

Delibera n. 111/2023

Procedimento avviato con delibera n. 244/2022 di revisione della 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. Proroga del termine di conclusione del procedimento.

L'Autorità, nella sua riunione del 28 giugno 2023

- VISTO** il Regolamento (CEE) n. 3577/1992 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo);
- VISTA** la 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);
- VISTO** il Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70, come da ultimo modificato dal Regolamento (UE) n. 2338/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 dicembre 2016, (di seguito: Regolamento (CE) n. 1370/2007) e, in particolare, il considerando 34 là dove dispone che eventuali compensazioni *“al fine di evitare ingiustificate distorsioni della concorrenza, non possono eccedere quanto necessario per coprire i costi netti originati dall'assolvimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dei ricavi generati da tali obblighi, nonché di un congruo utile”*;
- VISTA** la Comunicazione della Commissione europea sugli orientamenti interpretativi concernenti il Regolamento (CE) n. 1370/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia, (2014/C 92/01), pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 29 marzo 2014 e, in particolare, il paragrafo 2.4.3. recante *“Articolo 4, paragrafo 1 e allegato. La nozione di «ragionevole utile»”*;
- VISTO** il pacchetto di norme sugli aiuti di Stato per i servizi di interesse economico generale (SIEG) adottato dalla Commissione europea il 20 dicembre 2011 composto da: la Comunicazione della Commissione sull'applicazione delle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato alla compensazione concessa per la prestazione di servizi di interesse economico generale; la Decisione della Commissione del 20 dicembre 2011 riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale; la Comunicazione della Commissione Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi

sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico (2011); Il Regolamento (UE) n. 360/2012 della Commissione del 25 aprile 2012 relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di importanza minore («de minimis») concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale;

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 (di seguito: decreto-legge n. 201/2011), che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (di seguito: Autorità), e, in particolare, dalla lettera a) che prevede, tra l'altro, che l'Autorità garantisce, *“secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, (...) in relazione alla mobilità dei passeggeri e delle merci in ambito nazionale, locale e urbano”*, nonché dalla lettera f) che attribuisce all'Autorità, oltre alla competenza relativa alla definizione degli schemi dei bandi delle gare, anche quella relativa alla determinazione della *“tipologia di obiettivi di efficacia e di efficienza che il gestore deve rispettare, nonché gli obiettivi di equilibrio finanziario”*, come modificato dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96;

VISTO il *“Regolamento per lo svolgimento in prima attuazione dei procedimenti per la formazione delle decisioni di competenza dell'Autorità e per la partecipazione dei portatori di interesse”*, approvato con delibera del 16 gennaio 2014, n. 5;

VISTO il *“Regolamento di disciplina dell'Analisi di impatto della regolazione e della Verifica di impatto della regolazione”* (di seguito: regolamento AIR-VIR) approvato con delibera n. 54/2021 del 22 aprile 2021;

VISTA la delibera n. 22/2019 del 13 marzo 2019 (*“Conclusioni del procedimento avviato con delibera n. 4/2016 e ampliato nell'oggetto dalla delibera n. 124/2017. Approvazione dell'atto di regolazione recante “Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni”*) e in particolare:

- la Misura 10 dell'Allegato “A”, recante *“Determinazione del margine di utile ragionevole”*;
- Annesso 1 all'Allegato “A”, con particolare riferimento allo *“Schema 2 – Capitale investito netto ai fini regolatori”* del Prospetto 3;

VISTA la delibera n. 154/2019 del 28 novembre 2019 (*“Conclusioni del procedimento per l'adozione dell'atto di regolazione recante la revisione della delibera n. 49/2015, avviato con delibera n. 129/2017”*), con la quale l'Autorità ha approvato l'atto di regolazione recante *“Revisione della delibera n. 49/2015 - Misure per la redazione dei*

bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri svolti su strada e per ferrovia e per la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, nonché per la definizione degli schemi dei contratti di servizio affidati direttamente o esercitati da società in house o da società con prevalente partecipazione pubblica", e in particolare:

- la Misura 17 dell'Allegato "A", recante "Determinazione del margine di utile ragionevole";
- l'Annesso 5 dell'Allegato "A" e, in particolare, le "Indicazioni metodologiche per la redazione del PEF" e lo "Schema 2 – Stato Patrimoniale Regolatorio";

VISTA

la delibera n. 157/2022 del 23 settembre 2022 con la quale l'Autorità ha avviato la verifica di impatto della regolazione concernente la metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi di cabotaggio marittimo di cui alla Misura 10 dell'Allegato A alla delibera n. 22/2019 e nei servizi di TPL su strada e ferroviario, di cui alla Misura 17 dell'Allegato A alla delibera n. 154/2019, da concludersi entro il 30 novembre 2022;

VISTA

la delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022 con la quale l'Autorità ha avviato un procedimento di revisione della 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;

RILEVATO

che nel corso dell'istruttoria del procedimento avviato con la sopra citata delibera n. 244/2022, è emersa la necessità di ulteriori approfondimenti riferiti in particolare al settore del cabotaggio marittimo, nel quale il monitoraggio delle procedure di affidamento con gara attualmente in corso ha rivelato criticità di portata più ampia della sola determinazione dell'utile ragionevole;

CONSIDERATO

che quanto emerso richiede approfondimenti non compatibili con gli attuali termini del procedimento;

RITENUTO

pertanto opportuno prorogare al 28 marzo 2024 il termine previsto dalla citata delibera n. 244/2022 per la conclusione del procedimento;

su proposta del Segretario generale

DELIBERA

1. di prorogare al 28 marzo 2024, per le motivazioni di cui in premessa che si intendono qui integralmente riportate, il termine per la conclusione del procedimento avviato con la delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022.

Torino, 28 giugno 2023

Il Presidente
Nicola Zaccheo

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