



REGIONE TOSCANA  
Giunta Regionale

La Regione Toscana con la procedura di gara ha dato attuazione a quanto previsto con il decreto legge 25 settembre 2009, n. 135, convertito nella Legge n. 166 del 20 novembre 2009 recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia della Comunità europea" che all'art. 19 ter detta le

disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime prevedendo il trasferimento dell'intero capitale sociale di Toremar – Toscana Regionale Marittima Spa alla Regione Toscana. La stessa norma individua le modalità di cui le regioni possono avvalersi al fine di assicurare l'effettiva liberalizzazione delle rotte già oggetto di convenzione fra Stato e società marittime medesime.

Il percorso intrapreso dalla Regione Toscana, è in linea con quanto indicato dalla Commissione e rappresentato nella nota del 21 dicembre 2009 D(2009)75213, trasmessaci dalle Autorità Governative Italiane. In particolare si richiama il punto in cui si prevede che anche la cessione del 100% del capitale "è un'operazione accettabile in questa unica occasione, alla stregua del principio di non discriminazione fra armatori europei di cui al regolamento n. 3577/92. Inoltre consente di impostare la cessione collegandola ad un contratto di tipo essenzialmente prestazionale.

La Regione Toscana ha inteso dare attuazione alle previsioni di legge e, nel rispetto degli atti comunitari, ha proceduto all'attivazione di procedura di gara per la privatizzazione della società Toremar Spa e, come riportato nel c.8 del richiamato art. 19 ter al contestuale affidamento del servizio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago toscano al fine del mantenimento della continuità territoriale.

L'Avviso per la manifestazione d'interesse trasmesso per la pubblicazione alla GUCE in data 29/12/2009 ha ricevuto il riscontro di 11 operatori.

Il punto 5) del comma 9, del richiamato art. 19 ter, in attuazione del sopra indicato comma 8, prevede che la Regione Toscana, approvi con gli atti per l'individuazione del socio privato, lo schema di contratto di servizio con la medesima società Toremar Spa, in quanto soggetto affidatario ed esecutore del servizio marittimo a seguito del processo di privatizzazione ;

Tale contratto di servizio, che sarà stipulato a seguito dell'effettuazione della procedura di gara, andrà a sostituirsi alla convenzione in essere e che resta prorogata, nelle more del

completamento della procedura, fino al completamento della procedura di privatizzazione di Tirrenia . La durata del contratto è stabilita in 12 anni.

#### **I principali atti di riferimento:**

1. Regolamento CEE n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo);
2. Accordo di Programma tra Governo e Regione Toscana per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale del 3 novembre 2009;
3. D.L. 25 settembre 2009, n. 135, convertito nella Legge n. 166 del 20 novembre 2009 (art. 19ter);
4. Delibera G.R. n. 1308 del 28/12/2009 "Indirizzi per la procedura di privatizzazione di affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo regionale. Determinazioni".
5. Delibera G.R. 1001 del 29/11/2010 - Integrazione alla delibera G.R. 1308/2009;
6. Nota Commissione Europea - Direzione Generale Energia e Trasporti - prot. n. 75213 del 21/12/2009 - "Procedura d'infrazione 2007/4609" - Tirrenia.

IL SETTORE DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO RIENTRA NELL'AMBITO DEGLI APPALTI DI SERVIZI e.d. "ESCLUSI" ai sensi del Codice Contratti (D.lgs. 163/2006).

La Regione ha disciplinato con propria normativa il settore dei contratti esclusi e, per la precisione con la L.R. 38/2007 (Norme in materia di contratti) e con il Regolamento attuazione n. 30/R del 2008 che prevede una specifica procedura per affidare questo tipo di appalti che è quella seguita dai nostri uffici.

Inoltre, sulla base di quanto previsto dalla L. 166/2009 art. 19ter, era possibile attivare una sorta di gara c.d "doppio oggetto", cioè una gara che riguardava sia l'affidamento dei servizi sia la cessione del capitale di Toremar, (oggi della Regione), ad un soggetto esterno. Questa è stata infatti la decisione della Giunta assunta con la delibera (1308) sopra richiamata.



ASPETTI INERENTI LA PROCEDURA DI GARA

<p><b>1. Chi vince la gara si impossessa degli Slot (accostii)?</b> Assolutamente no. In ottemperanza alla norma (sempre la L.166/2009) la stipula delle convenzioni con le autorità marittime stabilisce la garanzia sugli slot in capo alla Regione Toscana, previsione che peraltro è già iscritta nel contratto che sarà proposto in sede di gara: gli slot sono assegnati all'affidatario dei servizi ma a fine contratto, od in caso di recesso, tornano immediatamente nella piena disponibilità della Regione Toscana.</p>	<p>La legge 166/2009 e le convenzioni stipulate con le autorità marittime subordinano l'assegnazione degli slot alla titolarità del contratto di servizio.  (punto 4 convenzioni) <i>La titolarità delle fasce orarie complessivamente riconosciute alla compagnia marittima sarà comunque subordinata e correlata alla titolarità del contratto di servizio nonché ad ogni eventuale ulteriore provvedimento della Regione Toscana in merito alle verifiche del suo adempimento. La scadenza contrattuale e/o la rescissione/risoluzione del contratto di servizio comporteranno il venir meno della titolarità di tutti gli accosti complessivamente assegnati.</i></p>
<p><b>2. Chi vince può "scappare" con la flotta?</b> Nel contratto sono stabilite garanzie fortissime a tutela del servizio e dell'eventuale valore della società non ancora corrisposto alla Regione Toscana:</p>	<p>Sono previste specifiche tutele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cauzione per lo svolgimento del servizio (10% dell'importo complessivamente offerto) come previsto dalla normativa vigente;</li> <li>- Cauzione sulla cessione della partecipazione azionaria per un ammontare pari all'intero prezzo di cessione (10.258.397€) e che dura per l'intero periodo di dilazionamento.</li> </ul>
<p><b>3. Nel passaggio al nuovo proprietario possono esserci esuberanti di personale?</b> No. Dato che viene ceduta la società il nuovo proprietario la acquisisce nello stato di fatto in cui si trova, compreso il personale - 198 addetti a tempo indeterminato, di cui 180 addetti</p>	

come personale navigante e 18 addetti amministrativi - ed i contratti integrativi in essere.

Se avessimo fatto una gara per i soli servizi le regole europee ci avrebbero impedito di porre qualsiasi obbligo in tal senso. Di fatto il meccanismo individuato per affidare i servizi insieme alla vendita serve proprio ed esclusivamente a garantire gli addetti.

**4. Possono determinarsi esuberi successivamente al passaggio?**

Il rapporto fra addetti e tabelle marittime (quelle che determinano quanti addetti devono esserci obbligatoriamente sulla nave che fa una determinata rotta) è di assoluta congruità. Non c'è ragione alcuna che un operatore rinunci a personale qualificato, che conosce bene navi e rotte.

**5. Possono essere assunti marinai di altri stati o porti?**

In campo marittimo vale la regola che gli imbarchi di personale avvengono nei porti su cui si effettua la rotta (CCNL marittimi - rispetto liste circondario marittimo in attesa di applicazione "borsa del lavoro marittimo prevista da L.231/2006).

Nel contratto di servizio è inserita, la clausola del rispetto della normativa italiana in materia di equipaggio (come previsto dal Regolamento CE 3577/92) nonché l'applicazione di un trattamento economico e normativo non inferiore a quanto previsto nei contratti collettivi.

**6. Quali sono i "valori" della gara?**

Per la vendita il valore del patrimonio netto.

Per la vendita: 10.258.397,00

Per il corrispettivo fa base d'appalto annuale è di 14,55 milioni l'anno oltre IVA (totale 16 milioni circa di cui a carico dello stato 13 il resto, e 3 milioni, su bilancio regionale)



**7. Che tipo di gara viene svolta?**  
 La gara è di tipo "offerta economicamente più vantaggiosa" quindi con solo una parte del punteggio attribuibile al ribasso sul sussidio indicato a base d'appalto.

**8. Sarà rinnovata la flotta?**  
 E' uno dei punti qualificanti il contratto.  
 La gran parte del punteggio andrà proprio per la qualità ed età della flotta con cui sarà proposta l'effettuazione del servizio. Si parte da una base minima di riduzione dell'età media della flotta, imposta in sede di gara, prevedendo in parte con l'imposizione in parte col punteggio la sostituzione, almeno, dell'aliscafo e di Aegilium, Marmorica ed Oglasa (già ora a 30 anni).

**9. Cosa si prevede per gli orari dei servizi?**  
 Come punto di partenza viene confermato l'attuale orario. C'è la possibilità da parte dei soggetti partecipanti di integrare con ulteriori corse, compatibilmente con le condizioni di attracco.  
 Avranno più punti in sede di valutazione dell'offerta le proposte che prevedono integrazioni come indicato nella delibera d'indirizzo. Ad esempio corse in periodo invernale e in generale nelle fasce anteriori all'attuale prima corsa del mattino o successive all'ultima della sera.

Oltre ad essere il fattore che più sarà premiato in termini di punteggio in gara, rispetto al naviglio attuale la base di appalto prevede già un miglioramento su tre linee, imponendo un abbassamento dell'età media delle navi utilizzate su

- Piombino - Cavo (aliscafo) già a partire dal primo anno contrattuale (dall'età attuale di 24 anni a 16 nel 2011 e 11 nel 2012 [ gli anni successivi l'età media aumenta di un anno di volta in volta])
- Porto S. Stefano - Giglio a partire dal secondo anno (dall'età attuale di 32 anni a 15 nel 2012 e 11 nel 2013)
- Piombino - Portoferraio a partire dal 2014 (dall'età del naviglio attuale proiettato nel 2014 pari a 30 anni si impone un'età media di 20 anni)

Sono state individuate tre linee e alcune fasce orarie rispetto alle quali i concorrenti potranno offrire corse aggiuntive, aggiudicandosi un correlato punteggio nella valutazione.

- Piombino-Portoferraio e viceversa
- Livorno - Isola di Capraia e viceversa
- Porto S.Stefano-Isola Giannutri

<p><b>10. Ci sarà attenzione ai portatori d'handicap?</b></p> <p>Si, oltretutto sta per entrare in vigore una normativa europea sui diritti dei passeggeri marittimi che costituirà riferimento anche per il contratto previsto in sede di gara. Si potrà attenzione per le dotazioni del naviglio che andrà a sostituire l'attuale (assolutamente inadeguato). In ogni caso si dovrà prevedere un percorso accessibile sulla base di richieste tipo:</p> <p>"il giorno tale alla tale ora il sig. XXX ha prenotato un passaggio; deve essere reso noto a chi opera in modo da garantire un "percorso" accessibile dal molo di imbarco a quello di sbarco (compresa la permanenza a bordo)"</p>	<p>Viene riportata una specifica previsione, che sulla base della Proposta di Regolamento CE sui diritti dei passeggeri che viaggiano via mare (COM(2008) 816) impone specifici obblighi in tema di servizi e informazioni nei confronti delle PRM (persone a ndotta mobilità).</p>
<p><b>11. Come sarà definita la tariffa?</b></p> <p>L'allegato tariffe del contratto prevede un'articolazione sulla base della tabella attualmente applicata con facoltà di oscillazione verso il basso differenziata per i vari periodi dell'anno.</p> <p>Il contratto garantisce comunque la tariffa agevolata (almeno 50% medio di riduzione) per residenti e pendolari (solo abbonamento) e la tariffa integrata Pegaso per viaggi intermodali.</p>	<p>Le tariffe sono per lo più quelle attuali ad eccezione delle tariffe sulla linea Piombino-Portoferraio di alta stagione per le autovetture che sono state diminuite portandole ad un livello pari a quelle di media stagione (riduzione di 5,2 euro a tratta)</p>
<p><b>12. E' possibile ridurre ulteriormente le tariffe?</b></p> <p>In linea teorica, ed in termini puramente economici, si può anche azzerare la tariffa, a patto che ci sia una compensazione con incremento del sussidio, altrimenti viene meno l'equilibrio economico di un contratto il cui valore è determinato come differenza fra costi e ricavi. In concreto occorre tenere conto degli equilibri concorrenziali (vedi comunicazione Garante)</p>	<p>Nel contratto di Servizio è previsto che le tariffe possano essere gestite dall'operatore per proprie esigenze commerciali arrivando anche a praticare prezzi diversi sulla stessa corsa (sul modello Low Cost Ryanair);</p>



<p><b>13. Che garanzie ci sono che Toremar data a un privato pubblici i prezzi?</b>          La pubblicità delle tariffe, oltre ad un obbligo previsto da contratto, conviene anche agli operatori. Toremar è, e sarà obbligata a rispettare il sistema tariffario previsto dal contratto.</p>	<p>Sono previsti specifici e puntuali obblighi in tema di informazione al pubblico;</p>
<p><b>14. Le tariffe possono aumentare in modo indiscriminato?</b>          No. Nel nuovo contratto ci saranno meccanismi di adeguamento annuale che prevedono per la tariffa base l'inflazione delle famiglie (indice FOI).          Si potrà decidere di agire sulle tariffe anche in caso di variazioni degli elementi di costo e di ricavo tali da variare sensibilmente l'equilibrio economico del contratto.</p>	<p>o</p>
<p><b>15. chi controllerà il servizio?</b>          La gestione del contratto e la verifica delle performance previste è affidata agli uffici regionali. Stiamo mettendo a punto la possibilità di un accordo di service con il RINA (Registro Italiano Navigazione Navale).</p>	<p>Sono previsti:          - Gruppo Ispettivo Regionale          - Soggetti Esterni designati dalla RT</p>

# DELIBERA G.R. 1308 DEL 28 DICEMBRE 2009

INDIRIZZI PER LA PROCEDURA DI PRIVATIZZAZIONE DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI DI CABOTAGGIO MARITTIMO REGIONALE.  
DETERMINAZIONI

## DELIBERA G.R. 1001 DEL 29 NOVEMBRE 2010

INTEGRAZIONE ALLA DELIBERA G.R. 1308/2009

DELIBERA G.R. 1308/2009

**ESECUZIONE DEL SERVIZIO**

8<sup>a</sup> capoverso narrativa:

“...L'oggetto della gara (doppio oggetto) riguarderà sia la cessione del 100% delle azioni di Toremar SPA, di cui oggi è titolare la Regione Toscana, e il contemporaneo affidamento, per la durata di 12 anni, del servizio di cabotaggio marittimo regionale per garantire la continuità territoriale nell'Arcipelago Toscano  
*definizione (minima) degli allegati tecnici relativi:*

*Programma di esercizio*

*tabella oraria-*

*sistema tariffario*

*Programma esercizio - tabella oraria*

9<sup>a</sup> capoverso narrativa:

“...conferma di quanto ad oggi esercito (tratte, frequenze, periodicità) , fatta salva la possibilità per i concorrenti di proporre eventuali soluzioni migliorative nel rispetto delle fasce orarie definite dall'Autorità Portuale di Piombino;  
Le proposte migliorative saranno oggetto di attribuzione di un punteggio maggiore da valutare nell'ambito dell'offerta tecnica con particolare attenzione al servizio notturno ed invernale...”



**Delibera G.R. 1001/2010:  
SISTEMA TARIFFARIO**

- obbligo di applicazione del sistema tariffario ridefinito dalla Regione al fine di favorire l'accessibilità per le isole dell'Arcipelago toscano, sulla base del vigente sistema tariffario e nel rispetto dei criteri stabiliti dal CIPE, con l'individuazione di tre diversi livelli tariffari per ciascuna tipologia d'utenza e che costituiscono ciascuno parametri massimi applicabili per distinti periodi dell'anno, ferme restando le riduzioni applicabili ai residenti e ai pendolari, (oltre all'applicazione del titolo PEGASO);
- possibilità per Toromar, di utilizzare la leva tariffaria per proprie esigenze commerciali e anche relativamente alla stessa corsa nel rispetto comunque dei principi comunitari di non discriminazione;
- previsione dell'aggiornamento annuale delle tariffe col criterio dell'adeguamento inflattivo.

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**13^ CAPOVERSO - NARRATIVA**

- Rispetto dei criteri stabiliti dalla Direttiva CIPE pubblicata sulla GURI del 28/02/2008 S.O. n. 50, per la formazione della tariffa;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**CORRISPETTIVO**

**10^ CAPOVERSO - NARRATIVA**

Riconoscimento di un contributo di esercizio, per la copertura degli oneri di servizio pubblico, per ciascuno anno di durata del Contratto di servizio, nei limiti delle risorse disponibili, sia con riferimento allo stanziamento previsto dallo Stato, ai sensi della L. 166/2009 sopra richiamata, quanto dal Bilancio della Regione a partire dalla prossima annualità 2010. I concorrenti, sull'importo definito a base di gara, dovranno presentare offerte al ribasso; eventuali economie realizzate in sede di gara potranno essere finalizzate dalla Regione Toscana, al finanziamento dei servizi aggiuntivi sussidiabili, ovvero svolti in fasce orarie notturne od in fasce orarie invernali non servite;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**ATTRIBUZIONE PUNTEGGIO**

**11^ CAPOVERSO - NARRATIVA**

- Individuazione di criteri di premialità in termini di punteggio attribuibile in sede di gara, a quelle offerte che presenteranno progetti migliorativi, rispetto a quanto indicato nel bando, in termini di entità e natura di investimenti rivolti, sia al rinnovo della flotta sia alla quantità e qualità del servizio di collegamento offerto, in termini anche di integrazione oraria con altre modalità di trasporto e di integrazione tariffaria, ferma restando la previsione di applicazione obbligatoria della tariffa regionale PEGASO;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**PERSONALE**

**12<sup>^</sup> CAPOVERSO - NARRATIVA**

- Garanzia sulla continuità dei livelli occupazionali esistenti, con mantenimento di tutte le prerogative economiche e normative attuali analogamente a quanto previsto per i casi di trasferimento d'azienda ai sensi della vigente normativa;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**15<sup>^</sup> CAPOVERSO - NARRATIVA**

- Definizione di un di un piano delle attività che contenga la previsione di tutte le attività relative al servizio affidato relativamente all'intero processo di erogazione del servizio tenuto conto dei bisogni dell'utenza;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**CONTENUTI DA RISPETTARE SULLA BASE DELL'Accordo con il Governo del 3 novembre 2009**

**16<sup>^</sup> CAPOVERSO - NARRATIVA**

- a) esercizio dei collegamenti marittimi, fatti salvi eventi di forza maggiore quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, l'impossibilità di assicurare il servizio in sicurezza a causa di condizioni meteorologiche e del mare o per avarie tecniche, le sospensioni disposte dalle pubbliche autorità per motivi di ordine e sicurezza, le manifestazioni, gli scioperi del personale navigante, le sommosse, gli attentati, le epidemie, le calamità naturali e le guerre. L'omissione di corse sarà opportunamente motivata, da parte della Società, alla Regione entro il primo giorno lavorativo successivo a quello in cui si è verificato l'evento. Entro due settimane dalla comunicazione, la Regione ha facoltà di: richiedere ulteriori informazioni; avviare eventuali accertamenti ritenuti opportuni nella circostanza; contestare la natura di evento straordinario.



- b) assicurazione della continuità del servizio durante i periodi di manutenzione ordinaria o straordinaria delle navi e garanzia, comunque, della disponibilità della nave di riserva;
- c) attuazione delle condizioni generali di trasporto per i servizi passeggeri e merci nonché della Carta dei Servizi, rendendole pubbliche anche per via telematica;
- d) adozione di un sistema di contabilità separata e analitica;
- e) trasmissione alla Regione ed ai Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, con cadenza annuale, del bilancio di esercizio approvato ed entro i 60 giorni successivi all'approvazione dello stesso le risultanze della contabilità separata e analitica, certificate da società di revisione contabile;
- f) effettuazione di rilevazioni statistiche dei dati di traffico secondo modalità indicate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- g) mantenimento di un'equilibrata struttura delle fonti di finanziamento;
- h) consentire ai funzionari della Regione e dei Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, ciascuno per quanto di rispettiva competenza, l'accesso alle navi e a tutti gli uffici della Società e di prendere visione ed effettuare copia di tutti gli atti e di tutta la documentazione all'uso necessari;

i) assicurare prioritariamente, se richiesta dal titolare del servizio universale postale, il trasporto degli effetti postali, nei limiti di 12 metri lineari per i collegamenti con le isole;

j) assicurare gratuitamente il trasporto urgente di malati con autoambulanza secondo modalità da definire d'intesa con la Regione interessata.

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**17<sup>a</sup> CAPOVERSO - NARRATIVA**

- Individuazione, nell'ambito del contratto stesso, di clausole a garanzia della continuità del servizio marittimo erogato, anche attraverso la stipula di contratti di fidejussione e comunque tenuto conto del carattere di "servizio pubblico" oggetto dell'affidamento;

**DELIBERA G.R. 1308/2009**

**18<sup>a</sup> CAPOVERSO - NARRATIVA**

- previsione della garanzia della qualità dei servizi resi all'utenza con il mantenimento delle attuali articolazioni territoriali nonché di modelli organizzativi idonei a garantire la gestione *in loco* delle fasi della bigliettazione e di esercizio della rappresentanza armatoriale e raccomandazione marittima.

**Delibera G.R. 1001/2010:**

**CREDITO Tirrenia**

- applicazione della condizione sospensiva in relazione al soddisfacimento del prezzo di vendita da parte del futuro aggiudicatario della gara al soddisfacimento, a sua volta, del credito che Toromar Spa vanta nei confronti di Tirrenia come sopra riportato, prevedendo altresì per lo stesso aggiudicatario e proprietario di Toromar, alla scadenza del contratto per il servizio marittimo di porre in essere tutte le azioni affinché sia effettuata la cessione alla Regione Toscana, del credito eventualmente ancora residuo vantato nei riguardi di Tirrenia;