



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI E LA NAVIGAZIONE

**DIREZIONE GENERALE PER IL MARE, IL TRASPORTO MARITTIMO
E PER VIE D'ACQUA INTERNE**

I SERVIZI DI COLLEGAMENTO MARITTIMO PER IL TRASPORTO DI PERSONE E MERCI CON LA SARDEGNA E FRA LE ISOLE MAGGIORI

RELAZIONE PER LA VERIFICA DEL MERCATO

EX DELIBERA AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI N.22/2019,

ALLEGATO A, MISURA 2

Indice del documento

1.	INTRODUZIONE	4
2.	DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE DEL CABOTAGGIO MARITTIMO CON E FRA LE ISOLE	8
2.1.	Il quadro normativo UE	8
2.1.1	Estensione dell'Emission Trading System alle emissioni del trasporto marittimo	10
2.1.2	Regolamento Fuel-EU Maritime	11
2.2.	Il quadro normativo nazionale	11
3.	LE INFRASTRUTTURE PORTUALI	13
3.1.	I porti continentali.....	13
3.2.	I porti insulari	15
3.2.1.	Sardegna	15
3.2.2.	Sicilia	18
4.	I SERVIZI OFFERTI AI SENSI DEI CONTRATTI DI SERVIZIO E DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO ORIZZONTALI.....	19
4.1.	Linee, tariffe e obblighi di contabilità regolatoria.....	19
4.2.	Naviglio impiegato	21
4.2.1.	Contratto di servizio – linea Genova-Porto Torres.....	21
4.2.2.	OSP orizzontali – Linea Civitavecchia-Olbia.....	22
4.2.3.	Contratto di servizio – linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari.....	23
4.2.4.	Contratto di servizio – linea Napoli-Cagliari-Palermo	24
4.3.	Ricavi da traffico 2022-2024	24
5.	ANALISI DELLA DOMANDA.....	26
5.1.	La domanda attuale: profilo del traffico sulle singole linee in convenzione	26
5.2.	Genova-Porto Torres.....	29
5.3.	Civitavecchia-Olbia.....	35
5.4.	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	41
5.5.	Napoli-Cagliari	46
5.6.	Cagliari-Palermo	51
5.7.	La domanda potenziale	56
5.7.1.	Quadro macroeconomico complessivo	56
5.7.2.	Quadro locale	65
5.7.3.	Stima della domanda potenziale	68
6.	MERCATI RILEVANTI DEI COLLEGAMENTI CON LE ISOLE	74
6.1.	Premessa	74
6.2.	Analisi dei mercati dei servizi di continuità territoriale con Sardegna e fra le Isole maggiori.....	74
6.2.1.	Il mercato del prodotto: trasporto marittimo vs. trasporto aereo	75

6.2.2 I mercati geografici dei collegamenti marittimi con le Isole	77
A. Sardegna.....	78
B. Sicilia.....	84
6.3. Ulteriori considerazioni.....	85
6.4. Sostenibilità delle tariffe	85

APPENDICE A. RIFERIMENTI TABELLARI 87

APPENDICE B. RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA..... 98

1. PRINCIPALI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA CON GLI ENTI TERRITORIALI – REGIONE SARDEGNA.....	98
2. PRINCIPALI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA CON LE ASSOCIAZIONI	100
3. QUESTIONARIO PER LA CONSULTAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI DI CONSUMATORI E ASSOCIAZIONI DI IMPRESE DI TRASPORTO MERCI E LOGISTICA	103

1. INTRODUZIONE

La continuità territoriale marittima fra la penisola italiana e la Regione Sardegna e fra le isole maggiori è attualmente assicurata mediante linee di collegamento onerate da obblighi di servizio pubblico (di seguito OSP) imposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (di seguito anche Ministero).

Tali linee di collegamento marittimo furono individuate alla luce degli esiti della verifica del mercato che il Ministero svolse nel corso del 2020, alla scadenza della convenzione allora in vigore fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Tirrenia.

In vista della prossima scadenza delle imposizioni di OSP e per identificare lo strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo, il Ministero ha ritenuto opportuno svolgere una nuova verifica del mercato ai sensi della misura 2 della Delibera 22/2019 (allegato A) dell'Autorità di regolazione dei trasporti e, con la presente relazione, fornisce alle società di navigazione gli elementi di valutazione per manifestare un interesse a coprire, integralmente o parzialmente, l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione.

A tal fine, con la presente relazione il Ministero mette a disposizione di tutti gli operatori le informazioni di cui al punto 4 della citata misura 2 della Delibera e, a beneficio dei soggetti che intenderanno rispondere alla verifica di mercato, una ricognizione dell'andamento dei collegamenti nel triennio 2022-2024 e dei relativi traffici, in considerazione delle esigenze di servizio pubblico esistenti e delle condizioni del mercato.

Si rappresenteranno pertanto le principali informazioni di sintesi emerse dall'analisi dei dati di domanda e di offerta sulle linee in OSP, passando in rassegna dapprima, per tratti generali, le caratteristiche del mercato, e in secondo luogo specificando, a seguire, elementi di comparazione tra le stesse e osservazioni al riguardo della domanda potenziale di servizio. Si sintetizzeranno poi, nel capitolo sesto, le principali valutazioni in ordine al complessivo mercato di collegamento con le isole.

Per tutte le informazioni di dettaglio, si rinvia alle tabelle di dettaglio raccolte in Appendice A.

Il presente documento è stato elaborato sulla base di dati di traffico raccolti dalle Autorità di Sistema Portuale competenti per area e dagli attuali assegnatari dei servizi in OSP¹.

¹ I dati di traffico utilizzati nel presente documento sono relativi al triennio 2022-2024 e sono stati elaborati tra maggio e luglio 2025. A supporto dell'analisi, in particolar modo di quanto affrontato nel cap. 6 della presente relazione, sono stati inoltre consultati dati ENAC, Assaeroporti e Assoporti. Si segnala che, a motivo dell'eterogeneità delle fonti, in un numero limitato di casi i dati analizzati nei differenti capitoli potrebbero non collimare perfettamente.

Misura 2 – Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara

1. Il Soggetto competente (SC) qualora, nell'esercizio delle proprie competenze programmatiche, rilevi fabbisogni di mobilità inespressi suscettibili di essere soddisfatti attraverso servizi di collegamento marittimo e, in ogni caso, prima di procedere all'affidamento di CdS tramite gara, effettua le seguenti attività propedeutiche:

- a) definizione delle esigenze di servizio pubblico;
- b) verifica del mercato, volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato;
- c) identificazione dello strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo.

2. Il SC definisce le esigenze di servizio pubblico attraverso analisi on desk della domanda attuale e potenziale, indagini e/o simulazioni effettuate direttamente o sulla base di dati e informazioni disponibili, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto oggetto di analisi e/o le loro associazioni, al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che richiedono servizi di trasporto marittimo, le fasce orarie di interesse per l'utenza durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e la relativa disponibilità a pagare massima.

3. [...]

4. Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione degli operatori gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2, tra le quali, in particolare, le relazioni O-D, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati nell'analisi della domanda, le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi, oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti. Il SC comunica all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione resa pubblica in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate. Il SC adotta idonee misure volte a evitare che le procedure di consultazione adottate falsino la concorrenza e comportino per le imprese partecipanti indebiti vantaggi in caso di successivo esperimento di gara.

5. Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle imprese di navigazione (IN) a coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare ex novo, il SC non pone in essere alcun intervento, fatto salvo quanto previsto al punto 7.

6. Qualora emerga, pur in presenza di un interesse parziale da parte delle IN, l'impossibilità di coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il SC valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati (di seguito: OSP orizzontali). A tal fine, il SC procede alla pubblicazione di un avviso sul profilo committente nella sezione amministrazione trasparente, ferma restando la possibilità di disporre ulteriori forme di pubblicità, per la richiesta di manifestazioni di interesse all'esecuzione del servizio, rendendo disponibile agli operatori interessati un documento contenente almeno le informazioni di cui

al Prospetto 1 dell'Annesso 1 e stabilendo un periodo congruo, di almeno 60 giorni, per la presentazione delle manifestazioni di interesse.

7. Qualora il SC, in esito alla verifica del mercato, rilevi un sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguati rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta, anche in combinazione con l'imposizione di OSP orizzontali, l'utilizzo di sussidi alla domanda, nella forma di compensazione diretta della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo. Le compensazioni dirette della domanda sono riconosciute secondo modalità non discriminatorie e sono rese compatibili con il regime degli aiuti a carattere sociale previsto per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote dalla normativa vigente.

8. Qualora in esito alla verifica di mercato emerga invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6 e 7 il SC, prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite CdS, definisce il lotto/i di gara in corrispondenza di una soglia di produzione, espressa di norma in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell'armatore più efficiente.

9. Il SC, al termine della verifica di mercato, trasmette all'Autorità apposita relazione sugli esiti della stessa. Nella relazione, oltre alla descrizione dell'iter sviluppato a seguito della comunicazione inoltrata all'Autorità, è data evidenza delle motivazioni alla base della scelta effettuata al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, tenendo conto della necessità di garantire al tempo stesso un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella relazione è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità.

10. L'Autorità si esprime circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione di cui al precedente punto 9, salvo sospensione dei termini”.

ANNESSO 1 – PROSPETTI

– TESTO CONSOLIDATO¹ –

Prospetto 1 – Informazioni minime finalizzate alla manifestazione di interesse per OSP orizzontali

Tipologia di informazione
Dimensione del servizio espresso in n. di corse annue e/o miglia nautiche totali
Obblighi di servizio pubblico (specificati in relazione a porti e collegamenti da servire, fasce orarie di servizio da garantire durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e frequenza, come dettagliati nel programma di esercizio previsionale o storico, capacità di posti, caratteristiche del naviglio, livelli e articolazione delle tariffe, ecc.)
Dati relativi alla domanda attuale, in caso di servizio esistente, e/o potenziale (in particolare, n° di passeggeri per fasce orarie durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati)

Prospetto 2 – Informazioni da mettere a disposizione dei partecipanti alla gara

Prospetto 2a – Pre-informazione

Tipologia di informazione	Descrizione	Titolarità	Modalità di accesso
<i>Valore indicativo del servizio</i>	Percorrenze annue stimate relative al servizio (esprese in corse e/o miglia nautiche)	EA	Avviso pubblicato sul profilo committente dell'EA e/o dell'Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
	Ricavi da tariffa (media dell'ultimo triennio in caso di servizi già esistenti o stima)		
<i>Corrispettivi</i>	Valore dei corrispettivi, IVA esclusa, e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA esclusa (se previste)		
<i>Obblighi di servizio pubblico</i>	Porti e collegamenti da servire, regolarità, continuità/periodicità e frequenza, come dettagliati nel programma di esercizio previsionale, capacità di posti, caratteristiche del naviglio, livelli e articolazione delle tariffe, ecc.		
<i>Altri requisiti di servizio</i>	Servizi di bordo, ecc.		
<i>Rinvio a documenti di pianificazione e atti vigenti relativi alla mobilità o ad altri aspetti attinenti al servizio</i>	A titolo esemplificativo: Piano regionale dei trasporti e della logistica, Programma triennale dei servizi minimi, ecc.		
<i>Informazioni sul personale</i>	Accordi sottoscritti con le parti sociali (se disponibili) e eventuali ulteriori informazioni (se disponibili)		

Prospetto 2b – Bando di gara / lettera di invito e altra documentazione di gara (continua)

Tipologia di informazione	Descrizione (dati forniti in formato digitale ed editabile se inseriti in data room)
<i>Corrispettivi, costi e rischi</i>	Corrispettivo a base d'asta per il servizio oggetto dell'affidamento
	Metodo di calcolo del corrispettivo
	Matrice dei rischi
	Quantificazione dei costi inseriti nel PEF per il calcolo del corrispettivo a base d'asta distinti almeno nelle seguenti macro-voci:
	a) Costi di gestione del servizio e di manutenzione dei mezzi navali b) Costi per agevolazioni e/o esenzioni tariffarie c) Costi di consultazione, verifica e monitoraggio dei livelli quali-quantitativi del servizio d) Costi di investimento (es. rinnovo flotta), se previsti

¹ Versione della delibera n. 22/2019 vigente dal 29 novembre 2024, che recepisce le revisioni approvate con delibera n. 177/2024 del 29 novembre 2024 "Procedimento di revisione della metodologia per la determinazione del margine di utile ragionevole nei servizi, gravati da OSP, di cabotaggio marittimo, di cui alla Misura 10 dell'Allegato "A" alla delibera n.22/2019, e nei servizi di trasporto pubblico su strada e per ferrovia, di cui alla Misura 17 dell'Allegato "A" alla delibera n. 154/2019, avviato con delibera n. 244/2022 del 14 dicembre 2022. Conclusione del procedimento".

2. DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE DEL CABOTAGGIO MARITTIMO CON E FRA LE ISOLE

2.1. IL QUADRO NORMATIVO UE

I servizi di cabotaggio marittimo sono stati pienamente liberalizzati dal legislatore europeo già al principio degli anni Novanta. La diffusa esigenza di esercitarli in forma di servizio pubblico, a fronte di un corrispettivo erogato dagli Stati membri agli operatori, ha tuttavia determinato l'introduzione di un articolato regime di deroghe alla disciplina della concorrenza. Il composito quadro normativo e regolamentare rilevante, nelle sue principali disposizioni, è sintetizzato di seguito.

Tabella 1 – Quadro normativo UE

Tema	Riferimento	Contenuto
Libera prestazione dei servizi	Artt. 56, 58 e 100, TFUE	Libera prestazione dei servizi di navigazione marittima
Cabotaggio marittimo	Regolamento 3577/92 del 7 febbraio 1992 (e successive comunicazioni interpretative della Commissione europea – COM/2006/196, COM/2003/595, COM/2014/0232-)	Liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo.
Servizi di interesse economico generale	Art. 14, TFUE	Facoltà degli Stati di individuare e disciplinare la fornitura di servizi di interesse economico generale
Deroghe alla disciplina della concorrenza per SIEG	Art. 106, par. 2, TFUE	Incompatibilità fra gli obiettivi di servizio pubblico e le regole della concorrenza – obbligo di proporzionalità delle misure
Esigenze di servizio pubblico	CGUE, sentenza 20 febbraio 2001, <i>Analir</i>	Condizioni per la legittima subordinazione della prestazione di servizi regolari di cabotaggio marittimo da/per/fra le isole all'ottenimento di previa autorizzazione amministrativa.
Contratto di servizio		
Obblighi di servizio pubblico		
Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 106, par. 2, TFUE	SIEG, incluso cabotaggio marittimo ex Reg. 3577/92
Servizi pubblici Compensazioni Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 93, TFUE	Trasporti terrestri SIEG (incluso cabotaggio marittimo – facoltà degli Stati) – Regolamento CE 1370/2007
Obblighi di servizio pubblico Compensazioni	CGUE, sentenza 24 luglio 2003, <i>Altmark</i>	Condizioni in base alle quali la compensazione per un servizio d'interesse economico generale non può essere considerata aiuto di Stato.
Aiuti di Stato Servizi pubblici Compensazioni - Compatibilità	Comunicazioni interpretative della Commissione 2012/C/8/03 e 2012/C/8/02, dell'11 gennaio 2012	Ulteriori specificazioni sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i SIEG.
Cabotaggio marittimo Obblighi di servizio pubblico	Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014	Specifiche della portata delle disposizioni del Regolamento 3577/92, alla luce dell'evoluzione del settore.

Il principio di libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, ai sensi del quale ciascun armatore dell'Unione può offrire servizi di cabotaggio tra i porti di un qualunque Stato membro, è introdotto con il Regolamento (CEE) 3577/1992.

È riconosciuta la possibilità di derogare al disposto del Regolamento in alcune specifiche circostanze: in particolare, per quanto qui rileva, secondo quanto prescritto dall'art. 4 gli Stati hanno facoltà di

imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) per il trasporto passeggeri e merci da, tra e verso le isole. Infatti, ai sensi del combinato disposto degli articoli 14 e 106.2 TFUE, gli Stati membri possono intervenire per assicurare la fornitura di servizi considerati essenziali. La discrezionalità che è loro riconosciuta nel fissare “l’asticella” dei servizi essenziali (fatto salvo il rispetto del principio di proporzionalità) è molto ampia; allo stesso tempo, tuttavia, la facoltà di “fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi” è soggetta alla verifica di “fallimento del mercato”, condizione essenziale per identificare i servizi come di interesse economico generale (SIEG) e dunque per derogare al principio di libera prestazione ai sensi dell’articolo 106.2 TFUE². La Commissione europea si riserva comunque di intervenire in caso di “errori manifesti”, in caso di ingiustificato ricorso degli Stati alla facoltà loro concessa dall’art. 14 TFUE.

In tale medesimo spirito, l’art. 4 del Regolamento prevede infatti che, prima di assoggettare determinati servizi a OSP, lo Stato membro debba portare a termine una verifica preventiva del mercato, al fine di stabilire se sussistano le circostanze idonee per l’offerta di tali servizi a condizioni di mercato e in assenza di compensazione. L’OSP potrà essere imposto solo nel caso in cui la verifica restituisca esito negativo, mostrando l’impossibilità per gli operatori a fornire tali servizi a condizioni di mercato.

Quanto alla forma giuridica secondo cui può essere imposto un obbligo di servizio pubblico, la Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014, chiarisce che essa può esemplificativamente consistere nei regimi di dichiarazione, in quelli di attribuzione di licenze ovvero nei sistemi di autorizzazione, conformemente alle condizioni indicate dalla citata sentenza *Analir* della Corte europea di giustizia. Accanto a questi, si pone la conclusione di contratti di servizio pubblico (CdS), che disciplinano i rapporti fra concedenti ed affidatari dei servizi: questi ultimi debbono, in accordo al principio di non discriminazione, essere aggiudicati esclusivamente tramite gara aperta o ristretta³.

Gli Stati membri debbono limitare l’imposizione di obblighi di servizio pubblico a esigenze essenziali di salvaguardia di obiettivi di interesse pubblico, disciplinando in particolare regolarità, continuità e frequenza dei servizi, capacità di fornitura degli stessi, tariffe richieste, equipaggio della nave; essi possono inoltre fissare, nell’ambito dei CdS, anche requisiti qualitativi. Come già anticipato, il compenso riconosciuto a fronte dello svolgimento del servizio deve essere conforme alle disposizioni europee in materia di aiuti di Stato; in proposito, il principale riferimento sono le quattro condizioni enunciate dalla Corte di Giustizia nella sentenza *Altmark* (Causa C-280/00, par. 87-95)⁴. Il nucleo di tali condizioni - dal rispetto delle quali si ricava che le compensazioni non rappresentano aiuti di Stato - è che queste siano non maggiori di quelle necessarie a permettere l’equilibrio economico di un’impresa media efficiente, ciò che si suppone raggiunto se questa è stata

² Ne segue che, sul terreno delle modalità di gestione, allo Stato o alle sue articolazioni territoriali è riservato un ruolo di ultima istanza in caso di fallimento del mercato: presupposto la cui verifica è requisito essenziale per l’applicazione dell’art. 14 e dunque delle deroghe ex art. 106.2 TFUE.

³ Sono ammesse, sebbene debba essere garantita anche in tal caso la parità di trattamento ed una adeguata trasparenza, negoziazioni tra l’autorità aggiudicatrice e le società che hanno presentato le offerte.

⁴ In primo luogo, l’impresa beneficiaria deve essere effettivamente destinataria degli oneri di servizio pubblico ed essi devono essere definiti chiaramente; inoltre, i parametri in base ai quali è calcolata la compensazione devono essere predeterminati in modo obiettivo e trasparente; la compensazione non può poi eccedere quanto necessario per coprire in tutto o in parte i costi originati dall’adempimento degli oneri di servizio pubblico, tenuto conto degli introiti derivanti dall’adempimento degli stessi e da un margine di utile ragionevole; da ultimo, qualora la scelta dell’impresa non avvenga nell’ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare l’impresa in grado di fornire il servizio al costo minore possibile per la collettività, il livello della compensazione deve essere stabilito sulla base di un’analisi dei costi che un’impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di adeguati mezzi, avrebbe dovuto sopportare tenuto conto degli introiti derivanti dall’adempimento degli stessi e di un margine di utile ragionevole.

selezionata attraverso una procedura concorsuale. Da avvertire tuttavia che la condizione non si considera raggiunta qualora alla gara partecipi un unico concorrente⁵. In questo caso la congruità della compensazione richiesta deve essere accertata mediante confronto con quella necessaria a un'impresa media efficiente, in tal modo ripristinando la condizione Altmark; in mancanza la misura deve essere previamente notificata alla Commissione.

Sebbene il Regolamento 3577/92 non contenga una specifica indicazione riguardante la durata del contratto, la Commissione ha segnalato come sia necessario che questa non sia eccessivamente lunga, stante la necessità di una periodica verifica dell'apertura al mercato: nel ribadire il principio per cui la durata tendenziale dei contratti non dovrebbe superare i cinque o i sei anni, si rileva che una maggiore durata possa essere ammessa a fronte di giustificati criteri oggettivi e a condizione che non provochi effetti di preclusione del mercato. Ciò comporta che, caso per caso, potrebbero essere considerati ammissibili contratti della durata massima di 12 anni.

2.1.1 ESTENSIONE DELL'EMISSION TRADING SYSTEM ALLE EMISSIONI DEL TRASPORTO MARITTIMO

La Direttiva (UE) 2023/959 del Parlamento europeo e del Consiglio del 10 maggio 2023, recante modifica della direttiva 2003/87/CE, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione, e della decisione (UE) 2015/1814, relativa all'istituzione e al funzionamento di una riserva stabilizzatrice del mercato nel sistema dell'Unione per lo scambio di quote di emissione dei gas a effetto serra, ha esteso l'Emission Trading System – EU ETS, il sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea istituito dalla Direttiva 2003/87/CE, anche alle emissioni del trasporto marittimo.

Dal 2024 è stata quindi introdotta la graduale estensione del sistema ETS alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo e in particolare dalle navi di stazza lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, con riferimento alle emissioni di gas a effetto serra rilasciate durante le tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali. In particolare, secondo l'art. 3 octies ter della citata Direttiva: *"le società di navigazione sono tenute a restituire quote secondo il seguente calendario:*

- a) 40 % delle emissioni verificate comunicate per il 2024 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;*
- b) 70 % delle emissioni verificate comunicate per il 2025 che sarebbero soggette agli obblighi di restituzione a norma dell'articolo 12;*
- c) 100 % delle emissioni verificate comunicate per il 2026 e per ogni anno successivo a norma dell'articolo 12".*

All'articolo 12 della Direttiva ETS stabilisce che, entro il 30 settembre di ogni anno, ciascuna società di navigazione restituisca un numero di quote pari alle sue emissioni totali nel corso dell'anno civile precedente, così come monitorate, comunicate e verificate ai sensi del Reg. UE 2015/757 (come da ultimo modificato dal Reg. (UE) 2023/957).

Nella citata Direttiva non sono previste esenzioni per i servizi sovvenzionati di collegamento marittimo con le isole maggiori in continuità territoriale, di conseguenza anche le navi impiegate nei contratti di servizio pubblico verso le isole maggiori sono assoggettate alla disciplina EU ETS.

Considerato che tali costi non erano prevedibili e quindi quantificabili al momento della predisposizione delle gare per i collegamenti con le isole maggiori, in quanto la Direttiva ETS è stata

⁵ "[...] per le procedure nell'ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire che la procedura determini il costo minore per la collettività" (Comunicazione 2012/C/8/02, punto 68).

introdotta successivamente alla loro pubblicazione⁶, sono riconosciuti annualmente, alle società di navigazione, i costi derivanti dall'ETS, al fine di lasciare inalterate le tariffe, nonché l'offerta e la qualità dei servizi per l'utenza, attraverso un provvisorio adeguamento del corrispettivo, da verificare alla conclusione del periodo regolatorio.

2.1.2 REGOLAMENTO FUEL-EU MARITIME

Il *Regolamento (UE) 2023/1805 del Parlamento europeo e del Consiglio del 13 settembre 2023 sull'uso di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo, e che modifica la direttiva 2009/16/CE*, di seguito Regolamento Fuel EU, entrato in vigore lo scorso 12 ottobre 2023, si applica, a partire dal 1° Gennaio 2025, al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali, imponendo:

d) un limite dell'intensità dei gas a effetto serra dell'energia usata a bordo da una nave in arrivo, in sosta o in partenza da porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro;

e) un obbligo di usare l'alimentazione elettrica da terra (on-shore power supply - OPS) o una tecnologia a zero emissioni nei porti sotto la giurisdizione di uno Stato membro,

a tutte le navi di stazza lorda superiore a 5.000 tonnellate, che effettuano tratte finalizzate al trasporto di passeggeri o merci a fini commerciali, indipendentemente dalla loro bandiera.

Il Regolamento prevede, tuttavia, fino al 31 dicembre 2029, l'esenzione per le navi passeggeri che forniscono servizi di trasporto marittimo ai sensi del Regolamento (CEE) n. 3577/92 nell'ambito di obblighi di servizio pubblico o di contratti di servizio pubblico, che operano prima del 12 ottobre 2023⁷; a tal fine la Commissione europea ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea l'elenco delle navi e delle rotte esentate⁸.

Con un'ulteriore precisazione, la Commissione europea ha chiarito che i nominativi delle nuove navi, che eventualmente saranno impiegate sulle linee in OSP, potranno essere notificati dallo Stato Membro all'UE, per il successivo aggiornamento dell'elenco e l'apposita pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea da parte della Commissione stessa.

2.2. IL QUADRO NORMATIVO NAZIONALE

I servizi marittimi di trasporto pubblico passeggeri, a differenza di quanto previsto per altre modalità di trasporto, non rientrano nelle esclusioni specifiche di cui all'art. 56 del Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 36/2023). Essi, pertanto, sono soggetti alle disposizioni del Codice stesso: anche i contratti di servizio pubblico per il cabotaggio marittimo devono essere conclusi nel rispetto delle disposizioni dell'Unione europea e italiane in materia di appalti e concessioni pubbliche.

Per tutti i servizi di trasporto marittimo passeggeri da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche nel caso di esercizio unito al trasporto merci, debbono inoltre essere osservate le regole approvate dall'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) per le procedure di gara, con la Delibera n. 22 del 13 marzo 2019 e successive modifiche e integrazioni⁹.

⁶ Evento che rientra tra i casi di cui alla sezione "Altri rischi" della tabella dell'allegato C "Matrice dei rischi e misure di mitigazione" dei Contratti di servizio pubblico in essere, per l'evento "Modifiche legislative (es. fiscali, ambientali, tariffarie)", pertanto a totale carico dell'Ente appaltante

⁷ Articolo 2, comma 6

⁸ Comunicazione C/2024/7470 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea del 17 dicembre 2024

⁹ Revisioni intervenute con Del. n. 177/2024 del 29/11/2024 e Del. n. 244/2022 del 14/12/2022

In particolare, la Misura 2 della Delibera, inerente la “procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara”, disciplina le attività propedeutiche in capo al Soggetto Competente all’assegnazione del servizio, riconducibili a tre fasi distinte: la definizione delle esigenze di servizio pubblico, la verifica del mercato (volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato), e infine, in caso di esito negativo della verifica, l’identificazione degli strumenti di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo, quali, nell’ordine, l’erogazione di sovvenzioni agli utenti ex art. 107, par. 2, lettera a) TFUE o l’introduzione di obblighi orizzontali di servizio pubblico. Ne segue che la via dell’affidamento in esclusiva del servizio rappresenta il *last resort* per assicurarne la fruizione al pubblico.

In merito alla fase di verifica del mercato, alla quale come noto questo documento è strumentale, si evidenzia che il punto 4 della Misura 2 prevede l’effettuazione di una apposita consultazione il cui oggetto è l’accertamento della perseguibilità delle alternative appena ricordate. Il Soggetto Competente comunica all’Autorità i termini di avvio e conclusione almeno quattordici giorni prima della data di inizio programmata, allegando la documentazione messa a disposizione degli operatori in merito alle esigenze di servizio pubblico rilevate.

Inoltre, in accordo a quanto previsto dal punto 9 della Misura 2, il Soggetto competente *“al termine della verifica di mercato, trasmette all’Autorità apposita relazione sugli esiti della stessa”*. In tale relazione, *“oltre alla descrizione dell’iter sviluppato a seguito della comunicazione inoltrata all’Autorità, è data evidenza delle motivazioni alla base della scelta effettuata al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, tenendo conto della necessità di garantire al tempo stesso un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella relazione è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità”* Infine, il punto 10 della Misura 2 prevede che l’Autorità si esprima, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione, salvo sospensione dei termini, in merito alla conformità della procedura seguita per la verifica di mercato a quanto previsto dall’atto di regolazione.

3. LE INFRASTRUTTURE PORTUALI

In ottemperanza a quanto previsto dalla Misura 3, All. A della Delibera ART n. 22/2019, si sintetizzano nei paragrafi che seguono le informazioni essenziali circa le modalità di assegnazione, le disponibilità ed eventuali vincoli di capacità degli approdi attualmente impiegati nello svolgimento dei servizi di collegamento marittimo onerati da OSP. Tali informazioni sono tratte dalle comunicazioni inviate al riguardo dalle competenti Autorità di sistema portuale.

3.1. I PORTI CONTINENTALI

Civitavecchia

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, la determinazione degli accosti avviene settimanalmente attraverso l'intesa tra l'Autorità di sistema portuale e l'Autorità Marittima.

Le banchine attualmente dedicate ai collegamenti marittimi in continuità territoriale sono le seguenti:

- linea Civitavecchia-Olbia, banchina n. 18: lunghezza 304 m, pescaggio 11,7 m;
- linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, banchina n. 29: lunghezza 242 m, pescaggio 10 m.

L'Autorità di sistema portuale non segnala problemi di disponibilità degli approdi e/o eventuali vincoli di capacità.

Figura 1 - Porto di Civitavecchia



Fonte: Google Earth

Genova

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, nel porto di Genova il traffico passeggeri e merci è gestito in regime di concessione demaniale pluriennale da parte della società Stazioni Marittime S.p.a, che gestisce quindi gli accosti e i connessi servizi alle navi; a seconda delle caratteristiche tecniche, gli accosti possono essere utilizzati sia da navi traghetto che da navi crociera.

Le banchine destinate all'ormeggio delle navi di linea per i collegamenti con Porto Torres sono:

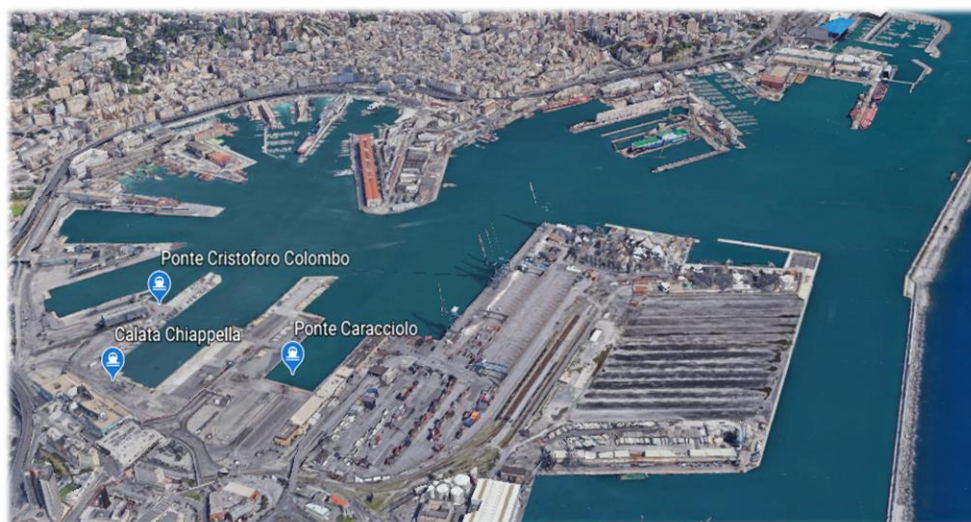
- Banchina "Assereto Nord Radice (T6)" lunghezza 216 m, fondale -8,60mt;
- Banchina "Colombo 1 (T7)" lunghezza 326 m, fondale -8,00mt;

L'Autorità Marittima approva in via definitiva l'assegnazione degli ormeggi per le navi traghetto che operano collegamenti con le isole maggiori in continuità territoriale; l'assegnazione è basata sui seguenti criteri:

- caratteristiche tecnico nautiche della nave e delle banchine;
- prossimità con infrastrutture terminalistiche;
- prossimità con collegamenti viari con territorio/porto;
- adeguatezza degli spazi in banchina in relazione alla prevista movimentazione di vetture e mezzi commerciali dello scalo.

L'Autorità di sistema portuale non segnala problemi di disponibilità degli approdi e/o eventuali vincoli di capacità.

Figura 2 - Porto di Genova



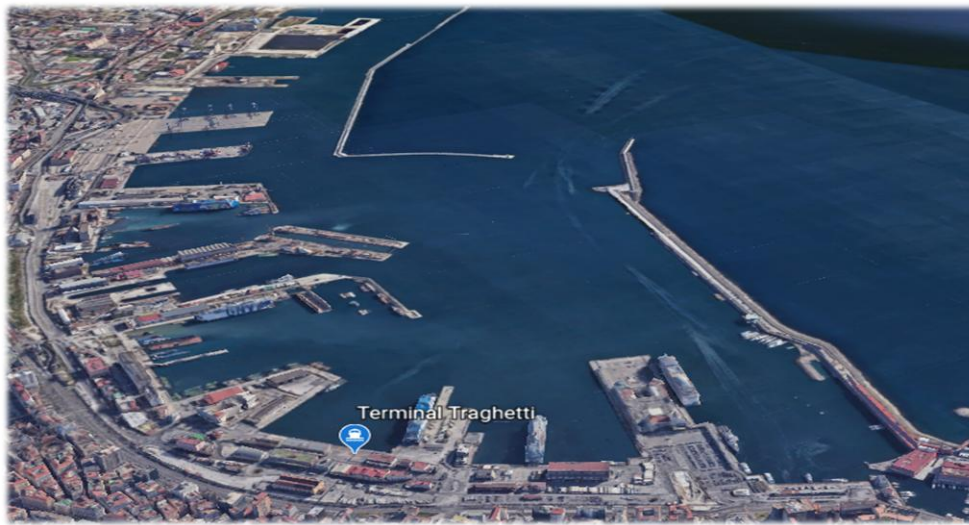
Fonte: Google Earth

Napoli

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale, le navi dei collegamenti marittimi con le isole maggiori in continuità territoriale approdano presso le banchine in concessione. L'assegnazione dell'ormeggio è competenza della Autorità marittima, che ne valuta l'idoneità sotto il profilo tecnico-nautico. La disponibilità dell'ormeggio e delle aree ad esso adiacenti sulle quali effettuare le operazioni portuali è garantita dal terminalista.

Le operazioni portuali vengono eseguite dalla società terminalista e da un'impresa portuale per una parte del ciclo produttivo.

Figura 3 - Porto di Napoli



Fonte: Google Earth

3.2. I PORTI INSULARI

3.2.1. SARDEGNA

Come evidenziato dall'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar di Sardegna, relativamente alle modalità di assegnazione degli approdi, alla loro disponibilità per lo svolgimento dei servizi di trasporto in continuità territoriale e agli eventuali vincoli di capacità, non è riconosciuto alle compagnie alcun vantaggio di esclusività per l'ormeggio.

Di concerto ed in sinergia con le locali Autorità marittime ed i servizi tecnico – nautici, infatti, gli approdi vengono assegnati settimanalmente, secondo il principio della rotazione e sulla base di precise variabili, tra cui: condizioni meteo previste, orari effettivi di arrivo e partenza, pescaggi e manovrabilità delle unità navali interessate

L'Autorità di sistema portuale non rileva particolari vincoli di capacità e non segnala problemi di disponibilità degli approdi.

Per quanto attiene alle caratteristiche delle banchine dedicate ai collegamenti marittimi in continuità territoriale, si riportano schematicamente, nei successivi paragrafi, i relativi dati tecnici:

Porto Torres

Porto civico

- Molo di Ponente 1: lunghezza 240 mt – pescaggi 8 mt
- Molo di Ponente 2: lunghezza 180 mt – pescaggi 8 mt
- Molo di Ponente 3: lunghezza 193 mt – pescaggi 8 mt

Porto Industriale

- Molo Asi 1: lunghezza 299 mt – pescaggi 10 mt
- Molo Asi 2: lunghezza 330 mt – pescaggi 12 mt

Figura 4 - Porto di Porto Torres



Fonte: Google Earth

Olbia

Di seguito le caratteristiche dettagliate dello scalo Isola Bianca:

- Molo Bonaria: lunghezza 272 mt – pescaggio 9,5 mt;
- Molo 1: lunghezza 174 mt – pescaggio 9,5 mt;
- Molo 3: lunghezza 176 mt – pescaggio 8,5 mt;
- Molo 4: lunghezza 208 mt - pescaggio 9 mt;
- Molo 7: lunghezza 177 mt – pescaggio 9 mt;
- Molo 8: lunghezza 170 mt – pescaggio 9,5 mt .

In caso di particolari picchi di traffico, possono essere altresì assegnati gli ormeggi in testata dei moli 3 e 4 e il Molo sud del porto industriale Cocciani, la cui lunghezza è pari a 180 mt ed il pescaggio a 10,5 mt.

Figura 5 – Porto di Olbia

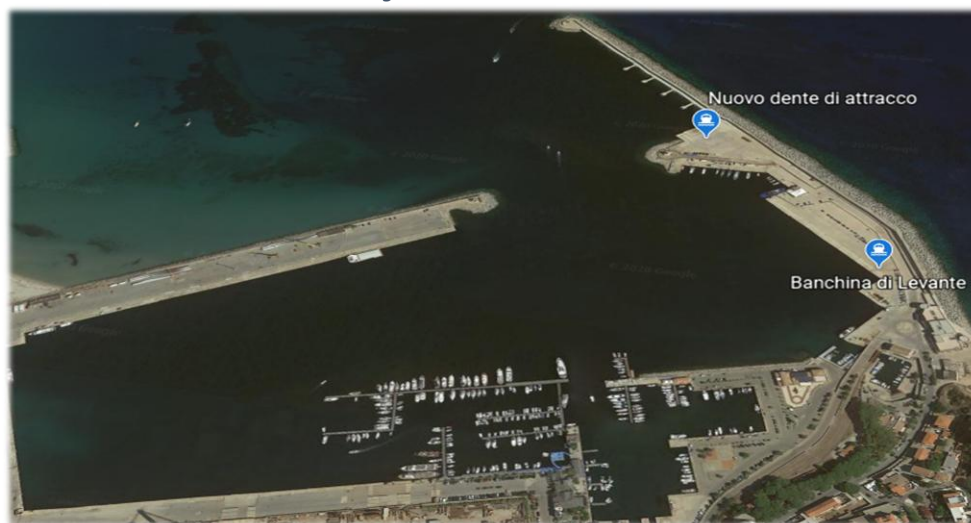


Fonte: Google Earth

Arbatax

Nel porto di Arbatax, la banchina dedicata ai collegamenti marittimi in continuità territoriale è la Banchina di Levante (nuovo dente di attracco), lunghezza 310 metri, pescaggio 11 metri.

Figura 6 - Porto di Arbatax



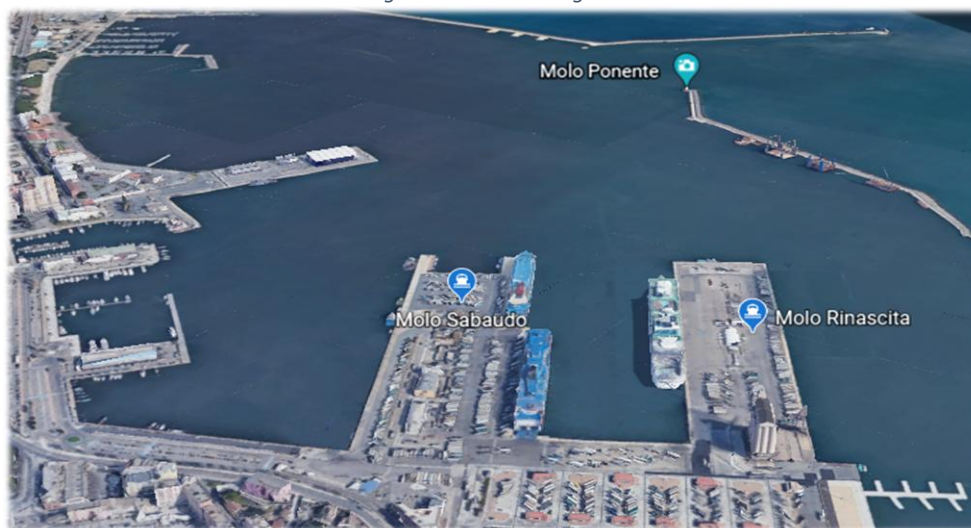
Fonte: Google Earth

Cagliari

Per le navi passeggeri e navi traghetto adibite al trasporto di mezzi che esercitano linee regolari, i posti di ormeggio all'interno dell'area portuale cagliaritano sono collocati all'interno del cosiddetto porto storico, presso i moli Sabaudo e Rinascita. I due moli sono suddivisi in sezioni di banchina come di seguito descritto:

- Sabaudo interno (o levante), lunghezza 480m, pescaggi: da 0 m a 250 m pescaggio 7,7 metri; da 250 m a 480 m pescaggio 8 m;
- Sabaudo esterno radice, lunghezza 242 mt – pescaggio max 8;
- Sabaudo esterno dente, lunghezza 205 mt – pescaggio max 8,5;
- Rinascita levante, lunghezza 450, m pescaggio in radice 9, verso testata 10,9 m;
- Rinascita ponente, lunghezza 470 m, pescaggio da 8.50 m in radice a 10.90 m verso testata.

Figura 7 - Porto di Cagliari



Fonte: Google Earth

3.2.2. SICILIA

Palermo

L'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Occidentale comunica che l'assegnazione degli approdi viene fatta in condivisione con l'Autorità marittima e, in linea di massima e salvo casi di forza maggiore connessi al traffico portuale, prevede l'ormeggio della nave che svolge servizio di continuità territoriale alla banchina in concessione all'Impresa portuale Grimaldi-PET (banchina Quattroventi – lunghezza disponibile 250 mt, pescaggio 12 mt.) o, in alternativa all'adiacente banchina Puntone (banchina pubblica – lunghezza disponibile 230 mt – pescaggio 12 mt).

L'Autorità di sistema portuale non rileva particolari vincoli di capacità e non segnala problemi di disponibilità degli approdi.

4. I SERVIZI OFFERTI AI SENSI DEI CONTRATTI DI SERVIZIO E DEGLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO ORIZZONTALI

4.1. LINEE, TARIFFE E OBBLIGHI DI CONTABILITÀ REGOLATORIA

Le linee di collegamento marittimo che garantiscono la continuità territoriale fra la penisola italiana e la Regione Sardegna e fra le isole maggiori, attualmente onerate da obblighi di servizio pubblico (di seguito OSP), sono le seguenti:

- Genova-Porto Torres;
- Civitavecchia-Olbia;
- Civitavecchia-Cagliari-Arbatax;
- Napoli-Cagliari-Palermo.

I servizi svolti su queste linee sono relativi al trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci, sono eserciti con navi RO-PAX e sono affidati in concessione attraverso Contratti di servizio (di seguito CdS), fatta eccezione per la linea Civitavecchia-Olbia che è invece onerata da Obblighi di servizio pubblico orizzontali (OSP orizzontali).

Nella tabella sottostante si presenta una sintesi delle principali informazioni relative ai servizi attualmente svolti sulle linee citate, analizzati nel dettaglio nei paragrafi seguenti.

Tabella 2 – Quadro sinottico delle linee onerate da OSP

Linea	Tipo di OSP	Periodo	Impresa di navigazione
Genova-Porto Torres	Contratto di servizio pubblico	Invernale (OSP dal mese di ottobre al mese di maggio)	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (CIN)
Civitavecchia-Olbia	OSP orizzontali	Invernale (OSP dal mese di ottobre al mese di maggio)	Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (CIN) Grandi Navi Veloci (GNV) Grimaldi Euromed S.p.A. (Grimaldi)
Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	Contratto di servizio pubblico	Annuale	Grimaldi Euromed S.p.A. (Grimaldi)
Napoli-Cagliari-Palermo	Contratto di servizio pubblico	Annuale	Grimaldi Euromed S.p.A. (Grimaldi)

Salvo diversa indicazione, la presente Relazione riporta solo i dati relativi alle linee e ai periodi esercitati in OSP, mentre i dati di traffico del libero mercato, relativi al periodo estivo delle due linee stagionali onerate da OSP, sono aggregati con quelli relativi ad “Altri operatori”.

I Contratti di servizio (di seguito CdS) disciplinano dettagliatamente i servizi minimi da garantire su ciascuna linea, con particolare riferimento alla periodicità delle corse (riassunta di seguito in tabella 3), al naviglio impiegato (par. 4.2), agli standard alberghieri e ricettivi e ai requisiti di igiene, sicurezza e accessibilità. Per quanto riguarda la linea Civitavecchia-Olbia, esercitata in regime di OSP orizzontali, i servizi onerati da OSP sono invece dettagliati nell’avviso prot. 2069 del 22 gennaio 2021 e nei relativi allegati.

Tabella 3 – Frequenze minime delle corse, per singola linea

Genova-Porto Torres	Civitavecchia-Olbia	Civitavecchia-Arbatax- Cagliari	Napoli-Cagliari	Cagliari-Palermo
A/R giornaliero	A/R giornaliero	3 A/R settimanali con 2 approdi intermedi ad Arbatax distanziati di almeno 2 gg (3 approdi intermedi nel mese di agosto)	3 A/R settimanali	1 A/R settimanale

Fonte: CdS e Avviso prot. 2069 del 22 gennaio 2021

Sul piano tariffario, sulle linee onerate da OSP, sono stabilite delle tariffe massime che le imprese di navigazione si impegnano a non superare, potendo comunque, eventualmente, applicare tariffe inferiori, sopportandone interamente l'onere.

Nel quadro delle esigenze di continuità territoriale, sono riconosciute agevolazioni tariffarie per i passeggeri residenti, ovvero per i soggetti, cittadini comunitari o extracomunitari, con residenza in un comune della Regione Sardegna e, per la linea Napoli-Cagliari-Palermo, della Regione Siciliana, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna o in Sicilia ed ivi non residenti, e i loro familiari a carico¹⁰.

Con riferimento ai passeggeri non residenti, le tariffe sono distinte tra bassa e alta stagione, dove per alta stagione si intendono i periodi dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì prima di Pasqua al martedì successivo, dal 01/06 al 30/09. Da precisare che, per le linee onerate da OSP invernali, le tariffe di alta stagione non riguardano il periodo estivo, in cui il servizio è svolto in libero mercato.

Le tariffe previste dagli attuali CdS restano costanti per l'intera durata del contratto o dei periodi regolatori in cui, eventualmente, l'affidamento è articolato; in presenza di periodi regolatori e alla scadenza di questi, le tariffe vengono aggiornate per l'inflazione programmata ex Documento di economia e finanza, riferita al periodo regolatorio in scadenza.

Con riferimento invece alla linea Civitavecchia-Olbia, le tariffe massime sono aggiornate con cadenza quadrimestrale, tenendo conto del tasso annuo programmato di inflazione e dell'impatto delle variazioni del costo del carburante intervenute nel precedente quadrimestre, secondo la seguente formula (par. 5.2 All. 1 all'Avviso prot. 2069 del 22 gennaio 2021.):

$$T_{t+1} = T_t * [1 + P_{t+1} + \lambda]$$

con:

- T_t , tariffa stabilita come OSP per il quadrimestre iniziale;
- T_{t+1} , tariffa aggiornata per il quadrimestre $t+1$, ecc.
- P_{t+1} , quota (quadrimestrale) del tasso annuo programmato di inflazione per $t+1$ ricavabile dall'ultimo DEF disponibile;
- λ parametro che tiene conto delle variazioni del costo del carburante.

Nei quadrimestri successivi alla pausa estiva, l'aggiornamento delle tariffe deve prendere a base il livello regolamentato dell'ultimo quadrimestre in regime di OSP, posta l'irrilevanza della dinamica tariffaria attuata in alta stagione.

¹⁰ All. G (Sistema tariffario) ai Contratti di servizio per le linee in Concessione e all. 1 all'Avviso prot. 2069 del 22 gennaio 2021 per la linea Civitavecchia-Olbia.

Nei successivi paragrafi relativi al dettaglio delle linee sono riportate le relative tariffe massime attualmente vigenti.

Per quanto riguarda l'obbligo di separazione contabile, le imprese concessionarie sono tenute, per ogni CdS, ad adottare gli schemi di contabilità regolatoria previsti dalla Delibera ART e questi devono essere forniti in maniera separata dagli altri servizi di interesse economico generale (SIEG), dalle altre attività di tipo commerciale, relative o meno al trasporto marittimo, passeggeri e/o merci.

4.2. NAVIGLIO IMPIEGATO

Nella tabella seguente sono rappresentate le caratteristiche minime previste dai CdS per le linee in concessione e dall'Avviso per la linea con OSP orizzontali.

Tabella 4 - Caratteristiche minime mezzi navali

	Genova- Porto Torres	Civitavecchia- Olbia	Civitavecchia- Arbatax-Cagliari	Napoli- Cagliari	Cagliari-Palermo
Tipologia	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax
Tempi di percorrenza	11 h	8 h	Civ-Ca 13 h Civ-Arb 9 h Arb-Ca 5h	15 h ¹¹	12 h ¹¹
Posti fissi	750	600	900	650	650
di cui cabina	450	400	500 ¹²	400	400
Metri lineari	1.000	900	1.200	1.500	1.500
Solo auto	500	820	-	530	530

Fonte: CdS e Avviso prot. 2069 del 22 gennaio 2021

Alla data della presente relazione, per le tratte onerate da OSP, vengono impiegate le navi riportate nella tabella che segue, tutte di proprietà degli assegnatari dei servizi in OSP.

Tabella 5 - Naviglio impiegato nelle tratte in OSP

Navi	Linee in Convenzione	Anno di costruzione	T.s.l. (G.T.)
Moby Wonder	Genova - Porto Torres	2001	36.093
Athara	Genova - Porto Torres	2003	35.736
Moby Tommy	Civitavecchia-Olbia	2002	32.302
Nuraghes	Civitavecchia-Olbia	2004	39.798
Corfù	Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2006	27.522
Europa Palace	Napoli-Cagliari e Cagliari-Palermo	2001	32.728

4.2.1. CONTRATTO DI SERVIZIO – LINEA GENOVA-PORTO TORRES

La linea Genova-Porto Torres è esercita dalla società Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito CIN) in forza del Contratto di servizio in concessione n. 313 del 1° ottobre 2021, costituito da due periodi regolatori per la durata complessiva di 60 mesi, con scadenza il 31 maggio 2026.

¹¹ Come da modifica al CdS, Registro decreti n. 519 del 27/12/2021

¹² Complessivi tra posti in cabina e posti poltrona

L'importo totale del corrispettivo è di 510.270 euro, erogato in tre rate annuali più una a saldo; è in corso, da parte dell'Ente Affidante, la verifica dell'equilibrio economico-finanziario relativo al primo periodo regolatorio dell'affidamento in concessione, come previsto dal CdS e ai sensi della Misura 18 della Delibera ART n. 22/2019.

Ai sensi dell'Allegato M al CdS, essendo intervenuti aumenti del prezzo del carburante eccedenti il 10% rispetto a quanto stimato nel Piano economico finanziario (PEF) previsionale, il concessionario ha presentato richieste di provvisori adeguamenti del corrispettivo, a seguito delle quali il Ministero, dall'inizio dell'affidamento a dicembre 2024, ha riconosciuto alla Società un adeguamento provvisorio del corrispettivo per un totale di 8,636 mln €.

4.2.2. OSP ORIZZONTALI – LINEA CIVITAVECCHIA-OLBIA

La linea Civitavecchia-Olbia è onerata da Obblighi di servizio pubblico orizzontali, così come definiti dalla Delibera ART n. 22/2019, ovvero OSP *“non riconducibili a un CdS, applicati, in assenza di compensazione, a tutti gli armatori che intendono servire una data rotta”*, limitatamente al periodo cosiddetto “invernale” tra il 1° ottobre e il 31 maggio.

Gli OSP orizzontali su tale linea sono realizzati, a partire da maggio 2021, attraverso l'Avviso per la manifestazione di interesse all'esecuzione del servizio¹³, prot. 2069 del 22 gennaio 2021, nel periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ogni anno, quale condizione per operare anche nel periodo compreso tra il 1° giugno e il 30 settembre di ogni anno. Il periodo estivo è quindi svolto in libero mercato, ma limitatamente alle imprese di navigazione che aderiscono all'OSP invernale.

Le imprese di navigazione aderenti al citato Avviso sono autorizzate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per 24 mesi, all'esercizio del servizio di collegamento in continuità territoriale e con obblighi di servizio pubblico orizzontali sulla linea.

Ad ulteriori imprese interessate è sempre consentito di presentare richiesta di autorizzazione ad operare sulla linea, mediante domande di autorizzazione presentate entro i sessanta giorni precedenti l'inizio del periodo estivo od invernale.

Fin dalla prima imposizione degli OSP orizzontali sulla linea, ovvero da maggio 2021, il servizio di collegamento marittimo Civitavecchia-Olbia è esercito dalle seguenti società di navigazione:

- Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (CIN);
- Grandi Navi Veloci (GNV);
- Grimaldi Euromed S.p.A. (Grimaldi),

che ripartiscono tra loro gli obblighi di servizio pubblico e i relativi costi per il periodo compreso tra il 1° ottobre e il 31 maggio di ciascun anno, sulla base di un piano operativo congiunto. A maggio 2025 i relativi decreti di autorizzazione sono stati prorogati fino al 31 maggio 2026, al fine di valutare gli esiti della presente procedura di verifica del mercato e considerare eventuali modifiche all'OSP.

¹³ come previsto dalla misura 2.6 della Delibera ART n. 22/2019

4.2.3. CONTRATTO DI SERVIZIO – LINEA CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

Nel corso del 2021, sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari, ben tre bandi di gara sono andati deserti. Il primo bando di gara aperta è stato pubblicato in data 22 febbraio 2021 e nei successivi mesi di maggio e giugno 2021 sono state indette due procedure negoziate senza previa pubblicazione di un bando per l'affidamento del servizio in via emergenziale per la durata massima di sei mesi, al fine di scongiurare l'interruzione del servizio.

A conclusione di una articolata consultazione dei cinque principali operatori commerciali del settore, il Ministero ha proceduto all'affidamento diretto del servizio di collegamento marittimo sulla linea, sottoscrivendo il contratto di appalto n. 301 con l'operatore Grimaldi Euromed S.p.A. in data 20 settembre 2021, con avvio del servizio il giorno 23 settembre e per la durata di sei mesi.

Al termine di tale affidamento emergenziale, al fine di disporre del tempo necessario per procedere ad ulteriori analisi e valutazione dei dati di traffico e delle dinamiche dei mercati in uno scenario post-pandemico e di consolidamento dei traffici sulle altre linee di continuità territoriale con la Sardegna, si è reso opportuno che il nuovo contratto oggetto di affidamento avesse una durata relativamente breve, 12 mesi. Tale nuova procedura di gara ha visto l'aggiudicazione del servizio in concessione alla stessa Soc. Grimaldi Euromed S.p.A., con contratto n. 57 del 22 marzo 2022, con un importo totale del corrispettivo di 11,086 milioni di euro per 12 mesi.

Al fine di disporre del tempo strettamente necessario all'affidamento del nuovo contratto di servizio, il CdS n. 57 è stato prorogato di ulteriori 6 mesi, fino al 22 settembre 2023.

Come contemplato dal CdS e ai sensi della Misura 18 della Delibera ART n. 22/2019, nel corso del 2024 l'Ente Affidante ha svolto la prevista verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione, dai cui esiti è derivato che la società, per 18 mesi di concessione, è risultata sovra compensata di circa 1,6 milioni di euro, con conseguente recupero delle somme pagate in eccesso.

Nel corso del mese di marzo 2023 è stato pubblicato il nuovo bando di gara aperta, gara aggiudicata alla stessa Grimaldi Euromed S.p.A. che, pertanto, ha continuato a gestire il servizio in concessione a partire da marzo 2022, senza soluzione di continuità.

La linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari è quindi esercitata dalla società di navigazione Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito Grimaldi) con Contratto di servizio in concessione n. 219 del 30 agosto 2023, costituito da un unico periodo regolatorio di durata di 36 mesi, con scadenza il 22 settembre 2026.

L'importo totale del corrispettivo è di 26,910 milioni di euro, erogato in quattro rate annuali più una a saldo.

Come previsto dal CdS e ai sensi della Misura 18 della Delibera ART n. 22/2019, l'Ente Affidante procederà, al termine dell'unico periodo regolatorio, alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione ed alle variazioni previste al punto 4 della citata Misura 18, ovvero:

- a) in caso di sovra-compensazione: al recupero delle somme pagate in eccesso nel corso dell'affidamento;

b) in caso di sotto-compensazione: all'aumento del corrispettivo.

4.2.4. CONTRATTO DI SERVIZIO – LINEA NAPOLI-CAGLIARI-PALERMO

La linea Napoli-Cagliari-Palermo è esercita dalla società di navigazione Grimaldi Euromed S.p.A. (di seguito Grimaldi) attraverso il Contratto di servizio in concessione n. 159 del 1° giugno 2021 (come modificato dal contratto n. 519 del 27 dicembre 2021), costituito da due periodi regolatori per la durata complessiva di 60 mesi, con scadenza il 31 maggio 2026.

L'importo totale del corrispettivo è di 27,459 milioni di euro, erogato in quattro rate annuali più una a saldo.

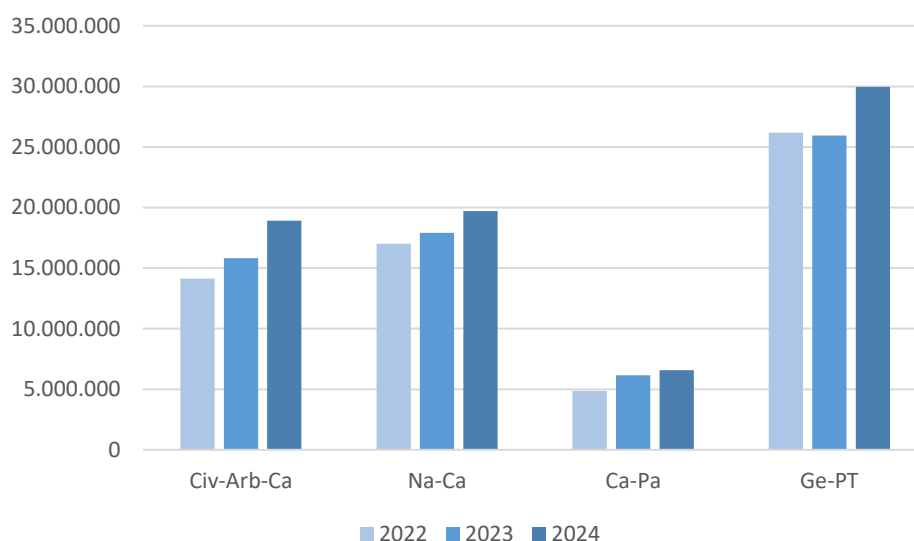
Come contemplato dal CdS e ai sensi della Misura 18 della Delibera ART n. 22/2019, l'Ente Affidante ha svolto la prevista verifica dell'equilibrio economico-finanziario dell'affidamento in concessione, dai cui esiti deriva che la società, per i primi 19 mesi di concessione, è risultata pressoché in equilibrio economico-finanziario. Nel corso del secondo periodo regolatorio, a partire da febbraio 2023, è stata introdotta un'unità navale, la Mn Europa Palace, con capacità di trasporto superiore all'unità sostituita, pertanto il piano economico finanziario per il secondo periodo regolatorio è in corso di definizione.

4.3. RICAVI DA TRAFFICO 2022-2024

Di seguito si riportano i ricavi da traffico registrati e comunicati dai gestori uscenti, su tutte le linee in concessione, per il triennio 2022-2024.

Nello specifico, il grafico seguente mostra l'andamento dei ricavi tariffari per ciascuna linea nel triennio 2022-2024 (N.B. i ricavi della linea Genova-Porto Torres, servita da OSP invernale, si riferiscono al periodo da ottobre a maggio). A determinare l'aumento dei ricavi tariffari nel triennio ha contribuito anche l'aggiornamento delle tariffe all'inflazione programmata, come descritto nei paragrafi precedenti.

Figura 8- Andamento dei ricavi tariffari, periodo 2022-2024



Fonte: dati concessionari

Nella tabella seguente si riportano i ricavi medi da traffico passeggeri, auto e merci (triennio 2022-

2024) registrati su ciascuna linea.

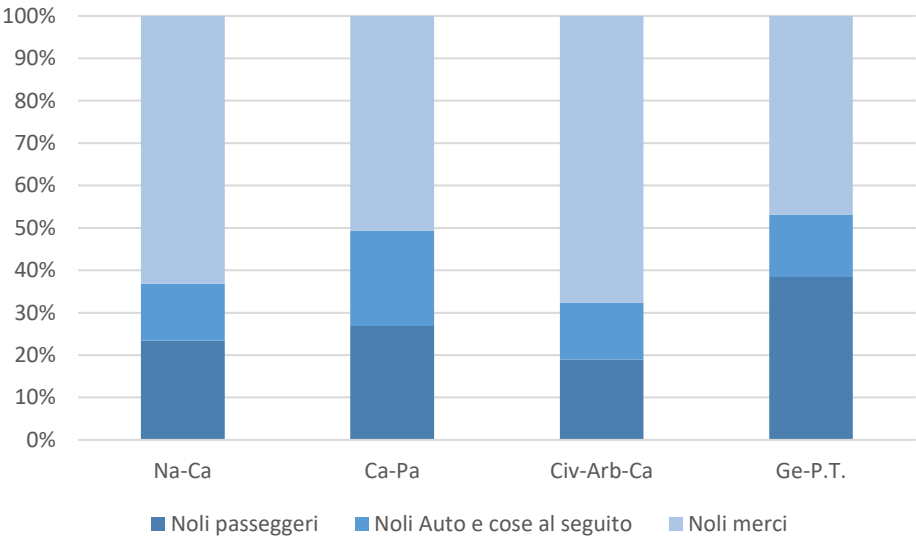
Tabella 6 - Ricavi tariffari per le linee in concessione (media 2022-2024, dati in milioni di €)

Media 2022-2024	NA_CA	CA_PA	CV_CA_ARB	GE_PT
Ricavi tariffari:	18,2	5,9	16,3	27,4
Noli passeggeri	4,3	1,6	3,0	10,5
Noli auto e cose al seguito	2,4	1,3	2,2	4,0
Noli merci	11,5	3,0	11,1	12,8

Fonte: dati CIN

Nel grafico seguente si riporta il dettaglio della composizione dei ricavi per singola tratta.

Figura 9 - Composizione ricavi per tratta in OSP (media 2022-2024)



Fonte: dati concessionari

5. ANALISI DELLA DOMANDA

5.1. LA DOMANDA ATTUALE: PROFILO DEL TRAFFICO SULLE SINGOLE LINEE IN CONVENZIONE

Obiettivo del presente paragrafo è specificare i dati di traffico relativi ad ognuna delle linee in OSP (contenuti nella tabella di seguito). A tale scopo tali dati sono raggruppati per anno e per tratta, specificando:

- il traffico in OSP annuale e invernale (**lettera A** in tabella);
- elencazione, sulle medesime linee ove presente, del traffico totale esercitato in libero mercato (**lettera B** in tabella);
- traffico totale, calcolato come sommatoria di A+B (**lettera C** in tabella).

Come è possibile notare dalla tabella, le seguenti linee sono operate in esclusiva per tutto l'anno, in regime di OSP:

- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari;
- Napoli-Cagliari;
- Cagliari-Palermo,

mentre sulle seguenti linee, onerate da OSP invernale tra ottobre e maggio, è presente il libero mercato (con le caratteristiche approfondite nei paragrafi successivi):

- Genova-Porto Torres;
- Civitavecchia-Olbia.

Nei paragrafi successivi è illustrata la domanda attuale su tutte le linee onerate da OSP, attraverso l'analisi dei dati di traffico del triennio 2022-2024.

Tabella 7 - Dati di traffico distinti tra OSP e libero mercato, 2022-2024

		LINEE	CORSE	PASSEGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2022	(A) OSP	Napoli - Cagliari	308	91.823	28.138	423.310
		Cagliari - Palermo	97	40.157	14.249	91.856
		Civitavecchia – Cagliari - Arbatax	309	82.836	29.454	343.818
		Genova - Porto Torres*	474	194.853	70.170	363.718
		Civitavecchia – Olbia*	488	164.156	58.074	445.725
		Tot OSP	1.676	573.825	200.085	1.668.427
	(B) OPERATORI IN LIBERO MERCATO	Genova – Porto Torres	668	410.496	144.478	289.675
		Civitavecchia – Olbia	800	673.463	228.736	256.485
		Totale Libero Mercato	1.468	1.083.959	373.214	546.160
	(C) TRAFFICO TOTALE		3.144	1.657.784	573.299	2.214.587

		LINEE	CORSE	PASSEGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2023	(A) OSP	Napoli - Cagliari	309	129.676	36.444	348.650
		Cagliari - Palermo	101	53.554	16.293	98.787
		Civitavecchia – Cagliari - Arbatax	312	99.535	33.071	357.426
		Genova - Porto Torres*	454	214.355	74.539	324.935
		Civitavecchia – Olbia*	488	177.627	58.272	437.875
		Tot OSP	1.664	674.747	218.619	1.567.673
	(B) OPERATORI IN LIBERO MERCATO	Genova – Porto Torres	710	405.324	140.133	348.485
		Civitavecchia – Olbia	812	696.490	233.414	259.537
		Totale Libero Mercato	1.522	1.101.814	373.547	608.022
	(C) TRAFFICO TOTALE		3.186	1.776.561	592.166	2.175.695

		LINEE	CORSE	PASSEGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2024	(A) OSP	Napoli - Cagliari	312	133.604	36.920	382.173
		Cagliari - Palermo	100	53.092	16.142	107.328
		Civitavecchia – Cagliari - Arbatax	314	99.191	33.156	440.492
		Genova - Porto Torres*	464	195.590	66.729	400.252
		Civitavecchia – Olbia*	486	185.029	61.857	417.216
		Tot OSP	1.676	666.506	214.804	1.747.461
	(B) OPERATORI IN LIBERO MERCATO	Genova – Porto Torres	591	407.089	141.708	213.904
		Civitavecchia – Olbia	734	715.877	241.958	258.199
		Totale Libero Mercato	1.325	1.122.966	383.666	472.103
	(C) TRAFFICO TOTALE		3.001	1.789.472	598.470	2.219.564

* OSP invernale da ottobre a maggio

Fonte: Elaborazioni su dati AdSP del Mare di Sardegna e concessionari

5.2. GENOVA-PORTO TORRES

I servizi di trasporto marittimo sulla linea Genova-Porto Torres assicurano la continuità territoriale tra la costa settentrionale della Sardegna e il nord della penisola. La distanza fra i porti delle due città è di 214 miglia nautiche e il tempo della traversata, per il servizio in OSP, è di 10 ore.

Sono attivi sulla linea:

- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) nei mesi invernali, ai sensi del Contratto di servizio in concessione n. 313 del 1° ottobre 2021 e in libero mercato nel resto dell'anno, con traghetti misti Ro-Pax;
- Grandi Navi Veloci (GNV), che opera da maggio a ottobre in regime di libero mercato nel trasporto passeggeri e merci;
- Grimaldi Lines, che opera in libero mercato in tutti i mesi dell'anno, ma unicamente per il trasporto merci, fatta eccezione per un periodo tra giugno e settembre 2022 in cui non è stata attiva sulla linea.

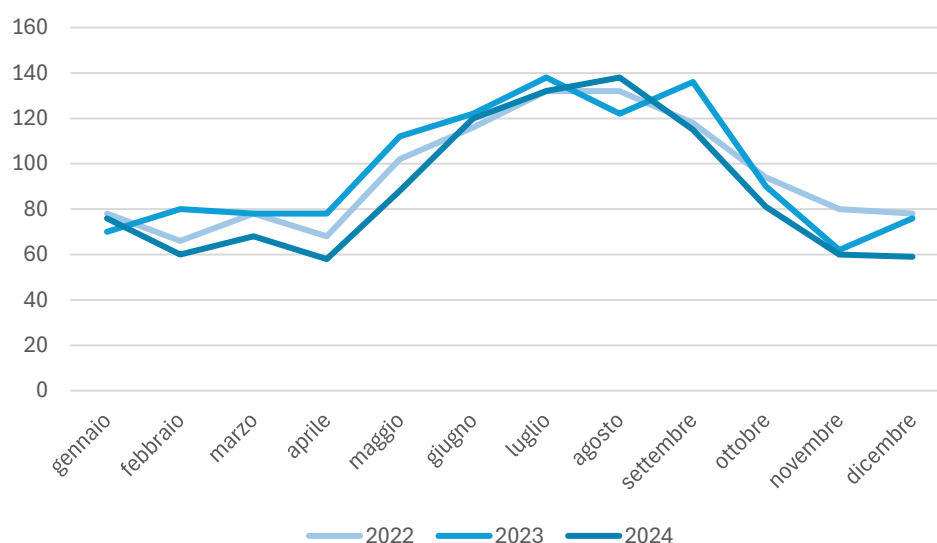
Si segnala che esclusivamente tra maggio e ottobre 2022 è stata attivata la linea contigua Savona-Porto Torres, che ha registrato, secondo i dati pubblicati da Sardegna Mobilità circa 120.000 passeggeri e oltre 50.000 m.l. di merci, trasportati su un totale di 200 corse.

Ai sensi del CdS, nel periodo invernale la frequenza dei viaggi sulla linea è giornaliera (1 andata e ritorno al giorno), con corse notturne, impiegando due unità navali che partono alle ore 20:30 una da Genova e una da Porto Torres, con direzioni opposte.

Nella quasi totalità del periodo, CIN ha impiegato navi con una capacità di trasporto passeggeri medio di circa 2.500 passeggeri, di cui circa 1.200 in cabina e una capacità di trasporto merci di oltre 2.300 metri lineari (e una capienza di quasi 900 sole autovetture).

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato dall'attività degli operatori menzionati nel triennio 2022-2024. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva tabella.

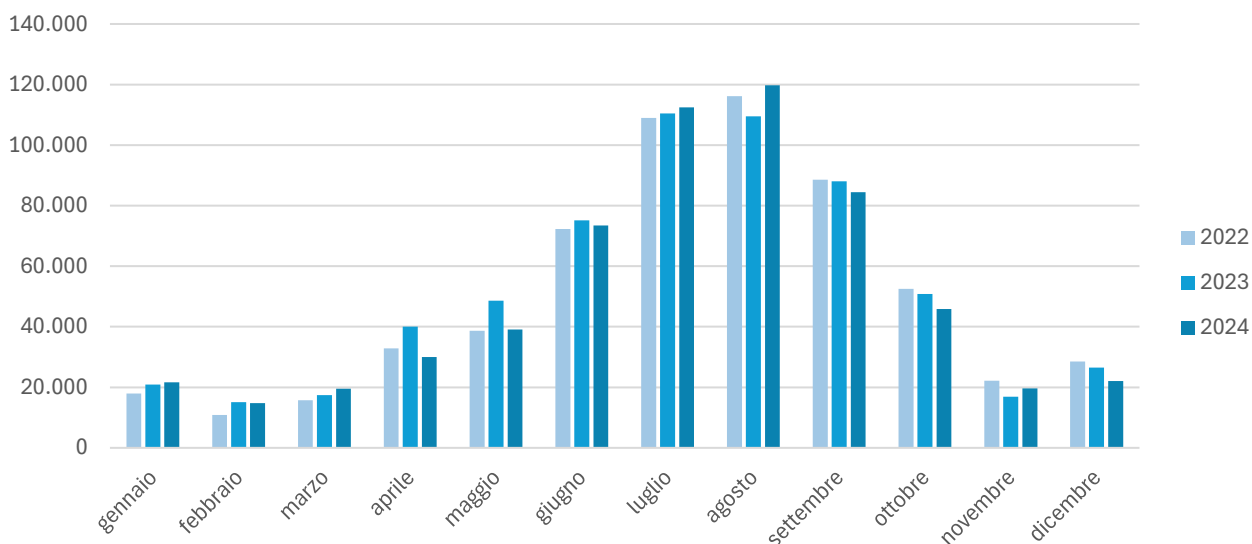
Figura 10 – Corse mensili, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

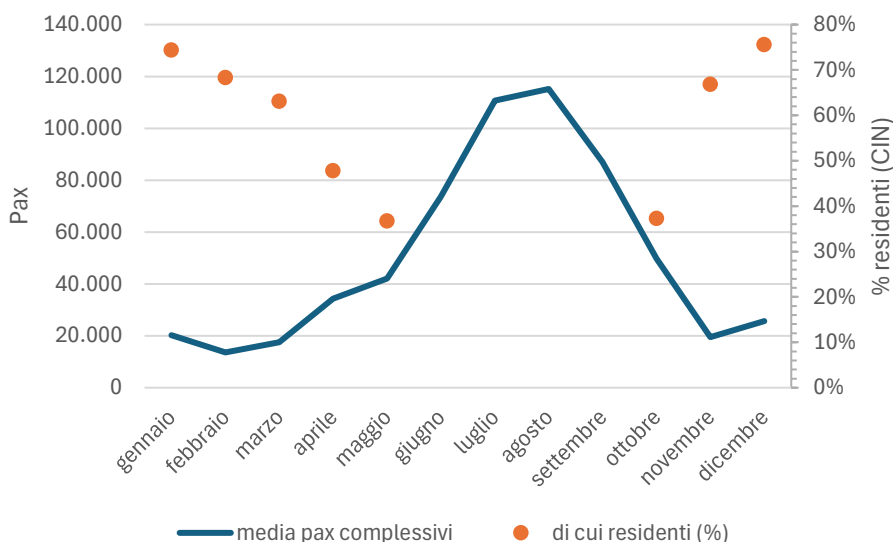
Nel triennio le compagnie hanno effettuato mediamente 1.120 corse l'anno, che corrispondono ad una media mensile di 93, con un massimo di 132 corse a luglio e agosto e un minimo di 67 a novembre. Tra il 2023 e il 2024 si registra un calo delle corse complessive del 9%.

Figura 11 – Dinamica del traffico passeggeri, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 12– Media traffico passeggeri 2022-2024



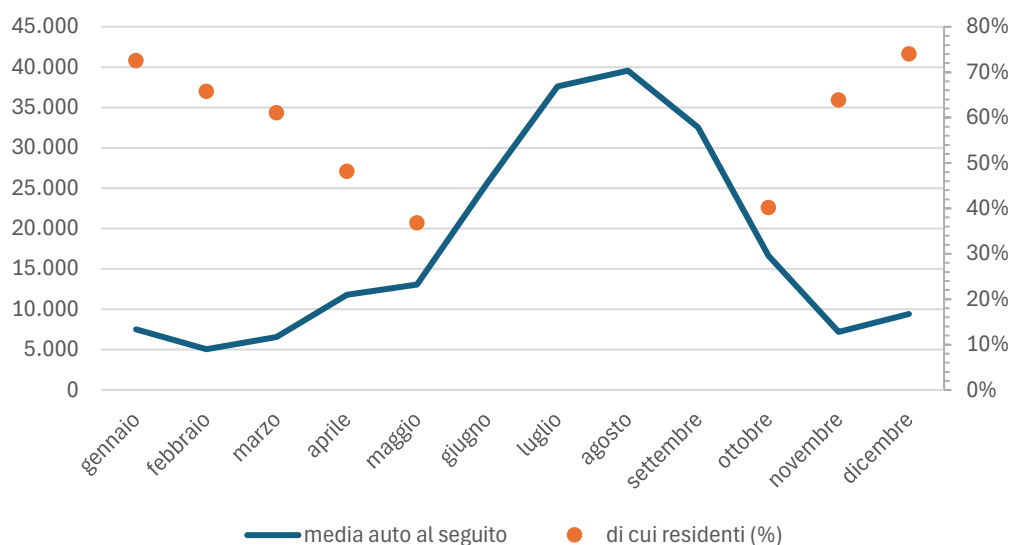
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

In media, il volume di passeggeri trasportati è di circa 610.000 passeggeri all'anno, con un massimo nel 2023 (620.000). La media mensile è invece di circa 50.500 nel 2022, 51.500 nel 2023, 50.000 nel 2024. Riguardo al *trend* stagionale, invece, questo appare omogeneo nel triennio considerato, con un traffico medio mensile tra giugno e settembre di 3,5 volte il traffico medio mensile tra ottobre e maggio.

Per i viaggiatori trasportati da CIN nel periodo ricadente nella convenzione, inoltre, è possibile rilevare la quota di passeggeri residenti in Sardegna. Questi costituiscono la maggior parte dei

passengeri trasportati fra novembre e marzo, arrivando a costituirne in media circa il 75% tra dicembre e gennaio; nell'intero periodo di OSP, tra ottobre e maggio, costituiscono in media quasi il 59%.

Figura 13 – Media mensile auto e camper al seguito dei passeggeri 2022-2024

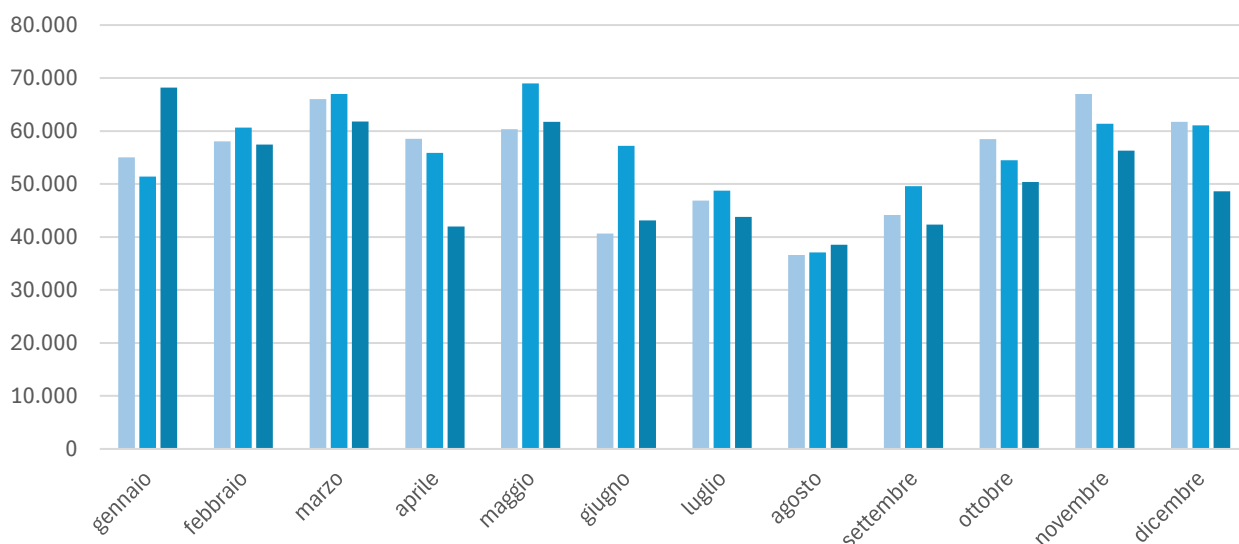


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Le auto trasportate al seguito dei passeggeri seguono pressoché la dinamica dei passeggeri e sono mediamente pari a 213.000, con il valore minimo registrato nel 2024 (circa 208.000). Tenuto conto che i dati di settore indicano che in media ogni auto “serve” circa tre passeggeri, se ne ricava che la quota di trasporto di soli passeggeri è decisamente minoritaria. La quota parte di auto imbarcate da residenti in Sardegna è mediamente del 57%, con picchi tra dicembre e gennaio (73%). Il numero medio annuo di moto è di circa 18.000, mentre autobus e minibus sono in media circa 4.000 all’anno.

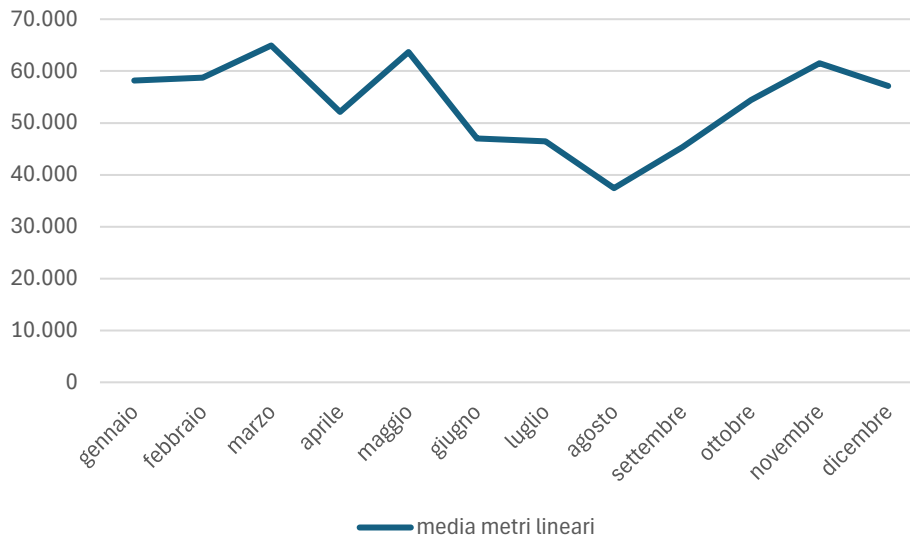
In ultimo, le merci ammontano in media a circa 650.000 metri lineari all’anno; il valore massimo si verifica nel 2023 (673.500) e quello minimo nel 2024 (614.000). Nel caso delle merci, diversamente da quello dei passeggeri e auto al seguito, non si riscontra un effetto stagionalità evidente, con andamento fortemente discontinuo nell’anno.

Figura 14 – Dinamica del trasporto merci in metri lineari, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 15 – Dinamica del trasporto merci, media mensile 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

La tabella seguente contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Tabella 8– Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri ¹⁴	Auto al seguito ¹⁵	Metri lineari
2022	Estivo (giugno-settembre)	498	385.965	137.239	168.270
	Invernale (ottobre-maggio)	644	219.384	77.409	485.122
	Totale 2022	1.142	605.349	214.648	653.392
2023	Estivo (giugno-settembre)	518	383.293	133.018	192.667
	Invernale (ottobre-maggio)	649	236.386	81.654	480.753
	Totale 2023	1.164	619.679	214.672	673.420
2024	Estivo (giugno-settembre)	505	390.076	136.023	167.775
	Invernale (ottobre-maggio)	550	212.603	72.414	446.381
	Totale 2024	1.055	602.679	208.437	614.156

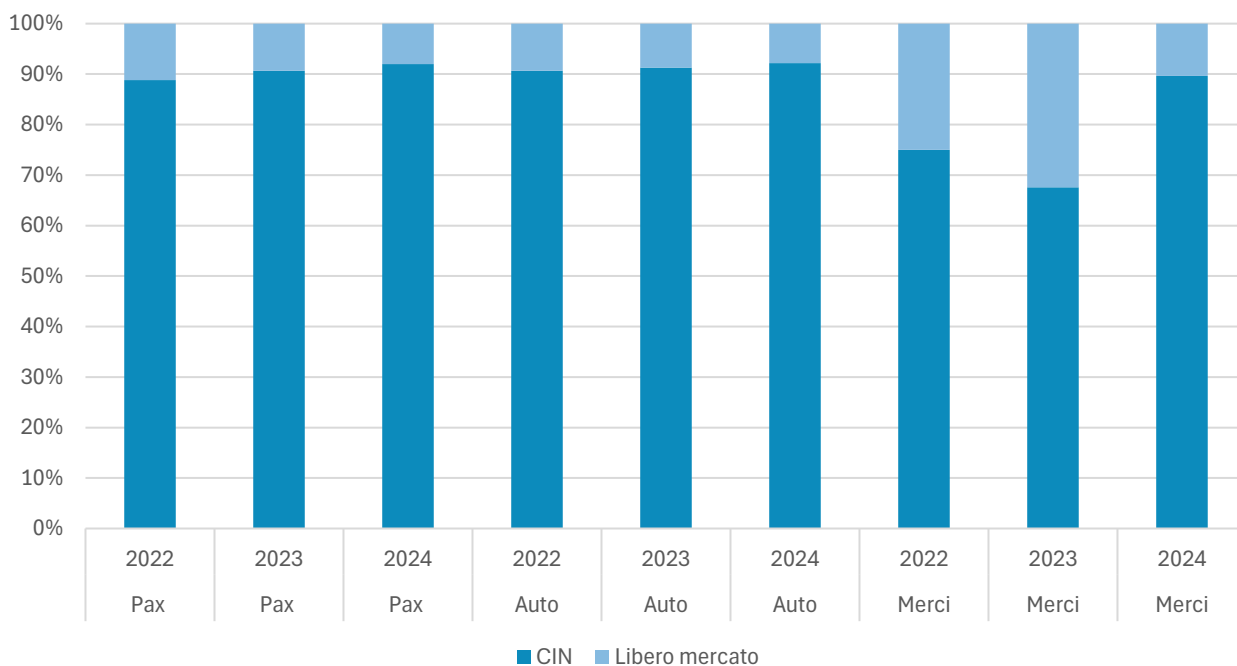
Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Il grafico di seguito riporta la distribuzione di passeggeri, auto e merci fra gli operatori attivi sulla linea nel periodo in cui CIN opera in OSP, ovvero fra ottobre e maggio. Come è possibile osservare, CIN trasporta circa il 90% del totale del mercato relativamente al traffico passeggeri e auto al seguito. Relativamente al traffico merci, invece, tra il 2022 e il 2023 il trasportato in OSP rappresenta circa il 70% del totale del mercato, mentre nel 2024 sale a circa il 90%.

¹⁴ Dato comprensivo di autisti dei mezzi commerciali e infanti

¹⁵ Dato comprensivo di camper

Figura 16 – Distribuzione del servizio, ottobre-maggio



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicate, per il traffico in OSP, a partire da febbraio 2024, quando le precedenti tariffe, previste per il primo periodo regolatorio, sono state aggiornate al tasso programmato di inflazione.

Tabella 9 – Tariffe massime in OSP, linea Genova-Porto Torres

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
doppia esterna	60 €	89 €	127 €
doppia interna	53 €	78 €	111 €
quadrupla esterna	50 €	74 €	99 €
quadrupla interna	42 €	58 €	86 €
poltrona	27 €	34 €	70 €
ponte	26 €	33 €	58 €
auto 1° gruppo	59 €	73 €	99 €
auto 2° gruppo	64 €	82 €	113 €
roulottes, rimorchi	23 €	27 €	33 €
pullman	27 €	34 €	42 €
moto fino a 200 cc	35 €	35 €	35 €
moto oltre 200 cc	49 €	49 €	49 €
Mezzi commerciali pieni	41 €	41 €	41 €
Mezzi commerciali vuoti	33 €	33 €	33 €

Fonte: sito web CIN

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato;

si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e sono onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie.

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave. Per alta stagione si intendono i seguenti periodi: dal 19/12 al 07/01 e dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo. Per bassa stagione si intendono tutti i periodi non rientranti nell'alta stagione.

Con riferimento al servizio in OSP, nel triennio considerato ogni passeggero ha speso, per le varie sistemazioni (cabina, poltrona, passaggio ponte,) in media 52 €; relativamente alle merci, ogni metro lineare è stato pagato in media 35 €.

CONCLUSIONI

Sulla linea viaggiano mediamente ogni anno circa 610.000 passeggeri, circa 230.000 auto e circa 650.000 metri lineari di merci. La tratta è interessata da un traffico passeggeri per lo più turistico, come evidenziano i picchi di stagionalità nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali.

Il rapporto auto/passeggeri indica che in media ci sono tra 2,5 e 3 passeggeri per ogni auto.

Tra ottobre e maggio, sulla linea in OSP, i passeggeri sono per il 59% circa viaggiatori residenti e spendono per l'acquisto del biglietto in media 52 €.

5.3. CIVITAVECCHIA-OLBIA

I servizi di trasporto marittimo sulla linea Civitavecchia-Olbia garantiscono la continuità territoriale tra il centro della penisola e la costa nord della Sardegna. I porti delle due città sono distanti circa 125 miglia nautiche ed il tempo di traversata, per il servizio in OSP, è di 8 ore.

Come descritto al paragrafo 4, a partire da maggio 2021 la linea è esercita attraverso un OSP orizzontale realizzato, tra ottobre e maggio, mediante un piano operativo congiunto tra le società che vi hanno aderito.

Tra ottobre e maggio, quindi, sulla base del citato piano operativo congiunto, i collegamenti tra i due porti sono svolti mediante due navi Ro-Pax, con una capacità di trasporto passeggeri medio di circa 2.800 passeggeri, di cui 1.200 in cabina e una capacità di trasporto merci di quasi 2.700 metri lineari (e una capienza di circa 1.000 sole autovetture).

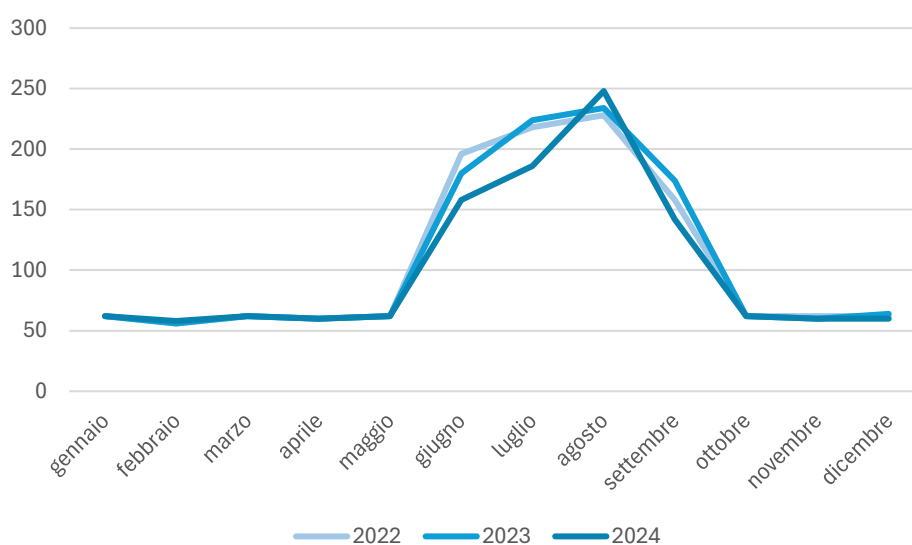
Nel periodo tra giugno e settembre, invece, i collegamenti sono svolti in regime di libero mercato, ma in esclusiva alle società che hanno aderito all'OSP invernale, con un'autorizzazione rilasciata dal Ministero. Tali società sono:

- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN);
- Grimaldi Lines (Grimaldi);
- Grandi Navi Veloci (GNV)¹⁶

Nel periodo invernale la linea è esercita con partenze giornaliere dai due porti, con corse notturne. Nel periodo estivo, invece, l'offerta degli operatori è molto più ampia, con corse più che triplicate rispetto al periodo invernale e con collegamenti notturni e diurni.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato dall'attività dei tre operatori nel triennio 2022-2024 e si evince come la tratta sia fortemente influenzata dai flussi turistici stagionali.

Figura 17 – Corse mensili, 2022-2024



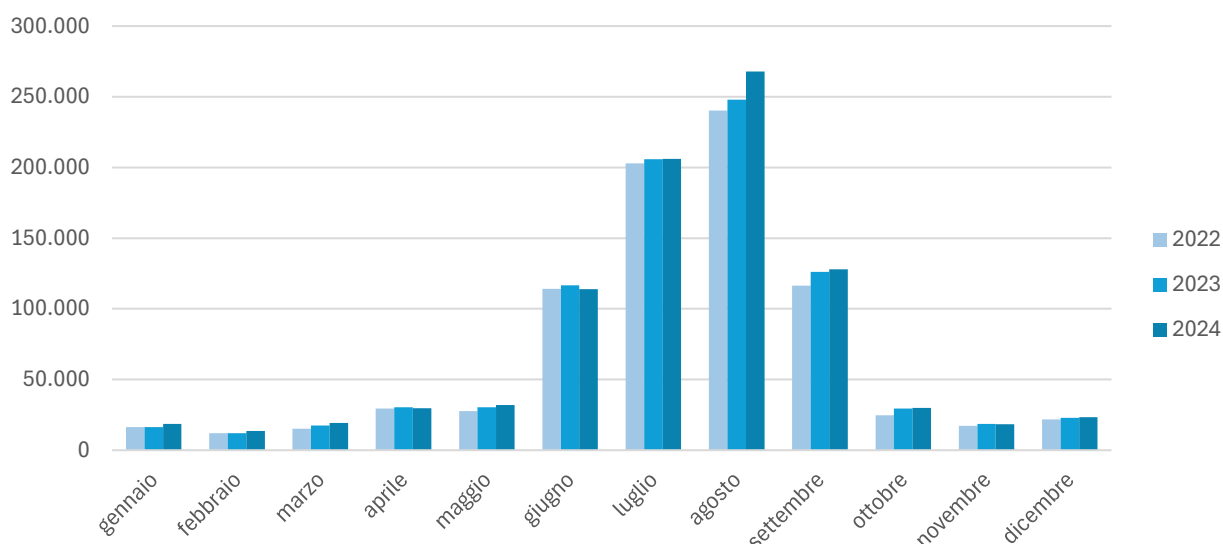
Fonte: elaborazioni su dati AdSP

¹⁶ Relativamente al triennio 2022-2024 GNV non ha svolto i collegamenti nel periodo estivo del 2024

In media nel triennio 2022-2024 sono state effettuate quasi 1.300 corse l'anno. Tra giugno e agosto le corse di CIN rappresentano il 60% dell'offerta totale sulla tratta.

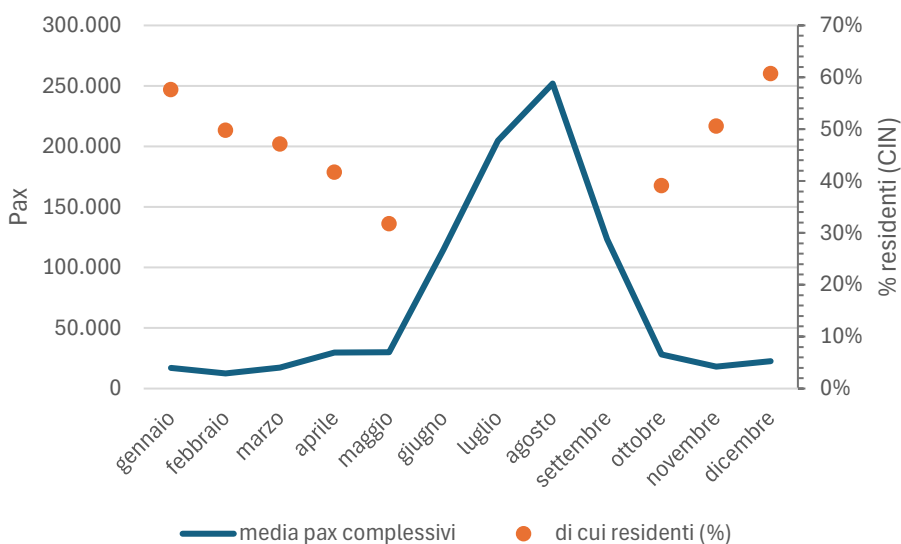
Le seguenti figure illustrano l'andamento mensile del flusso passeggeri e auto al seguito nel triennio 2022-2024. Sulla tratta hanno viaggiato in media circa 871.000 passeggeri l'anno, di cui quasi 700.000 nel periodo stagionale da giugno a settembre e circa 175.000 nel resto dell'anno servito da OSP, con un andamento lievemente crescente tra il 2022 e il 2024 (il 7,5 % in più).

Figura 18 – Dinamica del traffico passeggeri, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 19 – Media traffico passeggeri 2022-2024

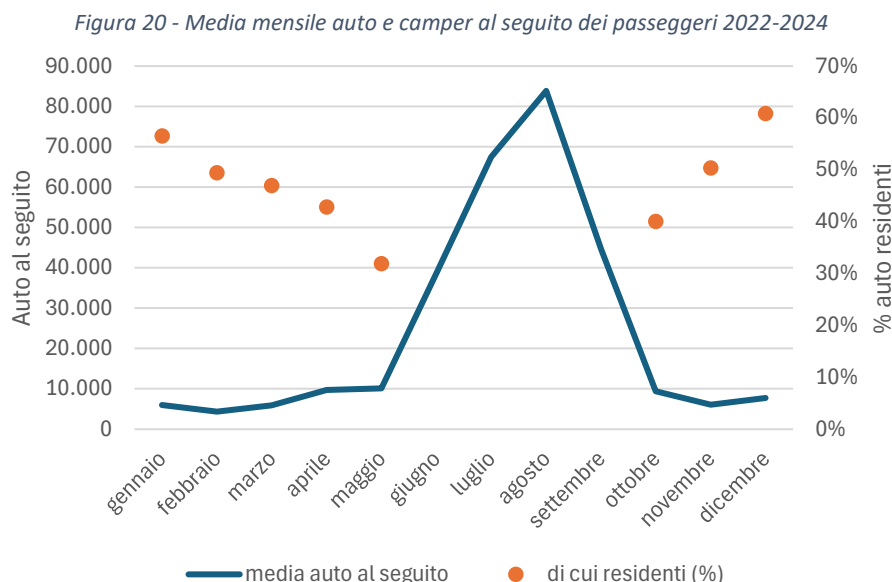


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

In media, ogni mese viaggiano circa 72.000 persone, ma i passeggeri medi mensili del periodo estivo in libero mercato sono circa 8 volte quelli dei mesi in OSP; la media nei mesi di luglio e agosto è di circa 230.000 passeggeri, mentre quella dei mesi invernali di gennaio e febbraio è di meno di 15.000. Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei viaggiatori che hanno usufruito della tariffazione per residenti (che fa riferimento solo ai passeggeri nel periodo di OSP tra

ottobre e maggio), che in media pesano il 47 % sul totale dei passeggeri trasportati nel medesimo periodo, con un valore massimo di circa il 60% nei mesi di dicembre e gennaio

Le auto al seguito seguono sostanzialmente lo stesso andamento stagionale dei passeggeri. In media corrispondono a circa 294.000 per anno. Nel periodo in OSP tra ottobre e maggio vengono mediamente trasportati circa 60.000 i veicoli.



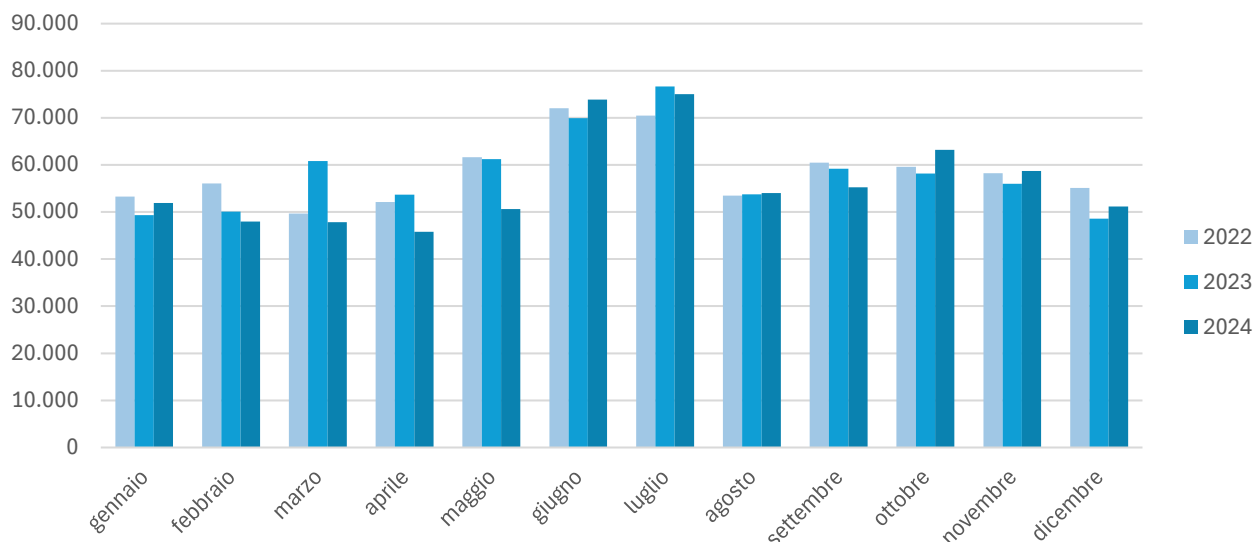
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

La media mensile delle auto al seguito (dato comprensivo di camper) è di circa 24.500, con picchi nei mesi estivi di luglio, agosto e settembre (quasi 76.000) e livelli minimi nei mesi di gennaio e febbraio (circa 5.000). Tra ottobre e maggio sono trasportate mediamente, dal servizio in OSP, quasi 60.000 auto.

Anche in questo caso si mostrano in figura i dati sul trasporto di auto al seguito incluse nella categoria residenti che pesano mediamente, nel periodo in OSP, il 47% sul totale, con un valore massimo nei mesi di dicembre e gennaio che portano tale percentuale al 59%.

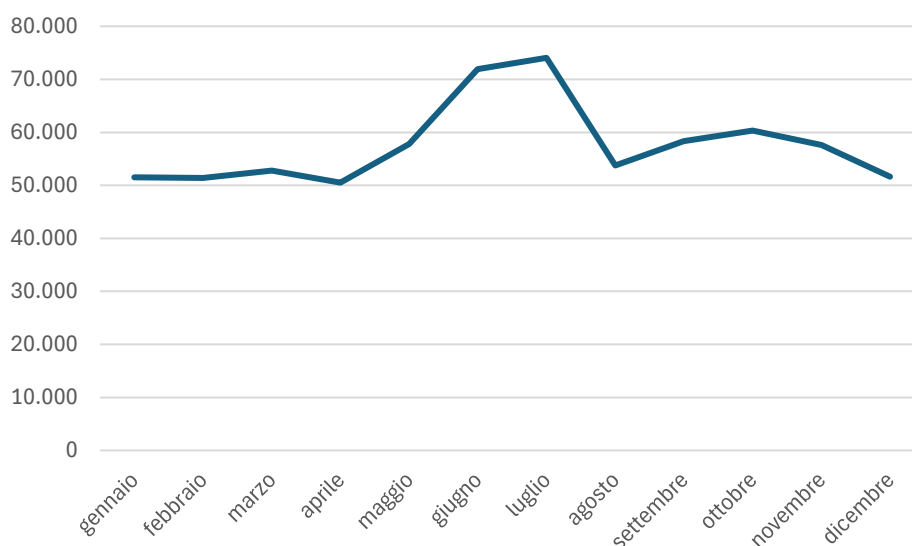
Il numero medio annuo di moto è di 14.000, mentre autobus e minibus sono in media circa 3.200 all'anno; significativo anche il numero di roulettes/rimorchi, di circa 1.200 unità annue.

Figura 21 – Dinamica del trasporto merci in metri lineari, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 22 – Dinamica del trasporto merci, media mensile 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Il trasporto merci mostra un andamento simile a quello del trasporto di passeggeri, ma nella stagione estiva raggiunge il picco nei mesi di giugno e luglio, per poi diminuire nel mese di agosto, quando il trasporto di auto e cose al seguito diventa massimo.

La media annua di merci trasportate è di quasi 700.000 metri lineari e quella mensile di quasi 58.000 metri lineari, con picchi nei mesi estivi di giugno e luglio (circa 73.000 metri lineari) e valori più contenuti nei mesi invernali (da gennaio a aprile) con circa 51.500 metri lineari di merci trasportate. Tra ottobre e maggio sono trasportate, dal servizio in OSP, circa 433.500 metri lineari di merci.

La tabella seguente contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Tabella 10 – Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri ¹⁷	Auto al seguito ¹⁸	Metri lineari
2022	Estivo (giugno-settembre)	800	673.463	228.736	256.485
	Invernale (ottobre-maggio)	488	164.156	58.074	445.725
	Totale 2022	1.288	837.619	286.810	702.209
2023	Estivo (giugno-settembre)	812	696.490	233.414	259.537
	Invernale (ottobre-maggio)	488	177.627	58.272	437.875
	Totale 2023	1.300	874.117	291.686	697.412
2024	Estivo (giugno-settembre)	734	715.877	241.958	258.199
	Invernale (ottobre-maggio)	486	185.029	61.857	417.216
	Totale 2024	1.220	900.906	303.815	675.414

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nella tabella sottostante si rappresenta l'ultimo aggiornamento delle tariffe massime applicate da CIN, limitatamente al periodo in OSP, a partire dal 1° maggio 2025, secondo i criteri già descritti al capitolo 4.

Tabella 11 – Tariffe massime linea Civitavecchia-Olbia

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
doppia esterna	€ 45	€ 56	€ 78
doppia interna	€ 44	€ 51	€ 72
quadrupla esterna	€ 39	€ 47	€ 62
quadrupla interna	€ 35	€ 40	€ 50
poltrona	€ 28	€ 32	€ 37
ponte	€ 24	€ 26	€ 28
auto 1° gruppo	€ 41	€ 64	€ 86
auto 2° gruppo	€ 55	€ 75	€ 100
roulottes, rimorchi	€ 23	€ 28	€ 33
pullman	€ 29	€ 36	€ 42
moto fino a 200 cc	€ 37	€ 37	€ 37
moto oltre 200 cc	€ 50	€ 50	€ 50
Mezzi commerciali pieni	€ 29	€ 29	€ 29
Mezzi commerciali vuoti	€ 26	€ 26	€ 26

Fonte: Sito web CIN

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato;

¹⁷ Dato comprensivo di autisti dei mezzi commerciali e infanti

¹⁸ Dato comprensivo di camper

si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e sono onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie.

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave. Per alta stagione si intendono i seguenti periodi: dal 19/12 al 07/01 e dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo. Per bassa stagione si intendono tutti i periodi non rientranti nell'alta stagione.

Con riferimento al servizio in OSP, nel triennio considerato ogni passeggero ha speso, per le varie sistemazioni (cabina, poltrona, passaggio ponte,) in media 42 €.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come la tratta Civitavecchia-Olbia registri una media annua di circa 871.000 passeggeri, circa 294.000 auto e quasi 700.000 metri lineari di merci.

La tratta è fortemente interessata dal traffico stagionale: i flussi mostrano picchi nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali. Tra ottobre e maggio, sulla linea in OSP, i passeggeri sono per il 47% circa viaggiatori residenti e spendono per l'acquisto del biglietto in media 42 €.

Il rapporto auto/passeggeri indica che in media ci sono circa 3 passeggeri per ogni auto.

5.4. CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

I servizi di trasporto sulla tratta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e due porti della Sardegna.

Allo stato attuale, la Società Grimaldi opera in condizioni di esclusiva ai sensi del Contratto di servizio in concessione n. 219 del 30 agosto 2023 ed effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno con traghetti misti Ro-Pax.

La distanza fra il porto di Civitavecchia e quello di Cagliari è di circa 230 miglia nautiche, con una durata delle traversate di circa 13 ore, svolte in orari notturni. Il porto di Civitavecchia dista da quello di Arbatax 170 miglia nautiche, coperte in circa 9 ore di traversata notturna. L'ulteriore distanza fra Arbatax e Cagliari è normalmente coperta in circa 5 ore di navigazione.

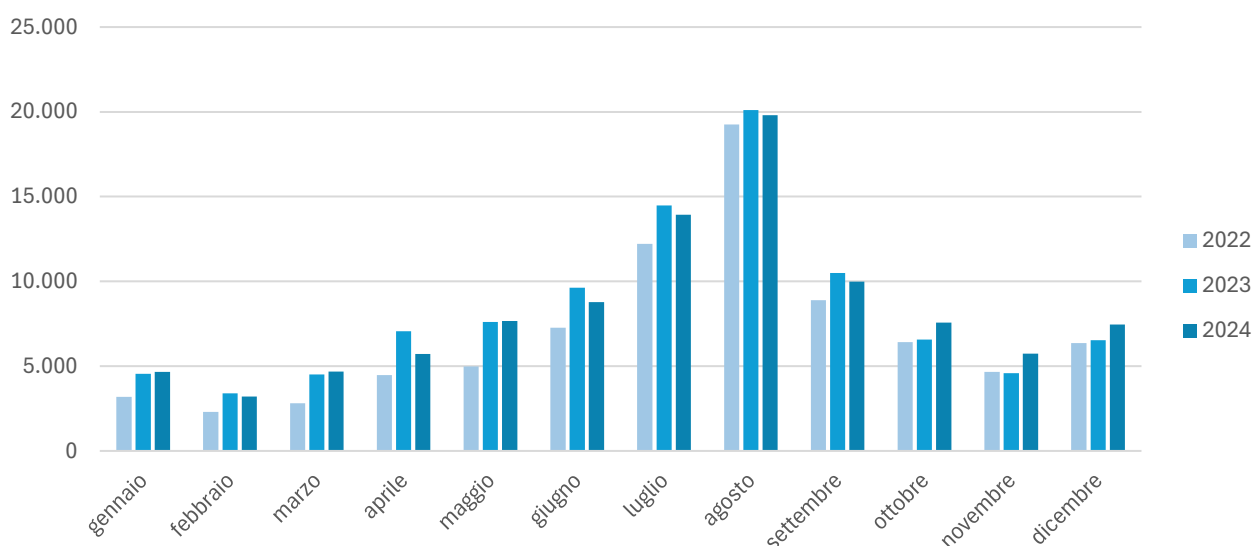
Ai sensi del CdS, il concessionario è tenuto ad effettuare fra Civitavecchia e Cagliari partenze di andata e ritorno con frequenza trisettimanale, con almeno due approdi intermedi settimanali ad Arbatax, distanziati di almeno due giorni, mentre nel mese di agosto gli approdi intermedi ad Arbatax salgono a tre.

Il servizio attuale viene svolto con un'unità navale che ha una capacità di 956 passeggeri, di cui 638 in posti fissi (464 in cabine, per lo più quaduple e 174 poltrone) e 2.256 metri lineari.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico generato dall'attività del concessionario nel triennio 2022-2024. Informazioni più dettagliate al riguardo sono contenute nella successiva tabella e nell'appendice alla presente relazione.

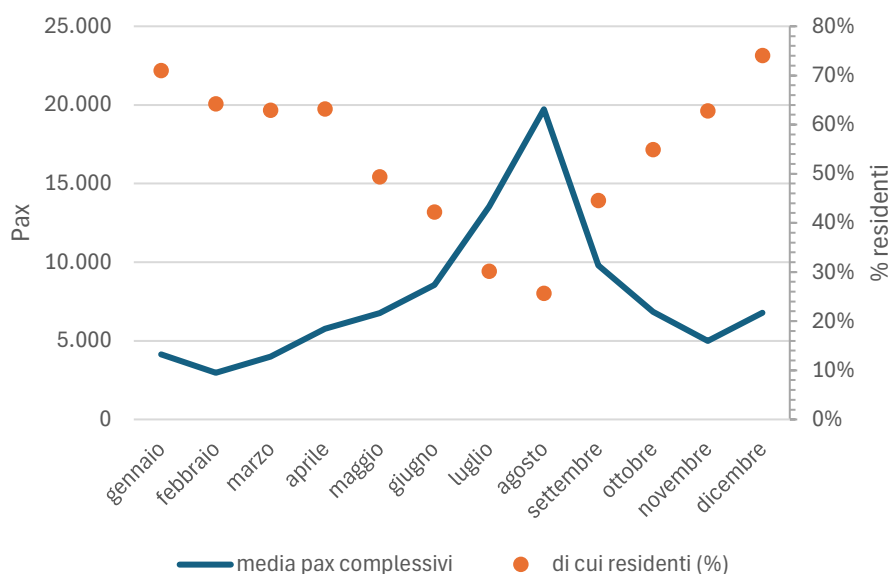
Le seguenti due figure illustrano l'andamento mensile del flusso passeggeri e delle auto al loro seguito trasportati dal concessionario nel periodo 2022-2024. Sulla tratta hanno viaggiato in media, nel triennio considerato, circa 94.000 passeggeri annui (dato comprensivo di autisti).

Figura 23 – Dinamica del traffico passeggeri, 2022-2024



Fonte: dati AdSP

Figura 24– Media traffico passeggeri 2022-2024

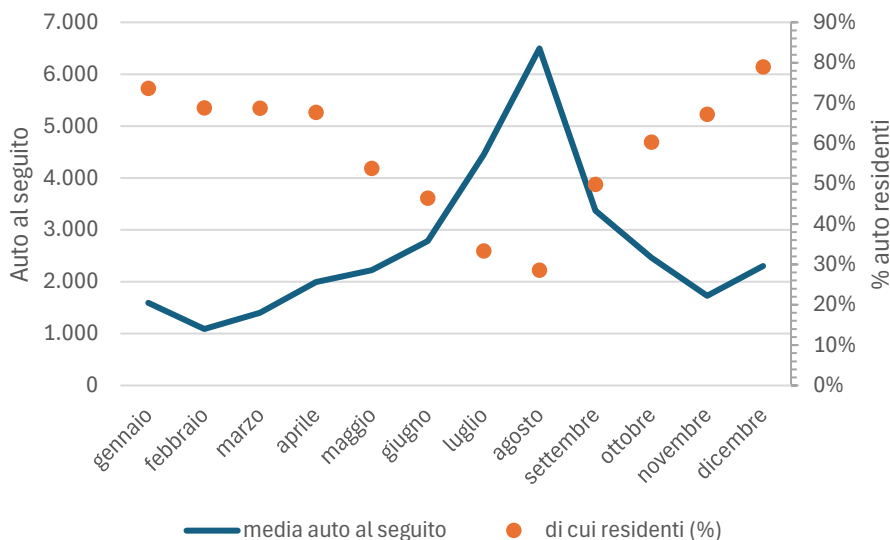


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Come si evince dal grafico in figura 2, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità con evidenti picchi nel periodo estivo.

Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei passeggeri residenti in Sardegna che in media pesano poco più del 50% sul totale, con valori massimi nei mesi di dicembre e gennaio (superiori al 70%) e valori minimi nei mesi di luglio ed agosto (circa il 28%).

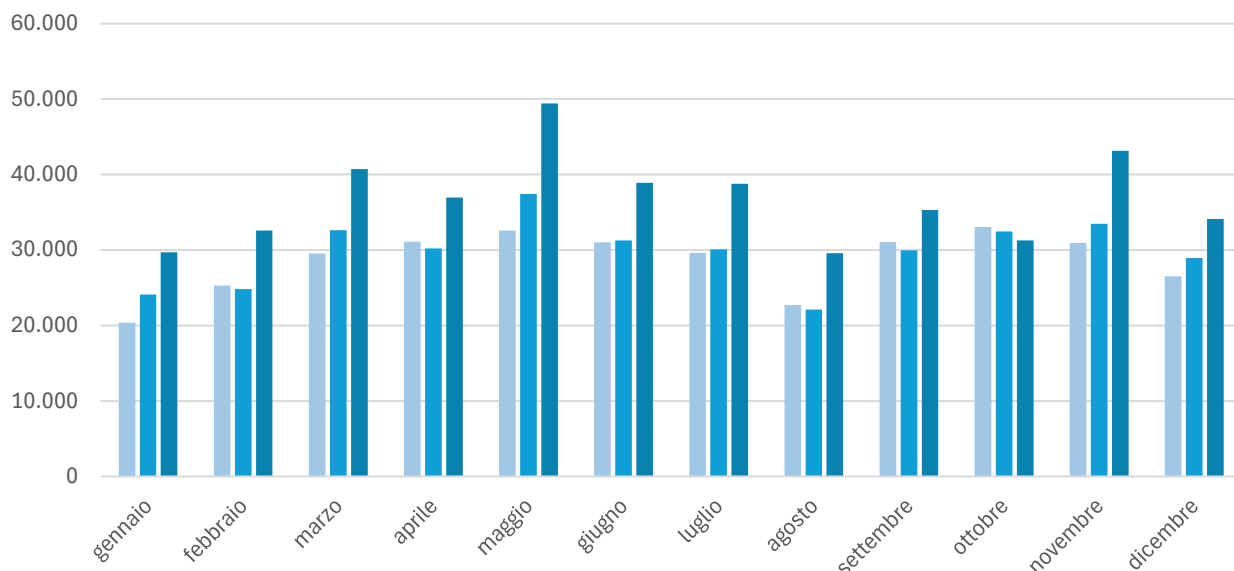
Figura 25 – Media mensile auto e camper al seguito dei passeggeri 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

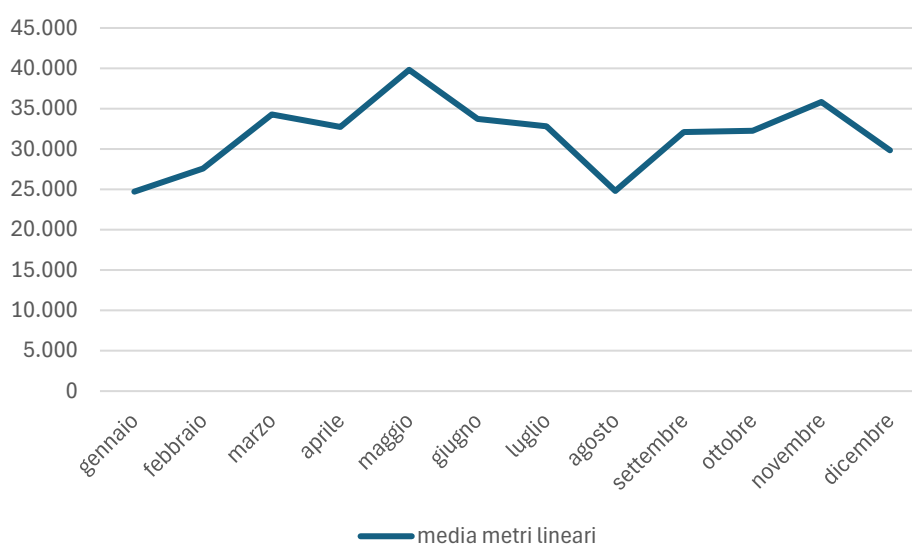
Prevedibilmente, le auto al seguito presentano un andamento omogeneo rispetto a quello evidenziato per i passeggeri. Sulla tratta sono state imbarcate in media, nel triennio considerato, circa 32.000 auto al seguito all'anno (dato comprensivo di camper), con un picco di circa 6.500 nel mese di agosto. Anche in questo caso si mostrano in figura i dati sul trasporto di auto incluse nella categoria residenti, che pesano mediamente il 57% sul totale annuo, con un valore massimo nel mese di dicembre che porta tale percentuale al 79%. Il numero medio annuo di moto è di circa 1.500, mentre autobus e minibus sono in media circa 400 all'anno.

Figura 26 – Dinamica del trasporto merci in metri lineari, 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 27 – Dinamica del trasporto merci, media mensile 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Come si evince dal grafico, il trasporto merci ha un andamento più discontinuo rispetto a passeggeri e auto, con una media pari a circa 380.000 metri lineari annui. La media mensile di merci trasportate è di circa 32.000 metri lineari, con picchi nel mese di maggio (circa 40.000) e livelli più contenuti nei mesi invernali tra dicembre e febbraio (circa 27.000); anche il mese di agosto presenta un valore minimo, in corrispondenza al trasporto massimo di auto e cose al seguito.

La tabella seguente contiene un quadro riassuntivo del traffico sulla linea.

Tabella 12 - Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri ¹⁹	Auto ²⁰	Metri lineari
2022	Estivo (giugno-settembre)	105	47.647	16.564	114.406
	Invernale (ottobre-maggio)	204	35.189	12.890	229.412
	Totale 2022	309	82.836	29.454	343.818
2023	Estivo (giugno-settembre)	105	54.718	17.828	113.405
	Invernale (ottobre-maggio)	207	44.817	15.243	244.021
	Totale 2023	312	99.535	33.071	357.426
2024	Estivo (giugno-settembre)	104	52.484	16.903	142.592
	Invernale (ottobre-maggio)	210	46.707	16.253	297.700
	Totale 2024	314	99.191	33.156	440.492

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicate a partire dal 23 settembre 2023 ai sensi del CdS n. 219 del 30 agosto 2023, aggiornando le precedenti tariffe previste dal CdS n. 57 del 22 marzo 2022 al tasso programmato di inflazione ex NADEF 2022.

Tabella 13 – Tariffe massime linea Civitavecchia-Cagliari

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
doppia esterna	€ 41	€ 56	€ 74
doppia interna	€ 39	€ 54	€ 70
quadrupla esterna	€ 37	€ 51	€ 67
quadrupla interna	€ 31	€ 43	€ 54
poltrona	€ 26	€ 34	€ 44
ponte	€ 25	€ 30	€ 35
auto 1° gruppo	€ 45	€ 59	€ 78
auto 2° gruppo	€ 48	€ 70	€ 92
roulottes, rimorchi	€ 21	€ 26	€ 31
pullman	€ 24	€ 29	€ 35
moto fino a 200 cc	€ 33	€ 33	€ 33
moto oltre 200 cc	€ 46	€ 46	€ 46
Mezzi commerciali pieni	€ 32	€ 32	€ 32
Mezzi commerciali vuoti	€ 26	€ 26	€ 26

Fonte: CdS n. 219 del 30 agosto 2023

Tabella 14 – Tariffe massime linea Civitavecchia-Arbatax

¹⁹ Dato comprensivo di autisti dei mezzi commerciali e infanti

²⁰ Dato comprensivo di camper

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
doppia esterna	€ 35	€ 47	€ 61
doppia interna	€ 32	€ 44	€ 58
quadrupla esterna	€ 32	€ 43	€ 56
quadrupla interna	€ 28	€ 37	€ 46
poltrona	€ 22	€ 30	€ 37
ponte	€ 21	€ 26	€ 31
auto 1° gruppo	€ 42	€ 54	€ 75
auto 2° gruppo	€ 44	€ 56	€ 80
roulottes, rimorchi	€ 20	€ 25	€ 30
pullman	€ 22	€ 28	€ 33
moto fino a 200 cc	€ 33	€ 33	€ 33
moto oltre 200 cc	€ 46	€ 46	€ 46
Mezzi commerciali pieni	€ 26	€ 26	€ 26
Mezzi commerciali vuoti	€ 22	€ 22	€ 22

Fonte: CdS n. 219 del 30 agosto 2023

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato; si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e sono onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie.

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave. Per alta stagione si intendono i seguenti periodi: dal 01/06 al 30/09, dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo. Per bassa stagione si intendono tutti i periodi non rientranti nell'alta stagione.

Nel triennio considerato, ogni passeggero ha speso, per le varie sistemazioni (cabina, poltrona, passaggio ponte,) in media 35€, mentre ogni metro lineare di merce è stato pagato in media 29 €.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come la linea Civitavecchia-Cagliari-Arbatax registri una media annua di oltre 94.000 passeggeri, circa 32.000 auto e oltre 380.000 metri lineari di merci.

La tratta è fortemente interessata dal traffico stagionale, in quanto si evidenziano picchi di flusso nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali; i passeggeri si dividono equamente tra residenti e non (entrambi 50%) e viaggiano prevalentemente in auto. In generale i viaggiatori spendono per l'acquisto del biglietto in media 35 euro. Chi acquista il biglietto per residenti viaggia in media di più nei mesi invernali, mentre chi acquista il biglietto ordinario viaggia maggiormente nei mesi estivi.

5.5. NAPOLI-CAGLIARI

I servizi di trasporto marittimo sulla linea Napoli-Cagliari garantiscono la continuità territoriale fra la Sardegna e uno dei principali porti del sud Italia continentale.

Sulla tratta è attiva la Società Grimaldi, che effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per l'intero anno solare con traghetti misti Ro-Pax, ai sensi del Contratto di servizio in concessione n. 159 del 1° giugno 2021. La linea è esercita, con la stessa nave, insieme alla linea Cagliari-Palermo, descritta dettagliatamente nel paragrafo successivo ed è regolata dal medesimo Contratto.

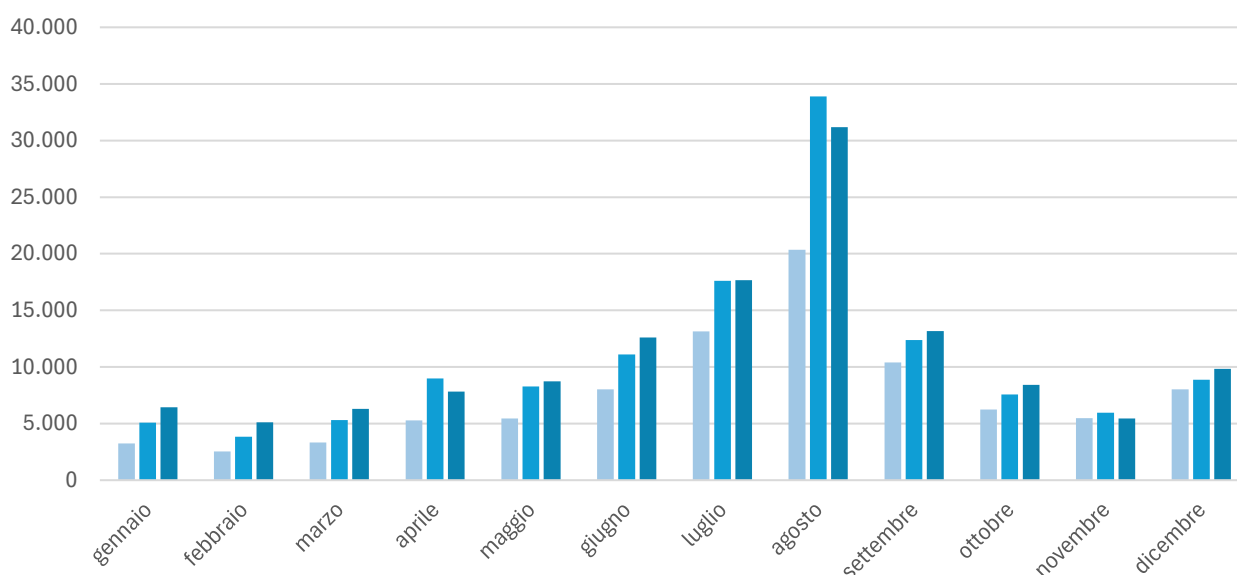
Per completezza, si evidenzia la presenza di un'altra rotta contigua alla Napoli-Cagliari, per il solo trasporto merci (Ro-Ro cargo), fra il porto di Salerno e quello di Cagliari, servita dalla stessa Grimaldi; nel 2024 sono state effettuate sulla linea 172 corse (fonte Sardegna mobilità).

Ai sensi del CdS integrativo n. 519 del 27 dicembre 2021, la frequenza delle corse sulla linea è per tutto l'anno di tre viaggi notturni (tre andate e ritorno) a settimana. La distanza fra i porti delle due città (circa 265 miglia nautiche) è coperta in circa 15 ore.

A partire da febbraio 2023, il servizio viene svolto con un'unità navale con capacità di trasporto superiore all'unità sostituita²¹, per un totale di 1.800 passeggeri, di cui 834 in cabina e 48 in poltrona, 797 auto (dato delle sole autovetture) e 1.926 metri lineari.

Come possibile osservare dalle figure che seguono, la domanda di passeggeri e auto al seguito è caratterizzata fortemente dalla stagionalità.

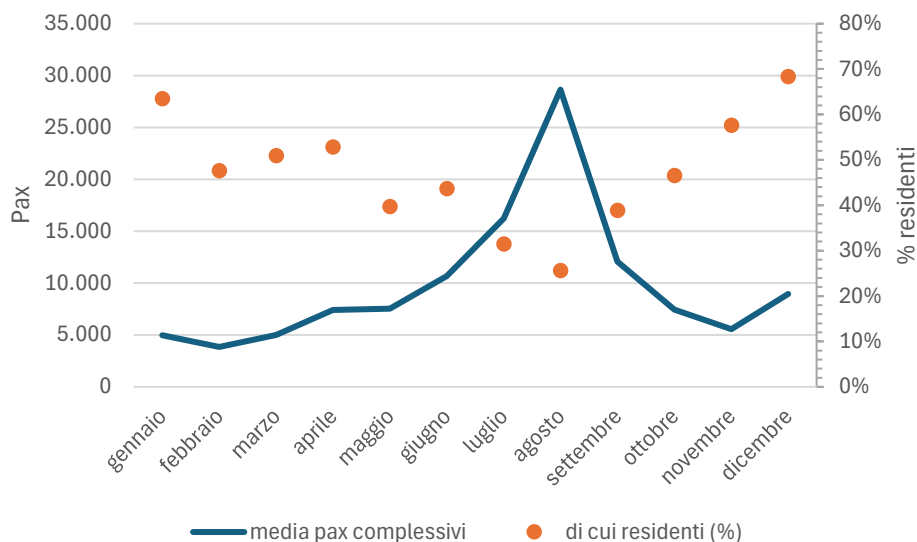
Figura 28 – Dinamica del traffico passeggeri, 2022-2024



Fonte: dati AdSP

²¹ La motonave sostituita aveva una capacità di trasporto pari a 956 passeggeri di cui 638 in posti fissi (cabine, per lo più quaduple e poltrone) e 2.256 metri lineari

Figura 29 – Media traffico passeggeri 2022-2024



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

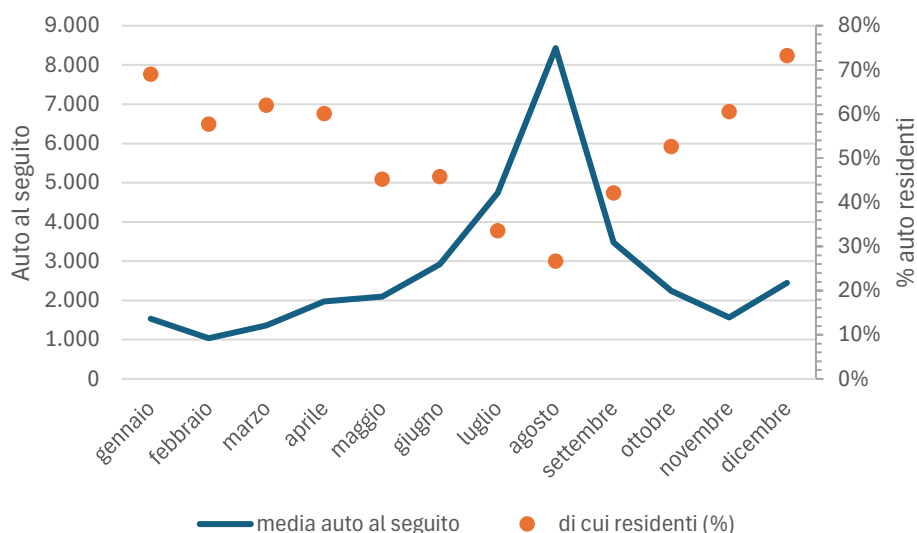
La media annua dei passeggeri trasportati, nel triennio considerato, è di circa 118.000, con un picco di 133.000 passeggeri trasportati registrato nel 2024. Tra il 2022 e il 2023 si ha un aumento del 40% del totale dei passeggeri trasportati, conseguenza della variazione dell'unità navale sulla linea.

La media mensile estiva dei passeggeri trasportati (quasi 17.000 nei mesi tra giugno e settembre, con un picco nel mese di agosto di circa 28.500 passeggeri) è notevolmente superiore alla media mensile invernale (circa 6.000 nei mesi tra ottobre e maggio).

I passeggeri residenti in Sardegna costituiscono in media il 47% del totale, con valori massimi nel mese di dicembre (intorno al 68%) e valori minimi nei mesi di luglio ed agosto (circa il 29%).

Le auto al seguito seguono sostanzialmente lo stesso andamento dei passeggeri, con una media annua di circa 34.000 e mensile pari a circa 2.800, con picchi nel mese di agosto (8.400 in media) e livelli minimi nel mese di febbraio (circa 1.000 auto trasportate in media). Infine, si evidenzia che mediamente circa il 52% dei titoli di viaggio per auto sono stati acquistati con la tariffa per residenti.

Figura 30 – Media mensile auto e camper al seguito dei passeggeri, 2022-2024

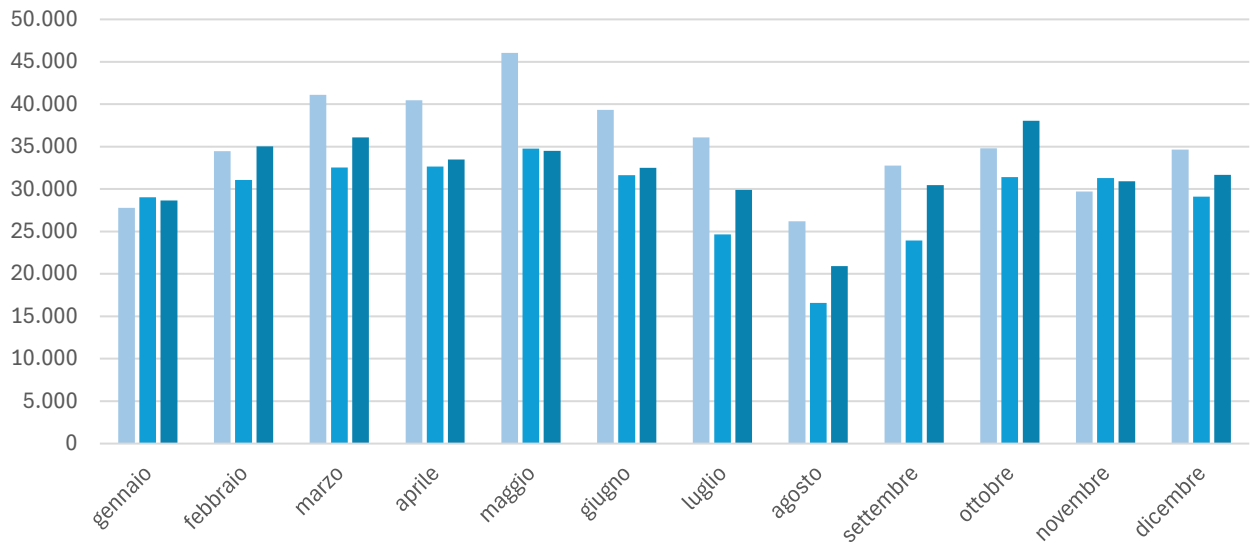


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Il numero medio annuo di moto è di circa 2.500, mentre autobus e minibus sono in media circa 1.000 all'anno.

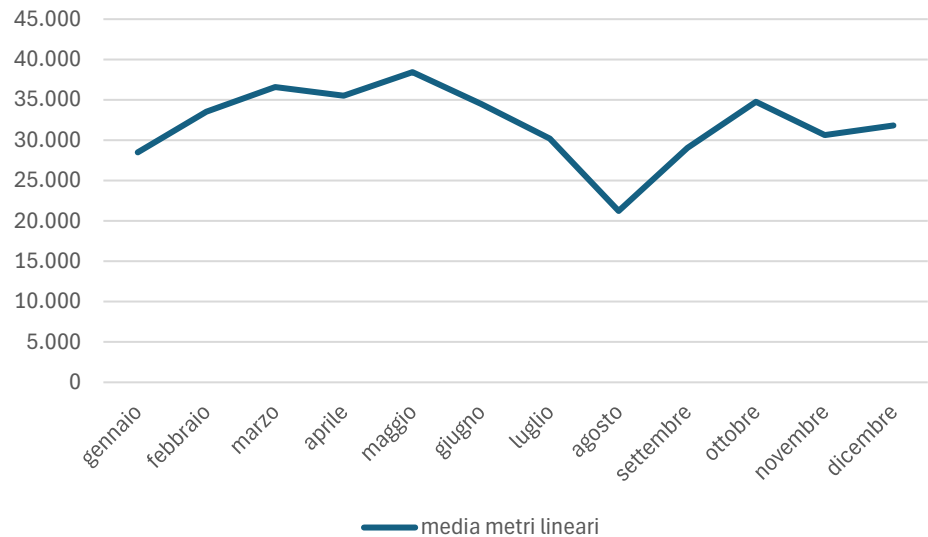
Il trasporto merci ha registrato una media annuale di metri lineari occupati di circa 385.000 metri lineari annui. Tra il 2022 e il 2023 si assiste ad un calo importante delle merci trasportate, parzialmente recuperato nel 2024; la differenza percentuale tra il trasportato 2024 e quello 2022 è del -10%, probabilmente per effetto della variazione dell'unità navale sulla linea. La media mensile di merci trasportate è di circa 32.000 metri lineari, con picchi nel mese di maggio (circa 38.500, livelli più contenuti nei mesi invernali tra dicembre e febbraio (circa 31.000) e un minimo nel mese di agosto (circa 21.000), quando il trasporto di auto e cose al seguito dei passeggeri è preponderante.

Figura 31 – Dinamica del trasporto merci in metri lineari, 2022-2024



Fonte: dati AdSP

Figura 32 – Dinamica del trasporto merci, media mensile 2022-2024



Fonte: dati AdSP

La tabella seguente contiene un quadro riassuntivo del traffico sulla linea.

Tabella 15 – Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri ²²	Auto ²³	Metri lineari
2022	Estivo (giugno-settembre)	105	52.313	15.970	134.347
	Invernale (ottobre-maggio)	203	39.510	12.168	288.963
	Totale 2022	308	91.823	28.138	423.310
2023	Estivo (giugno-settembre)	104	75.444	21.519	96.776
	Invernale (ottobre-maggio)	205	54.232	14.925	251.873
	Totale 2023	309	129.676	36.444	348.650
2024	Estivo (giugno-settembre)	104	75.124	21.205	113.757
	Invernale (ottobre-maggio)	208	58.480	15.715	268.416
	Totale 2024	312	133.604	36.920	382.173

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicate a partire da aprile 2023, mese nel quale le precedenti tariffe, previste per il primo periodo regolatorio, sono state aggiornate al tasso programmato di inflazione.

Tabella 16 - Tariffe massime linea Napoli-Cagliari

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
cabina esterna	€ 38,85	€ 54,20	€ 71,60
cabina interna	€ 33,75	€ 43,95	€ 56,25
poltrona	€ 25,55	€ 33,75	€ 42,95
ponte	€ 22,50	€ 28,65	€ 34,75
auto 1° gruppo	€ 45,00	€ 57,25	€ 70,55
auto 2° gruppo	€ 49,10	€ 67,50	€ 82,85
roulottes, rimorchi	€ 20,45	€ 24,55	€ 29,65
pullman	€ 29,65	€ 37,85	€ 46,00
moto fino a 200 cc	€ 31,70	€ 31,70	€ 31,70
moto oltre 200 cc	€ 43,95	€ 43,95	€ 43,95
Mezzi commerciali pieni	€ 35,80	€ 35,80	€ 35,80
Mezzi commerciali vuoti	€ 25,55	€ 25,55	€ 25,55

Fonte: sito web Grimaldi

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato; si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e sono onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie.

²² Dato comprensivo di autisti dei mezzi commerciali e infanti

²³ Dato comprensivo di camper

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave. Per alta stagione si intendono i seguenti periodi: dal 01/06 al 01/09, dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo. Per bassa stagione si intendono tutti i periodi non rientranti nell'alta stagione.

Nel triennio considerato, ogni passeggero ha speso, per le varie sistemazioni (cabina, poltrona, passaggio ponte,) in media 38€, mentre ogni metro lineare di merce è stato pagato in media 30 €.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati si evince come l'offerta sulla tratta Napoli-Cagliari sia garantita solo dal concessionario in OSP per tutto l'anno solare. Il flusso dei passeggeri e delle auto al seguito è caratterizzato da elevata stagionalità e ogni passeggero spende per l'acquisto del biglietto in media 38 €. I residenti rappresentano mediamente, nel periodo considerato, il 47% del totale dei passeggeri.

Sulla linea vengono trasportati mediamente circa 118.000 passeggeri all'anno, 34.000 auto e circa 385.000 metri lineari di merce.

5.6.CAGLIARI-PALERMO

I servizi di trasporto marittimo sulla linea Cagliari-Palermo garantiscono la continuità territoriale tra le due isole maggiori del Paese e sono svolti dalla società Grimaldi in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per l'intero anno solare con traghetti misti Ro-Pax, ai sensi del Contratto di servizio in concessione n. 159 del 1° giugno 2021. La linea è esercita, con la stessa nave, insieme alla linea Napoli-Cagliari, descritta dettagliatamente nel paragrafo precedente ed è regolata dal medesimo Contratto.

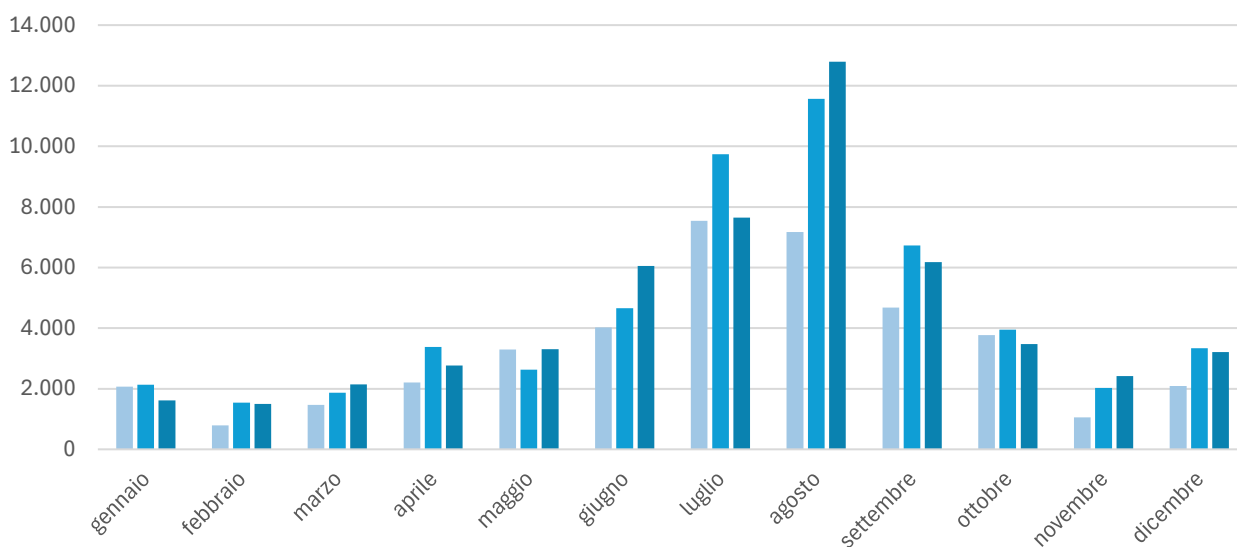
Attualmente, Grimaldi risulta essere l'unica compagnia che opera sulla tratta.

Ai sensi del CdS integrativo n. 519 del 27 dicembre 2021, la frequenza delle corse sulla linea è per tutto l'anno di un viaggio (un'andata e un ritorno) svolto nel fine settimana. La distanza fra i porti delle due città (circa 216 miglia nautiche) è coperta in 12 ore.

A partire da febbraio 2023, il servizio viene svolto con un'unità navale con capacità di trasporto superiore all'unità sostituita²⁴, per un totale di 1.800 passeggeri, di cui 834 in cabina e 48 in poltrona, 797 auto (dato delle sole autovetture) e 1.926 metri lineari.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato nel triennio 2022-2024. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva tabella.

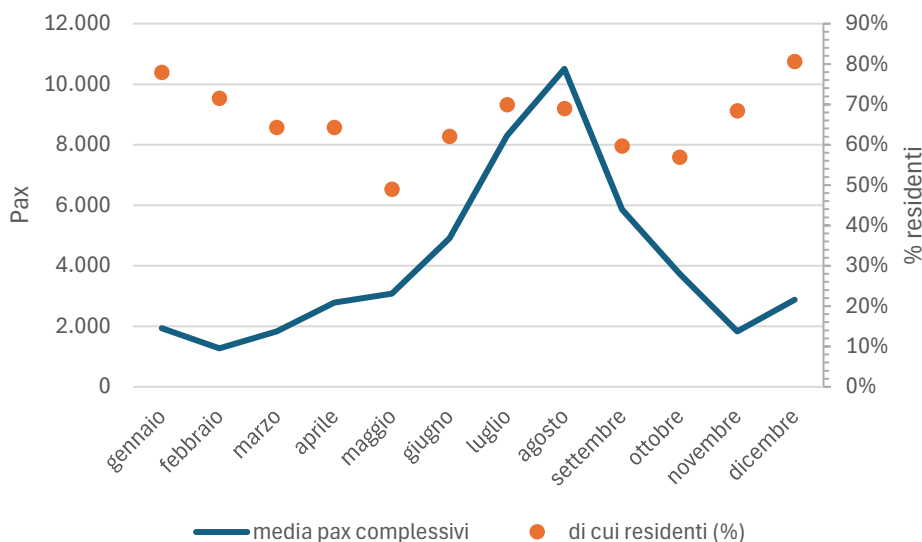
Figura 33 – Dinamica del traffico passeggeri, 2022-2024



Fonte: dati AdSP

²⁴ La motonave sostituita aveva una capacità di trasporto pari a 956 passeggeri di cui 638 in posti fissi (cabine, per lo più quadruple e poltrone) e 2.256 metri lineari

Figura 34 – Media traffico passeggeri 2022-2024



Fonte: dati AdSP

La media annua dei passeggeri trasportati, nel periodo considerato, è di circa 49.000.

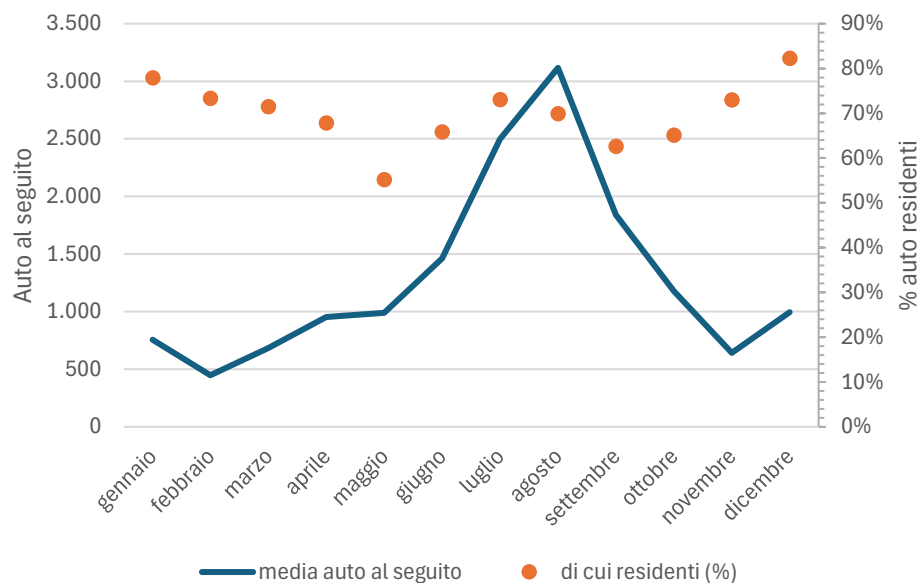
Come si evince dal grafico di figura 34, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità, con una media su base mensile pari a circa 4.000 passeggeri ma con picchi rilevanti nel periodo estivo (circa 9.500 passeggeri in media nei mesi di luglio e agosto) e una notevole riduzione del traffico nei mesi invernali.

Durante il triennio considerato, in media il 66% dei biglietti emessi annualmente dal concessionario è acquistato da residenti. Tale elevata percentuale di residenti è indice di significativo rilievo di interesse pubblico per la tratta in questione.

Il picco dei passeggeri residenti si verifica in media tra dicembre e gennaio, quando essi arrivano a rappresentare circa l'80% dei viaggiatori trasportati.

Naturalmente le auto al seguito presentano un andamento omogeneo rispetto a quello evidenziato per i passeggeri, con una media annua di 15.500 e mensile pari a circa 1.300, picchi nel mese di agosto (3.100 in media) e livelli minimi nel mese di febbraio (circa 400 auto trasportate in media). Tenuto conto che i dati di settore indicano che in media ogni auto "serve" circa 2,5-3 passeggeri, se ne ricava che la quota di trasporto di soli passeggeri è decisamente minoritaria.

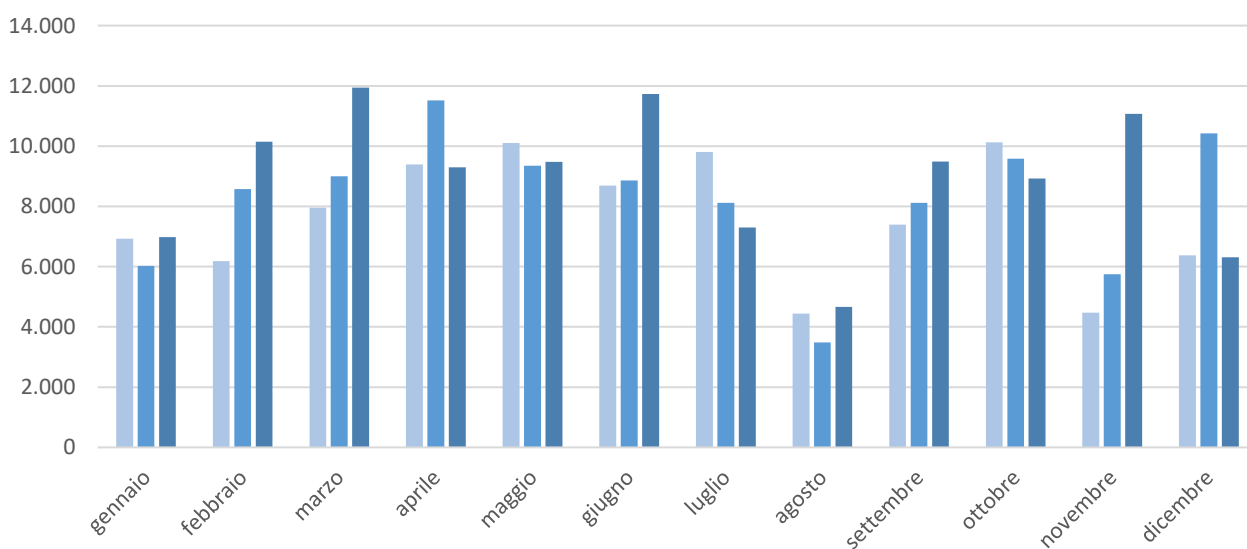
Figura 35 - Media mensile auto e camper al seguito dei passeggeri 2022-2024



Fonte: dati AdSP

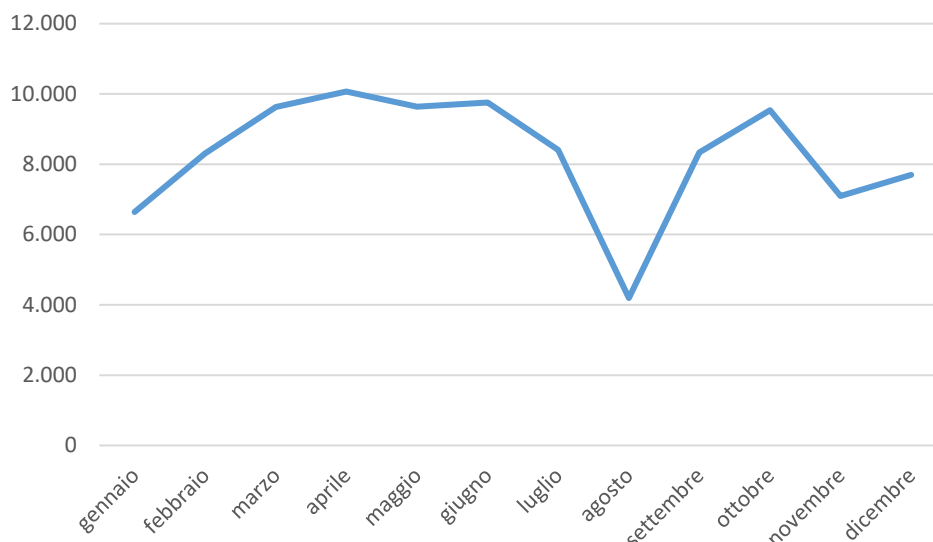
Il numero medio annuo di moto è di circa 2.000, mentre autobus e minibus sono in media circa 1.000 all'anno.

Figura 36 – Dinamica del trasporto merci in metri lineari, 2022-2024



Fonte: dati concessionario

Figura 37 – Dinamica del trasporto merci, media mensile 2022-2024



Fonte: elaborazione su dati concessionario

Quanto alle merci, i metri lineari occupati in media annualmente sono circa 100.000. Essendo legato a esigenze meno discontinue nel corso dell'anno, il trasporto di merci, diversamente da quello dei passeggeri, mostra un andamento meno marcatamente stagionale, con livelli più elevati nei mesi primaverili. I flussi più contenuti si registrano nei mesi invernali tra novembre e gennaio, con circa 7.000 metri lineari di merci trasportate in media, e con un minimo nel mese di agosto (circa 4.000).

La seguente tabella mostra il traffico complessivo nella tratta in oggetto:

Tabella 17 – Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri ²⁵	Auto ²⁶	Metri lineari
2022	Estivo (giugno-settembre)	34	23.413	7.839	30.329
	Invernale (ottobre-maggio)	63	16.744	6.410	61.526
	Totale 2022	97	40.157	14.249	91.856
2023	Estivo (giugno-settembre)	35	32.696	9.413	28.574
	Invernale (ottobre-maggio)	66	20.858	6.880	70.213
	Totale 2023	101	53.554	16.293	98.787
2024	Estivo (giugno-settembre)	36	32.663	9.497	33.186
	Invernale (ottobre-maggio)	64	20.429	6.645	74.142
	Totale 2024	100	53.092	16.142	107.328

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e concessionario

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicate a partire da aprile 2023, quando le precedenti tariffe, previste per il primo periodo regolatorio, sono state aggiornate al tasso programmato di inflazione.

Tabella 18 - Tariffe massime linea Cagliari-Palermo

²⁵ Dato comprensivo di autisti dei mezzi commerciali e infanti

²⁶ Dato comprensivo di camper

Sistemazione	Residenti	Non residenti	
		Bassa Stagione	Alta Stagione
cabina esterna	€ 47,05	€ 51,15	€ 67,50
cabina interna	€ 38,85	€ 41,90	€ 53,15
poltrona	€ 27,60	€ 32,70	€ 40,90
ponte	€ 23,50	€ 28,65	€ 33,75
auto 1° gruppo	€ 56,25	€ 58,30	€ 72,60
auto 2° gruppo	€ 65,45	€ 68,50	€ 84,85
roulottes, rimorchi	€ 24,55	€ 25,55	€ 29,65
pullman	€ 37,85	€ 38,85	€ 46,00
moto fino a 200 cc	€ 32,70	€ 32,70	€ 32,70
moto oltre 200 cc	€ 45,00	€ 45,00	€ 45,00
Mezzi commerciali pieni	€ 38,85	€ 38,85	€ 38,85
Mezzi commerciali vuoti	€ 25,55	€ 25,55	€ 25,55

Fonte: sito *web* Grimaldi

Le tariffe si intendono a persona o mezzo per tratta, salvo che per roulottes, bus, rimorchi, mezzi commerciali pieni o vuoti o altri mezzi assimilabili, per i quali si intendono a metro lineare occupato; si intendono al netto dell'imposta sul valore aggiunto e dei diritti portuali da riversare alle autorità competenti e sono onnicomprensive di tutte le ulteriori voci accessorie.

Per residenti si intendono i cittadini comunitari o extracomunitari con residenza in un comune della Regione Sardegna, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna ed ivi non residenti ed i loro familiari a carico, muniti di idonea documentazione in corso di validità presentata alla prenotazione o all'acquisto e all'accesso alla nave. Per alta stagione si intendono i seguenti periodi: dal 01/06 al 01/09, dal 19/12 al 07/01, dal mercoledì precedente la Pasqua al martedì successivo. Per bassa stagione si intendono tutti i periodi non rientranti nell'alta stagione.

Nel triennio considerato, ogni passeggero ha speso, per le varie sistemazioni (cabina, poltrona, passaggio ponte,) in media 33€, mentre ogni metro lineare di merce è stato pagato in media 30 €.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come la tratta Cagliari-Palermo, unica in convenzione che garantisce la continuità territoriale tra le due isole maggiori, sia caratterizzata, relativamente al traffico passeggeri, da elevata stagionalità nei mesi estivi e una forte presenza dei passeggeri residenti nelle due isole (circa il 66%); quest'ultimo aspetto è indice di significativo rilievo di interesse pubblico per la tratta in questione.

Sulla linea vengono trasportati mediamente 49.000 passeggeri all'anno (che spendono mediamente 33 € per l'acquisto del biglietto), circa 15.500 auto e circa 100.000 metri lineari di merci.

5.7. LA DOMANDA POTENZIALE

La definizione dei nuovi servizi minimi da garantire sulle linee che collegano la Regione Sardegna alla penisola e le due isole maggiori fra di loro richiede di delineare le prospettive di domanda di traffico su di esse, con specifico riferimento alle tipologie di utenti che si ritiene debbano essere prioritariamente tutelati. Tali prospettive non possono prescindere da valutazioni sul contesto macroeconomico generale italiano e internazionale e sulle condizioni sociali ed economiche dei territori interessati dal trasporto marittimo, discusse in quest'analisi.

5.7.1. QUADRO MACROECONOMICO COMPLESSIVO

In generale, i driver principali della domanda di trasporto marittimo sono la dinamica di PIL, occupazione e turismo, con un *lag* temporale diverso a seconda della tipologia della domanda: più immediata ed elastica la reazione della domanda di trasporto di merci, più lenta e mediata da altri fattori quella di trasporto di passeggeri.

Dopo la crisi economica innescata dall'emergenza sanitaria da Covid-19, che ha provocato un grave deterioramento del quadro macroeconomico, reso più complicato dall'incertezza sulla durata della pandemia, dall'anno 2021 si è registrata una ripresa economica della produzione e dei traffici commerciali, interrotta parzialmente dalla crisi internazionale verificatasi a seguito dell'invasione russa dell'Ucraina, che ha comportato in particolare un aumento dei prezzi relativi alle fonti energetiche e ai carburanti. La difficoltà di prevedere l'evoluzione della guerra ancora in atto, unita al clima di incertezza internazionale causato dagli scenari di guerra e dalla crisi mediorientale, e l'incremento senza precedenti storici dell'applicazione dei dazi sulle importazioni negli Stati Uniti e la notevole incertezza alimentata dalla politica commerciale statunitense, al momento in cui si scrive rendono molto complesse le stime a fini decisionali e comportano dei risultati fortemente incerti. Sono molteplici i fattori che riducono la capacità di realizzare previsioni e formulare scenari sull'andamento futuro dell'economia: i principali sono la dimensione temporale, quella geografica e la trasversalità della crisi, che si ripercuote a catena sui vari settori produttivi.

Per analizzare nel dettaglio il contesto macroeconomico nazionale e internazionale, si riporta di seguito lo studio pubblicato di recente dall'Istat²⁷ "Le prospettive per l'economia italiana nel 2025-2026".

Il Pil italiano è atteso in crescita dello 0,6% nel 2025 e dello 0,8% nel 2026, dopo essere aumentato dello 0,7% nei due anni precedenti (Prospetto 1).

L'aumento del Pil, nel biennio di previsione, verrebbe sostenuto interamente dalla domanda interna al netto delle scorte (+0,8 e +0,9 punti percentuali rispettivamente), mentre la domanda estera netta fornirebbe un contributo negativo in entrambi gli anni (-0,2 e -0,1 p.p.). Lo scenario previsivo per la domanda estera netta sconta l'ipotesi di un'attenuazione nella seconda parte del 2025 del clima di incertezza relativo all'indirizzo della politica commerciale statunitense. Si ipotizza comunque un impatto negativo dei dazi sul commercio mondiale e sulle prospettive di crescita internazionali.

Si prevede che i consumi privati continuino a crescere a ritmi moderati ma stabili (+0,7% in entrambi gli anni) da un lato favoriti dalla prosecuzione della crescita delle retribuzioni e dell'occupazione, dall'altro frenati da un incremento della propensione al risparmio. La crescita degli investimenti, nel 2025 (+1,2%), in accelerazione dal +0,5% del 2024, sarebbe favorita dal buon andamento registrato

²⁷Istat, *Prospettive per l'economia italiana nel 2025-2026*, giugno 2025.

nel primo trimestre per poi segnare nel 2026 una ulteriore leggera accelerazione (+1,7%) in concomitanza con la fase conclusiva del PNRR.

L'occupazione, misurata in termini di unità di lavoro (ULA), segnerebbe un aumento superiore a quello del Pil (+1,1% nel 2025 e +1,2% nel 2026), ma in decelerazione rispetto agli anni precedenti a cui si accompagnerebbe un ulteriore calo del tasso di disoccupazione (6,0% quest'anno e 5,8% nel 2026).

Dopo la risalita dei prezzi tra la fine del 2024 e i primi mesi del 2025, nel corso dell'anno ci si attende una dinamica più moderata dell'inflazione, favorita dalla discesa dei listini dei beni energetici e dall'indebolirsi delle prospettive di domanda. L'aumento del deflatore della spesa delle famiglie residenti nel 2025 sarebbe in linea con tali andamenti (+1,8%), con una nuova leggera riduzione nel 2026 (+1,6%).

PROSPETTO 1. PREVISIONI PER L'ECONOMIA ITALIANA – PIL E PRINCIPALI COMPONENTI

Tabella 19 - Andamento del PIL ed altri indicatori; variazioni percentuali sull'anno precedente, Anni 2023-2026

	2023	2024	2025	2026
Prodotto Interno Lordo	0,7	0,7	0,6	0,8
Importazione di beni e servizi fob	-1,6	-0,7	2,1	2,2
Esportazione di beni e servizi fob	0,2	0,4	1,3	1,8
DOMANDA INTERNA INCLUSE LE SCORTE	0,1	0,4	0,8	0,9
Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	0,4	0,4	0,7	0,7
Spesa delle AP	0,6	1,1	0,6	0,6
Investimenti fissi lordi	9,0	0,5	1,2	1,7
CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL				
Domanda interna (al netto della variazione delle scorte)	2,3	0,5	0,8	0,9
Domanda esterna netta	0,7	0,4	-0,2	-0,1
Variazione delle scorte	-2,3	-0,2	0,0	0,0
Deflatore della spesa delle famiglie residenti	5,0	1,4	1,8	1,6
Deflatore del prodotto interno lordo	5,9	2,1	1,6	1,6
Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	2,1	2,9	3,3	3,3
Unità di lavoro	2,4	2,2	1,1	1,2
Tasso di disoccupazione	7,5	6,5	6,0	5,8
Saldo della bilancia dei beni e servizi / PIL(%)	1,4	2,3	2,0	2,0

Fonte: Istat

Il quadro internazionale

L'economia internazionale rallenta, penalizzata dall'elevata incertezza legata al commercio mondiale.

Nel 2024 la crescita economica globale (+3,3%) è stata sostenuta da un dinamismo superiore alle attese in Cina e da una performance ancora robusta negli Stati Uniti. Nell'orizzonte di previsione, tuttavia, ci si attende una decelerazione per l'economia mondiale, cui seguirebbe una sostanziale stabilizzazione nell'anno successivo (+2,9% nel 2025 e +3,0% nel 2026). Tale dinamica è penalizzata dall'incertezza alimentata dai continui cambiamenti nella politica commerciale statunitense e dalle forti tensioni geopolitiche. Sebbene il commercio mondiale nel primo trimestre del 2025 abbia

mostrato una dinamica ancora vivace, determinata anche dall'attesa imposizione di restrizioni tariffarie che avrebbe spinto i paesi ad anticipare gli scambi, per il resto dell'anno prevalgono attese di una forte decelerazione. Le più recenti previsioni della Commissione Europea stimano, per il 2025, un significativo rallentamento del commercio mondiale di beni e servizi in volume (+1,8% da +2,9% del 2024), seguito da un parziale recupero nel 2026 (+2,2%). Le prospettive di rallentamento del ciclo economico internazionale stanno inoltre esercitando una pressione al ribasso sulle quotazioni delle materie prime energetiche (alimentate anche da un aumento dell'offerta). Le principali economie, in base agli ultimi dati disponibili, hanno registrato nel primo trimestre del 2025 andamenti eterogenei. In Cina il Pil è cresciuto su base congiunturale dell'1,2% (dal +1,6% dei tre mesi precedenti), grazie al buon andamento del settore industriale, delle esportazioni e agli stimoli fiscali e monetari. Il rallentamento della domanda interna cinese e le incerte prospettive commerciali indebolirebbero le attese di crescita per il paese (Prospetto 2).

PROSPETTO 2. PRINCIPALI VARIABILI RELATIVE ALL'ECONOMIA MONDIALE

Tabella 20 - Anni 2024-2026, livelli e variazioni percentuali sull'anno precedente

	2024	2025	2026
Prezzo del Brent (dollari a barile)	80,5	67,7	65
Tasso di cambio dollaro/euro	1,08	1,11	1,13
Commercio mondiale in volume*	2,9	1,8	2,2
PRODOTTO INTERNO LORDO			
Mondo	3,3	2,9	3,0
Paesi avanzati	1,9	1,5	1,7
USA	2,8	1,6	1,6
Giappone	0,1	0,7	0,6
Area Euro	0,9	0,9	1,4
Paesi emergenti e in via di sviluppo	4,3	3,9	4,0
Cina	5,0	4,1	4,0

Fonte: DG-ECFN Spring Forecasts (2025) ed elaborazioni Istat

**Esportazioni mondiali di beni e servizi in volume*

Negli Stati Uniti, nel primo trimestre, per la prima volta in tre anni, il Pil ha mostrato una lieve flessione (-0,1% su base congiunturale, dal +0,6% del periodo precedente), generata principalmente dal forte aumento delle importazioni. L'incremento senza precedenti storici dell'applicazione dei dazi sulle importazioni e la notevole incertezza alimentata dalla politica commerciale potrebbero influenzare negativamente le decisioni di consumo delle famiglie e di investimento nei prossimi mesi. Per l'anno in corso, si prevede pertanto un rallentamento dell'economia statunitense (+1,6%, dal +2,8%), con una stabilizzazione del tasso di crescita nel 2026.

Nell'area euro, la dinamica del Pil nel primo trimestre ha segnato un'accelerazione (+0,4% in termini congiunturali, dal +0,2% dei tre mesi precedenti). Nel dettaglio nazionale, si sono registrati incrementi sia in Germania (+0,4% dopo il -0,2% del trimestre precedente), sia in Francia (+0,1% dopo il -0,1% registrato nell'ultima parte del 2024); in Spagna, l'attività economica ha mantenuto invece ritmi superiori alla media (+0,6%, dal +0,7% del quarto trimestre 2024).

Secondo le previsioni della Commissione europea, nel 2025 l'attività economica dell'area euro sperimenterà una crescita pari a quella dell'anno precedente (+0,9%) a cui seguirebbe un'accelerazione nel 2026 (+1,4%). Gli andamenti risulterebbero, tuttavia, eterogenei tra i paesi: in Germania dopo due anni consecutivi di recessione, nel 2025 la crescita del Pil sarebbe ancora nulla,

per poi rimbalzare all'1,1% nel 2026; in Francia il tasso di espansione si dimezzerebbe quest'anno (+0,6%, da +1,2%) per poi recuperare nel 2026 (+1,3%); in Spagna, infine, il Pil mostrerebbe un trend decrescente (+2,6% e +2,0% rispettivamente nel 2025 e 2026, dal +3,2% del 2024).

Relativamente alle variabili esogene internazionali utilizzate per realizzare le previsioni di questo comunicato, nei primi cinque mesi del 2025, il tasso di cambio dell'euro nei confronti del dollaro ha evidenziato una forte volatilità, dovuta principalmente all'elevata e persistente incertezza. Per il 2025 e il 2026 viene adottata un'ipotesi tecnica, proiettando le quotazioni medie del mese di maggio per tutto l'arco temporale della previsione; ne consegue un progressivo apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro (Prospetto 2).

Per quel che riguarda le principali materie prime energetiche, le aspettative di una domanda globale più debole, combinate con la decisione dell'OPEC+ di aumentare la produzione di petrolio a partire da giugno, stanno esercitando una pressione al ribasso sui prezzi del petrolio e su quelli del gas naturale, contribuendo a ridurre le attese sull'inflazione globale. Anche per le quotazioni del Brent, pari a 80,5 dollari al barile nel 2024, si assume una ipotesi tecnica di invarianza del prezzo del petrolio, pari alla quotazione media del mese di maggio 2025 per la seconda metà del 2025 e per tutto il 2026; ne risulta quindi un valore di 67,7 dollari al barile quest'anno e di 65 dollari nel 2026.

Congiuntura economica nei primi mesi del 2025 e previsioni per l'economia italiana.

Nel primo trimestre del 2025, dopo la debole dinamica della seconda metà dell'anno precedente, il Pil è cresciuto dello 0,3% su base congiunturale (+0,7% su base tendenziale), sintesi di un contributo positivo sia della domanda interna al netto delle scorte (+0,4 p.p.) sia della domanda estera netta (+0,1 p.p.), mentre le scorte hanno fornito un apporto negativo (per -0,3 p.p.).

Gli investimenti fissi lordi hanno rappresentato la componente più dinamica della domanda interna (+1,6% su base congiunturale) nel primo trimestre 2025; in leggera crescita anche la spesa per consumi delle famiglie residenti e delle ISP (+0,2%) a fronte di un calo di quella della pubblica amministrazione (-0,3%).

Dal lato dell'offerta, nel primo trimestre 2025 si sono registrate variazioni congiunturali positive del valore aggiunto nell'industria (+1,2%) e nell'agricoltura mentre i servizi hanno evidenziato un leggero decremento (-0,1%). Nell'industria è risultata leggermente più vivace la dinamica delle costruzioni (+1,4%) rispetto al resto del comparto (+1,1%). Tra i servizi, emerge la forte espansione delle attività artistiche e di intrattenimento (+2,3%); in contrazione, invece, quelle finanziarie e assicurative (-1,4%) e immobiliari (-0,9%).

Nei primi quattro mesi del 2025, le informazioni provenienti dalle indagini sul clima di fiducia di consumatori e imprese hanno evidenziato un progressivo peggioramento del *sentiment*, specie rispetto all'evoluzione dell'economia, solo parzialmente compensato da un miglioramento nel mese di maggio (Figure 1 e 2).

Per i consumatori, a maggio l'indice generale mostra un livello inferiore a quello di gennaio (-1,7 punti percentuali); tra le componenti dell'indicatore il deterioramento appare più evidente per il clima economico (-3,8 p.p.) e quello futuro (-2,4 p.p.), meno per il clima personale (-1,0 p.p.) e quello corrente (-1,2 p.p.), a riflesso dell'elevata incertezza che caratterizza l'evoluzione dello scenario internazionale.

Tra le imprese (indice IESI), il deterioramento della fiducia appare più ampio (-2,4 punti percentuali la differenza tra gennaio e maggio), ma anche fortemente eterogeneo nei diversi comparti: la

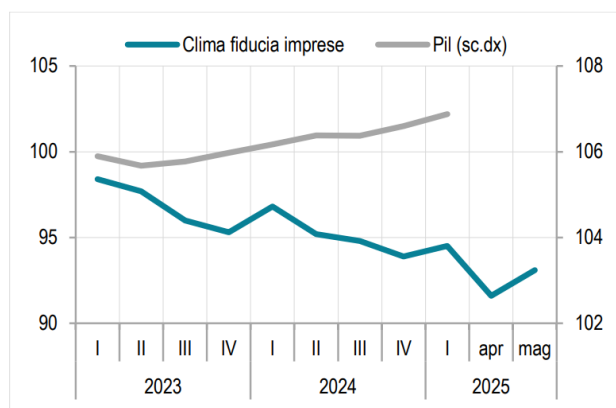
flessione più significativa si registra nei servizi di mercato (-4,3 punti percentuali) e nel commercio al dettaglio (-3,3 p.p.), meno nelle costruzioni (-2,0 p.p.), lieve nella manifattura (-0,2 p.p.). In quest'ultimo settore, tuttavia, nello stesso arco temporale, i giudizi sulla produzione corrente (-0,4 la differenza assoluta nei saldi) e su quella attesa (-1,4), così come sugli ordinativi futuri (-1,8) e, soprattutto, sulle prospettive per l'economia (-5,0), rimangono ancora meno positivi rispetto a quelli prevalenti all'inizio dell'anno.

Sull'indebolimento del *sentiment* di imprese e consumatori ha influito in buona parte l'elevata incertezza determinata dal susseguirsi di annunci relativi all'imposizione di dazi sugli scambi internazionali.

Il commercio con l'estero dell'Italia, tuttavia, sembra aver beneficiato non solo di contratti già programmati da tempo nel settore della cantieristica navale ma anche di un "effetto anticipo": l'imminente imposizione di restrizioni tariffarie potrebbe aver accelerato le transazioni, sia in entrata sia in uscita, nel primo trimestre 2025 (+2,6% e +2,8% la variazione congiunturale rispettivamente per import ed export di beni e servizi).

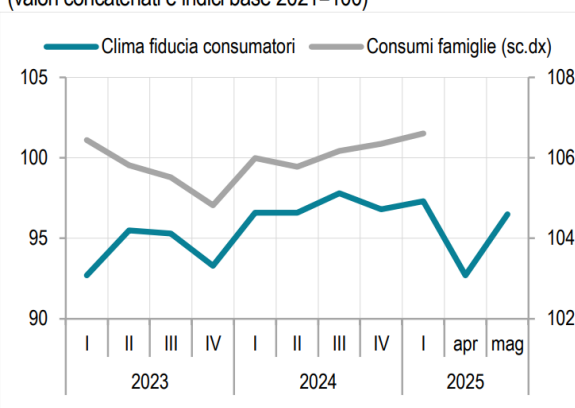
Nello scenario previsivo queste tensioni, benché in graduale ricomposizione nella seconda metà del 2025, continuerebbero ancora a condizionare in negativo l'evoluzione del ciclo economico, con ricadute più accentuate sugli investimenti e sul commercio estero e, in misura minore, sui consumi delle famiglie. Questi ultimi continuerebbero da un lato a beneficiare del recupero delle retribuzioni e dell'occupazione, dall'altro sarebbero frenati dall'incertezza rispetto all'evoluzione del ciclo e dal conseguente incremento della propensione al risparmio

FIGURA 1. PIL E CLIMA DI FIDUCIA DELLE IMPRESE
(valori concatenati e indici base 2021=100)



Fonte: Istat

FIGURA 2. CONSUMI DELLE FAMIGLIE RESIDENTI E CLIMA DI FIDUCIA DEI CONSUMATORI
(valori concatenati e indici base 2021=100)



Fonte: Istat

Per il 2025, la crescita degli investimenti, dopo la buona performance del primo trimestre, dovrebbe risentire negativamente dell'indebolimento delle prospettive di crescita interne ed estere, pur registrando in media d'anno un incremento rispetto al 2024. Nel 2026, la crescita degli investimenti si rafforzerebbe, in parte trainata dai contributi presenti nel piano di transizione 5.0 e dalla realizzazione degli investimenti previsti dal PNRR, in chiusura nel 2026, sebbene entrambi i provvedimenti stiano affrontando ritardi di natura attuativa. Ulteriore stimolo potrebbe derivare dalla recente riduzione dei tassi di interesse della BCE.

Il moderato andamento dei consumi e le condizioni solide del mercato del lavoro non dovrebbero incidere sulla dinamica inflazionistica, che manterrebbe un profilo in linea con gli obiettivi della Banca Centrale, beneficiando inoltre del previsto rallentamento della componente energetica nel

corso del biennio (oltre che dell'apprezzamento dell'euro). L'eventuale ripresa dell'inflazione rimane tuttavia condizionata da rischi esogeni connessi all'evoluzione degli scenari a livello globale.

Nel 2025, il Pil registrerebbe una crescita (+0,6%) determinata esclusivamente dalla domanda interna che, al netto delle scorte, contribuirebbe positivamente per 0,8 punti percentuali, mentre la domanda estera netta fornirebbe un apporto lievemente negativo (-0,2 p.p.). La fase espansiva dell'economia italiana segnerebbe una leggera accelerazione nel 2026 (+0,8%), in linea con un irrobustimento del ciclo internazionale; anche in questo caso l'apporto proverrebbe dalla domanda interna al netto delle scorte (+0,9 p.p.). La ripresa del commercio estero vedrebbe, infatti, anche per il 2026, un maggior dinamismo delle importazioni rispetto alle esportazioni, confermando un contributo leggermente negativo (-0,1 p.p.) della domanda estera netta.

In questo scenario, il saldo della bilancia commerciale continuerebbe ad essere ancora positivo sia nel 2025 (2,2% in percentuale del Pil) sia nel 2026 (+2,0%).

Consumi in moderata crescita

In Italia nel 2024 i consumi finali nazionali sono cresciuti dello 0,6%; sia la spesa delle famiglie residenti e ISP sia quella delle AP hanno fornito un contributo positivo al Pil (per 0,2 p.p.). La spesa per consumi finali delle famiglie residenti è cresciuta in volume dello 0,4% (+0,3% nel 2023). Sul territorio economico, la spesa per consumi di servizi è aumentata dello 0,4%, quella per beni dello 0,6%.

Nel primo trimestre del 2025, il contributo dei consumi finali nazionali alla crescita congiunturale del Pil è rimasto positivo, seppure più contenuto, grazie alla spesa delle famiglie residenti e delle Istituzioni Sociali Private (+0,2 p.p.), mentre quella delle Amministrazioni Pubbliche ha fornito un contributo negativo (-0,1 punti percentuali)

La spesa per consumi finali nazionali è cresciuta moderatamente su base congiunturale (+0,1%), in rallentamento rispetto ai due trimestri precedenti e al di sotto dell'incremento osservato in Spagna (+0,4%) e Germania (+0,2%). In Francia, invece, il primo trimestre del 2025 ha registrato una variazione congiunturale negativa (-0,1%), pur avendo mostrato nel 2024 una crescita dei consumi finali nazionali superiore a quella italiana.

Nel primo trimestre del 2025, in Italia la spesa delle famiglie sul territorio economico ha registrato un incremento in termini congiunturali dello 0,2%, come nei tre mesi precedenti. L'aumento è stato sostenuto dalla crescita degli acquisti di servizi (+0,6%) che consolidano l'espansione del 2024. I beni durevoli hanno, invece, mostrato una significativa flessione (-1,3%), confermando l'andamento osservato nel trimestre precedente. La spesa per beni non durevoli è stazionaria, analogamente al quarto trimestre 2024 (rispettivamente 0,0% e -0,1%). I beni semidurevoli proseguono la crescita anche se ad un tasso più contenuto rispetto al periodo precedente (+0,6%).

Per il 2025 i consumi privati sono previsti in crescita (+0,7%) rispetto all'anno precedente; l'incremento sarebbe da un lato sostenuto dall'aumento dell'occupazione e delle retribuzioni pro capite a ritmi superiori a quelli dell'inflazione; dall'altro, risentirebbe negativamente del clima di incertezza, con la prosecuzione della fase di recupero della propensione al risparmio. Nel 2026 la crescita si stabilizzerebbe allo stesso ritmo del 2025. I consumi della PA sono attesi aumentare a un ritmo costante nel biennio di previsione (+0,6% rispettivamente nel 2025 e 2026) anche se in rallentamento rispetto al 2024.

Ripresa degli investimenti

Nel 2024 gli investimenti fissi lordi sono cresciuti in Italia ad un ritmo moderato (+0,5% rispetto all'anno precedente). Nel confronto con i principali paesi dell'Area Euro la Spagna ha registrato una crescita decisamente più ampia (+3%), mentre si sono ridotti gli investimenti in Francia (-1%) e, soprattutto, in Germania (-2,7%). In rapporto al Pil gli investimenti passano dal 22,5% del 2023 al 22% del 2024, una quota superiore a quella della Spagna e della Germania (rispettivamente 19,5% e 20,9% nel 2024) e leggermente inferiore alla Francia (22,1%).

Nel primo trimestre del 2025 il processo di accumulazione di capitale ha registrato una crescita considerevole (+1,6% la variazione sul quarto trimestre del 2024 destagionalizzata e corretta), la più elevata tra i principali paesi dell'Area Euro; per Spagna e Germania la crescita è stata positiva (rispettivamente +1,2% e +0,9%), mentre in Francia è stata pari a zero. Con riferimento alla tipologia di investimento (Figura 3), in Italia si registra una espansione per tutti i principali aggregati: le costruzioni (+1,7%, rispetto al trimestre precedente), sia per la componente residenziale (+1,7%) sia per quella non residenziale (+1,8%), gli investimenti in proprietà intellettuale (+1,7%) e gli investimenti in impianti, macchinari e armamenti (+1,2%).

Nel breve termine, segnali positivi provengono dalle indagini trimestrali sulla fiducia nel settore manifatturiero, con un leggero aumento del grado di utilizzo degli impianti e un miglioramento delle aspettative sulla liquidità e sulle condizioni di accesso al credito. A questi si contrappongono, tuttavia, i segnali che provengono dalla produzione industriale, che rimane stagnante, e la forte incertezza legata alle tensioni commerciali e geopolitiche, in grado di condizionare negativamente le prospettive di crescita internazionale e interna.

Gli investimenti, dopo il buon andamento dei primi tre mesi dell'anno vedrebbero una dinamica di stagnazione nella seconda metà del 2025. A tale profilo contribuirebbero negativamente gli investimenti residenziali, a causa del venir meno degli incentivi all'edilizia; l'incertezza e il deterioramento delle prospettive di crescita interna ed estera determinerebbero un apporto contenuto degli investimenti in mezzi di trasporto. Al contrario, quelli in fabbricati non residenziali sono attesi in crescita in quanto beneficerebbero dell'effetto trascinamento determinato dalla performance del primo trimestre e, in misura parziale, dell'attuazione delle misure previste dal PNRR.

In considerazione di tali fattori, nel 2025 gli investimenti risulterebbero comunque in crescita (+1,2% rispetto al 2024). Nel 2026, si tornerebbe a un profilo di ulteriore espansione, in grado di determinare una leggera accelerazione nel dato medio annuo (+1,7%). Rimarrebbe sostanzialmente invariato il rapporto investimenti/Pil, previsto al 21,9% nel 2025 e al 22% nel 2026.

Scambi con l'estero in aumento

Nel 2024 gli scambi con l'estero, in linea con quanto osservato l'anno precedente, hanno mostrato una crescita modesta: le esportazioni di beni e servizi in volume hanno registrato un incremento dello 0,4 per cento (era pari a +0,2 per cento nel 2023).

Tale risultato è stato determinato da una lieve contrazione delle vendite di beni sui mercati esteri, a cui si è contrapposto l'aumento di quelle dei servizi favorito, in particolare, dal buon andamento del comparto turistico.

Le importazioni di beni e servizi sono invece risultate ancora in diminuzione, anche se a un tasso più contenuto rispetto all'anno precedente (-0,7%, dal -1,6% del 2023); anche in questo caso, alla

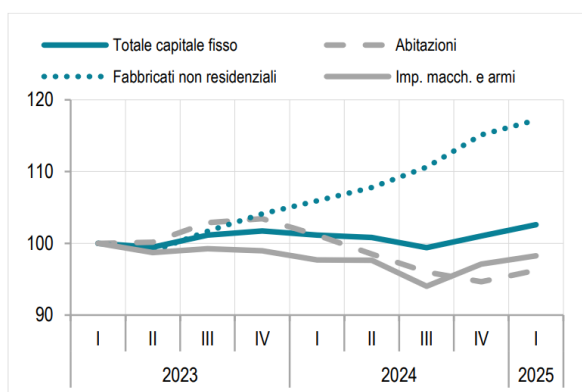
contrazione degli acquisti di beni dall'estero, determinati dalla debole dinamica della domanda, si è contrapposto un aumento degli acquisti dei servizi.

Nel complesso, l'incremento delle vendite all'estero di beni e servizi dell'Italia è risultato, nel 2024, inferiore a quello osservato in Francia (+2,5%) e Spagna (+3,1%), ma superiore a quello della Germania, dove le esportazioni hanno subito una flessione (-1,8%).

La debolezza delle importazioni di beni e servizi ha rappresentato un tratto comune per Italia (-0,7%), Francia (-1,2%) e Germania (-0,7%), mentre in Spagna gli acquisti provenienti dall'estero hanno continuato ad aumentare (+2,4%).

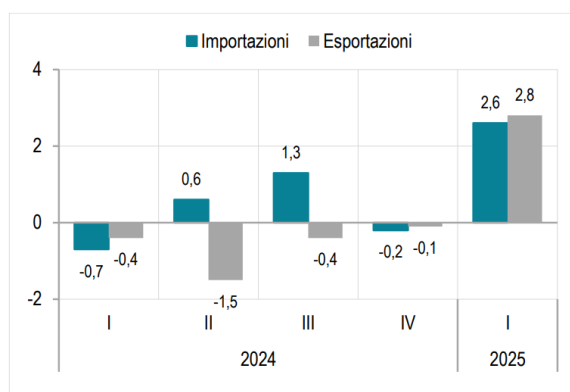
All'inizio del 2025, gli scambi dell'Italia hanno registrato un cospicuo aumento che ha riguardato sia i beni sia i servizi (Figura 4). Le esportazioni di beni e servizi sono aumentate del 2,8% su base congiunturale e dello 0,8% su base tendenziale. Le importazioni hanno registrato un forte recupero sia in termini congiunturali sia tendenziali (rispettivamente +2,6 e +4,3%).

FIGURA 3. ANDAMENTO DEGLI INVESTIMENTI FISSI LORDI PER TIPO DI INVESTIMENTO. Anni 2023-2025, dati destagionalizzati e concatenati, base indice T1 2023=100



Fonte: Istat

FIGURA 4. ANDAMENTO DEGLI SCAMBI DI BENI E SERVIZI DELL'ITALIA. Anni 2024-2025, dati destagionalizzati e concatenati, variazioni congiunturali



Fonte: Istat

Nel prosieguo dell'anno, pur scontando una diminuzione dell'incertezza dovuta alle tensioni commerciali, ci si attende un rallentamento della dinamica degli scambi di beni e servizi mondiali e del commercio estero italiano. Grazie soprattutto alla buona performance del primo trimestre dell'anno, nel 2025 sia le esportazioni (+1,3%) sia le importazioni (+2,1%) sono comunque previste in aumento; nel 2026, il miglioramento delle prospettive di crescita internazionali determinerebbe un ulteriore leggero incremento (+1,8 e +2,2% rispettivamente per export e import). La dinamica delle importazioni rimarrebbe tuttavia più vivace di quella delle esportazioni favorita anche dall'apprezzamento dell'euro nei confronti del dollaro, determinando un contributo negativo alla crescita del Pil sia nel 2025 sia nell'anno successivo (rispettivamente -0,2 e -0,1 p.p.).

Prosegue la fase positiva del mercato del lavoro

Nel primo trimestre del 2025 è proseguita la fase positiva del mercato del lavoro, con un incremento congiunturale delle ore lavorate e delle unità di lavoro (ULA) per il totale dell'economia (+0,7% per entrambe). Il miglioramento coinvolge tutti i comparti; tuttavia, è più elevato nei servizi (+1,0% sia le ULA sia le ore lavorate) e più contenuto nelle costruzioni (+0,4 e +0,6% rispettivamente); la dinamica risulta invece stagnante nell'industria.

Ad aprile, si è registrato per il secondo mese consecutivo una sostanziale stabilità del numero di occupati dopo la crescita dei mesi precedenti; il tasso di occupazione, quindi, risulta invariato al 62,7%. In calo il tasso di disoccupazione che si è attestato al 5,9% (-0,2 p.p. rispetto al mese

precedente), mentre sono in crescita gli inattivi (+0,3%) con il tasso di inattività che raggiunge il 33,2% (+0,1 punti).

Nel primo trimestre del 2025, il tasso di posti vacanti destagionalizzato, calcolato per l'insieme delle imprese con dipendenti, mostra una diminuzione di 0,1 punti percentuali rispetto al trimestre precedente, raggiungendo il 2,0%. Il risultato complessivo riflette la flessione registrata nel settore dell'industria, che si attesta all'1,8%, con una diminuzione di 0,1 punti percentuali su base congiunturale. Nel settore dei servizi, il tasso rimane stabile al 2,1%. Analogamente, nelle imprese con almeno 10 dipendenti, il tasso di posti vacanti mostra una diminuzione congiunturale nell'industria (-0,1 punti) e una stabilità in quello dei servizi. Inoltre, a maggio 2025 peggiorano le attese sull'occupazione nel settore manifatturiero, nel commercio al dettaglio e nelle costruzioni, migliorando esclusivamente nel settore dei servizi.

In questo scenario la crescita delle ULA nel biennio di previsione (rispettivamente +1,1% e +1,2%) sarebbe più elevata di quella del Pil. Il tasso di disoccupazione dovrebbe segnare un miglioramento nel 2025 (6,0% da 6,5% nel 2024), che proseguirebbe anche nel 2026 (5,8%).

Dinamica dei prezzi in decelerazione

La variazione tendenziale dell'indice dei prezzi al consumo armonizzato (IPCA), secondo il dato preliminare, è stata pari in maggio a +1,9% (+2,0% nel mese precedente), in linea con la media dell'area euro. Rispetto agli altri principali paesi dell'area, il dato italiano risulta analogo a quello della Spagna, inferiore rispetto alla Germania (+2,1%), molto più elevato di quello della Francia, che mostra valori significativamente più bassi (+0,6% in maggio, il livello più basso dalla fine del 2020).

L'inflazione al consumo per l'intera collettività (NIC), in rialzo da ottobre, è diminuita a maggio (secondo le stime preliminari) al +1,7% (da +1,9% di aprile). In termini congiunturali la crescita dei prezzi è stata nulla (+0,1% nel mese precedente) e l'inflazione acquisita per il 2025 è rimasta al +1,4%. L'andamento è dovuto in larga misura alla riduzione dei prezzi dei beni energetici, fortemente cresciuti da novembre 2024 a marzo, con successive flessioni sia ad aprile (-5,8%) sia a maggio (-1,9%); a questo andamento si contrappone la recente crescita dei prezzi dei beni alimentari (+0,8% in maggio, dopo il +0,6% in aprile). D'altro canto, anche nei servizi, dopo l'accelerazione registrata nel secondo bimestre dell'anno in corso (+0,6% in marzo e +1,3% in aprile), si è di recente registrato un rallentamento (+0,2% a maggio), essenzialmente per effetto delle riduzioni dei prezzi dei servizi dei trasporti (-1,7%).

I prezzi dei prodotti importati, dopo il rialzo dei primi due mesi del 2025, sono tornati a marzo (ultimo dato disponibile) al livello di dicembre 2024. In termini tendenziali sono cresciuti del +0,6%, in riduzione rispetto al +2,2% di febbraio, per effetto principalmente del significativo rallentamento dell'inflazione relativa ai prodotti energetici (+2,5%, da +12,8%). Nell'orizzonte di previsione ci si attende una dinamica leggermente positiva, dopo due anni di contrazione.

Tra gli imprenditori prevale l'intenzione di mantenere stabili i listini nei successivi tre mesi, sia nella manifattura (la quota in maggio si attesta all'84,2%, da 82,6%), sia nei servizi di mercato (89,1%, dall'85,7%).

Sulla base di queste dinamiche, e in considerazione delle attese sull'andamento dei prezzi internazionali delle materie prime e delle prospettive di moderata crescita della domanda interna, nel 2025 ci si attende una crescita (+1,8%) del deflatore dei consumi delle famiglie e una successiva, leggera decelerazione nel 2026 (+1,6%). Il deflatore del Pil, anche grazie alla dinamica dei prezzi all'import, sarebbe nel 2025 (+1,6%) inferiore al deflatore dei consumi, rimanendo costante nel 2026.

Revisioni del precedente quadro previsivo

L'attuale scenario previsivo fornisce per il 2025 un aggiornamento delle stime già diffuse a dicembre 2024 e presenta quelle relative al 2026.

Con riferimento alle variabili esogene internazionali, per il 2025 sono stati rivisti al ribasso il prezzo del Brent (-6,7 dollari) e il tasso di crescita del commercio mondiale (-1,3 p.p.), mentre il tasso di cambio dell'euro nei confronti del dollaro si è apprezzato (+4,7 per cento).

Tali revisioni hanno portato a un forte ridimensionamento del commercio estero dell'Italia nel 2025, con una riduzione del tasso di crescita sia delle importazioni sia delle esportazioni (rispettivamente per -0,6 p.p. e -1,2 p.p.).

L'evoluzione del contesto esogeno ed i segnali provenienti dalle stime di contabilità nazionale relativi al primo trimestre del 2025 hanno determinato una ricomposizione dei contributi degli aggregati sottostanti: a fronte di un rialzo degli investimenti (+1,2 p.p.), i consumi sono stati rivisti al ribasso (-0,5 p.p.). Per il Pil, si determina una riduzione della stima di crescita per il 2025 di -0,2 p.p. (da 0,8% a +0,6%).

L'andamento positivo del mercato del lavoro nel 2024 e nei primi mesi del 2025 ha generato una riduzione della stima del tasso di disoccupazione (-0,2 p.p. rispetto alle previsioni dicembre) e una revisione al rialzo delle ULA e delle retribuzioni (rispettivamente di +0,3 p.p. e +0,7 p.p.); la recente dinamica di contenimento dell'inflazione, in concomitanza con le mutate condizioni internazionali, ha inoltre determinato una revisione al ribasso dei deflatori del Pil e dei consumi (rispettivamente per -0,6 p.p. e -0,2 p.p.).

5.7.2. QUADRO LOCALE

In questa sezione si riportano gli andamenti dei *driver* principali della domanda di trasporto (PIL, occupazione e turismo) con riferimento a Sardegna e Sicilia.

Nella tabella che segue sono riportati i dati in valore della tendenza demografica. Nel periodo 2018-2023 la popolazione residente è rimasta pressoché stabile su entrambe le isole.

Tabella 21 – Popolazione residente

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Sardegna	1.622.257	1.611.621	1.590.044	1.587.413	1.578.146	1.570.453
Sicilia	4.908.548	4.875.290	4.833.705	4.833.329	4.814.016	4.797.359

Fonte: Istat

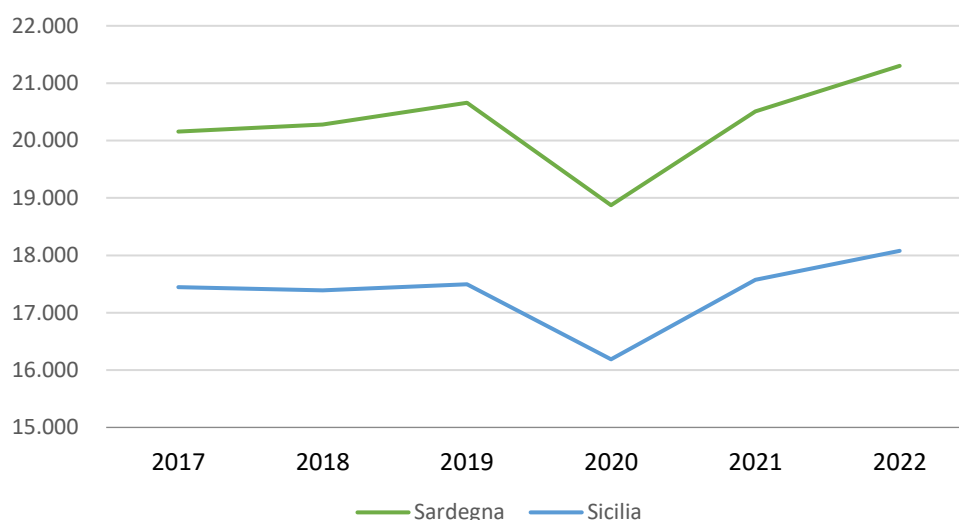
Al riguardo, si evidenzia che la popolazione residente della Sardegna si concentra per circa un quarto nel capoluogo Cagliari (418.962 abitanti nel 2023).

In particolare, in riferimento alla popolazione della Sicilia, si evidenzia che la popolazione residente nel capoluogo Palermo rappresenta circa un quarto della popolazione regionale, con valori che si attestano da 1.231.602 residenti dell'anno 2018 a 1.200.253 residenti dell'anno 2023. Tali valori rappresentano il bacino di utenza potenziale di immediata prossimità relativo all'unico collegamento marittimo con la Sicilia (Cagliari-Palermo), oggetto della presente verifica di mercato.

Il grafico di seguito riporta i valori del Pil pro capite regionale²⁸. Il reddito pro capite si attesta in media, nel periodo 2017-2022, intorno ai 20.300 euro in Sardegna, poco più di 17.350 euro in Sicilia. Nell'intero periodo il reddito pro-capite aumenta in Sardegna e Sicilia, rispettivamente del 5,7% e del 3,6%. In entrambe le regioni il Pil pro-capite è al di sotto della media italiana (pari a 28.844 euro); il timore è che questo divario possa aumentare negli anni futuri, se non si adottano misure di contrasto adeguate.

Il Pil totale regionale subisce invece una drastica contrazione nel 2020, per effetto della ben nota epidemia da Covid, e torna a registrare valori positivi nel 2021, consolidando la tendenza in crescita nel 2022.

Figura 38 - Pil pro capite di Sardegna e Sicilia, 2017-2022

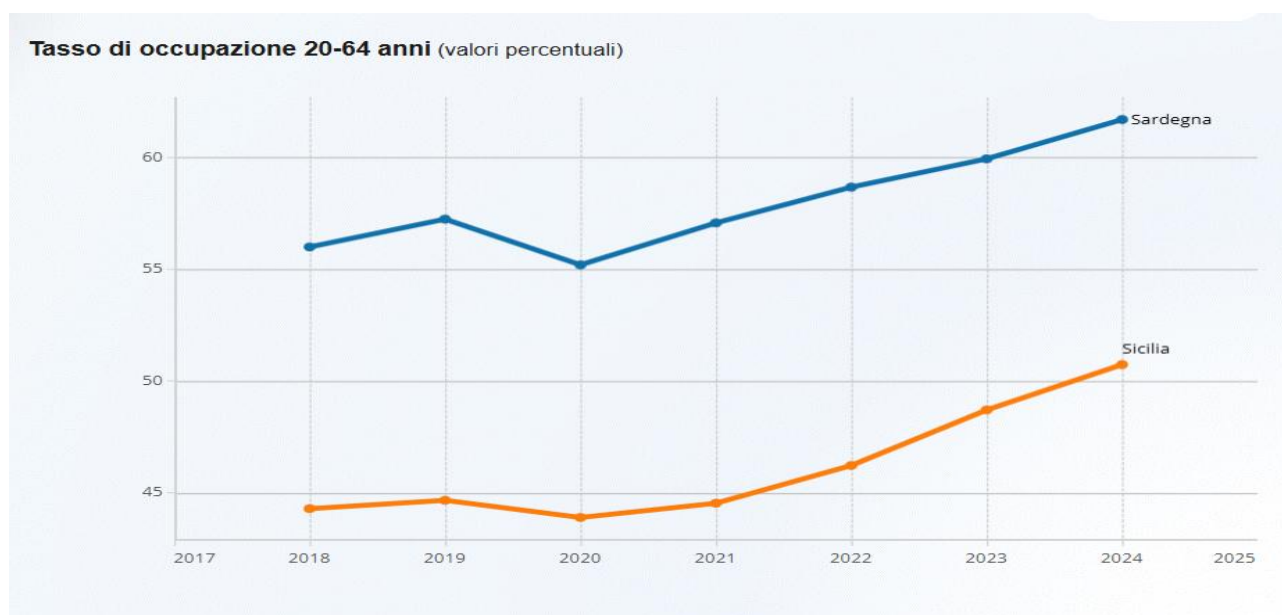


Fonte: Istat

Come indicatore dell'occupazione regionale, la figura che segue mette in evidenza il tasso di occupazione della popolazione in età lavorativa (20-64 anni) in valori percentuali. Nel periodo 2018-2024 il tasso di occupazione è cresciuto sia in Sardegna che in Sicilia, passando rispettivamente dal 55,97% e 44,29% dell'anno 2018, al 61,66% e 50,72% dell'anno 2024. Il tasso di crescita dell'intero periodo è risultato essere del 10,2% per la Sardegna e del 14,5% per la Sicilia. Ragionevolmente, il numero di occupati segue la stessa tendenza del Pil pro-capite, presentando una brusca contrazione nel 2020 e una ripresa a partire dal 2021.

²⁸ I valori sono concatenati con anno di riferimento 2015: il concatenamento fornisce una misura dell'aggregato economico di interesse in termini di volume, ossia al netto della dinamica dei prezzi ad esso sottostanti.

Figura 39 - Tasso di occupazione 20-64 anni (valori percentuali), 2018-2024



Fonte: Istat

In ultimo, vengono considerati i flussi turistici, misurati in termini di arrivi e presenze in ciascuna regione; gli arrivi indicano i soggetti che hanno come meta la regione, mentre le presenze sono date dal prodotto tra i numeri degli arrivi e i giorni di permanenza. In ogni caso si registra un aumento del turismo nel periodo 2017-2024, fatta eccezione per l'anno 2020, a causa della pandemia da Covid 19, e per il biennio successivo 2021-2022 dove l'incremento registrato non ha raggiunto i livelli dell'anno 2019. A partire dall'anno 2023, tutti i valori riportati in tabella registrano un consistente aumento. Particolarmente sostenuta è la crescita del turismo in Sardegna, dove nel 2024, rispetto al 2017, il numero di arrivi registra una variazione positiva del 25% e quello delle presenze registra un aumento di circa il 10%. Nel caso della Sicilia tali variazioni ammontano a +19% e +18%. Entrambe le regioni superano la media nazionale che si attesta sul +13% e +11%.

Tabella 2240 – Indicatori sul turismo, 2017-2024

	Sardegna		Sicilia		Italia	
	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
2017	3.097.366	14.222.332	4.857.542	14.704.926	123.195.556	420.629.155
2018	3.280.894	14.940.111	4.998.055	15.135.259	128.100.932	428.844.937
2019	3.444.058	15.145.885	5.120.421	15.114.931	131.381.653	436.739.271
2020	1.475.520	6.321.111	2.206.469	6.622.498	55.702.138	208.447.085
2021	2.466.091	10.632.221	3.113.379	9.689.251	78.670.967	289.178.142
2022	3.411.892	14.700.911	4.888.423	14.783.156	118.514.633	412.008.532
2023	3.478.891	14.200.536	5.505.077	16.448.284	133.636.709	447.170.049
2024	3.872.836	15.610.251	5.801.463	17.348.238	139.647.943	466.158.045

Fonte: Istat

Per un panorama completo sulla situazione locale è utile esaminare le caratteristiche del settore turistico.

Nel caso della Sardegna, si segnala innanzitutto il maggior peso rispetto alla media nazionale delle attività legate alla filiera turistica. Gli operatori turistici hanno registrato un calo delle prenotazioni esclusivamente nel periodo Covid. In particolare, il turismo internazionale negli ultimi anni ha manifestato i tassi di crescita più sostenuti. La componente estera, come sottolineato nel 27° Rapporto CRENoS, tende normalmente a destagionalizzare la domanda, circostanza che risulta sempre più rilevante in un'ottica di sostenibilità ambientale ed economica. Le imprese del settore prevedono un continuo incremento della domanda che potrebbe essere interrotto soltanto dall'elevato grado di incertezza legato alla crisi geopolitica internazionale.

La "dipendenza" dell'economia sarda dal turismo appare ancor più critica se osservata a fronte delle difficoltà che la regione riscontra nell'attività di export (27° Rapporto CRENoS), dovute in buona parte a condizioni di trasporto non competitive rispetto agli altri contesti territoriali: essa è di fatto concentrata sulle produzioni a più alto valore aggiunto. La difficoltà nel conquistare un mercato di sbocco deriva, oltre che dalla carenza di infrastrutture e servizi di trasporto adeguati, dalla dimensione prevalentemente micro delle aziende sarde (il 96% ha meno di 10 addetti), che determina quantitativi esportabili per azienda di volume e valore ridotto, i quali a loro volta incidono sul costo del trasporto e non consentono la realizzazione di economie di scala. La Regione, inoltre, rispetto al complesso del Paese, ha un mercato del lavoro con una maggiore quota di occupati autonomi, generalmente meno protetti dagli ammortizzatori sociali, e con una frazione più elevata di assunzioni a carattere stagionale e legate al turismo; più alta è inoltre in Sardegna l'incidenza del lavoro a orario ridotto e, tra i dipendenti, dei contratti a tempo determinato, più facilmente comprimibili nei cicli economici negativi.

In Sicilia, al pari della Sardegna, si rileva un ricorso massiccio a contratti a tempo determinato che possono risentire maggiormente dell'andamento del mercato. Inoltre, la regione si caratterizza per una quota elevata di lavoratori irregolari, attorno al 20% circa; tale categoria risulta ancor più a rischio, non potendo accedere agli ammortizzatori sociali. Come si è avuto modo di evidenziare, la regione presenta livelli di Pil pro-capite bassi, inferiori alla media italiana; l'aspetto più preoccupante è la forte disparità nella distribuzione del reddito. Anche in Sicilia il comparto turistico è rilevante per l'economia della Regione, anche in virtù della domanda estera.

5.7.3. STIMA DELLA DOMANDA POTENZIALE

Le stime qui presentate sono state elaborate tenendo conto dei dati di traffico storici, così come descritti nei paragrafi precedenti, dei risultati delle consultazioni pubbliche con i principali *stakeholder* (per le quali si rimanda ai materiali in Appendice B) e delle variabili socioeconomiche riferite ai territori di cui si è accennato in precedenza. Tali stime, è opportuno precisarlo, risentono di difficoltà dovute principalmente a due fattori: da un lato, la carenza di dati disponibili sulle caratteristiche della domanda attuale, soprattutto in riferimento alla tipologia di utente e alla relativa motivazione al viaggio; dall'altro, l'incertezza sull'andamento futuro del traffico passeggeri e merci dovuta alla crisi geopolitica internazionale e alla politica commerciale statunitense.

Si è pertanto scelto di impostare la stima della domanda potenziale su due scenari diversi ("alto" e "basso"), ciascuno segmentato in un arco di tempo di breve termine (2025-26) e di medio termine (2027-30). Si è ritenuto che un arco di tempo limitato al 2030 sia adeguato a questa fase finalizzata alla verifica del mercato. Le principali fonti di riferimento sono le previsioni delineate da Istat e i valori storici delle statistiche relative ai collegamenti con le regioni Sardegna e Sicilia.

Tenuto conto del quadro storico e tendenziale delineato precedentemente, le rappresentazioni grafiche e tabellari di seguito mostrano le stime effettuate circa l'andamento futuro della domanda. Dai dati osservati per il periodo 2022-2024 risulta un incremento complessivo di circa il 7,9% rispetto al traffico passeggeri, con un incremento medio annuo di circa il 3,9%. Nel breve periodo, per l'anno 2025, che si è ipotizzato essere comune ad entrambi gli scenari, la previsione al ribasso del traffico passeggeri, rispetto al 2024, è stata stimata intorno all'1,8%.

Ciò premesso, la differenza sostanziale fra i due scenari previsionali è che – al netto della discontinuità registrata nel 2026 – si ipotizza in entrambi i casi una crescita dei flussi ma a tassi diversi, come si vedrà in seguito.

Tabella 23 – Scenario basso

	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	3.144	1.657.784	614.045	1.043.739
	2023	3.186	1.776.561	684.906	1.091.655
	2024	3.001	1.789.472	675.287	1.114.185
Breve periodo	2025	3.033	1.756.550	733.757	1.022.793
	2026	3.000	1.603.560	670.417	933.143
Lungo periodo	2027	3.078	1.643.649	687.177	956.472
	2028	3.078	1.684.740	704.357	980.383
	2029	3.078	1.726.859	721.966	1.004.893
	2030	3.080	1.770.030	740.015	1.030.015

Figura 41 – Scenario basso

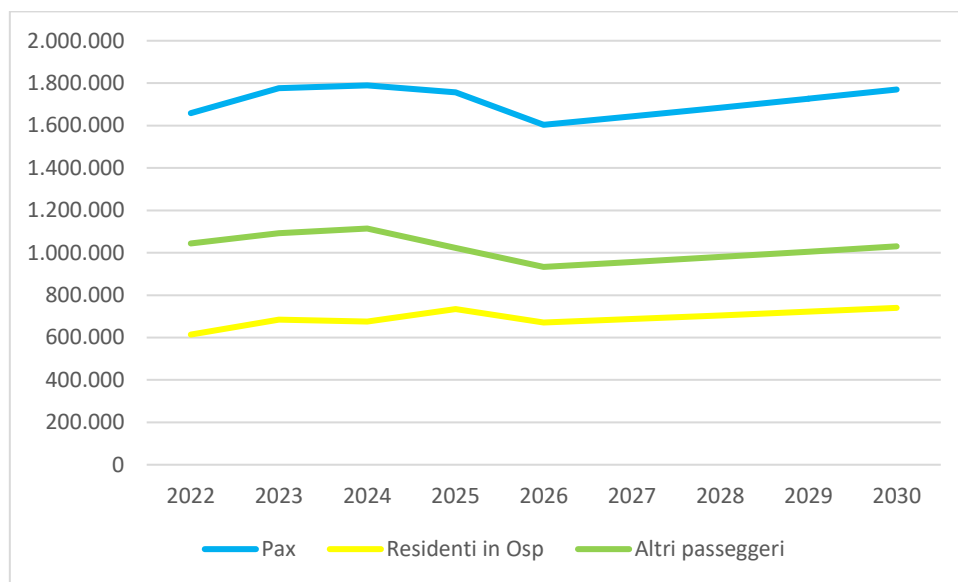
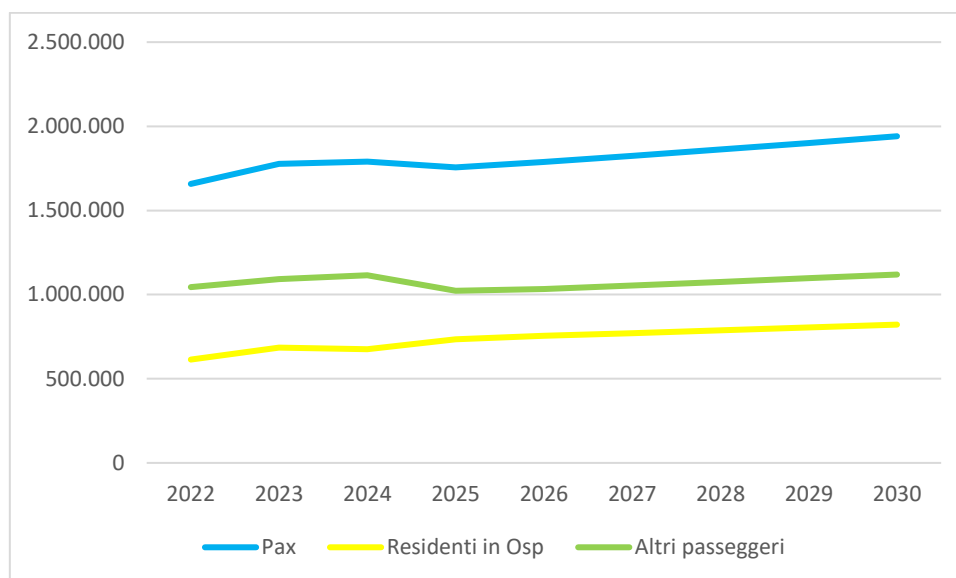


Tabella 24 - Scenario alto

	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	3.144	1.657.784	614.045	1.043.739
	2023	3.186	1.776.561	684.906	1.091.655
	2024	3.001	1.789.472	675.287	1.114.185

Breve periodo	2025	3.033	1.756.550	733.757	1.022.793
	2026	3.230	1.787.560	754.521	1.033.039
Lungo periodo	2027	3.288	1.824.634	770.757	1.053.877
	2028	3.288	1.862.519	787.360	1.075.159
	2029	3.328	1.901.234	804.337	1.096.898
	2030	3.330	1.940.798	821.696	1.119.102

Figura 42 - Scenario alto



Il numero di passeggeri è stato distinto tra Residenti in OSP ed altri Passeggeri in base ai dati di traffico storici sopra esposti. Come si evince dalle tabelle che seguono, riportanti le stime suddivise per linea, per i passeggeri residenti in OSP e per gli altri Passeggeri si è ipotizzato un andamento percentuale costante pari alla media annua registrata nella singola linea negli anni 2022-2024, in linea con le stime sul PIL e sulla occupazione. Complessivamente, per tali anni, la percentuale di passeggeri residenti sul totale si è attestata intorno al 37,7%.

Le stime relative al 2025 sono comuni a entrambi gli scenari: più precisamente, considerate le stime Istat di modesta crescita e l'incertezza economica e politica per l'immediato futuro, le previsioni dello scenario basso sono state estese a quello alto. Le previsioni relative all'anno 2025, sostanzialmente di leggero decremento (-1,8%) rispetto ai valori massimi registrati negli anni precedenti, sono frutto di elaborazioni basate sui seguenti assunti:

- nello scenario previsivo le tensioni internazionali, benché in graduale ricomposizione nella seconda metà del 2025, continuerebbero ancora a condizionare in negativo l'evoluzione del ciclo economico, con ricadute più accentuate sugli investimenti e sul commercio estero e, in misura minore, sui consumi delle famiglie;
- i consumi continuerebbero da un lato a beneficiare del recupero delle retribuzioni e dell'occupazione, dall'altro sarebbero frenati dall'incertezza rispetto all'evoluzione del ciclo economico e dal conseguente incremento della propensione al risparmio.

Per il periodo 2026-2030 si è ipotizzato, come accennato, di distinguere i due scenari alternativi in "alto" e "basso". Lo scenario basso prevede per l'anno 2026 un peggioramento della crisi geopolitica internazionale e un aumento dei dazi alle importazioni generato dalla politica commerciale statunitense che provocherebbe una congiuntura negativa a livello globale e una drastica riduzione dei consumi a livello nazionale. Tale situazione genererebbe per l'anno 2026 un

decremento di circa l'8,7% del flusso passeggeri complessivo e, nel successivo quadriennio 2027-2030, allo stabilizzarsi della situazione internazionale, si osserverebbe un trend crescente del flusso di passeggeri (+2,5% annuo), ipotizzando che la domanda tornando a crescere, si riallinei nel 2030 all'incirca ai valori storici del periodo 2022-2024.

Lo scenario alto ipotizza, invece, su tutte le linee, per l'anno 2026 un immediato ritorno del traffico ai livelli storici, ed un successivo tasso di crescita medio del 2% circa per il quadriennio 2027-2030.

La concretizzazione dello scenario alto è sfidante e richiede la realizzazione di una serie di condizioni: in primo luogo, il sostanziale riassorbimento degli effetti negativi indotti dal clima di incertezza internazionale sull'economia; a seguire, il soddisfacimento di esigenze e fabbisogni emersi dalle consultazioni pubbliche, attraverso una riduzione delle tariffe, l'ampliamento della platea di soggetti titolari di agevolazioni ed un miglioramento delle infrastrutture di terra e di bordo.

Le tabelle di seguito riportano le stime per singole linee, che essenzialmente riflettono l'andamento generale discusso precedentemente.

Tabella 25 - Scenario basso per linea

<i>Napoli - Cagliari</i>						<i>Cagliari - Palermo</i>				<i>Genova - Porto Torres</i>			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	308	91.823	41.146	50.677	97	40.157	26.295	13.862	1.142	605.349	110.238	495.111
	2023	309	129.676	60.714	68.962	101	53.554	34.923	18.631	1.164	619.679	118.721	500.958
	2024	312	133.604	65.934	67.670	100	53.092	34.956	18.136	1.055	602.679	107.806	494.873
Breve periodo	2025	312	130.000	61.100	68.900	104	52.000	34.060	17.940	1.055	600.000	175.800	424.200
	2026	312	120.000	56.400	63.600	104	48.000	31.440	16.560	1.050	545.000	159.685	385.315
Lungo periodo	2027	312	123.000	57.810	65.190	104	49.200	32.226	16.974	1.100	558.625	163.677	394.948
	2028	312	126.075	59.255	66.820	104	50.430	33.032	17.398	1.100	572.591	167.769	404.822
	2029	312	129.227	60.737	68.490	104	51.691	33.857	17.833	1.100	586.905	171.963	414.942
	2030	312	132.458	62.255	70.202	104	52.983	34.704	18.279	1.100	601.578	176.262	425.316

<i>Civitavecchia - Arbatax - Cagliari</i>						<i>Civitavecchia - Olbia</i>			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	309	82.836	42.685	40.151	1288	837.619	393.681	443.938
	2023	312	99.535	50.972	48.563	1300	874.117	419.576	454.541
	2024	314	99.191	52.174	47.017	1220	900.906	414.417	486.489
Breve periodo	2025	312	99.550	51.547	48.003	1250	875.000	411.250	463.750
	2026	314	90.560	46.892	43.668	1220	800.000	376.000	424.000
Lungo periodo	2027	312	92.824	48.064	44.760	1250	820.000	385.400	434.600
	2028	312	95.145	49.266	45.879	1250	840.500	395.035	445.465
	2029	312	97.523	50.498	47.026	1250	861.513	404.911	456.602
	2030	314	99.961	51.760	48.201	1250	883.050	415.034	468.017

Tabella 26 - - Scenario alto per linea

<i>Napoli - Cagliari</i>						<i>Cagliari - Palermo</i>				<i>Genova - Porto Torres</i>			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	308	91.823	41.146	50.677	97	40.157	26.295	13.862	1142	605.349	110.238	495.111
	2023	309	129.676	60.714	68.962	101	53.554	34.923	18.631	1164	619.679	118.721	500.958
	2024	312	133.604	65.934	67.670	100	53.092	34.956	18.136	1055	602.679	107.806	494.873
Breve periodo	2025	312	130.000	61.100	68.900	104	52.000	34.060	17.940	1055	600.000	175.800	424.200
	2026	312	133.000	68.867	64.133	104	53.000	34.715	18.285	1250	602.000	176.386	425.614
Lungo periodo	2027	312	134.995	69.900	65.095	104	54.060	35.409	18.651	1280	611.030	179.032	431.998
	2028	312	137.020	70.949	66.071	104	55.141	36.117	19.024	1280	620.195	181.717	438.478
	2029	312	139.075	72.013	67.062	104	56.244	36.840	19.404	1300	629.498	184.443	445.055
	2030	312	141.161	73.093	68.068	104	57.369	37.577	19.792	1300	638.941	187.210	451.731

<i>Civitavecchia - Arbatax - Cagliari</i>						<i>Civitavecchia - Olbia</i>			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in Osp	Altri passeggeri
Storico	2022	309	82.836	42.685	40.151	1288	837.619	393.681	443.938
	2023	312	99.535	50.972	48.563	1300	874.117	419.576	454.541
	2024	314	99.191	52.174	47.017	1220	900.906	414.417	486.489
Breve periodo	2025	312	99.550	51.547	48.003	1250	875.000	411.250	463.750
	2026	314	99.560	51.552	48.008	1250	900.000	423.000	477.000
Lungo periodo	2027	312	102.049	52.841	49.208	1280	922.500	433.575	488.925
	2028	312	104.600	54.162	50.438	1280	945.563	444.414	501.148
	2029	312	107.215	55.516	51.699	1300	969.202	455.525	513.677
	2030	314	109.896	56.904	52.992	1300	993.432	466.913	526.519

6. MERCATI RILEVANTI DEI COLLEGAMENTI CON LE ISOLE

6.1. PREMessa

In questo capitolo il traffico servito in OSP viene inquadrato nel più ampio contesto dell'insieme dei collegamenti con la Sardegna e fra le isole maggiori. La finalità è di individuare l'esistenza di rapporti di sostituibilità fra modalità di trasporto e, all'interno di quella marittima, fra le diverse linee esercitate dall'insieme degli operatori.

Le esigenze di interesse pubblico legate ai collegamenti con le isole possono essere sostanzialmente ricondotte a:

- a) ovviare all'handicap dell'assenza di continuità territoriale via terra;
- b) assicurare che i servizi di trasporto con O/D le isole siano forniti a condizioni abbordabili per l'insieme dell'utenza e, in particolare, per le categorie considerate meritevoli di particolare tutela.

Il primo obiettivo va perseguito accertando che l'offerta di servizi sia adeguata a soddisfare la domanda, tenendo conto delle caratteristiche di questa, della sua distribuzione fra i territori, delle sue necessità in termini di stagionalità, di frequenze e di orari, delle sue esigenze relative alla tipologia di accomodamenti.

In fase di verifica di quanto sopra è irrilevante il regime giuridico in base al quale gli operatori di trasporto i prestano i servizi; solo se tale verifica si riveli negativa i pubblici poteri, ai sensi dell'articolo 14 TFUE, possono motivatamente introdurre rimedi al fallimento del mercato, comunque improntati a rigidi criteri di proporzionalità.

L'altro obiettivo di interesse generale riguarda l'abbordabilità dei prezzi, soprattutto nel caso di categorie di utenti sistematici che – per ragioni di residenza, familiari, lavorative o di studio – più di altri sono tenuti a frequenti spostamenti; considerazioni analoghe valgono per le merci, il cui interscambio è vitale per la competitività dei territori insulari e il benessere delle popolazioni.

In questi casi il perseguimento dell'interesse generale può richiedere l'introduzione di obblighi di servizio universale, che possono prendere forme diverse e tradursi in agevolazioni tariffarie.

Nei paragrafi seguenti vengono analizzati i mercati dei servizi di collegamento con la Regione Sardegna. Per quanto riguarda la Regione Siciliana rilevano, ai fini della presente relazione, limitatamente ai collegamenti con la Regione Sardegna.

6.2. ANALISI DEI MERCATI DEI SERVIZI DI CONTINUITÀ TERRITORIALE CON SARDEGNA E FRA LE ISOLE MAGGIORI

Le effettive esigenze di interesse pubblico devono essere contestualizzate all'interno del perimetro dei "mercati rilevanti" nei quali la domanda e l'offerta dei servizi di collegamento si collocano.

Inteso come ambito nel quale le imprese sono in concorrenza fra loro (dunque i servizi offerti sono sostituibili), esso va distintamente individuato sotto il profilo del "prodotto", nel caso specifico la sostituibilità fra differenti modalità di trasporto (area o marittima) e sotto quello geografico (la sostituibilità fra collegamenti con differenti O/D). Nel suo complesso il mercato rilevante è rappresentato dall'insieme delle modalità di trasporto sostituibili, dal lato della

domanda o da quello dell’offerta, su di un determinato mercato geografico rilevante.

Prima di procedere è utile fornire una schematica rappresentazione del traffico aereo e marittimo operato con la Sardegna, ossia delle uniche modalità di collegamento, che verrà poi discussa.

Tabella 27 - Dati di traffico aereo e marittimo con la Regione Sardegna (collegamenti domestici)

	Passeggeri	Merci (ton.)
Trasporto marittimo (2019-2024)	27.907.807	72.775.655
Trasporto aereo (2019-2024)	47.571.475	35.355

Porti: Arbatax, Cagliari, Golfo Aranci, Olbia, Porto Torres. Aeroporti: Alghero, Cagliari e Olbia

Fonti: Dati Assaeroporti e ENAC per il traffico aereo, Assoporti per il trasporto marittimo

Per completezza, ai dati riportati dalla tabella precedente va sommato, per le merci, il traffico di container che, nel periodo indicato, risulta essere stato pari a 789.056 teus (da/per Cagliari-Sarroch, fonte Assoporti).

Relativamente al traffico merci, in quanto segue ci si focalizza unicamente su quello Ro-pax e Ro-Ro, in quanto attinente alla procedura di verifica del mercato a cui la presente relazione è destinata.

6.2.1. IL MERCATO DEL PRODOTTO: TRASPORTO MARITTIMO VS. TRASPORTO AEREO

Per l’identificazione del mercato rilevante del prodotto vanno accertate sia la sostituibilità per gli utenti (la sostituibilità dal lato della domanda) fra diverse modalità di trasporto sia la sostituibilità dal lato dell’offerta, ossia la possibilità e convenienza per operatori che attualmente offrono servizi con altre modalità di avviarne con la modalità in esame.

Nei collegamenti con le isole il trasporto aereo rappresenta l’unica alternativa a quello marittimo, sia per le persone che per le merci. In entrambi i casi essi debbono essere caratterizzati da regolarità dei servizi, con orari e tariffe prefissate. I servizi marittimi sono in prevalenza effettuati con navi miste passeggeri e merci (Ro-pax), dove dunque il trasporto degli uni e delle altre rappresenta un prodotto congiunto dei servizi; diverso è il caso dei collegamenti aerei, dove invece è più netta la distinzione fra quelli per passeggeri e quelli tutto merci (cargo).

Tabella 28 - Traffico aereo con gli aeroporti della Sardegna nel periodo 2019-2023

	Aeroporto				
	OLBIA	CAGLIARI	ALGHERO	TOTALE	%
Pax Trasportati	12.532.772	18.519.302	5.863.329	36.915.403	
di cui (mag-sett)	9.978.550	10.653.672	3.619.738	24.251.960	65,70%
Flussi O/D					
Verso Milano L.	419.078	992.818	320.591	1.732.487	
Verso Milano M.	736.133	717.815	147.115	1.601.063	

Verso Roma Fium.	717.096	1.551.599	548.618	2.817.313	
Da Milano L.	409.547	749.513	313.194	1.472.254	
Da Milano M.	733.940	701.924	144.425	1.580.289	
Da Roma Fium.	707.079	1.522.876	539.658	2.769.613	
TOTALE	3.722.873	6.236.545	2.013.601	11.973.019	

Tabella 29 - Traffico aereo con aeroporti della Sicilia nel Periodo 2019-2023

Aeroporto				
	PALERMO	CATANIA	TOTALE	%
Pax Trasportati	40.840.416	29.516.698	70.357.114	
di cui (mag-sett)	19.014.752	15.739.747	34.754.499	49,40%
Flussi O/D				
Verso Milano L.	1.140.493	751.246	1.891.739	
Verso Milano M.	2.501.651	1.874.841	4.376.492	
Verso Roma Fium.	3.364.565	2.724.104	6.088.669	
Da Milano L.	1.118.721	752.793	1.871.514	
Da Milano M.	2.473.423	1.856.420	4.329.843	
Da Roma Fium.	3.273.746	2.720.551	5.994.297	
TOTALE	13.872.599	10.679.955	24.552.554	

I collegamenti aerei per passeggeri e merci (di linea e charter) attivi nei periodi indicati sono illustrati dalle tabelle precedenti, rispettivamente con O/D Sardegna e Sicilia. Parte di essi sono esercitati in OSP²⁹.

Il totale dei passeggeri transitati sugli aeroporti della Sardegna aperti al traffico internazionale, nel periodo considerato, è stato in numero considerevole (circa 47 milioni), di cui circa il 35% con origini o destinazioni non italiane (comunitarie e non). Si tratta di un traffico prevalentemente turistico, come mostra la maggiore incidenza stagionale (circa il 65% nei soli mesi estivi) verso le località più direttamente attrattive o più baricentriche sotto questo profilo.

Il traffico merci (35.355 tonnellate) è per il 96% domestico e per il 73% è in entrata.

Le tabelle offrono uno spaccato delle O/D dei passeggeri con gli scali per i quali sono operativi collegamenti di continuità territoriale. Non risultano infatti censiti scali aeroportuali che pure servono importanti città (quali Genova, Napoli o Palermo), ciò che non implica che non vi siano collegamenti aerei fra questi e gli aeroporti dell'isola, ma che evidentemente è più contenuto il flusso diretto dei passeggeri.

Relativamente ai collegamenti con origine Paesi dell'Unione, primeggiano Spagna, Francia, Gran Bretagna, Germania e Danimarca. Fra i Paesi extra-UE, le origini di gran lunga principali sono europee (98,4%). Tuttavia, dal momento che i passeggeri censiti sono quelli che si sono serviti di voli

²⁹ Da Roma-Fiumicino e da Milano-Linate/Malpensa da e per Cagliari, Olbia e Alghero.

diretti, non è da escludere che fra di essi ve ne siano di provenienti da altre destinazioni e in transito presso hub europei.

Infine, il traffico aereo domestico per la massima parte proviene dal nord Italia, con Milano che appare come bacino di riferimento di Piemonte, Lombardia ed Emilia e da Roma come polo di riferimento del centro e di parte del sud Italia.

La Tabella 31 illustra i dati di traffico aereo da e con la Sicilia. I passeggeri transitati per i due maggiori aeroporti (Catania e Palermo) sono stati, nei periodi indicati, oltre 91 milioni, di cui circa il 31% con O/D non domestiche (comunitarie e non); per circa il 50% il traffico è concentrato nei mesi estivi.

Il traffico merci 51.537 tonnellate) è per il 91% domestico e per il 65% è in entrata.

Analogamente a quanto visto per la Sardegna, la seconda sezione della Tabella 31 mostra per la Sicilia il traffico passeggeri per O/D. Relativamente ai collegamenti con origine Paesi dell'Unione primeggiano, nell'ordine, Germania, Francia, Regno Unito, Malta e Spagna. Fra i Paesi extra-UE, le origini sono per 2/3 europee.

Infine, il traffico aereo domestico si divide in pari misura fra centro e nord Italia, dove prevale il polo milanese. Da notare tuttavia che la maggior parte del traffico passa per gli hub di Roma Fiumicino e di Milano Malpensa, ciò che induce a ritenere che parte di esso sia di transito internazionale.

Nonostante il consistente traffico aereo con la Sardegna e la Sicilia, è da ritenere che la sua sostituibilità con la modalità marittima da parte dei passeggeri sia modesta, anche tenuto conto del cospicuo divario fra i prezzi praticati. Inoltre - ed è l'elemento più rilevante - dalle rilevazioni relative ai collegamenti marittimi interessati si constata la presenza media un'auto ogni 3,5 passeggeri; le stime indicano che a ogni auto si accompagnano in media circa 2,5-3 passeggeri, di conseguenza la massima parte dei passeggeri nei collegamenti marittimi usufruisce di auto al seguito, ciò che ovviamente riduce drasticamente la concorrenza aerea.

Quanto al trasporto merci, i driver di scelta della modalità aerea e la disponibilità a pagare - dunque la tipologia di merci - sono tanto diversi da quelli della marittima da rendere i due mercati rilevanti distinti sotto il profilo della domanda.

Tanto meno sussiste sostituibilità intermodale dal lato dell'offerta, vale a dire, la possibilità che imprese attive in altri settori economici o in altre modalità di trasporto possano "convertire" la propria offerta nella modalità in esame, rapidamente e senza sostenere costi eccessivi, sì da rappresentare una reale minaccia concorrenziale per gli operatori attivi nella stessa modalità (ad esempio, è del tutto improbabile che un vettore aereo converta in tempi brevi la propria offerta verso il trasporto marittimo o viceversa).

La conclusione è che i collegamenti marittimi con e dalle isole in questione costituiscono mercati rilevanti del prodotto a sé stanti, ciò che ovviamente comporta fra le due modalità non vi è nemmeno significativa sostituibilità geografica.

6.2.2 I MERCATI GEOGRAFICI DEI COLLEGAMENTI MARITTIMI CON LE ISOLE

Una volta concluso che il trasporto marittimo costituisce un mercato rilevante a sé sotto il profilo del prodotto, ne va verificato il **profilo geografico**. Nella prassi delle autorità della concorrenza il mercato rilevante geografico dei servizi di trasporto è identificato per origine/destinazione, le quali tuttavia non si identificano necessariamente con singole rotte o punti (porti, nella fattispecie), ma in fasci di rotte (di porti) sostituibili.

La sostituibilità fra le rotte è influenzata da numerosi fattori, quali la tipologia dell'utenza (passeggeri o merci, *in primis*), le motivazioni dei viaggi, la frequenza e il tempo di traversata, la distanza e la qualità dei collegamenti terrestri rispetto ai porti di origine e destinazione, i prezzi relativi, ecc. Infatti, un soggetto razionale sarà portato a scegliere fra rotte alternative sulla base di due drivers: la distanza/durata e il costo del viaggio.

Sia per i passeggeri che per le merci il "viaggio" va inteso come il percorso fra il luogo originario di provenienza del soggetto o della merce e la sua destinazione finale, potendo essere i porti (dunque l'attraversamento via mare) solo tappe intermedie del viaggio. Ne segue che la sostituibilità fra porti va analizzata non solo in base alla loro "contiguità" (l'appartenere a uno stesso bacino di traffico) ma anche in relazione all'origine/destinazione finale dei viaggi. L'estensione del "bacino di attrazione" – la sostituibilità fra rotte diverse – dipende dunque dalla provenienza e destinazione finale di passeggeri e di merci. Su questi aspetti si tornerà fra breve.

Prima di affrontare in dettaglio la materia della sostituibilità geografica da parte della domanda, giova sgomberare il terreno da quella dal lato dell'offerta, nel caso specifico la possibilità che operatori attivi su determinate rotte (nazionali o di altri Stati dell'Unione europea) decidano di entrare su rotte diverse. In questo caso - ove ricorrano condizioni di convenienza e la disponibilità di approdi - la sostituibilità è pressoché totale; infatti, la sostanziale uniformità del naviglio necessario a servire le rotte indicate, le non dissimili distanze da coprire e la comune tipologia di servizi misti Ro-Pax e Ro-Ro riducono consistentemente gli ostacoli all'entrata nei mercati di collegamento con e fra Sardegna e Sicilia.

Potrebbe invece costituire una barriera alla mobilità dell'offerta l'eventuale scarsità di capacità portuale in termini di approdi e più in generale, soprattutto per le merci, di infrastrutture di terra, quali spazi retroportuali, localizzazione degli interporti, reti ferroviarie, ecc.

A. SARDEGNA

La tabella seguente mostra l'insieme dei collegamenti domestici RO-Pax attivi nel triennio 2022-2024 con la Sardegna, distinguendo la quota di traffico servita in regime di libero mercato da quella in OSP.

Tabella 30-Distribuzione traffico passeggeri per linea, 2022-2024

SARDEGNA-PENISOLA E V.V.	Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	% Lib.Mer
Cagliari - Napoli	355.103	355.103	0	100%	0
Cagliari - Palermo	146.803	146.803	0	100%	0
Cagliari - Arbatax - Civitavecchia	281.562	281.562	0	100%	0
Olbia - Genova	17.245	0	17.245	0	100%
Olbia - Livorno	5.352.803	0	5.352.803	0	100%
Olbia - Piombino	368.910	0	368.910	0	100%
Olbia - Civitavecchia	2.612.642	240.456	2.372.186	9,2%	90,8%
Porto Torres - Savona	119.829	0	119.829	0	100%
Porto Torres - Genova	1.827.707	336.765	1.490.942	18,4%	81,6%
Porto Torres - Civitavecchia	365.004	0	365.004	0	100%
Golfo Aranci - Savona	5.288	0	5.288	0	100%
Golfo Aranci - Genova	15.812	0	15.812	0	100%

Golfo Aranci - Livorno	1.479.157	0	1.479.157	0	100%
Golfo Aranci - Piombino	104.161	0	104.161	0	100%
TOTALE	13.052.026	1.360.689	11.691.337	10,4%	89,6%

Fonte: AdSP Mare di Sardegna

Si ricava dalla tabella che su 14 linee, 10 sono assicurate unicamente dal libero mercato e 3 unicamente in OSP.

La Tabella seguente fornisce le medesime informazioni della precedente, ma con riferimento al traffico Ro-Ro di merci.

Tabella 31 - Distribuzione traffico Merci (ml) Ro-Ro, 2022-2024

SARDEGNA-PENISOLA E V.V.	Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	%Lib-Mer
Cagliari - Napoli	1.154.133	1.154.133	0	100%	0
Cagliari - Palermo	297.971	297.971	0	100%	0
Cagliari - Civitavecchia - Arbatax	1.141.736	1.141.736	0	100%	0
Olbia - Genova	30.234	0	30.234	0	100%
Olbia - M. Carrara	386.155	0	386.155	0	100%
Olbia - Livorno	9.095.688	0	9.095.688	0	100%
Olbia - Piombino	3.132	0	3.132	0	100%
Olbia - Civitavecchia	2.075.035	1.300.815	774.220	62,7%	37,3%
Porto Torres - Savona	53.062	0	53.062	0	100%
Porto Torres - Genova	1.940.968	1.088.905	852.063	56,1%	43,9%
Porto Torres - Civitavecchia	111.549	0	111.549	0	100%
Porto Torres - Palermo	19.693	0	19.693	0	100%
Golfo Aranci - Livorno	325.599	0	325.599	0	100%
Golfo Aranci - Piombino	4.661	0	4.661	0	100%
Cagliari - Livorno	2.289.666	0	2.289.666	0	100%
Cagliari - Genova	221.492	0	221.492	0	100%
Cagliari - Savona	13.474	0	13.474	0	100%
Cagliari - Salerno	633.988	0	633.988	0	100%
Cagliari - Marina di Carrara	n.d.		n.d.		
TOTALE	19.798.236	4.983.560	14.814.676	25,2%	74,8%

Fonte: AdSP Mare di Sardegna

Raffrontando le tabelle emerge che coincidono le linee servite in esclusiva in OSP, mentre salgono a 14 quelle merci esercitate totalmente in libero mercato.

Questa schematica rappresentazione rappresenta la base di partenza per la disaggregazione per fasci di rotte sostituibili e dunque fra bacini di traffico sulle due sponde del Tirreno.

Relativamente alla sponda della Sardegna la tabella seguente indica la distanza chilometrica fra i porti della regione e la tabella 35 la distanza fra questi e i principali centri dell'isola.

Tabella 32- Distanze chilometriche tra i porti della Sardegna

	Porto Torres	Olbia	Golfo Aranci	Arbatax	Cagliari
Porto Torres	-	125	138	218	235
Olbia	125	-	181	180	275
Golfo Aranci	138	17	-	200	294

Arbatax	218	180	200	-	140
Cagliari	235	275	140	140	-

Tabella 33-Distanze chilometriche tra i porti e i principali centri della Sardegna

		Principali centri della Sardegna			
		Sassari	Nuoro	Oristano	Cagliari
Porti della Sardegna	Porto Torres	19	141	143	234
	Olbia	104	105	183	276
	Golfo Aranci	123	123	202	293
	Cagliari	227	180	95	-

Prendendo come metro il combinato disposto delle distanze indicate dalle precedenti tabelle, si può in linea di massima ricavare che, almeno per il traffico merci e quello di passeggeri sistematici (per residenza, lavoro, istruzione, ecc.):

- il bacino di traffico dell'area di Sassari abbia a riferimento Porto Torres;
- la zona del nuorese graviti intorno ai porti di Olbia e Golfo Aranci;
- il porto di Cagliari risulti maggiormente conveniente per la zona di Oristano oltre che, ovviamente, per quella di Cagliari stessa³⁰.

Considerazioni in parte diverse possono valere per il traffico turistico, che rappresenta una quota molto consistente fra i passeggeri, la cui destinazione finale è prevalentemente per le zone costiere, e dunque: Cagliari per Sardegna centro-meridionale, Olbia – Golfo Aranci per la Sardegna centro-nordorientale e Porto Torres per la Sardegna centro-nordoccidentale.

Più complesso individuare i bacini di traffico sulla sponda continentale.

I collegamenti di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra la Sardegna e l'Italia continentale interessano i porti di quattro regioni della penisola: la Liguria [Genova e Vado Ligure (Savona)], la Toscana (Livorno, Piombino e Marina di Carrara), il Lazio (Civitavecchia) e la Campania (Napoli e Salerno); a questi si aggiunge il collegamento fra Palermo e Cagliari.

La tabella seguente sintetizza le distanze chilometriche via terra dei porti di interesse nell'Italia continentale con alcune delle principali città della penisola.

Tabella 34- Distanze chilometriche dei porti della Liguria, Toscana, Lazio e Campania dalle principali città della penisola

Regione	Porto	Genova	Torino	Milano	Venezia	Treviso	Vicenza	Verona	Brescia	Firenze	Parma	Modena	Bologna	Perugia	Roma	Napoli	Salerno
Liguria	Savona/ Vado Ligure ³¹	43	139	177	434	449	371	320	272	232	243	296	330	432	555	762	800
	Genova	-	165	137	401	418	338	280	239	252	203	267	290	378	500	700	739
Toscana	Marina di Carrara	110	279	232	350	369	317	268	224	138	132	185	199	275	397	596	633
	Livorno	177	346	300	330	347	331	306	291	92	200	206	179	293	340	560	602

³⁰ Per il trasporto di merci, cfr. al riguardo AGCM, Provvedimento n. 27053 del 28/02/2018, punto 53.

³¹ Sebbene non risultino allo stato collegamenti attivi fra la Sardegna e Savona/Vado Ligure, il porto può comunque rappresentare una potenziale alternativa a Genova.

	Piombino	259	429	382	404	418	405	376	375	162	282	280	249	241	264	476	517
Lazio	Civitavecchia	416	585	539	499	514	499	473	530	267	439	374	346	181	82	292	332
Campania	Napoli	700	888	771	728	742	728	700	755	472	655	603	573	371	226	0	54
	Salerno	739	929	813	768	782	768	742	794	513	697	643	615	411	265	54	-

Fonte: AGCM, Provvedimento n. 27053 del 28/02/2018, punto 55.

La Tabella 28 mostra invece le distanze via terra fra i porti peninsulari.

Tabella 35-Distanze chilometriche tra i porti della penisola

	Savona/ V.Ligure	Genova	La Spezia	Marina di C.	Livorno	Piombino	Civitavecchia	Napoli	Salerno
Savona/V.Ligure	-	57	157	170	236	319	478	760	800
Genova	57	-	101	111	176	260	416	700	740
La Spezia	157	101	-	30	97	180	340	620	660
Marina di Carrara	170	111	30	-	71	154	313	594	634
Livorno	236	176	97	71	-	103	247	562	602
Piombino	319	260	180	154	103	-	184	473	613
Civitavecchia	478	416	340	313	247	184	-	293	333
Napoli	760	700	620	594	562	473	293	-	40
Salerno	800	740	660	634	602	613	333	40	-

Dalle due tabelle si ricava che³²:

- i porti di Genova e Savona/Vado Ligure sono più vicini alle città del nord ovest dell'Italia (Genova, Torino e Milano);
- gli scali di Marina di Carrara e Livorno sono pressoché equidistanti rispetto a diverse destinazioni nel nord est dell'Italia, in Emilia-Romagna ed in Toscana (Treviso, Venezia, Vicenza, Verona, Brescia, Firenze, Parma, Modena, Bologna);
- il porto di Civitavecchia è lo scalo d'elezione per il Lazio e l'Umbria;
- i porti di Napoli e Salerno sono entrambi gli scali di riferimento per la Campania e per tutto il Sud della Penisola.

Infine, la tabella seguente mostra le distanze marine fra i principali porti sulle due sponde del Tirreno.

Tabella 36- Distanza marittima fra i porti della Sardegna e i principali porti della penisola (miglia nautiche)

		Porti del Mar Tirreno						
Porti della		Liguria		Toscana			Lazio	Campania
		Savona/ Vado Ligure	Genova	Marina di Carrara	Livorno	Piombino	Civitavecchia	Napoli Salerno
Porto Torres		208	216		191			281

³² AGCM, Provvedimento n. 27053/2018, cit., punto 56.

	Olbia		211		165	128	124	218	
	Golfo Aranci		214		296		138	215	
	Cagliari	355	312	293	295		231	256	274

Tenuto conto delle distanze complessive fra i luoghi di origine e destinazione dei viaggi (come sommatoria delle distanze marine fra i porti e di quelle per il raggiungimento via terra di questi dai luoghi di O/D), si può ritenere che i mercati rilevanti di trasporto marittimo misto passeggeri e merci siano rappresentati dai seguenti fasci di rotte³³.

- 1) Nord Sardegna – Nord Italia:
Genova/Savona - Porto Torres/Olbia/Golfo Aranci;
- 2) Nord Sardegna - Centro Italia:
Porto Torres/Olbia/Golfo Aranci - Civitavecchia/Livorno/Piombino;
- 3) Sud Sardegna – Centro Italia:
Cagliari/Arbatax - Civitavecchia/Livorno/Piombino;
- 4) Sud Sardegna – Centro Sud Italia:
Cagliari - Napoli/Salerno;
- 5) Sud Sardegna – Sud Italia:
Cagliari – Palermo.

Da precisare che la perimetrazione dei mercati rilevanti geografici così individuata è indicativa e suscettibile di ulteriore allargamento oppure di essere ristretta, come viene discusso nel paragrafo 6.3.

Con le premesse menzionate, le prossime due tabelle forniscono, rispettivamente per il trasporto passeggeri Ro-Pax e per il trasporto merci Ro-Ro, le linee che possono considerarsi relativamente sostituibili. Da precisare che nella prevalenza dei casi le linee sono di trasporto misto.

³³ Si veda al riguardo anche AGCM, A487, cit., Provvedimento n. 25951 del 6/04/2016, punto 41.

Tabella 37- Fasci di linee Ro-Pax Sardegna (A+R) - 2022 – 2024

Bacini	%	Linee	Totale	Quota OSP	%OSP	Quota Lib. Mercato	%Lib-Mer
Nord Sard. - Nord Pen.		PORTO TORRES - GENOVA	1.827.707	336.765	18,4	1.490.942	81,6%
		OLBIA - GENOVA	17.245	0	0,0	17.245	100%
		GOLFO ARANCI - GENOVA	15.812	0	0	15.812	100%
		GOLFO ARANCI - SAVONA	5.288	0	0	5.288	100%
		PORTO TORRES - SAVONA	119.829	0	0	119.829	100%
		Totale Nord Sardegna - Nord Penisola	1.985.881	336.765	16,96	1.649.116	83,04
Nord Sard. - Centro Pen.		CIVITAVECCHIA - OLBIA	2.612.642	240.456	9,2	2.372.186	90,8%
		OLBIA - LIVORNO	5.352.803	0	0	5.352.803	100%
		OLBIA - PIOMBINO	368.910	0	0	368.910	100%
		PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	365.004	0	0	365.004	100%
		OLBIA – M. CARRARA	1.254	0	0	1.254	100%
		GOLFO ARANCI - LIVORNO	1.479.157	0	0	1.479.157	100%
		GOLFO ARANCI - PIOMBINO	104.161	0	0	104.161	100%
		Totale Nord Sardegna - Centro Penisola	10.283.931	240.456	2,34	10.043.457	97,66
Sud Sard. Centro Pen.		CAGLIARI - ARBATAX - CIVITAV.	281.562	281.562	100	0	0
Sud Sard. Sud Pen.		NAPOLI - CAGLIARI	355.103	355.103	100	0	0
Sud Sard. Sicilia		CAGLIARI - PALERMO	146.803	146.803	100	0	0
Tot.		Totale generale	13.053.280	1.360.689	10,42	11.692.591	89,58

Come si noterà, per i passeggeri i fasci di linee decisamente più incidenti sono quelli che collegano il nord ed il centro dell'isola con il nord ed il centro della penisola, mentre del tutto marginali sono i collegamenti del sud della Sardegna con il centro-sud della penisola e con la Sicilia, dove i servizi sono al momento forniti esclusivamente in OSP, circostanza che non può non richiedere riflessioni in materia di esigenze di pubblico servizio.

Per quanto concerne i collegamenti merci, in termini di volumi trasportati, vi è una netta prevalenza dei collegamenti tra il Nord-Sardegna con il Centro Penisola, mentre i collegamenti tra il Nord-Sardegna ed il Nord-Penisola e quelli tra il Sud- Sardegna ed il Sud Penisola sono quelli a prevalente percentuale di OSP. Ciò vale anche per i collegamenti con la Sicilia.

Parimenti predominanti nel trasporto di merci sono le linee che collegano il nord della Sardegna con il centro della penisola.

I collegamenti fra il centro della penisola e il sud dell'isola, nonché quelli tra il sud della penisola e il sud dell'isola, sono al momento coperti esclusivamente da OSP.

Tabella 38 - Fasci di linee Ro-Ro Sardegna - veicoli commerciali (A+R) - 2022 - 2024

Bacini		Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	%Lib-Mer
Nord Sard. - Nord Pen.	PORTO TORRES - GENOVA	1.940.968	1.088.905	852.063	56,1	43,9
	OLBIA - GENOVA	30.234	0	30.234	0	100
	PORTO TORRES – SAVONA	53.062	0	53.062	0	100
	GOLFO ARANCI - SAVONA	94	0	94	0	100

	Totale Nord Sardegna - Nord Penisola	2.024.358	1.088.905	935.453	53,79	46,21
Nord Sard. - Centro Pen.	OLBIA - CIVITAVECCHIA	2.075.035	1.300.815	774.220	62,7	37,3
	OLBIA - LIVORNO	9.095.688	0	9.095.688	0	100
	OLBIA - PIOMBINO	3.132	0	3.132	0	100
	OLBIA - M. CARRARA	386.155	0	386.155	0	100
	PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	111.549	0	111.549	0	100
	GOLFO ARANCI - LIVORNO	325.599	0	325.599	0	100
	GOLFO ARANCI - PIOMBINO	4.661	0	4.661	0	100
	Totale Nord Sardegna - Centro Penisola	12.001.819	1.300.815	10.701.004	10,84	89,16
Sud Sard. Centro Pen.	CAGLIARI - CIVITAV. - ARBATAX	1.141.736	1.141.736	0	100	0
	CAGLIARI - LIVORNO	2.289.666	0	2.289.666	0	100
	CAGLIARI - M. CARRARA	n.d.				
	Totale Sud Sardegna - Centro Penisola	3.431.402	1.141.736	2.289.666	28,08	71,92
Sud Sard. Nord Pen.	CAGLIARI - GENOVA	221.492	0	221.492	0	100
	CAGLIARI - SAVONA	13.474	0	13.474	0	100
	Totale Sud Sardegna - Nord Penisola	234.966	0	234.966	0	100
Sud Sard. Sud Pen.	CAGLIARI - NAPOLI -	1.154.133	1.154.133	0	100	0
	CAGLIARI - SALERNO	633.988	0	633.988	0	100
	Totale Sud Sardegna - Sud Penisola	1.788.121	1.154.133	633.988	64,54	35,46
Sard. Sicilia	CAGLIARI - PALERMO	297.971	297.971	0	100	0
	PORTO TORRES - PALERMO	19.693	0	19.693	0	100
	Totale Sardegna - Sicilia	317.664	297.971	19.693	93,80	6,20
	Totale generale	20.432.318	4.983.560	15.448.758	24,39	75,61

B. SICILIA

Il traffico marittimo passeggeri e merci fra la Sicilia e la penisola si svolge fra i porti seguenti, ai quali si aggiunge quello di Cagliari, già considerato nel paragrafo sulla Sardegna e, seppur con minor trasportato (merci), anche quello di Porto Torres:

- Palermo:
 - Napoli
 - Salerno
 - Genova
 - Civitavecchia
 - Livorno
- Termini Imerese (Cargo):
 - Napoli
- Catania:
 - Salerno
 - Ravenna
- Messina
- Milazzo

Diversamente dalla Sardegna, non si è potuto reperire dati relativi ai porti di O/D dei flussi di traffico, tuttavia ai fini della presente verifica deve essere considerata l'unica linea mista di collegamento con la Sardegna, che attualmente è la linea soggetta ad OSP Palermo-Cagliari.

6.3. ULTERIORI CONSIDERAZIONI

Le esigenze di interesse pubblico dei collegamenti con le isole possono essere sostanzialmente ricondotte:

- 1) alla disponibilità di servizi di continuità territoriale con le isole coerenti con le esigenze della domanda prevista nel medio periodo, in termini di bacini di O/D, frequenze e orari, qualità dei servizi portuali e di quelli di bordo;
- 2) a prezzi sostenibili per passeggeri e merci.

È tenuto conto di tali esigenze che va condotta la “verifica del mercato” disposta dalla delibera 22/2019 dell’Autorità di regolazione dei trasporti, volta ad accertare se “l’asticella” fissata dai pubblici poteri per il soddisfacimento dell’interesse generale alla mobilità possa essere pienamente o solo parzialmente raggiunta in regime di libera prestazione dei servizi stabilito dal Regolamento CEE 3577/92.

Considerato che la presente Relazione ha la finalità di verificare se e in che misura il mantenimento degli OSP sulle linee analizzate nei precedenti capitoli, o su parte di esse, sia essenziale per la salvaguardia degli obiettivi di pubblico servizio, qui di seguito sono svolte considerazioni aggiuntive che, al pari di quelle precedenti, potranno essere ulteriormente affinate e circostanziate anche a seguito del procedimento di verifica del mercato.

Dalle analisi sin qui condotte si può – nel complesso - ricavare che, sommando l’offerta prestata in libero mercato con quella in OSP le esigenze di servizio pubblico siano quantitativamente soddisfatte per i collegamenti per la Sardegna e fra le isole maggiori, tanto più se inquadrare per fasci di rotte. Alla luce delle previsioni di traffico elaborate nel capitolo 5, ciò sembra valere anche per un orizzonte di medio periodo.

6.4. SOSTENIBILITÀ DELLE TARIFFE

Allorché una determinata direttrice di traffico sia servita – di diritto o di fatto – in via esclusiva, la regolazione dei prezzi si impone per evitare che l’impresa, per definizione stessa dotata di notevole potere di mercato, possa fissarli a livelli durevolmente al di sopra dei propri costi. Questa necessità non ricorre allorché la tratta considerata: (i) sia realmente contendibile, oppure (ii) sia esposta, a causa di imprese operanti su altre linee sostituibili, a una concorrenza sufficientemente vivace da dissuadere chi la serve dallo sfruttare il proprio potere di mercato.

In mercati caratterizzati da effettiva concorrenza (nella o fra linee sostituibili) è da ritenere invece che la coerenza dei prezzi con i costi, inclusa una ragionevole remunerazione del capitale investito, sia tendenzialmente assicurata dalla competizione fra le imprese.

Il rispetto del criterio di orientamento al costo, tuttavia, non garantisce necessariamente la sostenibilità dei prezzi, soprattutto nel caso di categorie di utenti sistematici che - per ragioni di residenza, familiari, lavorative o di studio, se passeggeri, o per ineludibili esigenze produttive o di commercializzazione, per il trasporto di merci – più di altri sono tenuti a frequenti spostamenti.

In altre parole,

- a) categorie di passeggeri la cui elasticità della domanda rispetto ai prezzi è minore e per i quali il costo di viaggi ripetuti complessivamente più incide sul reddito disponibile;

- b) imprese che si avvalgono del trasporto di merci, la cui domanda è rigida rispetto al prezzo; laddove il costo del trasporto incida in misura sensibile sul valore della merce ciò determina un handicap competitivo per le imprese che alimentano traffici in uscita dalle isole al quale si aggiungono aggravii di costo di “importazione” di input produttivi o di prodotti finiti.

Il combinato disposto di tali handicap mina l’obiettivo di continuità territoriale e con esso le prospettive di sviluppo e di benessere.

In questi casi, ricorrenti in pressoché tutti i servizi di interesse economico generale, il perseguimento dell’obiettivo di universalità dei servizi può richiedere l’introduzione di forme di agevolazioni tariffarie da parte delle imprese, a determinate categorie di utenti, eventualmente individuate sulla base della frequenza dei collegamenti, di fasce di età, studenti, di categorie professionali oppure attraverso l’introduzione di aiuti sociali all’utenza (OSP orizzontali).

APPENDICE A. RIFERIMENTI TABELLARI

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI AdSP E CONCESSIONARI

GENOVA-PORTO TORRES

FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2022-2024

Le quote residenti si riferiscono ai soli mesi in convenzione

2022	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	78	17.943	74	6.969	72	55.004
Febbraio	66	10.918	68	4.339	66	58.025
Marzo	78	15.762	64	6.263	61	66.028
Aprile	68	32.907	51	11.625	49	58.529
Maggio	102	38.682	40	11.511	38	60.367
Giugno	116	72.263	-	24.918	-	40.623
Luglio	132	108.970	-	37.657	-	46.881
Agosto	132	116.205	-	40.761	-	36.627
Settembre	118	88.527	-	33.903	-	44.140
Ottobre	94	52.562	39	17.989	39	58.471
Novembre	80	22.127	67	8.305	64	66.973
Dicembre	78	28.483	76	10.408	75	61.726
Totale	1.142	605.349	60	214.648	58	653.392

2023	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	70	20.955	76	7.535	74	51.389
Febbraio	80	15.130	68	5.632	66	60.667
Marzo	78	17.379	64	6.362	62	66.963
Aprile	78	40.088	50	13.767	48	55.877
Maggio	112	48.611	37	15.589	37	68.983
Giugno	122	75.185	-	26.196	-	57.217
Luglio	138	110.499	-	37.245	-	48.740
Agosto	122	109.541	-	37.282	-	37.105
Settembre	136	88.068	-	32.295	-	49.606
Ottobre	90	50.811	40	16.782	41	54.457
Novembre	62	16.892	68	6.297	65	61.368
Dicembre	76	26.520	76	9.690	73	61.049
Totale	1.164	619.679	59	214.672	57	673.420

2024	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	76	21.666	74	7.974	72	68.169
Febbraio	60	14.781	68	5.186	66	57.445
Marzo	68	19.582	63	6.994	61	61.801
Aprile	58	30.001	48	10.008	47	41.997
Maggio	88	39.115	37	12.038	36	61.735
Giugno	120	73.435	-	25.944	-	43.139
Luglio	132	112.444	-	37.976	-	43.766
Agosto	138	119.761	-	40.667	-	38.547
Settembre	115	84.436	-	31.436	-	42.323
Ottobre	81	45.809	37	15.105	40	50.357
Novembre	60	19.619	67	6.973	63	56.269
Dicembre	59	22.030	76	8.136	74	48.610
Totale	1.055	602.679	58	208.437	57	614.156

CIVITAVECCHIA-OLBIA

FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2022-2024

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2022	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	62	16.261	56	6.161	55	53.259
Febbraio	56	11.966	49	4.427	49	56.057
Marzo	62	15.225	47	5.632	47	49.664
Aprile	60	29.394	43	10.237	45	52.098
Maggio	62	27.642	32	9.894	32	61.660
Giugno	196	114.036	-	39.023	-	72.042
Luglio	218	202.890	-	66.296	-	70.452
Agosto	228	240.205	-	80.997	-	53.496
Settembre	158	116.332	-	42.420	-	60.495
Ottobre	62	24.695	42	8.628	42	59.623
Novembre	62	17.275	50	5.791	50	58.230
Dicembre	62	21.698	61	7.304	61	55.135
Totale	1.288	837.619	47	286.810	48	702.209

2023	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	62	16.300	60	5.530	59	49.359
Febbraio	56	11.967	51	3.862	51	50.056
Marzo	62	17.528	47	5.565	47	60.813
Aprile	60	30.415	43	9.424	43	53.660
Maggio	62	30.370	32	9.933	33	61.218
Giugno	180	116.578	-	38.661	-	69.929
Luglio	224	205.875	-	68.088	-	76.663
Agosto	234	247.935	-	81.876	-	53.766
Settembre	174	126.102	-	44.789	-	59.179
Ottobre	62	29.473	40	9.794	41	58.203
Novembre	60	18.606	51	6.270	51	55.999
Dicembre	64	22.968	62	7.894	62	48.568
Totale	1.300	874.117	48	291.686	48	697.412

2024	N° corse	Passeggeri	% passeggeri residenti (per il solo traffico in OSP)	Auto al seguito e camper	% auto residenti (per il solo traffico in OSP)	Metri lineari
Gennaio	62	18.699	57	6.196	56	51.912
Febbraio	58	13.542	50	4.771	49	48.001
Marzo	62	19.266	48	6.658	47	47.866
Aprile	60	29.683	39	9.594	41	45.775
Maggio	62	32.068	31	10.476	31	50.601
Giugno	158	113.935	-	38.309	-	73.855
Luglio	186	206.029	-	68.015	-	75.048
Agosto	248	267.883	-	88.713	-	54.016
Settembre	142	128.030	-	46.921	-	55.280
Ottobre	62	30.025	36	9.862	37	63.175
Novembre	60	18.365	51	6.243	50	58.697
Dicembre	60	23.381	59	8.057	59	51.189
Totale	1.220	900.906	46	303.815	46	675.414

CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2022-2024

2022	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	24	3.183	65,09%	1.329	67,25%	20.368
Febbraio	24	2.300	59,10%	934	64,20%	25.308
Marzo	27	2.817	59,25%	1.026	65,59%	29.528
Aprile	26	4.482	61,70%	1.680	64,47%	31.114
Maggio	26	4.980	53,91%	1.998	55,84%	32.594
Giugno	26	7.269	43,43%	2.517	47,28%	31.014
Luglio	26	12.222	31,42%	4.230	34,86%	29.619
Agosto	27	19.263	28,69%	6.550	31,77%	22.715
Settembre	26	8.893	42,50%	3.267	47,14%	31.058
Ottobre	26	6.413	49,45%	2.361	58,98%	33.045
Novembre	24	4.658	53,48%	1.551	63,27%	30.928
Dicembre	27	6.356	71,93%	2.011	78,26%	26.528
Totale	309	82.836	51,53%	29.454	56,43%	343.818

2023	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	26	4.541	70,59%	1.696	75,60%	24.092
Febbraio	24	3.395	56,12%	1.178	64,91%	24.828
Marzo	27	4.504	59,26%	1.628	66,75%	32.614
Aprile	25	7.064	61,82%	2.367	68,29%	30.191
Maggio	27	7.615	41,37%	2.258	49,99%	37.421
Giugno	26	9.636	37,75%	2.995	43,71%	31.273
Luglio	26	14.480	30,85%	4.713	33,55%	30.086
Agosto	27	20.100	29,76%	6.572	32,63%	22.090
Settembre	26	10.502	43,69%	3.548	51,47%	29.956
Ottobre	26	6.575	52,66%	2.185	61,82%	32.468
Novembre	26	4.586	62,13%	1.656	65,41%	33.487
Dicembre	26	6.537	70,20%	2.275	76,93%	28.919
Totale	312	99.535	51,21%	33.071	57,43%	357.426

2024

	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	27	4.659	69,48%	1.751	72,52%	29.695
Febbraio	25	3.205	60,68%	1.154	64,67%	32.585
Marzo	26	4.687	60,50%	1.546	66,43%	40.747
Aprile	26	5.722	59,20%	1.943	65,42%	36.957
Maggio	27	7.667	49,09%	2.419	55,49%	49.427
Giugno	25	8.772	43,95%	2.836	44,94%	38.921
Luglio	26	13.929	32,06%	4.409	34,49%	38.796
Agosto	28	19.807	30,83%	6.369	34,31%	29.558
Settembre	25	9.976	45,70%	3.289	49,58%	35.318
Ottobre	27	7.561	51,76%	2.850	57,95%	31.255
Novembre	26	5.743	58,39%	1.971	64,54%	43.132
Dicembre	26	7.463	70,46%	2.619	76,61%	34.102
Totale	314	99.191	52,60%	33.156	57,18%	440.492

NAPOLI-CAGLIARI

FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2022-2024

2022	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	24	3.275	62,57%	1.206	66,44%	27.785
Febbraio	24	2.548	48,27%	822	56,71%	34.478
Marzo	27	3.351	46,91%	1.076	60,02%	41.089
Aprile	25	5.309	50,30%	1.573	63,42%	40.448
Maggio	27	5.486	36,66%	1.739	45,62%	46.039
Giugno	26	8.140	40,23%	2.395	45,31%	39.318
Luglio	25	13.244	31,22%	4.083	34,31%	36.073
Agosto	28	20.446	22,97%	6.404	24,95%	26.195
Settembre	26	10.483	35,28%	3.088	42,33%	32.762
Ottobre	26	6.274	44,61%	2.005	51,76%	34.790
Novembre	24	5.212	55,40%	1.486	59,96%	29.692
Dicembre	26	8.055	67,35%	2.261	74,25%	34.641
Totale	308	91.823	44,81%	28.138	51,76%	423.310

2023	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	23	5.124	64,39%	1.549	70,65%	29.045
Febbraio	24	3.860	47,70%	1.008	57,63%	31.077
Marzo	27	5.338	51,29%	1.390	63,25%	32.556
Aprile	24	9.047	52,63%	2.326	59,60%	32.635
Maggio	28	8.345	37,93%	2.293	45,00%	34.767
Giugno	26	11.178	43,56%	2.986	47,47%	31.630
Luglio	26	17.699	32,03%	5.005	33,84%	24.646
Agosto	27	34.089	27,16%	9.942	28,28%	16.569
Settembre	25	12.478	41,18%	3.586	45,24%	23.931
Ottobre	27	7.606	44,87%	2.264	52,82%	31.397
Novembre	26	5.992	57,32%	1.681	61,97%	31.277
Dicembre	26	8.920	65,44%	2.414	72,09%	29.119
Totale	309	129.676	46,82%	36.444	52,84%	348.650

2024	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	27	6.482	63,57%	1.857	69,98%	28.643
Febbraio	25	5.129	46,95%	1.280	58,79%	35.048
Marzo	25	6.344	54,79%	1.632	62,82%	36.103
Aprile	27	7.870	55,42%	2.027	57,57%	33.465
Maggio	27	8.799	44,56%	2.256	45,07%	34.499
Giugno	24	12.674	47,39%	3.385	44,70%	32.490
Luglio	28	17.797	31,10%	5.124	32,76%	29.882
Agosto	26	31.389	26,73%	8.946	26,85%	20.930
Settembre	26	13.264	40,21%	3.750	39,04%	30.456
Ottobre	27	8.476	50,20%	2.454	53,38%	38.061
Novembre	23	5.482	60,25%	1.531	59,56%	30.919
Dicembre	27	9.898	72,14%	2.678	73,47%	31.678
Totale	312	133.604	49,35	36.920	51,92%	382.173

CAGLIARI-PALERMO

FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2022-2024

2022	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	10	2.070	78,14%	916	77,41%	6.928
Febbraio	6	786	68,82%	365	68,35%	6.187
Marzo	8	1.468	69,27%	662	71,02%	7.956
Aprile	9	2.211	63,00%	859	66,41%	9.396
Maggio	9	3.296	48,17%	1.159	56,22%	10.101
Giugno	8	4.027	63,51%	1.362	65,78%	8.689
Luglio	10	7.540	71,74%	2.416	73,64%	9.804
Agosto	8	7.167	66,20%	2.316	67,80%	4.445
Settembre	8	4.679	59,65%	1.745	61,91%	7.391
Ottobre	10	3.765	54,49%	1.299	64,94%	10.121
Novembre	4	1.059	69,18%	401	71,66%	4.467
Dicembre	7	2.089	78,43%	749	80,87%	6.370
Totale	97	40.157	65,48%	14.249	68,64%	91.856

2023	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	7	2.131	79,93%	824	81,00%	6.023
Febbraio	8	1.536	70,78%	491	76,38%	8.576
Marzo	8	1.868	60,01%	632	73,54%	9.002
Aprile	10	3.377	67,52%	1.178	70,37%	11.516
Maggio	8	2.629	47,77%	834	57,01%	9.351
Giugno	8	4.662	57,59%	1.319	66,21%	8.859
Luglio	10	9.741	66,10%	2.788	71,87%	8.117
Agosto	8	11.566	69,40%	3.388	70,70%	3.479
Settembre	9	6.727	54,98%	1.918	61,43%	8.118
Ottobre	9	3.950	56,60%	1.151	66,87%	9.578
Novembre	5	2.026	69,77%	642	74,05%	5.748
Dicembre	11	3.341	81,18%	1.128	82,47%	10.418
Totale	101	53.554	65,21%	16.293	71,01%	98.787

2024	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto al seguito e camper	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	6	1.617	75,31%	529	74,99%	6.985
Febbraio	8	1.494	74,14%	488	74,09%	10.148
Marzo	10	2.143	63,58%	757	70,09%	11.939
Aprile	8	2.764	61,52%	826	66,23%	9.294
Maggio	8	3.305	51,04%	974	52,27%	9.474
Giugno	10	6.053	64,43%	1.706	65,48%	11.734
Luglio	8	7.644	72,34%	2.289	73,63%	7.302
Agosto	9	12.790	70,99%	3.645	71,05%	4.659
Settembre	9	6.176	64,27%	1.857	64,35%	9.492
Ottobre	8	3.476	60,25%	1.083	63,28%	8.919
Novembre	9	2.418	67,24%	880	72,89%	11.069
Dicembre	7	3.212	81,94%	1.108	83,43%	6.314
Totale	100	53.092	65,84%	16.142	69,00%	107.328

APPENDICE B. RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Si sintetizzano in questa sezione i risultati della consultazione pubblica, avente ad oggetto i servizi di trasporto marittimo onerati da OSP, al fine di acquisire elementi idonei a circostanziare ulteriormente le esigenze di mobilità meritevoli di tutela. È stata suddivisa in:

- una consultazione degli Enti territoriali, nello specifico della Regione Sardegna e della Regione Siciliana;
- una consultazione delle associazioni di consumatori e utenti e associazioni di imprese attive nella logistica e trasporto merci.

La consultazione degli Enti territoriali è avvenuta tra il 7 marzo 2025 e il 4 aprile 2025; alle Regioni coinvolte è stato inviato via *pec* un questionario per ogni linea in OSP. Non sono pervenuti contributi da parte della Regione Siciliana, mentre è pervenuto il contributo della Regione Sardegna, le cui risultanze si sintetizzano nel successivo paragrafo.

La consultazione del pubblico relativa alle associazioni di consumatori e utenti e associazioni di imprese attive nella logistica e trasporto merci si è svolta fra il 14 marzo e il 4 aprile 2025 ed è stata resa disponibile anche a privati cittadini e imprese singole, per consentire la più ampia partecipazione; prevedeva la compilazione di un questionario dinamico *on-line* e, per la validazione dello stesso, era poi necessario il successivo invio del questionario compilato via *pec*. Gli esiti per le varie linee sono rappresentati nel successivo paragrafo 2. Al paragrafo 3 è riportato il fac-simile di un questionario in OSP annuale. A tale consultazione è stata data la massima pubblicità, attraverso la pubblicazione della notizia sul sito istituzionale del Ministero, l'invito diretto alla partecipazione delle maggiori associazioni di categoria nazionali e locali (nel dettaglio n. 30 associazioni di consumatori e utenti e n. 22 associazioni attive nei settori della logistica e del trasporto merci) e in ultimo la richiesta, rivolta agli attuali concessionari dei servizi in OSP, di pubblicazione della notizia sul loro sito *web*.

La consultazione ha visto la partecipazione di associazioni di consumatori, associazioni di trasportatori e di imprese della logistica, di privati cittadini e di singole imprese commerciali, anche se in diversi casi non è stata completata la procedura necessaria alla validazione del questionario attraverso l'invio via *pec*, per cui non tutte le risposte sono state fruibili. A tale consultazione hanno partecipato anche associazioni di armatori, tuttavia le loro risposte non possono essere considerate funzionali alla relazione da sottoporre a verifica di mercato.

Nella prima parte della presente appendice si espongono le osservazioni rilevate dalla consultazione con la Regione Sardegna, mentre nella seconda si espongono quelle provenienti dai consumatori e operatori del trasporto e della logistica e loro associazioni.

1. PRINCIPALI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA CON GLI ENTI TERRITORIALI – REGIONE SARDEGNA

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- necessità di attivare una linea marittima RO/PAX tra il sud dell'isola ed il centro nord individuata nella Cagliari – Arbatax – Livorno. Attualmente sono presenti solo linee merci in regime di libero mercato che negli ultimi anni hanno subito la riduzione delle frequenze e del numero di compagnie operanti (riduzione della concorrenza);

- necessità di incrementare l'offerta di servizi minimi di trasporto tra il Sud Sardegna ed il centro - Sud Italia, sia dal lato passeggeri che merci. Gli attuali collegamenti rappresentati dalle linee Cagliari – Arbatax – Civitavecchia, Cagliari – Napoli e Cagliari – Palermo sono caratterizzati da bassa frequenza - anche durante i mesi di picco del traffico passeggeri - e inoltre, per la loro posizione geografica e in continuità con l'obiettivo green deal sopra indicato, non sono considerati sostituibili tra loro;
- necessità di ripristinare la linea Cagliari-Genova la cui soppressione ha impoverito l'offerta dei collegamenti da Cagliari per le merci, incrementato le percorrenze stradali aggiuntive sugli assi viari regionali e nazionali incrementando i costi del sistema di trasporto e le esternalità ambientali;
- dare risposta alla carenza di servizi Ro-Ro merci nei porti del nord Sardegna per far fronte al periodo estivo di blocco del trasporto di particolari tipologie di trasporto non compatibili con il trasporto passeggeri, tra cui gli animali vivi;
- necessità di adottare un sistema tariffario agevolato per i residenti, nuclei familiari e le categorie di utenti che si spostano per lavoro e studio, che non subisca variazioni tra alta e bassa stagione;
- necessità di riduzione delle tariffe massime applicabili e del differenziale di costo fra passaggio ponte e sistemazioni più confortevoli; applicazione di aiuti sociali con sussidi all'utenza, sconto del 30% per bambini tra i 2 e i 12 anni;
- necessità di evitare di lasciare alle sole dinamiche del mercato la definizione dei livelli tariffari di alta stagione al fine di incrementare la competitività della Sardegna, e quindi dell'Italia in relazione al principale competitor rappresentato dalla vicina Corsica;
- non adeguatezza delle tariffe passeggeri perché non in linea con quelle per l'utilizzo di mezzi quali l'automobile, disponibili sul territorio nazionale, che consente di dividere il costo tra gli occupanti dell'autoveicolo;
- con riferimento alle merci, necessità di introduzione di aiuti per le merci di basso valore di mercato ("merci povere") da riconoscere alle imprese di trasporto o alle imprese produttrici/utilizzatrici e l'introduzione di agevolazioni per i veicoli che trasportano attrezzature per spettacoli (musica, teatro, danza), concerti dal vivo, manifestazioni culturali e sportive;
- necessità di istituire obblighi di servizio pubblico per il trasporto estivo di particolari tipologie merceologiche come animali vivi da allevamento e da competizione (specialmente cavalli e bovini) e di alcune merci speciali incompatibili con il trasporto passeggeri;
- necessità di introdurre navi più recenti;
- necessità di introdurre l'obbligo, per i concessionari, di comunicare anche alla RAS i seguenti dati relativi ai reclami oppure, in alternativa, una trasmissione sistematica degli stessi da parte del MIT e trasmissione dei report di monitoraggio della qualità attivati sulla base della misura 17 della delibera ART 22/2019;
- necessità di prevedere garanzie di trasporto e specifiche dedicate, soprattutto nel periodo estivo, per i pazienti che viaggiano via mare per motivi di salute, per il trasporto dei rifiuti e dei mezzi tecnici in contesti emergenziali.

Si sintetizzano di seguito i rilievi specifici per ogni linea:

- Cagliari-Palermo. Si richiede l'aumento delle frequenze minime da settimanale ad almeno bisettimanale/trisettimanale, la riduzione delle tariffe massime applicabili, la riduzione del differenziale di costo fra passaggio ponte e sistemazioni più confortevoli, l'applicazione di aiuti sociali con sussidi all'utenza. Con riferimento alle merci, si richiede l'introduzione di

aiuti per le merci di basso valore di mercato (“merci povere”) da riconoscere alle imprese di trasporto o alle imprese produttrici/utilizzatrici e l’introduzione di agevolazioni per i veicoli che trasportano attrezzature per spettacoli (musica, teatro, danza), concerti dal vivo, manifestazioni culturali e sportive.

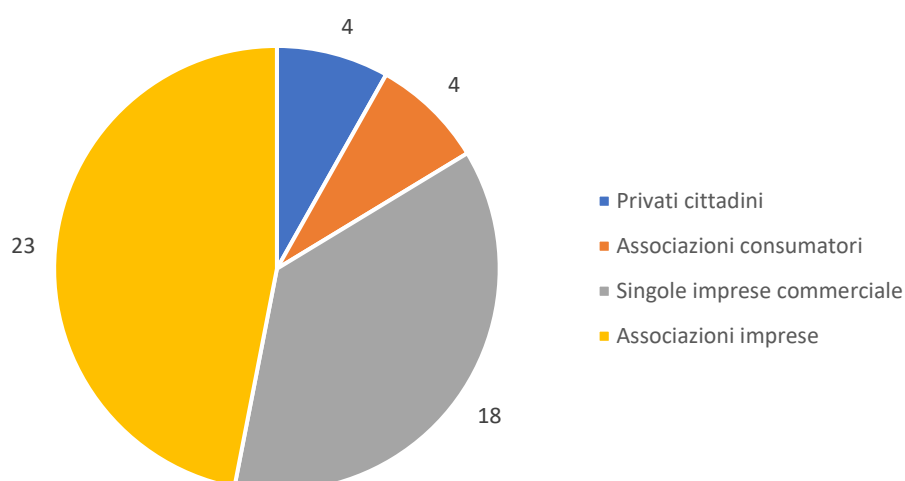
- Civitavecchia-Arbatax-Cagliari. Si richiede l’aumento delle frequenze minime, almeno da giugno a settembre, da trisettimanale a giornaliera e impiego di nave con maggior numero di cabine; garanzie per il trasporto merci; anticipo dell’orario di imbarco ad Arbatax per Civitavecchia entro le ore 24:00; diminuzione dei tempi di navigazione.
- Napoli-Cagliari. Si conferma la frequenza trisettimanale.
- Genova-Porto Torres. Viene segnalata l’insufficiente capacità di trasporto merci soprattutto nel periodo estivo, per cui è richiesta l’estensione dell’OSP da invernale ad annuale e l’applicazione di aiuti sociali sulle rotte in libero mercato. Viene richiesta una coppia di navi capaci di offrire ciascuna 1.500 m.l. giornalieri netti (al netto delle auto al seguito dei passeggeri), con altezze di interponte di 4 metri, sempre garantiti per le merci durante tutto l’anno.
- Civitavecchia-Olbia. Trasformazione dell’OSP orizzontale invernale in OSP verticale da assegnare in un unico lotto con la linea annuale Cagliari-Arbatax Civitavecchia. Per la parte lasciata in libero mercato si chiede l’applicazione di aiuti sociali per garantire la costanza della tariffa per i residenti.

2. PRINCIPALI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA CON LE ASSOCIAZIONI

Sebbene il numero di questionari compilati non sia sufficientemente ampio da consentire di elaborare conclusioni statistiche significative, si riportano di seguito alcune osservazioni di tipo descrittivo, elaborate per ciascuna delle linee in OSP per le quali sono stati forniti contributi. Le indicazioni che è possibile evincerne saranno d’ausilio alla definizione delle esigenze di servizio pubblico.

Sono in totale **49** i questionari compilati, così distribuiti:

Figura 43 – Distribuzione dei partecipanti



Nella tabella seguente è possibile osservare nel dettaglio la partecipazione riscontrata per ciascuna linea in OSP.

Tabella 39 – Risposte pervenute per ciascuna linea

	Utenza passeggeri		Utenza commerciale	
	Privato cittadino	Associazioni consumatori	Impresa singola commerciale	Associazioni imprese
Cagliari-Palermo	0	3 <i>TOT associati n. 86.400</i>	1	3 <i>TOT associati n. 4011</i>
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari	2	1 <i>TOT associati n. 40</i>	3	5 <i>TOT associati n. 3197</i>
Civitavecchia-Olbia	1	0	5	5 <i>TOT associati n. 4557</i>
Genova-Porto Torres	1	0	5	5 <i>TOT associati n. 4557</i>
Napoli-Cagliari	0	0	4	5 <i>TOT associati n. 4557</i>
TOTALE	4	4	18	23

Nonostante l'ampio coinvolgimento delle associazioni dei consumatori, la consultazione rivolta all'utenza passeggeri è stata scarsamente partecipata, per un totale di **8** questionari compilati da parte di utenti privati o associazioni di consumatori.

Per le linee in OSP Civitavecchia-Olbia, Genova-Porto Torres e Napoli-Cagliari, dove la partecipazione è stata assente del tutto o quasi, la consultazione non ha permesso una maggiore definizione delle esigenze di servizio pubblico.

L'utenza commerciale ha visto una partecipazione maggiore, per un totale di **41** questionari compilati da singole imprese commerciale o associazioni di imprese sui vari servizi in OSP.

Dalle analisi delle risposte pervenute da parte di associazioni, in generale emerge come la quasi totalità non siano favorevoli al libero mercato (89%).

In merito all'adeguatezza delle tariffe ordinarie e di quelle agevolate sui servizi in OSP, 2 associazioni dei consumatori su 4 le ritiene adeguate, una non le ritiene invece adeguate e una non si esprime. 3 associazioni su 4 sono comunque concordi nella necessità di ampliare le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati (ovvero i residenti) e rispondono citando soprattutto la frequenza degli spostamenti e le riduzioni per studenti.

Relativamente alle tariffe del trasporto merci sui servizi in OSP, le associazioni delle imprese di trasporto e della logistica, partecipanti al questionario, sono unanimi nel ritenerle non adeguate e molte di esse ritengono necessario prevedere una differenziazione tra le merci in uscita dalla Sardegna e quelle in entrata, per agevolare la competitività dei prodotti insulari sul resto del territorio nazionale.

Viene segnalata la necessità di garantire un supporto finanziario pubblico per il pagamento dell'ETS e di confermare l'esenzione della normativa FUEL EU per i servizi in OSP (vds. Cap. 2).

Nella maggior parte dei casi la durata del viaggio viene reputata eccessiva, anche a fronte di un risparmio di carburante e quindi di un minor impatto delle emissioni inquinanti.

Cagliari-Palermo

Per quanto riguarda l'utenza passeggeri, la linea Cagliari-Palermo è quella su cui si è espresso il maggior numero di associazioni (n.3).

Le associazioni dei consumatori richiedono in particolare un aumento della frequenza sulla linea, soprattutto nei mesi estivi e con collegamenti infrasettimanali. Lamentano inoltre orari non funzionali per i passeggeri.

Per quanto riguarda invece l'utenza commerciale, le richieste sono sovrapponibili a quelle riscontrate nell'utenza passeggeri, lamentando quindi la ridotta frequenza, l'insufficienza della capacità di carico nei mesi estivi e gli orari di viaggio non funzionali per le merci.

Civitavecchia-Arbatax-Cagliari

Stante l'esiguità del campione analizzato, nei questionari compilati per la linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari per la parte passeggeri vengono lamentati, in particolare, l'insufficiente capacità passeggeri e la ridotta disponibilità di sistemazioni in cabina soprattutto nei periodi di alta stagione e gli orari scomodi per l'imbarco/sbarco nel porto di Arbatax.

Con riferimento all'utenza commerciale, viene segnalata una non sufficiente capacità di stiva, implementabile con un aumento delle frequenze o un aumento della capacità della nave, soprattutto in alta stagione, quando buona parte dei ponti garage sono impiegati per le auto al seguito dei passeggeri e quando viene segnalata l'assenza di cabine per gli autisti. Vengono inoltre segnalati orari di sbarco, nei porti di Civitavecchia e Cagliari e nella tappa intermedia ad Arbatax, non funzionali per le merci.

Civitavecchia-Olbia

La consultazione rivela una partecipazione pressoché assente per l'utenza passeggeri.

Per quanto riguarda l'utenza commerciale vengono segnalati spazi di stiva insufficienti nei mesi di maggio e ottobre e a ridosso delle festività e allacci alla rete elettrica per merci refrigerate insufficienti. Soprattutto durante il periodo estivo, attualmente in libero mercato, viene richiesta la garanzia di imbarco per rimorchi e semirimorchi, la possibilità di prenotazione anticipata e la possibilità di riservare cabine per gli autisti, in quanto in assenza di queste gli autotrasportatori sbarcati non possono proseguire il viaggio, nel rispetto della normativa sui tempi di guida.

Genova-Porto Torres

Anche sulla linea Genova-Porto Torres, la consultazione rivela una partecipazione pressoché assente per l'utenza passeggeri.

Con riferimento all'utenza commerciale, vengono lamentati spazi di stiva insufficienti durante tutto l'anno, in particolare il lunedì da Porto Torres e il venerdì da Genova, resi più critici nei periodi di maggio-ottobre e a ridosso delle festività quando ci sono più auto al seguito. Viene richiesta per tutto l'anno e principalmente per il periodo estivo, attualmente in libero mercato, la garanzia di imbarco per rimorchi e semirimorchi, la possibilità di prenotazione anticipata e la possibilità di riservare cabine per gli autisti, in quanto in assenza di queste gli autotrasportatori sbarcati non possono proseguire il viaggio, nel rispetto della normativa sui tempi di guida.

Viene segnalato, per il porto di Genova, insufficiente spazio per lo stazionamento dei mezzi.

Napoli-Cagliari

Su questa linea non sono pervenuti questionari validati per l'utenza passeggeri.

Per quanto riguarda invece l'utenza commerciale, viene lamentata una capacità di stiva insufficienti in primavera/estate, quando è maggiore l'utilizzo dei ponti garage per le auto al seguito dei passeggeri. I tempi di traversata sono ritenuti eccessivi e gli orari di sbarco non funzionali per le merci, rendendo difficile il reimbarco in giornata.

3. QUESTIONARIO PER LA CONSULTAZIONE DELLE ASSOCIAZIONI DI CONSUMATORI E ASSOCIAZIONI DI IMPRESE DI TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Si riporta di seguito, come esempio, uno dei questionari pubblicati ai fini della consultazione delle associazioni di consumatori e utenti e associazioni di imprese attive nella logistica e trasporto merci.

Consultazione pubblica Civitavecchia-Arbatax- Cagliari

Definizione esigenze di servizio pubblico Collegamenti marittimi isole maggiori

Questionario per la definizione di esigenza di servizio pubblico del trasporto marittimo di passeggeri e merci nella linea in oggetto.
Per partecipare è necessario essere in possesso di un indirizzo di posta elettronica certificata.



* Obbligatoria

Identificazione

1. Indicare a che titolo viene compilato il questionario *

- ☐ Come privato cittadino
- ☐ Come utente commerciale
- ☐ Come associazione di utenti

2. Nome e Cognome *

3. Numero di associati *

4. Settore di appartenenza *

5. Ragione sociale *

6. Indirizzo pec *

7. Considerato l'assetto del mercato sulle linee attualmente soggette ad oneri di servizio pubblico e tenuto conto degli elementi in Vostro possesso in ordine alle prospettive di evoluzione del mercato stesso, si ritiene che su questa linea il libero mercato possa assicurare l'obiettivo di continuità territoriale attualmente perseguito? *

- ☐ Sì (motivare)
- ☐ Parzialmente (motivare)
- ☐ No (motivare)

8. Motivare la risposta precedente *

9. Si ritiene che la linea possa essere modificata? *

- ☐ Sì
- ☐ No

Modifiche alla linea

10. In caso di risposta positiva, quale/i tipo/i di modifica si consiglia? *

- ☐ Abolizione della linea
- ☐ Variazione del porto di origine
- ☐ Variazione del porto di destinazione
- ☐ Introduzione/soppressione di fermata intermedia
- ☐ Variazione della linea da mista passeggeri/merci a tutto merci
- ☐ Altro

11. Specificare la modifica proposta *

(Es. quale porto di origine)

12. Nel caso in cui si ritenga opportuno abolire la linea per quali ragioni si ritiene che la linea debba essere abolita *

- ☐ Inadeguato volume della domanda di passeggeri e/o merci
- ☐ La linea si sovrappone ad altre linee già esistenti volte a soddisfare la stessa domanda di trasporto, anche se aventi porti diversi di origine e/o destinazione
- ☐ Sulla linea operano altri operatori in regime di libero mercato che potrebbero soddisfare le esigenze di continuità territoriale senza intervento pubblico
- ☐ Altro

13. Specificare risposta precedente *

14. In caso si sia indicata la variazione del porto di origine e/o destinazione della linea, per quali ragioni si ritiene che il/i porto/i in questione debba essere sostituito

Si ignori la domanda nel caso in cui non si sia indicata la variazione del porto di origine/destinazione

- ☐ Volume della domanda di passeggeri e/o merci
- ☐ Raggiungibilità
- ☐ Adeguatezza delle banchine
- ☐ Adeguatezza degli approdi
- ☐ Altro

15. Motivare risposta precedente *

Frequenze e tempi di traversata

16. Si ritiene che la frequenza delle corse attualmente offerte sia adeguata? *

☐ Sì

☐ No

17. Motivare la risposta precedente *

18. Le corse attualmente offerte sono efficientemente distribuite fra diurne e notturne? *

☐ Sì

☐ No

19. Motivare perché si ritiene che le corse attualmente offerte non siano efficientemente distribuite fra diurne e notturne *

20. Le corse attualmente offerte sono efficientemente distribuite fra giornate feriali e festive? *

☐ Sì

☐ No

21. Motivare perché si ritiene che le corse attualmente offerte non siano efficientemente distribuite fra giornate feriali e festive *

22. Le corse attualmente offerte sono efficientemente distribuite nel corso della settimana? *

☐ Sì

☐ No

23. Motivare perché si ritiene che le corse attualmente offerte non siano efficientemente distribuite nel corso della settimana *

24. Le corse attualmente offerte sono efficientemente distribuite fra stagione estiva e stagione invernale? *

☐ Sì

☐ No

25. Motivare perché si ritiene che frequenze delle corse attualmente offerte non siano efficientemente distribuite fra stagione estiva e stagione invernale *

26. Si ritiene che i tempi di traversata siano adeguati? *

☐ Sì

☐ No

27. Motivare perché si ritiene che i tempi di traversata non siano adeguati *

28. Considerando che all'aumento della velocità della nave aumentano le sue emissioni inquinanti, si è disposti ad accettare gli attuali tempi di traversata in ragione di un minor impatto ambientale? *

☐ Sì

☐ Parzialmente

☐ No

29. Motivare *

Tipologia di servizio

30. Nel dettaglio, per quali dei seguenti servizi di trasporto viene compilato il presente questionario? *

☐ Trasporto passeggeri e veicoli al seguito

☐ Trasporto merci

Regime tariffario passeggeri e veicoli al seguito

31. Si ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati (residenti) debbano essere ampliate? *

☐ Sì

☐ No

32. Si ritiene che, oltre ai viaggiatori residenti nelle isole interessate, ulteriori categorie di beneficiari debbano essere identificate in base a: *

Indicare in ordine di priorità, utilizzando le frecce a lato di ogni risposta

Frequenza degli spostamenti

Categoria professionale di appartenenza (specificare)

Studenti

Fasce d'età

Altro (specificare)

33. Specificare la categoria professionale da tutelare o l'eventuale opzione indicata "altro"

Ignorare la domanda se i campi citati non sono di interesse

34. Si ritiene che, con riferimento agli utenti residenti e i veicoli al loro seguito, le vigenti tariffe agevolate siano adeguate *

☐ Sì

☐ No

☐ Non so

35. Motivare perché si ritiene che le vigenti tariffe agevolate non siano adeguate e indicare l'importo che si ritiene adeguato *

36. Si ritiene che le tariffe ordinarie attualmente applicate ai passeggeri e auto al seguito siano adeguatamente accessibili all'utenza?

- ☐ Sì
- ☐ No
- ☐ Non so

37. Motivare perché si ritiene che le vigenti tariffe ordinarie non siano adeguate e indicare l'importo che si ritiene adeguato *

38. In caso di risposta negativa circa l'adeguatezza delle tariffe per l'utenza residente e/o ordinaria, con particolare riferimento ai passeggeri, quali delle seguenti opzioni si ritiene possano renderle più adeguate?

- ☐ Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili ai residenti
- ☐ Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili ai passeggeri ordinari
- ☐ Aumento di tutte le tariffe massime applicabili ai residenti
- ☐ Aumento di tutte le tariffe massime applicabili ai passeggeri ordinari
- ☐ Riduzione del differenziale di costo fra posto passaggio ponte e sistemazioni più confortevoli
- ☐ Aumento delle tariffe per le sistemazioni più confortevoli
- ☐ Altro tipo di rimodulazione in base alla sistemazione
- ☐ Introduzione di una tariffa di media stagione
- ☐ Altro

39. Nel caso sia stata selezionata l'opzione "Altro tipo di rimodulazione in base alla sistemazione" specificare la rimodulazione che si intende proporre

40. Indicare la percentuale di riduzione che si ritiene adeguata per una tariffa di media stagione rispetto all'attuale tariffa di alta stagione

Ignorare la domanda se non è stata selezionata l'opzione di introduzione di una tariffa di media stagione

Il valore deve essere un numero

41. In caso di risposta negativa circa l'adeguatezza delle tariffe per l'utenza residente e/o ordinaria, con particolare riferimento ai veicoli al seguito, quali delle seguenti opzioni si ritiene possano renderle più adeguate?

- ☐ Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili ai residenti
- ☐ Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili ai passeggeri ordinari
- ☐ Aumento di tutte le tariffe massime applicabili ai residenti
- ☐ Aumento di tutte le tariffe massime applicabili ai passeggeri ordinari
- ☐ Introduzione di ulteriori differenziazioni in base alle classi di veicoli
- ☐ Introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici/ecologici
- ☐ Introduzione di una tariffa di media stagione
- ☐ Altro

42. Nel caso sia stata selezionata l'opzione "ulteriori differenziazioni in base alle classi di veicoli" specificare la differenziazione che si intende proporre

43. Indicare la percentuale di riduzione che si ritiene accessibile per una tariffa di media stagione rispetto all'attuale tariffa di alta stagione

Ignorare la domanda se non è stata selezionata l'opzione di introduzione di una tariffa di media stagione

Il valore deve essere un numero

Adeguatezza del servizio di trasporto passeggeri e veicoli al seguito

44. Si ritiene che le navi attualmente in uso siano adeguate in termini di capacità passeggeri e veicoli al seguito? *

☐ Sì

☐ No

45. Motivare la risposta precedente *

46. Indicare eventuali periodi/giornate dell'anno in cui la capacità di trasporto non soddisfa la domanda *

Regime tariffario merci

47. Per quanto riguarda il trasporto delle merci, si ritiene che le tariffe attuali siano adeguate? *

☐ Sì

☐ No

48. Motivare perché si ritiene che le attuali tariffe merci non siano adeguate e indicare l'importo che si ritiene adeguato *

49. Con riguardo alle tariffe merci, quale delle seguenti opzioni si ritiene possa renderle più adeguate? *

☐ Riduzione delle tariffe attuali

☐ Aumento delle tariffe attuali

☐ Introduzione di tariffe variabili basate sul peso delle merci trasportate

☐ Introduzione di tariffe differenziate in funzione di altri criteri (specificare)

☐ Altro

50. Specificare la differenziazione che si intende proporre

Ignorare la domanda se non è stata selezionata la risposta relativa all'introduzione di tariffe differenziate in funzioni di altri criteri

Adeguatezza del servizio di trasporto merci

51. Relativamente al trasporto merci, si ritiene che le navi attualmente in uso siano adeguate? *

☐ Sì

☐ No

52. Specificare perché si ritiene che le navi attualmente in uso non siano adeguate *

53. Indicare eventuali periodi/giornate dell'anno in cui la capacità di trasporto non soddisfa la domanda *

54. Si ritiene che gli spazi di stazionamento a terra dei mezzi commerciali siano adeguati? *

☐ Sì

☐ No

55. Specificare perché si ritiene che gli spazi di stazionamento a terra dei mezzi commerciali non siano adeguati *

56. Si ritiene che le vie di accesso ai porti e la disponibilità di aree retroportuali siano adeguate? *

☐ Sì

☐ No

57. Specificare perché si ritiene che le vie di accesso ai porti e la disponibilità di aree retroportuali non siano adeguate *

58. Si ritiene che le operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi siano adeguate sotto il profilo dell'efficienza e dei tempi richiesti? *

☐ Sì

☐ No

59. Specificare perché si ritiene che le operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi non siano adeguate sotto il profilo dell'efficienza e dei tempi richiesti *

60. Con riferimento a *benchmark* nazionali e internazionali, si ritiene che i servizi portuali e/o di trasporto attualmente forniti siano adeguati? *

☐ Sì

☐ No

61. Specificare perché, con riferimento a *benchmark* nazionali e internazionali, si ritiene che i servizi portuali e/o di trasporto attualmente forniti non siano adeguati *

Qualità del servizio

62. Indicare la soddisfazione sotto i seguenti aspetti *

	Insoddisfante	Piuttosto insoddisfante	Campo neutro	Alquanto soddisfacente	Molto soddisfacente
Servizi offerti a terra (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa)	☐	☐	☐	☐	☐
Servizi offerti a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione)	☐	☐	☐	☐	☐
Contenimento dell'impatto ambientale	☐	☐	☐	☐	☐
Spazi di bordo destinati ai passeggeri	☐	☐	☐	☐	☐
Tempi di attesa in banchina e condizioni di attesa	☐	☐	☐	☐	☐

63. Descrivere se e come si ritiene migliorabile il servizio relativamente agli aspetti sopra indicati

64. Nel complesso, rispetto a prodotti o servizi simili, come può essere considerato l'**attuale servizio**? *

Molto scadente ☆ ☆ ☆ ☆ ☆ Eccellente

65. Indicare se si è in possesso di informazioni o indagini/studi che consentano di ricostruire un profilo dell'utenza, relativamente ai seguenti aspetti:

In caso di risposta positiva, si prega di volerli fornire, insieme al questionario compilato, al seguente indirizzo pec: dg.tm@pec.mit.gov.it

- ☐ Passeggeri--> Età-Sesso-Componenti del nucleo familiare-Residenza-Fasce di reddito-Provenienza-Destinazione finale-Motivazione al viaggio degli utenti residenti e ordinari-Profilo di massima delle spese complessive di viaggio (da origine a destinazione, costi accessori compresi)-Tariffa massima che gli utenti residenti e ordinari sono disposti a pagare (nel breve/medio/lungo periodo)-Modalità di acquisto del titolo di viaggio
- ☐ Merci --> Provenienza-Destinazione finale-Motivazione al viaggio-Profilo di massima delle spese complessive di viaggio (da origine a destinazione)-Tariffa massima che l'utenza commerciale è disponibile a pagare (nel breve/medio/lungo periodo)-Benchmark nazionali e internazionali

66. Si è in grado di fornire documentazione/materiali/dati o valutazioni finalizzati a formulare previsioni di domanda, possibilmente articolate per il breve/medio e lungo periodo *

In caso di risposta positiva, si prega di volerli fornire, insieme al questionario compilato, al seguente indirizzo pec: dg.tm@pec.mit.gov.it

☐ Sì

☐ No

67. Altre considerazioni o suggerimenti
