



Consiglio Regionale della Campania
Settore Segreteria Generale
Servizio Decisioni amministrative consiliari

RF

CONSIGLIO REGIONALE DELLA CAMPANIA
N. COMMISSIONE PERMANENTE
20 MAG 2014
PROT. N. 123

e p. c.

Al Presidente della
IV Commissione Consiliare permanente

Ai Presidenti dei Gruppi Consiliari

All'Assessore Regionale
per i rapporti Giunta – Consiglio Regionale

SEDE

Oggetto: Art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013. Bacino unico regionale del trasporto pubblico locale. Rete dei servizi minimi di collegamenti marittimi. Individuazione lotti.

REG. GEN. N°1045/II –

Si assegna il provvedimento in oggetto a:

IV Commissione Consiliare permanente per il parere

La stessa si esprimerà nei modi e nei tempi previsti dal regolamento interno del Consiglio Regionale.

IL Dirigente dell'U.D.
Avv. Magda Frabbrocini

Capo Dipartimento Segreteria Legislativa
Dott. Carlo D'Orta

Il Vice Presidente Vicario
Biagio Iacolare

Assessore

Assessore Vetrella Sergio

Dipartim.	Direzione G.
53	7

Regione Campania

GIUNTA REGIONALE

SEDUTA DEL 12/05/2014

PROCESSO VERBALE

ATTIVITA' AMM. VA
REG. GEN. N. 1045/11

Oggetto :

*Art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013**Bacino unico regionale del Trasporto pubblico locale.**Rete dei servizi minimi di collegamenti marittimi. Individuazione lotti*

1)	Presidente	Stefano	CALDORO	PRESIDENTE
2)	Vice Presidente	Guido	TROMBETTI	
3)	Assessore	Edoardo	COSENZA	ASSENTE
4)	"	Gaetano	GIANCANE	
5)	"	Fulvio	MARTUSCIELLO (*)	
6)	"	Anna Caterina	MIRAGLIA	
7)	"	Severino	NAPPI	ASSENTE
8)	"	Daniela	NUGNES	
9)	"	Giovanni	ROMANO	ASSENTE
10)	"	Ermanno	RUSSO	
11)	"	Pasquale	SOMMESE	
12)	"	Sergio	VETRELLA	
	Segretario	Maria	CANCELLIERI	

(*) ASTENSIONE DALLA PARTECIPAZIONE

...la stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO

- a. che la Legge della Regione Campania 28 marzo 2002, n. 3 - recante la "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" - stabilisce che alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza in conformità della Legge n. 59/97, del D.Lgs n. 422/97, del D.Lgs. n. 112/98 e del D.Lgs. n. 400/99, nonché, con particolare riguardo al cabotaggio marittimo, le funzioni amministrative in materia di reti, impianti e servizi marittimi;
- b. che l'art. 3 bis della legge n. 148/11 prevede che, a tutela della concorrenza, le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi;
- c. che il comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013 prevede che la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL) e che per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti;
- d. che la suddivisione del bacino unico regionale ottimale in lotti avviene con provvedimento della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, e con il supporto dell'Acam, secondo i seguenti criteri e obiettivi: contenimento della spesa pubblica, liberalizzazione e concorrenza, economie di scala, differenziazione, massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa;

PREMESSO, altresì

- a. che con DGR n. 462 del 24/10/2013 la Giunta regionale ha approvato il documento denominato "Piano di riprogrammazione dei servizi di TPL ex art. 16-bis del Decreto Legge 6 Luglio 2012, n. 95 e s.m.i.,
- b. che con la medesima deliberazione è stato ridefinito, tra l'altro, il programma triennale dei servizi marittimi minimi regionali del Golfo di Napoli di cui alla deliberazione di Giunta regionale n. 443 del 9/8/2011, in conformità ai criteri definiti dal DPCM pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 26.06.2013, di razionalizzazione ed efficientamento della programmazione dei servizi di tpl;

CONSIDERATO

- a. che l'Acam con nota acquisita al protocollo regionale n. 0269809 del 15.04.2014, a seguito di richiesta della Direzione Generale della Mobilità del 5.3.2014 prot. n. 0155629 ha trasmesso il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara";
- b. che tale documento, in applicazione dei richiamati criteri di cui al comma 89, dell'art. 1, della legge regionale n. 5/2013, suddivide la rete dei collegamenti marittimi in ambito regionale in n. 2 lotti, di seguito definiti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

DATO ATTO

che, in conformità a quanto previsto dalla legge regionale n. 5/2013 sul documento oggetto del presente provvedimento sarà sentita la Commissione consiliare permanente competente.

RITENUTO, pertanto

- a. di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- b. di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 2 lotti così distinti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

VISTO

- l. r. n. 3 del 28 marzo 2002.
- l.r. n. 5 del 26 maggio 2013.
- Il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara";

Propone e la Giunta a voti unanimi

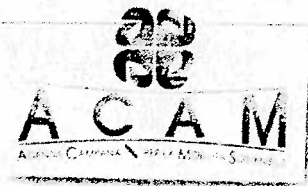
DELIBERA

Sulla scorta dei motivi espressi in narrativa che di seguito si intendono integralmente riportati e riscritti:

- 1) di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- 2) di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 2 lotti così distinti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

- 3) di dare mandato, altresì, alla Direzione Generale della Mobilità, di adottare i conseguenziali provvedimenti nonché, procedere all'adozione di tutti gli atti e attività necessari a dare concreta attuazione alla presente deliberazione;
- 4) di incaricare, infine, il Direttore dell'Ufficio B.U.R.C a provvedere alla pubblicazione della presente deliberazione.



SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI
Proposta di individuazione lotti ai sensi comma 89 dell'art.1
della
Legge regionale n.5/2013

Sommario

1	PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI.	3
1.1	Generalità.....	3
1.2	Le relazioni O/D da servire.....	4
1.3	Criteri di dimensionamento dei servizi.....	4
1.4	La suddivisione in lotti di gara.....	5

1 PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI

1.1 Generalità

I servizi minimi via mare sono definiti in base ad un criterio base: garantire alle isole della regione, e quindi ai comuni delle isole di Ischia, Procida e Capri, un collegamento quanto più possibile continuo, veloce e di tipologia adeguata al trasporto delle persone, dei veicoli e delle merci verso la terraferma.

Si sono quindi individuati i seguenti approdi primari:

- Ischia, per i comuni di Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, Serra Fontana, Barano d'Ischia.
- Capri, per i comuni di Capri ed Anacapri;
- Napoli, quale polo attrattore principale per la terraferma.

Per una maggiore continuità e contiguità territoriale sono individuati i porti di:

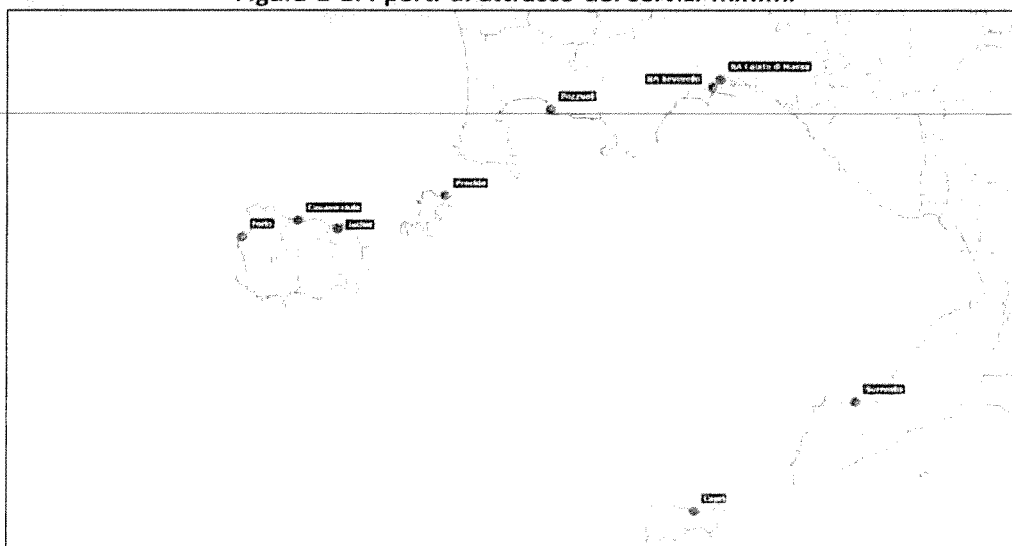
- Pozzuoli, per i comuni delle isole di Ischia e Procida;
- Sorrento, per i comuni dell'isola di Capri.

Per l'estensione territoriale ed il numero di comuni, nell'isola di Ischia, a rinforzo del porto omonimo, nel Piano di Riprogrammazione si sono considerati anche i porti di:

- Casamicciola, a servizio del comune omonimo e del comune di Lacco Ameno;
- Forio, a servizio del comune omonimo e del comune di Serrara Fontana.

I sette porti così individuati sono riportati in Figura 1-1. In particolare si può notare che nel caso di Napoli gli approdi sono due, molo Beverello e calata Porta di Massa, che sono adiacenti tra loro e presentano funzionalità complementari.

Figura 1-1: I porti di attracco dei servizi minimi



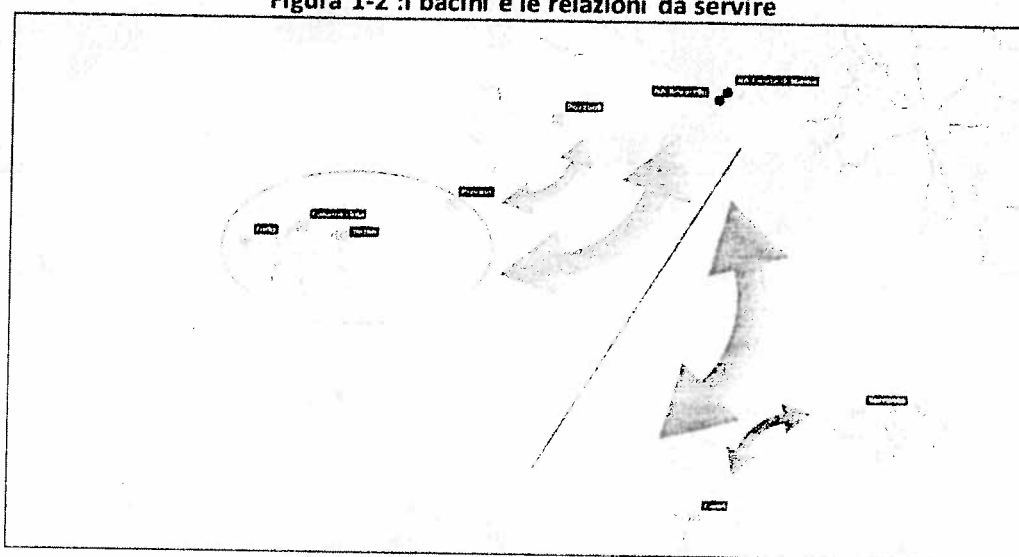
1.2 Le relazioni O/D da servire

Dall'esame dei porti individuati e dalle loro ubicazione (distanza) e caratteristiche (domanda da servire) si sono esclusi per i servizi minimi:

- i collegamenti tra i porti della terraferma;
- i collegamenti tra i porti dell'isola di Ischia con Sorrento e Capri;
- i collegamenti tra il porto di Capri e Pozzuoli.

Come si può notare dalla Figura 1-2 vi è una naturale separazione funzionale per i due gruppi di collegamenti: questo Scenario appare compatibile ed anzi sembra suggerire una possibile suddivisione di natura fisica e geografica in lotti di gara per l'affidamento dei servizi che sono individuati.

Figura 1-2 :I bacini e le relazioni da servire



1.3 Criteri di dimensionamento dei servizi

A partire dalle condizioni al contorno definite ai par 1.1 e 1.2, per l'individuazione dei servizi minimi si sono considerati altri ambiti e criteri ed in particolare:

- la tipologia dei collegamenti spaziali in termini di relazioni O/D e di individuazione di servizi diretti o misti;
- la copertura temporale dei collegamenti;
- la continuità temporale dei collegamenti;
- le capacità di carico e di compatibilità con le condizioni meteo marine del naviglio;
- il tempo di percorrenza per ciascuna relazione O/D.

Per ciò che concerne la tipologia di collegamenti non vi è stata una specifica limitazione ma la definizione dei seguenti porti che potranno ospitare anche servizi misti:

- Procida, quale porto di transito per alcuni collegamenti da Ischia e Casamicciola con Napoli e/o Pozzuoli;

- Ischia, quale porto di transito per alcuni collegamenti Forio-Napoli.

Per la continuità oraria dei collegamenti sono state quindi individuate le seguenti 6 fasce orarie:

- 1. ore 6:30-9:30;
- 2. ore 9:31-12:30;
- 3. ore 12:31-15:30;
- 4. ore 15:31-18:30;
- 5. ore 18:31-21:30;
- 6. ore 21:31-6:29.

Le prime cinque rappresentano una discretizzazione omogenea dell'intervallo diurno mentre la sesta fascia coincide con l'intervallo temporale notturno.

Per la capacità di carico del naviglio si sono distinti i mezzi rispetto alla possibilità di imbarco di veicoli e quindi si sono individuate le due categorie:

- U.V. (unità veloci) ovvero piccole imbarcazioni, che corrispondono agli aliscafi e simili e che non consentono l'imbarco dei veicoli;
- navi, motonavi, T.M.V. e similari che consentono l'imbarco dei veicoli.

Questa distinzione è utile anche per differenziare la propensione dei natanti a garantire i collegamenti in condizioni meteomarine avverse. Rispetto a questo criterio ne consegue la necessità di utilizzo delle navi per garantire regolarità ed affidabilità del servizio minimo.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza le categorie sono omologhe a quelle precedentemente definite con la differenza che la tipologia di mezzo T.M.V. presenta anche le caratteristiche che consentono un collegamento veloce. Per ogni collegamento, misto o diretto, quindi vi può essere un servizio di tipo ordinario o di tipo veloce.

1.4 La suddivisione in lotti di gara

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

In relazione ai criteri ed obiettivi sopra menzionati, una prima considerazione da fare consiste

nell'opportunità di prevedere uno o più lotti specifici per i soli collegamenti marittimi e non prevedere, pertanto, dei lotti promiscui con servizi via mare e servizi via terra.

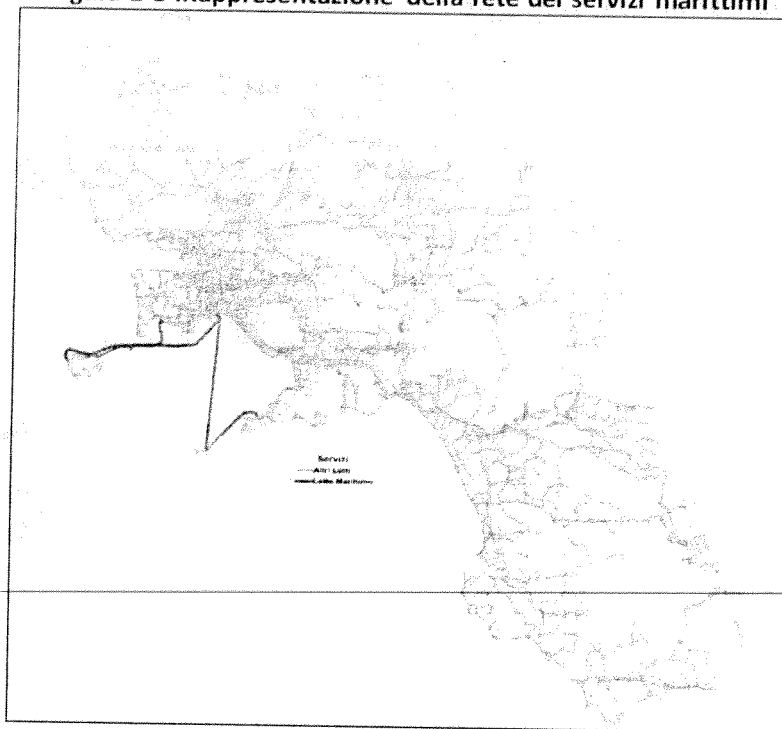
Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza.

Fatta questa considerazione preliminare, l'analisi dei servizi minimi marittimi ha portato alla proposta di individuazione di due lotti (cfr. Figura 1-3):

- lotto Capri: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Sorrento e l'isola di Capri;
- lotto Ischia/Procida: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida.

La suddivisione dei servizi nei due bacini di Capri e di Ischia/Procida appare particolarmente solida, con benefici e vantaggi significativi rispetto all'opportunità di operare sul lotto unico oppure sulla possibilità di disaggregare su più di due lotti i servizi marittimi.

Figura 1-3 :Rappresentazione della rete dei servizi marittimi



L'ipotesi dei due lotti, oltre a rispondere ai diversi criteri prima indicati, si basa su un criterio trasportistico di omogeneità territoriale dei bacini di domanda, della localizzazione delle risorse degli operatori (naviglio), del personale e delle infrastrutture di approvvigionamento.

Lo Scenario dei due lotti marittimi così come descritti appare, peraltro, rispondere efficacemente a ciascuno dei criteri previsti dal comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013:

- liberalizzazione e concorrenza: rispetto al lotto unico la suddivisione in due lotti assicura certamente una maggiore concorrenza ed una partecipazione più ampia alle gare. L'affidamento di lotti ingiustificatamente estesi (come quello unico) può rappresentare una barriera all'entrata sul "mercato delle gare", riducendo significativamente il numero di partecipanti. Il ricorso a più affidamenti all'interno del settore "mare" può peraltro favorire forme di «concorrenza comparativa» tra performance di diversi gestori operanti in aree comparabili (appunto lotto Capri e lotto Ischia/Procida).
- economie di scala: con la previsione di due soli lotti si supera l'attuale stato di frammentazione dell'offerta con un efficientamento dei costi di produzione dovuto alla configurazione dei servizi grazie al conseguimento di economie di scala legate ad un uso ottimale del personale e dei mezzi. La soluzione organizzativa dei due lotti può essere utile a superare la frammentazione sia dell'offerta che della domanda. Allo stesso modo, l'eventuale passaggio dai due lotti al lotto unico non sembra includere significativi benefici marginali rispetto al costo unitario di produzione del servizio.
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: per l'efficienza dei servizi si può certamente richiamare l'applicazione del criterio delle economie di scala il quale dovrebbe garantire appunto una maggiore efficienza dei servizi. Anche l'efficacia dell'azione amministrativa di controllo dei contratti di servizio sembrerebbe avere una configurazione ottimale perché l'assetto a due lotti consentirebbe, anche, un miglioramento del controllo e del monitoraggio dei servizi rispetto all'attuale scenario frammentato. Inoltre, la previsione di lotti non di piccole dimensioni, in abbinamento a contratti di lunga durata, consentirebbe, anche, di prevedere e richiedere investimenti e qualità nei servizi.
- contenimento della spesa pubblica: conseguire economie di scala e massimizzare l'efficienza dei servizi e l'efficacia dell'azione amministrativa consente, anche, di garantire il contenimento della spesa pubblica e, al tempo stesso, garantire il mantenimento di determinati standard qualitativi.
- Differenziazione: rispetto al criterio di differenziazione, che, nel caso dei collegamenti marittimi, può declinarsi nell'esistenza di un'offerta variegata in termini di naviglio (Nave, TMV oppure UV) per l'effettuazione dei servizi, l'ipotesi dei due lotti (uno su Capri e l'altro su Ischia/Procida) sembra garantire tale possibilità.