



**Presidenza del Consiglio dei Ministri
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE EUROPEE**

**RELAZIONE SIEG – ANNO 2020
SERVIZI DI INTERESSE ECONOMICO GENERALE
BIENNIO: 1° GENNAIO 2018 - 31 DICEMBRE 2019**

**Ai sensi dell'articolo 9 della decisione 2012/21/UE del 20 dicembre 2011 e
del punto 62 della Comunicazione 2012/C 8/03 del 24 dicembre 2011**

INTRODUZIONE

La presente Relazione 2020 afferisce alle compensazioni esentate da previa notifica alla Commissione Europea, di cui all'articolo 2 della Decisione 2012/21/UE 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 SIEG; nonché ai dati relativi alle compensazioni soggette a previa notifica alla CE, ai sensi del punto 7 della Comunicazione 2012/C 8/03 del 24 dicembre 2011, relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico.

Le Autorità italiane, hanno predisposto il presente rapporto sulla base delle informazioni e dei dati forniti direttamente dalle amministrazioni responsabili di settore, che anche quest'anno - come il 2018 - descrive la tipologia e l'organizzazione dei servizi SIEG, con l'indicazione dei costi connessi.

La Relazione riepiloga, infatti le spese generali sostenute dalle amministrazioni ai sensi del pacchetto SIEG, nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2018 ed il 31 dicembre 2019 e fornisce un consuntivo sugli importi degli aiuti versati nel territorio nazionale dalle autorità competenti, anche di livello regionale.

Il Dipartimento per le politiche europee, ai fini della predisposizione della Relazione ha svolto, come di rito, l'attività di coordinamento generale.

In particolare, la Relazione riferisce in merito ai settori di seguito indicati, distinti secondo l'applicazione della rispettiva normativa SIEG:

- *edilizia sociale;*

- *collegamenti aerei e aeroporti:*

- collegamenti aerei verso le isole con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d) della decisione 2012/21/UE;
- aeroporti con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera e) della decisione 2012/21/UE (200.000 passeggeri nei due esercizi precedenti);
- collegamenti aerei verso le isole con un traffico annuale medio superiore ai limiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d) della decisione 2012/21/UE in relazione ai quali le compensazioni rientrano nel campo di applicazione della comunicazione 2012/C 8/03.

- *collegamenti marittimi:*

- collegamenti marittimi verso le isole con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2 par. 1 lett. d) della decisione 2012/21/UE;
- collegamenti marittimi verso le isole con un traffico annuale medio superiore al limite di cui all'articolo 2 par. 1 lett. d) della decisione 2012/21/UE e che rientrano nel campo di applicazione della comunicazione 2012/C 8/03.

- *servizi postali:*

- compensazioni per servizio postale universale di importo superiore a 15 milioni di euro, che rientrano nel campo di applicazione della comunicazione 2012/C 8/03 (c.d. disciplina SIEG del 2012).
- compensazioni per riduzioni tariffarie da applicare alle spedizioni di prodotti editoriali di importo superiore a 15 milioni di euro, che rientrano nel campo di applicazione della comunicazione 2012/C 8/03 (c.d. disciplina SIEG del 2012).

Si segnala, che Registro Nazionale aiuti di Stato di cui all'articolo 52, della legge n. 234/2015 e s.m.i. ed al decreto ministeriale n. 115/2017, oltre a consentire la gestione e il controllo degli aiuti di Stato concessi alle imprese, garantisce l'assolvimento degli obblighi di trasparenza in materia di SIEG, in quanto tutte le informazioni in esso contenute sono pubbliche. Il registro, altresì, impedisce la registrazione di aiuti che fanno superare il massimale previsto per il settore SIEG.

EDILIZIA ABITATIVA (punto 2, voce 2) lettera d) delle istruzioni – Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020 – APPLICAZIONE DELLA DECISIONE 2012/21/UE

1. RIEPILOGO DELLE SPESE

Spese totali sostenute dalle amministrazioni pubbliche ai sensi della decisione sui SIEG e alla disciplina sui SIEG (in milioni di EUR)		
	2018	2019
<i>Compensazione per i servizi di interesse economico generale (I+2)</i>		
Per la quantificazione si rimanda alle tabelle allegate alla presente relazione	Vedi tabella in calce	Vedi tabella in calce
1) Compensazione erogata in base alla decisione sui SIEG.		
2) Compensazione erogata in base alla disciplina sui SIEG.		

2. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DECISIONE SUI SIEG DEL 2012

Gli strumenti attuativi dell'edilizia sociale sono riconducibili alle seguenti forme:

Edilizia sovvenzionata: a seguito della riforma completatasi nell'anno 2000 l'edilizia in riferimento è realizzata dalle Regioni che incaricano, di norma, i Comuni, ovvero altri enti pubblici, compresi gli ex Istituti Autonomi Case Popolari (attualmente denominate ALER, ATER, Aziende Casa, ATC, ecc). Tali alloggi sono realizzati con mezzi finanziari esclusivamente o prevalentemente pubblici; gli enti competenti devono tendenzialmente assicurare un equilibrio finanziario della gestione attraverso la riscossione di canoni. Detti canoni sono determinati dalle Regioni, di norma con legge variano da una fascia di indigenza di 20 euro fino in genere ad un massimo di 250 euro.

Edilizia agevolata/convenzionata: è realizzata da privati (cooperative edilizie, imprese di costruzione o promotori immobiliari) ed in parte anche dalle Aziende ex IACP con il concorso di finanziamenti pubblici (contributi in conto capitale o in conto interesse su mutui a tasso agevolato; cessione di area pubblica; trasformazione urbanistica dell'area vincolata alla destinazione edilizia). L'edilizia agevolata è destinata a fornire alloggi a categorie sociali a reddito medio-basso, sia in locazione che in proprietà a canoni o prezzi di vendita inferiori al mercato. Sia nell'uno che nell'altro caso i valori economici cui attenersi sono stabiliti nella convenzione che disciplina l'assegnazione del beneficio. I soggetti cui sono attribuiti i contributi vengono individuati con procedura ad evidenza pubblica e, in talune zone, possono concorrere per ottenere tali finanziamenti e partecipare ai programmi anche gli operatori pubblici dell'edilizia sovvenzionata.

Come già comunicato con la precedente relazione è apparso chiaro che in riferimento alla normativa europea sugli aiuti di stato, in particolare con la Comunicazione della Commissione del 19 luglio 2016 esplicativa della nozione di aiuto di Stato di cui all'articolo 107, paragrafo 2, del trattato di funzionamento dell'Unione europea, è opportuno operare una netta distinzione tra l'edilizia sovvenzionata (public housing) e le altre due forme di edilizia sociale, ossia l'edilizia agevolata e l'edilizia convenzionata (*affordable housing*)

Con riferimento alla edilizia sovvenzionata (*public housing*) si è pervenuti alla conclusione di evidenziare agli Uffici della Commissione che esso presenta carattere di Servizio Pubblico di Interesse Generale (SIG) in quanto non è rinvenibile alcuna caratteristica di “servizio economico”.

Proprio dopo questi anni di applicazione della disciplina SIEG nell'offerta pubblica di servizi abitativi, si è potuto constatare che l'edilizia sovvenzionata (*public housing*) si configura come vero

e proprio servizio abitativo fornito a titolo paragratuo o comunque a fronte del versamento di canoni che non hanno correlazione con alcun valore o parametro di mercato. Lo stesso servizio è infatti riservato alle categorie di cittadini più marginali e svantaggiate e il canone è pertanto un contributo simbolico ai costi di gestione scaglionato per le fasce di reddito dell'utenza e non secondo riferimenti di mercato. Il patrimonio immobiliare dell'edilizia sovvenzionata è soggetto a vincoli giuridici di destinazione ed inalienabilità.

La valutazione di "gratuità" di tale servizio è stata in qualche modo riconosciuta anche dalla Commissione europea nella decisione relativa al caso ICI/IMU su immobili di enti non commerciali aventi canoni di *"importo simbolico e in ogni caso non superiori alla metà del prezzo medio praticato per attività analoghe svolte con modalità concorrenziali nello stesso ambito territoriale, tenuto anche conto dell'assenza di relazione con il costo effettivo del servizio"* (punto 174 della Decisione della Commissione C2012/9461 del 19.12.2012 nel caso SA.20829).

Per tale ragione al tavolo sulla revisione delle regole del pacchetto SIEG, istituito presso il Dipartimento per le politiche europee, è stato formalizzato un punto di discussione per l'esclusione dalla normativa per gli Aiuti di Stato dell'edilizia sovvenzionata (*public housing*)

Forme (tipiche) di incarico

Le leggi regionali disciplinano le forme tipiche di incarico, integrate, se previsto, con deliberazioni di consiglio o di giunta regionali.

Anche in questo caso è opportuno differenziare le forme di incarico per quanto riguarda l'edilizia sovvenzionata (*public housing*) e l'edilizia agevolata/convenzionata (*affordable housing*). Nel primo caso i soggetti incaricati sono i comuni o le aziende ex IACP a totale capitale pubblico che hanno nel proprio statuto l'"incarico", ossia la funzione di servizio edilizia pubblica, a tempo indeterminato. Nel secondo caso possono essere anche società private e gli incarichi vengono assegnati, di norma, con decreti/determinazioni dirigenziali, previa pubblicazione di un bando regionale approvato con deliberazione di giunta o determinazione dirigenziale. All'incarico è associata una convenzione che regola le caratteristiche esecutive, gli oneri e gli obblighi, le modalità di determinazione dei canoni, la durata e le modalità di esplicazione del servizio (manutenzione, portierato, accompagnamento sociale, ecc.).

Durata (tipica) degli incarichi

Gli incarichi riconducibili all'edilizia sovvenzionata (*public housing*), affidati a comuni o aziende ex IACP, hanno una durata indeterminata in quanto legata alla locazione permanente, pertanto in tutte le regioni il 100% di detti incarichi supera i 10 anni.

La durata degli incarichi per la realizzazione di programmi di intervento di edilizia residenziale consistenti in prestazioni SIEG varia da un minimo di 8 anni ad un massimo di 25 o 30 anni (locazione permanente), come anche confermato dalla ricognizione effettuata da Ministero delle Infrastrutture presso le regioni in occasione della presente Relazione.

Per gli incarichi riconducibili all'edilizia agevolata/convenzionata (*affordable housing*), la percentuale di incarichi che superano 10 anni è desumibile dalla pianificazione finanziaria di ciascuna convenzione. Dai dati raccolti la sola Regione Lazio indica, per questa tipologia, una percentuale del 30% di incarichi superiore a 10 anni.

Nel periodo considerato dalla presente Relazione non sono stati conferiti incarichi diretti da parte dello Stato.

Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti **diritti esclusivi o speciali**.

Gli incarichi per l'attuazione degli interventi di edilizia sovvenzionata sono conferiti nella generalità delle leggi regionali ad enti pubblici (Comuni ed ex IACP) nella forma assimilabile all'affidamento "in house", comunque disciplinata con atto formalizzato e secondo requisiti di gestione economica.

Indicare quali **strumenti di aiuto** sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).

Sovvenzioni dirette, riduzione oneri di urbanizzazione, agevolazioni fiscali e tributarie. Si precisa che le sovvenzioni dirette sono erogate quasi esclusivamente per la costruzione degli alloggi e non quale generale contributo per il servizio di interesse generale edilizia sociale.

Descrivere il tipico **meccanismo di compensazione** utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.

Funzionamento del meccanismo di compensazione.

Le modalità di calcolo del finanziamento pubblico sono determinate in base:

- alle caratteristiche ed alla superficie complessiva dell'intervento edilizio, soggetto ai limiti stabiliti da ciascuna regione riferiti ad esempio:
 - ai massimali di costo per mq;
 - a limiti massimi di superficie per alloggio;
- alla tipologia del contratto di locazione previsto per l'alloggio, quali ad esempio:
 - locazione con patto di futura vendita;
 - locazione temporanea;
 - canone moderato o concordato;
 - canone sociale;
- alle limitazioni sui canoni.

I canoni dell'edilizia sovvenzionata sono stabiliti dalle regioni e muovono da una fascia di povertà con canoni minimi di 20-50 euro e con una graduazione che comunque, salvo eccezioni, non supera il canone di 250 euro mensili. I canoni di locazione per l'edilizia agevolata/convenzionata hanno come principale riferimento quelli derivanti dai valori risultanti dagli accordi territoriali sottoscritti ai sensi dell'art. 2, comma 3, legge 431/1998 (canone concordato).

I canoni dell'edilizia convenzionata sono stabiliti dai comuni con apposite convenzioni con il soggetto attuatore ed il comune stesso vigila sul rispetto delle convenzioni. Viene assunto a riferimento una quota del costo di costruzione e delle altre spese (acquisizione delle aree, spese tecniche, ecc.). Il Piano economico finanziario per la realizzazione degli interventi deve specificare il beneficio pubblico assegnato all'operatore di cui si tiene conto per determinare i costi effettivamente sostenuti e le relative e conseguenti agevolazioni da applicare nei confronti dell'utente finale dell'alloggio (locatario o acquirente).

I canoni dell'edilizia agevolata sono stabiliti dai comuni con riferimento al prezzo di cessione individuato nelle apposite convenzioni con i soggetti attuatori.

Con l'articolo 6 del decreto-legge 47/2014 convertito in legge n.80/2014, i soggetti che realizzano nuove costruzioni o interventi di manutenzione straordinaria o di recupero su fabbricati preesistenti, destinati ad alloggio sociale, fino all'eventuale riscatto dell'unità immobiliare da parte del conduttore e, comunque, per un periodo non superiore a dieci anni dalla data di ultimazione dei lavori, godono dei seguenti benefici fiscali: a) i redditi derivanti dalla locazione dei medesimi alloggi sociali non concorrono alla formazione del reddito d'impresa ai fini delle imposte sui redditi; b) detti redditi non concorrono alla formazione del valore della produzione netta ai fini dell'imposta regionale sulle attività produttive, nella misura del 40 per cento.

La legge ha previsto che la concreta operatività di tali benefici sia soggetta all'autorizzazione della CE ai sensi dell'art. 108 par. 3 del Trattato.

Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompenzioni e il loro eventuale rimborso.

Sovracompensazioni e le modalità per la loro eventuale restituzione.

Il settore è in evoluzione. In tutte le regioni si procede con percentuali standardizzate con riguardo ai costi di costruzione e alla durata dei relativi incarichi, e il calcolo dei costi effettivi di costruzione associato ad altre tecniche specifiche viene ritenuto strumento che garantisce di evitare sovracompenzioni. Tuttavia è stata ravvisata la necessità di disporre di elementi più puntuali di controllo delle compensazioni e di verifica dell'assenza di sovracompenzioni, in modo da poter compiutamente promuovere possibili contestazioni all'operatore e recuperare possibili sovracompenzioni.

CONTROLLO DELLA COMPENSAZIONE

(ART. 5 DECISIONE SIEG-EDILIZIA SOVVENZIONATA E AGEVOLATA)

Il controllo della compensazione si basa su un sistema pre-esistente alla disciplina europea in materia di aiuti di Stato nel settore dei SIEG. Detto sistema è fondato sui massimali di costo previsti per l'edilizia residenziale pubblica ed è disciplinato dal D.M. 5 agosto 1994 e successivi aggiornamenti, nonché sul controllo delle tipologie costruttive e sui limiti di superficie degli alloggi, e si sostanzia attraverso la compilazione di appositi Quadri Tecnici Economici (di seguito in breve QTE).

I massimali di costo esprimono i limiti massimi di costo che le Regioni e le Province autonome devono osservare nella determinazione dei costi ammissibili per gli interventi di edilizia sovvenzionata e agevolata: essi fanno riferimento ad uno standard qualitativo corrente, determinato in rapporto a condizioni minime di accettabilità date dalle norme vigenti (circolare sui massimali di costo del Ministero Lavori Pubblici/CER n. 28/Seg del 16 gennaio 1995).

I massimali di costo sono stabiliti in funzione della tipologia di intervento: nuova edificazione, recupero del patrimonio edilizio, manutenzione straordinaria.

I QTE, in quanto modello di calcolo per la giusta compensazione, comprendono tutti gli addendi derivanti dai massimali di costo applicati e sono differenziati per tipologia di edilizia (sovvenzionata e agevolata) e per tipologia di intervento (nuova costruzione, recupero, manutenzione straordinaria).

I modelli di QTE sono stati approvati con decreto 4 luglio 1996, n. 81. Alcune regioni, in forza del trasferimento di funzioni, hanno adattato alle proprie specificità tali modelli. Il QTE costituisce l'indispensabile elaborato tecnico economico del progetto sin dall'ammissione a finanziamento: esso contiene tutti i dati metrici e parametrici occorrenti alla realizzazione dell'intervento di caratteristiche ricadenti nel segmento dell'edilizia convenzionata/agevolata (parametri dimensionali di ciascuna alloggio, finiture, spazi comuni, costi unitari *inter alia*). Viene compilato per l'ammissione a finanziamento (ex ante), in fase di aggiudicazione o varianti (in itinere) e, a fine lavori, prima della liquidazione a saldo, ed è pertanto un sistema che impedisce de facto la concessione di sovra-compensazioni dei costi di realizzazione degli alloggi, perché il saldo è sempre erogato dopo il controllo dei costi sostenuti dal beneficiario (non vi è quindi necessità di recuperi ex post - *claw back*).

A seguito dell'entrata in vigore della decisione della Commissione 2012/21/UE, e al fine di aggiornare e perfezionare il sistema di controllo delle compensazioni, le Regioni e le Province Autonome hanno approvato, in data 10 luglio 2014, il documento n. 14/090/CR8/C3-C4 recante il "Contributo delle Regioni e delle Province Autonome all'attuazione della disciplina degli aiuti di

Stato nel settore dei servizi di interesse economico generale di edilizia residenziale pubblica: linee guida per l'applicazione della decisione della Commissione 2012/21 /UE".

Tale documento contiene Linee guida per l'applicazione della decisione SIEG che propongono un modello di Piano Economico Finanziario per l'edilizia sovvenzionata ed agevolata, in fase di sperimentazione, che ha una proiezione di anni corrispondente alla durata dell'obbligo di servizio imposto.

Per l'edilizia sovvenzionata alla durata "permanente" dell'obbligo di servizio nel Piano Economico Finanziario corrisponde una proiezione di anni 30 assimilabile al ciclo di vita media di un edificio.

Infine alcune Regioni, in virtù del decentramento di funzioni, hanno disciplinato e adottato metodologie di calcolo differenti, di seguito si riporta una sintesi dei sistemi adottati.

Calcolo della sovracompensazione

Campania e Sardegna	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale.
Piemonte, Veneto, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Molise	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + l'elaborazione di un PEF (Piano economico finanziario) secondo il modello allegato alle Linee guida approvate il 10 luglio 2014 dai Presidenti delle Regioni.
Lazio, Puglia, Basilicata, Calabria	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + sistema di calcolo elaborato dalla singola regione.
Lombardia	Sistema di calcolo elaborato dalla singola regione.

Specifici sistemi di calcolo della sovracompensazione elaborati dalle diverse regioni

Lombardia	Sistema messo a punto con la L.R. n.8/2016. Per gli ATER il modello prevede un indicatore del "rendimento degli attivi", basato sui dati complessivi dei costi e delle entrate. Per i privati il modello è impostato sul calcolo del TIR (Tasso Interno di Rendimento) con verifica ex –ante ed ex-post del business plan.
Lazio	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + sistema messo a punto con DGR n. 944/2017 che consiste nella redazione dei PEF con i relativi TIR (Tasso interno di Rendimento) a confronto con un TIR-soglia assunto quale indicatore del margine di utile ragionevole.
Puglia	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + sistema messo a punto con DGR n. 2067/2016 mediante modello PEF per edilizia agevolata e un modello di PEF semplificato per l'edilizia sovvenzionata, attraverso i relativi TIR (Tasso interno di Rendimento) a confronto con il tasso SWAP (tasso di remunerazione per un investimento privo di rischio) con una maggiorazione premio in base al settore ed al contesto geografico.
Basilicata	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + sistema messo a punto con DGR n.1140/2018 e DGR n.124/2019 mediante modello PEF con i relativi TIR (Tasso interno di Rendimento) a confronto con il

	tasso SWAP (tasso di remunerazione per un investimento privo di rischio) con una maggiorazione premio in base al settore ed al contesto geografico.
Calabria	Verifica attraverso il QTE (Quadro tecnico economico) ante, durante e a consuntivo di ogni intervento con i massimali stabiliti con decreto regionale + sistema messo a punto con DGR n.202/2018. Con DGR n.596/2018 sono stati definiti i parametri: per i privati mediante Rendimento obiettivo del Fondo di Investimento per l'Abitare gestito da Cassa Depositi e Prestiti SGR, maggiorato del tasso di inflazione medio annuo e di un premio di 100 punti base, attualmente è al 4,5%; per soggetti pubblici (Comuni e ATER) con media aritmetica del ROI degli ultimi tre anni, attualmente è al 12,4%.

Nota: tutti i sistemi elaborati applicati ai soggetti pubblici (ex IACP e Comuni) per l'edilizia sovvenzionata hanno dato valori incongruenti essendo servizi sostanzialmente in perdita.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli obblighi di trasparenza (di cui all'articolo 7 della decisione sui SIEG del 2012) per gli aiuti superiori a 15 milioni di EUR alle imprese che hanno anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG. Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).

Nelle schede trasmesse dalle Regioni non si dà evidenza di compensazioni soggette agli obblighi di trasparenza.

Importo degli aiuti concessi

Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)

2018	2019
152,649570	89,811430
<i>A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali</i>	
2018	2019
89,266044	136,503206
<i>B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali</i>	
2018	2019
<i>C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali</i>	
2018	2019
<i>Quota di spesa per strumento di aiuto (sovvenzione diretta, garanzie, ecc.) (se disponibile).</i>	
2018	2019

Relazione SIEG 2020
(riferita agli anni 2018-2019)

Tabella finanziamenti regionali concessi

Regioni/Prov. Autonome	Base giuridica regionale	Importo concesso nel 2018	Importo concesso nel 2019
Piemonte	---	---	---
Valle d'Aosta	---	---	---
Lombardia	D.G.R. n. XI/64 / 2018	€ 18.000.000,00	
	Dec. Dir n. 18.180/2018	€ 100.000,00	
	Dec. Dir.	€ 704.846,59	
	Dec. Dir n. 19057/2019		€ 900.000,00
	L.R. n. 15/2019		€ 8.750.000,00
P.A. Trento	Del. Prov. n. 2413/2010	€ 148.137,99	€ 122.178,34
	Del. Prov. n. 400/2012		€ 75.732,95
P.A. Bolzano	---	---	---
Veneto	D.G.R. n. 1762/2019		€ 798.062,00
Friuli Venezia Giulia	L.R. 1/2016	€ 35.588.200,00	€ 32.888.512,02
Liguria	I.r. n. 38/2007	€ 500.000,00	€ 500.000,00
	I.r. n. 34/2016		€ 3.100.000,00
			€ 270.000,00
Emilia Romagna	DGR n 1143/2018	€ 5.024.135,13	
	DGR n 2227/2018	€ 4.069.607,18	
	DGR n 2341/2019		€ 338.670,34
Toscana	PRUACS	€ 537.048,68	€ 558.029,05
	PNEA AdP 2015	€ 1.499.814,06	€ 1.740.805,16
	L.R. 25/2011	€ 8.487.716,04	€ 8.802.565,92
	D.C.R. 43/2009		€ 14.041.573,58
		€ 93.187,89	€ 3.124.373,93
	D.G.R. 853/2013	€ 253.083,36	€ 2.958.426,42
	D.G.R. 960/2003		€ 1.000.000,00
Umbria	---	---	---
Marche	D.A.C.R. n. 115/2014		€ 47.467.830,38
Lazio	DGR N.2036/2000	€ 2.161.369,34	€ 1.955.591,55
	DGR N. 7271/1994	€ 133.683,47	€ 285.626,31
	DGR N. 1012/2004	€ 1.362.241,21	€ 1.362.241,21
	DGR N. 459/2005	€ 1.085.000,00	€ 1.085.000,00
	DGR N. 355/2004	€ 1.034.078,80	€ 1.210.549,38

Regioni/Prov. Autonome	Base giuridica regionale	Importo concesso nel 2018	Importo concesso nel 2019
Abruzzo	PNEA AdP 2015		€ 1.909.882,00
Molise	---	---	---
Campania	---	---	---
Puglia	DGR n. 610/2010 e DGR n. 1463/2011	€ 2.560.000,00	€ 1.257.555,50
Basilicata	PO FERS 2014-20 - Reg	€ 122.400,82	
	PO FERS 2014-20 - Ater	€ 2.602.818,00	
Calabria	---	---	---
Sicilia	---	---	---
Sardegna	PNEA – linea f	€ 3.698.675,50	
		€ 89.266.044,06	€ 136.503.206,04

Relazione SIEG 2020
(riferita agli anni 2018-2019)

Tabella finanziamenti statali concessi

Regioni/Prov. Autonome	Normativa di riferimento	Budget pianificato totale (*)	Risorse trasferite dallo Stato alla Regione nel 2018	Risorse trasferite dallo Stato alla Regione nel 2019	Importo concesso nel 2018 (1.1.2018-31.12.2018)	Importo concesso nel 2019 (1.1.2019-31.12.2019)
Piemonte	L. 80/2014 – DM 2018	€ 32.965.854,91	---	€ 6.153.217,09	€ 6.153.217,09	€ 6.185.290,83
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 30.444.463,95	€ 5.343.106,79	€ 360.165,70	€ 5.343.106,79	€ 360.165,70
Valle d'Aosta	L. 80/2014 – DM 2018				€ 42.293,91	€ 49.550,85
	L. 80/2014 – DM 2015				€ 164.674,78	€ 11.079,11
Lombardia	L. 80/2014 – DM 2018	€ 24.114.936,48	€ 4.497.712,66		€ 4.497.712,66	€ 4.521.157,05
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 69.965.842,43	€ 12.279.242,89	€ 827.666,17	€ 12.279.242,89	€ 827.666,17
P.A. Trento	L. 80/2014 – DM 2015				€ 728.859,18	€ 49.145,79
P.A. Bolzano	L. 80/2014 – DM 2015				€ 885.840,80	€ 59.704,08
Veneto	PNEA AdP 2015	€ 21.519.503,82		€ 12.426.526,15		
	PNEA AdP 2015 agg.	€ 6.549.086,41		€ 1.512.411,20		
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 5.896.082,20				€ 1.847.675,43
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 24.510.843,70	€ 484.531,15		€ 4.422.323,41	€ 298.094,29
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 7.092.199,35	€ 1.323.782,49		€ 1.323.782,49	€ 1.330.682,73
Friuli Venezia Giulia	L. 80/2014 – DM 2015	€ 10.228.582,32	€ 1.795.150,92	€ 121.017,95	€ 1.795.150,92	€ 121.017,95
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 9.159.511,43		€ 3.425.613,01	€ 1.708.354,09	€ 1.717.258,92
Liguria	PNEA AdP 2015	€ 12.377.752,31			€ 228.991,66	€ 12.000,00
	PRUACS	€ 7.957.667,44			€ 150.000,00	
	Programma Piccoli Comuni	€ 6.015.604,60			€ 971.682,53	€ 247.171,52
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 11.789.176,56	€ 2.069.040,51	€ 139.483,13	€ 2.069.040,51	€ 139.483,13
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 18.075.247,41	€ 8.552.262,99		€ 8.552.262,99	€ 2.141.037,64
Emilia Romagna	PNEA AdP 2015	€ 22.436.560,00				
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 8.082.294,63	€ 4.069.607,18		€ 4.069.607,18	€ 4.090.820,08
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 31.207.224,31	€ 5.024.135,13	€ 338.670,34	€ 5.024.135,13	€ 338.670,34
Toscana	PRUACS	€ 15.995.139,23		€ 4.798.541,78	€ 1.790.161,08	€ 1.860.095,64
	PNEA AdP 2015	€ 16.931.810,77			€ 1.499.814,06	€ 1.740.805,16
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 23.339.046,53	€ 3.878.253,70	€ 261.400,66	€ 3.878.253,70	€ 261.400,66
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 20.192.630,98	€ 3.769.049,89		€ 3.769.049,89	€ 3.788.696,11
Umbria	PNEA AdP 2015	€ 1.682.459,63				
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 9.065.128,78	€ 1.645.549,99	€ 49.335,17	€ 731.806,12	€ 49.335,17
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 4.899.129,21			€ 913.743,87	€ 918.506,78
Marche	PNEA AdP 2015	€ 7.178.308,59		€ 1.706.473,74		
	PNEA AdP 2015 Atto agg.	€ 2.567.503,86				
	L. 80/2014 – DM 2015 a	€ 1.929.321,15	€ 837.642,90		€ 828.490,00	
	L. 80/2014 – DM 2015 b	€ 9.293.288,32	€ 2.393.239,46	€ 1.180.511,58	€ 1.306.457,45	€ 88.064,70
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 5.826.890,50			€ 1.086.782,01	€ 1.092.446,88
Lazio	PNEA AdP 2015					€ 9.910.698,75
	L. 80/2014 – DM 2015 a			€ 1.869.312,52	€ 798.694,25	€ 3.772.718,43
	L. 80/2014 – DM 2015 b		€ 9.947.152,74	€ 482.651,39	€ 7.160.942,53	€ 482.651,39
	L. 80/2014 – DM 2018		€ 4.368.272,93	€ 4.391.042,62	€ 4.368.272,93	€ 4.391.042,62
Abruzzo	PNEA AdP 2015	€ 14.811.596,14				
	L. 80/2014 – DM 2015	€ 6.843.926,00			€ 1.137.255,44	€ 76.654,17
	L. 80/2014 – DM 2018	€ 1.967.252,79			€ 366.915,24	€ 368.827,80

Regioni/Prov. Autonome	Normativa di riferimento	Budget pianificato totale (*)	Risorse trasferite dallo Stato alla Regione nel 2018	Risorse trasferite dallo Stato alla Regione nel 2019	Importo concesso nel 2018 (1.1.2018-31.12.2018)	Importo concesso nel 2019 (1.1.2019-31.12.2019)
Molise	PNEA AdP 2015	€ 2.608.355,03				
	PNEA AdP 2015 agg.	€ 636.174,42				
	L. 80/2014 - DM 2015 a	€ 387.616,30				
	L. 80/2014 - DM 2015 a	€ 303.400,00				
	L. 80/2014 - DM 2015 b	€ 1.782.214,23	€ 312.784,65		€ 312.784,65	€ 21.069,24
	L. 80/2014 - DM 2018	€ 1.324.597,88	€ 247.243,98		€ 247.243,98	€ 248.532,75
Campania	PNEA AdP 2015	€ 17.625.333,22	€ 5.287.599,97		€ 5.287.599,97	
	L. 80/2014 - DM 2015	€ 45.853.930,37	€ 8.047.520,46	€ 542.450,17	€ 8.047.520,46	€ 542.450,17
	L. 80/2014 - DM 2018	€ 55.407.082,13	€ 10.342.004,23		€ 10.342.004,23	€ 10.395.912,09
Puglia	PNEA AdP 2015	€ 24.964.423,53				
	PNEA AdP 2015 agg.	€ 7.678.434,02				
	L. 80/2014 - DM 2015 a	€ 3.184.675,68				
	L. 80/2014 - DM 2015 b	€ 23.976.725,92	€ 11.170.521,20	€ 283.653,57	€ 4.207.996,80	€ 283.653,57
	L. 80/2014 - DM 2018	€ 61.735.730,18	€ 11.514.422,82		€ 11.514.422,82	€ 11.574.441,93
Basilicata	PNEA AdP 2015	€ 4.751.037,56	€ 3.800.830,49	€ 3.800.830,49	€ 3.800.830,49	€ 3.800.830,49
		€ 3.608.804,33				
	PNEA AdP 2015 agg.	€ 1.109.978,20				
	L. 80/2014 - DM 2015 a					
	L. 80/2014 - DM 2015 b	€ 618.751,77	€ 579.690,81	€ 39.060,96	€ 579.690,81	€ 39.060,96
	L. 80/2014 - DM 2018			€ 1.943.232,77	€ 1.951.525,16	€ 1.961.423,09
	PO FERS 2014-20 - Stato				€ 285.601,91	
	PO FERS 2014-20 - UE				€ 1.224.008,19	
Calabria	L. 80/2014 - DM 2015	€ 9.866.376,10	---	---	€ 1.731.582,50	€ 116.709,41
	L. 80/2014 - DM 2018	€ 8.986.991,11	€ 1.677.466,68	---	€ 1.677.466,68	€ 1.686.210,50
Sicilia	L. 80/2014 - DM 2015	€ 39.649.568,94	---	---	€ 6.588.550,91	€ 444.111,25
	L. 80/2014 - DM 2018	€ 10.574.271,44		---	€ 1.972.223,09	€ 1.982.503,33
Sardegna	1°PNEA b-e	€ 13.352.764,90				
	1°PNEA f	€ 5.528.251,44		€ 3.316.950,86	€ 432.177,80	€ 2.884.773,06
	2° PNEA b-e	€ 4.395.613,35				
	L. 80/2014 DM 2015	€ 11.058.852,17	€ 1.846.645,71		€ 1.846.645,71	€ 124.474,25
	L. 80/2014 DM 2018	€ 2.961.451,41			€ 552.776,68	€ 555.658,04
	PO FERS 2014-20 - Stato	€ 2.799.515,09				
	PO FERS 2014-20 - UE	€ 3.999.307,28				
					€ 152.649.570,42	€ 89.811.430,00

COLLEGAMENTI AEREI E AEROPORTI (punto 2 voci 3 e 4 delle istruzioni – Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DECISIONE 2012/21/UE

1. RIEPILOGO DELLE SPESE

Spese generali sostenute dalle amministrazioni pubbliche ai sensi della decisione sui SIEG e alla disciplina sui SIEG per base giuridica (in milioni di EUR)		
	2018	2019
<i>Compensazione per i servizi di interesse economico generale (1+2)</i>	€ 67.388.036,91	€ 53.163.690,63
1) Totale compensazione erogata in base alla decisione SIEG.	€ 22.472.913,34	€ 20.024.579,10
2) Totale compensazione erogata in base alla disciplina sui SIEG.	€44.915.123,57	€ 33.139.111,53

2. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DECISIONE SUI SIEG DEL 2012

➤ *collegamenti aerei verso le isole con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d)”. (punto 2, voce 3)*

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell'organizzazione dei rispettivi servizi in Italia
Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.
<p>I SIEG considerati nel presente riquadro (relativi a collegamenti aerei di linea effettuati da e verso isole con traffico annuale medio non superiore a 300.000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui sono stati affidati i SIEG stessi) sono disciplinati dal Regolamento (CE) n.1008/2008.</p> <p>L'anzidetto Regolamento consente agli Stati membri di derogare, mediante l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP), i vigenti principi di liberalizzazione del trasporto aereo, per garantire il diritto alla mobilità dell'utenza e della popolazione residente in un determinato territorio non adeguatamente collegato.</p> <p>Avvalendosi di tale facoltà ed intervenendo, quindi, per assicurare la continuità territoriale sul proprio territorio nazionale, l'Italia, in linea con le disposizioni comunitarie di cui sopra, ha imposto OSP sulle rotte aeree di seguito indicate. Quanto precede al fine di garantire servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.</p> <p>Si evidenzia, inoltre che, i servizi aerei di linea costituenti SIEG sono individuati sempre con <u>Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti</u> previa definizione delle rotte da onerare e del contenuto</p>

dell'imposizione (tariffe massime, capacità minima in termini di posti offerti, frequenze minime, ecc.) da parte di un'apposita Conferenza di servizi a cui partecipa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e le Regioni interessate.

Nel caso in cui nessun vettore aereo comunitario accetti i collegamenti onerati senza compensazione finanziaria, i servizi aerei di linea, possono essere concessi in esclusiva, anche con compensazione finanziaria, mediante la procedura di gara d'appalto di cui all'art. 16, par.10 e all'art. 17 del citato Regolamento (CE) n.1008/2008.

Rotte esaminate

Lampedusa – Palermo e vv., Lampedusa – Catania e vv, Pantelleria – Palermo e vv., Pantelleria – Trapani e vv., Pantelleria-Catania e vv.

Le isole di Pantelleria e Lampedusa, rientrano tra i territori periferici ed in via di sviluppo. Le rotte in questione sono caratterizzate da una bassa densità di traffico e sono considerate essenziali per lo sviluppo economico e sociale del Territorio.

L'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP) sui collegamenti da e per Pantelleria e Lampedusa è giustificata dal fatto che le predette isole sono territori geograficamente svantaggiati ed in condizioni di estrema perifericità. I collegamenti marittimi, infatti, non sono una valida alternativa a quelli aerei, sia per la distanza da percorrere via mare sia perché soggetti alla frequente variabilità delle condizioni meteo marine.

I servizi aerei in regime di OSP, pertanto, permettendo di assicurare per tutto l'anno collegamenti regolari, consentono la mobilità della popolazione locale che necessita di andare, per esempio per esigenze sanitarie, scolastiche, burocratiche ecc, da Pantelleria e Lampedusa verso i principali capoluoghi siciliani e di rientrare in giornata nelle stesse.

In ordine al contenuto del servizio affidato come SIEG si fa presente che:

- fino al 30 giugno 2018 i collegamenti in OSP tra la Sicilia e le sue isole minori erano quattro: Lampedusa – Palermo e vv., Lampedusa – Catania e vv, Pantelleria – Palermo e vv., Pantelleria – Trapani e vv. Detti servizi sono stati regolamentati dal decreto d'imposizione n. 5 del 15 gennaio 2014 e sono stati eserciti in esclusiva e con compensazione finanziaria dal 01.07.2017 al 30.06.2018 dal vettore Mistral Air S.r.l. Per il contenuto del SIEG, pertanto, si rinvia all'allegato tecnico dell'anzidetto provvedimento pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - serie generale n. 34 - dell'11 febbraio 2014;
- a partire dal 1° luglio 2018 sono entrati in vigore i nuovi OSP di cui al decreto ministeriale n. 550 del 28 novembre 2017 e ss.mm., pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - serie generale n. 299 del 23 dicembre 2017. Il provvedimento ha onerato oltre le predette rotte Lampedusa – Palermo e vv., Lampedusa – Catania e vv, Pantelleria – Palermo e vv., Pantelleria – Trapani e vv anche la rotta Pantelleria -Catania e vv. Le cinque rotte sono operate, dal 1° luglio 2018 dal vettore Danish Air Transport A/S.
Per il contenuto dell'OSP (in termini di frequenze, orari dei voli, tariffe, numero posti offerti ecc.) si rinvia all'allegato tecnico del predetto DM n.550/2017.

Alghero-Milano Linate e vv.

La ragion d'essere del SIEG in questione - comune a quella di tutti i SIEG relativi ai collegamenti fra i maggiori aeroporti della Sardegna (Alghero, Cagliari e Olbia) e quelli di Roma e Milano (cosiddette rotte della CT1) – è quella di assicurare la connettività dell'Isola con il resto del territorio nazionale

garantendo il diritto alla mobilità delle persone e concorrendo ad assicurare lo sviluppo economico e sociale della Regione.

La condizione di insularità della Sardegna, infatti, limita fortemente le opportunità di collegamento della stessa con il resto dell'Italia attribuendo al trasporto aereo un ruolo fondamentale e privo di valide alternative comparabili considerato che l'unica altra modalità di collegamento con il resto dell'Italia è il trasporto marittimo. Le rotte CT1 sono da considerarsi essenziali in quanto consentono di collegare le predette città sarde con Roma e Milano, centri di eccellenza sanitaria nonché importanti centri sul piano politico amministrativo (Roma), economico-finanziario (Milano). Inoltre, il collegamento con gli Hub nazionali di Roma Fiumicino e di Milano Linate consente all'utenza l'agevole accesso ai vari luoghi d'interesse di dette città e di usufruire di molteplici servizi di trasporto per raggiungere altre città in Italia ed all'estero.

Nel biennio considerato la rotta Alghero-Milano Linate e vv. è stata operata, con proroga dell'originaria convenzione, dal vettore Alitalia SAI SpA.

Il contenuto del SIEG (in termini di frequenze, orari dei voli, tariffe, numero posti offerti ecc.) è specificato nell'allegato tecnico del D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - serie generale n. 61 del 13 marzo 2013.

Indicare le **forme di incarico** (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.

- Decreto del Direttore della Direzione generale per gli Aeroporti ed il Trasporto Aereo con il quale è reso esecutivo l'esito della gara europea, è approvata la Convenzione che regola l'esercizio del servizio aereo di linea sulle rotte onerate e si concede al vettore vincitore dell'anzidetta gara il diritto di esercitare il servizio in esclusiva e con compensazione finanziaria. Per la rotta sarda gli affidamenti in proroga sono avvenuti con Determinazione della Regione Sardegna alla quale, ai sensi della L.296/2006, art.1, co. 837, state trasferite le funzioni relative alla continuità territoriale aerea
- Non si utilizzano modelli standard

Indicare la **durata media degli incarichi** (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.

La durata media degli incarichi considerati nella presente tabella è di 4 anni e 7 mesi

Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti **diritti esclusivi o speciali**.

Al vettore aereo è concesso, per il periodo predeterminato, il diritto di operare il servizio aereo di linea in esclusiva e con compensazione finanziaria.

Indicare quali **strumenti di aiuto** sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).

Contribuzione diretta a carico dello Stato/Regione.

Descrivere il tipico **meccanismo di compensazione** utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.

L'importo massimo della compensazione annua messo a base di gara viene calcolato sulla base della **metodologia dell'attribuzione dei costi**, quindi, secondo la seguente formula:

$$Cmp = Cp - Rp$$

dove

Cmp = Compensazione a base di gara

Cp = Costi presunti SIEG (comprensivi di margine di rischio e di utile ragionevole) calcolati sulla base del dimensionamento del servizio.

Rp = Ricavi presunti SIEG.

Ai fini dell'erogazione della compensazione, la determinazione dell'esatto importo avviene alla fine di ciascun anno di servizio. Il calcolo è effettuato sulla base della contabilità analitica del vettore, tenendo conto dei costi effettivamente sostenuti e dei ricavi effettivamente prodotti dal servizio, nel limite massimo dell'importo indicato nell'offerta, secondo le prescrizioni contenute nel capitolato d'oneri allegato al bando di gara.

In nessun caso verrà erogata una compensazione maggiore di quella stabilita in sede di offerta.

Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompensazioni e il loro eventuale rimborso.

Il meccanismo per evitare la sovracompensazione è garantito dai criteri di erogazione della compensazione e dalla determinazione di un tetto massimo della stessa.

Segnatamente la compensazione viene erogata secondo la modalità di seguito indicata.

- Anticipo mensile: al vettore selezionato, dopo che avrà prodotto i dati di traffico del mese precedente, viene erogato, mensilmente, un anticipo nella misura del 70% (per il collegamento onerato sardo) o dell'80% (per i collegamenti onerati Siciliani) di 1/12 dell'importo annuale della compensazione.
- Saldo a fine anno: al termine di ciascuno anno di servizio, la stazione appaltante determina l'ammontare del saldo sulla base del numero dei voli effettivamente operati dal vettore e della verifica della contabilità analitica presentata dal vettore stesso per la rotta onerata. A tal fine la stazione appaltante analizza a consuntivo l'attività erogata dal vettore rispetto a quanto previsto nell'imposizione di oneri nonché il risultato economico delle rotte stesse anche in relazione a quanto dichiarato dal vettore in sede di offerta. Sulla base dei risultati delle analisi viene erogato il saldo della compensazione economica secondo i seguenti criteri:
 1. nel caso in cui il vettore abbia prodotto meno voli rispetto a quanto previsto dall'imposizione, la compensazione stabilita in sede di offerta verrà proporzionalmente abbattuta;
 2. nel caso in cui i costi per l'espletamento del servizio, siano inferiori ai ricavi ottenuti, non si darà luogo a compensazione;
 3. nel caso in cui i costi per l'espletamento del servizio, siano superiori ai ricavi ottenuti, la compensazione sarà pari alla differenza: Costi (comprensivi di un margine di utile ragionevole) - Ricavi, ma comunque non superiore alla compensazione fissata in sede di offerta;
 4. nel caso in cui la totalità degli anticipi forniti nella misura sopraindicata sia superiore alla compensazione spettante, risultante dalla verifica effettuata dalla stazione appaltante, la sovracompensazione ricevuta dal vettore dovrà essere restituita per essere riutilizzata per la continuità territoriale dei Territori interessati;
 5. in nessun caso, qualora la perdita del vettore sia superiore a quella prevista dal medesimo in sede di offerta, verrà erogata una compensazione maggiore di quella stabilita in sede di offerta.

Nella prassi, può accadere che il saldo finale venga liquidato negli anni successivi rispetto a quello di pertinenza.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli **obblighi di trasparenza** (di cui all'articolo 7 della decisione sui SIEG del 2012) per gli aiuti superiori a 15 milioni di EUR alle imprese che hanno anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG. Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).

In ordine a ciascun SIEG considerato, su base annua, non sono stati concessi aiuti di importo superiore a 15 milioni di EUR

Importo degli aiuti concessi

Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)

2018	2019
€ 17.873.913,34	€ 15.902.620,73

A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali.

2018	2019
€ 9.577.711,33	€ 8.545.590,25

B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali.

2018	2019
€ 8.296.202,01	€ 7.357.030,48

C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali.

2018	2019
/	/

Quota di spesa per strumento di aiuto (sovvenzione diretta, garanzie, ecc.) (se disponibile).

2018	2019
Le quote di spesa per ciascuna contribuzione sono ripartite come segue:	Le quote di spesa per ciascuna contribuzione sono ripartite come segue:

<u>Collegamenti onerati tra gli scali di Pantelleria e Lampedusa e quelli di Trapani, Palermo e Catania:</u> <ul style="list-style-type: none"> - 66,6% quota parte a carico dello Stato; - 33,3% quota parte a carico della Regione Sicilia. <u>Collegamento onerato tra lo scalo di Alghero e quello di Milano Linate:</u> 100% quota parte a carico della Regione Sardegna	<u>Collegamenti onerati tra gli scali di Pantelleria e Lampedusa e quelli di Trapani, Palermo e Catania:</u> <ul style="list-style-type: none"> - 66,6% quota parte a carico dello Stato; - 33,3% quota parte a carico della Regione Sicilia. <u>Collegamento onerato tra lo scalo di Alghero e quello di Milano Linate:</u> 100% quota parte a carico della Regione Sardegna
Ulteriori informazioni di natura quantitativa (ad es. numero di beneficiari per settore, importo medio dell'aiuto, dimensioni delle imprese).	
2018	2019
<ul style="list-style-type: none"> - Con riferimento ai riquadri di cui sopra, il numero di beneficiari per il settore trasporto aereo in regime di OSP sono 3 (2 per i collegamenti onerati da e per la Sicilia ed 1 per quelli da e per la Sardegna) - Importo medio dell'aiuto: - € 3.574.782,67 (da 1.1.2018 a 30.06.2018); - € 2.978.985,56 (da 01.07.2018 a 31.12.2018). - La base di calcolo degli importi degli aiuti indicati nei riquadri di cui sopra sono quelli risultanti da quanto effettivamente liquidato nell'anno 2018 e sono comprensivi di IVA al 10%. - Gli importi indicati sono relativi alla somma degli anticipi mensili, includono anche somme a saldo relative all'attività svolta dal vettore in annualità precedenti al 2018 e, per quanto riguarda la rotta sarda, non sono comprensive del saldo finale del pertinente anno. 	<ul style="list-style-type: none"> - Con riferimento ai riquadri di cui sopra, il numero di beneficiari per il settore trasporto aereo in regime di OSP sono 2 (1 per i collegamenti onerati da e per la Sicilia ed 1 per quelli da e per la Sardegna) - Importo medio dell'aiuto: € 2.650.436,79 - La base di calcolo degli importi degli aiuti indicati nei riquadri di cui sopra sono quelli risultanti da quanto effettivamente liquidato nell'anno 2019 e sono comprensivi di IVA al 10%. - Gli importi indicati sono relativi alla somma degli anticipi mensili, includono anche somme a saldo relative all'attività svolta dal vettore in annualità precedenti al 2019 e non sono comprensive del saldo finale del pertinente anno.

- **aeroporti con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera e) della decisione SIEG 2012 (punto 2 voce 4)** - compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico annuale medio non superiore a 200.000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale.

Con riferimento al settore aeroportuale, le uniche segnalazioni pervenute sono quelle delle Regioni Toscana, Puglia e della Provincia Autonoma di Bolzano.

Pertanto, i dati contenuti nel seguente riquadro - riportati testualmente così come tramessi dai predetti Enti territoriali - riguardano i SIEG relativi ai seguenti aeroporti:

- Elba -Marina di Campo gestito dalla società Alatoscana S.p.A;
- “Gino Lisa” di Foggia gestito società dalla Aeroporti di Puglia S.p.A;
- aeroporto di Bolzano gestito società ABD Airport SpA.

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell’organizzazione dei rispettivi servizi in Italia

Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«La Regione Toscana, con L.R. n. 66 del 27/12/2011 “Legge finanziaria per l'anno 2012”, art. 137, ha stabilito che l’aeroporto di Marina di Campo costituisce per la collettività regionale servizio di interesse economico generale ai sensi dell’articolo 106, comma 2, del Trattato sul funzionamento dell’Unione europea (TFUE). Il citato art. 137 della L.R. 66/2011 prevede che, *“nel rispetto della normativa comunitaria e nazionale, la Giunta regionale può coprire i costi sostenuti per lo svolgimento delle attività relative alla sicurezza, all’antincendio, al controllo del traffico aereo, alla polizia ed alle dogane, svolte dalla società di gestione”*. Con la successiva deliberazione di Giunta Regionale n. 565 del 25/06/2012, attuativa delle disposizioni di cui al citato art. 137 della L.R. n. 66/2011, viene stabilito l'obbligo in capo alla società di gestione dell'aeroporto di Marina di Campo di mantenere aperto lo scalo per 365 giorni all'anno con una franchigia di 15 giorni per l'effettuazione di interventi infrastrutturali.

La Regione Toscana ha pertanto stabilito in capo al gestore dell'aeroporto di Campo nell’Elba l’obbligo di garantire il supporto a collegamenti aerei continuativi nel corso dell’anno. Il servizio fornito dal gestore aeroportuale consiste pertanto nella messa a disposizione di servizi aeroportuali a supporto di voli di linea da e per un territorio insulare. Il gestore aeroportuale Alatoscana S.p.A. ha segnalato che, a seguito del rilascio della certificazione di aeroporto da parte dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC), del 27 dicembre 2013, è emersa la necessità di superare le deroghe ai regolamenti settoriali di ENAC che determinano limitazioni di operatività aeroportuale, con effetti sulla economicità dei voli e quindi sulla quota di mercato potenzialmente interessata ad operare sullo scalo. Le azioni finalizzate al superamento (o la mitigazione) di tali deroghe è stato formalizzato in un piano di interventi elaborato a cura del gestore aeroportuale. La mancata attuazione del piano di interventi comporterebbe un declassamento dello scalo a seguito della impossibilità di reiterare le deroghe a tempo indeterminato da parte dell’ENAC, e la perdita del supporto al traffico di linea. In questo contesto, l’attuazione del piano di interventi costituisce attuazione dell’obbligo di servizio. In conseguenza del contesto descritto, la Regione Toscana ha stabilito di operare come segue.

Si richiama che la citata decisione 2012/21/UE, si applica alle compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico annuale medio non superiore a 200.000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il SIEG, e l'aeroporto di Marina di Campo presenta traffici nettamente inferiori a tale soglia, attestandosi su valori compresi tra i circa 700 ed i 17.000 passeggeri non solo negli ultimi 2 esercizi per cui i dati sono disponibili (anni 2018 e 2019), ma anche nel decennio precedente. Inoltre, ai sensi della decisione 2012/21/UE, *“i costi connessi ad investimenti, in particolare relativi a infrastrutture, possono essere presi in considerazione quando risultano necessari per la gestione del servizio di interesse economico generale”*, e possono quindi essere oggetto di compensazione.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Oggetto degli obblighi di servizio pubblico sono i servizi aeroportuali gestiti da Aeroporti di Puglia S.p.A. connessi alla gestione totale della infrastruttura aeroportuale “G. Lisa” di Foggia, considerati servizi di

interesse economico generale per la collettività. Rientrano nei suddetti servizi: la manutenzione ordinaria di infrastrutture, impianti e mezzi aeroportuali; servizi di pulizia; servizi di security; servizi di safety; assistenza a terra ai sensi del D.Lgs 18/99.»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

«La Provincia autonoma di Bolzano possiede una partecipazione azionaria del 100% al capitale sociale dell'ABD Airport SpA. La società opera in esecuzione di un incarico diretto (in house) da parte della Provincia, operando come vero e proprio organo dell'amministrazione pubblica che esercita sullo stesso un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi. La gestione del servizio aeroportuale è considerato un servizio di interesse economico generale.

La società ha per oggetto lo studio, lo sviluppo, la progettazione, la realizzazione, l'adeguamento, la gestione, la manutenzione e l'uso degli impianti e delle infrastrutture per l'esercizio dell'attività aeroportuale, nonché lo svolgimento delle attività connesse o collegate, compresa l'esercizio di attività agricole, purché non a carattere prevalente ed in particolare la riqualificazione, la ristrutturazione e la gestione dell'aeroporto di Bolzano.

ABD Airport SpA ha l'obbligo di gestire il funzionamento della struttura con un appropriato livello di qualità, sicurezza e regolarità del servizio aereo.»

Indicare le **forme di incarico** (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«Non sono previsti modelli di incarico. La definizione delle compensazioni ammissibili in relazione agli obblighi avviene con atti della Giunta Regionale che, nel rispetto della legge regionale 66/2011, definiscono: l'oggetto e la durata dell'incarico, l'impresa coinvolta, la natura dei diritti esclusivi o speciali eventualmente conferiti all'impresa dall'autorità che assegna l'incarico; la descrizione del sistema di compensazione e i parametri per il calcolo, il controllo e la revisione della compensazione; le disposizioni intese a prevenire ed eventualmente recuperare le sovracompenzioni. Per quanto concerne i parametri relativi alle verifiche di sovracompenzazione, sono assunti come riferimento i valori di cui alla Decisione sui SIEG, art. 5, par. da 5 a 7. Si veda a tal fine la DGR n. 582/2019, che sostituisce ed aggiorna la precedente DGR n. 1111/2017.

Gli atti attuativi, che dettagliano i rapporti tra Regione Toscana e beneficiario, e comprendono le stime preliminari di dettaglio delle compensazioni ammissibili, sono approvati con decreto del dirigente responsabile (Decreto Dirigenziale n. 19196 del 29-12-2017 e successivo Decreto Dirigenziale n. 11444 del 27-06-2019), in coerenza con la Decisione sui SIEG e con gli altri atti dell'amministrazione. I rapporti tra Regione Toscana ed Alatoscana S.p.A. sono pertanto stabiliti con un atto di natura convenzionale.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Convenzione per l'attribuzione e lo svolgimento degli obblighi di Servizio Economico Generale affidati da Regione Puglia a Aeroporti d Puglia S.p.A. nella sua qualità di gestore dell'Aeroporto "G. Lisa" di Foggia sottoscritta in data 11 marzo 2019»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

1) Convenzione disciplinante il rapporto con la società di gestione ABD Airport SpA tra la Provincia autonoma di Bolzano e ABD Airport SpA Raccolta n.1/38.1 del 04.01.2018.

2) Convenzione disciplinante il rapporto con la società di gestione ABD Airport SpA tra la Provincia autonoma di Bolzano e ABD Airport SpA Raccolta n.94/38.1 del 28.12.2018.

Indicare la durata media degli incarichi (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.

La durata media degli incarichi è di 8 anni. (la media è stata calcolata tenendo conto dei soli SIEG relativi agli aeroporti di Marina di Campo e di G. Lisa di Foggia)

Di seguito quanto specificato dalle singole Regioni.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«Il SIEG ha una durata massima di n. 6 anni. Il rispetto del termine incide in misura sostanziale sul SIEG in quanto un ritardo costituisce pregiudizio all'adeguamento aeroportuale. Poiché gli adempimenti oggetto di oneri consistono principalmente nello svolgimento di lavori, sono stati assunti termini temporali che comprendono ritardi di entità prevedibile. La convenzione che regola i rapporti tra la Regione Toscana ed Alatoscana S.p.A. prevede quindi la facoltà, in accordo tra le parti, ed a seguito del completamento degli interventi identificati come connessi al SIEG, di rilevare l'avvenuto adempimento degli oneri, diminuendo contestualmente la durata del SIEG.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Durata della convenzione: 10 anni»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

1° gennaio 2018 - 31 dicembre 2019

Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti diritti esclusivi o speciali.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«Nella fattispecie, il diritto esclusivo non viene conferito con un atto, in quanto l'aeroporto svolge la propria attività su sedime di proprietà della società che lo gestisce (a fronte della casistica comune che vede il gestore aeroportuale quale concessionario del demanio aeronautico civile dello Stato). Tuttavia, lo scalo aeroportuale di Campo nell'Elba è l'unico aeroporto presente sull'isola.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Alle imprese non vengono conferiti diritti esclusivi o speciali»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

Indicare quali **strumenti di aiuto** sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«Lo strumento adottato è la sovvenzione diretta»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Lo strumento adottato è la sovvenzione diretta»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

Sovvenzione diretta

Descrivere il tipico **meccanismo di compensazione** utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«Metodologia basata sull'attribuzione dei costi»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Metodologia basata sull'attribuzione dei costi»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

«Meccanismo di compensazione: la liquidazione delle prestazioni rese avviene mediante acconti mensili ed il pagamento del saldo finale a fine anno.»

Indicare le tipiche **modalità utilizzate per evitare le sovracompenazioni e il loro eventuale rimborso**.

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«L'erogazione della compensazione avviene a seguito di rendicontazione delle spese relative agli interventi effettivamente completati, e documentati. L'importo definitivo della compensazione sarà definito in base ai costi effettivamente sostenuti per gli investimenti ammessi, comprensivi delle spese per progettazione, acquisto terreni, collaudo, indagini preliminari, lavori, acquisto beni, revisione ed implementazione delle procedure. I costi vengono documentati dal beneficiario tramite l'invio di fatture e della documentazione relativa alle procedure di acquisto o di appalto, nonché della documentazione che attesta il completamento e la messa in funzione dei beni o delle infrastrutture ammessi a compensazione. Per i lavori sono richiesti: copia del progetto esecutivo; titolo abilitativo; quadro economico di spesa a seguito di aggiudicazione; cronoprogramma dei lavori; bando di gara d'appalto; contratto d'appalto; verbali delle sedute di gara; certificato di collaudo o di regolare esecuzione, ove pertinente.

Il beneficiario indica sui documenti contabili inviati per il pagamento la voce di investimento oggetto di compensazione.

Il meccanismo di controllo della sovracompensazione esposto consente da un lato di introdurre una fase di controllo antecedente rispetto alla presentazione del bilancio annuale della società, e dall'altro di liquidare l'importo definitivo della compensazione a seguito del completamento degli interventi di adeguamento, minimizzando l'esposizione bancaria del gestore (è prevista infatti la facoltà da parte di questo di chiedere anticipi), che deve provvedere all'anticipo delle risorse. In sede di presentazione del bilancio societario, viene verificato inoltre che le compensazioni corrisposte non eccedano quanto effettivamente necessario a consuntivo. In caso di superamento l'importo eccedente dovrà essere restituito alla Regione Toscana.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

«Applicazione della contabilità regolatoria separata ai sensi della Delibera CIPE n.38/07 – 51/08, certificata da Società di revisione Contabile.»

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

Il finanziamento delle attività affidati dalla Provincia all'ABD avviene con mezzi finanziari della Provincia. Eventuali altri ricavi o finanziamenti ottenuti tramite terzi devono sempre essere esposti e saranno detratti dal budget del Piano annuale.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli obblighi di trasparenza (di cui all'articolo 7 della decisione sui SIEG del 2012) per gli aiuti superiori a 15 milioni di EUR alle imprese che hanno anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG. Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).

Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo

«L'importo dell'aiuto concesso ad Alatoscana sotto forma di compensazione per lo svolgimento del SIEG è inferiore alla soglia di 15 milioni di EUR.»

Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia

L'importo dell'aiuto concesso è inferiore alla soglia di 15 milioni di EUR

Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano

L'importo dell'aiuto concesso è inferiore alla soglia di 15 milioni di EUR

Importo degli aiuti concessi	
Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti <u>versati</u> dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)	
2018	2019
€ 4.599.000,00 (importo erogato)	€ 4.121.958,37 (importo erogato)
A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali.	
2018	2019
0	0
B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali.	
2018	2019
€ 4.599.000,00 (di cui € 1.000.000,00 importo erogato dalla Regione Toscana ed € 3.599.000,00 importo erogato dalla Provincia Autonoma di Bolzano)	€ 4.121.958,37 (importo erogato) (di cui € 400.000 erogati dalla Regione Toscana, € 400.000 erogati dalla Regione Puglia ed € 3.321.958,37 erogati dalla Provincia Autonoma di Bolzano)
C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali.	
2018	2019
/	/
Quota di spesa per strumento di aiuto (sovvenzione diretta, garanzie, ecc.) (se disponibile).	
2018	2019
Sovvenzione diretta: 100%	Sovvenzione diretta: 100%

Ulteriori informazioni di natura quantitativa (ad es. numero di beneficiari per settore, importo medio dell'aiuto, dimensioni delle imprese).	
2018	2019
	<p>Regione Toscana – Aeroporto di Marina di Campo:</p> <p>«€ 1.000.000 è l'importo concesso:</p> <p>€ 400.000, come si evince dal quadro sopra, è l'importo già erogato, pertanto, restano da liquidare euro € 600.000»</p> <p>Regione Puglia - Aeroporto G. Lisa di Foggia:</p> <p>non ha fornito alcuna informazione al riguardo</p> <p>Provincia Autonoma di Bolzano – Aeroporto di Bolzano</p> <p>€3.843.00,00 è l'importo dell'aiuto "concesso" nel 2019. L'importo versato (quindi liquidato) ammonta a € 3.321.958,37 ed è «più basso della somma concessa per cessione di 100% delle quote tenute della Provincia in ABD a settembre 2019»</p>

COLLEGAMENTI AEREI E AEROPORTI (punto 3, voce V e VI delle istruzioni - Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA COM 2012/C 8/03

3 DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA SIEG DEL 2012

- *collegamenti aerei verso le isole con un traffico annuale medio superiore ai limiti di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d) della decisione sui SIEG del 2012 (punto 3, voce V)*

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell'organizzazione dei rispettivi servizi in Italia

Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.

I SIEG considerati nel presente riquadro (relativi a collegamenti aerei di linea effettuati da e verso isole con traffico annuale medio superiore a 300.000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui sono stati affidati i SIEG stessi) sono regolamentati dal Regolamento CE n.1008/2008.

L'anzidetto Regolamento consente agli Stati membri di derogare, mediante l'imposizione di oneri di servizio pubblico (OSP), i vigenti principi di liberalizzazione del trasporto aereo, per garantire il diritto alla mobilità dell'utenza e della popolazione residente in un determinato territorio non adeguatamente collegato.

Avvalendosi di tale facoltà ed intervenendo, quindi, per assicurare la continuità territoriale sul proprio territorio nazionale, l'Italia, in linea con le disposizioni comunitarie di cui sopra, ha imposto OSP sulle rotte aeree di seguito indicate. Quanto precede al fine di garantire servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale.

Si evidenzia, inoltre che, i servizi aerei di linea costituenti SIEG sono individuati sempre con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previa definizione delle rotte da onerare e del contenuto dell'imposizione (tariffe massime, capacità minima in termini di posti offerti, frequenze minime, ecc.) da parte di un'apposita Conferenza di servizi a cui partecipa il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'ENAC e le Regioni interessate.

Nel caso in cui nessun vettore aereo comunitario accetti i collegamenti onerati senza compensazione finanziaria, i servizi aerei di linea, possono essere concessi in esclusiva, anche con compensazione finanziaria, mediante la procedura di gara d'appalto di cui all'art. 16, par.10 e all'art. 17 del citato Regolamento (CE) n.1008/2008.

Rotte Considerate

Cagliari - Roma Fiumicino e vv, Cagliari - Milano Linate e vv, Alghero- Roma Fiumicino e vv, Olbia - Roma Fiumicino e vv, Olbia- Milano Linate e vv.

La ragion d'essere dei SIEG relativi ai collegamenti fra i maggiori aeroporti della Sardegna (Alghero, Cagliari e Olbia) e quelli con Roma e Milano (cosiddette rotte della CT1) – è quella di assicurare la connettività dell'Isola con il resto del territorio nazionale garantendo il diritto alla mobilità delle persone. La condizione di insularità della Sardegna, infatti, limita fortemente le opportunità di collegamento della stessa con il resto dell'Italia attribuendo al trasporto aereo un ruolo fondamentale e privo di valide alternative comparabili considerato che l'unica altra modalità di collegamento con il resto dell'Italia è il trasporto marittimo. Le rotte in questione sono da considerarsi essenziali in quanto consentono di collegare le sopracitate città sarde con Roma (centro politico amministrativo più importante della nazione) e Milano (capitale economica, produttiva, finanziaria e sanitaria nazionale), realizzando, pertanto, una connessione diretta con i principali centri di offerta dei cosiddetti “Servizi di Cittadinanza nazionale” (istruzione, sanità, lavoro e mobilità) su cui normalmente hanno necessità di gravitare i territori caratterizzati da diversi livelli di perifericità ed isolamento. L'accesso a questi centri costituisce, pertanto, uno dei principali pilastri portanti delle strategie di sviluppo economico e sociale della Sardegna. Inoltre, il collegamento con gli Hub nazionali di Roma Fiumicino e di Milano Linate consente all'utenza l'agevole e funzionale accesso non solo al centro città ed alle rispettive stazioni centrali ma anche di usufruire di molteplici servizi di trasporto per raggiungere altre città in Italia ed all'estero.

Per quanto concerne il contenuto del servizio affidato come SIEG si fa presente che frequenze, orari dei voli, tariffe, numero posti offerti ecc. sono specificati, per singola rotta, nell'allegato tecnico del D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana - serie generale n. 61 del 13 marzo 2013. Si precisa infine che, nel biennio considerato le rotte in argomento sono state operate come segue: Cagliari - Roma Fiumicino e vv, Cagliari - Milano Linate e vv dal vettore Alitalia

con proroga dell'originaria convenzione; Alghero- Roma Fiumicino e vv dai vettori Blue Air prima e successivamente da Alitalia (in esito a procedura di emergenza di cui all'art.16, comma 12, del Regolamento (CE) n. 1008/2008); Olbia- Roma Fiumicino e vv, Olbia-Milano Linate e vv dal vettore Alitalia con proroga dell'originaria convenzione fino al 16.04.2019, dal 17.04.2019 e per il resto dell'anno 2019 dette rotte sono state operate in OSP aperto (senza esclusiva e senza compensazione finanziaria).

Indicare le **forme di incarico** (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.

- L'affidamento in esito a procedura d'emergenza o in proroga è avvenuto con Determinazioni della Regione Sardegna alla quale ai sensi della L.296/2006, art.1, co. 837, state trasferite le funzioni relative alla continuità territoriale aerea
- Non si utilizzano modelli standard

Indicare la **durata media degli incarichi (in anni)** e la percentuale degli incarichi di durata **superiore a 10 anni** per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.

La durata media degli incarichi considerati nel presente riquadro è di 6 anni e 2 mesi.

Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti **diritti esclusivi o speciali**.

Al vettore aereo è concesso, per il periodo predeterminato, il diritto di operare il servizio aereo di linea in esclusiva e con compensazione finanziaria

Indicare quali **strumenti di aiuto** sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).

Contribuzione diretta a carico della Regione

Descrivere il tipico **meccanismo di compensazione** utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.

L'importo massimo della compensazione annua messo a base di gara viene secondo la seguente formula:

$$Cmp = Cp - Rp$$

Dove

Cmp = Compensazione a base di gara

Cp = Costi presunti SIEG (comprensivi di margine di rischio e di utile ragionevole) calcolati sulla base del dimensionamento del servizio.

Rp = Ricavi presunti SIEG.

Per quanto concerne la metodologia utilizzata nel calcolo dei costi netti necessari per adempiere gli oneri di servizio pubblico connessi al SIEG si fa presente che si è utilizzata la metodologia dell'attribuzione dei costi in quanto quella relativa al costo evitato netto risulta, nel caso del trasporto aereo, di difficile applicazione.

Segnatamente, l'utilizzo di quest'ultimo metodo di calcolo implicherebbe un'analitica e corretta stima della differenza tra i costi necessari per esercire i collegamenti aerei in assenza di obblighi di servizio pubblico e le connesse entrate date dal numero dei biglietti venduti.

Nel settore del trasporto aereo, come noto liberalizzato ai sensi del Regolamento (Ce) n.1008/2008, entrambi questi ultimi fattori e, in particolare, i costi sostenuti dai vettori, risultano estremamente variabili, in quanto - con specifico riferimento alle componenti analitiche dei costi - strettamente legati alle caratteristiche dei vettori stessi (di tipo tradizionale o low cost).

Per quanto attiene all'erogazione della compensazione, la determinazione dell'esatto importo avviene alla fine di ciascun anno di servizio. Il calcolo è effettuato sulla base della contabilità analitica del vettore, tenendo conto dei costi effettivamente sostenuti e dei ricavi effettivamente ottenuti dal servizio, nel limite massimo dell'importo indicato nell'offerta, secondo le prescrizioni contenute nel capitolato d'oneri allegato al bando di gara.

In nessun caso, qualora la perdita del vettore sia superiore a quella prevista dal medesimo in sede di offerta, verrà erogata una compensazione maggiore di quella stabilita in sede di offerta.

Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompensazioni e il loro eventuale rimborso.

La determinazione di un tetto massimo della compensazione ed i criteri di erogazione della stessa evitano l'eventuale sovracompensazione. Il vettore aggiudicatario infatti, non può richiedere a titolo di compensazione finanziaria una somma superiore al limite massimo stabilito dalla convenzione.

Segnatamente, il versamento della compensazione al vettore è effettuato – previa produzione da parte del vettore stesso dei dati di traffico del mese precedente – mediante acconti mensili nella misura del 70% di 1/12 dell'importo annuale e conguaglio finale. Come sopraccennato, al termine di ciascun anno di servizio, la stazione appaltante determina l'ammontare del saldo sulla base della verifica della contabilità analitica presentata dal vettore per la rotta operata. Sulla base dei risultati delle analisi viene erogato il saldo della compensazione economica secondo i seguenti criteri:

1. nel caso in cui il vettore abbia prodotto meno voli rispetto a quanto previsto dall'imposizione, la compensazione stabilita in sede di offerta verrà proporzionalmente abbattuta;
2. nel caso in cui i costi per l'espletamento del servizio, siano inferiori ai ricavi ottenuti, non si darà luogo a compensazione. In alcuni casi si è ritenuto opportuno che parte dell'importo dell'extra guadagno realizzato dal vettore, possa essere investito per abbattere le tariffe di volo dell'anno successivo;
3. nel caso in cui i costi per l'espletamento del servizio, siano superiori ai ricavi ottenuti, la compensazione sarà pari alla differenza: *Costi (comprensivi di un margine di utile ragionevole) - Ricavi*, ma comunque non superiore alla compensazione fissata in sede di offerta;
4. in nessun caso, qualora la perdita del vettore sia superiore a quella prevista dal medesimo in sede di offerta, verrà erogata una compensazione maggiore di quella stabilita in sede di offerta.

Nella prassi, può accadere che il saldo finale venga liquidato negli anni successivi rispetto a quello di pertinenza.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli **obblighi di trasparenza** (cfr. punto 60 della disciplina sui SIEG 2012). Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).

Per le rotte sarde le pubblicazioni in questione sono curate dalla Regione Sardegna alla quale ai sensi della L.296/2006, art.1, co. 837, state trasferite le funzioni relative alla continuità territoriale aerea.

Importo degli aiuti concessi

Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)

2018

2019

€ 44.915.123,57	€ 33.139.111,53
A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali.	
2018	2019
/	/
B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali.	
2018	2019
€ 44.915.123,57	€ 33.139.111,53
C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali.	
2018	2019
/	/
Quota di spesa per strumento di aiuto (sovvenzione diretta, garanzie, ecc.) (se disponibile)	
2018	2019
Gli aiuti indicati nel presente riquadro sono interamente a carico degli enti territoriali interessati. Nel caso di specie: Regione Autonoma della Sardegna.	Gli aiuti indicati nel presente riquadro sono interamente a carico degli enti territoriali interessati. Nel caso di specie: Regione Autonoma della Sardegna.
Ulteriori informazioni di natura quantitativa (ad es. numero di beneficiari per settore, importo medio dell'aiuto, dimensioni delle imprese).	
2018	2019
<ul style="list-style-type: none"> - numero di beneficiari: 2 - importo medio dell'aiuto: € 6.540.902,77 - La base di calcolo degli importi degli aiuti indicati nei riquadri di cui sopra sono quelli risultanti da quanto effettivamente liquidato nell'anno 2018 e sono comprensivi di IVA al 10%. - Gli importi indicati sono relativi alla somma degli anticipi mensili, includono anche somme a saldo relative all'attività svolta dal vettore in annualità precedenti al 2018 e non sono comprensive del saldo finale del pertinente anno. 	<ul style="list-style-type: none"> - numero di beneficiari: 2 (da 1.1.19 a 16.4.19) poi 1 (da 17.4.19 a 31.1.19) - importo medio dell'aiuto: € 5.120.588,21 - La base di calcolo degli importi degli aiuti indicati nei riquadri di cui sopra sono quelli risultanti da quanto effettivamente liquidato nell'anno 2019 e sono comprensivi di IVA al 10%. - Gli importi indicati sono relativi alla somma degli anticipi mensili, includono anche somme a saldo relative all'attività svolta dal vettore in annualità precedenti al 2019 e non sono comprensive del saldo finale del pertinente anno. Si precisa infine che i predetti importi sono inferiori rispetto a quelli del 2018 anche in ragione della circostanza che i collegamenti onerati da e per Olbia dal 17.04.2019 sono stati operati in regime di OSP aperto (senza esclusiva e senza compensazione)

- *aeroporti con un traffico annuale medio superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera e) della Decisione SIEG 2012 (punto 3, voce VI)*

Non si segnalano compensazioni per la prestazione di servizi di interesse economico generale relativi ad aeroporti con un traffico annuale medio superiore a 200.000 passeggeri nei due esercizi precedenti quello in cui è stato affidato il servizio di interesse economico generale.

4. DENUNCE PRESENTATE DA TERZI

Per quanto concerne le compensazioni relative all'esercizio dei collegamenti onerati da e per la Sardegna riportate nella presente relazione, non si evidenziano contenziosi sottoposti ai giudici nazionali.

Ad ogni buon fine, per completezza d'informazione, si segnala che in sede europea, la DG MOVE, nel mese di giugno 2019, ha informato le Autorità italiane di aver ricevuto una denuncia relativa al regime transitorio di oneri di servizio pubblico relativo alle rotte onerate sarde. Sono tuttora in corso fitte interlocuzioni tra la Regione Sardegna (quale principale interlocutrice a seguito del trasferimento delle funzioni in materia di cui all'art 1, co.837, della L. 296/2006) e la Commissione Europea volte a definire il nuovo regime di continuità territoriale aerea che consentirà, tra l'altro, il superamento del predetto regime transitorio che si è reso indispensabile per assicurare, senza interruzioni, la connettività dell'Isola con il resto del territorio nazionale

Per quanto concerne i SIEG relativi al settore aeroportuale non si è a conoscenza di denunce presentate da terzi.

5. QUESTIONI VARIE

Non si segnalano particolari difficoltà nell'applicazione del Pacchetto SIEG

COLLEGAMENTI MARITTIMI VERSO LE ISOLE (punto 2, voce 3) delle istruzioni - Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DECISIONE 2012/21/UE

1. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DECISIONE SUI SIEG DEL 2012

- *collegamenti marittimi verso le isole con un traffico annuale medio non superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d)". (punto 2, voce 3)*

1. RIEPILOGO DELLE SPESE

Spese generali sostenute dalle amministrazioni pubbliche ai sensi della Decisione sui SIEG e alla disciplina sui SIEG per base giuridica (in milioni di EUR)

	2018	2019
Compensazione per i servizi di interesse economico generale (1+2)	130,1	133,6
1) Compensazione erogata in base alla Decisione sui SIEG.	128,4	128,4
2) Compensazione erogata in base alla disciplina sui SIEG.	1,7	5,2

2. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DECISIONE SUI SIEG DEL 2012

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell'organizzazione dei rispettivi servizi in Italia
<u>Servizi marittimi con le isole maggiori nazionali e le Isole Tremiti</u> I servizi consistono negli oneri di servizio pubblico assunti dalle imprese che hanno acquisito il controllo dei rami di azienda preposti all'erogazione del servizio pubblico di collegamento marittimo rispettivamente di Tirrenia di Navigazione S.p.A. in A.S. e di Siremar, Sicilia Regionale Marittima S.p.A. in A.S., in esito alla finalizzazione dei relativi processi competitivi di privatizzazione. La missione pubblica definita dalle Autorità Italiane riguarda le rotte di cabotaggio insulare che collegano l'Italia continentale con i porti delle isole. Tali rotte mirano a garantire, in termini di regolarità e frequenza, un servizio soddisfacente per lo sviluppo economico delle isole e al contempo soddisfano le essenziali esigenze di mobilità delle comunità isolate, assicurando l'effettività del diritto costituzionalmente garantito alla continuità territoriale, che il mercato autonomamente non è in grado di mantenere.
Indicare le forme di incarico (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.
La privatizzazione delle suddette società si è svolta mediante ricorso a procedure di gara aperte a tutte le parti interessate, aventi ad oggetto la vendita dei soli asset aziendali funzionalmente necessari all'adempimento dei rilevanti obblighi di pubblico servizio e basate, quanto alle condizioni per l'aggiudicazione, sul criterio del prezzo più alto. I servizi di trasporto marittimo sono stati conseguentemente affidati ai vincitori delle procedure concorsuali con distinte convenzioni.
Indicare la durata media degli incarichi (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.
8 anni per i servizi ex Tirrenia e 12 anni per i servizi ex SIREMAR.
Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti diritti esclusivi o speciali.
No
Indicare quali strumenti di aiuto sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).
Sovvenzioni Dirette
Descrivere il tipico meccanismo di compensazione utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.
Le Convenzioni prevedono che il livello di compensazione (sovvenzione) sia determinato sulla base delle previsioni di evoluzione dello sbilancio tra ricavi e costi di gestione. A differenza della convenzione dell'ex Gruppo Tirrenia, scaduta a fine 2008, la Nuova Convenzione non riconosce al gestore del servizio maggiori compensazioni per eventuali incrementi dei costi di gestione (personale, carburante, noli e attracchi ecc.). Pertanto i rischi connessi a tali eventuali aumenti di

costo sono interamente a carico del gestore, così come rimangono in capo allo stesso i rischi connessi ai volumi di traffico che potrebbero anche diminuire rispetto ai dati previsionali.

In sostanza, quindi, l'attività di servizio pubblico che gli esercenti svolgono è caratterizzata da una piena allocazione dei rischi a carico degli operatori stessi e da un ammontare fisso delle sovvenzioni che non assicura la certezza della copertura integrale dei costi.

Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompensazioni e il loro eventuale rimborso.

Le Convenzioni prevedono in maniera dettagliata che i servizi compensati sono solo quelli identificati come obblighi di servizio pubblico e che i soli costi ammessi per la compensazione sono quelli elaborati sulla base della direttiva CIPE del 2007, espressamente previsti negli Allegati B e C della medesima convenzione.

Le Amministrazioni vigilanti verificano annualmente, sulla base dei dati di bilancio opportunamente riclassificati in contabilità analitica distinta per linee e certificata da società di revisione contabile, che non si verifichino sovracompensazioni.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli **obblighi di trasparenza** (di cui all'articolo 7 della decisione sui SIEG del 2012) per gli aiuti superiori a 15 milioni di EUR alle imprese che hanno anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG.

Pubblicazione dei singoli pagamenti sul sito ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Importo degli aiuti concessi ai sensi della Decisione SIEG

Importo complessivo degli aiuti concessi ai sensi della Decisione SIEG (in milioni di EUR).
L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)

2018	2019
128,4	128,4

A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali

2018	2019
128,4	128,4

B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali.

2018	2019
/	/

C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali

2018	2019
/	/

COLLEGAMENTI MARITTIMI (punto 3, voce V delle istruzioni) - Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA COM 2012/C 8/03

3 DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA SIEG DEL 2012

- *collegamenti marittimi verso le isole con un traffico annuale medio superiore al limite di cui all'articolo 2, paragrafo 1, lettera d)". (punto 3, voce V)*

3. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA SUI SIEG

Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.
<u>Servizio di trasporto marittimo veloce per soli passeggeri tra Messina e Reggio Calabria</u> I servizi consistono negli oneri di servizio pubblico assunti dalla Liberty Lines S.p.A. che ha effettuato il servizio di collegamento marittimo veloce per soli passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria. La missione pubblica definita dalle Autorità Italiane riguarda la rotta di cabotaggio insulare che collega l'Italia continentale con il porto di Messina, in Sicilia. Tale rotta mira a garantire, in termini di regolarità e frequenza, un servizio soddisfacente per le essenziali esigenze di mobilità delle comunità di Messina e di Reggio Calabria, assicurando l'effettività del diritto costituzionalmente garantito alla continuità territoriale, che il mercato autonomamente non è in grado di mantenere.
Indicare le forme di incarico (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.
L'assegnazione del servizio si è svolta mediante ricorso a procedura di gara aperta.
Indicare la durata media degli incarichi (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.
3 anni
Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti diritti esclusivi o speciali .
No
Indicare quali strumenti di aiuto sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).
Sovvenzioni Dirette

Descrivere il tipico meccanismo di compensazione utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.
Pagamento del corrispettivo su fatturazione trimestrale posticipata a valle dell'espletamento dell'attività del Direttore dei lavori che verifica l'esattezza dell'esecuzione della prestazione resa nel trimestre di riferimento.
Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompensazioni e il loro eventuale rimborso .
Nella Decisione C(2017) 3936 final del 13/06/2017 la Commissione ha ritenuto che il metodo di compensazione applicato all'affidamento del SIEG alla Soc. Ustica Lines S.p.A. (ora Liberty Lines S.p.A.) soddisfi i requisiti della disciplina SIEG.
Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli obblighi di trasparenza (di cui all'articolo 7 della decisione sui SIEG del 2012) per gli aiuti superiori a 15 milioni di EUR alle imprese che hanno anche attività al di fuori dell'ambito del SIEG.
Pubblicazione dei singoli pagamenti destinati al contraente affidatario sul sito ufficiale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Importo degli aiuti concessi per i servizi marittimi veloci per soli passeggeri tra i porti di Messina e di Reggio Calabria.	
Importo complessivo degli aiuti concessi per i servizi veloci per soli passeggeri tra i porti di Messina e di Reggio Calabria (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)	
2018	2019
1,7	5,2
A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali	
.	
2018	2019
1,7	5,2
B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali.	
2018	2019
/	/
C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali.	
/	/

SERVIZI POSTALI (punto 3, voce I delle istruzioni) - Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA COM 2012/C 8/03

➤ **SERVIZIO POSTALE UNIVERSALE**

1. RIEPILOGO DELLE SPESE

Spese totali sostenute dalle amministrazioni pubbliche ai sensi della decisione SIEG e alla disciplina sui SIEG per base giuridica (in milioni di EUR)		
	2018	2019
<i>Totale compensazione per i servizi di interesse economico generale (1+2)</i>		
1) Totale compensazione erogata in base alla decisione SIEG.		
2) Totale compensazione erogata in base alla disciplina sui SIEG.	262.400.000,00	262.400.000,00

3. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA SUI SIEG DEL 2012

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell'organizzazione dei rispettivi servizi in Italia
Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.
<p>I servizi relativi al settore postale che sono considerati SIEG sono i seguenti:</p> <p>1) Servizio postale universale; Ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo n. 261 del 22.7.1999, come modificato dal decreto legislativo n. 58 del 31.3.2011, il servizio universale, incluso quello transfrontaliero, comprende:</p> <ul style="list-style-type: none">a) la raccolta, il trasporto, lo smistamento e la distribuzione degli invii postali fino a 2 kg;b) la raccolta, il trasporto, lo smistamento e la distribuzione degli pacchi postali fino a 20 kg;c) i servizi relativi agli invii raccomandati ed agli invii assicurati. <p>Per invio postale, ai sensi della lett. f) del citato art 3 d.lgs n. 261/1999, si intende l'invio, nella forma definitiva al momento in cui viene preso in consegna dal fornitore dei servizi postali; si tratta, oltre agli invii di corrispondenza, di libri, cataloghi, giornali, periodici e similari nonché di pacchi postali contenenti merci con o senza valore commerciale.</p> <p>Per invio raccomandato, ai sensi della lett. i) del citato art.3 d. d.lgs. n. 261/1999, si intende il servizio che consiste nel garantire forfettariamente contro i rischi di smarrimento, furto o danneggiamento e che fornisce al mittente una prova dell'avvenuto deposito dell'invio postale e, a sua richiesta, della consegna al destinatario.</p>

<p>Per invio assicurato, ai sensi della lett. l) del citato art.3 d. lgs n. 261/1999, si intende il servizio che consiste nell'assicurare l'invio postale per il valore dichiarato dal mittente, in caso di smarrimento, furto o danneggiamento.</p>
<p>Indicare le forme di incarico (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - L'incarico a Poste Italiane è stato conferito dall'art.23, comma 2, del decreto legislativo n.261/1999 come modificato dal decreto legislativo n.58 /2011 - Non si utilizzano modelli standard
<p>Indicare la durata media degli incarichi (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.</p>
<ul style="list-style-type: none"> - La durata dell'incarico è di 15 anni. a decorrere dal 30.4.2011(data di entrata in vigore del decreto legislativo n.58/2011 di recepimento della direttiva 2008/6/CE). Ogni 5 anni il Ministero dello sviluppo economico verifica, sulla base di un'analisi effettuata dall'Autorità di Regolamentazione (AGCom), che l'affidamento del servizio universale a Poste Italiane SpA sia conforme ai criteri di cui alle lettere da a) ad f) del comma 11 dell'art.3 del citato d. lgs n. 261/1999 e che nello svolgimento dello stesso si registri un miglioramento di efficienza, sulla base di indicatori definiti e quantificati dall'autorità. In caso di esito negativo della verifica di cui al periodo precedente, il Ministero dello sviluppo economico dispone la revoca dell'affidamento. <p>Il decreto di conformità del servizio postale universale è stato emanato il 25 agosto 2016 sulla base delle risultanze dell'analisi dell'AGCOM di cui alla delibera n. 379/16 /CONS del 28 luglio 2016.</p>
<p>Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti diritti esclusivi o speciali.</p>
<p>L'art.1, comma 57 lett. b), della legge 4 agosto 2017, n.124: "<i>Legge annuale per il mercato e la concorrenza</i>" (G.U. 14-8-2017 n.189) ha abrogato, a decorrere dal 10 settembre 2017, l'art.4 del d.lgs.261/1999 concernente l'affidamento in esclusiva a Poste Italiane S.p.a. dei servizi inerenti le notificazioni di atti giudiziari e di multe. Il rilascio della licenza individuale per tali servizi inoltre "<i>deve essere subordinato a specifici obblighi del servizio universale con riguardo alla sicurezza, alla qualità, alla continuità, alla disponibilità e all'esecuzione dei servizi medesimi</i>".</p> <p>Al riguardo il comma 58 della sopracitata legge 124/2017 dispone che, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della stessa, l'AGCOM, sentito il Ministero della giustizia, debba determinare con propria delibera i suddetti "<i>specifici requisiti e obblighi per il rilascio di licenze individuali</i>" nonché quelli "<i>relativi all'affidabilità, alla professionalità e all'onorabilità di coloro che richiedono la licenza individuale per la fornitura dei medesimi servizi</i>".</p> <p>A seguito della delibera AGCOM 77/18 /CONS il MISE, ha predisposto il decreto 19 luglio 2018 sulla procedura applicativa.</p>
<p>Indicare quali strumenti di aiuto sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).</p>
<p>Sovvenzione diretta a carico dello Stato</p>
<p>Descrivere il tipico meccanismo di compensazione utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.</p>

L'AGCOM con la delibera 214/19 /CONS impostata sulla metodologia del costo evitato netto come disposto dalla nuova Disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, entrata in vigore il 31.1.2012 (GU C 8 dell'11.1.2012) ha quantificato l'onere per gli anni 2015 e 2016.

Indicare le tipiche **modalità utilizzate per evitare le sovracompensazioni e il loro eventuale rimborso.**

La sopra menzionata verifica dell'AGCOM per gli anni 2015 e 2016 sull'onere derivante dagli obblighi di servizio pubblico, impostata sulla metodologia del costo evitato netto è in linea con la nuova disciplina sugli Aiuti di Stato entrata in vigore nel 2012 e garantisce l'assenza di rischi di sovra-compensazione.

Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli **obblighi di trasparenza** (cfr. punto 60 della disciplina sui SIEG 2012). Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).

Il Contratto di programma tra questo Ministero dello sviluppo economico e Poste Italiane è pubblicato sul sito ministeriale.

Importo degli aiuti concessi

Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR). L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)

2018	2019
262.400,000,00 Obblighi servizio universale	262.400,000,00 Obblighi servizio universale

A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali.

2018	2019
- euro 262.400.000,00 a titolo di rimborso degli oneri sostenuti per lo svolgimento del servizio universale nel settore dei recapiti postali nell'anno 2018	- euro 262.400.000,00 a titolo di rimborso degli oneri sostenuti per lo svolgimento del servizio universale nel settore dei recapiti postali nell'anno 2019 ;

SERVIZI POSTALI (punto 3, voce I delle istruzioni) - Allegato 1 nota della Commissione europea del 29.01.2020) - APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA COM 2012/C 8/03.

➤ **SPEDIZIONE DEI PRODOTTI EDITORIALI**

2. RIEPILOGO DELLE SPESE

Spese totali sostenute dalle amministrazioni pubbliche ai sensi della decisione SIEG e alla disciplina sui SIEG per base giuridica (in milioni di EUR)		
	2018	2019
Totale compensazione per i servizi di interesse economico generale (1+2)		
1) Totale compensazione erogata in base alla decisione SIEG.		
2) Totale compensazione erogata in base alla disciplina sui SIEG.	71 ml	41 ml

3. DESCRIZIONE DELL'APPLICAZIONE DELLA DISCIPLINA SUI SIEG DEL 2012

Fornire una descrizione chiara ed esaustiva dell'organizzazione dei rispettivi servizi in Italia
Indicare i tipi di servizi relativi al settore interessato che sono considerati SIEG in Italia. Precisare i contenuti dei servizi affidati come SIEG nel modo più chiaro possibile.
Rimborso a Poste Italiane SpA. per le riduzioni tariffarie applicate per la spedizione dei prodotti editoriali
Indicare le forme di incarico (tipiche). Se in determinati settori si utilizzano modelli standard per l'affidamento degli incarichi, si prega di allegarli.
Rimborsi previsti dall'art.2, commi 4 e 5, D.L. 30 dicembre 2016 n. 244, convertito con Legge 27 febbraio 2017 n. 19.
Indicare la durata media degli incarichi (in anni) e la percentuale degli incarichi di durata superiore a 10 anni per settore. Specificare in quali settori sono stati affidati SIEG di durata superiore a 10 anni e indicare i motivi di tale durata.
Rimborsi previsti per 3 anni ai sensi dell'art. 2, commi 4 e 5, D.L. 30 dicembre 2016 n. 244, convertito con Legge 27 febbraio 2017 n. 19.
Indicare se alle imprese vengono (tipicamente) conferiti diritti esclusivi o speciali .
NO
Indicare quali strumenti di aiuto sono stati utilizzati (sovvenzioni dirette, garanzie, ecc.).
Rimborso delle riduzioni tariffarie applicate da P.I.

Descrivere il tipico meccanismo di compensazione utilizzato nel rispettivo servizio, precisando se viene impiegata una metodologia basata sull'attribuzione dei costi o la metodologia del costo evitato netto.	
Impiegata la metodologia del costo evitato netto	
Indicare le tipiche modalità utilizzate per evitare le sovracompenazioni e il loro eventuale rimborso .	
Metodo "Costo evitato netto" (NAC)	
Fornire una breve spiegazione di come vengono rispettati gli obblighi di trasparenza (cfr. punto 60 della disciplina sui SIEG 2012). Nella risposta si prega di includere anche alcuni esempi pertinenti delle informazioni pubblicate a tal fine (ad esempio, alcuni link verso siti web o altri riferimenti), indicando se in Italia esiste un sito web centrale in cui vengono pubblicate queste informazioni per tutte le misure di aiuto in questione (e in tal caso fornire il relativo link) o, in alternativa, precisando se e in che modo la pubblicazione avviene al livello in cui viene concesso l'aiuto (nazionale, regionale o locale).	
Pubblicazione degli importi erogati sul sito istituzionale del Dipartimento informazione editoria www.informazioneeditoria.gov.it	
Importo degli aiuti concessi	
Importo complessivo degli aiuti concessi (in milioni di EUR): L'importo comprende l'insieme degli aiuti versati nel territorio nazionale, inclusi gli aiuti versati dalle autorità regionali e locali. (A+B+C)	
2018	2019
71 ml	41 ml
A: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità nazionali centrali.¹³	
2018	2019
71 ml	41 ml
B: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità regionali¹⁴	
2018	2019
-----	-----
C: Importo complessivo degli aiuti (in milioni di EUR) concessi dalle autorità locali¹⁵	
2018	2019
-----	-----
Quota di spesa per strumento di aiuto (sovvenzione diretta, garanzie, ecc.) (se disponibile)	
2018	2019
-----	-----
Ulteriori informazioni di natura quantitativa (ad es. numero di beneficiari per settore, importo medio dell'aiuto, dimensioni delle imprese) ¹⁶	

