica (Lotto VII)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	3.213.271
	Pantelleria (Lotto V)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	1.694.383
	Pelagie (Lotto VI)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	3.629.047
	Eolie (Lotto I)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	12.052.262
	Eolie (Lotto II)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	9.276.632
	Egadi (Lotto III)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	5.766.079
Egadi (Lotto IV)	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	31/12/2027	2.696.609	
Regione Toscana	Arcipelago toscano	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Toscana Regionale Marittima S.p.a. Toremar	31/12/2023 ^(g)	14.666.650
MIT	Genova-Porto Torres	Traghetti Ro-Pax	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a.	30/09/2026	112.260
	Napoli-Cagliari-Palermo	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed S.p.a.	31/05/2026	6.041.073
	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	Traghetti Ro-Pax	Grimaldi Euromed S.p.a.	22/09/2026	9.867.258
	Tremiti	Traghetti Ro-Pax	Navigazione Libera del Golfo S.p.a.	31/12/2028	5.646.170
	Eolie, Egadi, Pelagie, Ustica, Pantelleria	Traghetti Ro-Pax e mezzi veloci	Società Navigazione Siciliana S.c.p.a.	10/04/2028	55.694.895
	Reggio Calabria - Messina	Mezzi veloci	Liberty Lines S.p.a.	30/09/2027	9.390.575
	Villa San Giovanni - Messina	Mezzi veloci	Blu Jet S.p.a.	31/12/2026 ^(h)	9.377.296

Fonte: elaborazione da database ART

(a) in proroga sino al 31/12/2026;

- (b) in proroga sino al 17/12/2026;
- (c) dal 1/07/2025;
- (d) importo annuale riparametrato sulla base dell'importo della proroga semestrale;
- (e) affidamento "ponte";
- (f) importo annuale riparametrato sulla base dell'importo della proroga per 13 mesi;
- (g) in proroga sino al 31/12/2026 nelle more dell'aggiudicazione di nuovo affidamento;
- (h) scadenza e importo previsti nell'ambito del Contratto di programma MIT-RFI 2022-2026, Parte Servizi.

I dati economico-patrimoniali delle imprese titolari di Contratti di Servizio, esposti in **Tavola 8**³⁶, mostrano un quadro variegato sotto il profilo della redditività e delle dimensioni aziendali. Accanto ad operatori che presentano risultati solidi, come Grimaldi Euromed, che registra valori economici molto elevati e un *EBITDA margin* pari al 26,75%, si osservano IN che evidenziano margini più contenuti o addirittura negativi. È il caso, ad esempio, di Caronte & Tourist Isole Minori, che presenta un EBITDA negativo e perdite di esercizio significative, o della Società di Navigazione Siciliana, anch'essa con margini operativi e risultato netto negativi. Altri operatori, come Delcomar e Laziomar, mostrano invece una redditività positiva e coerente con la dimensione dei ricavi, pur su livelli complessivi più contenuti.

Tavola 8. Principali indicatori economico-patrimoniali delle IN titolari di CdS di cabotaggio marittimo

Anno 2024

Ragione sociale	Dipendenti	Patrimonio netto	Ricavi vendite	EBITDA	EBITDA margin	Utile / Perdita
	nr.	mgl €	mgl €	mgl €	%	mgl €
Blu Jet Sr.l.	111	2.171	16.155	1.026	6,35	304
Campania Regionale Marittima S.p.a. Caremar	195	3.487	38.738	2.009	3,71	-671
Caronte & Tourist Isole Minori S.p.a.	572	29.429	29.769	-5.328	-5,19	-12.370
Delcomar S.r.l.	172	12.542	11.962	3.875	9,37	1.535
Grimaldi Euromed S.p.a.	2.761	3.380.111	2.531.602	714.195	26,75	711.994
Laziomar S.p.a.	59	2.946	8.025	1.639	5,92	906
Liberty Lines S.p.a.	613	45.238	94.496	-270	-0,27	960
Navigazione Libera del Golfo S.p.a.	159	59.392	48.168	14.560	27,35	8.232
Società Navigazione Siciliana S.c.p.a.	2	650	18.115	-124	-0,68	-61
Toscana Regionale Marittima S.p.a. Toremar	267	6.726	36.815	2.563	4,45	102

Fonte: elaborazione ART su banca dati AIDA

Nella **Tavola 9**, di seguito, sono indicati i principali dati statistici su passeggeri trasportati, corse effettuate e miglia nautiche delle imprese di navigazione che esercitano servizi OSP, risultanti dai dati di contabilità

³⁶ I dati di bilancio di Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. non sono esposti in quanto influenzati dalla procedura di concordato preventivo.

regolatoria trasmessi all’Autorità, che confermano il significativo grado di eterogeneità delle IN esercenti i servizi OSP³⁷.

Tavola 9. Distribuzione indicatori KPI dei CdS raggruppati per IN

Anni 2023-2024

Quartile	2023	2024
Passeggeri trasportati		
Min	[<100.000]	96.991
Q1	118.136	231.544
Mediana	448.096	528.130
Q3	1.608.884	2.658.582
Max	[<3.000.000]	[<4.000.000]
Corse effettuate		
Min	468	461
Q1	1.002	752
Mediana	5.870	8.263
Q3	19.258	30.769
Max	32.824	46.514
Miglia nautiche		
Min	24.048	24.864
Q1	84.695	123.960
Mediana	177.715	181.071
Q3	290.573	351.694
Max	899.704	960.997

Fonte: elaborazione ART su dati CoReg

³⁷ I valori sono calcolati su 11 IN per l’anno 2023 e 9 IN per l’anno 2024; taluni dati non sono stati puntualmente riportati in ragione della natura riservata del dato, riconducibili a singole imprese.

D. DESCRIZIONE DELLO STATUS QUO

Nella presente Sezione si presentano gli esiti delle attività di monitoraggio effettuate dall’Autorità relativamente ai servizi di cabotaggio tra Continente e Isole Maggiori (§ D.1) e servizi di cabotaggio con le Isole Minori³⁸ (§ D.2).

D.1 Servizi di cabotaggio tra Continente e Isole Maggiori

Con l’approssimarsi degli affidamenti dei primi contratti ricadenti nell’ambito della regolazione *de quo*, sono state eseguite le **verifiche del mercato** previste dal quadro normativo euro-unitario e disciplinate dalla Misura 2 dell’Allegato A della delibera n. 22/2019. Tali verifiche hanno, in alcuni casi, contribuito a determinare rilevanti modifiche degli assetti esistenti, portando ad una maggiore apertura del mercato alla concorrenza. Si veda, al riguardo, la seguente **Tavola 10** che illustra il quadro circa i collegamenti di interesse nazionale sottoposti alla verifica del mercato e relativi esiti.

Tavola 10. Collegamenti di interesse nazionale: esiti delle verifiche del mercato

01/01/2026

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato su esigenze domanda (stagionalità)	Regime	Esiti procedure di affidamento (e decorrenza)
Napoli-Palermo (Ro- Pax)	annuale	libero mercato	-
		(dal 1/12/2020)	
Ravenna-Brindisi-Catania (Ro- Ro)	annuale	libero mercato	-
		(dal 1/12/2020)	
Livorno-Cagliari (Ro- Ro)	annuale	libero mercato	-
		(dal 1/12/2020)	
Genova-Olbia-Arbatax (Ro-Pax)	annuale	libero mercato	-
		(dal 21/12/2020)	
Civitavecchia-Olbia (Ro-Pax)	annuale	OSP orizzontali senza contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a. e Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 1/10/2021) (a)
Napoli-Cagliari-Palermo (Ro- Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a.
			(dal 1/06/2021)

³⁸ L’elenco delle Isole Minori è riportato nell’Annesso 1.

Collegamenti di interesse nazionale	Esiti verifica del mercato su esigenze domanda (stagionalità)	Regime	Esiti procedure di affidamento (e decorrenza)
Genova-Porto Torres (Ro-Pax)	invernale	contratto di servizio	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a. (dal 1/10/2021)
	estiva	libero mercato	-
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (Ro-Pax)	annuale	contratto di servizio	Grimaldi Euromed S.p.a. (dal 23/09/2021)
Termoli-Tremiti (Ro-Pax)	annuale	contratto di servizio	Navigazione Libera del Golfo S.r.l. (dal 1/07/2021)
Reggio Calabria-Messina (mezzi veloci)	annuale	contratto di servizio	Liberty Lines S.p.a. (dal 1/10/2023)

Fonte: elaborazione ART

(a) Il servizio sulla linea in regime di OSP orizzontali è stato autorizzato dal MIT a partire dal 1/05/2021, ma l'esercizio in tale regime di fatto è relativo al solo periodo invernale (1° ottobre - 31 maggio). Il mese di maggio 2021 è stato per le imprese esercenti un periodo di operatività "sperimentale".

Come si può osservare dai dati riportati sopra, sono passati a regime di mercato quattro dei dieci collegamenti precedentemente oggetto di una convenzione stipulata dal MIT con Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., costituiti dalle tratte Livorno-Cagliari, Ravenna-Brindisi-Catania, Genova-Olbia-Arbatax e Napoli-Palermo. Ciò ha anche comportato una riduzione significativa del fabbisogno finanziario a carico dello Stato, stimabile in un **risparmio di risorse pubbliche pari a circa cinquanta milioni di euro all'anno**³⁹.

Sul collegamento Civitavecchia-Olbia, il ministero competente ha lanciato una richiesta di manifestazione di interesse⁴⁰, in seguito alla quale le società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.a., Grandi Navi Veloci S.p.a. e Grimaldi Euromed S.p.a. sono state autorizzate all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con **obblighi di servizio pubblico orizzontali** a partire dal 1° maggio 2021 e per la durata di 24 mesi⁴¹.

Più recentemente, a marzo 2026, con riferimento ai collegamenti con la Sardegna, il MIT ha pubblicato 3 bandi di gara europea a procedura aperta per l'affidamento in concessione dei servizi pubblici di trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci con la Sardegna e fra le Isole Maggiori, ai fini di assicurare la continuità

³⁹ Importo dato dalla differenza tra le risorse pubbliche (corrispettivi annui) impiegate per la sovvenzione dei servizi marittimi nell'ambito della convenzione tra MIT e CIN e quelle erogate in seguito agli esiti della stessa e alla stipula dei nuovi CdS.

⁴⁰ Si veda l'Avviso del MIT (prot. 2069 del 22 gennaio 2021) per la manifestazione di interesse e contestuale richiesta di autorizzazione all'esercizio del servizio di collegamento marittimo di persone e merci in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla linea Civitavecchia-Olbia.

⁴¹ Tali Società operano in regime di libero mercato dal 1° giugno al 30 settembre di ogni anno. Nel corso dell'anno 2023 le stesse imprese di navigazione sono state autorizzate all'esercizio del citato servizio per ulteriori 24 mesi. (Fonte: MIT, 2024, [CNIT 2022-2023](#))

territoriale sulle rotte di interesse nazionale⁴². Tali procedure di affidamento seguono l'opportuna verifica del mercato, sulla quale l'Autorità aveva precedentemente espresso un parere positivo in merito alla conformità rispetto alle misure disposte con la delibera n. 22/2019, fornendo ugualmente specifiche raccomandazioni all'Ente Affidante⁴³.

D.2 Servizi di cabotaggio con le Isole Minori

Con riguardo al settore del cabotaggio marittimo con le Isole Minori, l'osservazione del mercato di riferimento, anche alla luce delle verifiche di mercato ex delibera n. 22/2019 esperite dalle regioni, mostra l'esistenza di un mercato caratterizzato dalla presenza di posizioni dominanti degli operatori *incumbent* (nei rispettivi bacini di interesse), forti della disponibilità immediata di navi con caratteristiche specifiche per l'esercizio del servizio richiesto. Tali operatori sono "specializzati" in servizi che si sono concentrati e consolidati nel tempo su ambiti territoriali circoscritti ed effettuati prevalentemente con una data tipologia di naviglio (in particolare, unità veloci e/o traghetti), operando sia in libero mercato, sia in forza di CdS stipulati dagli Enti Affidanti al fine di garantire la continuità territoriale locale.

Tali caratteristiche del mercato si riscontrano in particolare in Sardegna e in Sicilia dove gli armatori hanno consolidato una posizione di particolare forza contrattuale nei confronti degli EA, considerata l'assenza di *competitor* significativi.

È in tale contesto di mercato che, a partire dal 2020, gli EA hanno esperito **procedure di gara risultate deserte**, in particolare per l'affidamento: dei servizi di collegamento con le Isole Minori della Sardegna (Asinara, La Maddalena e San Pietro); dei servizi di collegamento cosiddetti "integrativi" con le Isole Minori siciliane; dei servizi di collegamento dell'ambito Pontino.

Nelle tavole che seguono sono riassunti gli **esiti delle procedure di affidamento** relative ai servizi di cabotaggio da, tra e verso le Isole Minori a cura della Regione Autonoma della Sardegna e a cura della Regione Siciliana.

Tavola 11. Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Autonoma della Sardegna per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con le Isole di La Maddalena e San Pietro in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2021

01/01/2026

Ambito	Tipo procedura	Data pubblicazione	Data scadenza	Esito	Note
Verifica del mercato	-	30/03/2022	20/07/2022	Chiusa	
La Maddalena (Lotto 1/2)	Aperta	07/12/2022	03/02/2022	Deserta	
San Pietro (Lotto 2/2)					

⁴² Le procedure riguardano i collegamenti: Genova–Porto Torres; Napoli–Cagliari–Palermo; Civitavecchia–Arbatax–Cagliari. Le concessioni avranno una durata di 60 mesi, prorogabili di ulteriori 36 mesi, e garantiranno la regolare operatività dei servizi di collegamento tra i porti indicati. (Fonte: [Comunicato MIT del 31 marzo 2026](#))

⁴³ [Parere ART n. 1/2026](#), dell'8 gennaio 2026, "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 del mercato relativa ai servizi di collegamento marittimo per la Sardegna e fra le isole maggiori."

Ambito	Tipo procedura	Data pubblicazione	Data scadenza	Esito	Note
La Maddalena (Lotto 1/2)	Aperta	21/08/2023	02/11/2024	Deserta	
San Pietro (Lotto 2/2)					
La Maddalena (Lotto 1/2)	Aperta	27/11/2023	04/12/2023	Deserta	
San Pietro (Lotto 2/2)					
La Maddalena-San Pietro (Lotto 1/2)	Negoziata	10/04/2024	27/05/2024	Aggiudicata	CdS prorogato fino al 30/06/2025
La Maddalena (Lotto 1/3)	Aperta	25/06/2024	16/09/2024	Deserta	
San Pietro (Lotto 2/3)					
La Maddalena e San Pietro (Lotto unico)	Aperta	23/12/2024	03/03/2025	Deserta	
La Maddalena e San Pietro (Lotto 1/2)	Aperta	30/03/2022	20/07/2022	Aggiudicata	

Fonte: elaborazione ART

Tavola 12. Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Autonoma della Sardegna per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo con l'Isola dell'Asinara in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2019

01/01/2026

Ambito	Tipo procedura	Data pubblicazione	Data scadenza	Esito	Note
Verifica del mercato	-	19/08/2019	18/09/2019	Chiusa	
Asinara (Lotto unico)	Aperta	29/01/2020	17/07/2020	Deserta	
Asinara (Lotto unico)	Negoziata	22/10/2020	27/10/2020	Aggiudicata	CdS prorogato fino al 31/12/2023
Asinara (Lotto unico)	Aperta	23/12/2021	28/02/2022	Deserta	
Asinara (Lotto unico)	Negoziata	27/06/2022	29/07/2022	Deserta	
Asinara (Lotto unico)	Negoziata	31/01/2023	17/02/2023	Deserta	
Asinara (Lotto unico)	Negoziata	03/07/2023	04/11/2023	Deserta	
Asinara (Lotto 2/2)	Negoziata	27/11/2023	04/12/2023	Aggiudicata	CdS prorogato fino al 30/06/2025
Asinara (Lotto 3/3)	Aperta	10/04/2024	27/05/2024	Offerta non idonea	
Asinara (Lotto 2/2)	Aperta	23/12/2024	03/03/2025	Aggiudicata	

Fonte: elaborazione ART

Tavola 13. Ricognizione delle procedure di affidamento indette dalla Regione Siciliana per l'affidamento dei servizi di collegamento marittimo "integrativi" con le Isole Minori della Sicilia in seguito alla verifica del mercato condotta nel 2020

01/01/2026

Ambito	Tipo procedura	Data pubblicazione	Data scadenza	Esito
Verifica del mercato		28/10/2020	15/11/2020	Chiusa
Isole Eolie Ro-Pax (Lotto I)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Egadi Ro-Pax (Lotto II)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isola di Pantelleria Ro-Pax (Lotto III)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isola Pelagie Ro-Pax (Lotto IV)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isola di Ustica Ro-Pax (Lotto V)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Eolie (EO_V_A) (Lotto 1)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Eolie (EO_V_B) (Lotto 2)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Egadi (EG_V_A) (Lotto 3)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Egadi (EG_V_B) (Lotto IV)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isola di Pantelleria (PA_V) (Lotto 5)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Pelagie (PE_V) (Lotto 6)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isola di Ustica (US_V) (lotto 7)	Aperta	27/07/2021	19/11/2021	Deserta
Isole Eolie (EO_V_A) (Lotto 1)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isole Eolie (EO_V_B) (Lotto 2)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isole Egadi (EG_V_A) (Lotto 3)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isole Egadi (EG_V_B) (Lotto IV)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isola di Pantelleria (PA_V) (Lotto 5)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isole Pelagie (PE_V) (Lotto 6)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Offerta non idonea
Isola di Ustica (US_V) (lotto 7)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Aggiudicata
Isole Eolie Ro-Pax (Lotto I)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Offerte non ammissibili
Isole Egadi Ro-Pax (Lotto II)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Offerte non ammissibili

Ambito	Tipo procedura	Data pubblicazione	Data scadenza	Esito
Isola di Pantelleria Ro-Pax (Lotto III)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Deserta
Isola Pelagie Ro-Pax (Lotto IV)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Offerte non ammissibili
Isola di Ustica Ro-Pax (Lotto V)	Aperta	13/04/2022	03/06/2022	Deserta
Isole Pelagie (PE_V) (Lotto unico)	Aperta	19/10/2022	11/11/2022	Aggiudicata
Isole Eolie Ro-Pax (Lotto I)	Aperta	19/10/2020	11/11/2022	Offerta ritirata dall'operatore
Isole Egadi Ro-Pax (Lotto II)	Aperta	19/10/2020	11/11/2022	Offerta ritirata dall'operatore
Isola di Pantelleria (Lotto III)	Aperta	19/10/2020	11/11/2022	Deserta
Isola Pelagie (Lotto IV)	Aperta	19/10/2020	11/11/2022	Offerta non idonea. Riammessa dal TAR e aggiudicata
Isola di Ustica Ro-Pax (Lotto V)	Aperta	19/10/2020	11/11/2022	Deserta
Isole Eolie Ro-Pax (Lotto I)	Negoziata	01/09/2023	04/10/2023	Deserta
Isole Egadi Ro-Pax (Lotto II)	Negoziata	01/09/2023	04/10/2023	Deserta
Isola di Pantelleria Ro-Pax (Lotto III)	Negoziata	01/09/2023	04/10/2023	Deserta
Isola di Ustica Ro-Pax (Lotto V)	Negoziata	01/09/2023	04/10/2023	Deserta
Isole Eolie Ro-Pax (Lotto I)	Negoziata	20/02/2024	06/03/2024	Non pubblicato
Isole Egadi Ro-Pax (Lotto II)	Negoziata	20/02/2024	06/03/2024	Non pubblicato
Isola di Pantelleria Ro-Pax (Lotto III)	Negoziata	20/02/2024	06/03/2024	Non pubblicato
Isola di Ustica Ro-Pax (Lotto V)	Negoziata	20/02/2024	06/03/2024	Non pubblicato

Fonte: elaborazione ART

Occorre, infine, segnalare il caso dei servizi autorizzati della Regione Campania disciplinati dal Regolamento regionale 13 ottobre 2016, n. 7⁴⁴. Sebbene l'oggetto di tale regime sia circoscritto ai "servizi marittimi, per i quali non sussistono obblighi di servizio", in sede di presentazione di istanza di autorizzazione è prevista la dichiarazione di adesione (o non adesione) alle "Linee di regolazione dell'organizzazione del trasporto pubblico locale marittimo" adottate dalla Regione Campania con la d.g.r. n. 1/2016. Tali linee di regolazione

⁴⁴ "Regolamento di esecuzione della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3 (Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della regione Campania) in materia di servizi di trasporto marittimo di linea autorizzati".

individuano le fasce orarie di interesse regionale alle quali sono associati, per ciascuna rotta ivi identificata, requisiti di regolarità, continuità, frequenza e tariffe, oltre a ulteriori specifici aspetti (in particolare qualitativi), da assicurare in caso di adesione. L'adesione alle linee di regolazione, non obbligatoria ai fini dell'ottenimento dell'autorizzazione per la prestazione di servizi in libero mercato, costituisce altresì elemento di valutazione per la risoluzione di eventuali sovrapposizioni di istanze.

E. ILLUSTRAZIONE DELLE OPZIONI REGOLATORIE E DEI RELATIVI ONERI E BENEFICI

Nella presente analisi di impatto vengono presi in esame i seguenti temi regolatori:

- 1) *OSP orizzontali* (Misura 2, punti da 6 a 9; Misura 12, punto 1);
- 2) *Definizione dei lotti di gara* (Misura 2, punti da 11 a 15);
- 3) *Documentazione di affidamento* (Misura 4);
- 4) *Messa a disposizione dei beni strumentali* (Misure da 5 a 11).

Nel prosieguo si riportano le alternative vagliate dall’Autorità per ciascuno di questi temi al fine della migliore calibrazione rispetto agli obiettivi dell’intervento di regolazione.

La scelta degli ambiti presi in considerazione per l’AIR è tesa ad analizzare le principali innovazioni rispetto al quadro regolatorio vigente, fermo restando che l’impatto complessivo anche delle misure afferenti ai temi regolatori sopra evidenziati è legato al contenuto regolatorio dell’intervento nella sua interezza. Si pensi, ad esempio, alle revisioni apportate alle previgenti misure regolatorie che investono tutte le fasi del processo di affidamento dei servizi: i) la fase propedeutica alla scelta in capo al Soggetto Competente dello strumento da utilizzare per il soddisfacimento delle esigenze di mobilità definite, con la previsione della Relazione dei Lotti; ii) la fase inerente alla predisposizione della documentazione di affidamento, con la previsione della Relazione di Affidamento e intervenendo soprattutto sui requisiti relativi all’età del naviglio, sul coordinamento tra criteri di aggiudicazione e requisiti di partecipazione e sulla clausola sociale; iii) la fase esecutiva del CdS, con particolare riferimento alla revisione degli schemi di PEF e di contabilità regolatoria, nonché alla semplificazione della matrice dei rischi.

Per gli ambiti oggetto di AIR, l’Opzione 0 rappresenta lo *status quo*, l’Opzione R1 quella posta in consultazione e l’Opzione R* identifica quella ritenuta preferibile e adottata nell’Atto di regolazione. L’Opzione R, già oggetto di valutazione di impatto nello Schema di AIR per la consultazione, è richiamata per evidenziare le principali modifiche operate a valle della consultazione stessa nonché i relativi principali effetti attesi.

La valutazione svolta per ogni ambito evidenzia i principali effetti attesi da ciascuna Opzione in termini di **benefici** e **oneri incrementali** rispetto allo *status quo*. Nel caso specifico, i benefici per i vari soggetti interessati (SC, EA, utenti, IN) che si prevede di ottenere dall’attuazione delle misure di regolazione presentano varia natura, allo stato non valutabili a livello quantitativo ma comunque rinvenibili nel miglioramento dei seguenti aspetti:

- **trasparenza** della procedura di affidamento e riduzione dell’asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA;
- **qualità dei servizi** per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità;
- **tutela della concorrenza** nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed **equità** dell’accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento.

Invece, gli oneri incrementali provengono da “obblighi regolatori” e “obblighi amministrativi”:

- a) gli **obblighi regolatori** sono azioni o condotte di cittadini e/o imprese e/o Pubbliche Amministrazioni che una norma richiede di compiere o evitare, per finalità di interesse pubblico;
- b) gli **obblighi amministrativi** consistono nel 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.

Per ciascuno dei temi esaminati, l’impatto delle opzioni regolatorie viene valutato a livello qualitativo rispetto

allo *status quo*, mediante una scala di valori da 0 (impatto nullo) a +++ (impatto forte). Un'opzione regolatoria che assegna una valutazione “+++” ad un fattore che misura i benefici, è preferibile, a parità di condizioni, ad un'opzione a cui è associata una valutazione “++” dello stesso fattore, mentre se si tratta di oneri incrementali, l'aumento dell'impatto segnala un'opzione più onerosa e quindi meno preferibile rispetto ad un'altra con un livello di impatto stimato di livello inferiore (sempre a parità di condizioni). Si noti che in taluni casi la valutazione dell'Opzione R è stata modificata, in termini di benefici incrementali e/o di oneri incrementali, alla luce degli approfondimenti svolti nonché della necessità di mostrare le differenze (attese) passando dall'Opzione R all'Opzione R*. Laddove ciò avviene, è segnalato in nota alla tavola “Confronto tra le Opzioni”.

E.1 OSP Orizzontali (Misura 2 - punti da 6 a 9; Misura 12 – punto 1)

Gli OSP orizzontali (Obblighi di Servizio Pubblico orizzontali) sono una forma di intervento regolatorio attraverso cui il Soggetto Competente impone, in modo non selettivo e uniforme, determinati obblighi di esercizio del servizio a tutti gli operatori economici potenzialmente interessati ad operare su una determinata relazione o ambito di servizio, al momento, senza compensazione economica.

Opzione 0

Nel modello varato con delibera n. 22/2019, in caso non sia possibile coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio a libero mercato, il SC ha facoltà di attivare OSP orizzontali per garantire la continuità del servizio senza compensazioni, pubblicando un avviso pubblico sul profilo dell'EA nella sezione Amministrazione trasparente (eventualmente con ulteriori forme di pubblicità) e le informazioni pertinenti. Gli operatori interessati hanno un termine minimo di 60 giorni per manifestare il proprio interesse.

Opzione R

Similmente all'Opzione 0, nel caso in cui non sia possibile coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il SC è tenuto a valutare l'applicazione di strumenti previsti dal quadro normativo di settore, prediligendo gli interventi meno impattanti sulla concorrenza, tra cui l'imposizione di OSP orizzontali. Come nello *status quo* il SC pubblica un avviso almeno sul profilo dell'EA, ma il termine minimo per presentare le manifestazioni di interesse è ridotto a 30 giorni, potendosi comunque individuare una scadenza ancora più breve a condizione che sia adeguatamente motivata.

Il SC ha facoltà di imporre OSP orizzontali anche vincolando la possibilità di offrire il servizio nei periodi maggiormente remunerativi a fronte della garanzia di un'offerta minima nei periodi di bassa stagione.

Qualora una pluralità di IN aderiscano all'imposizione di OSP orizzontali, il SC adotta un **Piano Operativo Congiunto** su proposta elaborata congiuntamente dalle IN interessate al fine di disciplinare le modalità di esercizio del servizio e definisce i criteri e le procedure per l'ingresso di nuovi operatori in seguito all'avvio dell'esercizio del servizio.

È altresì introdotta la possibilità di offrire compensazioni pubbliche a favore delle IN nel caso di OSP orizzontali, associando allo stesso tempo obblighi di rendicontazione per gli elementi economici e patrimoniali pertinenti ai servizi resi in regime di OSP orizzontali compensati.

Opzione R*

A valle della consultazione, si è preferito aggiungere, rispetto all'Opzione R, l'ulteriore precisazione che “[n]el Piano Operativo Congiunto l’EA disciplina altresì gli obblighi di trasmissione dei dati in capo alle IN aderenti agli OSP orizzontali, con la specificazione delle tempistiche previste e della tipologia di report/prospetti consuntivi da utilizzare per la trasmissione dei dati all’EA.”

Confronto tra le Opzioni

	Opzione R	Opzione R*
Trasparenza	++	+++
Qualità dei servizi	+++	+++
Tutela della concorrenza ed Equità	++	++
Oneri incrementali	++	++
<p><i>Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte; nv non valutato</i></p> <p><i>Benefici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza della procedura di affidamento e riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA; - qualità dei servizi per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità; - tutela della concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed equità dell'accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento. 		

In generale, entrambe le Opzioni, riguardanti lo strumento degli OSP orizzontali, adottano un approccio neutrale nei confronti di tale modalità di affidamento, anche se, in ogni caso, essa è percorribile solo una volta escluso che il mercato possa autonomamente provvedere in maniera adeguata alla domanda di servizi. Il ricorso ad OSP orizzontali prevede procedure pubbliche che garantiscono piena tracciabilità e verificabilità dell'iter amministrativo, con la pubblicazione di avvisi, tempistiche prestabilite (con un minimo, comunque, di 30 giorni per l'adesione delle IN) e documentazione standardizzata. In particolare, si segnala l'adozione del **Piano Operativo Congiunto** che disciplina le modalità di esercizio del servizio tra le diverse IN in maniera trasparente. Le modifiche operate post consultazione impattano essenzialmente sul livello di “**trasparenza**”, aumentandolo, dato che il Piano Operativo Congiunto dettaglia, vincolando le IN, i dati da trasmettere agli EA e la relativa periodicità.

Tale strumento appare idoneo ad apportare benefici anche in termini di “**qualità dei servizi**”, in quanto può essere previsto il vincolo di fornitura dei servizi marittimi anche nei periodi dell'anno meno remunerativi, a vantaggio degli utenti, in linea con gli obiettivi di continuità territoriale, meglio soddisfacendo le esigenze di mobilità del territorio interessato. Anche con riguardo alla “**tutela della concorrenza**” si registrano effetti positivi in ragione dell'adozione del Piano Operativo Congiunto il quale, tra l'altro, prevedendo la possibilità di estendere il perimetro degli operatori interessati agli OSP orizzontali in un momento successivo il loro varo, ne stabilisce i criteri per l'ingresso. Gli obblighi di contabilità regolatoria che sono previsti intendono minimizzare il rischio di sovvenzioni incrociate tra attività a libero mercato e quelle sovvenzionate e pertanto, sotto questo profilo, non si stimano effetti pregiudizievoli in termini di “**tutela della concorrenza**”.

Gli oneri incrementali stimati per entrambe le Opzioni sono di livello medio: il SC deve predisporre l'avviso pubblico, gestire le manifestazioni di interesse, definire il Piano Operativo Congiunto, in collaborazione con

l'EA e le Autorità Marittime interessate, attuare il monitoraggio dell'erogazione dei servizi. La valutazione degli oneri incrementali non viene ad essere significativamente alterata includendo gli obblighi di rendicontazione in capo alle IN previsti nell'Opzione R*, dato che essi saranno necessariamente frutto di un confronto tra i diversi soggetti interessati (i.e. SC, EA, AM e IN) e il relativo bilanciamento degli interessi contrapposti. Si consideri gli OSP orizzontali non sono onerati da obblighi di contabilità regolatoria, a meno che non siano assistiti da compensazioni.

L'Opzione che presenta un livello più elevato di benefici attesi, e pertanto adottata dall'Autorità, è l'Opzione R*.

E.2 Definizione dei lotti di gara (Misura 2, punti da 11 a 15)

L'individuazione e la definizione chiara dei lotti nei bandi di gara è fondamentale per favorire la concorrenza, facilitando la partecipazione dei soggetti interessati. Al tempo stesso, influisce sulle economie di scala, quindi sull'equilibrio economico-finanziario delle gestioni delle IN e per quella via concorrere alla determinazione dei corrispettivi in capo agli EA a compensazione degli OSP.

Opzione 0

Allo stato, la delibera n. 22/2019 prevede che, qualora dalla verifica del mercato emerga che le esigenze di servizio pubblico non possono essere soddisfatte né a mercato né mediante il ricorso a servizi svolti in regime di OSP orizzontali, eventualmente accompagnati da sussidi alla domanda nella forma di compensazione diretta, il SC provvede – prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite CdS – a definire il lotto o i lotti di gara sulla base di una soglia di produzione, generalmente espressa in termini di naviglio e miglia nautiche, tale da garantire un'ampia partecipazione alla procedura e favorire la selezione dell'armatore più efficiente.

Il SC è tenuto a trasmettere all'Autorità, che si esprime in 45 gg, una **relazione recante gli esiti della verifica del mercato (RdE)**, dando evidenza delle motivazioni alla base delle scelte effettuate al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico.

Opzione R

Sulla base delle stesse premesse di cui all'Opzione 0, i lotti devono essere individuati, anche con riferimento a una o più relazioni O-D, sulla base di criteri di economicità e contendibilità, considerando rispettivamente: per l'**economicità**, elementi correlati alla dimensione ottima minima di produzione del servizio, nonché ad eventuali ulteriori economie realizzabili e all'impiego di risorse pubbliche; per la **contendibilità**, eventuali barriere all'ingresso (caratteristiche degli approdi, naviglio necessario per svolgere il servizio, etc.) al fine di individuare le IN potenzialmente interessate e adeguate a partecipare alla procedura di affidamento. Resta ferma la scelta, da parte del SC, di una soglia di produzione del servizio, espressa in termini di naviglio e miglia nautiche.

Oltre alla relazione sugli esiti della verifica del mercato, sulla quale l'Autorità esprime osservazioni entro 60 gg, il SC è tenuto a redigere anche una **relazione sui lotti (RdL)** secondo uno schema definito dall'Autorità, volto ad illustrare le modalità di definizione dei lotti secondo i criteri di economicità e contendibilità (valutando anche scenari alternativi). Tale documentazione deve essere pubblicata e trasmessa all'Autorità, la quale è tenuta ad esprimersi sulla conformità della procedura di individuazione dei lotti entro 60 giorni. Sia la relazione sugli esiti della verifica del mercato che la relazione sui lotti devono essere pubblicate e fanno parte integrante della documentazione di gara.

A valle della consultazione, non si rilevano modifiche sostanziali, pertanto l'Opzione R coincide con l'Opzione R*.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione R*
Trasparenza	+++
Qualità dei servizi	++
Tutela della concorrenza ed Equità	+++
Oneri incrementali	++
<p><i>Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte; nv non valutato</i></p> <p><i>Benefici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza della procedura di affidamento e riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA; - qualità dei servizi per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità; - tutela della concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed equità dell'accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento. 	

La definizione dei lotti come delineata allo *status quo* si caratterizza per un approccio sintetico e orientato alla semplificazione procedurale, ma presenta alcune criticità, non affrontando direttamente il tema della contendibilità del mercato. L'Opzione R* introduce un'impostazione più analitica con la definizione dei lotti sulla base delle relazioni O-D e sui criteri di economicità e contendibilità.

Anche in termini di "**trasparenza**" la previsione di pubblicare la relazione recante le modalità di definizione dei lotti rende il processo decisionale pubblico e quindi valutabile da parte di tutti gli *stakeholder*. La "trasparenza" è rafforzata anche dalla previsione dei criteri dichiarati e misurabili di economicità e contendibilità, facendo sì che ogni decisione debba essere giustificata con dati e analisi tecniche.

In termini di "**qualità dei servizi**", rispetto allo *status quo* che, limitandosi alla dimensione minima, può non garantire un adeguato livello di attrattività del servizio per le IN, la suddivisione dei lotti secondo l'Opzione (R), richiamando la dimensione ottimale minima del servizio, le economie di scala, le caratteristiche della domanda e le risorse pubbliche disponibili, spinge verso la definizione di lotti che siano economicamente efficienti e capaci di rispondere efficacemente alle reali esigenze di mobilità.

In termini di "**tutela della concorrenza**", l'indagine strutturata prevista va oltre la determinazione della sola soglia di produzione considerando temi quali la struttura dell'offerta, le barriere all'ingresso e i vincoli territoriali. L'Opzione R* permette una definizione dei lotti maggiormente orientata all'offerta, consentendo di disegnare gli stessi in modo più adeguato, favorendo così la partecipazione di una pluralità di soggetti, inclusi nuovi entranti e imprese di medio-piccola dimensione, anche soggetti comunitari, e migliorando di conseguenza la competizione per il mercato. Inoltre, la previsione di un controllo *ex ante* dell'Autorità sulla conformità delle procedure di definizione dei lotti tende a garantire la correttezza della procedura rispetto al quadro regolatorio applicabile, verificando che i criteri adottati siano effettivamente non discriminatori.

Per le attività richieste per la definizione dei lotti nel rispetto dei principi di economicità e contendibilità si

stimano oneri incrementali medi per gli EA, dovuti all'incremento delle ulteriori informazioni da elaborare, pubblicare e trasmettere all'Autorità per le verifiche di competenza.

Si segnala, comunque, confermando la scelta finale dell'Autorità circa l'Opzione R*, che essa rappresenta anche un allineamento alle previsioni di cui alla delibera n. 48/2017, riguardanti il TPL terrestre.

E.3 Documentazione di affidamento (Misura 4)

La corretta implementazione della documentazione di affidamento, con particolare riferimento a RdA e CdS, rappresenta un passaggio essenziale nei procedimenti di definizione dei bandi di gara in quanto tali documenti hanno la funzione di formalizzare in modo chiaro e dettagliato le motivazioni delle scelte attuate nella procedura di gara nonché gli elementi che giustificano l'affidamento e le condizioni contrattuali.

Opzione 0

Allo stato, la delibera n. 22/2019 non prevede disposizioni specifiche in merito alla documentazione di affidamento.

Opzione R

L'EA è tenuto a predisporre un'apposita **Relazione di Affidamento** secondo lo schema-tipo definito dall'Autorità, motivando in modo puntuale le scelte effettuate in merito all'individuazione dell'operatore economico affidatario, alle modalità di selezione e alla configurazione dell'affidamento. Tale documento costituisce inoltre parte integrante della documentazione di gara e deve essere pubblicato, congiuntamente al CdS, sul sito *web* istituzionale dell'EA e contestualmente trasmesso all'Autorità ai fini di vigilanza, la quale può formulare le proprie osservazioni entro 60 giorni dal ricevimento.

A valle della consultazione pubblica, si è ritenuto utile solo precisare che la RdA precede la pubblicazione del bando o dell'invio della lettera d'invito. Conclusivamente, l'Opzione R rappresenta l'Opzione R*.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione R*
Trasparenza	+++
Qualità dei servizi	+
Tutela della concorrenza ed Equità	++
Oneri incrementali	++
<p><i>Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte; nv non valutato</i></p> <p><i>Benefici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza della procedura di affidamento e riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA; - qualità dei servizi per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità; - tutela della concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed equità dell'accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento. 	

L'intervento posto in consultazione segna un progresso significativo rispetto allo *status quo* sotto il profilo della “**trasparenza**”. La pubblicazione della RdA sul sito dell'EA, unita all'obbligo di trasmettere tale atto all'Autorità, introduce un livello di rendicontazione formalizzata. L'ulteriore previsione secondo cui l'Autorità pubblica i propri pareri garantisce agli *stakeholder* e alla cittadinanza un monitoraggio continuo e tempestivo dei processi decisionali.

Si riscontrano benefici in termini di “**qualità dei servizi**”, benché contenuti, in quanto l'obbligo per l'EA di redigere e pubblicare in particolare la RdA, in cui sono rappresentati gli indicatori di qualità, incentiva comunque una progettazione del servizio orientata alla qualità⁴⁵.

In termini di “**tutela della concorrenza**” e di “**equità**” si riscontrano benefici medi. L'adozione della RdA rafforza infatti la garanzia di parità di trattamento tra operatori, poiché ogni eventuale affidamento deve poggiare su criteri espliciti e pubblici. La divulgazione del CdS consente inoltre agli operatori non selezionati di verificare le ragioni che hanno condotto alla scelta del fornitore, alimentando sia il diritto di rivalsa sia la possibilità di partecipazione critica. La previsione di una vigilanza formale da parte dell'Autorità e di pubblicazione dei pareri garantisce la correttezza procedurale, riducendo il rischio di disparità di trattamento.

Allo stesso tempo, si riconosce che l'Opzione R* comporta un incremento non trascurabile delle attività a carico dell'EA, ma tale incremento risulta giustificato in rapporto ai benefici attesi in termini di trasparenza ed equità.

L'Opzione R* viene pertanto adottata dall'Autorità in ragione dell'adeguato bilanciamento tra benefici attesi e oneri incrementali, anche sulla base dei positivi riscontri circa le analoghe previsioni già adottate per il TPL terrestre con delibera n. 154/2019.

E.4 Messa a disposizione dei beni strumentali (Misure da 5 a 11)

Garantire la disponibilità dei beni strumentali necessari alla produzione dei servizi è fondamentale per assicurare la continuità e l'efficacia del servizio pubblico, favorendo, al contempo, una migliore ripartizione dei rischi tra Ente affidante ed Impresa affidataria.

Opzione 0

Allo stato, non è presente un sistema che garantisca la messa a disposizione all'IA dei beni indispensabili ed essenziali.

Opzione R

L'EA predispone un elenco dei beni strumentali necessari all'effettuazione del servizio di cabotaggio, da pubblicare unitamente alla documentazione di gara, distinguendo tra **beni essenziali** (condivisibili, non sostituibili, non duplicabili a costi sostenibili, associati ad una impresa in posizione dominante), **indispensabili** (non condivisibili, non sostituibili, non duplicabili a costi sostenibili) e **commerciali** (reperibili sul mercato, non rientranti tra essenziali o indispensabili). L'EA è tenuto ad esperire una consultazione rivolta ai soggetti portatori di interesse (GU, potenziali IN interessate a partecipare alla procedura di affidamento, associazioni utenti, etc.), da concludersi entro 60 giorni e finalizzata a identificare, tra l'altro, i beni essenziali e indispensabili messi a disposizione dal GU o da altri soggetti, le condizioni economiche, la qualità del servizio e i requisiti di partecipazione. I risultati sono descritti nella RdA e nel **Piano di Accesso al Dato** e le osservazioni pervenute sono pubblicate in forma anonima.

⁴⁵ Tale specifico profilo risulta maggiormente impattato dalle previsioni specifiche alla qualità per i servizi di cabotaggio marittimo ex delibera n. 96/2018.

L'EA deve garantire la disponibilità o l'accesso ai beni essenziali e indispensabili al momento dell'avvio del servizio, anche per finalità formative. I beni essenziali e indispensabili sono messi a disposizione dell'IN affidataria da EA, GU o terzi tramite comodato, locazione o altro accordo vincolante. In particolare, se tali beni sono di proprietà del GU, la messa a disposizione può avvenire mediante locazione, cessione della proprietà o altra forma di accordo giuridicamente vincolante, con obbligo per l'IN affidataria di mantenere e rilevare i beni, mentre se sono di terzi, all'IN affidataria è garantito il subentro ai contratti esistenti per tutta la durata dell'affidamento.

Il valore di subentro dei beni, siano essi di proprietà del GU o di eventuali soggetti terzi, è individuato in base al valore di mercato, tenendo conto di: i) valore iniziale (di rimpiazzo o di sostituzione), ii) vita residua, iii) condizioni d'uso, iv) stato di conservazione, v) attitudini prestazionali, vi) indicatori di affidabilità e di disponibilità, vii) eventuali poste incrementative o decrementative relative a successivi interventi di *refitting*, al netto degli ammortamenti.

Nel caso in cui, invece, sia prevista l'assegnazione all'IN affidataria di beni in locazione, la documentazione che disciplina la procedura di affidamento ne specifica i canoni e le modalità; il canone annuo è calcolato a partire dal valore di mercato, assicurando il ristoro dei costi di ammortamento, comprensivi delle ricapitalizzazioni per l'eventuale manutenzione straordinaria, dei costi finanziari, degli accantonamenti per manutenzione ciclica e di un congruo margine di utile e al netto di eventuali contribuzioni pubbliche non ancora utilizzate in quanto correlate al piano di ammortamento applicato. La RdA specifica, in tal caso, i canoni e le modalità di revisione in base all'effettiva data di inizio del servizio.

Con specifico riferimento al naviglio, l'EA ne valuta l'indispensabilità considerando sia le caratteristiche dei collegamenti, le infrastrutture portuali, nonché le *performance* richieste, le caratteristiche, la vita utile residua e i tempi di approvvigionamento. Qualora il naviglio sia classificato come bene indispensabile, l'EA fornisce inoltre le opportune garanzie affinché il naviglio di proprietà del GU venga messo a disposizione dell'IN affidataria. Se invece il naviglio è classificato come bene commerciale, l'EA stabilisce un congruo periodo tra aggiudicazione e avvio del servizio, per consentirne l'acquisizione da parte della IA. L'opzione posta in consultazione prevede che l'IA debba disporre del naviglio solo all'avvio del servizio e non già in fase di gara; il GU può quindi essere obbligato a garantire temporaneamente la disponibilità di tali beni. L'EA descrive nella RdA le misure da attuare per assicurare l'accesso al naviglio, nonché specifica il valore di beni e le modalità di aggiornamento alla data effettiva di affidamento.

Il valore di subentro per il naviglio è individuato in base al valore di mercato o al valore netto contabile, con prevalenza del maggiore tra i due, fatto salvo uno scostamento massimo del 5% qualora il valore netto contabile superi il valore di mercato.

Opzione R*

Come l'Opzione R, con alcune ulteriori specificazioni, in merito a:

- (i) **beni/infrastrutture essenziali riconducibili alle AdSP o altre AM:** è fatto obbligo all'EA di attivarsi, in coordinamento con questi soggetti, al fine di garantire la disponibilità di tali beni/infrastrutture alla/e IN affidataria/e, a partire dal momento dell'avvio dei servizi, fornendo adeguata menzione di ciò nella RdA;
- (ii) **beni essenziali e indispensabili oggetto di finanziamento pubblico (e vincolo di destinazione):** l'EA deve assicurarne la disponibilità, anche temporanea o per eventuali attività formative anche prima dell'avvio del servizio, comunque in tempo utile per il subentro dell'IN affidataria, riportandolo nella RdA;

- (iii) **beni indispensabili di proprietà esclusiva dell'incumbent o di terzi:** l'EA verifica la volontà degli stessi di mettere a disposizione il bene, sia in fase di preparazione della gara, sia nella fase precedente all'avvio del nuovo servizio aggiudicato, sia a titolo di cessione che di locazione, alle condizioni economiche coerenti con i principi enunciati nell'Atto di regolazione⁴⁶.

Confronto tra le Opzioni

	Opzione R	Opzione R*
Trasparenza	++	+++
Qualità dei servizi	++	++
Tutela della concorrenza ed Equità	++	+++
Oneri incrementali	++	+++
<p><i>Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte; nv non valutato</i></p> <p><i>Benefici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza della procedura di affidamento e riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA; - qualità dei servizi per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità; - tutela della concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed equità dell'accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento. <p><i>Note: Nello Schema di AIR l'Opzione R, gli indicatori "trasparenza" e "tutela della concorrenza ed Equità" erano stati valutati "++".</i></p>		

Con riguardo all'indicatore "**trasparenza**", si riscontrano forti benefici incrementali collegati all'obbligo di svolgere la consultazione e pubblicarne gli esiti, alla definizione *ex ante* dei criteri di classificazione dei beni e alla strutturazione dei criteri di valorizzazione e di determinazione dei canoni e del valore di subentro, il tutto documentato nella RdA. Ciò consente ai partecipanti alla gara di conoscere con chiarezza le condizioni economiche e le modalità di accesso ai beni, aumentando la trasparenza della procedura. Tali benefici si presentano ad un livello più elevato nell'Opzione R*, rispetto all'Opzione R, in particolare per aver chiarito le responsabilità in merito ai beni/infrastrutture riferibili all'accesso all'infrastruttura portuale e ai suoi servizi.

L'indicatore "**qualità del servizio**" è positivamente impattato attraverso la possibilità, prevista in sede di consultazione, di definire standard minimi e obiettivi operativi associati all'uso di specifici beni. Inoltre, la razionalizzazione dell'impiego di risorse pubbliche tramite il riutilizzo di beni esistenti riduce i tempi e i costi di avviamento del servizio, con effetti positivi sull'efficienza operativa e sulla continuità dello stesso in fase di transizione tra imprese diverse.

In termini di "**tutela della concorrenza**" l'intervento regolatorio mira ad aumentare significativamente la contendibilità delle gare per i servizi di cabotaggio marittimo. L'accessibilità ai beni "critici", infatti, anche se di proprietà privata, riduce le barriere all'ingresso e consente a nuovi operatori di partecipare alle procedure di gara. Inoltre, l'intervento dell'EA volto a garantire la disponibilità dei beni essenziali e indispensabili

⁴⁶ Misura 10 – Criteri per la determinazione del valore di subentro dei beni essenziali e indispensabili; Misura 11 – Criteri per la determinazione dei canoni di locazione (rif. Atto di regolazione).

impedisce che il possesso fisico di beni “strategici” da parte di alcuni soggetti (il GU in particolare) si traduca in comportamenti opportunistici. L’opzione assicura inoltre parità di trattamento tra operatori, stabilendo che l’uso esclusivo di beni essenziali sia subordinato a criteri oggettivi, prevedibili e non discriminatori. La possibilità per l’amministrazione di rendere disponibili direttamente i beni strategici garantisce l’accesso a condizioni eque. A maggior ragione, tale indicatore si presenta rafforzato nel livello di benefici, a valle della consultazione in virtù delle ulteriori azioni, in capo all’EA, per la concreta accessibilità di beni ed infrastrutture ai nuovi entranti assegnatari degli affidamenti dei servizi.

Le Misure rappresentano quindi un quadro regolatorio coerente con gli obiettivi di apertura del mercato, a fronte di oneri incrementali ritenuti più significativi per gli Enti Affidanti, rispetto all’Opzione R posta in consultazione, ma con significativi benefici incrementali in termini di apertura al mercato e trasparenza delle procedure di affidamento.

Anche in questo caso, si evidenzia che l’Opzione R*, adottata dall’Autorità, rappresenta un allineamento alle previsioni già adottate per il settore terrestre, seppur con le dovute differenze specifiche del settore.

F. IDENTIFICAZIONE DELL'OPZIONE PREFERITA

La valutazione complessiva dell'impatto atteso dell'Atto di regolazione oggetto di AIR, effettuata nella Sezione E, è illustrata nel **quadro sinottico** che segue (**Tavola 14**), in cui sono riportati i benefici e i costi attesi rispetto allo *status quo* per i diversi ambiti regolatori sintetizzati nelle tabelle "Confronto tra le opzioni" (v. §§ E.1, E.2, E.3 e E.4) relativi all'Opzione R* adottata dall'Autorità.

L'impatto generato dall'intervento regolatorio sugli indicatori "trasparenza", "qualità dei servizi" e "tutela della concorrenza ed equità" è distintamente riportato per i diversi ambiti di intervento individuati nella Sezione E: "OSP orizzontali (Misura 2, punti da 6 a 9)"; "Definizione dei lotti di gara (Misura 2, punti 11-12)"; "Documentazione di affidamento (Misura 4)"; "Messa a disposizione dei beni strumentali (Misure da 5 a 11)".

Gli effetti attesi (benefici e oneri incrementali) sono riscontrati a livello qualitativo, mediante una sequenza di segni +, modulata in base all'intensità dell'impatto stimato.

Tavola 14. Analisi di impatto della regolazione: Atto di regolazione "revisione delibera n. 22/2019"

	OSP orizzontali	Definizione dei lotti di gara	Documentazione di affidamento	Messa a disposizione dei beni strumentali
MISURE	2, punti 6-9; 12, punto 1	2, punti 11-15	4	5-11
Benefici				
- <i>Trasparenza</i>	++	+++	+++	+++
- <i>Qualità dei servizi</i>	+++	++	+	++
- <i>Tutela della concorrenza ed Equità</i>	++	+++	++	+++
Oneri incrementali	++	++	++	++
<p><i>Legenda impatto: 0 invariato; + contenuto; ++ medio; +++ forte; nv non valutato</i></p> <p><i>Benefici:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - trasparenza della procedura di affidamento e riduzione dell'asimmetria informativa esistente tra Ente affidante e IA; - qualità dei servizi per gli utenti anche in termini di soddisfacimento delle esigenze di mobilità; - promozione della concorrenza nelle procedure di affidamento dei servizi favorendo la partecipazione delle IN interessate ed equità dell'accesso al mercato da parte di tutte le IN interessate a partecipare alle procedure di affidamento. 				

Conclusivamente, si osserva che l'intervento di revisione dell'Atto di regolazione ex delibera n. 22/2019 è stato effettuato tenendo conto degli esiti dell'attività di monitoraggio condotta dagli Uffici sull'applicazione della regolazione di settore, della verifica di impatto della regolazione, del quadro normativo ed economico di riferimento e, da ultimo, degli approfondimenti effettuati alla luce dei rilievi pervenuti dagli *stakeholder* in esito alla consultazione varata con la delibera n. 169/2025. Nel complesso, si è pervenuti ad un atto che, come in origine, prevede tre Titoli, ma con l'aggiunta di otto nuove misure inerenti alla disciplina dei beni strumentali e dieci Annessi. In particolare, la richiamata disciplina di nuova introduzione sui beni strumentali,

con la previsione di una classificazione dei beni in essenziali e indispensabili e la definizione delle condizioni per favorire la loro disponibilità e/o l'uso ai nuovi aggiudicatari potrebbe consentire la riduzione delle barriere all'ingresso e il perseguimento di una maggiore contendibilità delle gare.

Gli oneri incrementali introdotti con il nuovo intervento di regolazione, mai superiori ad una intensità valutata "media", appaiono bilanciati adeguatamente dai benefici incrementali attesi, promuovendo "trasparenza", "tutela della concorrenza" e "qualità dei servizi", principalmente attraverso l'integrazione di nuove misure per gli ambiti oggetto di AIR, come evidenziato nella **Figura 11**.

Figura 11. Confronto indicatori per benefici incrementali

Ambiti d'applicazione (a)	Indicatori (a)
<p style="text-align: center;">OSP orizzontali Definizione dei lotti di gara <small>Documentazione di affidamento</small> Messa a disposizione dei beni strumentali</p>	<p style="text-align: center;">Trasparenza <small>Qualità dei servizi</small> Tutela della concorrenza ed equità</p>

Fonte: elaborazione ART

(a) La dimensione del testo è correlata alla valutazione di "intensità" degli effetti relativi ai benefici incrementali.

Torino, 29 aprile 2026

Il Dirigente dell'Ufficio Analisi del funzionamento dei mercati
e impatto della regolazione

Cinzia Rovesti

*(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)*

ANNESSE 1 – ELENCO ISOLE MINORI

Giugno 2018

N.	Prov.	Isola	Abit.	Sup. Km ²	Abit./Km ²
1	AG	Lampedusa	3.991	20,2	197
2	AG	Linosa	392	5,3	73
3	FG	Capraia	-	1	1
4	FG	San Domino	210	2,5	84
5	FG	San Nicola	136	1	136
6	GR	Giannutri	3	2,32	1
7	GR	Giglio	1.711	21	81
8	LI	Capraia	323	19	17
9	LI	Gorgona	135	2,23	60
10	LI	Elba	31.660	223	142
11	LI	Pianosa	-	10	-
12	LT	Ponza	3.782	10	378
13	LT	Santo Stefano	-	0,5	-
14	LT	Ventotene	508	1,5	338
15	ME	Alicudi	129	5,1	25
16	ME	Filicudi	160	9,5	16
17	ME	Lipari	8.652	37,6	230
18	ME	Panarea	268	3,4	78
19	ME	Salina	2.193	26,8	81
20	ME	Stromboli	393	12,6	31
21	ME	Vulcano	434	21	20
22	NA	Capri	14.117	10,26	1.376
23	NA	Ischia	62.800	46,3	1.356
24	NA	Procida	10.614	4,1	2.588
25	PA	Ustica	1.086	8	135
26	SP	Palmaria	55	2	27
27	SS	Asinara	300	51,9	5
28	SS	Caprera	73	15,7	4
29	SS	La Maddalena	10.724	19,6	547
30	SS	Molara (Olbia)	-	-	-
31	SS	Razzoli (La Maddalena)	-	-	-
32	SS	Santa Maria	-	-	-
33	SS	Santo Stefano	-	2	-
34	SS	Spargi	-	1,7	-
35	SS	Tavolara	-	6	-
36	SU	San Pietro	6.849	50	136
37	TP	Favignana	3.666	19	192
38	TP	Levanzo	229	5,6	41
39	TP	Marettimo	822	12,3	67
40	TP	Pantelleria	8.327	84,5	98.54

Fonte: [Allegato - Disegno di legge S. n. 497 \(XVIII Legislatura\)](#)

ANNESSO 2 - DOCUMENTO METODOLOGICO RACCOLTA DATI



RACCOLTA DATI NELL'AMBITO DELLA VIR AVVIATA CON DELIBERA N. 64/2025: *SURVEY* SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO 2025

Allegato 1 – Dati richiesti e istruzioni per la loro rilevazione e
trasmissione (2° Versione)

15 settembre 2025

ART

UFFICIO ECN

RACCOLTA DATI VIR - DELIBERA N. 64/2025

INDICE

PREMESSA	3
A. DATI GENERALI	4
B. DATI LINEE	4
B.1 Note per la compilazione	6
C. FLOTTA	6
C.1 Note per la compilazione	7

PREMESSA

La raccolta dati si inquadra nell'ambito del procedimento di verifica dell'impatto delle misure di regolazione avviato con [delibera dell'Autorità n. 64/2025 del 16 aprile 2025](#), riguardante la revisione delle misure di regolazione adottate da questa Autorità per la disciplina degli affidamenti dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, di cui all'Allegato A della delibera n. 22/2019 ([versione consolidata](#)).

Al fine di valutare il grado di apertura del mercato dei servizi di trasporto interessato - valutati i dati in possesso dell'Autorità che riguardano solo le Imprese di navigazione assoggettate ad Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) - si chiede a codesta Impresa di navigazione esercente servizi di cabotaggio a mercato libero di fornire i dati e le informazioni che seguono¹, eventualmente corredati da opportuna documentazione, con specifico riguardo alle annualità: 2022 e 2023.

La raccolta dati - aggiornata rispetto alla precedente - prevede la compilazione, con le modalità indicate alla pagina "Monitoraggi *on-line*" del sito *web* istituzionale dell'Autorità (<https://www.autorita-transporti.it/monitoraggi-on-line>), titolo "*Survey servizi di cabotaggio marittimo 2025*", dei campi resi disponibili attraverso il Sistema di Monitoraggio Trasporti (SiMoT), per ciascuna linea operata (relativamente ai servizi di trasporto marittimo di passeggeri/merci) e riguardanti le tematiche di seguito riportate:

- A. Dati generali;
- B. Dati linee (2022 – 2023);
- C. Flotta (2023).

Il SiMoT prevede la compilazione *on line* di apposite maschere in formato elettronico o alternativamente il caricamento di un file in formato XML messo a disposizione dal sistema. Sono previsti una serie di controlli sia contestuali all'inserimento dei dati (di formato e di coerenza) che successivi per garantire la coerenza delle informazioni fornite².

Tutti i dati, opportunamente controllati e validati, potranno essere utilizzati in forma aggregata ed anonima per analisi e studi dell'Autorità da pubblicare sul sito istituzionale.

¹ Laddove fossero invece operati (anche) servizi di cabotaggio marittimo onerati da OSP, si chiede di rispondere a questa richiesta di informazioni evidenziando tale specifica circostanza, senza fornire i dati e le informazioni di seguito riportate.

² Ogni modulo deve essere salvato per non perdere i dati inseriti. Una volta terminata la compilazione del modulo lo stesso deve essere salvato ed impostato come trasmissibile. In questo momento saranno segnalati eventuali errori di coerenza interna del modulo o di assenza di dati.

UFFICIO ECN

RACCOLTA DATI VIR - DELIBERA N. 64/2025

A. DATI GENERALI

Campo		Tipo
Nome	Descrizione	
NVGE000001	Codice ATECO	testo
NVGE000002	Soci con quote superiori al 5%	testo
NVGE000003	Soggetto di controllo proprietario	testo
NVGE000004	Persona di riferimento per la risposta al questionario	testo
NVGE000005	Indirizzo e-mail	testo
NVGE000006	Numero di telefono	testo

B. DATI LINEE

È richiesta la compilazione di ciascun modulo con riferimento all'annualità indicata (2022 e 2023) fornendo le indicazioni per ciascuna linea operata. Per linea si intende il collegamento tra due località/porti e comprende anche le corse lungo le fermate intermedie.

Campo		Tipo	Esempio
Nome	Descrizione		
NVDL000001	Id Linea	testo	"Linea 1 "...
NVDL000002	Porto Origine/Destinazione	testo	
NVDL000003	Porto Destinazione/Origine	testo	
NVDL000004	Indicare eventuali fermate intermedie	testo	
NVDLSS0001	Servizio stagionale (si/no)	scelta	
NVDLSS0002	Servizio stagionale	Dal	gg/mm/aaaa
NVDLSS0003		Al	gg/mm/aaaa
NVDLOS0001	numero corse di servizio svolte	intero	

UFFICIO ECN

RACCOLTA DATI VIR - DELIBERA N. 64/2025

Campo		Tipo	Esempio
Nome	Descrizione		
NVDLOS0002	Offerta di servizio passeggeri/merci	miglia nautiche di servizio svolto	decimale
NVDLTR0001	Traffico passeggeri/merci imbarcati	Passeggeri imbarcati	intero
NVDLTR0002		<i>di cui residenti</i>	intero
NVDLTR0005		automobili imbarcate	intero
NVDLTR0006		<i>di cui di residenti</i>	intero
NVDLTR0007		veicoli pesanti imbarcati	intero
NVDLRI0001		Ricavi da traffico	Noli Passeggeri [€]
NVDLRI0002	<i>di cui: noli passeggeri residenti [€]</i>		decimale
NVDLRI0003	Noli veicoli [€]		decimale
NVDLRI0004	<i>di cui: noli veicoli di residenti [€]</i>		decimale
NVDLRI0008	Altro (specificare nelle note) [€]		decimale
NVDLRI0009	Altro Note		testo
NVDLAR0002	Altri ricavi e proventi	Altro (specificare nelle note) [€]	decimale
NVDLAR0003		Note altro	testo
NVDLUI0001	Ulteriori Informazioni	Note	testo

UFFICIO ECN

RACCOLTA DATI VIR - DELIBERA N. 64/2025

B.1 Note per la compilazione

Campo	Note per la compilazione
Numero corse di servizio svolto	Ai fini della raccolta dati si devono contare tutte le corse effettuate sulla linea purché commerciali (no viaggi a vuoto)
Passeggeri 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)
veicoli pesanti imbarcati	Somma del numero di veicoli pesanti imbarcati sui mezzi nautici ad ogni fermata (per linea). Per veicolo pesante si intende qualsiasi veicolo di massa superiore a 3,5 tonnellate

C. FLOTTA

Si chiede di fornire le informazioni che seguono con riferimento al naviglio operativo nei servizi di cabotaggio marittimo eserciti nell'anno 2023.

Campo		Tipo	Esempio
Nome	Descrizione		
NVFL000001	Nome	testo	"Nave 1";...
NVFL000002	Tipologia naviglio	scelta	"Traghetti Ro-Pax";...
NVFL000003	Note tipologia altro	testo	
NVFL000004	Anno costruzione	intero	
NVFL000005	Capacità max numero passeggeri	intero	
NVFL000006	Capacità max numero di autovetture	intero	
NVFL000007	Metri lineari veicoli merci [m]	decimale	
NVFL000008	Interventi <i>Refitting</i> intervenuti dall'Anno Immatricolazione (Si/No)	scelta	
NVFL000011	N. Interventi di <i>refitting</i> effettuati negli ultimi 5 anni	intero	
NVFL000010	Note	testo	

UFFICIO ECN

RACCOLTA DATI VIR - DELIBERA N. 64/2025

C.1 Note per la compilazione

Campo	Note per la compilazione
Tipologia naviglio	Indicare se trattasi di: <ul style="list-style-type: none">• Mezzo veloce (Catamarani, aliscafi, monocarena)• Traghetti Ro-Pax• Motonave• Altro (specificare)



Via Nizza 230 – 10126 Torino
www.autorita-trasporti.it