

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

RELAZIONE PER VERIFICA DI MERCATO

EX DELIBERA AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI N.22/2019,
ALLEGATO A, MISURA 2

INDICE DEL DOCUMENTO

SEZIONE 1

LA DOMANDA E L'OFFERTA DEI SERVIZI IN CONVENZIONE

1.	INTRODUZIONE	8
2.	DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE DEL CABOTAGGIO MARITTIMO CON E FRA LE ISOLE	12
2.1.	Il quadro normativo UE	12
2.2.	Il quadro normativo nazionale	14
3.	LE INFRASTRUTTURE PORTUALI	16
3.1.	I porti continentali.....	16
3.2.	I porti insulari	21
3.2.1.	Sardegna	21
3.2.2.	Isole Tremiti	25
3.2.3.	Sicilia	26
4.	I SERVIZI OFFERTI DALLA COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE (CIN).....	28
4.1.	Linee, tariffe e obblighi	28
4.2.	Naviglio impiegato	31
4.3.	I servizi svolti nel quadriennio 2016-2019	32
4.4.	Ricavi da traffico 2016-2018	37
5.	ANALISI DELLA DOMANDA	41
5.1.	La domanda attuale: profilo del traffico sulle singole linee in convenzione	41
5.1.1.	Linee operate da CIN in regime di OSP in esclusiva per l'intero anno	46
5.1.2.	Linee operate da CIN in regime di OSP e da altri operatori in libero mercato	47
5.2.	La domanda potenziale	50
5.2.1.	Quadro macroeconomico complessivo	50
5.2.2.	Quadro locale	51
5.2.3.	Stima della domanda potenziale	55
6.	MERCATI RILEVANTI DEI COLLEGAMENTI CON LE ISOLE	61
6.1.	Premessa	61
6.2.	Analisi dei mercati dei servizi di continuità territoriale	61
6.2.1.	Il mercato del prodotto: trasporto marittimo vs. trasporto aereo	62
6.2.2.	I mercati geografici dei collegamenti marittimi con le Isole	67
6.3.	Ulteriori considerazioni.....	78
6.4.	Sostenibilità delle tariffe	83

SEZIONE 2

SCHEDE PER SINGOLA LINEA

CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI	87
CIVITAVECCHIA-OLBIA	94
GENOVA-OLBIA-ARBATAX	101
GENOVA-PORTO TORRES	110
NAPOLI-CAGLIARI	116
CAGLIARI-PALERMO	123
NAPOLI-PALERMO.....	129
TERMOLI - TREMITI	136
LIVORNO-CAGLIARI	141
RAVENNA-BRINDISI-CATANIA.....	144

APPENDICE

A. RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA.....	150
1. Principali risultati della consultazione pubblica con gli Enti Locali.....	158
2. Principali risultati della consultazione pubblica con le Associazioni	161
B. RIFERIMENTI TABELLARI.....	215
Civitavecchia-Arbatax-Cagliari.....	217
Civitavecchia-Olbia	221
Genova-Olbia-Arbatax.....	225
Genova-Porto Torres	229
Napoli-Cagliari	233
Cagliari-Palermo	237
Napoli-Palermo.....	241
Termoli-Tremiti	245
Livorno-Cagliari.....	248
Ravenna-Brindisi-Catania	251

SEZIONE 1

LA DOMANDA E L'OFFERTA DEI SERVIZI IN CONVENZIONE

1. INTRODUZIONE

Il presente documento è stato elaborato sulla base di dati di traffico raccolti dalle Autorità di Sistema Portuale competenti per area, dalla Regione Sardegna e dalla Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. e messi a disposizione della Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità Portuali, le Infrastrutture Portuali e il Trasporto Marittimo e per vie d'acqua interne¹.

Il suo scopo è quello di fornire elementi di valutazione a base della verifica del mercato di cui ai punti 4-6 della misura 2 della Delibera 22/2019 (allegato A) dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito riportata. A tal fine, si presenta un quadro complessivo del traffico realizzato nel quadriennio 2016-2019 sulle linee di collegamento marittimo che garantiscono la continuità territoriale fra la penisola italiana, le isole maggiori e le isole Tremiti, disciplinate dalla convenzione stipulata il 18 luglio 2012 fra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione S.p.A. (di seguito denominata CIN), che li esercita in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP).

Si determina l'esigenza di presentare, a beneficio dei soggetti che intenderanno rispondere alla verifica di mercato, una ricognizione dell'andamento dei collegamenti in considerazione, delle relative esigenze di servizio pubblico esistenti e delle condizioni del mercato.

Si rappresenteranno pertanto in questa prima Sezione le principali informazioni di sintesi emerse dall'analisi dei dati di domanda e di offerta sulle linee coperte dalla Convenzione, 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 all'interno del quale CIN opera ai sensi della citata Convenzione.

Per tutte le informazioni di dettaglio, si rinvia alle schede di sintesi per ciascuna linea contenute nella successiva Sezione 2, nonché alle tabelle di dettaglio raccolte in Appendice B.

¹ I dati di traffico utilizzati nel presente documento sono stati aggiornati tra il novembre 2019 e l'aprile 2020. A supporto dell'analisi, in particolar modo di quanto affrontato nel cap. 6 della presente relazione, sono stati inoltre consultati dati ENAC e AGCM. Si segnala che, a motivo dell'eterogeneità delle fonti, in un numero limitato di casi i dati analizzati nei differenti capitoli non collimano 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 inesasi 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

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
Valore indicativo del servizio	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)		
Corrispettivi	Valore dei corrispettivi, IVA esclusa, e compensazioni a fronte di esoneri tariffari, IVA esclusa (se previste)		
Obblighi di servizio pubblico	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.		
Altri requisiti di servizio	Servizi di bordo, ecc.		
Rinvio a documenti di pianificazione e atti vigenti relativi alla mobilità o ad altri aspetti attinenti al servizio	A titolo esemplificativo: Piano regionale dei trasporti e della logistica, Programma triennale dei servizi minimi, ecc.		
Informazioni sul personale	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)
Corrispettivi, costi e rischi	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

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	Specifica della portata delle disposizioni del Regolamento 3557/92, 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

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.

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 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.

2.2. 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 agli artt. 17 e 18 del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50). 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 recentemente approvate dall'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) per le procedure di gara, con la Delibera n. 22 del 13 marzo 2019. 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 la *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

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).

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 oggetto della Convenzione. Tali informazioni sono tratte dalle comunicazioni inviate al riguardo dalle competenti Capitanerie di porto, Autorità Marittime e Autorità di sistema portuale.

3.1. I PORTI CONTINENTALI

BRINDISI

Come comunicato dalla competente Capitaneria, nel porto di Brindisi le navi che effettuano il collegamento marittimo con le isole maggiori in continuità territoriale trovano regolare accosto presso gli ormeggi della banchina di Punta delle Terrare (porto medio) e presso l'ormeggio della banchina di S. Apollinare (porto interno). In caso di avverse condizioni meteo, possono essere ormeggiate a banchina di Riva (banchina pubblica del porto medio), utilizzando le bitte della zona in concessione, fatta salva la relativa disponibilità.

Tali accosti dispongono di piazzali retrostanti adeguati, in termini di capacità ricettiva, rispetto all'attuale carico/movimentazione di mezzi da e per le navi in questione.

La Capitaneria di porto non segnala problemi di disponibilità degli approdi e/o eventuali vincoli di capacità.

Figura 1 - Porto di Brindisi



Fonte: Google Earth

CIVITAVECCHIA

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale, gli accosti attualmente attribuiti ai servizi di collegamento marittimo con le isole maggiori sono pubblici. La determinazione degli ormeggi avviene attraverso l'intesa tra l'Autorità di sistema portuale e la Capitaneria di porto, ognuno secondo le azioni di specifica competenza, nell'alveo

della Commissione accosti che si riunisce con cadenza settimanale e a cui partecipano anche i servizi tecnico-nautici.

La stessa Autorità dichiara che allo stato attuale non sono presenti vincoli alla capacità ricettiva dello scalo, anche in relazione alla dotazione, nella zona settentrionale del porto, della “Darsena traghetti”, oggetto di recenti lavori pubblici di infrastrutturazione.

Figura 2 - Porto di Civitavecchia



Fonte: Google Earth

GENOVA

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, nel porto di Genova il traffico merci e passeggeri dei servizi di collegamento marittimo con le isole maggiori è gestito da una Società che ha in concessione un'area demaniale comprendente gli accosti che, a seconda delle caratteristiche tecniche, possono essere utilizzati sia da navi traghetto che da navi crociera.

I terminal dedicati prevalentemente al traffico traghetti sono tre (Calata Chiappella, Ponte Caracciolo, Ponte Colombo). L'assegnazione degli ormeggi per le navi traghetto che operano collegamenti marittimi con le isole maggiori in continuità territoriale, prima di essere approvata in via definitiva dall'Autorità Marittima, si basa 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 3 - Porto di Genova



Fonte: Google Earth

LIVORNO

Come comunicato dall'Autorità di sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'operatore CIN ha svolto, in forza della Convenzione, la tratta Livorno-Cagliari per il traffico merci.

L'accosto delle navi per il servizio sopracitato è autorizzato dalla locale Autorità Marittima nell'ambito di un terminal in concessione ex art. 18 della L. n. 84/94 con ss. mm. e ii. (Livorno Terminal Marittimo S.r.l.) il quale dispone delle seguenti cinque banchine: Bengasi (lunghezza metri 240); Neghelli (lunghezza metri 240), Addis Abeba (lunghezza metri 266), Gondar (lunghezza metri 190), Assab (lunghezza metri 180).

L'Autorità segnala nell'Ordinanza n. 20/2020 della Capitaneria di Porto di Livorno per il servizio di rimorchio, che, ancorché non obbligatorio, potrebbe essere richiesto in presenza di particolari condizioni meteo o altre eventuali circostanze.

Figura 4 - Porto di Livorno



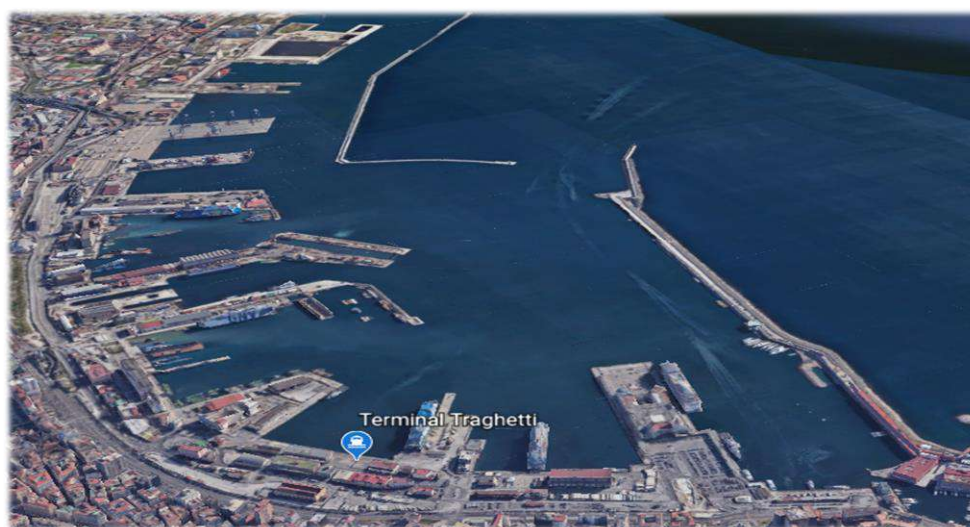
Fonte: Google Earth

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 alla società Terminal Traghetti Napoli. 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 5 - Porto di Napoli



Fonte: Google Earth

RAVENNA

Come comunicato dalla competente Capitaneria di porto, nel porto di Ravenna l'impianto portuale dedicato al collegamento marittimo con le isole maggiori in continuità territoriale è il Terminal T & C Traghetti e Crociere Srl, che può accogliere navi di lunghezza massima mt. 230, larghezza massima mt. 33 e pescaggio massimo mt. 10,20.

Tale impianto portuale offre alle imprese di autotrasporto la possibilità di sostare all'interno del terminal in stalli dedicati, in attesa dell'imbarco o subito dopo lo sbarco in attesa dell'uscita. L'area di piazzale dedicata alla sosta, di circa 84.000 mq, è prospiciente la banchina e comprende 490 stalli. Il terminal dispone altresì di un'area filtro di 5.500 mq e di ulteriori 37.500 mq di superficie non pavimentata.

L'assegnazione degli accosti alle navi ro/ro che effettuano il collegamento in parola viene effettuata attraverso l'utilizzo del sistema informativo PMIS 2. L'agenzia raccomandataria marittima dei traghetti predispone, tramite il predetto sistema informatico, la comunicazione di accosto, che è soggetta a "visto" da parte del terminal, per la successiva approvazione dell'Ufficio accosti della capitaneria di porto; tale ufficio verifica l'esistenza dei requisiti tecnici previsti dal vigente Regolamento accosti (Ordinanza n. 35/2011 del 04/04/2011 e s.m.i.).

La Capitaneria di porto di Ravenna non segnala problemi di disponibilità degli approdi e/o eventuali vincoli di capacità.

Figura 6- Porto di Ravenna



Fonte: Google Earth

TERMOLI

Come comunicato dall'Autorità marittima, la modalità di assegnazione degli accosti per lo svolgimento dei servizi di trasporto passeggeri e merci tra il porto di Termoli e l'approdo delle Isole Tremiti (entrambi ricadenti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Termoli), sono disciplinati ed assegnati in conformità:

a) all'art. 31 del "Regolamento del porto di Termoli" – Edizione 2018, approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 30/2018 in data 13 giugno 2018 dell'Autorità Marittima di Termoli;

b) all'art. 3 del "Regolamento per la navigazione per la navigazione in genere, la circolazione veicolare e pedonale e le attività svolte nell'ambito demaniale delle Isole Tremiti" – Edizione 2018, approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 22/2018 in data 5 giugno 2018 dell'Autorità Marittima di Termoli.

La competente Capitaneria di porto non segnala problemi di disponibilità degli approdi.

Per il porto di Termoli, la banchina destinata all'ormeggio delle navi di linea è la banchina del molo Nord Est; il tratto destinato alle navi passeggeri ha una lunghezza di circa 116 mt. L'accesso in porto avviene attraverso una canaletta di ingresso al bacino ed il pescaggio per le navi passeggeri attualmente consentito è di 3,60 mt.

Come previsto dal citato Regolamento del porto di Termoli, le istanze di autorizzazione all'accosto aventi carattere annuale o stagionale devono pervenire alla Capitaneria di Porto di Termoli entro il 31 dicembre di ogni anno antecedente a quello in cui si intende effettuare il collegamento di linea, unitamente alle caratteristiche tecniche delle unità impiegate ed agli orari presunti di arrivo e partenza dal porto. Acquisite e valutate le informazioni rese, l'Autorità marittima provvede ad autorizzare le navi ad approdare nella banchina richiesta ovvero ad assegnare il posto di ormeggio idoneo, in relazione alle dimensioni, caratteristiche e tipologia dell'unità, nonché alle esigenze operative del porto.

In caso di domande di accosto per orari concorrenti a quelli della società sovvenzionata, è accordata preferenza all'accosto richiesto dalla società sovvenzionata, limitatamente al

collegamento marittimo sovvenzionato dallo Stato, finalizzato al soddisfacimento dei servizi minimi essenziali per la comunità delle Isole Tremiti.

Figura 7 – Porto di Termoli



Fonte: Google Earth

3.2. I PORTI INSULARI

3.2.1. SARDEGNA

ARBATAX

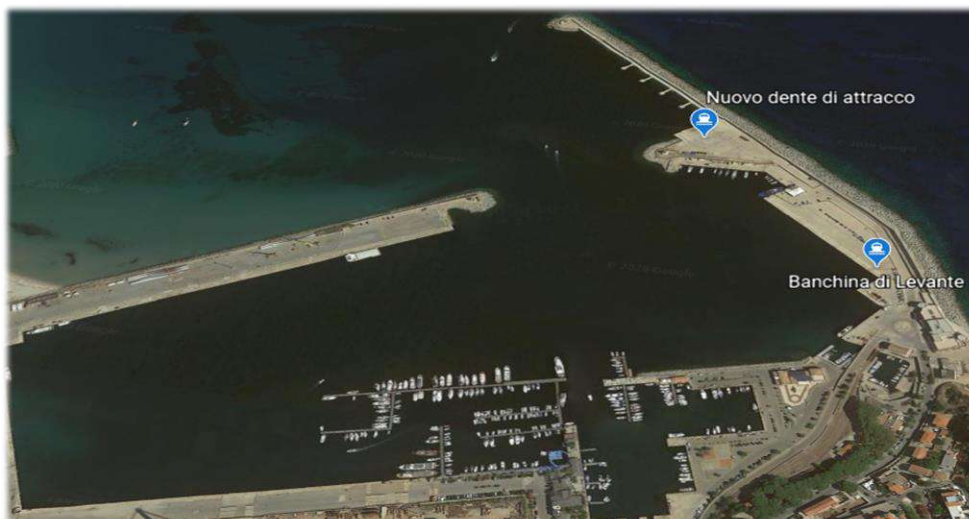
Nel porto di Arbatax, le banchine dedicate ai collegamenti marittimi in continuità territoriale sono:

- Banchina di Levante, lunghezza 180 metri, pescaggio 8,5 metri;
- Nuovo dente di attracco, lunghezza 300 metri, pescaggio 11 metri.

L'assegnazione degli accosti inerenti i collegamenti in argomento è disciplinata in base ai vigenti Regolamenti del porto e, di massima, avviene rispettando l'ordine di arrivo delle navi.

La Capitaneria di porto non segnala problemi di disponibilità degli approdi.

Figura 8 - Porto di Arbatax



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 cagliaritana 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, lunghezza 480m, pescaggio 8.00 m;
- Sabaudo dente esterno, lunghezza 200 m, pescaggio 8.50 m;
- Sabaudo radice lunghezza 245 m, pescaggio 8.50 m;
- Rinascita levante, lunghezza 450, m pescaggio da 8.25 m a 10.90 m;
- Rinascita ponente lunghezza 480 m, pescaggio da 8.50 m a 10.90 m.

Nei due moli, come per il porto di Arbatax, l'assegnazione degli accosti inerenti i collegamenti in argomento è disciplinata in base ai vigenti Regolamenti del porto e, di massima, avviene rispettando l'ordine di arrivo delle navi.

La Capitaneria di porto non segnala problemi di disponibilità degli approdi.

Figura 9 - Porto di Cagliari



Fonte: Google Earth

OLBIA

Come comunicato dall'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar di Sardegna, per il porto di Olbia la disciplina degli accosti è regolamentata da due Ordinanze, una dell'Autorità marittima (n. 83 in data 14.12.2017) ed una dell'allora Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci (n. 1 in data 24.01.2012), ciascuna inerente le competenze istituzionali dei due soggetti (rispettivamente, sicurezza della navigazione e utilizzo commerciale delle strutture portuali). Tali ordinanze contengono inoltre tutti i dati tecnico-infrastrutturali delle singole banchine, nonché le relative planimetrie di dettaglio.

Per la pianificazione degli accosti nel porto di Olbia, entro il 31 ottobre dell'anno precedente le compagnie di navigazione trasmettono alla AdSP e all'Autorità marittima una programmazione di

massima contenente le linee di trasporto che intendono svolgere per l'anno successivo, unitamente alle caratteristiche tecniche delle unità impiegate (nome, stazza lorda, lunghezza, larghezza, pescaggio, classe di navigazione, ecc.) ed agli orari presunti di arrivo e partenza dal porto. Successivamente, in accordo con le predette Ordinanze, la gestione degli accosti è affidata ad una apposita Commissione (c.d. Commissione Accosti, composta da un rappresentante dell'Autorità di sistema portuale, uno dell'Autorità marittima e di rappresentanti dei servizi tecnico-nautici), che si riunisce su base settimanale ed analizza nel dettaglio le programmazioni (anch'esse settimanali) inoltrate dalle compagnie di navigazione e/o dalle agenzie raccomandatarie marittime. Tale Commissione predispose un apposito verbale di riunione e, quindi, il successivo "Programma settimanale di utilizzo delle strutture portuali".

Come chiarito dalla competente Capitaneria di porto, per quanto attiene alla disponibilità degli ormeggi/accosti, considerato che le navi di linea di tipo Ro/Ro pax ormeggiano allo scalo del porto di Isola Bianca, si contano n. 9 approdi che possono essere impegnati contemporaneamente. Tali approdi non presentano problematiche di lunghezza e/o fondale tali da limitarne l'impiego per la tipologia di Unità Ro-Ro Pax attualmente in uso da parte dei Vettori marittimi interessati, seppur i moli n. 5 e n. 6 non possano essere utilizzati da tutte le tipologie di unità per vincoli di capacità della scassa sulla quale viene poggiata la rampa di imbarco/sbarco di mezzi e passeggeri.

L'autorità di sistema portuale precisa che, dal punto di vista dell'utilizzo delle strutture portuali, con particolare riferimento alla disponibilità delle stesse anche con riguardo ad eventuali nuove richieste, l'attuale scenario possa sopportare almeno due ulteriori linee giornaliere (fatta salva la necessaria verifica degli orari di occupazione dei moli, in particolare durante il periodo estivo ed in concomitanza con l'approdo di unità da crociera), ipotizzando l'utilizzo di unità navali aventi caratteristiche tecniche simili – o, comunque, non sensibilmente superiori – a quelle attualmente in uso (traghetti ro-ro aventi lunghezza di circa 200 metri e pescaggio di circa 7 metri).

Di seguito le caratteristiche dettagliate dello scalo Isola Bianca:

- molo n. 1 bis (operativo con limitazioni) – ormeggio affiancato - lunghezza banchina 275 m;
- molo Madonna di Bonaria - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 275 m;
- molo n.1 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 175 m;
- molo n.2 - ormeggio in andana – lunghezza massima nave fuori tutto 220 m;
- molo n.3 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 175 m;
- molo n.4 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 214 m;
- molo n.5 - ormeggio in andana – (per gli accosti in andana privi di boa, la lunghezza massima della nave sarà valutata di volta in volta tenendo presente le caratteristiche dell'unità, le condizioni meteo marine e la durata dell'accosto);
- molo n.6 - ormeggio in andana – (per gli accosti in andana privi di boa, la lunghezza massima della nave sarà valutata di volta in volta tenendo presente le caratteristiche dell'unità, le condizioni meteo marine e la durata dell'accosto);
- molo n.7 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 175 m;
- molo n.8 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 175 m;
- molo n.9 - ormeggio affiancato - lunghezza banchina 186 m.

Figura 10 – Porto di Olbia



Fonte: Google Earth

PORTO TORRES

Come comunicato dall’Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar di Sardegna, gli approdi per lo scalo di Porto Torres sono assegnati con provvedimento emanato dall’AdSP stessa tramite il cosiddetto servizio giornaliero (“Ordine degli accosti”) sulla base della destinazione commerciale delle singole banchine, individuate in relazione al “Piano settimanale degli accosti” che è adottato di concerto con la locale Capitaneria di porto in relazione alla tipologia dei traffici che interessano il porto stesso, ai sensi degli artt. 9 e 10 dell’Ordinanza n. 82/16 del 27.12.2016 della Capitaneria di porto di Porto Torres.

L’accosto generalmente destinato alla nave in regime di continuità territoriale, in condizioni meteomarine favorevoli, è la Banchina di “Ponente 2”, lunga complessivamente 246 metri (m. 180 + m. 66).

Figura 11 – Porto di Porto Torres



Fonte: Google Earth

3.2.2. ISOLE TREMITI

Come anticipato, gli approdi delle Isole Tremiti ricadono nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Termoli. Le banchine destinate all'ormeggio delle navi di linea sono:

- Banchina di San Domino (zona C) - Lunghezza di circa 30 mt (vedasi allegato 2 Regolamento delle Isole Tremiti);

Figura 12 – Tremiti-Banchina di San Domino



Fonte: Google Earth

- Banchina di San Nicola Lato Sud – Lunghezza di circa 15 mt, con possibilità di ormeggio di punta (in andana), mentre sul Lato Nord (zona A) Lunghezza circa 30 mt, con possibilità di ormeggio affiancata (cosiddetto a pacchetto - vedasi allegato 3 regolamento delle Isole Tremiti)

Figura 13 – Tremiti-Banchina di San Nicola

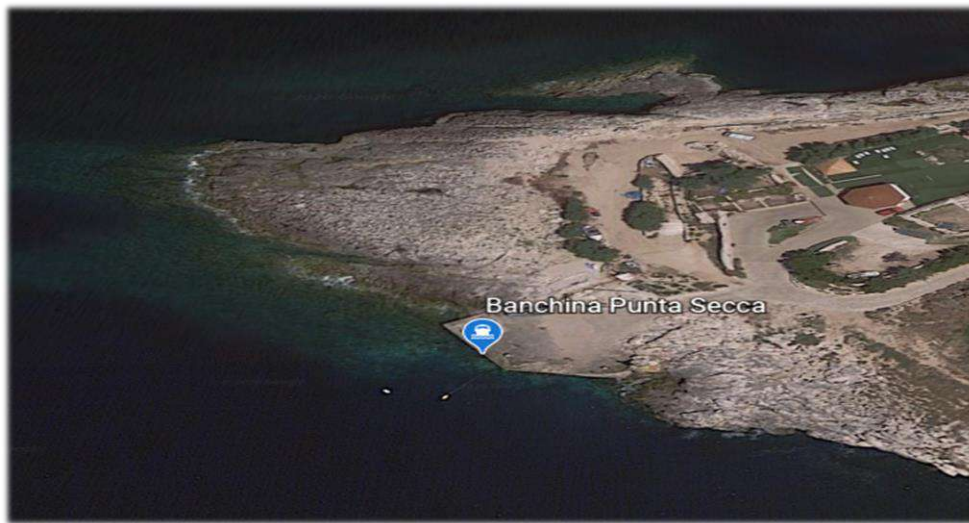


Fonte: Google Earth

- Banchina di Punta Secca dell'Isola di San Domino, destinata ad operazioni di ormeggio e disormeggio della M/N Ro/Ro in servizio di linea, con pescaggio massimo di mt. 3,20 per

sbarco/imbarco di merci e veicoli, con ormeggio di punta (vedasi allegato 4 regolamento delle Isole Tremiti).

Figura 14 – Tremiti-Banchina di Punta Secca



Fonte: Google Earth

L'entrata e l'uscita delle unità deve essere effettuata utilizzando esclusivamente la canaletta di accesso presso gli approdi di San Domino e San Nicola, come da allegato 6 al Regolamento delle Isole Tremiti; il pescaggio attuale consentito per le navi passeggeri è di 3,20 mt.

3.2.3. SICILIA

PALERMO

L'Autorità di sistema portuale del Mar di Sicilia Occidentale comunica che gli accosti vengono assegnati dall'Autorità Marittima previa intesa con l'AdSP stessa. I servizi di collegamento marittimi con le isole maggiori in continuità territoriale hanno sempre disponibili degli accosti preferenziali, ma non esclusivi, presso banchine pubbliche.

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

CATANIA

L'Autorità di sistema portuale (AdSP) del Mar di Sicilia Orientale comunica che le norme che disciplinano le modalità di assegnazione degli accosti sono contenute:

- nell'Ordinanza n. 3 del 21/01/2008 della Capitaneria di Porto di Catania (Regolamento per la disciplina del servizio marittimo e degli accosti nel Porto di Catania) che definisce gli adempimenti relativi ad arrivi e partenze delle unità navali
- nell'Ordinanza n. 58 del 30/09/2019 della Capitaneria di Porto di Catania (Approvazione del Regolamento di utilizzo del sistema PMIS" nel Porto di Catania) che integra le modalità della precedente Ordinanza e adotta il sistema informatico PMIS2 per lo svolgimento delle procedure amministrative correlate all'arrivo e partenza delle navi nel porto.

L'assegnazione degli accosti alle navi Ro/Ro viene effettuata attraverso l'utilizzo del sistema informativo PMIS 2; la domanda di accosto deve essere inoltrata attraverso il predetto sistema informativo. L'accosto delle navi alle banchine portuali per il compimento di operazioni commerciali è regolato dalla Capitaneria di porto che predispone, d'intesa con la locale Autorità di sistema portuale, una "situazione giornaliera".

L'AdSP segnala di aver recentemente disciplinato gli spazi disponibili alla sosta tecnica dei veicoli commerciali finalizzati allo svolgimento dei servizi di trasporto da e per nave ro/ro, ro/pax, destinando circa 52.000 mq per 350 stalli in n.5 accosti a supporto del traffico in argomento; non risultano problemi di disponibilità degli approdi e/o eventuali vincoli di capacità.

4. I SERVIZI OFFERTI DALLA COMPAGNIA ITALIANA DI NAVIGAZIONE (CIN) AI SENSI DELLA CONVENZIONE N.58/2012

4.1. LINEE, TARIFFE E OBBLIGHI

Nel luglio 2011, la Compagnia Italiana di Navigazione ha rilevato da Fintecna il ramo di azienda di Tirrenia relativo alla fornitura del servizio di trasporto marittimo di passeggeri e merci tra l'Italia continentale e le isole maggiori e minori. La convenzione allora in vigore fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Tirrenia è stata rinnovata il 18 luglio 2012, con scadenza nel luglio del 2020, aggiornata nel 2014⁶ e successivamente prorogata nel contesto dell'emergenza sanitaria internazionale da Covid-19⁷.

Ai sensi della citata Convenzione e delle successive modifiche e integrazioni, CIN opera in **regime di OSP per l'intero anno** sulle seguenti tratte:

⁶ Accordo ai sensi dell'art. 9 della "Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori (...)", prot. n. 23, 7 agosto 2014.

⁷ La durata della convenzione è stata prorogata dall' art. 205 del decreto-legge 19 maggio 2020 n. 34 sino al completamento delle procedure di assegnazione del servizio, e in ogni caso non oltre il 18 luglio 2021.

- Cagliari-Palermo (con navi RO-PAX);
- Napoli-Cagliari (con navi RO-PAX);
- Civitavecchia-Cagliari-Arbatax (con navi RO-PAX);
- Genova-Olbia-Arbatax (con navi RO-PAX);
- Termoli-Tremi (con navi RO-PAX);
- Ravenna-Brindisi-Catania (con navi RO-RO Cargo);
- Livorno-Cagliari (con navi RO-RO Cargo).

La stessa compagnia opera in **regime di OSP dal mese di ottobre al mese di maggio e in libero mercato** nei restanti mesi sulle seguenti tratte:

- Napoli-Palermo (con navi RO-PAX);
- Genova-Porto Torres (con navi RO-PAX);
- Civitavecchia-Olbia (con navi RO-PAX).

Salvo diversa indicazione, la presente Relazione riporta solo i dati relativi alle linee o periodi esercitati in OSP (indicati anche come “in Convenzione”), mentre i dati di traffico relativi alle tre linee stagionali operate in regime di libero mercato sono aggregati con quelli relativi ad “Altri operatori”.

La Convenzione disciplina dettagliatamente i servizi minimi da garantire su ciascuna linea, con particolare riferimento al naviglio impiegato (par. 4.2), alla periodicità delle corse (riassunta di seguito in tabella 2), agli standard alberghieri e ricettivi e ai requisiti di igiene, sicurezza e accessibilità.

Tabella 2 – Frequenze minime delle corse, per singola linea⁸

	OLB_CVT	CA_PA	CV_CA_ARB	GE_OLB_ARB	NA_CA	GE_PTO	NA_PA	TERM_TREM	CA-LIV	RA_BR_CT
Annuali	A/R giornaliero	1 A/R a settimana	A/R trisettimanale con almeno 2 approdi intermedi ad Arbatax distanziati di almeno 2 gg	3 A/R settimanali	2 A/R settimanali	A/R giornaliero.	A/R giornaliero.	A/R giornaliero + 2 A/R settimanali aggiuntivi	5 A/R settimanali	3 A/R settimanali, con possibilità di scalo intermedio a Brindisi
Alta stagione	A/R giornaliero	2 A/R a settimana	Dal 16.05 al 14.10, dal mercoledì prima di Pasqua al martedì successivo, dal 19.12 al 7.01: A/R giornaliero con almeno 2 approdi settimanali ad Arbatax distanziati di almeno 2 gg.	5 A/R settimanali in giorni diversi, di cui almeno 2 da/per Arbatax distanziati di almeno 2 gg	2 A/R settimanali	A/R giornaliero.	A/R giornaliero.	A/R giornaliero + 3 A/R settimanali aggiuntivi	5 A/R settimanali	3 A/R settimanali, con possibilità di scalo intermedio a Brindisi

Fonte: Convenzione 2012 come modificata dall'accordo 2014.

Sul piano tariffario, nel quadro delle esigenze di continuità territoriale, sono riconosciute in Convenzione agevolazioni per i passeggeri residenti, ovvero per i soggetti, cittadini comunitari o extracomunitari, con residenza in un comune della Regione Sardegna o (per le linee di collegamento con la Sicilia) della Regione Siciliana, nonché i lavoratori dipendenti, nati in Sardegna o in Sicilia ed ivi non residenti, e i loro familiari a carico⁹. Quanto al collegamento fra Termoli e le Isole Tremiti, le tariffe agevolate sono limitate ai residenti nelle medesime isole.

Per ciascuna linea, l'Allegato A alla Convenzione fissa i massimali tariffari di alta, media e bassa stagione (che è possibile consultare nelle schede per singola linea contenute nella Sezione 2 e in Appendice B alla presente relazione) e i coefficienti per l'adeguamento annuale con *price cap*, in ottemperanza alla Delibera CIPE 11/2017:

- $\Delta T = \Delta P - X + \gamma$, con
 - ΔT , variazione percentuale annua massima
 - ΔP , tasso programmato di inflazione
 - X , obiettivo annuo di produttività (fissato dalla convenzione in 0,5%, costante per tutta la sua durata e uguale per tutte le linee);
 - γ , parametro che tiene conto delle variazioni del costo del carburante.

Tabella 3 – Coefficienti di adeguamento tariffario ex art. 6

	OLB_CVT	CA_PA	CV_CA_ARB	GE_OLB_ARB	NA_CA	GE_PTO	NA_PA	TERM_TREM	CA-LIV	RA_BR_CT
X	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%	0,5%
γ	29,2%	17,1%	36,7%	59,8%	32,5%	37%	22,8%	87,4%	37,1	24%

Fonte: Convenzione 2012

Per lo svolgimento dei servizi previsti in OSP, ai sensi dell'art. 7 della Convenzione, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti eroga a CIN una sovvenzione pari a 72,685 milioni di euro per

⁸ Da precisare che l'operativo in alta stagione sulle linee OLB-CVT, NA-CA, GE-PTO è esercitato in regime di libero mercato e che le relative frequenze specificate dalla tabella non sono vincolanti per l'impresa.

⁹ Convenzione MIT-CIN 2012, all. A (Assetto dei servizi e vincoli tariffari), come parzialmente modificato dall'Accordo del 2014.

anno, a partire dal 2013 e per ciascun anno di durata della concessione¹⁰. L'importo della sovvenzione annuale, liquidato dal Ministero in quattro *tranche*, non è allocato ex ante fra le singole linee ed è invariabile nel tempo. Oltre che ad effettuare i servizi pattuiti con continuità e alle condizioni richieste, CIN è tenuta, *inter alia*, a mantenere per i servizi in Convenzione un sistema di contabilità separata e analitica (disciplinato dall'Allegato C alla convenzione stessa), per i quali deve presentare rendicontazione annuale dell'andamento economico per ciascuna linea esercitata in OSP e in aggregato per i servizi stagionali in libero mercato.

In aggiunta alle linee indicate, nelle quali è subentrata a Tirrenia a seguito della sua acquisizione, a partire dal 2016 CIN ha progressivamente attivato servizi su linee diverse, anche internazionali, operando in regime di libero mercato.

4.2. NAVIGLIO IMPIEGATO

La Convenzione richiede l'utilizzo di navi RO-PAX e RO-RO con le seguenti caratteristiche minime medie indicate nella tabella 4:

Tabella 4 - Caratteristiche minime mezzi navali da Convenzione

Caratteristiche minime	OLB_CVT	CA_PA	CV_CA_ARB	GE_OLB_ARB	NA_CA	GE_PTO	NA_PA	TERM_TREM	CA-LIV	RA_BR_CT
Tipologia	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Pax	Ro-Ro	Ro-Ro
GT	39.500	13.500	20.00	35.000	13.500	35.000	30.00	1.500	1.400	1.400
Nodi	19	17,5	17,5	19	17,5	19	17,5	22		
Posti fissi	1.190	590	900	1.190	590	1.190	1195		12	12
di cui cabina	750	470	400	750	470	750	990			
di cui poltrona	440	120	160	440	120	440	195	500	1.600	1.600
Metri lineari	900	1400	820	900	1400	900	1400	50		
saturati con auto	100	46	46	100	46	100	80	40		
Solo auto	820	530	620	820	530	820	625	50	530	530

Fonte: Convenzione 2012 come modificata dall'accordo 2014

A novembre 2019 CIN disponeva, per le tratte in convenzione, di una flotta di 16 unità (cfr. Tabella che segue), in parte di proprietà e in parte noleggiate, di cui 10 Ro-Pax con un'età media di 20 anni e 6 Ro-Ro con un'età media di 15,6 anni.

Tabella 5 - Naviglio CIN al novembre 2019

	Navi (*di proprietà)	Linee in Convenzione	Anno di costruzione	T.s.l. (G.T.)
Ro-Pax	Athara*	Genova - Olbia/Civitavecchia - Olbia	2003	35.736
	Bithia*	Genova - Olbia/Civitavecchia - Olbia	2001	35.736
	Janas*	Genova - Porto Torres	2002	35.736
	Nuraghes*	Genova - Porto Torres	2004	39.798
	Sharden*	Genova - Olbia/Civitavecchia - Olbia	2005	39.798
	Vincenzo Florio*	Napoli - Palermo	1999	31.041
	Raffaele Rubattino*	Napoli - Palermo	2001	31.041
	Isola di Capraia*	Termoli - Isole Tremiti	1999	1.925
	Moby Dada	Civitavecchia - Arbatax - Cagliari	1981	34.093
	Ariadne	Napoli - Cagliari - Palermo	1995	30.882

¹⁰ Per la frazione di anno 18.07-31.12.2012, la Convenzione stabiliva l'erogazione di un importo pari a 38,133 milioni di euro.

Ro-Ro	Eurocargo Catania	Ravenna - Brindisi - Catania	2011	29.429
	Eurocargo Sicilia	Ravenna - Brindisi - Catania	2009	29.004
	Giuseppe Lucchesi	Ravenna - Brindisi - Catania	2012	29.429
	Massimo Mura	Livorno - Cagliari	2003	23.235
	Via Adriatico* (Beniamino Carnevale)	Livorno - Cagliari	1992	14.398
	Espresso Catania (Hartmut Puschmann)	Livorno - Cagliari	1993	14.398

Fonte: dati CIN

4.3. I SERVIZI SVOLTI NEL QUADRIENNIO 2016-2019

La tabella 6 di seguito illustra in aggregato l'andamento complessivo del traffico realizzato dalla compagnia CIN nel quadriennio 2016-2019, con specifico riferimento al totale delle corse effettuate, al complesso dei passeggeri e delle auto che hanno viaggiato nel periodo e ai metri lineari di merci trasportate. Nella tabella si distinguono altresì i seguenti parametri di analisi:

- i servizi forniti tutto l'anno in OSP;
- i servizi stagionali (ottobre-maggio) forniti in regime di OSP sulle linee Napoli-Palermo, Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres;
- i servizi stagionali (giugno-settembre) sulle linee di cui al punto (b) svolti in regime di libero mercato da CIN e il traffico operato da altre compagnie sulle medesime linee (di cui alla riga denominata "Operatori in libero mercato" in tabella).

Nella riga denominata "Totale mercato" è indicato, infine, il valore aggregato nel complesso delle rotte considerate.

Tabella 6 – Dati di traffico aggregati, 2016-2019

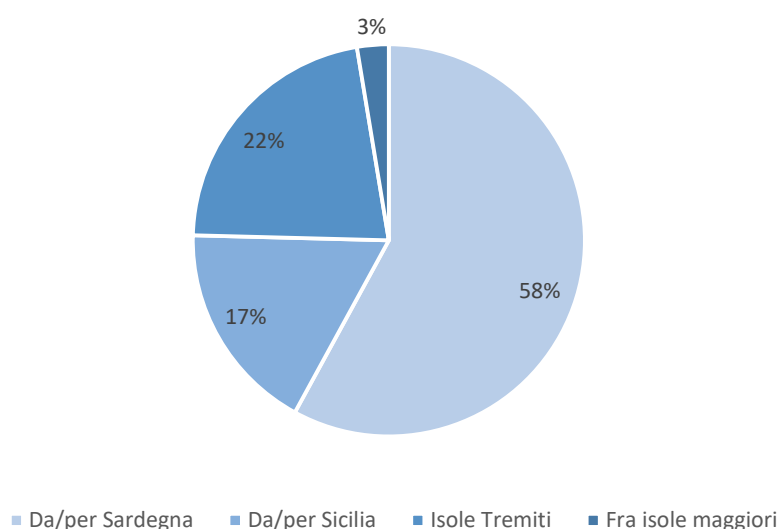
Anno	Compagnia	Numero di corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	CIN – OSP intero anno	3.157	630.256	149.810	1.879.058
	CIN – OSP invernale	1.482	547.593	146.864	1.220.902
	Totale CIN IN OSP	4.639	1.177.849	296.674	3.099.960
	Operatori in libero mercato*	3.640	2.062.885	613.776	1.690.087
	Totale mercato	8.279	3.240.734	910.450	4.790.047
	Quota mercato CIN OSP	56,03%	36,35%	32,59%	64,72%
2017	CIN – OSP intero anno	3.062	572.567	134.571	2.234.928
	CIN – OSP invernale	1.463	490.305	133.678	1.197.659
	Totale CIN IN OSP	4.525	1.062.872	268.249	3.432.587
	Operatori in libero mercato*	3.472	1.958.493	579.499	1.456.088
	Totale mercato	7.997	3.021.365	847.748	4.888.675
	Quota mercato CIN OSP	56,58%	35,18%	31,64%	70,22%
2018	CIN – OSP intero anno	3.107	562.366	126.378	2.246.474
	CIN – OSP invernale	1.550	436.290	117.615	1.201.658
	Totale CIN IN OSP	4.657	998.656	243.993	3.448.132
	Operatori in libero mercato*	3.502	1.901.010	559.872	1.661.988
	Totale mercato	8.159	2.899.666	803.865	5.110.120
	Quota mercato CIN OSP	57,08%	34,44%	30,35%	67,48%
2019	CIN – OSP intero anno	2.856	503.961	107.423	1.888.607
	CIN – OSP invernale	1.450	438.517	123.573	1.136.239
	Totale CIN IN OSP	4.306	942.478	230.996	3.024.846
	Operatori in libero mercato*	4.095	2.242.090	665.729	2.182.778
	Totale mercato	8.401	3.184.568	896.725	5.207.624

	Quota mercato CIN OSP	51,26%	29,60%	25,76%	58,08%
--	-----------------------	--------	--------	--------	--------

*Comprende anche il traffico CIN in libero mercato

Nel quadriennio considerato, sono state effettuate annualmente in media sulle linee in Convenzione **8.209 corse**; di queste, 4.761 hanno interessato i collegamenti fra la penisola e la Sardegna, 1.799 fra la penisola e la Sicilia, 118 tra le isole maggiori (per collegare i porti di Cagliari e Palermo) e 1.531 tra Termoli e le Isole Tremiti. L'offerta di CIN in convenzione si è concretizzata in un numero medio annuo di corse pari a **4.532**; di queste, 2.627 hanno interessato i collegamenti fra la penisola e la Sardegna, 791 quelli fra la penisola e la Sicilia, 118 entrambe le isole maggiori e 996 la linea Termoli-Tremiti. Il 70% delle corse è relativo al trasporto misto e il 13,6% al servizio solo merci; il restante 17,4% delle corse è stato effettuato sulla linea Termoli-Tremiti.

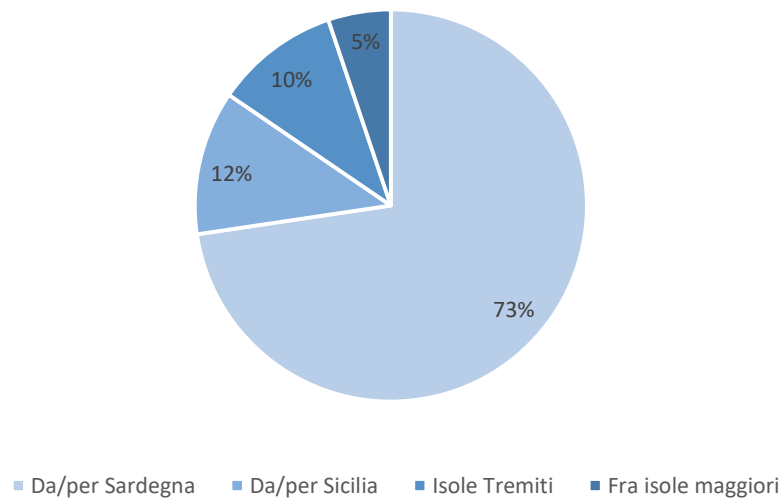
Figura 15 – Media annuale delle corse CIN in Convenzione, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Il numero medio annuo di **passengeri** che hanno viaggiato nel quadriennio considerato supera i **3 milioni**. Di questi, 2,2 milioni si sono spostati fra la penisola e la Sardegna, 573 mila fra la penisola e la Sicilia, 54 mila tra le isole maggiori e 202 mila fra Termoli e le Isole Tremiti. CIN ha trasportato mediamente, nel periodo in cui ha operato in Convenzione, circa 1,05 milioni di passeggeri all'anno, di cui 759 mila fra la penisola e la Sardegna, 124 mila fra la penisola e la Sicilia, 54 mila tra le isole maggiori e 107 mila sulla linea Termoli-Tremiti.

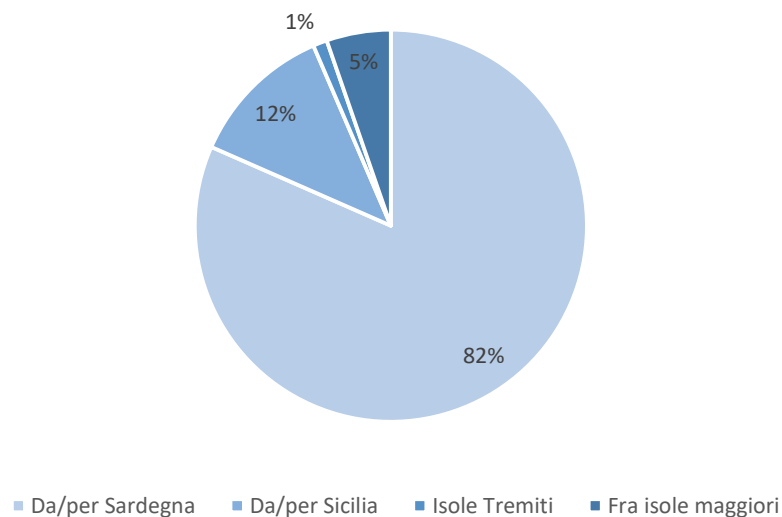
Figura 16 – Media annuale dei passeggeri trasportati da CIN in Convenzione, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Relativamente alle **auto**, il numero medio che ha viaggiato nel quadriennio considerato è pari a oltre **860 mila**, di cui 681 mila fra la penisola e la Sardegna, 166 mila fra la penisola e la Sicilia, 13 mila tra le isole maggiori e 3 mila tra Termoli e le Isole Tremiti. CIN ha trasportato, nel periodo in cui ha operato in Convenzione, 260 mila autovetture di cui 212 mila fra la penisola e la Sardegna, 31 mila fra la penisola e la Sicilia, 13 mila tra le isole maggiori e 3 mila sulla linea Termoli-Tremiti.

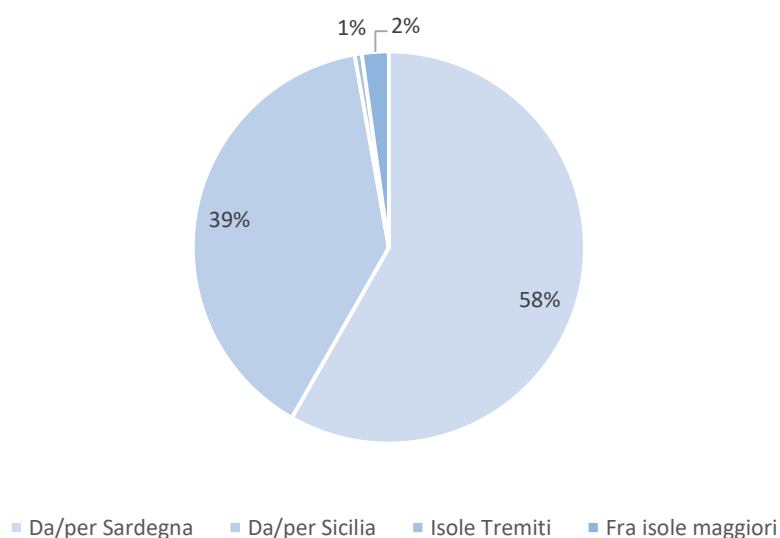
Figura 17 – Media annuale delle auto trasportate da CIN in Convenzione, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Inoltre, hanno viaggiato mediamente all'anno, fra il 2016 e il 2019, quasi **5 milioni di metri lineari di merci**, di cui 2,8 milioni fra la penisola e la Sardegna, 2 milioni fra la penisola e la Sicilia e 71 mila tra le isole maggiori. Di questi, CIN ha trasportato mediamente 3,2 milioni di metri lineari all'anno in convenzione: 1,9 milioni fra la penisola e la Sardegna, 1,3 fra la penisola e la Sicilia e 71.000 tra le isole maggiori.

Figura 18 – Media annuale delle merci trasportate da CIN in Convenzione, 2016-2019



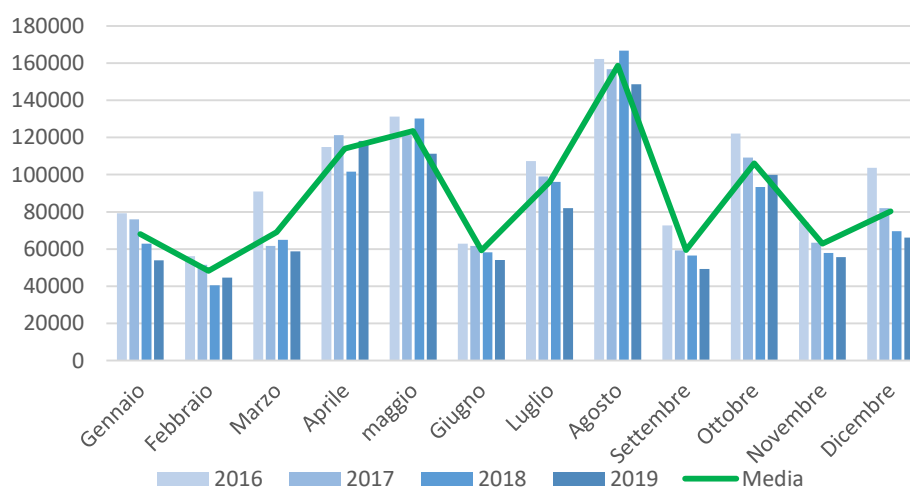
Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Guardando all'andamento del mercato nel suo insieme, si evidenzia come il traffico passeggeri, pur caratterizzato da una certa discontinuità, presenti un trend complessivamente modesto (-1,73% fra il 2016 e il 2019)¹¹. Il traffico merci, invece, pur essendo parimenti discontinuo, mostra un andamento crescente (+8,71% fra il 2016 e il 2019).

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si mostra l'andamento dell'offerta e della domanda di CIN per passeggeri e merci, relativo al periodo in cui la Compagnia ha operato in OSP.

Considerando i servizi svolti in convenzione, nell'arco del quadriennio la quota di mercato di CIN scende, passando dal 36,35% al 29,60%. Tale quota, misurata in aggregato rispetto all'insieme dei servizi offerti, mostra naturalmente un andamento decrescente, passando dal 66,42% al 62,12%; essa è altresì evidentemente sostenuta dai servizi svolti fuori convenzione¹².

Figura 19 – Passeggeri trasportati in Convenzione, 2016-2019



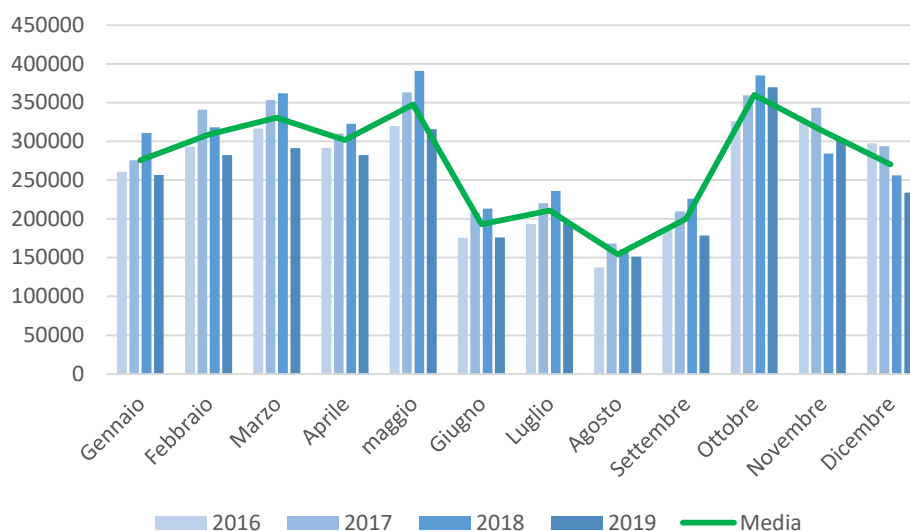
¹¹ Si tralasciano qui i dati sulle auto al seguito, essendo essi strettamente correlati a quelli relativi ai passeggeri.

¹² Si consideri che per alcune linee non sono disponibili i dati di traffico relativi al mese di dicembre 2019.

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Analogamente, l'andamento del trasporto delle **merci** operato da **CIN** nei periodi in convenzione risulta anch'esso in decrescita, ma registra una più contenuta riduzione, pari al -2,42%. Ciò è in controtendenza rispetto alla crescita complessiva del mercato, che ammonta all'8,71% fra il 2016 e il 2019; la quota di mercato di CIN scende complessivamente dal 64,72% al 58,08% nei servizi in OSP.

Figura 20 – Merci trasportate in Convenzione, 2016-2019

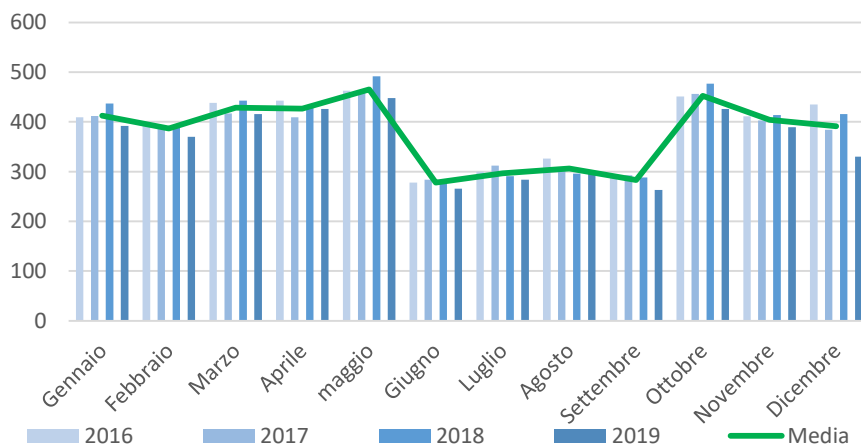


Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Considerando il carattere di stagionalità mostrato dal mercato nel suo insieme, anche il traffico di CIN in regime di OSP risente di una forte componente stagionale, meno marcata – ma comunque consistente – nel trasporto delle merci.

Il grafico di seguito illustra l'andamento dell'offerta, misurata in numero di corse effettuate, nel periodo in OSP. Risulta evidente che le variazioni stagionali dell'offerta sono meno marcate di quelle rilevate per la domanda di passeggeri, tenuto anche conto del vincolo di assicurare la continuità territoriale.

Figura 21 – Totale delle corse effettuate in Convenzione, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

4.4. RICAVI DA TRAFFICO 2016-2018

Di seguito si riportano i ricavi da traffico registrati e comunicati dal gestore uscente, su tutte le linee in convenzione, per il triennio 2016-2018. Guardando all'andamento dei ricavi nel loro insieme si registra una tendenza complessivamente positiva (+25% fra il 2016 e il 2018), con la maggiore crescita registrata nei ricavi da trasporto merci (+40% fra il 2016 e il 2018). Si noti che, dai dati del preconsuntivo 2019, i ricavi tariffari risultano in diminuzione, ma in linea con la media del periodo considerato, attestandosi su circa 158 milioni.

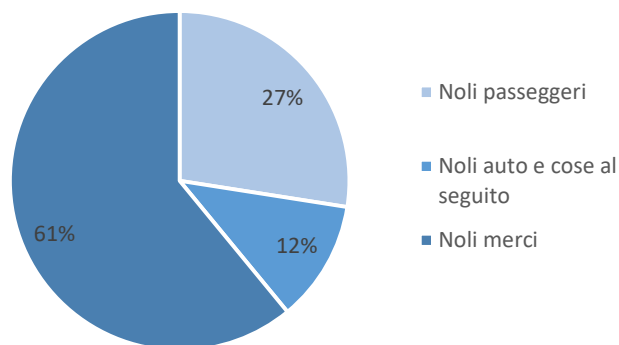
Tabella 7 - Ricavi tariffari, periodo 2016-2018 (milioni di €)

Ricavi tariffari	2016	2017	2018	Media periodo
Noli passeggeri	40,8	43,9	44,5	43,1
Noli auto e cose al seguito	18,1	18,9	17,3	18,1
Noli merci	78,1	98,8	109,9	95,6
Totale	137	161,7	171,8	156,8

Fonte: dati CIN

Con specifico riferimento alla loro composizione, si evidenzia che circa il 61% dei ricavi è generato dal trasporto merci, seguito dal trasporto passeggeri e dal trasporto delle auto al seguito.

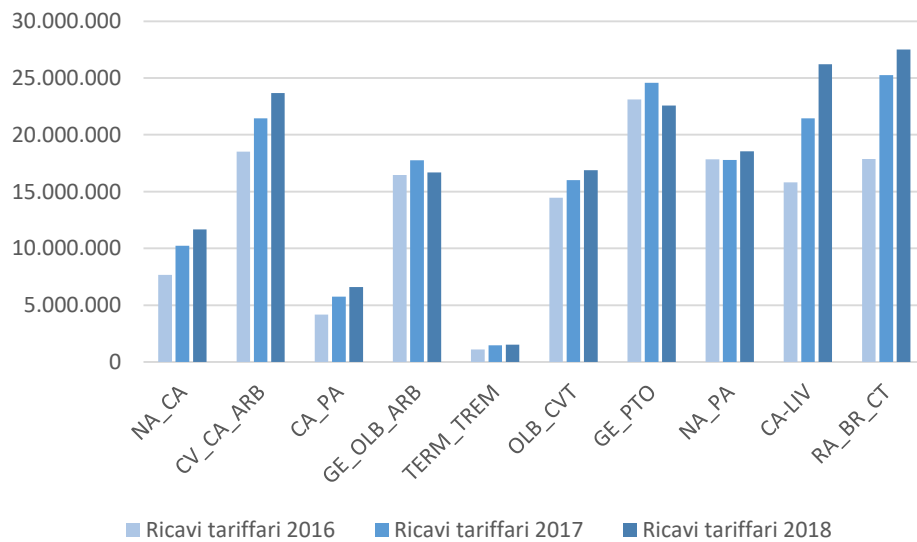
Figura 22 - Composizione dei ricavi tariffari (media 2016-2018)



Fonte: dati CIN

Il grafico seguente mostra l'andamento dei ricavi tariffari per ciascuna linea nel triennio 2016-2018. È possibile osservare che solo per la Genova-Olbia-Arbatax e la Genova-Porto Torres si registra un decremento dei ricavi rispetto all'anno precedente.

Figura 23 - Andamento dei ricavi tariffari, periodo 2016-2018



Fonte: dati CIN

Nelle tabelle seguenti si riportano i ricavi medi da traffico passeggeri, auto e merci (triennio 2016-2018) registrati su ciascuna linea, suddivisi fra linee in regime di OSP per l'intero anno, linee in regime di OSP stagionale e linee solo merci. Si noti che i ricavi tariffari da residenti sono stati stimati, applicando al totale dei ricavi noli passeggeri e auto al seguito la relativa percentuale di biglietti venduti ai residenti. La Civitavecchia-Cagliari (come richiamato, in OSP per l'intero anno) risulta essere la tratta che registra, con circa 21 milioni di euro, i maggiori ricavi tariffari.

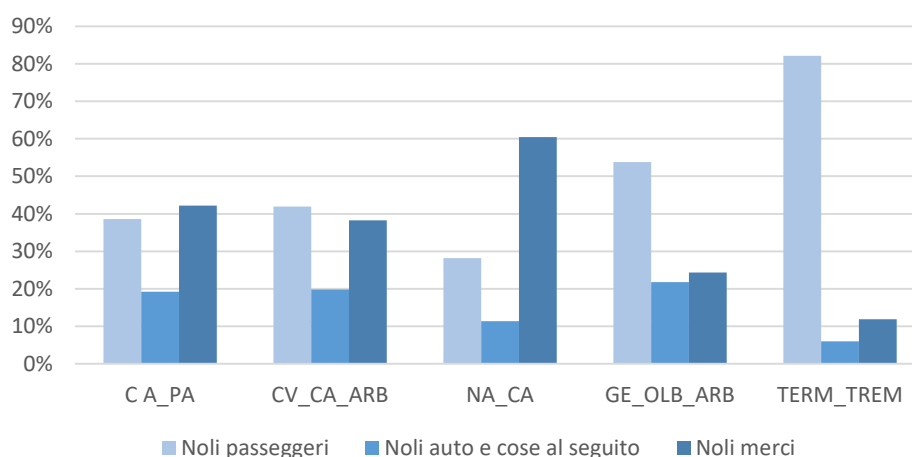
Tabella 8- Ricavi tariffari per le linee con OSP per l'intero anno (media 2016-2018, dati in milioni di €)

Media 2016-2018	CA_PA	CV_CA_ARB	NA_CA	GE_OLB_ARB	TERM_TREM
Ricavi tariffari:	5,5	21,2	9,8	16,9	1,3
Noli passeggeri	2,1	8,9	2,7	9,1	1,1
di cui residenti (stima)	1,4	3,2	1,2	2,3	0,2
Noli auto e cose al seguito	1	4,2	1,1	3,7	0,1
di cui residenti (stima)	0,7	1,7	0,5	1,1	
Noli merci	2,3	8,1	5,9	4,1	0,1

Fonte: dati CIN

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

Figura 24-Composizione ricavi per tratta OSP intero anno (media 2016-2018)



Fonte: dati CIN

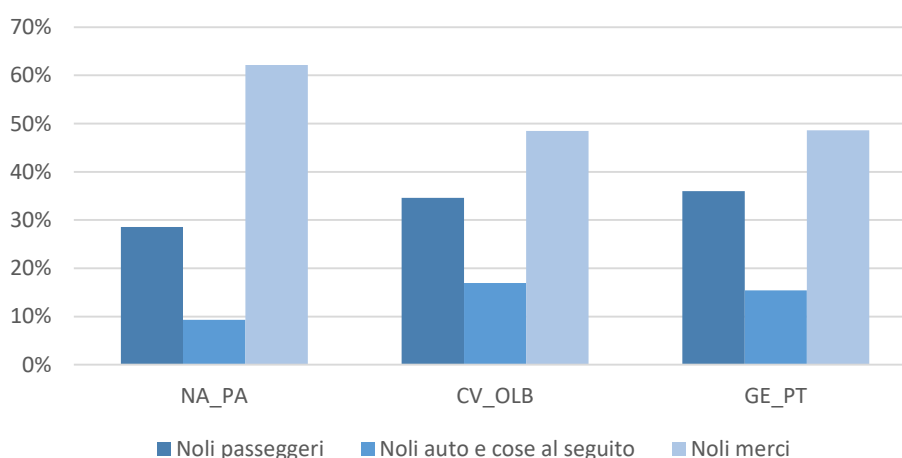
Relativamente alle linee stagionali, la Genova-Porto Torres registra i valori più alti per tutte le tipologie di trasporto, risultando inoltre la tratta Ro-Pax con il livello di ricavi medi più alto.

Tabella 9 - Ricavi tariffari tratte OSP stagionali (media 16-18, milioni)

Media 2016-2018	NA_PA	CV_OLB	GE_PT
Ricavi tariffari:	18	15,7	23,4
Noli passeggeri	5,1	5,5	8,4
di cui residenti (stima)	1,7	2,5	4,7
Noli auto e cose al seguito	1,7	2,6	3,6
di cui residenti (stima)	0,7	1,3	2,3
Noli merci	11,2	7,6	11,3

Nel grafico seguente si riporta il dettaglio sulla composizione dei ricavi per singola tratta. In tutte le tratte i ricavi da noli merci si avvicinano o superano il 50% del totale dei ricavi.

Tabella 10 - Composizione ricavi per tratta OSP stagionali (media 16-18)



Fonte: dati CIN

In riferimento alle tratte solo merci, la Ravenna-Catania, con circa 23,5 milioni di ricavi, risulta

essere nel periodo considerato quella che in assoluto registra i ricavi più alti, sia rispetto alle tratte solo merci sia rispetto alle tratte miste.

Tabella 11- Ricavi tariffari tratte solo merci (media 2016-2018, milioni di €)

Media 2016-2018	LIV_CA	RA_CT
Ricavi tariffari:	21,1	23,5
Noli passeggeri	0	0
Noli auto e cose al seguito	0	0
Noli merci	21,1	23,5

Fonte: dati CIN

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 convenzione (contenuti in tabella 12, di seguito). A tale scopo tali dati sono raggruppati per anno e per tratta, specificando:

- le linee servite in convenzione da CIN tutto l'anno (**lettera A** in tabella);
- le linee esercitate in convenzione nei soli mesi di ottobre – maggio (**lettera B** in tabella);
- elencazione, sulle medesime linee, del traffico totale esercitato in libero mercato (**lettera C** in tabella);
- traffico totale, calcolato come sommatoria di A+B+C (**lettera D** in tabella).

Al fine di tracciare un quadro comparativo tra le linee è utile partire da quelle operate da CIN, in esclusiva per tutto l'anno e per l'intero quadriennio, in regime di OSP. Nello specifico, si tratta di:

- per l'intero periodo 2016-2018,
 - Civitavecchia-Arbatax-Cagliari;
 - Cagliari-Palermo;
 - Napoli-Cagliari;
 - Ravenna-Brindisi-Catania (come richiamato solo merci);
- per il 2019,
 - le medesime linee sopra richiamate, salvo l'entrata di Grimaldi nel solo trasporto di merci sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari.

Successivamente è analizzata la dinamica del traffico sulle sei linee servite da CIN in OSP e sulle quali invece hanno operato anche altre compagnie. Tre di queste (Genova-Porto Torres; Napoli-Palermo e Civitavecchia-Olbia) sono servite da CIN tutto l'anno, ma in regime di OSP solo fra ottobre e maggio (riquadri B della tabella)). Le altre tre linee (Genova-Olbia-Arbatax, Livorno-Cagliari, solo merci, e Termoli e le Isole Tremiti) sono gestite da CIN in convenzione per tutto l'anno.

Sulle sei linee indicate si contrappongono a CIN vari concorrenti, in stagioni e in formazioni variabili a seconda dei casi. Per informazioni più dettagliate sulle linee in Convenzione si rimanda alla sezione seconda della presente relazione, nella quale è possibile consultare una scheda analitica per ciascuna linea.

Tabella 12 - Dati di traffico, 2016-2019

TRAFFICO					
	LINEE	CORSE	PASSEGGERI	AUTO	M.LINEARI
2016	(A) CIN CONV. ANNUALE	Cagliari - Livorno	595	0	498.421
		Cagliari - Palermo	117	51.043	51.390
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	519	202.444	235.738
		Genova – Olbia - Arbatax	374	199.786	121.857
		Napoli - Cagliari	216	66.090	126.014
		Ravenna – Brindisi – Catania	302	0	823.953
		Termoli - Tremiti	1034	110.893	21.685
		Tot CIN Conv. Annuale	3.157	630.256	1.879.058
	(B) CIN CONV. INVERNALE	Genova-Porto Torres	480	204.837	368.186
		Napoli - Palermo	484	152.776	434.238
		Olbia - Civitavecchia	518	189.980	418.477
		Tot CIN Conv. Invernale	1.482	547.593	1.220.901
	TOT CIN Convenzione		4.639	1.177.849	3.099.959
	(C) OPERATORI IN LIBERO MERCATO*	Cagliari - Livorno	263	0	316.147
		Genova – Olbia - Arbatax	426	330.402	21.612
		Genova – Porto Torres	406	372488	180.912
		Napoli - Palermo	1016	449429	709.608
		Olbia - Civitavecchia	957	814069	461.806
		Termoli - Tremiti	572	96.497	0
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	0	0	0
		Totale Libero Mercato	3.640	2.062.885	1.690.085
	(D) TRAFFICO TOTALE		8.279	3.240.734	4.790.044

TRAFFICO

		LINEE	CORSE	PASSEGGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2017	(A) CIN CONV. ANNUALE	Cagliari - Livorno	559	0	0	645.048
		Cagliari - Palermo	125	53.278	13.759	87.979
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	521	179.421	54.566	281.116
		Genova – Olbia - Arbatax	367	153.667	46.902	160.416
		Napoli - Cagliari	210	71.527	16.473	170.812
		Ravenna – Brindisi – Catania	308	0	0	871.091
		Termoli - Tremiti	972	114.674	2.871	18.465
		Tot CIN Conv. Annuale	3.062	572.567	134.571	2.234.927
	(B) CIN CONV. INVERNALE	Genova-Porto Torres	478	192.230	55.805	375.279
		Napoli - Palermo	480	116.474	27.179	412.930
		Olbia - Civitavecchia	505	181.601	50.694	409.449
		Tot CIN Conv. Invernale	1.463	490.305	133.678	1.197.658
	TOT CIN Convenzione		4.525	1.062.872	268.249	3.432.585
	(C) OPERATORI IN LIBERO MERCATO*	Cagliari - Livorno	270	0	0	320.424
		Genova – Olbia - Arbatax	372	316.927	100.405	12.392
		Genova – Porto Torres	404	399.546	127.325	164772
		Napoli - Palermo	1000	424.711	131.206	696.814
		Olbia - Civitavecchia	876	722.513	220.563	261.683
		Termoli - Tremiti	550	94.796	0	0
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	0	0	0	0
		Totale Libero Mercato	3.472	1.958.493	579.499	1.456.085
	(D) TRAFFICO TOTALE		7.997	3.021.365	847.748	4.888.670

TRAFFICO

		LINEE	CORSE	PASSEGGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2018	(A) CIN CONV. ANNUALE	Cagliari - Livorno	499	0	0	683.473
		Cagliari - Palermo	118	57.634	14.032	81.359
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	550	194.086	53.477	263.965
		Genova – Olbia - Arbatax	393	136.241	38.791	150.418
		Napoli - Cagliari	229	69.665	17.035	194.401
		Ravenna – Brindisi – Catania	302	0	0	857.129
		Termoli - Tremiti	1016	104.740	3.043	15.729
		Tot CIN Conv. Annuale	3.107	562.366	126.378	2.246.474
	(B) CIN CONV. INVERNALE	Genova-Porto Torres	480	157.948	42.192	326.265
		Napoli - Palermo	496	115.277	33.228	433.145
		Olbia - Civitavecchia	574	163.065	42.195	442.248
		Tot CIN Conv. Invernale	1.550	436.290	117.615	1.201.658
	TOT CIN Convenzione		4657	998.656	243.993	3.448.132
	(C) OPERATORI IN LIBERO MERCATO*	Cagliari - Livorno	287	0	0	347.360
		Genova – Olbia - Arbatax	352	292.162	89.791	17.090
		Genova – Porto Torres	484	412.195	131.295	227.745
		Napoli - Palermo	978	456.352	139.024	812.615
		Olbia - Civitavecchia	879	652.846	199.762	257.175
		Termoli - Tremiti	522	87.455	0	0
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	0	0	0	0
		Totale Libero Mercato	3.502	1.901.010	559.872	1.661.985
	(D) TRAFFICO TOTALE		8.159	2.899.666	803.865	5.110.117

TRAFFICO

	LINEE	CORSE	CORSE	PASSEGGGERI	AUTO	METRI LINEARI
2019	(A) CIN CONV. ANNUALE	Cagliari - Livorno	446	0	0	491.259
		Cagliari - Palermo	113	54.255	13.288	66.303
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	479	167.394	40.257	200.784
		Genova – Olbia - Arbatax	362	124.434	37.246	121.340
		Napoli - Cagliari	190	57.850	13.569	169.512
		Ravenna – Brindisi – Catania	304	0	0	818.870
		Termoli - Tremiti	962	100.028	3.063	20.539
		Tot CIN Conv. Annuale	2856	503.961	107.423	1.888.607
	(B) CIN CONV. INVERNALE	Genova-Porto Torres	473	142.352	40.075	291.121
		Napoli - Palermo	488	112.731	34.850	415.239
		Olbia - Civitavecchia	489	183.434	48.648	429.878
		Tot CIN Conv. Invernale	1.450	438.517	123.573	1.136.238
		TOT CIN Convenzione	4.306	942.478	230.996	3.024.845
	(C) OPERATORI IN LIBERO MERCATO*	Cagliari - Livorno	257	0	0	388.726
		Civitavecchia-Cagliari-Arbatax	76	0	0	57.187
		Genova – Olbia - Arbatax	506	422.022	134.155	155.081
		Genova-Porto Torres	670	404.931	127.648	353.172
		Napoli - Palermo	1036	466.208	143.716	868.411
		Olbia - Civitavecchia	1056	847.835	260.210	360.201
		Termoli - Tremiti	494	101.094	0	0
		Totale Libero Mercato	4.095	2.242.090	665.729	2.182.778
	(D) TRAFFICO TOTALE		8.401	3.184.568	896.725	5.207.623

*Comprende anche il traffico CIN in libero mercato

5.1.1. LINEE OPERATE DA CIN IN REGIME DI OSP IN ESCLUSIVA PER L'INTERO ANNO

A. CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

La compagnia ha effettuato il servizio su questa linea con una frequenza giornaliera nel periodo estivo e trisettimanale in quello invernale, con approdo ad Arbatax almeno due volte a settimana. Sulla linea, CIN ha registrato una media annua di oltre 185 mila passeggeri, circa 51 mila auto e oltre 250 mila metri lineari di merci.

Il collegamento è fortemente interessato dal traffico stagionale, con picchi nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali. I passeggeri si dividono paritariamente fra residenti e non: i primi viaggiano mediamente più nei mesi invernali, i secondi nei mesi estivi. La maggior parte dei viaggiatori porta al seguito l'auto e tende a prediligere la sistemazione in cabina rispetto al passaggio ponte e alla poltrona; per l'acquisto del biglietto, si spendono in media 38,40 euro.

La linea ha registrato fra il 2016 e il 2019 una caduta del traffico passeggeri del 17,4% e delle merci del 14,9%; Durante la stagione estiva, il coefficiente di riempimento di CIN per i passeggeri è in media del 35% mentre quello di auto al seguito e merci di rispettivamente 27% e 50%. Durante il resto dell'anno (ottobre – maggio) tali percentuali sono del 18% per i passeggeri 14% auto e 75% merci.

B. CAGLIARI – PALERMO

Questa linea è l'unica ad assicurare la continuità territoriale tra le due isole maggiori, con una frequenza dei viaggi di circa uno a settimana. I volumi di traffico annui medi si attestano su oltre 54 mila passeggeri, (il 68% dei quali residenti), circa 14 mila auto e oltre 70 mila metri lineari di merci. Nel tempo si è avuto un aumento di passeggeri del 6,2% e delle merci del 29%. Nel periodo estivo (fra giugno e settembre), quando si concentra il maggior numero di passeggeri, il *load factor* aumenta, in media al 33%. Il coefficiente medio calcolato sulle auto e le merci è, invece, rispettivamente del 30% e del 24%. Nel resto dell'anno (ottobre-maggio) il *load factor* medio per i passeggeri è del 14%, quelli di auto al seguito e merci sono in media rispettivamente del 14% e 34%.

La tratta è caratterizzata da elevata stagionalità, con una più alta concentrazione invernale di passeggeri residenti. Per l'acquisto del biglietto si spendono in media 38,4 euro per i passeggeri, 77,5 euro per le auto e 33,2 euro al metro lineare per le merci. La sistemazione preferita dai passeggeri è la cabina (oltre il 50%).

C. NAPOLI-CAGLIARI

CIN effettua il servizio su questa linea con due viaggi a settimana. In media, nel periodo di tempo considerato, la compagnia ha trasportato annualmente oltre 69 mila passeggeri (il 43% dei quali è residente), 15,5 mila auto al seguito e oltre 165 mila metri lineari di merci. Osservando il costo medio dei titoli di viaggio, quello di un biglietto passeggeri ammonta a circa 39,7 euro e la sistemazione più venduta risulta essere la cabina; imbarcare l'auto costa circa 70,2 euro, mentre per le merci è applicata una tariffa di 32 euro al metro lineare.

L'andamento dei volumi di traffico nel corso dell'anno, a fronte di un numero di corse sostanzialmente costante, si presenta fortemente soggetto a stagionalità, con considerevoli picchi nella stagione turistica: nel mese di agosto, il quantitativo medio di passeggeri trasportati è oltre otto volte quello mediamente registrato in febbraio. Nell'arco del quadriennio, il flusso ha subito un calo del 12,5% dei

passengeri contro un aumento del 34,5% delle merci trasportate. Il *load factor* passeggeri si è mantenuto stabile su valori medi estremamente bassi (15%), mentre è cresciuto quello relativo alle merci, dal 28,5% al 43,5%.

D. RAVENNA - BRINDISI - CATANIA

La linea è servita da CIN con 3 viaggi a settimana ed è dedicata al solo trasporto merci Ro-Ro con semirimorchi. Nel quadriennio considerato, sono state trasportate in media merci per circa 840 mila metri lineari¹³ all'anno, in larga prevalenza (81%) con O/D Ravenna e Catania. Il flusso merci è caratterizzato da una domanda elevata, stabile negli anni e senza variazioni sostanziali a livello mensile.

5.1.2. LINEE OPERATE DA CIN IN REGIME DI OSP E DA ALTRI OPERATORI IN LIBERO MERCATO

A. GENOVA – PORTO TORRES

Su questa linea, nel periodo ottobre-maggio CIN ha assicurato 7 viaggi a settimana. Nell'intero periodo ha operato anche GNV, in misura consistente fra giugno e settembre nel trasporto passeggeri, marginale negli altri mesi e sempre marginale nelle merci; tra il 2018 e il 2019 si è aggiunta Grimaldi, con un'offerta crescente, ma esclusivamente dedicata al trasporto merci.

Sulla linea viaggiano mediamente ogni anno circa 570 mila passeggeri (per il 55% residenti) con quasi 180 mila auto al seguito e circa 180 mila metri lineari di merci. La tratta è interessata da un traffico passeggeri per lo più turistico, estremamente più consistente in estate e più ridotto in inverno. L'utenza che viaggia con CIN predilige la cabina al posto ponte e alla poltrona, pagando un prezzo che si aggira in media attorno ai 44,4 euro.

Nell'insieme l'andamento del traffico è stato positivo solo per le merci (+17,4% fra il 2016 e il 2019), mentre per i passeggeri il *trend* è stato complessivamente negativo (-5,2% fra il 2016 e il 2019), a causa della contrazione della domanda invernale (-29%, a cui ha contribuito soprattutto il 2019), solo in parte compensata da quella estiva (+8,2%).

Quanto alla ripartizione della domanda fra i diversi *player*:

- nei periodi invernali di tutti gli anni, operando in regime di OSP, CIN ha mantenuto una posizione di sostanziale prevalenza in tutti i segmenti di trasporto (96% circa sia di traffico passeggeri che auto al seguito), salvo che nel 2019 nel trasporto merci, quando è intervenuta anche Grimaldi (nel quadriennio la quota di CIN merci passa dal 99% a circa il 64%);
- nei periodi estivi (fuori convenzione) il ruolo di CIN è rimasto prevalente nel trasporto merci; nel trasporto di passeggeri;

B. CIVITAVECCHIA-OLBIA

Fra ottobre e maggio, CIN offre in media su questa linea 7 viaggi a settimana. La linea registra una media annua di oltre 938 mila passeggeri – di cui il 45% residenti –, circa 282 mila auto e oltre 760

¹³ I dati si riferiscono alle registrazioni realizzate al Porto di Ravenna, nello specifico sono computate le merci che da Ravenna partono verso Brindisi e Catania e vv; si consideri che dai consuntivi CIN i metri lineari medi (16-19) trasportati complessivamente sono pari a 959.998

mila metri lineari di merci; fortissimo è l'impatto del traffico stagionale, con elevati picchi nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali. In generale i viaggiatori che si servono di CIN prediligono la cabina al posto ponte e alla poltrona e spendono per l'acquisto del biglietto in media 30 euro.

Su questa linea, il traffico è andato in controtendenza rispetto a quello osservato per la Genova-Porto Torres, riducendosi in misura notevole nel corso di ciascun anno fra il 2016 e il 2018 per tutte le tipologie di trasporto: -18,8% per i passeggeri, -21% per le auto, -20,6% per le merci. Nel 2019, invece, si è registrato un aumento di passeggeri e di auto, che ne ha riportato i livelli appena al di sopra di quelli del 2016, mentre le merci hanno recuperato circa la metà della perdita. In questo caso la dinamica del traffico estivo ha agito in senso pro-ciclico in tutti i comparti di trasporto, registrando fino al 2018 una flessione non dissimile da quella invernale.

Unico concorrente di CIN sulla linea in esame è stato Grimaldi, considerato che Moby ha dismesso il servizio nel 2016. Grimaldi è invece entrato in forza sul mercato, ma pressoché unicamente nel periodo estivo, contrapponendosi dunque all'offerta di CIN fuori convenzione.

Osservando il totale traffico nel periodo in cui CIN opera in convenzione, le quote di quest'ultima sono aumentate fra il 2016 e il 2019 dal 92% al 99% per i passeggeri e dall'88% al 99% per le auto; la porzione di merci trasportate è invece diminuito dal 95% al 90%.

C. NAPOLI – PALERMO

L'offerta sulla linea è servita per tutto l'anno da CIN e da GNV. Nei mesi fra ottobre e maggio CIN offre in media 7 viaggi a settimana.

Nel complesso il traffico conta in media 573 mila passeggeri l'anno, 160 mila auto al seguito e circa 1,2 milioni di metri lineari di merce. Il traffico passeggeri ha registrato una lieve flessione nel periodo (-3,9%, in pari misura nelle stagioni estive e invernali, ma con tendenza a recuperare); il traffico merci è invece complessivamente aumentato come media annua del 12,2% per effetto combinato della flessione estiva (-25%) e dell'aumento nella stagione invernale (37,6%).

Nell'insieme di ciascun anno la quota passeggeri di CIN nel periodo in convenzione passa dal 63% (2016) al 48% (2019) e nelle merci dal 64% al 44%.

Mediamente, il 31% dei viaggiatori trasportati da CIN fra il 2016 e il 2019 ha usufruito della tariffa destinata ai residenti; il costo medio di un biglietto passeggeri per questa compagnia è di circa 36,50 euro e la sistemazione di gran lunga più venduta è la cabina (circa il 90% dei biglietti venduti); l'imbarco dell'auto al seguito ha un costo di poco inferiore ai 61 euro, mentre la tariffa applicata al trasporto merci è di circa 26,3 euro al metro lineare.

Va rilevata la presenza di **due linee contigue**: la Salerno-Palermo e la Termini Imerese-Napoli. Fra tutte le linee operate da CIN è su questa che si registra il maggior grado di concorrenza.

D. GENOVA-OLBIA-ARBATAX

Sulla linea operano CIN ad anno intero in convenzione e Moby con una forte presenza nei mesi estivi, marginale invece negli altri periodi dell'anno. Nel 2019 è entrata nel mercato estivo anche GNV. Quanto alle frequenze settimanali medie, CIN offre 3,5 viaggi per settimana.

Sulla linea si spostano mediamente ogni anno poco meno di 494 mila passeggeri, 154 mila auto e oltre 190 mila metri lineari di merci. La componente stagionale è estremamente consistente, contando in media l'82% dei passeggeri; a tale forte carattere di stagionalità della domanda di trasporto è legata la presenza sostanzialmente equilibrata di viaggiatori residenti e non residenti.

I passeggeri di CIN, che anche su questa linea preferiscono in prevalenza la sistemazione in cabina, pagano mediamente circa 52,6 euro per il proprio biglietto e 75,3 euro per l'imbarco dell'auto al seguito; la tariffa media per le merci è invece pari a 29,1 euro al metro lineare.

Il traffico passeggeri è aumentato nel periodo complessivamente del 3%, mentre i volumi di merci trasportate, fino al 2018 una componente modesta del trasporto, sono cresciuti consistentemente nel 2019.

Nel quadriennio 2016-19 il *load factor* di CIN per passeggeri e auto al seguito nel periodo in convenzione è pari rispettivamente al 16% ed al 14%. Sebbene nei mesi invernali la compagnia operi quasi in esclusiva, la quota di passeggeri trasportati da CIN durante tutto l'anno è minoritaria e in costante calo (dal 38% del 2016 al 23% del 2019); la quota merci oscilla nel triennio 2016-18 fra l'85% e il 90%, per scendere nel 2019 al 44%.

E. LIVORNO-CAGLIARI

La linea, dedicata alle merci su semirimorchi, è servita di CIN con 5 corse medie a settimana. Complessivamente, nel quadriennio considerato sono state mediamente trasportate merci per circa 920 mila metri lineari all'anno, al costo di 32 euro circa al metro. Sulla linea opera anche un altro armatore.

La domanda ha sperimentato una forte espansione fino al 2018 (+26,5%), per cadere vistosamente nel 2019 (-14,5%). La quota di CIN è stata mediamente intorno al 63% e il suo *load factor* in crescita dal 40% al 48%, in virtù della costante riduzione del numero delle corse (complessivamente -18% fra il 2016 e il 2019).

F. TERMOLI-IOLE TREMITI

La tratta Termoli-Tremi è interessata da un flusso medio annuo di oltre 200 mila passeggeri, di circa 3 mila auto al seguito e di oltre 19,1 mila metri lineari di merci. Essa è servita da CIN, da Navigazione Libera del Golfo (NLG) (quest'ultima quasi esclusivamente nella stagione estiva); e (nelle sole stagioni estive 2016 e 2018) da Mare Sole e Gargano (MS&G).

CIN è attiva tutto l'anno in OSP, trasportando passeggeri, auto e merci con oltre 490 viaggi annuali. In media, i suoi passeggeri spendono circa 10,30 euro per l'acquisto del biglietto e i residenti alle Tremiti, che ne costituiscono il 48%, rappresentano comprensibilmente la quota principale di utenti nei mesi invernali. Le altre due compagnie utilizzano mezzi veloci per passeggeri: NLG opera in forze nella stagione estiva e in misura marginale in quella invernale; MS&G (assente nel 2017 e nel 2019) è presente solo nel periodo estivo.

Nell'insieme del periodo 2016-19, il traffico di passeggeri ha registrato una flessione del 3,1% (frutto di una diminuzione estiva e di un aumento invernale) e quello delle merci del 5,3%, parimenti distribuito nelle due stagioni di traffico. Ovviamente la domanda si concentra soprattutto nella stagione estiva (nella media del periodo 89,4% per i passeggeri e 59,5% per le merci).

5.2. LA DOMANDA POTENZIALE

La definizione dei nuovi servizi minimi da garantire sulle linee che collegano le isole maggiori e minori alla penisola 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 sulle condizioni sociali ed economiche dei territori interessati dal trasporto marittimo discusso in quest'analisi.

5.2.1. 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.

La crisi economica innescata dall'emergenza sanitaria da Covid-19 ha provocato un grave deterioramento del quadro macroeconomico, reso più complicato dall'incertezza sulla durata della pandemia. La difficoltà di prevedere l'evoluzione del contagio e la mancanza di dati sugli effetti economici e sociali della crisi sanitaria, al momento in cui si scrive ancora non disponibili, rendono molto complesse le stime a fini decisionali e comportano dei risultati fortemente incerti. Secondo il recente contributo della Banca d'Italia sulle previsioni ai tempi del Covid¹⁴, 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.

In questo contesto l'Istat¹⁵ ha recentemente prospettato una marcata contrazione del Pil nel 2020, pari all'8,3%, e una ripresa parziale (+4,6%) nel 2021. Anche l'occupazione è caratterizzata da una forte diminuzione, con un calo delle unità lavorative nel 2020 (-9,3%), e da una ripresa nel 2021 (+4,1%, con una media del periodo di -6% circa). La tabella di seguito mostra nel dettaglio queste dinamiche.

¹⁴ Locarno A. e Zizza R., 2020. *Previsioni ai tempi del Coronavirus. Note Covid-19, Banca d'Italia*.

¹⁵ Istat, *Prospettive per l'economia italiana 2020-2021, giugno 2020*.

Tabella 13 - Andamento del PIL ed altri indicatori, 2018-2021

	2018	2019	2020	2021
Prodotto Interno Lordo	0,8	0,3	-8,3	4,6
Importazione di beni e servizi fob	3,4	-0,4	-14,4	7,8
Esportazione di beni e servizi fob	2,3	1,2	-13,9	7,9
DOMANDA INTERNA INCLUSE LE SCORTE	1,1	-0,2	-8,3	4,4
Spesa delle famiglie residenti e delle ISP	0,9	0,4	-8,7	5
Spesa delle AP	0,1	-0,4	1,6	0,3
Investimenti fissi lordi	3,1	1,4	-12,5	6,3
CONTRIBUTI ALLA CRESCITA DEL PIL				
Domanda interna (al netto della variazione delle scorte)	1,1	0,4	-7,2	4,2
Domanda esterna netta	-0,3	0,5	-0,3	0,3
Variazione delle scorte	-0,1	-0,6	-0,8	0,1
Deflatore della spesa delle famiglie residenti	0,9	0,5	-0,3	0,7
Deflatore del prodotto interno lordo	0,9	0,9	0,5	0,9
Retribuzioni lorde per unità di lavoro dipendente	1,7	1,3	-0,7	-0,4
Unità di lavoro	0,8	0,3	-9,3	4,1
Tasso di disoccupazione	10,6	10	9,6	10,2
Saldo della bilancia dei beni e servizi / PIL(%)	2,4	3,1	3,3	3,8

Fonte: Istat

In aggiunta al quadro macroeconomico nazionale, le misure sanitarie adottate hanno impattato in misura ancor più drammatica sul settore dei trasporti: anche una volta che queste saranno dismesse, persisterà ancora per diverso tempo la “coda” in termini di depressione della domanda di mobilità pubblica. In tale contesto è ragionevole ipotizzare che anche il trasporto marittimo di persone sarà caratterizzato da un calo della domanda e, di conseguenza, dell’offerta e dell’occupazione, con ricadute negative su tutta la filiera del settore e non solo.

5.2.2. QUADRO LOCALE

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

Nella tabella che segue sono riportati i dati in valore della tendenza demografica. Nel periodo 2012-2019 la popolazione residente è rimasta pressoché stabile sia sulle isole maggiori che sulle isole Tremiti, dove il numero di residenti è al di sotto di 500 persone.

Tabella 14 – Popolazione residente

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ¹⁶
Sardegna	1.637.846	1.640.379	1.663.859	1.663.286	1.658.138	1.653.135	1.648.176	1.639.591
Sicilia	4.999.854	4.999.932	5.094.937	5.092.080	5.074.261	5.056.641	5.026.989	4.999.891
Isole Tremiti	462	467	461	462	469	489	490	475

Fonte: Istat

Il grafico di seguito riporta i valori del Pil pro capite regionale¹⁷. Il reddito pro capite si attesta in media, nel periodo 2012-2018, intorno ai 20.000 euro in Sardegna, poco più di 17.000 euro in Sicilia e 17.500

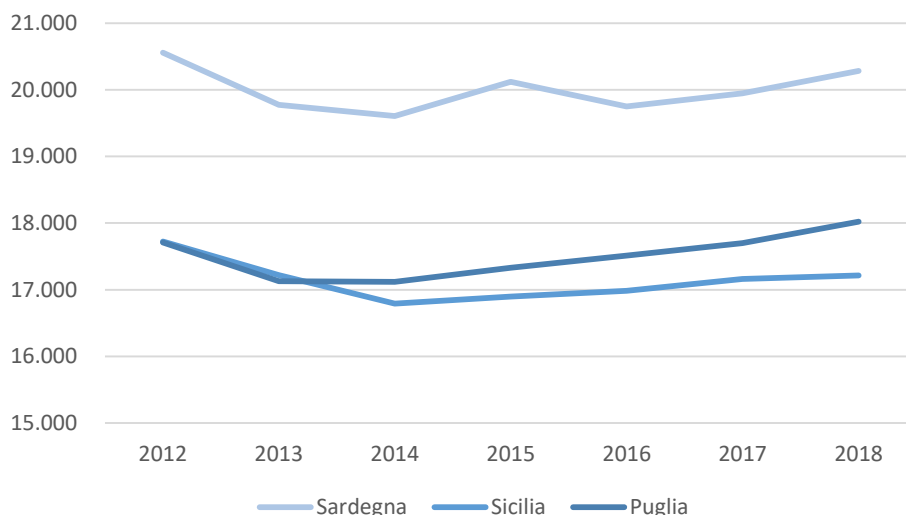
¹⁶ Per il 2019, quelle riportate sono previsioni Istat.

¹⁷ 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.

euro in Puglia. Nell'intero periodo il reddito pro-capite diminuisce in Sardegna e Sicilia, rispettivamente dell'1,3% e del 2,9%, mentre cresce in Puglia (+ 1,7%). In ognuna delle tre regioni il Pil pro-capite è al di sotto della media italiana (pari a 28.439 euro); il timore che questo divario possa aumentare negli anni futuri, se non si adottano misure di contrasto adeguate, è posto in evidenza per la Sardegna dal 27° Rapporto CRENoS¹⁸.

Il Pil totale regionale subisce invece una drastica contrazione nel 2013, continua a diminuire nel 2014 – anche se in modo più contenuto – e torna a registrare valori positivi nel 2015, dando avvio ad una tendenza in crescita (con la sola eccezione del dato riferito alla Sardegna nel 2016).

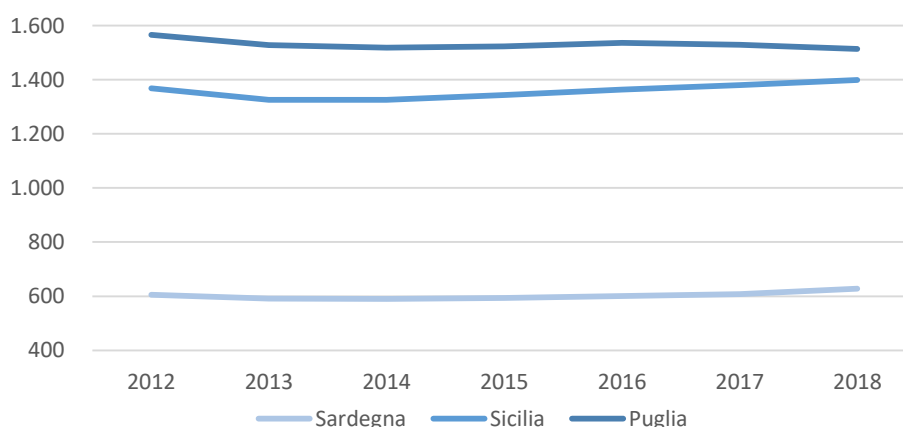
Figura 25 - Pil pro capite di Sardegna, Puglia e Sicilia, 2012-2018



Fonte: Istat

Come indicatore dell'occupazione regionale, la figura che segue mette in evidenza il totale degli occupati presenti sul territorio. Nel periodo 2012-2018 il numero di occupati è cresciuto sia in Sardegna che in Sicilia, rispettivamente del 3,3% e dell'1,3%, mentre è diminuito dell'1,1% in Puglia. Ragionevolmente, il numero di occupati segue la stessa tendenza del Pil pro-capite, presentando una brusca contrazione nel 2013 e una ripresa a partire dal 2015.

Figura 26 - Numero di occupati, 2012-2018

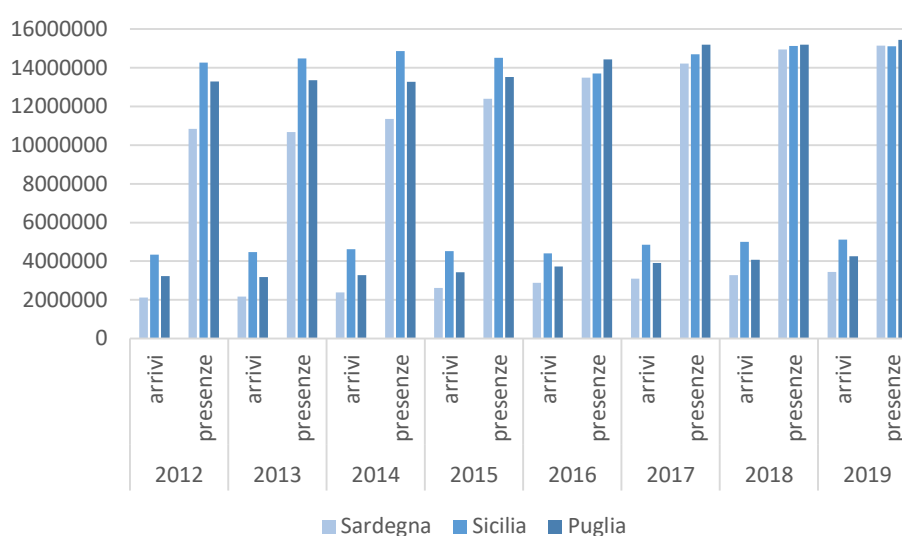


¹⁸ CRENoS - 27° Rapporto sull'Economia della Sardegna – 2020.

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 2012-2019, fatta eccezione per il biennio 2014-2015 in Sicilia. Particolarmente sostenuta è la crescita del turismo in Sardegna, dove nel 2019, rispetto al 2012, il numero di arrivi registra una variazione positiva del 62% e quello delle presenze registra un + 40%. Nel caso della Sicilia tali variazioni ammontano a +18% e +6%, mentre per la Puglia si registra un + 32% e un + 16%.

Figura 27 – Indicatori sul turismo, 2012-2019



Fonte: Istat

Per un panorama completo sulla situazione locale è utile guardare inoltre alle prime stime sull'andamento economico regionale in seguito al Covid-19¹⁹.

Nel caso della Sardegna, si segnala innanzitutto il maggior peso rispetto alla media nazionale delle attività legate alla filiera turistica, che riscontra un più difficile recupero dopo la fase acuta dell'emergenza. Gli operatori turistici registrano attualmente un calo delle prenotazioni superiore al 50% per i trimestri centrali dell'anno (a giugno, Federalberghi Sardegna registra un calo del 95%²⁰), con un impatto marcato per la componente del turismo internazionale, che 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 una prolungata debolezza della domanda dato l'elevato grado di incertezza circa i tempi e le modalità di fruizione dei servizi turistici.

¹⁹ In particolare, per quanto riguarda lo studio oggetto del presente capitolo, vengono presi in considerazione i rapporti delle economie regionali della Banca d'Italia, 2020, *L'economia della Puglia*. Economie Regionali, numero 16 – giugno 2020; *L'economia della Sicilia*. Economie Regionali, numero 19 – giugno 2020; *L'economia della Sardegna*. Economie Regionali, numero 20 – giugno 2020; il rapporto CRENoS - 27° Rapporto sull'Economia della Sardegna – 2020; ed il rapporto CERVED, Cerved Industry Forecast, 2020. *L'impatto del COVID-19 sulla filiera turismo e trasporti*, marzo 2020.

²⁰ <https://www.lanuovasardegna.it/regione/2020/07/10/news/l-universita-di-sassari-crollo-del-95-per-cento-a-giugno-per-il-turismo-sardo-1.39066706>.

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. Nei primi mesi del 2020, inoltre, l’emergenza sanitaria si è riflessa nell’indebolimento della domanda delle produzioni agricole sarde, soprattutto quelle di maggior pregio, a causa della mancanza, da marzo, delle richieste da parte di alberghi e ristoranti. 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, nella prima parte del 2020, il mercato del lavoro ha risentito, come nel resto d’Italia, della crisi economica dovuta alla sospensione di alcune attività non essenziali disposta per il contenimento della pandemia. Al pari della Sardegna, il ricorso massiccio a contratti a tempo determinato fa temere riguardo l’andamento del mercato dell’occupazione nei prossimi mesi. Inoltre, la regione si caratterizza per una quota elevata di lavoratori irregolari, che le ultime stime Istat disponibili (relative al 2017) tratteggiano attorno al 19,4% (a fronte della media italiana pari al 13,1%): 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, che con la crisi in corso potrebbe acuirsi. Anche in Sicilia il comparto turistico è uno dei più esposti alla crisi derivante dall’emergenza sanitaria, in ragione anche della maggiore dipendenza dalla domanda estera; altri fattori sono i costi per l’adeguamento delle strutture per garantire il distanziamento fisico e i tempi necessari per ripristinare la fiducia dei viaggiatori.

In Puglia, la crisi sanitaria ha interrotto un *trend* di debole crescita economica. A risentirne, tra gli altri, è anche qui il settore del turismo, che sembra destinato ad una stagione estiva (durante la quale si concentra l’80% delle presenze turistiche regionali) sfavorevole, considerando la difficoltà di rimuovere i vincoli alla mobilità e il tempo necessario per recuperare la fiducia dei consumatori. Tuttavia, tale impatto potrebbe risultare nel complesso meno pronunciato rispetto a Sicilia e Sardegna per effetto della minore dipendenza della regione dal turismo internazionale. Riguardo al mercato del lavoro, ci si attende un deterioramento consistente delle prospettive occupazionali; basti pensare che la quota di occupati nei settori sospesi a fine marzo era pari a poco meno di un terzo del totale regionale.

Una stima dell’andamento del settore turistico nelle regioni di interesse nel post-pandemia, è stato effettuato da CERVED, che analizza sull’impatto del Covid-19 sulla filiera del turismo e dei trasporti²¹. L’analisi riguarda l’andamento del fatturato delle aziende della filiera turistica, come alberghi, ristorazione e trasporti, a livello regionale. La seguente tabella riporta le elaborazioni dei dati relativi all’andamento del fatturato del comparto turistico delle aziende della Sicilia, Sardegna e Puglia, le cui per gli anni 2020/2021.

²¹ Cerved Industry Forecast, 2020. *L’impatto del COVID-19 sulla filiera turismo e trasporti*, marzo 2020.

Tabella 15 – Andamento del fatturato delle aziende della filiera turistica (mln €)

Regione	Covid base			Covid pessimistico	
	2019	2020	2021	2020	2021
Sardegna	1.781	1.329	1.713	842	1.415
Sicilia	4.752	3.800	4.700	3.015	3.839
Puglia	2.414	1.928	2.351	1.376	2.005

Fonte. Elaborazione su dati Cerved 2020

Come mostra la tabella, nello scenario Covid base si prevede una riduzione media per le tre regioni considerate del 22%, mentre nello scenario Covid pessimistico tale percentuale arriva al 44%. In media, per i due scenari considerati, si arriva ad una riduzione del fatturato delle aziende della filiera turistica del 34%. Le stime effettuate da quest'ultimo studio vengono riprese nel paragrafo seguente per stimare la domanda potenziale dei turisti.

5.2.3. 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 socio-economiche 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 dovuta alla situazione attuale di emergenza sanitaria.

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 (2020-21) e di medio termine (2022-25). Si è ritenuto che un arco di tempo limitato al 2025 sia adeguato a questa fase finalizzata alla verifica del mercato. Per il breve periodo, le principali fonti di riferimento sono le previsioni delineate da Istat e Banca d'Italia e gli studi delle università regionali; per il medio periodo, i trend storici delle variabili riferite alle regioni Sardegna, Sicilia e Puglia.

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 2016-2019 risulta una flessione cumulativa di circa l'1,6% rispetto al traffico passeggeri. Nel breve periodo, per l'anno 2020, che si è ipotizzato essere comune ad entrambi gli scenari, la previsione al ribasso del traffico passeggeri, rispetto al 2019, è stata stimata al 31%.

Ciò premesso, la differenza sostanziale fra i due scenari previsionali è che – al netto della discontinuità registrata nel 2020 – si ipotizza in entrambi i casi una inversione del trend ma a tassi diversi, come si vedrà in seguito.

Tabella 16 – Scenario basso

	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri Passeggeri
Storico	2016	7.119	3.240.734	492.685	2.748.049
	2017	6.860	3.021.365	468.369	2.552.996
	2018	7.071	2.899.666	422.974	2.476.692
	2019	7.394	3.184.568	346.713	2.837.855
Breve Periodo	2020	5.162	2.211.830	325.910	1.885.920
	2021	5.192	2.225.766	249.716	1.976.050
Lungo Periodo	2022	5.369	2.303.371	255.204	2.048.168
	2023	5.656	2.428.718	265.385	2.163.332
	2024	6.069	2.608.569	280.787	2.327.782
	2025	6.686	2.877.414	304.306	2.573.108

Figura 28 – Scenario basso

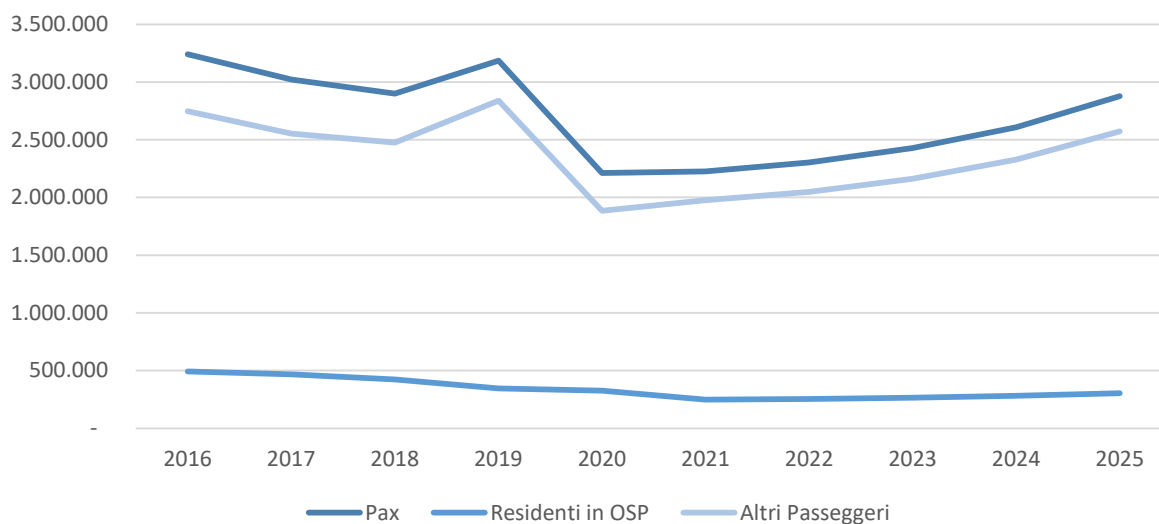
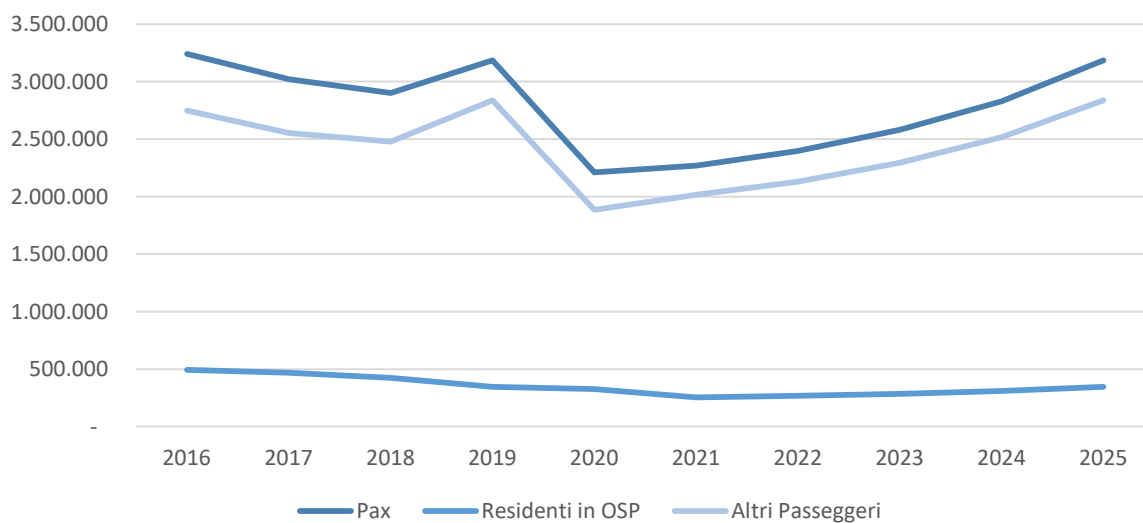


Tabella 17 - Scenario alto

	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri Passeggeri
Storico	2016	7.119	3.240.734	492.685	2.748.049
	2017	6.860	3.021.365	468.369	2.552.996
	2018	7.071	2.899.666	422.974	2.476.692
	2019	7.394	3.184.568	346.713	2.837.855
Breve Periodo	2020	5.162	2.211.830	325.910	1.885.920
	2021	5.292	2.270.050	255.144	2.014.906
Lungo Periodo	2022	5.583	2.397.580	267.419	2.130.161
	2023	6.002	2.580.150	285.535	2.294.615
	2024	6.573	2.828.165	310.497	2.517.668
	2025	7.394	3.184.568	346.713	2.837.855

Figura 29 - Scenario alto



Il numero di passeggeri è stato distinto tra Residenti in OSP ed altri Passeggeri in base ai dati di traffico sopra esposti. Come si evince dalle figure che precedono, i passeggeri residenti in OSP hanno, nel breve periodo, un andamento al ribasso meno evidente, che riflette le stime sulla disoccupazione, comparato, invece con l'andamento negativo più drastico del settore del turismo (confermato dai vari studi) su cui si basa l'andamento degli altri passeggeri.

Le stime relative al 2020 sono comuni a entrambi gli scenari: più precisamente, considerata la congiuntura negativa, le previsioni dello scenario basso sono state estese a quello alto. Le previsioni relative all'anno 2020 sono frutto di elaborazioni diversificate basate sui seguenti assunti:

- per i primi due trimestri dell'anno, sono stati utilizzati i dati di traffico forniti in tempo reale dal database di Sardegna Mobilità²²;
- per i passeggeri residenti in OSP, negli ultimi due trimestri viene ipotizzata una ripresa verso i livelli del 2019, ma con un differenziale al ribasso che riflette l'andamento medio dell'occupazione stimato dall'ISTAT nel periodo 2020/2021 (-6%);
- per gli altri passeggeri è stata applicata la variazione media relativa all'andamento del turismo (-34%) così come stimato dallo studio CERVED (vedi paragrafo precedente). In quest'ultimo caso, la variazione media è legata al fatturato delle aziende turistiche.

Per il periodo 2021-2025 si è ipotizzato, come accennato, di distinguere i due scenari alternativi in "alto" e "basso". Lo scenario basso, per le linee relativamente alle quali sono stati osservati trend storici crescenti (Cagliari-Palermo, Genova-Olbia-Arbatax, e Olbia-Civitavecchia), assume un ritorno progressivo ai livelli medi del periodo precrisi. Per le restanti linee, relativamente alle quali, nel quadriennio 2016-2019, si è osservato un trend decrescente del flusso di passeggeri, si è ipotizzato che la domanda pur tornando a crescere, si riallinei ai tassi decrescenti del periodo precrisi.

Nel complesso, come mostra la tabella 17, nel 2025 i passeggeri si attestano a 2,8 mln circa su tutte le linee considerate, con un tasso di crescita medio del 5%.

Lo scenario alto ipotizza, invece, su tutte le linee, un graduale ritorno del traffico ai livelli precrisi del 2019, raggiungendo circa 3,2 mln di passeggeri, ad un tasso di crescita medio dell'8%.

La concretizzazione dello scenario alto è sfidante e richiede la realizzazione di una serie di condizioni: in primo luogo, il sostanziale riassorbimento degli effetti indotti da variazioni in diminuzione dell'occupazione e del turismo; 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.

²² <http://www.sardegnamobilita.it/>

Tabella 18 - Scenario basso per linea

Cagliari-Palermo						Civitavecchia-Cagliari-Arbatax				Genova-Olbia-Arbatax				Genova-Porto Torres			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri
Storico	2016	117	51.043	38.256	12.787	519	202.444	71.465	130.979	800	530.188	111.432	418.756	886	577.325	115.820	461.505
	2017	125	53.278	33.622	19.656	521	179.421	67.942	111.479	739	470.594	97.718	372.876	882	591.776	113.593	478.183
	2018	118	57.634	38.587	19.047	550	194.086	70.883	123.203	745	428.403	83.193	345.210	964	570.143	88.889	481.254
	2019	113	54.255	33.433	20.822	555	167.394	60.121	107.273	868	546.456	83.290	463.166	1.143	547.283	76.477	470.806
Breve Periodo	2020	83	39.875	27.281	12.594	348	104.842	42.441	62.402	544	342.459	68.755	273.704	685	327.963	52.365	275.598
	2021	81	38.754	26.790	11.964	366	110.471	43.077	67.394	537	337.799	67.380	270.419	718	343.755	53.412	290.342
Lungo Periodo	2022	81	38.837	27.111	11.725	391	117.801	45.016	72.785	545	343.341	68.054	275.287	774	370.669	56.083	314.586
	2023	84	40.093	28.250	11.842	428	129.184	48.392	80.792	571	359.277	70.776	288.501	858	410.861	60.570	350.292
	2024	89	42.600	30.284	12.316	483	145.576	53.473	92.103	614	386.734	75.730	311.004	977	467.791	67.232	400.558
	2025	97	46.551	33.373	13.178	559	168.452	60.692	107.760	680	427.895	83.303	344.592	1.142	546.700	76.645	470.055

Napoli-Cagliari						Napoli-Palermo				Olbia-Civitavecchia				Termoli-Tremiti			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri
Storico	2016	216	66.090	31.579	34.511	1.500	602.205	47.356	554.849	1.475	1.004.049	83.110	920.939	1.606	207.390	53.082	154.308
	2017	210	71.527	29.912	41.615	1.480	541.185	41.234	499.951	1.381	904.114	87.092	817.022	1.522	209.470	52.719	156.751
	2018	229	69.665	30.624	39.041	1.474	571.629	34.479	537.150	1.453	815.911	74.245	741.666	1.538	192.195	52.620	139.575
	2019	190	57.850	22.937	34.913	1.524	578.939	28.714	550.225	1.545	1.031.269	75.588	955.681	1.456	201.122	22.896	178.226
Breve Periodo	2020	147	44.763	21.561	23.202	1.034	392.648	26.992	365.656	1.058	706.158	71.053	635.106	1.013	139.964	21.522	118.442
	2021	148	44.945	17.821	27.125	1.052	399.462	19.813	379.649	1.068	712.628	52.233	660.395	1.028	142.004	16.166	125.838
Lungo Periodo	2022	148	45.151	17.902	27.249	1.101	418.378	20.751	397.627	1.109	740.536	54.278	686.257	1.074	148.333	16.886	131.447
	2023	149	45.381	17.993	27.388	1.176	446.557	22.148	424.408	1.175	784.347	57.490	726.857	1.143	157.912	17.977	139.935
	2024	150	45.634	18.094	27.541	1.278	485.565	24.083	461.482	1.268	846.437	62.041	784.397	1.240	171.267	19.497	151.770
	2025	151	45.912	18.204	27.708	1.428	542.548	26.909	515.639	1.407	938.836	68.813	870.023	1.382	190.890	21.731	169.159

Tabella 19 - - Scenario alto per linea

Cagliari_Palermo						Civitavecchia_Cagliari_Arbatax				Genova_Olbia_Arbatax				Genova_Porto Torres			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri
Storico	2016	117	51.043	38.256	12.787	519	202.444	71.465	130.979	800	530.188	53.746	476.442	886	577.325	114.092	463.233
	2017	125	53.278	33.622	19.656	521	179.421	67.942	111.479	739	470.594	42.606	427.988	882	591.776	113.243	478.533
	2018	118	57.634	38.587	19.047	550	194.086	70.883	123.203	745	428.403	34.813	393.590	964	570.143	86.723	483.420
	2019	113	54.255	33.433	20.822	555	167.394	60.121	107.273	868	546.456	28.743	517.713	1.143	547.283	74.281	473.002
Breve Periodo	2020	94	45.264	31.427	13.837	424	127.803	56.513	71.289	589	371.069	27.018	344.051	802	384.162	69.825	314.337
	2021	94	45.363	27.954	17.409	426	128.570	46.177	82.393	608	382.581	20.123	362.458	821	393.338	53.387	339.951
Lungo Periodo	2022	97	46.369	28.574	17.795	442	133.199	47.839	85.360	645	405.929	21.351	384.577	866	414.533	56.264	358.270
	2023	100	48.093	29.636	18.457	466	140.659	50.519	90.141	697	438.819	23.081	415.738	930	445.161	60.421	384.741
	2024	105	50.603	31.182	19.420	502	151.350	54.358	96.992	767	483.151	25.413	457.738	1.017	486.956	66.093	420.863
	2025	113	54.255	33.433	20.822	555	167.394	60.121	107.273	868	546.456	28.743	517.713	1.143	547.283	74.281	473.002

Napoli_Cagliari						Napoli_Palermo				Olbia_Civitavecchia				Termoli_Tremiti			
	Anno	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri	Corse	Pax	Residenti in OSP	Altri passeggeri
Storico	2016	216	66.090	31.579	34.511	1.500	602.205	47.356	554.849	1.475	1.004.049	83.110	920.939	1.606	207.390	53.082	154.308
	2017	210	71.527	29.912	41.615	1.480	541.185	41.234	499.951	1.381	904.114	87.092	817.022	1.522	209.470	52.719	156.751
	2018	229	69.665	30.624	39.041	1.474	571.629	34.479	537.150	1.453	815.911	74.245	741.666	1.538	192.195	52.620	139.575
	2019	190	57.850	22.937	34.913	1.524	578.939	28.714	550.225	1.545	1.031.269	75.588	955.681	1.456	201.122	22.896	178.226
Breve Periodo	2020	147	44.763	21.561	23.202	1.034	392.648	26.992	365.656	1.058	706.158	71.053	635.106	1.013	139.964	21.522	118.442
	2021	147	44.905	17.805	27.100	1.066	404.933	20.084	384.849	1.089	726.793	53.271	673.522	1.039	143.566	16.343	127.223
Lungo Periodo	2022	152	46.395	18.396	28.000	1.131	429.751	21.315	408.436	1.153	769.835	56.426	713.409	1.097	151.568	17.254	134.314
	2023	160	48.863	19.374	29.489	1.223	464.685	23.048	441.637	1.245	830.822	60.896	769.926	1.180	163.048	18.561	144.487
	2024	172	52.439	20.792	31.647	1.347	511.752	25.382	486.370	1.368	913.257	66.938	846.319	1.293	178.658	20.338	158.320
	2025	190	57.850	22.937	34.913	1.524	578.939	28.714	550.225	1.545	1.031.269	75.588	955.681	1.456	201.122	22.896	178.226

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 e fra la Sardegna e la Sicilia, così come con le Isole Tremiti. 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.

6.2. ANALISI DEI MERCATI DEI SERVIZI DI CONTINUITÀ TERRITORIALE CON E FRA LA SARDEGNA, LA SICILIA E LE ISOLE TREMITI

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 le isole, ossia delle uniche modalità di collegamento, che verrà poi discussa.

Tabella 20- Dati di traffico aereo e marittimo con le isole (collegamenti domestici)

	Passeggeri	Merchi
SARDEGNA (1)		
Trasporto marittimo (2019) (3)	4.921.998	502.128
Trasporto aereo (2018) (4)	5.671.511	3.591
SICILIA (2)		
Trasporto marittimo (2019) (3)	11.512.925	1.485.405
Trasporto aereo (2018) (4)	11.329.938	6.159
ISOLE TREMITI		
Trasporto marittimo (2019) (5)	201.122	20.539
Trasporto aereo (2018)	-	-

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

(2) Porti: Catania, Palermo, Messina, Termini Imerese. Aeroporti: Catania, Palermo.

(3) Merchi: n. mezzi commerciali. Include il traffico sullo Stretto di Messina.

(4) Merchi: tonnellate. (5) Merchi in metri lineari

Fonti: trasporto aereo, ENAC, Dati di traffico 2018, 2019; trasporto marittimo, AdSP.

Ai dati riportati dalla Tabella 20 va per completezza sommato, per le merci, il traffico di container, che nel 2018 risulta essere stato pari a:

- da/per Catania, 59.564 teus²³ e da/per Palermo 15.962 teus - complessivamente 0,8% del traffico sui porti italiani;
- da/per Cagliari-Sarroch 228.794 teus (-37,8% rispetto al 2017) – 2,7% del traffico sui porti italiani²⁴.

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. Tuttavia, verranno poi svolte alcune considerazioni relative alle sinergie fra il traffico di transhipment e quello oggetto di questa relazione.

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

²³ Container di misura 20x12x18 piedi.

²⁴ Elaborazioni su dati Assoporti.

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 21 - Traffico aereo con gli aeroporti della Sardegna

Traffico aereo con aeroporti della Sardegna – A+P (Linea+Charter) - Anno 2018

A. Distribuzione del traffico per aeroporto della Sardegna													
Traffico passeggeri										Traffico merci			
Traffico domestico				Traffico internazionale (1)		Totale		% Internazionale	maggio - settembre	% estivo	A/P (tons)	Totale (tons)	
Alghero		954.410		399.961		1.354.371		29,53%	845.947	62,46%	2/0	2	
Cagliari		3.257.527		1.097.830		4.355.357		25,21%	2.437.919	55,98%	2.648/939	3.587	
Olbia		1.459.574		1.509.884		2.969.458		50,85%	2.316.580	78,01%	80/72	152	
Totale		5.671.511		3.007.675		8.679.186		34,65%	5.600.446	64,53%	2.730/1.011	3.741	
B. Traffico aereo passeggeri con la Sardegna per origine e destinazione (solo collegamenti > 50.000 pax/anno) (2)													
Collegamenti domestici											Collegam. UE	Collegam. extra UE	Totale (2)
A+P	RM-FCO	RM-CIA	MI-LIN	MI-MXP	BG	BO	PISA	VERONA	VENEZIA	TOTALE			
Alghero		281.128		221.648		111.218	104.677			718.671	305.387	17.813	1.041.871
Cagliari		932.230	147.898	687.196	158.621	344.869	126.093	174.213	130.013	2.701.133	949.139	146.513	3.796.785
Olbia		325.838		339.734	324.110				111.579	1.101.261	1.280.129	229.755	2.611.145
Tot.			147.898	1.248.578	482.731	456.087	230.770	174.213	130.013	111.579	4.521.065	2.534.655	394.081
% per bacino di traffico		37,32%		48,38%		8,96%		5,34%		100%			

(*) Elaborazioni su fonte ENAC, dati di traffico 2018

(1) Paesi UE ed extra-UE

(2) Come si può notare, il volume di traffico passeggeri rilevato sulla base degli scali di origine/destinazione (Totale sezione B), pari a 7.449.801, è inferiore al traffico complessivo da e per la Sardegna (totale sezione A), di 8.679.186. Ciò è spiegabile dal fatto che primo non conteggia i collegamenti con meno di 50.000 passeggeri l'anno

Tabella 22 - Traffico aereo con aeroporti della Sicilia

A. DISTRIBUZIONE DEL TRAFFICO PER AEROPORTO DELLA SICILIA

TRAFFICO PASSEGGERI							TRAFFICO MERCI (tons)	
Traffico domestico		Traffico internazionale (1)	Totale	% Internazionale	maggio - settembre	% estivo	A/P (tons)	Totale (tons)
PALERMO	4.926.889	1.674.583	6.601.472	25,37%	3.410.000	51,66%	151/223	374
CATANIA	6.403.049	3.412.264	9.815.313	34,76%	5.031.442	51,26%	4.281/2.112	6.394
TOTALE	11.329.938	5.086.847	16.416.785	30,99%	8.441.442	51,42%	4.432/2.335	6.768

B. TRAFFICO AEREO PASSEGGERI CON LA SICILIA PER ORIGINE E DESTINAZIONE (solo collegamenti con oltre 50.000 pax/anno) (2)

COLLEGAMENTI DOMESTICI											COLLEGAMENTI UE	COLLEGAMENTI EXTRA - UE	TOTALE (2)
A+P	RM-FCO	RM-CIA	NA	MI-LIN	MI-MXP	BO	PISA	VERONA	VENEZIA	TOTALE			
PALERMO	1.907.938	-	210.795	396.183	673.401	285.648	272.628	207.070	-	3.953.663	912.046	128.183	4.993.892
CATANIA	1.976.230		247.576	545.836	1.048.371	395.367	244.485	309.508	316.291	5.083.664	1.403.810	508.446	6.995.920
TOTALE	3.884.168	-	458.371	942.019	1.721.772	681.015	517.113	516.578	316.291	9.037.327	2.315.856	636.629	11.989.812
% per bacino di traffico	48,05%			29,48%		13,26%		9,22%		100,00%			

(*) Elaborazioni su fonte ENAC, Dati di traffico 2018.

(1) Paesi Ue ed extra-Ue.

(2) Come si può notare il volume di traffico passeggeri rilevato sulla base degli scali di origine/destinazione (totale sezione B), pari a 11.989.812, è inferiore al traffico complessivo da e per la Sardegna (totale sezione A), di 16.416.785. Ciò è spiegabile dal fatto che il primo non conteggia i collegamenti con meno di 50.000 passeggeri l'anno.

I collegamenti aerei per passeggeri e merci (di linea e charter) attivi nel 2018 sono illustrati dalle Tabelle 21 e 22 delle pagine precedenti, rispettivamente con O/D Sardegna e Sicilia. Non sono presenti nelle isole Tremiti aeroporti aperti al traffico commerciale. Parte di essi sono esercitati in OSP²⁵.

Il totale dei passeggeri transitati sugli aeroporti della Sardegna aperti al traffico internazionale (Tabella 21, sezione A) è stato in numero considerevole (circa 8,7 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 quattro mesi estivi) verso le località più direttamente attrattive o più baricentriche sotto questo profilo.

Il traffico merci (3.741 tonnellate) è per il 96% domestico e per il 73% è in entrata.

La sezione B della tabella offre uno spaccato più dettagliato delle O/D dei passeggeri, limitatamente ai collegamenti con oltre 50.000 passeggeri l'anno - ciò che spiega la differenza fra i totali delle due sezioni, probabilmente dovuta ad altri collegamenti a minore densità di traffico, non censiti nella sezione B -. 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%), a partire dalla Svizzera e dalla Russia. Tuttavia, dal momento che i passeggeri censiti sono quelli che si sono serviti di voli 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 (53,5%), e da Roma (37,3%) come polo di riferimento del centro e di parte del sud Italia.

La Tabella 22 illustra i dati di traffico aereo da e con la Sicilia. I passeggeri transitati per i due maggiori aeroporti (Catania e Palermo) sono stati nel 2018 oltre 16,4 milioni, di cui circa il 31% con O/D non domestiche (comunitarie e non); per oltre il 51% il traffico è concentrato nei mesi estivi.

Il traffico merci (6.768 tonnellate) è per il 91% domestico e per il 65% è in entrata.

Analogamente a quanto visto per la Sardegna, la sezione B della Tabella 22 mostra per la Sicilia il traffico passeggeri per O/D, limitatamente ai collegamenti con oltre 50.000 passeggeri l'anno. 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 (di cui circa il 70% con la Svizzera) e la restante quota quasi totalmente rappresentata dall'Asia, con oltre 154 mila passeggeri.

Infine, il traffico aereo domestico si divide in pari misura fra centro (48% fra Roma e Napoli) e nord Italia, dove prevale il polo milanese. Da notare tuttavia che oltre il 62% 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 e che pertanto i "numeri" di quest'ultimo siano maggiori di quelli riportati dalla tabella.

²⁵ Da Roma-Fiumicino e da Milano-Linate per e da Cagliari, Olbia e Alghero.

Nonostante il consistente traffico aereo da e per 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 - sebbene dalle rilevazioni relative ai collegamenti marittimi interessati vi sia in media un'auto ogni 3,5 passeggeri, le stime indicano che a ogni auto si accompagnano in media circa 2,5-3 passeggeri, ossia che la massima parte dei passeggeri usufruisca 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.

Ragionando in aggregato, nel caso di specie vanno in prima battuta individuati tre diversi macro-mercati geografici: i collegamenti con la Sardegna, i collegamenti con la Sicilia e i collegamenti con le isole Tremiti.

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. Parimenti, non si rinvergono problemi con riferimento al collegamento fra Termoli e le isole Tremiti, considerata l'estrema diffusione della tipologia di mezzi ivi utilizzati.

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 23 mostra l'insieme dei collegamenti domestici RO-Pax attivi nel 2019 con la Sardegna, distinguendo la quota di traffico servita in regime di libero mercato da quella in OSP.

Tabella 23-Distribuzione traffico passeggeri per Linea (A+R) -2019

SARDEGNA-PENISOLA E V.V.	Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	% Lib.Mer
Genova - Porto Torres	593.624	146.647	446.977	24,70%	75,30%
Civitavecchia - Olbia	938.025	184.364	753.661	19,70%	80,30%
(Genova - Porto Torres) - Arbatax	6.332	6.332	0	100,00%	0,00%
Genova - Olbia	554.110	124.327	429.783	22,40%	77,60%
Napoli - Cagliari	61.541	61.541	0	100,00%	0,00%
Cagliari - Palermo	58.488	58.488	0	100,00%	0,00%
Cagliari - Arbatax - Civitavecchia	216.430	216.430	0	100,00%	0,00%
Olbia - Livorno	1.375.093	0	1.375.093	0,00%	100,00%
Olbia - Piombino	154.745	0	154.745	0,00%	100,00%
Porto Torres - Civitavecchia	163.738	0	163.738	0,00%	100,00%
Golfo Aranci - Livorno	786.963	0	786.963	0,00%	100,00%
Golfo aranci - Piombino	12.909	0	12.909	0,00%	100,00%
TOTALE	4.921.998	798.129	4.123.869	16,20%	83,80%

Fonte: Regione Sardegna

Si ricava dalla tabella che su 12 linee, 5 sono assicurate unicamente dal libero mercato e 3 unicamente in OSP, a cui se ne aggiunge una quarta limitatamente alla tratta Porto Torres-Arbatax, in prosecuzione da Genova, e marginale in termini di trasportato.

La Tabella 24 fornisce le medesime informazioni della precedente, ma con riferimento al traffico Ro-Ro di merci.

Tabella 24 - Distribuzione traffico Merci- Numero veicoli commerciali per linea (A+R) - 2019

SARDEGNA-PENISOLA E V.V.	Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	%Lib-Mer
Genova - Porto Torres	45.615	22.348	23.267	49%	51%
Civitavecchia - Olbia	62.966	36.979	25.987	59%	41%
Genova - Olbia	11.608	9.034	2.574	78%	22%
Napoli - Cagliari	18.597	18.597	0	100%	0%
Cagliari - Palermo	7.164	7.164	0	100%	0%
Cagliari - Civitavecchia - Arbatax	25.661	25.661	0	100%	0%
Olbia - Livorno	186.548	0	186.548	0%	100%
Olbia - Piombino	729	0	729	0%	100%
Porto Torres - Civitavecchia	3.765	0	3.765	0%	100%
Golfo Aranci - Livorno	13.728	0	13.728	0%	100%
Livorno - Cagliari	81.498	47.950	33.548	59%	41%
Salerno - Cagliari	27.094	0	27.094	0%	100%
Marina di Carrara - Cagliari	17.155	0	17.155	0%	100%
TOTALE	502.128	167.733	334.395	33%	67%

Fonte: Regione Sardegna

Raffrontando le Tabelle 23 e 24 emerge che coincidono le linee servite in esclusiva in OSP, mentre salgono a 6 quelle merci esercitate totalmente in libero mercato. Per entrambe le tipologie di trasporto Livorno e Olbia risultano di gran lunga i porti più importanti sulle due sponde, come si vedrà.

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 25 indica la distanza chilometrica fra i porti della regione e la Tabella 25 la distanza fra questi e i principali centri dell'isola.

Tabella 25- 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 26-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 stessa²⁶.

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

Tabella 27- 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 ²⁷	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
	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.

²⁶ Per il trasporto di merci, cfr. al riguardo AGCM, Provvedimento n. 27053 del 28/02/2018, punto 53.

²⁷ Sebbene non risultino allo stato collegamenti attivi fra la Sardegna e Savona/Vado Ligure, il porto può comunque rappresentare una potenziale alternativa a Genova.

Tabella 28-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 che²⁸:

- 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 29 mostra le distanze marine fra i principali porti sulle due sponde del Tirreno.

Tabella 29- Distanza marittima fra i porti della Sardegna e i principali porti della penisola (miglia nautiche)

		Porti del Mar Tirreno							
		Liguria		Toscana			Lazio	Campania	
		Savona/ Vado Ligure	Genova	Marina di Carrara	Livorno	Piombino	Civitavecchia	Napoli	Salerno
Porti della Sardegna	Porto Torres	208	216		191			281	
	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 rotte²⁹.

1) Nord Sardegna – Nord Italia:

²⁸ AGCM, Provvedimento n. 27053/2018, cit., punto 56.

²⁹ Si veda al riguardo anche AGCM, A487, cit., Provvedimento n. 25951 del 6/04/2016, punto 41.

- 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 Tabelle 30 e 31 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.

Tabella 30- Fasci di linee Ro-Pax Sardegna (A+R) - anno 2019

Bacini	%	Linee	Totale	Quota OSP	%OSP	Quota Lib. Mercato	%Lib-Mer
Nord Sard. - Nord Pen.	23,45%	GENOVA - PORTO TORRES	593.624	146.647	24,70%	446.977	75,30%
		GENOVA - OLBIA	554.110	124.327	22,40%	429.783	77,60%
		GENOVA - (OLBIA) - ARBATAX	6.332	6.332	100,00%	0	0,00%
		<i>Totale Nord Sardegna - Nord Penisola</i>	<i>1.154.066</i>	<i>277.306</i>	<i>24,03%</i>	<i>876.760</i>	<i>75,97%</i>
Nord Sard. - Centro Pen.	69,72%	CIVITAVECCHIA - OLBIA	938.025	184.364	19,70%	753.661	80,30%
		OLBIA - LIVORNO	1.375.093	0	0,00%	1.375.093	100,00%
		OLBIA - PIOMBINO	154.745	0	0,00%	154.745	100,00%
		PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	163.738	0	0,00%	163.738	100,00%
		GOLFO ARANCI - LIVORNO	786.963	0	0,00%	786.963	100,00%
		GOLFO ARANCI - PIOMBINO	12.909	0	0,00%	12.909	100,00%
		<i>Totale Nord Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>3.431.473</i>	<i>184.364</i>	<i>5,37%</i>	<i>3.247.109</i>	<i>94,63%</i>
Sud Sard. - Centro Pen.	4,40%	CAGLIARI - ARBATAX - CIVITAV.	216.430	216.430	100,00%	0	0,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>216.430</i>	<i>216.430</i>	<i>100,00%</i>	<i>0</i>	<i>0,00%</i>
Sud Sard. - Sud Pen.	1,25%	NAPOLI - CAGLIARI	61.541	61.541	100,00%	0	0,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Sud Penisola</i>	<i>61.541</i>	<i>61.541</i>	<i>100,00%</i>	<i>0</i>	<i>0,00%</i>
Sud Sard. - Sicilia	1,19%	CAGLIARI - PALERMO	58.488	58.488	100,00%	0	0,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Sicilia</i>	<i>58.488</i>	<i>58.488</i>	<i>100,00%</i>	<i>0</i>	<i>0,00%</i>
Tot.	100%	Totale generale	4.921.998	798.129	16,20%	4.123.869	83,80%

Come si noterà, per i passeggeri il fascio di linee decisamente più incidente è quello che collega il nord dell'isola con il centro-centro nord della penisola (69,72%), seguito dalle linee nord-nord (23,45%), mentre del tutto marginali sono i collegamenti con il sud della Sardegna, dove i servizi sono al momento forniti esclusivamente in OSP, circostanza che non può non richiedere riflessioni in materia di esigenze di pubblico servizio.

Parimenti predominanti nel trasporto di merci sono le linee che collegano il nord della Sardegna con il centro della penisola, tuttavia con un forte riequilibrio verso il trasporto fra il centro della

penisola e il sud dell'isola. Marginale anche in questo caso è il trasporto sud-sud, coperto esclusivamente da OSP.

Va da sé che la struttura dei traffici si riflette sulle quote di mercato dei porti di origine e di destinazione. Le tabelle che seguono mostrano che il traffico passeggeri è per oltre il 93% servito dai porti del nord della Sardegna (di cui Olbia rappresenta il 65%). Per le merci, il 65% del traffico è servito dagli stessi porti del nord, sebbene la quota di merci transitate per Cagliari assommi al 35%.

Tabella 31-Fasci di linee Ro-Ro Sardegna- veicoli commerciali (A+R) - anno 2019

Bacini	%		Totale	Quota OSP	Quota Lib. Mercato	%OSP	%Lib-Mer
Nord Sard. - Nord Pen.	11,40%	GENOVA - PORTO TORRES	45.615	22.348	23.267	49,00%	51,00%
		GENOVA - OLBIA - (ARBATAX) (1)	11.608	9.034	2.574	78,00%	22,00%
		<i>Totale Nord Sardegna - Nord Penisola</i>	<i>57.223</i>	<i>31.382</i>	<i>25.841</i>	<i>54,84%</i>	<i>45,16%</i>
Nord Sard. - Centro Pen.	53,32%	CIVITAVECCHIA - OLBIA	62.966	36.979	25.987	59,00%	41,00%
		OLBIA - LIVORNO	186.548	0	186.548	0,00%	100,00%
		OLBIA - PIOMBINO	729	0	729	0,00%	100,00%
		PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	3.765	0	3.765	0,00%	100,00%
		GOLFO ARANCI - LIVORNO	13.728	0	13.728	0,00%	100,00%
		<i>Totale Nord Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>267.736</i>	<i>36.979</i>	<i>230.757</i>	<i>13,81%</i>	<i>86,19%</i>
Sud Sard. Centro Pen.	30,15%	CAGLIARI - CIVITAV. - ARBATAX	25.661	25.661	0	100,00%	0,00%
		LIVORNO - CAGLIARI	81.498	47.950	33.548	59,00%	41,00%
		SALERNO - CAGLIARI	27.094	0	27.094	0,00%	100,00%
		MARINA DI CARRARA - CAGLIARI	17.155	0	17.155	0,00%	100,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>151.408</i>	<i>73.611</i>	<i>77.797</i>	<i>48,62%</i>	<i>51,38%</i>
Sud Sard. Sud Pen.	3,70%	NAPOLI - CAGLIARI	18.597	18.597	0	100,00%	0,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Sud Penisola</i>	<i>18.597</i>	<i>18.597</i>	<i>0</i>	<i>100,00%</i>	<i>0,00%</i>
Sud Sard. Sicilia	1,43%	CAGLIARI - PALERMO	7.164	7.164	0	100,00%	0,00%
		<i>Totale Sud Sardegna - Sicilia</i>	<i>7.164</i>	<i>7.164</i>	<i>0</i>	<i>100,00%</i>	<i>0,00%</i>
	100,00%	Totale generale	502.128	167.733	334.395	33,00%	67,00%

(1) Libero mercato solo Genova-Olbia

Tabella 32- Distribuzione traffico Ro-Ro- veicoli commerciali per porto di origine-destinazione in Sardegna (A+R) 2019

	Totale	% di mercato	Quota OSP	Quota Libero Mercato	%OSP	% Libero Mercato
Olbia	261.851	52,10%	46.013	215.838	17,60%	82,40%
Cagliari	177.169	35,30%	99.372	77.797	56,10%	43,90%
Porto Torres	49.380	9,80%	22.348	27.032	45,30%	54,70%
Golfo Aranci	13.728	2,70%	0	13.728	0,00%	100,00%
Totale	502.128	100%	167.733	334.395	33,40%	66,60%

Fonte: Regione Sardegna

Sull'altra sponda del Tirreno Livorno sopravanza largamente ogni altro porto, con il 44% dei passeggeri con O/D Sardegna (Tabella 32) e il 56% delle merci (Tabella 33).

Da notare che la somma del traffico dei porti di Livorno e di Civitavecchia sopravanza quello servito da Genova di circa 3 volte per i passeggeri e di 6,5 volte per le merci; ciò conferma il "disegno" dei bacini di attrazione delineato dalle Tabelle 28 e 29, vale a dire, che i porti del centro

e centro-nord della penisola canalizzano anche la massima parte del traffico proveniente dal settentrione. Né tale conclusione è da ascrivere all’impatto del crollo del Ponte Morandi nel 2019, poiché il traffico dell’anno sulla Genova – Olbia è cresciuto sensibilmente rispetto al 2018 sia per i passeggeri che le merci; quello Genova – Porto Torres è diminuito per i passeggeri mentre è aumentato per le merci.

Tabella 33- Distribuzione del traffico passeggeri per porto di origine-destinazione nella penisola (A+R) – anno 2019

	Totale	% di mercato	Quota OSP	Quota libero mercato	%OSP	% Libero mercato
Livorno	2.162.056	43,90%	0	2.162.056	0,00%	100,00%
Civitavecchia	1.318.193	26,80%	400.794	917.399	30,40%	69,60%
Genova	1.154.066	23,40%	277.306	876.760	24,00%	76,00%
Piombino	167.654	3,40%	0	167.654	0,00%	100,00%
Napoli	61.541	1,30%	61.541	0	100,00%	0,00%
Palermo	58.488	1,20%	58.488	0	100,00%	0,00%
Totale	4.921.998	100,00%	798.129	4.123.869	16,20%	83,80%

Fonte: Regione Sardegna

Tabella 34-Distribuzione dei traffici merci- numero veicoli commerciali per porto di origine-destinazione nella penisola (A+R)- 2019

	Totale	% di mercato	Quota OSP	Quota libero Mercato	%OSP	% Libero Mercato
Livorno	281.774	56,10%	47.950	233.824	17,00%	83,00%
Civitavecchia	92.392	18,40%	62.640	29.752	67,80%	32,20%
Genova	57.223	11,40%	31.382	25.841	54,80%	45,20%
Salerno	27.094	5,40%	0	27.094	0,00%	100,00%
Napoli	18.597	3,70%	18.597	0	100,00%	0,00%
Marina di Carrara	17.155	3,40%	0	17.155	0,00%	100,00%
Palermo	7.164	1,40%	7.164	0	100,00%	0,00%
Piombino	729	0,10%	0	729	0,00%	100,00%
Totale	502.128	100,00%	167.733	334.395	33,40%	66,60%

Fonte: Regione Sardegna

Le conclusioni appena argomentate vanno completate dal traffico di containers, anticipato nel paragrafo 6.2. La tabella 34 che segue mostra questo traffico enucleandone la quota di transhipment.

Tabella 35 – Traffico portuale di container in Italia, 2018

Traffico container (TEUI)				
Pos.	Porto	2018	di cui in transhipment	Quota % transhipment
1	Genova	2.609.138	334.554	12,8%
2	Gioia Tauro	2.328.218	2.328.218	100,0%
3	La Spezia	1.485.623	202.225	13,6%
4	Livorno	748.024	154.303	20,6%
5	Trieste	725.426	291.341	40,2%
6	Napoli	583.361	20.393	3,5%
7	Salerno	453.187	15.874	3,5%
8	Cagliari-Sarroch	288.794	161.593	56,0%

9	Ravenna	216.320	1.245	0,6%
TOTALE		9.438.091	3.509.746	37,2%

Fonte: Elaborazione su dati Assoporti

Come si vede, esclusa Gioia Tauro, il porto di Genova sopravanza ogni altro anche nel transhipment (334.554 teus nel 2018), ma anche il porto di Livorno ne ha esercitato una quota consistente (154.303 teus); sulla sponda sarda, per il 56% del traffico di containers su Cagliari-Sarroch è di transhipment.

In tutti e tre i casi i porti rappresentano hub dove le merci transitano per essere indirizzate verso altre destinazioni, anche in modalità Ro-Ro e Ro-pax. Questo elemento va dunque tenuto in considerazioni allorché si tenti di stabilire una “graduatoria” della centralità di porti e rotte di collegamento fra la penisola e la Sardegna.

L’incrocio dei dati della Tabella 35 con quelli delle Tabelle da 31 a 34 sembra confermare la centralità del porto di Livorno per il traffico merci, rispettivamente Ro-pax e Ro-Ro, sulle direttrici di Olbia e di Cagliari, mentre la prevalenza del porto di Genova nel transhipment sembra non incidere nel traffico con la Sardegna.

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:

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

Le Tabelle 36 e 37 mostrano i dati complessivi di traffico dei principali porti della regione, indipendentemente dalla provenienza o destinazione. Purtroppo, diversamente dalla Sardegna, non si è potuto reperire dati relativi ai porti di O/D dei flussi di traffico, né dati aggiornati concernenti altri porti della regione. Per Messina è stato possibile rilevare il solo traffico da e per Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Tabella 36 - Traffico marittimo passeggeri

	2019			2018		
	Totale	di cui in OSP	%OSP	Totale	di cui in OSP	%OSP
CATANIA (1)	104.795	-	-	99.154	65.933	66,49%
PALERMO (2) (3)	1.344.652	112.731	8%	1.295.885	115.277	9%
MESSINA (4)	10.008.385	650.061	6%	9.772.297	683.218	7%
TERMINI IMERESE (2)	55.093	-	-	53.106	-	-
Totale	11.512.925	762.792	13,08%	11.220.442	864.428	12,51%

(1) PAX: traghetti nazionali.

(2) PAX: traghetti > 20 miglia.

(3) OSP: Napoli-Palermo

(4) Considerato solo traffico da e per Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Fonte: AdSP Sicilia Orientale e AdSP Sicilia Occidentale

Tabella 37 - Traffico marittimo-Merci 2019

	2019			2018		
	Totale	di cui in OSP	% OSP	Totale	OSP	%OSP
CATANIA (1) (2)	305.811	54.838	17,93%	316.657	54.797	17,30%
PALERMO (1) (3)	221.134	63.912	28,90%	257.712	66.704	25,88%
MESSINA (4)	926.611	-	-	838.715	-	-
TERMINI IMERESE (1)	31.849	-	-	13.566	-	-
Totale	1.485.405	118.750	21,25%	1.426.650	121.501	20,66%

(1) Merci: n. veicoli pesanti RO-RO.

(2) OSP: Ravenna-Brindisi-Catania

(3) OSP: Napoli-Palermo

(4) Solo traffico RO-RO (metri lineari/13= veicoli pesanti) da e per Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

Fonte: AdSP Sicilia Orientale e AdSP Sicilia Occidentale

Come si vede Messina sopravanza gli altri porti per traffico merci e, di gran lunga, per quello passeggeri, sebbene i dati si riferiscano al solo transito sullo Stretto.

Il traffico passeggeri in OSP – servito tutto l’anno solo da Reggio Calabria e solo nel periodo invernale dagli altri porti - rappresenta una porzione minimale del totale, non solo per la prevalenza del traffico nella stagione estiva ma anche poiché altre compagnie lo esercitano tutto l’anno sulla rotta Salerno – Palermo, contigua a quella da Napoli.

Anche nel caso di specie il trasporto merci è in parte effettuato con navi miste.

L’identificazione dei bacini di traffico sulla sponda siciliana e su quella peninsulare non è agevole, in parte a causa della menzionata indisponibilità di dati sui flussi O/D, in parte a causa dell’”anomalia” dei transiti sullo Stretto.

Le distanze fra i principali porti dell’isola sono riportate nella Tabella 38; mentre nella Tabella 39 si mostrano le distanze fra questi (Palermo, Messina e Catania) e i capoluoghi di provincia.

Tabella 38 - Distanze chilometriche fra i principali porti della Sicilia

	Palermo	Termini I.	Trapani	Milazzo	Messina	Catania
Palermo	-	39	108	200	227	209
Trapani	108	146	-	306	332	314
Termini I.	39	-	146	166	192	175
Milazzo	200	166	306	-	40	132
Messina	227	192	332	40	-	96
Catania	209	175	314	132	96	-

Tabella 39-Distanze chilometriche fra i porti e città della Sicilia

	Palermo	Trapani	Agrigento	Caltanissetta	Enna	Messina	Catania	Ragusa	Siragusa
Palermo	-	108	127	130	139	227	209	237	261
Catania	209	317	162	110	87	96	-	104	66
Messina	227	330	254	205	198	-	96	200	162

Dai dati illustrati si potrebbe ricavare che il bacino portuale di cui è baricentro Palermo comprenda i porti di Termini Imerese e di Trapani; quello di Catania in parte il porto di Messina; infine Messina comprenderebbe il bacino del porto di Milazzo e in parte, reciprocamente, quello di Catania.

La dislocazione dei capoluoghi di provincia rispetto ai due principali porti divide verticalmente l'isola, la parte occidentale gravitante su Palermo e quella orientale su Catania e Messina

Tabella 40- Distanze chilometriche fra i porti e città della Sicilia

	Palermo	Trapani	Agrigento	Caltanissetta	Enna	Messina	Catania	Ragusa	Siragusa
Palermo	-	108	127	130	139	227	209	237	261
Catania	209	317	162	110	87	96	-	104	66

Tuttavia, la definizione dei bacini di traffico va effettuata in uno con l'identificazione di quelli peninsulari di "provenienza" e di quelli insulari di destinazione finale di passeggeri e merci. Sotto questo profilo, è da ritenere che Messina sia polo di attrazione della parte meridionale dell'Italia e che il suo raggio di destinazione possa estendersi ben oltre la dimensione del suo bacino geografico, così come disegnato prima; senza dimenticare che il suo porto è anche di transito del trasporto ferroviario di merci (circa il 12% del totale nel 2019) a lunga percorrenza.

Nonostante le limitazioni menzionate, limitando l'attenzione alle linee maggiormente interessate dal procedimento in corso – dunque la linea merci Ravenna-Brindisi-Catania e quella mista Napoli – Palermo – si può tuttavia concludere che esse non sono reciprocamente sostituibili né lo sono con quelle fra la sponda calabrese e Messina.

C. ISOLE TREMITI

La tabella che segue mostra i dati di traffico 2019 fra Termoli e le Isole Tremiti.

Tabella 41-Collegamenti Termoli-Isole Tremiti anno 2019

Compagnie	Corse Numero	% OSP	Passeggeri		Auto		Metri lineari	
			Numero	% OSP	Numero	% OSP	Numero	% OSP
Stagione estiva (giugno-settembre)								
OSP	378	45,99%	72.817	43,11%	1.530	100,00%	11.060	100,00%
Libero mercato	444		96.090		-		-	
Totale estivo	822		168.907		1.530		11.060	
Resto dell'anno (ottobre-maggio)								
OSP	584	92,11%	27.211	84,47%	1.533	100,00%	9.479	100,00%
Libero mercato	50		5.004		-		-	
Totale invernale	634		32.215		1.533		9.479	
Totale anno	1.456	66,07%	201.122	49,73%	3.063	100,00%	20.539	100,00%

Non esistono allo stato rotte alternative di collegamento diverse da Termoli. Gli attuali servizi prestati in OSP assicurano in via esclusiva il trasporto di merci e auto, e pressoché integralmente quello di passeggeri fuori della stagione estiva.

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 fra e per la Sardegna e la Sicilia, tanto più se inquadrate per fasci di rotte. Alla luce delle previsioni di traffico elaborate nel capitolo 5, ciò sembra valere anche per un orizzonte di medio periodo.

Alcuni aspetti precedentemente trattati meritano ulteriori approfondimenti: uno relativo alla sostenibilità dei prezzi, che viene affrontato nel paragrafo 6.4; l’altro che riguarda la sostituibilità fra rotte con specifico riferimento al fattore stagionale e al trasporto di merci, esplorato qui di seguito.

A. SARDEGNA

Per semplicità di illustrazione sono qui di seguito ripresi dati di traffico illustrati nel paragrafo 6.2.2, rispettivamente per il trasporto passeggeri e per quello merci (misto o tutto merci) operati nel 2019.

Le Tabelle 42 e 43 che seguono enucleano i bacini di traffico sulle due sponde e dunque le linee attualmente servite dall’insieme degli operatori, che appaiono relativamente sostituibili. Si è tuttavia avvertito che la perimetrazione dei mercati rilevanti geografici così individuata è suscettibile di ulteriore allargamento oppure di essere ristretta, a seconda della tipologia di utenza: rispettivamente, turistica oppure sistematica di passeggeri e merci. Inoltre, va considerata anche la stagionalità dei servizi, pure riportata nelle tabelle, che ovviamente ne riduce la sostituibilità; va precisato al riguardo che l’indicazione di periodicità estiva dei servizi in libero mercato non esclude che in misura marginale questi siano svolti anche nella stagione invernale.

Tabella 42 – Bacini di traffico passeggeri

Bacini	%	Linee	Totale	Quota OSP	%OSP	Periodicità	Quota Lib. Mercato	%Lib-Mer	Periodicità
Nord Sard. - Nord Pen.	23,45%	GENOVA - PORTO TORRES	593.624	146.647	24,70%	Invernale	446.977	75,30%	Estiva
		GENOVA - OLBIA	554.11	124.327	22,40%	Anno intero	429.783	77,60%	Estiva
		GENOVA - (OLBIA) - ARBATAX	6.332	6.332	100,00%	Anno intero	0	0,00%	-
		<i>Totale Nord Sardegna - Nord Penisola</i>	<i>1.154.066</i>	<i>277.306</i>	<i>24,03%</i>		<i>876.76</i>	<i>75,97%</i>	
Nord Sard. - Centro Pen.	69,72%	CIVITAVECCHIA - OLBIA	938.025	184.364	19,70%	Invernale	753.661	80,30%	Estiva
		OLBIA - LIVORNO	1.375.093	0	0,00%		1.375.093	100,00%	Anno intero
		OLBIA - PIOMBINO	154.745	0	0,00%		154.745	100,00%	
		PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	163.738	0	0,00%		163.738	100,00%	
		GOLFO ARANCI - LIVORNO	786.963	0	0,00%		786.963	100,00%	Anno intero
		GOLFO ARANCI - PIOMBINO	12.909	0	0,00%		12.909	100,00%	
		<i>Totale Nord Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>3.431.473</i>	<i>184.364</i>	<i>5,37%</i>		<i>3.247.109</i>	<i>94,63%</i>	
Sud Sard.	4,40%	CAGLIARI - ARBATAX - CIVITAV.	216.43	216.43	100,00%	Anno intero	0	0,00%	-
Centro Pen.		<i>Totale Sud Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>216.43</i>	<i>216.43</i>	<i>100,00%</i>	Anno intero	<i>0</i>	<i>0,00%</i>	
Sud Sard.	1,25%	NAPOLI - CAGLIARI	61.541	61.541	100,00%	Anno intero	0	0,00%	-
Sud Pen.		<i>Totale Sud Sardegna - Sud Penisola</i>	<i>61.541</i>	<i>61.541</i>	<i>100,00%</i>	Anno intero	<i>0</i>	<i>0,00%</i>	
Sud Sard.	1,19%	CAGLIARI - PALERMO	58.488	58.488	100,00%	Anno intero	0	0,00%	-
Sicilia		<i>Totale Sud Sardegna - Sicilia</i>	<i>58.488</i>	<i>58.488</i>	<i>100,00%</i>	Anno intero	<i>0</i>	<i>0,00%</i>	
	100,00%	Totale generale	4.921.998	798.129	16,20%		4.123.869	83,80%	

Tabella 43 - Bacini di traffico, merci

Bacini	%	Linee	Totale	Quota OSP	Periodicità	%OSP	Quota Lib. Mercato	%Lib-Mer	Periodicità
Nord Sard. - Nord Pen.	11,40%	GENOVA - PORTO TORRES	45.615	22.348	Invernale	49,00%	23.267	51,00%	Anno intero
		GENOVA - OLBIA - (ARBATAX)	11.608	9.034	Anno intero	78,00%	2.574	22,00%	Estiva
		<i>Totale Nord Sardegna - Nord Penisola</i>	<i>57.223</i>	<i>31.382</i>		<i>54,84%</i>	<i>25.841</i>	<i>45,16%</i>	
Nord Sard. - Centro Pen.	53,32%	CIVITAVECCHIA - OLBIA	62.966	36.979	Invernale	59,00%	25.987	41,00%	Estiva
		OLBIA - LIVORNO	186.548	0		0,00%	186.548	100,00%	Anno intero
		OLBIA - PIOMBINO	729	0		0,00%	729	100,00%	
		PORTO TORRES - CIVITAVECCHIA	3.765	0		0,00%	3.765	100,00%	
		GOLFO ARANCI - LIVORNO	13.728	0		0,00%	13.728	100,00%	Anno intero
		<i>Totale Nord Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>267.736</i>	<i>36.979</i>		<i>13,81%</i>	<i>230.757</i>	<i>86,19%</i>	
Sud Sard. Centro Pen.	30,15%	CAGLIARI - CIVITAV. - ARBATAX	25.661	25.661		100,00%	0	0,00%	-
		LIVORNO - CAGLIARI	81.498	47.95	Anno intero	59,00%	33.548	41,00%	Anno intero
		SALERNO - CAGLIARI	27.094	0		0,00%	27.094	100,00%	
		MARINA DI CARRARA - CAGLIARI	17.155	0		0,00%	17.155	100,00%	Anno intero
		<i>Totale Sud Sardegna - Centro Penisola</i>	<i>151.408</i>	<i>73.611</i>		<i>48,62%</i>	<i>77.797</i>	<i>51,38%</i>	
Sud Sard.	3,70%	NAPOLI - CAGLIARI	18.597	18.597		100,00%	0	0,00%	-
Sud Pen.		<i>Totale Sud Sardegna - Sud Penisola</i>	<i>18.597</i>	<i>18.597</i>		<i>100,00%</i>	<i>0</i>	<i>0,00%</i>	
Sud Sard.	1,43%	CAGLIARI - PALERMO	7.164	7.164		100,00%	0	0,00%	-
Sicilia		<i>Totale Sud Sardegna - Sicilia</i>	<i>7.164</i>	<i>7.164</i>		<i>100,00%</i>	<i>0</i>	<i>0,00%</i>	
	100,00%	Totale generale	502.128	167.733		33,00%	334.395	67,00%	

Limitatamente ai servizi svolti in OSP la Compagnia Italiana di Navigazione, si ricava quanto segue:

1) Trasporto di passeggeri

- a) Nel fascio di rotte Nord Sardegna–Nord penisola:
 - (i) opera sulla Genova-Porto Torres nella sola stagione invernale mentre le altre compagnie servono solo in quella estiva; complessivamente la sua quota di mercato è del 24,7%;
 - (ii) sulla Genova-Olbia (con prosecuzione per Arbatax) CIN opera ad anno intero (22,4% di mercato) mentre i concorrenti sono presenti solo nella stagione estiva, con esclusione della prosecuzione per Arbatax;
- b) Nel fascio di 6 rotte Nord Sardegna–Centro penisola (di gran lunga il più importante in termini di traffico – circa il 70%), CIN opera in OSP solo su Civitavecchia-Olbia (invernale) mentre altre imprese sono presenti solo nella stagione estiva; la sua quota di mercato - sulla linea – è del 19,7%, ma scende al 5,4% se misurata nell’insieme del fascio di linee;
- c) Infine, CIN in OSP opera esclusivamente sulle linee da e per il Sud Sardegna, che nell’insieme rappresentano poco più del 6,8% dell’intero traffico passeggeri da e per la Sardegna.

La sostituibilità o meno fra rotte che si è assunto appartengano allo stesso fascio va valutata (potenzialmente anche estesa) anche differenziando la tipologia della domanda di passeggeri in funzione delle stagioni di traffico. Infatti, sebbene la domanda sistematica si estenda, per definizione stessa, all’intero anno, la componente turistica, svolge un ruolo essenziale, si concentra nella stagione estiva (circa l’82% fra giugno e settembre in termini di presenze sull’Isola)³⁰.

La quota di turisti stranieri è all’incirca il 50%, con una larga prevalenza di europei (nell’ordine, Germania, Francia, Svizzera, Regno Unito) che rasentano il 65% della domanda estera³¹.

Premesso che parte consistente della domanda turistica (qui per semplicità identificata come stagionale) si avvale del mezzo aereo, come mostrato dalla Tabella 21 (par. 6.2.1), ne resta una quota (considerevole, come evidenziato dai volumi di traffico riportati nel cap. 5 e dettagliatamente contenuti nelle tabelle analitiche in appendice B) che invece preferisce la via marittima.

Come è stato precedentemente osservato, la sostituibilità fra porti/linee va analizzata non solo in base alla loro contiguità 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. È da ritenere al riguardo che la flessibilità di scelta sia maggiore per i turisti, in quanto passeggeri occasionali, che il più delle volte imbarcano mezzi propri e che possono avere origini/destinazioni più distanti e più tempo da spendere.

A titolo di esempio, passeggeri residenti a Napoli e diretti ad Alghero, potrebbero imbarcarsi per Cagliari e da lì raggiungere Alghero, oppure preferire Civitavecchia e di lì Olbia o Golfo Aranci per poi proseguire per Alghero, o meglio ancora transitare da Civitavecchia per Porto Torres, in

³⁰ CRESME 2019, cit., p. 139.

³¹ Ibid., p. 138.

assoluto il porto più vicino alla loro destinazione finale. Parimenti, mentre è da ritenere che persone provenienti dalla Spagna o dalla Francia raggiungano la Sardegna senza transitare da porti italiani, quelli originanti da Paesi del centro-nord (o est) Europa, che non si affacciano sul Tirreno, possano considerare sostituibile Genova con Livorno o altro porto.

In conclusione, appare ragionevole ritenere che la sostituibilità fra linee vada oltre quelle appartenenti allo stesso fascio, come indicate prima.

Per converso, per i movimenti sistematici di merci e passeggeri possono più elevati gli oneri legati alla sostituzione di un collegamento con un altro all'interno della stessa fascia.

2) Trasporto merci

- a) Nel fascio di rotte Nord Sardegna–Nord penisola, CIN opera in OSP in estate su Genova-Porto Torres e ad anno intero sulla Genova-Olbia-(Arbatax) con quote di mercato, rispettivamente del 49% e del 78%, cosicché la sua quota di mercato complessivamente raggiunge il 55%; a parti invertite, altre compagnie sono presenti l'intero anno sulla prima rotta e solo d'estate sulla seconda (senza prosecuzione per Arbatax);
- b) Nel fascio di 5 rotte Nord Sardegna–Centro penisola (più importante in termini di traffico, con circa il 53%), CIN opera in OSP solo su Civitavecchia-Olbia (invernale), con una quota di mercato - sulla linea – del 59%, il restante mercato restando servito da altre imprese operanti solo nella stagione estiva; la sua quota di mercato scende al 13,8% se misurata nell'insieme del fascio di linee;
- c) Nel fascio di 5 rotte Sud Sardegna (Cagliari) – Centro/Sud penisola CIN opera ad anno intero:
 - (i) in esclusiva su Civitavecchia-Olbia-Arbatax e su Napoli-Cagliari;
 - (ii) in concorrenza, sulla Livorno-Cagliari, con una quota di mercato del 59%;
 - (iii) nell'insieme il 54% delle merci viene trasportato in OSP;
- d) Infine, CIN in OSP opera in esclusiva sulla linea fra Cagliari e Palermo.

Pur non essendo caratterizzato dalla marcata stagionalità del traffico passeggeri, il trasporto merci richiede riflessioni accurate, anch'esse basate sull'origine e destinazione del viaggio "completo". Rispetto al traffico turistico il trasporto merci, come quello di passeggeri sistematici, ha un vincolo in più: il tempo del viaggio, che incide fortemente sul costo complessivo e sulla competitività. Purtroppo, non si dispone di dati analitici sull'origine/destinazione finale delle merci, né sul/dal territorio regionale, né su quello peninsulare, né infine su quello continentale.

La sponda sarda soffre di molti handicap sul terreno della logistica: il basso valore aggiunto delle merci in uscita, la dispersione territoriale delle attività produttive e il nanismo delle imprese (il 65% degli occupati è in microimprese; nel totale regionale vi sono in media 2,8 addetti per impresa), l'assenza di strutture interportuali di interscambio³² e le condizioni della viabilità. Va da sé che questo complesso di condizioni rende tanto più essenziale minimizzare il costo complessivo del trasporto utilizzando approdi quanto più possibile prossimi all'origine/destinazione finale.

³² Dal data set del MIT non risultano interporti localizzati in Sardegna (<http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/interporti/resource/aa1ef83b-a3dc-4276-993e-afb395878d87>).

Sul lato opposto, nel 2018 il 54% del totale dei beni e servizi sardi è stato esportato in un paese europeo. In particolare, l'Unione europea attrae il 42% delle vendite (di cui circa la metà verso la Spagna e la Francia), seguita dall'Africa (24%), dagli Stati Uniti (12%) e dall'Asia (9%). Da precisare però che poco meno dell'88% delle esportazioni sono di prodotti della raffinazione del petrolio e prodotti chimici di base, trasportati con navi diverse dalle RO-RO. A fronte di ciò i prodotti delle lavorazioni agricole incidono per il solo 2,9% e la produzione manifatturiera per l'1,7%³³.

Sommando i fattori riportati emerge un quadro che, per un verso richiederebbe approfondimenti sulle origini e destinazioni dei flussi di merci – e dunque sulle direttrici marittime più adeguate – rispetto ai quali la consultazione degli utenti ha purtroppo fornito ben pochi elementi. È auspicabile che utili informazioni siano prodotte dalle imprese di navigazione cui è diretta la presente verifica del mercato. Per altro verso, ciò sollecita viepiù l'attenzione sulla sostenibilità delle tariffe.

B. SICILIA

I collegamenti in OSP fra la penisola e la Sicilia sono illustrati dalle Tabella 42 e 43, rispettivamente per il trasporto di passeggeri e di merci, che riprendono quanto già evidenziato, sul tema, precedentemente.

Tabella 44 – Traffico marittimo passeggeri, Sicilia

	2019				2018		
	Totale	di cui in OSP	%OSP	Periodicità OSP	Totale	di cui in OSP	% OSP
CATANIA (1)	104.795	-	-		99.154	65.933	66,49%
PALERMO (2) (3)	1.344.652	112.731	8%	Invernale	1.295.885	115.277	9%
MESSINA (4)	10.008.385	650.061	6%		9.772.297	683.218	7%
TERMINI IMERESE (2)	55.093	-	-		53.106	-	-
TOTALE	11.512.925	762.792	13,08%		11.220.442	864.428	12,51%
(*) Fonti: AdSP Sicilia Orientale e AdSP Sicilia Occidentale							
(1) PAX: traghetti nazionali.							
(2) PAX: traghetti > 20 miglia.							
(3) OSP: Napoli-Palermo							
(4) Considerato solo traffico da e per Reggio Calabria e Villa San Giovanni.							

Tabella 45 – Traffico merci, Sicilia

	2019				2018		
	Totale	di cui in OSP	% OSP	Periodicità OSP	Totale	OSP	%OSP
CATANIA (1) (2)	305.811	54.838	17,93%	Anno intero	316.657	54.797	17,30%
PALERMO (1) (3)	221.134	63.912	28,90%	Invernale	257.712	66.704	25,88%
MESSINA (4)	926.611	-	-		838.715	-	-
TERMINI IMERESE (1)	31.849	-	-		13.566	-	-
TOTALE	1.485.405	118.75	21,25%		1.426.650	121.501	20,66%
(*) Fonti: AdSP Sicilia Orientale e AdSP Sicilia Occidentale							
(1) Merci: n. veicoli pesanti RO-RO.							

³³ CRSME, cit., pp. 34-37.

CIN opera in OSP passeggeri sulla Napoli-Palermo nella stagione estiva e per le merci sulla Ravenna-Brindisi-Catania ad anno intero. Come è stato rilevato, non sono purtroppo disponibili sufficienti informazioni di traffico su altre linee attive fra la penisola e la Sicilia (salvo quelle sullo Stretto di Messina), cosicché non è possibile individuare fasci di rotte potenzialmente sostituibili.

Con questa premessa limitativa, non si ravvede sostituibilità fra le due linee Napoli-Palermo e Ravenna-Catania; parimenti non ve ne è fra Ravenna-Catania e i collegamenti fra la sponda calabrese e Messina, mentre è una qualche sostituibilità può esservi fra questi ultimi e la rotta Napoli-Palermo.

Sulla Napoli-Palermo la concorrenza ha assunto un ruolo più che paritario rispetto a CIN su tutte le tipologie di trasporto e per l'intero anno; in aggiunta, operano altre compagnie su rotte contigue, la Salerno-Palermo e la Napoli-Termini Imerese. Tenuto conto di questo è da verificare la necessità del mantenimento su di essa degli OSP.

Sempre subordinatamente alla conferma dell'insussistenza di linee sostituibili, per direttrici e per offerta, il mantenimento della linea Ravenna-Brindisi-Catania (che per 81% interessa i porti terminali di essa) appare essenziale, considerata la mole di merce trasportata (circa 843 mila metri lineari di veicoli commerciali nell'ultimo quadriennio) e l'elevato load factor medio (circa il 78%). Inoltre, sebbene la domanda di merci sia meno soggetta a fluttuazioni rispetto a quella dei passeggeri, è da valutare il rischio che – data l'elevatezza media del load factor – in determinati periodi vi possa essere scarsità di offerta, situazione tanto più critica a causa dell'assenza di alternative.

Da precisare che sulla rotta CIN non gode di un reale monopolio poiché risulta esservi uno *slot agreement* con altro armatore in forza del quale ai clienti di quest'ultimo è riservato uno spazio di stiva pari al 50%. In buona sostanza si avrebbe che la capacità sulla linea è per metà offerta in OSP l'altra metà a condizioni di mercato.

C. ISOLE TREMITI

Come illustrato nei paragrafi precedenti, non esistono allo stato rotte alternative di collegamento diverse da Termoli. Gli attuali servizi prestati in OSP assicurano in via esclusiva il trasporto di merci e auto, e pressoché integralmente quello di passeggeri fuori della stagione estiva.

È agevole quindi concludere che il mantenimento di OSP tutto l'anno è indispensabile per soddisfare le esigenze di servizio pubblico.

Va anzi osservato che tali obblighi impongono una frequenza A/R giornaliera a cui se ne sommano altre due per settimana, cosicché in 4 giorni su 7 l'isola è collegata a Termini con una sola corsa. Questa situazione è adeguata nel periodo estivo, allorché si aggiungono corse in libero mercato, non nel restante periodo dell'anno. Da valutare dunque la possibilità di assicurare nei mesi invernali due frequenze giornaliere, almeno nei giorni feriali.

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, eventualmente con sussidi incrociati da categorie di utenti con maggiore disponibilità a pagare, sia per tipologia di passeggeri che per tipologia di merci. In questo quadro, infatti, pratiche di discriminazione dei prezzi in funzione della disponibilità a pagare accrescono il benessere collettivo, ampliando la base degli utenti senza comportare maggiori oneri per imprese, anche in virtù della sistematicità dell'utenza.

SEZIONE 2
SCHEDE PER SINGOLA LINEA

CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

I servizi di trasporto sulla tratta Civitavecchia-Arbatax-Cagliari garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e due porti della Sardegna. 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 in diurna e 15 ore e 30 minuti in notturna. Il porto di Civitavecchia dista da quello di Arbatax 170 miglia nautiche, coperte in circa 10 ore di traversata notturna. L'ulteriore distanza fra Arbatax e Cagliari è normalmente coperta in circa tre ore di navigazione. Sono attivi sulla linea:

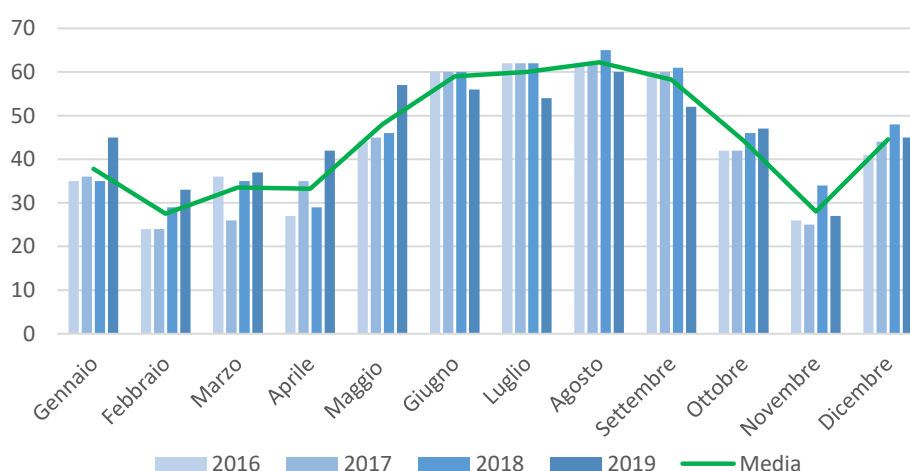
- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno con traghetti misti Ro-pax;
- Grimaldi Lines, che dal 2019 opera sulla tratta in regime di libero mercato prevalentemente nella stagione invernale, effettuando trasporto merci in entrambi i porti dell'isola.

Allo stato attuale CIN opera in condizioni di esclusiva nei servizi passeggeri e auto al seguito e, a partire dal 2019, in concorrenza con Grimaldi nella stagione invernale. Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta ad effettuare fra Civitavecchia e Cagliari partenze di andata e ritorno con frequenza giornaliera nel periodo estivo e trisettimanale in quello invernale, con almeno due approdi intermedi settimanali ad Arbatax distanziati di almeno due giorni.

Il naviglio di cui CIN si avvale è composto di unità di diversa capacità che si sono alternate nel tempo, con una capacità media di circa 1.300 passeggeri, 500 auto e 900 metri lineari.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato dall'attività dei due operatori nel quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono contenute nella successiva tabella 1.

Figura 1 – Corse mensili, 2016-2019



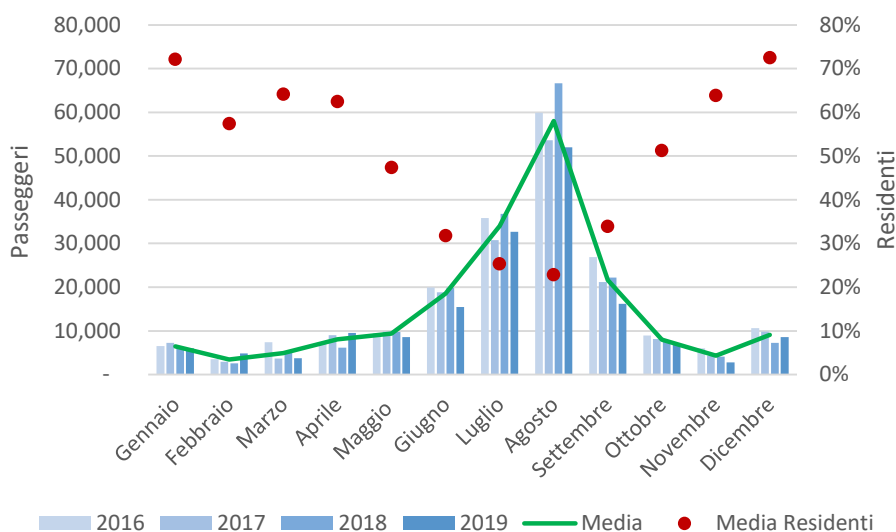
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna.

Come mostrato nel grafico in figura 1, il numero delle corse effettuate da CIN (e dal 2019, limitatamente alla stagione invernale, da Grimaldi) si intensifica fra maggio e ottobre. In media sono effettuate 536 corse l'anno, con un incremento di circa il 7% verificatosi nell'ultimo anno

rispetto al 2016. Ogni mese sono effettuate in media 45 corse, con un aumento a 60 nei mesi di luglio, agosto e settembre; fra gennaio e marzo, invece, il numero di corse effettuate mensilmente scende a 33.

Le figure 2 e 3 che seguono illustrano l'andamento mensile del flusso passeggeri e delle auto al loro seguito trasportati da CIN nel periodo 2016-2019. Sulla tratta hanno viaggiato in media, nel quadriennio considerato, circa 186.000 passeggeri, con un andamento decrescente tra il 2016 e il 2019 di circa il 17%.

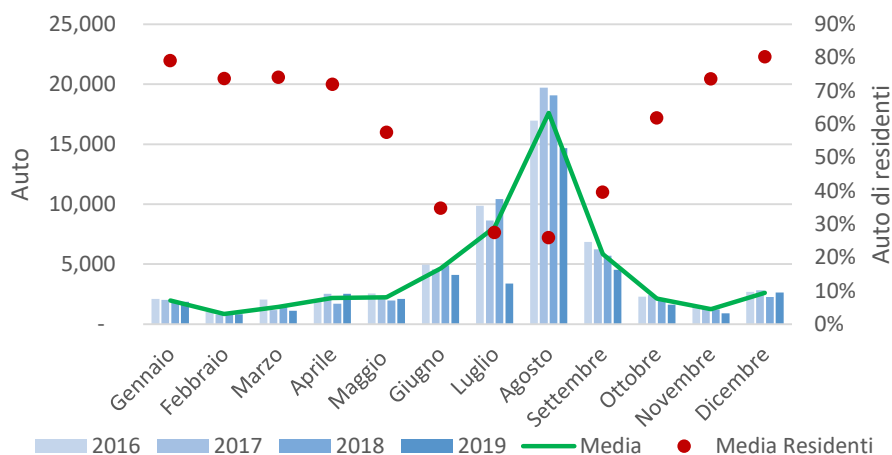
Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Come si evince dal grafico in figura 2, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità con evidenti picchi nel periodo estivo (la media annua nei mesi di luglio ed agosto è di circa 46.000 passeggeri); nel mese di agosto del 2018 si è registrato un massimo dei passeggeri trasportati (66.600). I mesi invernali di gennaio e febbraio presentano valori più contenuti, con un numero di passeggeri medio annuo di circa 5.000. In media, ogni mese viaggiano circa 15.000 passeggeri. Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei passeggeri residenti in Sardegna (rilevata per i soli passeggeri di CIN) che in media pesano il 50% sul totale, con valori massimi nei mesi di dicembre e gennaio (72%) e valori minimi nei mesi di luglio ed agosto (27%).

Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri, 2016-2019



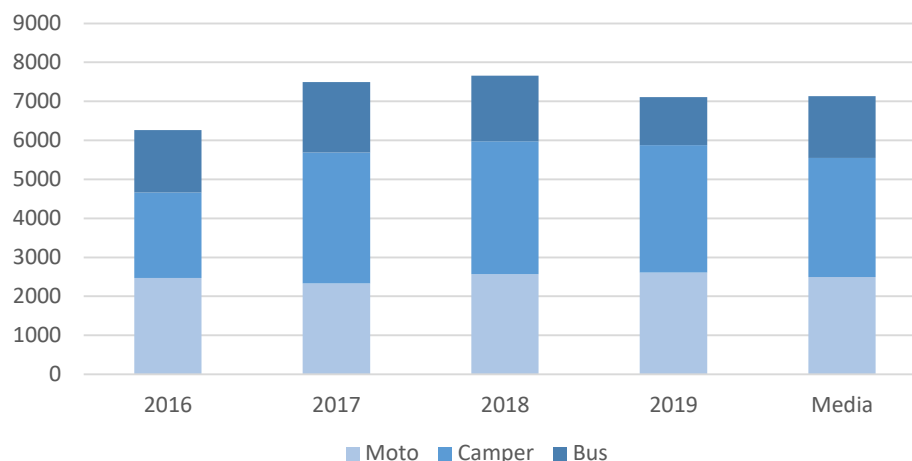
Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Le auto al seguito seguono sostanzialmente lo stesso andamento dei passeggeri. Il numero di auto cresce sensibilmente nel primo biennio per ridursi poi drasticamente. In media, le auto trasportate sono circa 51.000 per anno.

La media mensile delle auto è di circa 4.200, con picchi nel mese di agosto (17.600) e livelli minimi nel mese di febbraio (842). Anche in questo caso si mostrano in figura i dati sul trasporto di auto incluse nella categoria residenti, che pesano mediamente il 58% sul totale annuo, con un valore massimo nel mese di dicembre che porta tale percentuale a 80%.

Gli altri mezzi (moto, camper e bus) imbarcati dai passeggeri ammontano nel complesso a circa il 19% delle auto. Si consideri, infatti, che il numero medio annuo di moto è pari a circa 2.500, mentre bus e camper sono in media rispettivamente pari a 3.000 e 1.600 all'anno. La figura che segue ne rappresenta l'andamento per il quadriennio considerato, che risulta tendenzialmente stabile tranne che per i camper, che subiscono un incremento dopo il primo anno.

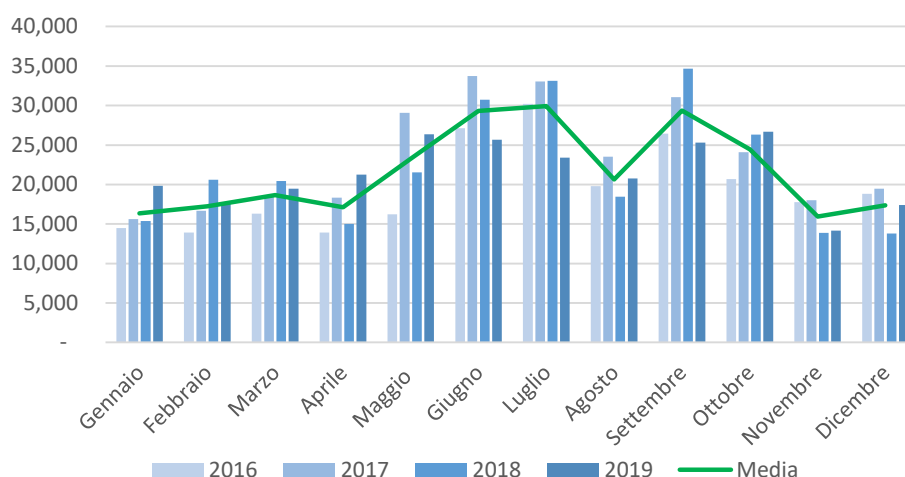
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Le merci trasportate hanno un andamento più discontinuo rispetto a passeggeri e auto, con una media pari a 259.700 metri lineari annui.

Figura 5 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Come si evince dal grafico, il trasporto merci ha un andamento discontinuo nell'anno, raggiungendo in media livelli più elevati nei mesi fra giugno e luglio per abbassarsi nel mese di agosto e nuovamente risalire a settembre. La media mensile di merci trasportate è di circa 21.600 metri lineari, con picchi nei mesi estivi (giugno e luglio) di circa 30.000 metri lineari e settembre con 29.000. Livelli più contenuti si riscontrano nei mesi invernali (gennaio e febbraio) con circa 17.000 metri lineari di merci trasportate e in novembre con 15.000. I valori più elevati sono stati registrati a settembre 2018 (36.000 metri lineari).

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

La dinamica del traffico servito da CIN è contrassegnata da due sottoperiodi: il 2016-18 è caratterizzato da una relativa stabilità di offerta (corse) e di trasportato, con le merci in controtendenza rispetto ai passeggeri e alle auto al seguito. Molto negativa invece la dinamica 2019, con -13% di corse e passeggeri, -26% di auto e -15% di merci. Da sottolineare che la riduzione (pari al 9%) di trasportato sperimentata da CIN può essere imputata alla concorrenza di Grimaldi solo in relazione al traffico merci e non anche a quello passeggeri e auto. Nel 2019, con l'entrata di Grimaldi nel trasporto delle merci, CIN perde una quota sostanziale di tale segmento del servizio.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	CIN – estivo	244	142.560	38.622	103.606
	CIN – resto	275	59.884	16.249	132.132
	Totale 2016	519	202.444	54.871	235.738
2017	CIN – estivo	244	124.416	39.140	121.386
	CIN – resto	277	55.005	15.426	159.730
	Totale 2017	521	179.421	54.566	281.116
2018	CIN – estivo	248	145.469	40.124	116.971
	CIN – resto	302	48.617	13.353	146.994
	Totale 2018	550	194.086	53.477	263.965
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	222	116.313	26.696	95.136

<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
Totale Resto	333	51.081	13.561	162.835
Totale 2019	555	167.394	40.257	257.971

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Rapportando il traffico effettivo di passeggeri, auto e merci alla rispettiva capacità massima delle navi impiegate, si può calcolare il coefficiente di riempimento (o *load factor*). Il *load factor* per i passeggeri, è complessivamente pari, nella media del quadriennio considerato, a circa il 27%, e mostra un andamento decrescente durante il primo anno e poi tendenzialmente stabile. Durante la stagione estiva, il coefficiente di riempimento di CIN per i passeggeri è in media pari al 35% mentre quello di auto al seguito e merci ammonta a 27% e 50%. Durante il resto dell'anno (ottobre – maggio) tali percentuali sono 18% per i passeggeri, 14% per le auto e 75% per le merci.

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe applicate da CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione) ad oggi si riscontra un aumento delle tariffe di circa il 2,1%.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN per la linea Civitavecchia-Cagliari, 2020

Linea Civitavecchia-Cagliari – Tariffe massime in € – gennaio 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	40,98	56,32	43,83	66,86	47,63	74,05
doppia interna	38,58	53,44	41,42	63,02	45,23	70,21
quadrupla esterna	37,63	51,52	39,99	61,10	43,79	67,82
quadrupla interna	30,91	42,90	32,32	48,17	34,69	53,44
1a classe poltrona	28,27	40,75	29,68	46,01	33,25	51,29
2a classe poltrona	26,31	34,75	27,70	39,07	31,09	43,85
ponte	24,92	30,19	26,33	31,63	27,74	35,95
auto 1° gruppo	45,06	59,47	48,71	67,64	50,02	79,11
auto 2° gruppo	48,47	70,24	52,66	76,44	53,99	92,52
roulottes, rimorchi	21,34	25,82	22,09	28,59	22,52	30,69
pullman	23,94	29,46	24,68	32,90	25,25	35,22
moto fino a 200 cc	33,51	33,51	33,51	33,51	33,51	33,51
moto oltre 200 cc	46,27	46,27	46,27	46,27	46,27	46,27
Mezzi commerciali pieni	32,28	32,28	32,28	32,28	32,28	32,28
Mezzi commerciali vuoti	26,17	26,17	26,17	26,17	26,17	26,17

Fonte: Sito CIN

Tabella 3 – Tariffe massime CIN per la linea Civitavecchia-Arbatax, 2020

Linea Civitavecchia -Arbatax – Tariffe massime in € – gennaio 2020

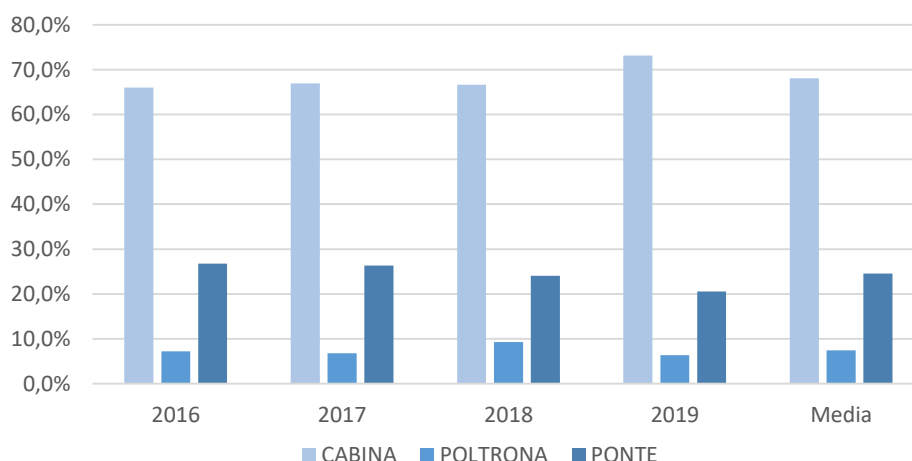
Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	35,23	47,21	37,60	54,88	41,39	61,10
doppia interna	32,83	44,34	35,20	52,00	39,00	58,24
quadrupla esterna	32,35	43,37	34,24	50,61	38,04	56,36
quadrupla interna	27,56	37,63	28,97	41,93	31,33	46,73
1a classe poltrona	25,40	35,95	26,81	39,78	28,22	44,57
2a classe poltrona	23,06	30,44	23,99	33,79	26,77	38,11
ponte	22,05	26,36	22,98	27,32	24,39	31,16
auto 1° gruppo	41,66	53,76	44,76	60,79	45,63	75,45
auto 2° gruppo	44,21	55,94	47,83	64,65	49,59	81,26
roulottes, rimorchi	20,98	25,25	21,65	28,06	22,09	30,08
pullman	23,14	28,32	23,88	31,57	24,45	33,82
moto fino a 200 cc	33,51	33,51	33,51	33,51	33,51	33,51
moto oltre 200 cc	46,27	46,27	46,27	46,27	46,27	46,27
Mezzi commerciali pieni	26,08	26,08	26,08	26,08	26,08	26,08
Mezzi commerciali vuoti	22,60	22,60	22,60	22,60	22,60	22,60

Fonte: Sito CIN

Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra numero di biglietti venduti e totale dei ricavi realizzati) sono pari in media a 38,4€ per i passeggeri, 77,5€ per le auto e 33,2€ al metro lineare per le merci.

Di seguito si rappresenta la dinamica dei titoli emessi da CIN per la tratta in oggetto, suddivisi per tipologia di accomodamento e per biglietto residenti e ordinari (non residenti). Ogni anno in media circa il 68% dei passeggeri acquista un biglietto in cabina, il 24% un passaggio ponte, l'8% un posto poltrona. Relativamente alla tipologia di biglietto acquistato, entrambe le categorie di utenti (residenti e non) preferiscono viaggiare in cabina.

Figura 6 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

Relativamente all'andamento ciclico, si evidenzia un picco nell'emissione di titoli nei mesi estivi di luglio e agosto, e volumi minori nei mesi invernali. Chiaramente i titoli riflettono lo stesso andamento dei passeggeri che usufruiscono del servizio. Nei periodi estivi, si rileva la maggioranza di viaggiatori non residenti, mentre i residenti si spostano in maggioranza nel periodo invernale, soprattutto in dicembre e gennaio.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come la linea Civitavecchia-Cagliari-Arbatax registri una media annua di oltre 185.000 passeggeri, circa 51.000 auto e oltre 250.000 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 prediligono la cabina al ponte o alla poltrona e spendono per l'acquisto del biglietto in media 38,4 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. Il *load factor* medio passeggeri per CIN è del 27% e oscilla tra il 35% nella stagione estiva e il 18% nel resto dell'anno.

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 è mediamente pari a 5 ore e 30 minuti in diurna e fra le 7 e le 8 ore per le corse notturne.

Sono o sono stati attivi sulla linea, in concorrenza:

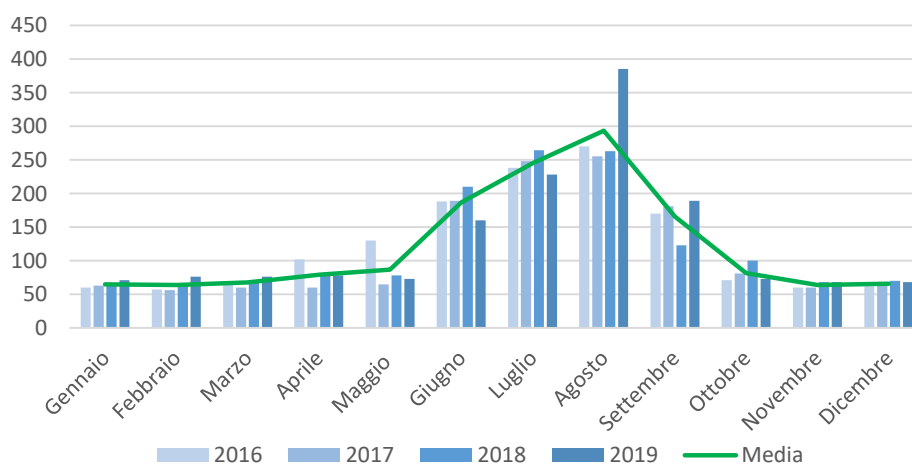
- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) fra ottobre e maggio e in libero mercato nei restanti mesi;
- Moby, che ha operato in regime di libero mercato fra il giugno e il settembre del 2016;
- Grimaldi Lines, che ha operato sulla tratta sempre in regime di libero mercato, per alcuni mesi nel 2017 (da maggio a settembre e in dicembre) e nel 2018 (marzo e da giugno a dicembre), con maggiore concentrazione nel periodo estivo, e per l'intera annualità nel 2019.

Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta a garantire la periodicità giornaliera delle corse nei mesi invernali e fasce orarie per i collegamenti notturni a partire dalle 20:00; nei mesi fra giugno e settembre, come anticipato, CIN opera in regime di libero mercato.

Per effettuare il servizio, CIN si serve di unità navali Ro-Pax con una capacità media di circa 2.000 passeggeri e di 750 auto o 1.445 metri lineari utilizzabili per il trasporto di merci.

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 menzionati nel quadriennio 2016-2019.

Figura 1 – Corse mensili, 2016-2019



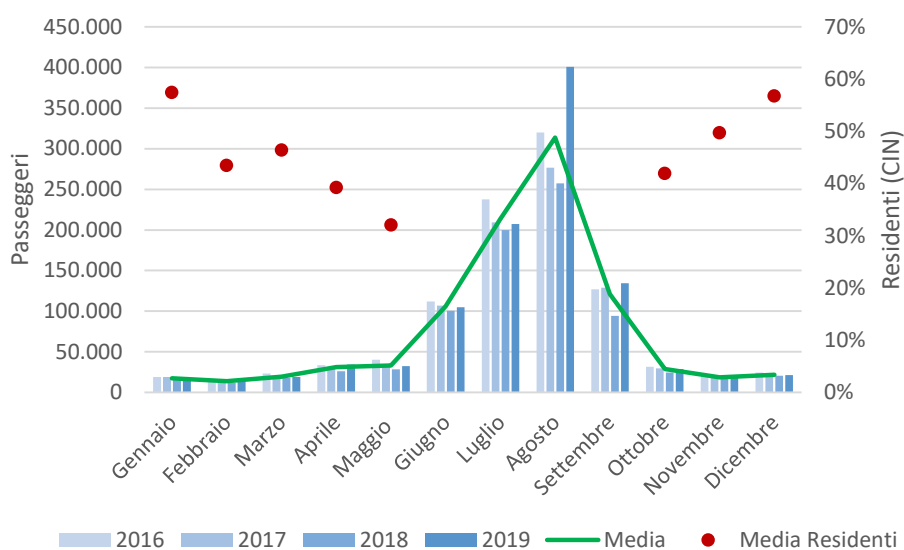
Fonte: elaborazioni su dati AdSP.

In media sono effettuate 1.464 corse l'anno, con un incremento di circa il 10% verificatosi nell'ultimo triennio. Ogni mese vengono effettuate in media 122 corse. Come mostrato nel grafico in figura 1, il numero delle corse effettuate dalle diverse compagnie si intensifica nella stagione estiva, periodo nel quale queste operano in regime di libero mercato, con un aumento nei mesi di

luglio ed agosto di più del doppio (269 corse); l'agosto del 2019 ha fatto registrare un incremento delle corse più rilevante ancora (385). Nei mesi estivi CIN copre in ogni caso la maggioranza delle corse.

Le figure 2 e 3 illustrano l'andamento mensile del flusso passeggeri e auto al seguito per il periodo 2016-2019. Sulla tratta hanno viaggiato in media, nel quadriennio considerato, circa 939.000 passeggeri (754.000 nel periodo stagionale da giugno a settembre e 184.000 nel resto dell'anno), con un andamento decrescente tra il 2016 e il 2018 (il 19% in meno) ed un incremento nel 2019, che ha fatto superare il milione di passeggeri. Rispetto al valore complessivo, il 75% del traffico è effettuato da CIN. Solo per quest'ultima in media, nel periodo in convenzione, il numero di passeggeri è di circa 179.520.

Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019

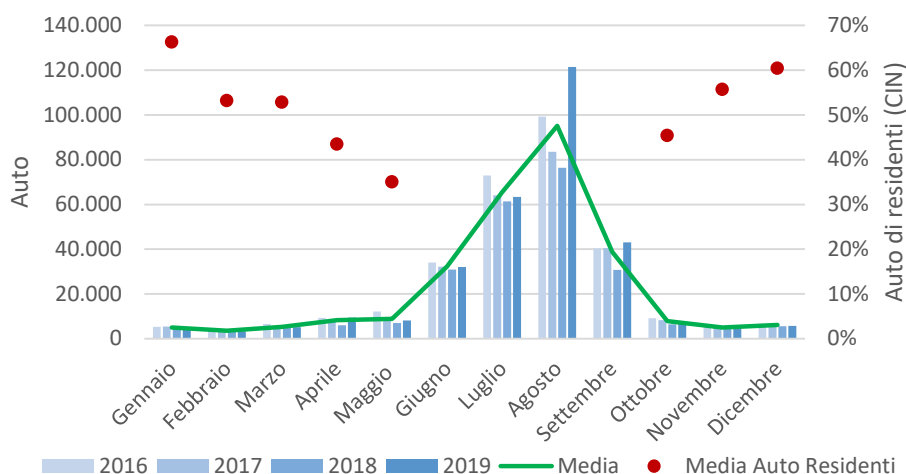


Fonte: Elaborazioni su dati AdSP e CIN.

In media, ogni mese viaggiano circa 78.000 persone, ma, come si evince dal grafico in figura 2, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità: la media annua nei mesi di luglio e agosto è di circa 263.600 passeggeri; il picco massimo è stato registrato nel mese di agosto del 2019 (400.589). I mesi invernali di gennaio e febbraio presentano valori più contenuti, con un numero di passeggeri medio di circa 16.000. 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 di CIN nel periodo in convenzione), che in media pesano il 45% sul totale dei passeggeri trasportati da CIN nel medesimo periodo, con un valore massimo del 60% registrato nel mese di dicembre.

Le auto al seguito seguono sostanzialmente lo stesso andamento stagionale dei passeggeri, con un calo di circa il 20% registrato tra il 2016 e il 2018 e un progressivo rientro ai livelli pregressi nell'ultimo anno. In media le auto al seguito trasportate sono 282.000 per anno; il 74% di queste viaggia con CIN. Nel periodo in convenzione, i veicoli mediamente trasportati all'anno sono circa 50.000.

Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri 2016-2019



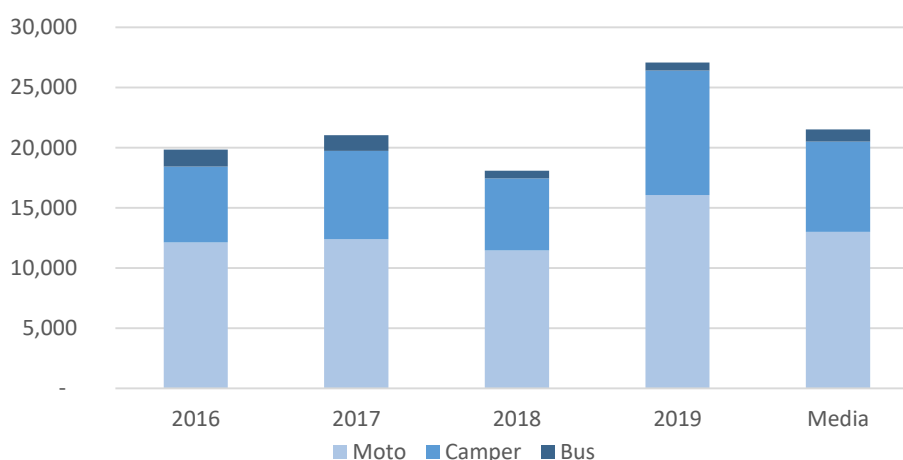
Fonte: Elaborazioni su dati AdSP e CIN.

La media mensile delle auto al seguito è di circa 23.500, con picchi nei mesi estivi di luglio, agosto e settembre (66.457 auto) e livelli minimi nei mesi di gennaio e febbraio (4.267). Nel periodo in convenzione CIN trasporta in media 48.000 auto l'anno.

Anche in questo caso si mostrano in figura i dati sul trasporto di auto al seguito incluse nella categoria residenti per CIN nel periodo in convenzione, che pesano mediamente il 50% sul totale annuo, con un valore massimo nel mese di gennaio che porta tale percentuale al 66,3%.

Gli altri mezzi (moto, camper e bus) imbarcati dai passeggeri ammontano nel complesso a circa il 10% delle auto al seguito. Si consideri, infatti, che il numero medio annuo di moto è pari a circa 13.000, mentre bus e camper sono in media rispettivamente pari a 1.000 e 7.500 all'anno. La figura che segue ne rappresenta l'andamento per il quadriennio considerato, in crescita nell'ultimo anno.

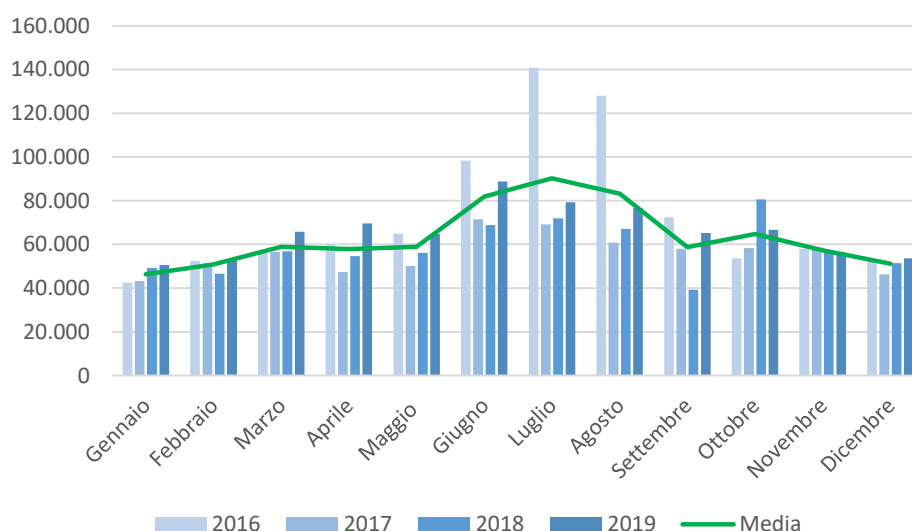
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2019-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP

Anche il trasporto merci segue lo stesso andamento di quello dei passeggeri, mostrando un calo di circa il 20% tra il 2016 e il 2018 per poi tornare ai livelli pregressi. In media le merci sono pari a 760.230 metri lineari annui; anche in questo caso, CIN ne trasporta la quota maggiore: circa l'83% ogni anno.

Figura 5 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP

Il trasporto merci mostra un andamento simile a quello del trasporto di passeggeri e auto al seguito, raggiungendo livelli più elevati nei mesi estivi. La media annua di merci trasportate è di circa 760.000 metri lineari e quella mensile di circa 63.300 metri lineari, con dei picchi nei mesi estivi (da giugno ad agosto) di circa 85.000 metri lineari e valori più contenuti nei mesi invernali (da gennaio a marzo) con circa 52.000 metri lineari di merci trasportate. I valori più elevati sono stati registrati nei mesi estivi del 2016 (nel mese di luglio ammontano a 140.768 metri lineari). Nel periodo in convenzione, le merci trasportate da CIN sono state in media pari a 425.000 metri lineari.

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Il *load factor* per i passeggeri, calcolato rapportando i volumi di passeggeri trasportati con la capacità massime del naviglio, è complessivamente pari, nella media del quadriennio considerato, a circa il 31%, e mostra un andamento costante durante gli anni. Per quanto riguarda CIN, per i mesi in convenzione, si rileva un *load factor* medio annuo dei passeggeri pari al 15,2%, mentre quello delle auto al seguito e delle merci è rispettivamente pari all'11,5% e al 57,7%.

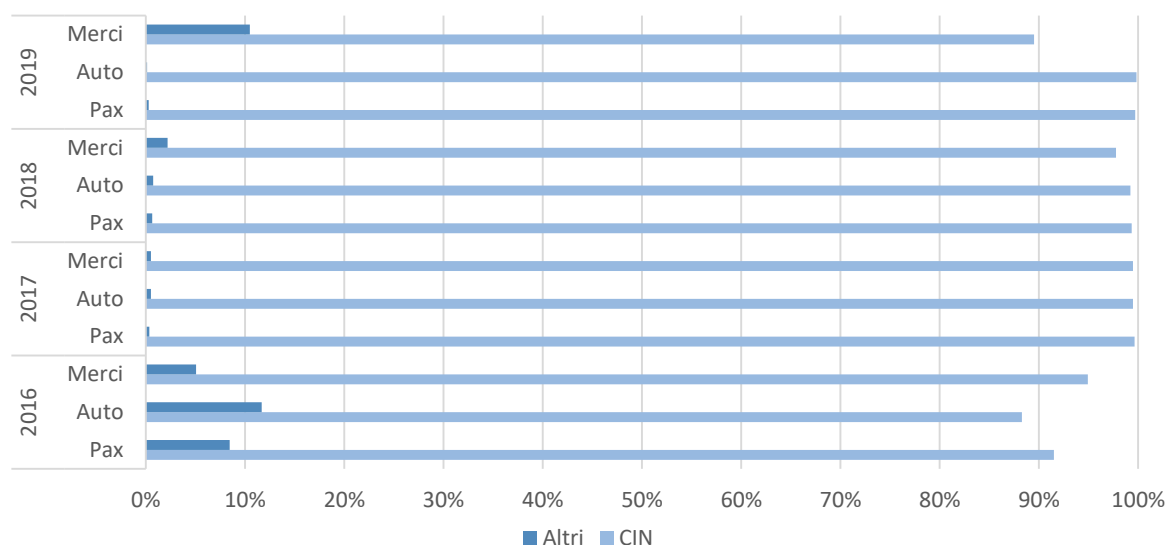
Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	866	796.488	246.829	439.500
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	609	207.561	58.927	440.785
	Totale 2016	1.475	1.004.049	305.756	880.285
2017	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	873	721.868	220.297	259.587
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	508	182.246	50.960	411.546
	Totale 2017	1.381	904.114	271.257	671.133
2018	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	860	651.784	199.442	247.208
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	593	164.127	42.515	452.217
	Totale 2018	1.453	815.911	241.957	699.424
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	962	847.297	260.137	309.878
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	583	183.972	48.721	480.203
	Totale 2019	1.545	1.031.269	308.858	790.080

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nella successiva figura 6 si osserva la distribuzione fra i differenti operatori del trasporto di merci, auto e passeggeri nel periodo in cui CIN opera in regime di OSP. Come mostrato anche in tabella, nel periodo ottobre-maggio CIN serve tutti i segmenti del mercato in condizioni di sostanziale prevalenza.

Figura 6 – Distribuzione dei servizi, periodo in Convenzione



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nella tabella sottostante sono contenute le tariffe massime applicabili da CIN ai sensi della Convenzione. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione) ad oggi si riscontra un aumento delle tariffe di circa il 2,7%. Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra ricavi realizzati e numero di biglietti venduti) sono pari a 30,10 euro per i passeggeri, 57,00 euro per le auto al seguito e 18,70 euro al metro lineare per le merci.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN ,2020

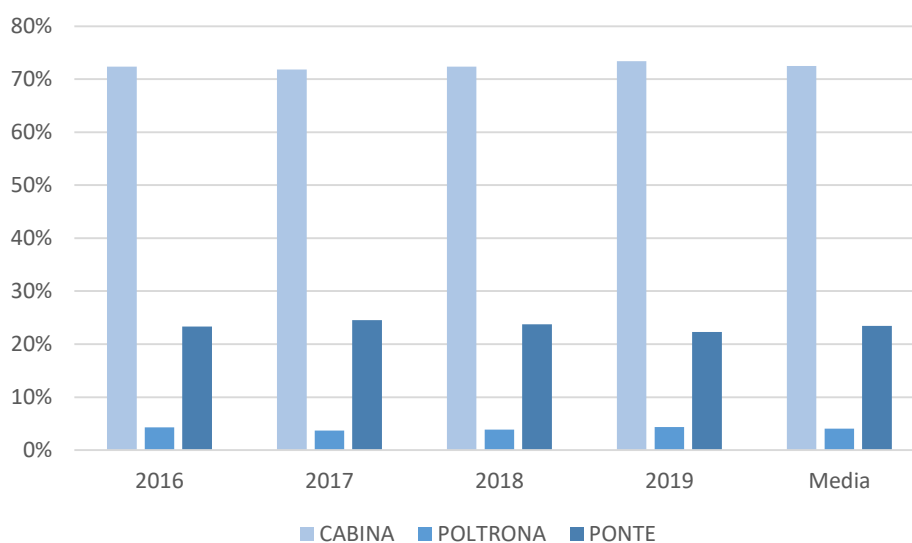
Linea Olbia-Civitavecchia - Tariffe Massime Convenzione 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	38,94	47,59	48,05	61,11	60,06	68,6
doppia interna	37,2	44,19	47,57	56,59	57,82	63,22
quadrupla esterna	32,31	39,12	42,43	51,81	47,91	53,39
quadrupla interna	28,77	33,29	38,22	40,27	39,5	42,6
1a classe poltrona)	23,36	29,61	30,84	32,98	31,77	34,35
2a classe poltrona	22,42	25,41	26,16	27,93	29,72	31,04
ponte	18,68	20,36	20,55	21,2	22,08	22,3
auto 1° gruppo	38,56	60,02	48,84	68,16	54,84	79,73
auto 2° gruppo	51,41	69,07	63,41	76,18	78,84	93,24
roulottes, rimorchi	21,51	26,02	22,26	28,81	23,14	31,37
pullman	26,24	32,92	27,3	37	28,19	39,96
moto fino a 200 cc	33,77	33,77	33,77	33,77	33,77	33,77
moto oltre 200 cc	46,63	46,63	46,63	46,63	46,63	46,63
<i>Civitavecchia-Olbia</i>						
Mezzi commerciali pieni	23,73	23,73	23,73	23,73	23,73	23,73
Mezzi commerciali vuoti	20,55	20,55	20,55	20,55	20,55	20,55
<i>Olbia-Civitavecchia</i>						
Mezzi commerciali pieni	23,73	23,73	23,73	23,73	23,73	23,73
Mezzi commerciali vuoti	20,55	20,55	20,55	20,55	20,55	20,55

Fonte: Sito CIN

Di seguito si rappresenta la dinamica dei titoli emessi da CIN per la tratta in oggetto nel periodo ricadente nella Convenzione, distinguendo per tipologia di accomodamento. Ogni anno, in media circa il 73% dei passeggeri acquista un biglietto in cabina, il 23% in passaggio ponte e il 4% un posto poltrona. Relativamente alla tipologia di biglietto acquistato, entrambe le categorie di utenti (residenti e non) preferiscono la cabina; i residenti mostrano, rispetto agli altri viaggiatori, una preferenza lievemente maggiore per l'imbarco dell'auto (23% contro 19%). Relativamente alla stagionalità, coerentemente con quanto sopra rappresentato per i passeggeri, si evidenzia un picco nell'emissione di titoli nella stagione estiva, con una marcata incidenza della sistemazione in cabina.

Figura 30 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati CIN

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come la tratta Civitavecchia-Olbia registri una media annua di oltre 938.000 passeggeri, circa 282.000 auto e oltre 760.000 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. I passeggeri si dividono pressoché equamente tra residenti e non (rispettivamente 45% e 55%) e viaggiano prevalentemente con auto al seguito. La sistemazione più richiesta è quella in cabina, con un ricorso limitato al passaggio ponte e molto ridotto al posto poltrona; per l'acquisto del biglietto, i passeggeri spendono in media 30 euro.

GENOVA-OLBIA-ARBATAX

I servizi di trasporto marittimo sulla linea Genova-Olbia-Arbatax garantiscono la continuità territoriale fra il nord della penisola e la costa Nord-est della Sardegna. La distanza fra il porto di Genova e quello di Olbia è pari a circa 219 miglia nautiche, con una durata delle traversate di circa 10 ore in diurna e fra le 10 e le 12 ore in notturna; la distanza fra Olbia e Arbatax è normalmente coperta in circa quattro ore e 30 minuti di navigazione.

Sono attivi sulla linea i seguenti operatori:

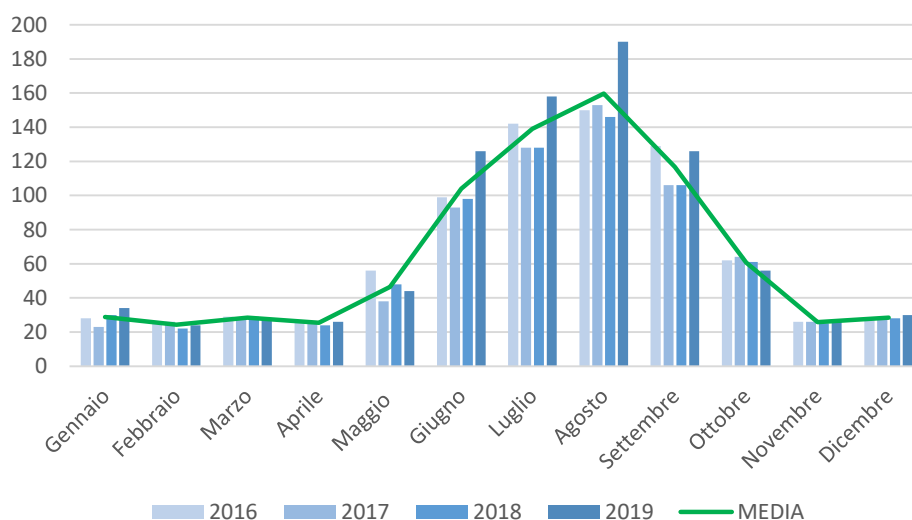
- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno;
- Moby, che in regime di libero mercato, ha operato nel 2016, nel 2017, nel 2018 fra giugno e ottobre e nel 2019 fra maggio e ottobre;
- Grandi Navi Veloci (GNV), che sempre in libero mercato è stata attiva fra maggio e settembre del 2019.

Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta ad effettuare un minimo di tre partenze settimanali in giorni diversi da Genova verso Olbia, con almeno due prolungamenti settimanali per Arbatax distanziati di almeno due giorni e un minimo di due partenze settimanali da Arbatax con approdo intermedio ad Olbia, più un'ulteriore partenza settimanale da Olbia; nel periodo di alta stagione (3^a settimana di luglio - 1^a settimana di settembre), il numero di partenze settimanali minime sale a cinque, con almeno due prolungamenti per Arbatax.

Il naviglio a disposizione di CIN su questa linea presenta una capacità media di circa 2.800 passeggeri, 1.000 auto o 1.400 metri lineari di merci.

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 menzionati nel quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva Tabella 1.

Figura 1 – Corse mensili, 2016-2019



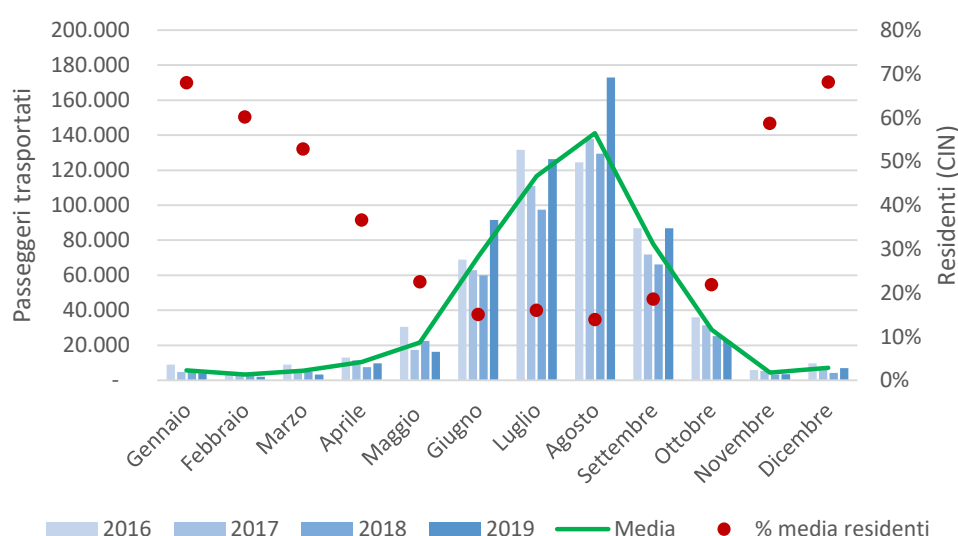
Fonte: elaborazioni su dati AdSP.

Come riassunto dal grafico in figura 1, nei periodi di bassa stagione si contano mediamente fra le 20 e le 40 corse mensili; il dato aumenta sensibilmente nei mesi estivi, quando per effetto sia dell'incremento di attività di CIN sia dell'affiancamento degli operatori in libero mercato si registrano fra le 98 (giugno 2017) e le 190 (agosto 2019) corse al mese. In media, si effettuano 788 corse all'anno, con un aumento di circa il 17% nell'arco dell'ultimo triennio.

Le figure 2 e 3 di seguito descrivono l'andamento del flusso passeggeri e auto fra il 2016 e il 2019. Sulla tratta hanno viaggiato in media poco meno di 500.000 passeggeri all'anno con un periodo di flessione nel primo triennio, durante il quale il volume totale si riduce di circa l'11% fra il 2016 e il 2017 e quasi del 9% fra il 2017 e il 2018; nel 2019 i volumi di traffico salgono di oltre il 27% rispetto all'anno precedente tornando a 546.00 passeggeri, a livelli superiori al 2016.

Pur operando, come noto, da gennaio a dicembre, CIN effettua annualmente meno del 40% del traffico passeggeri complessivo: nel primo triennio, le corse estive della concorrenza concentrano fra il 62% e il 68% dei passeggeri, erodendo ogni anno una piccola parte dei volumi di CIN; nel 2019, le corse operate da CIN trasportano poco meno del 23% dei viaggiatori che si sono spostati sulla linea: meno di 130.000 persone in tutto l'anno.

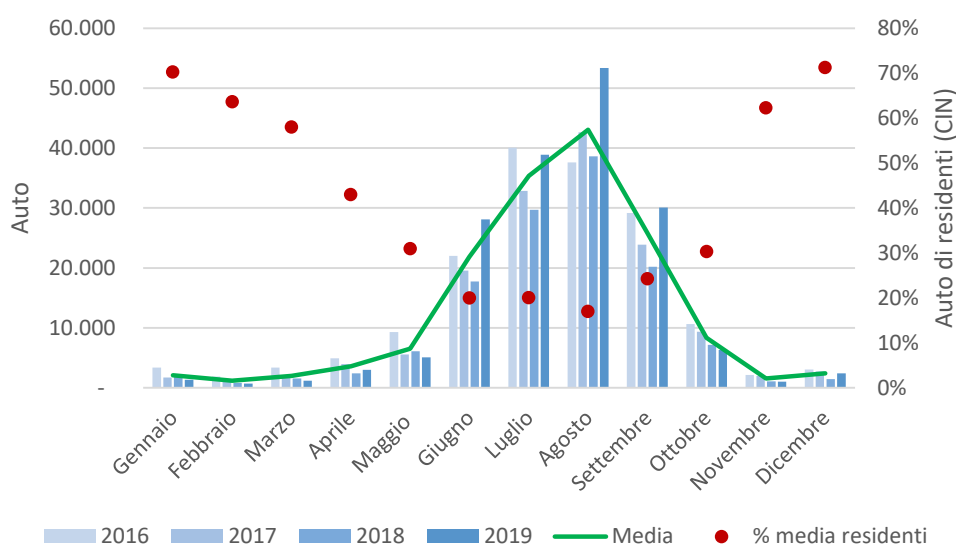
Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP e CIN

L'impatto che la stagione turistica ha sul traffico passeggeri di questa linea emerge chiaramente dal grafico, che mostra come nei mesi estivi (e soprattutto in luglio e in agosto) i volumi si impennino significativamente. L'80% circa dei passeggeri trasportati nel quadriennio sulla linea in esame ha viaggiato in estate: mediamente, 406.562 persone all'anno, di cui oltre 140.00 solo in agosto (nel 2019, quasi 173.000 passeggeri hanno viaggiato in questo mese). Il periodo invernale registra i valori più contenuti, sempre al di sotto delle 10.000 unità/mese; è proprio in questa stagione, tuttavia, e in particolare in prossimità delle festività, che si sposta il maggior numero di residenti in Sardegna, come mostrato in figura. Il dato relativo alla percentuale di passeggeri residenti, che fa riferimento solo a quelli trasportati da CIN, si attesta fra dicembre e gennaio poco al di sotto del 70% del totale dei viaggiatori.

Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri, 2016-2019

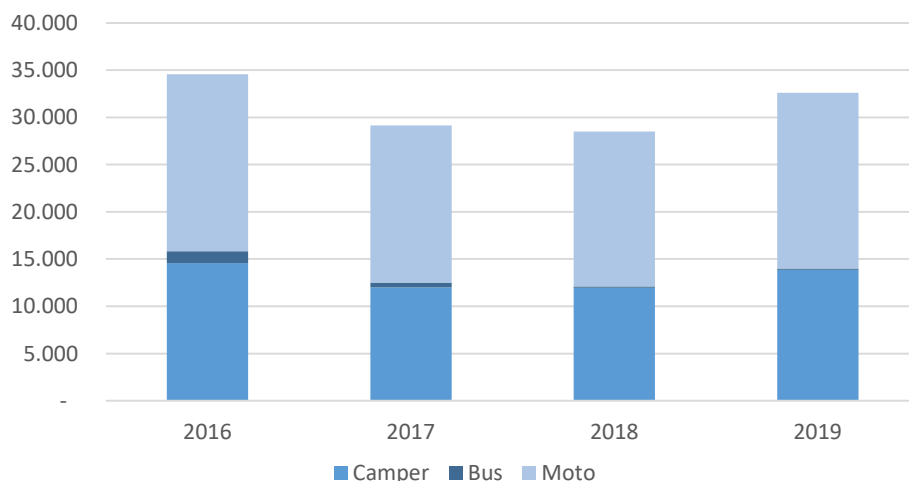


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

La dinamica del traffico auto al seguito è del tutto analoga a quella del trasporto passeggeri: anche in questo caso, fra il 2016 e il 2018 si verifica un calo costante del volume complessivo dei veicoli trasportati al seguito dei passeggeri, con un rialzo consistente nell'ultimo anno in esame. Mediamente, fra Genova e Arbatax viaggiano oltre 153.000 automobili all'anno, fra le 20.000 e le 43.000 al mese nel periodo estivo e fra le 1.100 e le 2.000 al mese in inverno. Si conferma inoltre anche la contrazione progressiva nell'arco del quadriennio della quota di auto trasportate da CIN, che scendono dal 37% al 21% del totale nell'arco del quadriennio. Anche in questo caso si mostra in figura il dettaglio sul trasporto di auto al seguito dei residenti, per CIN: se fra novembre e febbraio esse costituiscono in media fra il 58% e il 71% del totale, nel periodo estivo non sono oltre il 24%.

Gli altri mezzi (bus, camper e moto) imbarcati dai passeggeri sono annualmente in media il 20% delle auto: ogni anno, viaggiano sulla linea in esame mediamente 17.592 moto, 13.100 camper e 510 bus. La figura 4 di seguito ne rappresenta l'andamento nel quadriennio, che conferma, seppur con minore intensità, l'andamento di passeggeri e auto.

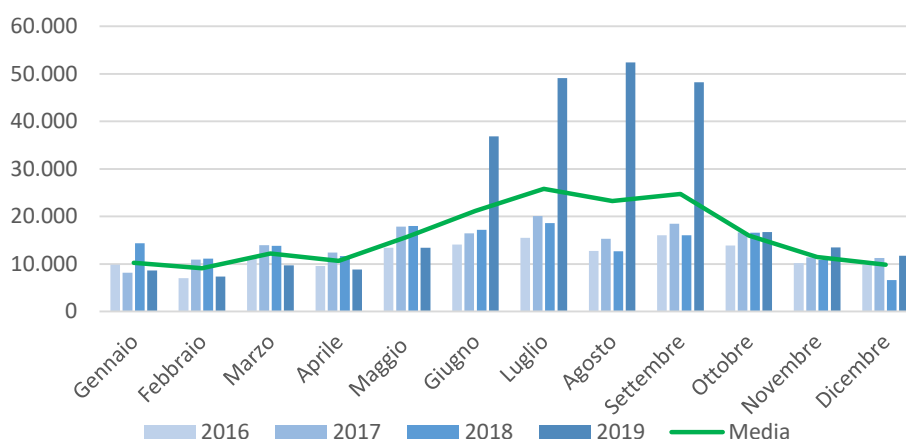
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP

La figura 5 di seguito riassume i dati relativi al flusso di merci, misurato in metri lineari di carico. Su questo segmento di traffico, nella tratta in esame, si osserva una dinamica del tutto differente da quella che interessa passeggeri e auto al seguito: i volumi complessivi crescono in totale di oltre il 92% nell'arco del quadriennio 2016-2019, con un aumento più moderato fra il 2016 e il 2018 e un balzo del 65% fra il 2018 e il 2019. In questo caso, viaggia con CIN annualmente fra l'84% e il 92% del totale delle merci nei primi tre anni considerati, ma solo il 43,9% nel 2019.

Figura 5 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Mediamente, su questa linea nel triennio 2016-18 hanno viaggiato circa 157.000 metri lineari di merci all'anno. Il 2019, con oltre 276.400 metri lineari, presenta un'impennata dei volumi di merci trasportate.

La tabella 1, nella pagina seguente, contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

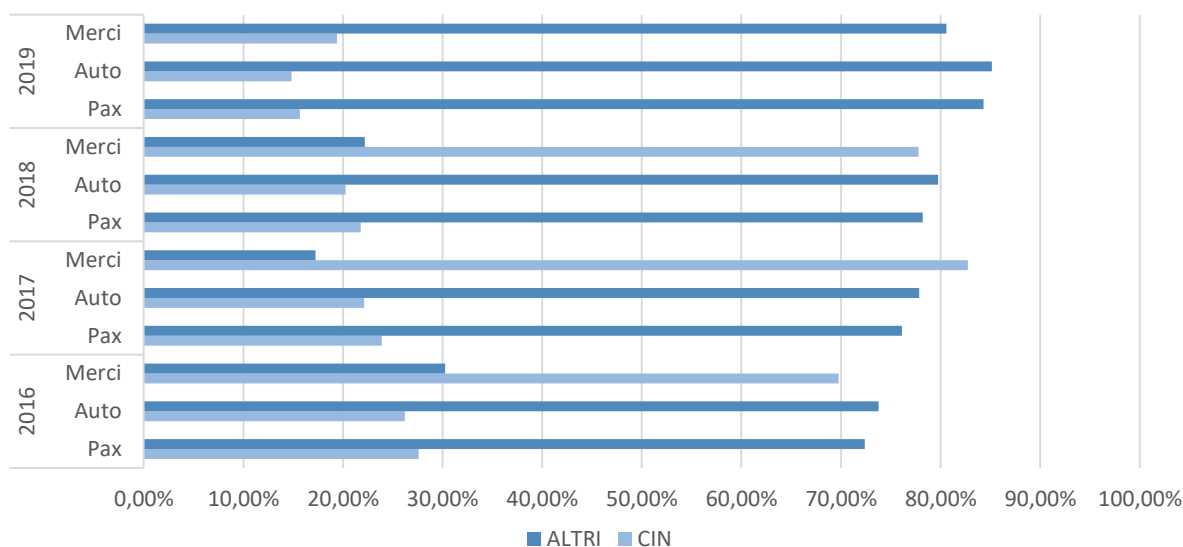
Anno	Compagnia	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	520	412.050	128.890	58.372
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	280	118.138	38.660	85.097
	Totale 2016	800	530.188	167.550	143.469
2017	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	480	383.548	118.885	59.916
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	259	87.046	28.422	100.500
	Totale 2017	739	470.594	147.307	160.416
2018	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	478	353.035	106.273	64.523
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	267	75.368	22.309	102.985
	Totale 2018	745	428.403	128.582	167.509
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	600	74.896	22.319	36.222
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	268	68.841	21.002	89.834
	Totale 2019	868	546.456	171.401	276.421

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nel triennio 2016-18 il *load factor* di CIN per passeggeri e auto al seguito non supera mai, rispettivamente, il 32% e il 28,5% nei periodi estivi, e in entrambi i casi il 14,5% in quelli invernali. Nel 2019, tali valori scendono ulteriormente, attestandosi attorno al 20% per i passeggeri, al 18% per le auto e al 28% per le merci.

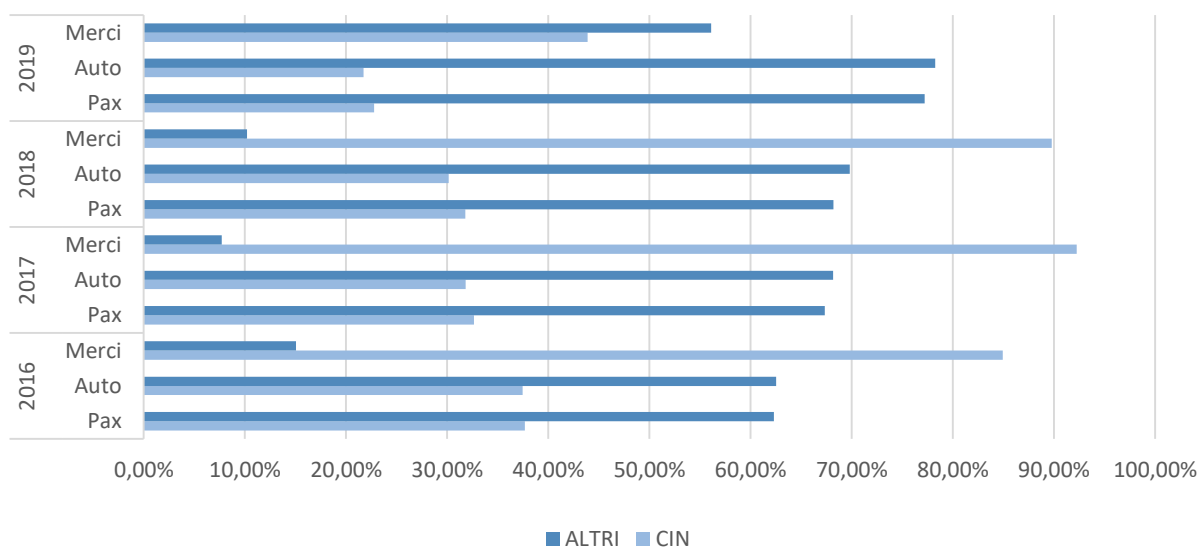
Nelle successive figure 6 e 7, si compara la distribuzione del servizio fra i differenti operatori nel periodo estivo e in quello invernale. Per il periodo estivo, CIN raggiunge una quota di distribuzione per i passeggeri del 22% in media, mentre per le auto e merci rispettivamente del 21% e 63%. Nel resto dell'anno tali percentuali aumentano, attestandosi ad una media di 31% per i passeggeri, 30% per le auto e 78% per le merci. È evidente nella rappresentazione grafica la progressiva perdita di competitività di CIN rispetto ai suoi concorrenti.

Figura 6 – Distribuzione del servizio, periodo estivo



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Figura 7 – Distribuzione del servizio, resto dell'anno



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nelle tabelle 2 e 3 di seguito riportate sono contenute le tariffe massime applicabili da CIN ai sensi della Convenzione, per la traversata fra Genova e Olbia e per quella prolungata ad Arbatax. Il tariffario è stato rivisto a gennaio 2020, con una lievissima riduzione (sempre inferiore al mezzo punto percentuale) rispetto agli importi previsti dal testo originario della Convenzione del 2012.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN per la linea Genova-Olbia, 2020

Linea Genova-Olbia - Tariffe massime in € - Gennaio 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	55,76	81,50	62,79	84,99	73,13	105,37
doppia interna	48,75	70,33	53,43	78,20	67,46	100,21
quadrupla esterna	46,40	67,46	50,62	67,33	60,45	90,85
quadrupla interna	38,45	53,20	44,08	62,79	55,76	79,16
1a classe poltrona	30,58	36,92	36,02	45,98	47,79	70,44
2a classe poltrona	25,15	31,49	31,49	40,54	45,98	65,00
ponte	24,24	30,58	30,58	39,64	37,05	53,43
auto 1° gruppo	41,23	57,01	56,35	77,79	64,93	90,66
auto 2° gruppo	52,44	75,65	62,78	86,36	69,22	99,24
roulottes, rimorchi	21,01	25,29	21,43	27,87	22,29	30,44
pullman	25,29	31,73	26,57	36,01	27,43	38,58
moto fino a 200 cc	32,72	32,72	32,72	32,72	32,72	32,72
moto oltre 200 cc	45,17	45,17	45,17	45,17	45,17	45,17
<i>Genova-Olbia</i>						
Mezzi commerciali pieni	36,61	36,61	36,61	36,61	36,61	36,61
Mezzi commerciali vuoti	28,89	28,89	28,89	28,89	28,89	28,89
<i>Olbia-Genova</i>						
Mezzi commerciali pieni	29,12	29,12	29,12	29,12	29,12	29,12
Mezzi commerciali vuoti	28,65	28,65	28,65	28,65	28,65	28,65

Fonte: sito CIN

Tabella 3 - Tariffe massime CIN per la linea Genova-Arbatax, 2020

Linea Genova-Olbia-Arbatax - Tariffe massime in € - Gennaio 2020

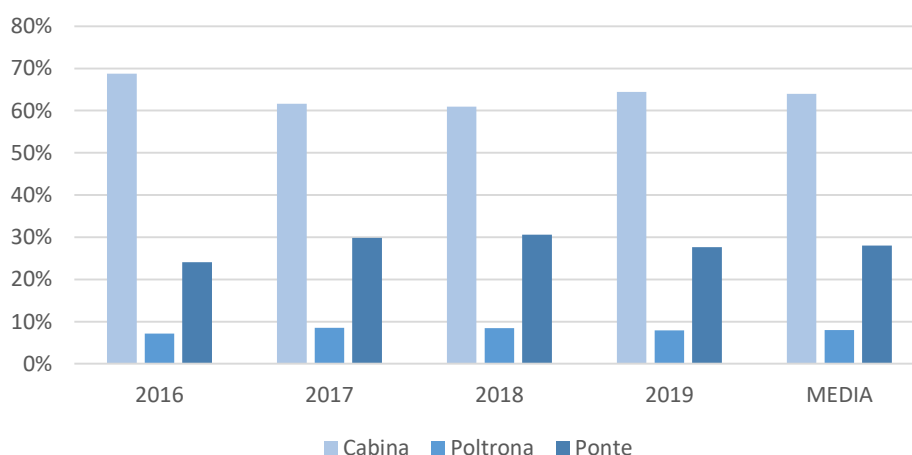
Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	57,37	88,66	64,65	92,51	75,35	112,94
doppia interna	50,11	78,37	54,96	85,04	69,48	109,25
quadrupla esterna	47,45	73,22	52,05	73,08	62,22	98,96
quadrupla interna	39,46	57,54	45,27	68,09	57,37	86,09
1a classe poltrona	31,30	39,63	36,93	49,59	49,12	76,50
2a classe poltrona	25,68	33,65	32,25	43,62	47,25	70,52
ponte	24,75	32,65	31,30	42,62	38,00	57,79
auto 1° gruppo	41,23	59,87	56,35	79,32	64,93	93,98
auto 2° gruppo	52,44	77,93	62,78	89,98	69,22	103,61
roulottes, rimorchi	21,01	25,29	21,43	27,87	22,29	30,44
pullman	25,29	31,73	26,57	36,01	27,43	38,58
moto fino a 200 cc	32,72	32,72	32,72	32,72	32,72	32,72
moto oltre 200 cc	45,17	45,17	45,17	45,17	45,17	45,17
Genova-Arbatax						
Mezzi commerciali pieni	37,85	37,85	37,85	37,85	37,85	37,85
Mezzi commerciali vuoti	29,76	29,76	29,76	29,76	29,76	29,76
Arbatax-Genova						
Mezzi commerciali pieni	29,53	29,53	29,53	29,53	29,53	29,53
Mezzi commerciali vuoti	29,53	29,53	29,53	29,53	29,53	29,53

Fonte: sito CIN

Come è possibile osservare, per le corse con destinazione Arbatax sono previsti massimali leggermente più elevati per le sistemazioni passeggeri (anche se in misura più contenuta per i residenti), mentre invariato rimane il prezzo per l'imbarco dei veicoli.

Si rappresentano di seguito le dinamiche dei titoli emessi da CIN per la linea in esame, distinti per tipologia di sistemazione. I titoli emessi in media annualmente sono 207.381, in costante diminuzione nell'arco del quadriennio, al termine del quale CIN ha staccato il 41% di biglietti in meno rispetto al dato iniziale del 2016. Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra numero di biglietti venduti e totale dei ricavi realizzati) sono pari a 52,6 euro per i passeggeri, 75,3 euro per le auto e 29,1 euro al metro lineare per le merci.

Figura 8 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

La sistemazione più richiesta è quella in cabina, con 414.287 titoli venduti nel quadriennio e mediamente circa 103.000 all'anno; i posti poltrona sono invece la categoria meno venduta, con 51.172 biglietti emessi nel quadriennio e circa 12.000 in media all'anno.

CONCLUSIONI

Sulla linea viaggiano mediamente ogni anno poco meno di 494.000 passeggeri, 154.000 auto e oltre 190.000 metri lineari di merci. Si tratta di uno dei collegamenti meno frequentati fra quelli identificati come di servizio pubblico e operati da CIN.

Gli utenti tendono a prediligere per la traversata la sistemazione in cabina, imbarcano come veicoli al seguito prevalentemente auto e, seppur in misura più contenuta, motocicli. La presenza sostanzialmente equilibrata di passeggeri residenti e non residenti è legata al forte carattere di stagionalità della domanda di trasporto per questa tratta, che come si è avuto modo di mostrare si intensifica in maniera cospicua nei mesi estivi. Con riguardo alle tariffe, il costo medio del biglietto è di circa 47 euro in bassa stagione e 70 euro in alta stagione.

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 è fra le 10 e le 12 ore.

Sono attivi sulla linea:

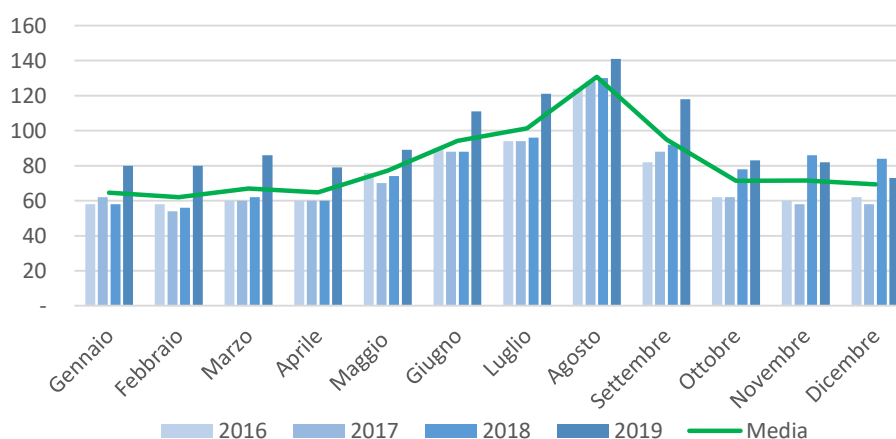
- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) nei mesi invernali e in libero mercato nel resto dell'anno;
- Grandi Navi Veloci (GNV), che opera da maggio a settembre in regime di libero mercato;
- Grimaldi Lines, che opera in libero mercato da ottobre a dicembre nel 2018 e in tutti i mesi dell'anno nel 2019³⁴, ma unicamente per il trasporto merci.

Ai sensi della convenzione, che regola i servizi da svolgere in OSP (come anticipato, solo nei mesi invernali), CIN deve garantire una periodicità giornaliera delle corse e fasce orarie per i collegamenti notturni a partire dalle 19:00; fra giugno e settembre, quando opera in regime di libero mercato, la Compagnia effettua più corse giornaliere per rispondere alla maggiore richiesta del servizio.

Nella quasi totalità dei casi CIN si serve di navi con una capacità pari a 3.000 passeggeri, 1.080 auto e/o 1.900 metri lineari.

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 quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva tabella 1.

Figura 1 – Corse mensili, 2016-2019



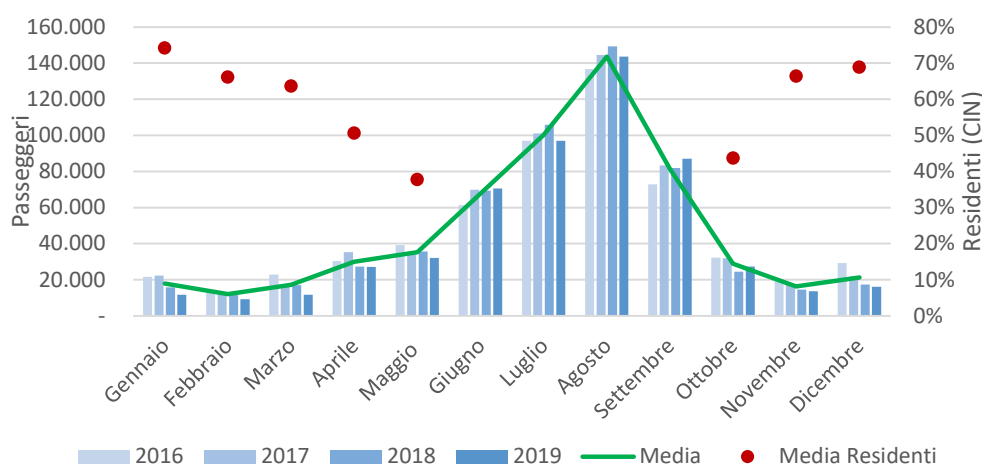
Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Nel quadriennio 2016-19 le compagnie hanno effettuato mediamente 969 corse l'anno, che corrispondono ad una media mensile di 81, con un massimo di circa 131 corse ad agosto e un

³⁴ È in realtà possibile rilevare un'attività di Grimaldi sulla linea anche nel 2017; in quanto marginali, tuttavia, questi dati non compaiono nelle elaborazioni qui riportate.

minimo di 62 a febbraio. L'andamento delle corse nel quadriennio considerato risulta crescente negli anni, con 886 corse nel 2016, poco meno nel 2017 fino ad arrivare a 1.143 nel 2019.

Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019

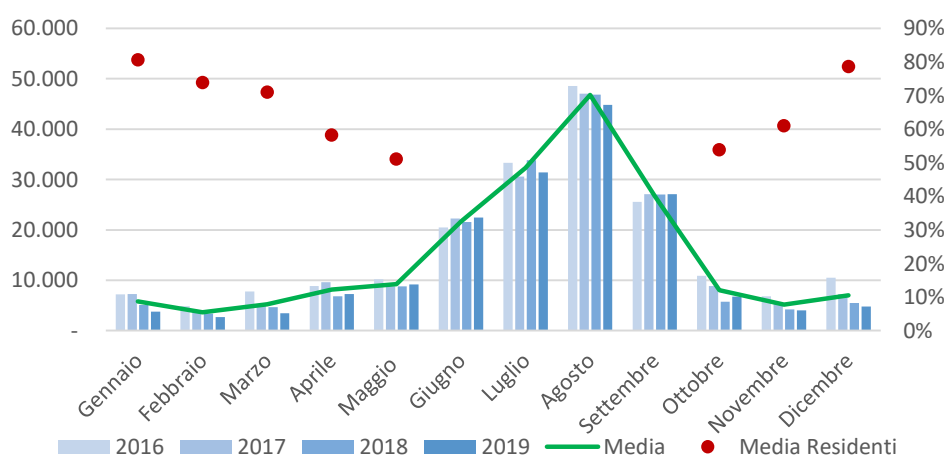


Fonte: elaborazioni su dati AdSP

In media, nell'intero periodo, il volume di passeggeri trasportati è pari a 571.632, con un massimo nel 2017 (591.776) e un minimo nel 2019 (547.283). La media mensile è invece pari a 48.110 nel 2016, 49.315 nel 2017, 47.512 nel 2018 e 45.607 nel 2019. Riguardo al trend stagionale, invece, questo appare omogeneo nel quadriennio considerato: di fatto il numero di passeggeri quadruplica da maggio ad agosto.

Per i viaggiatori trasportati da CIN nel periodo ricadente nella convenzione, inoltre, è possibile rilevare la quota di soggetti residenti in Sardegna. Questi costituiscono la maggior parte dei passeggeri trasportati fra novembre e aprile, arrivando a costituirne in media fra il 66% e il 74% nel periodo a cavallo delle festività.

Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri 2016-2019



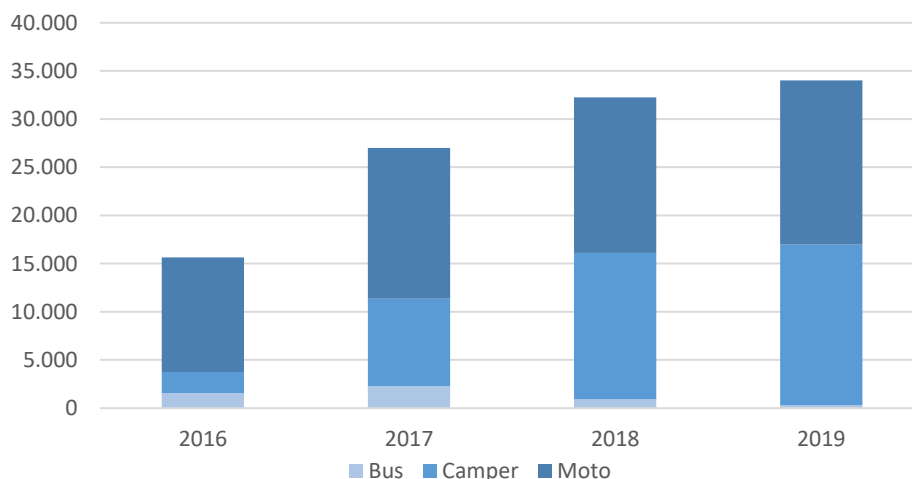
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

Le auto trasportate al seguito dei passeggeri seguono la dinamica dei passeggeri e sono mediamente pari a 179.838, con il valore massimo registrato nel 2016 (195.013) e quello minimo nel 2019 (167.723). 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 sempre superiore alla metà del totale; fra dicembre e gennaio, mediamente l'80% delle vetture trasportate sono al seguito di viaggiatori residenti.

Per quanto riguarda gli altri mezzi (bus, camper e moto) trasportati, come è possibile osservare dal grafico in figura 4 questi rappresentano complessivamente e in media circa il 15% delle auto. Più nel dettaglio, il numero medio di bus è pari a circa 1.258, mentre moto e camper sono in numero medio annuo rispettivamente pari a 15.192 e 10.787.

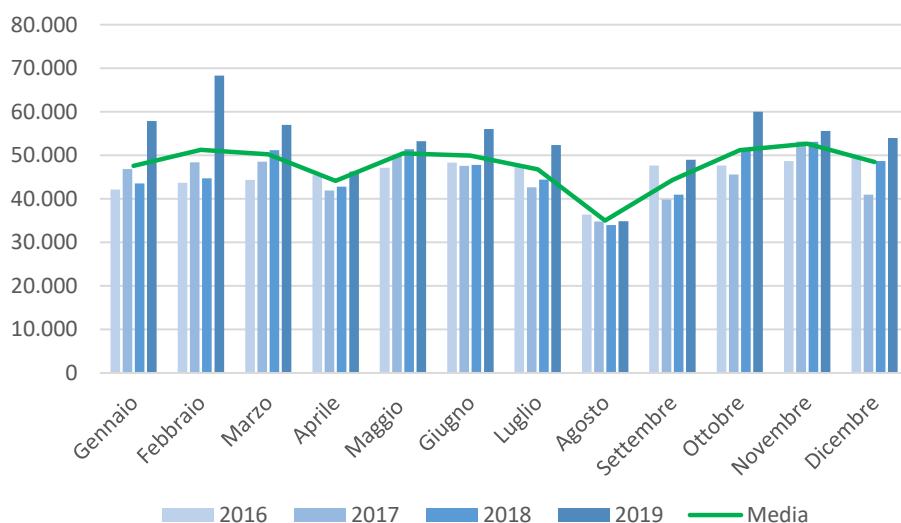
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

In ultimo, le merci ammontano in media a 571.865 metri lineari nell'intero periodo; il valore massimo si verifica nel 2019 (644.295) e quello minimo nel 2017 (540.052). Il flusso merci registra un incremento in ognuno dei mesi del 2019 rispetto agli altri anni, per effetto della presenza di Grimaldi sul mercato. Nel caso delle merci, diversamente da quello dei passeggeri e auto al seguito, non si riscontra un effetto stagionalità evidente; anzi, il mese con il traffico più contenuto è agosto, (34.993 metri lineari in media).

Figura 5 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Con riguardo ai passeggeri, complessivamente si registra una flessione del traffico totale nel corso dei quattro anni (pari al 5,2%), dovuta ad una riduzione del numero di utenti trasportati da CIN. Per le auto al seguito l'andamento del traffico è del tutto analogo: anche in questo caso si registra un calo del dato complessivo a causa della riduzione del traffico di CIN. Il traffico totale di merci registra, invece, una sostanziale stabilità nel triennio 2018-18 e un aumento del 16,3% nel 2019, per effetto della presenza di Grimaldi sul mercato per l'intero anno.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

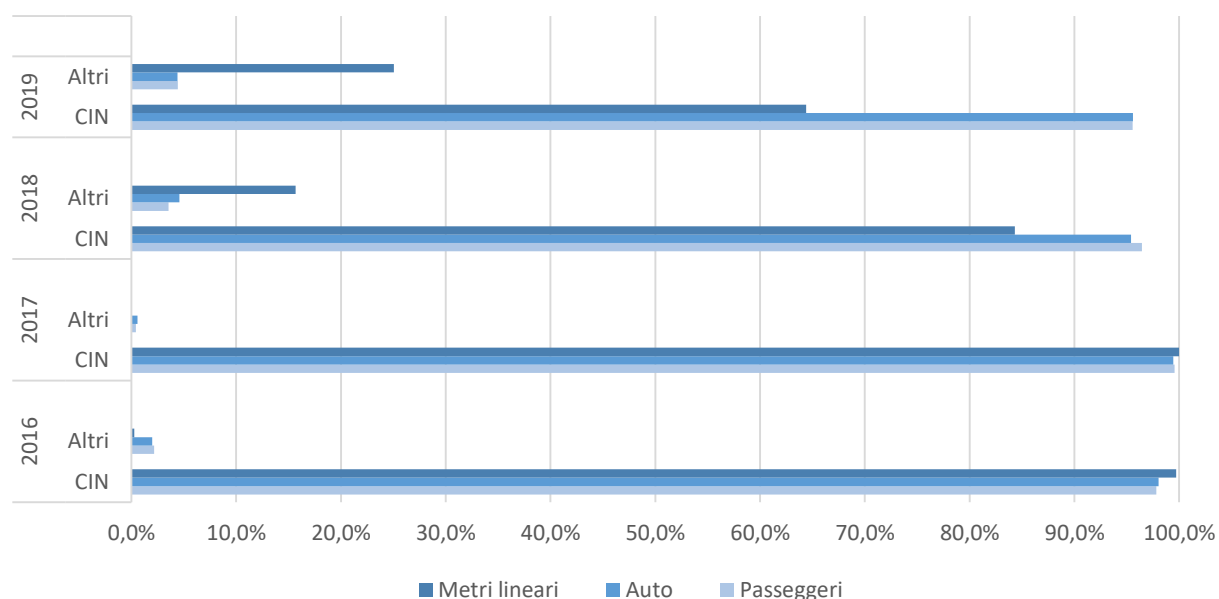
Anno	Periodo	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	390	367.917	127.934	179.900
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	496	209.408	67.079	369.199
	Totale 2016	886	577.325	195.013	549.099
2017	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	398	398.727	127.004	164.725
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	484	193.049	56.126	375.327
	Totale 2017	882	591.776	183.130	540.052
2018	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	406	406.362	129.268	167.137
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	558	163.781	44.219	386.874
	Totale 2018	964	570.143	173.487	554.012
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	491	398.325	125.805	192.190
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	652	148.958	41.918	452.105
	Totale 2019	1.143	547.283	167.723	644.295

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Il *load factor* dei passeggeri registrato da CIN nei mesi in convenzione diminuisce complessivamente di tre punti percentuali, come anche il coefficiente di riempimento relativo ai veicoli. Guardando al trasporto merci, da rilevare come CIN registri in questo caso un *load factor* più consistente nei mesi invernali rispetto a quanto registrato nel caso dei passeggeri e delle auto al seguito.

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 la quasi totalità dei passeggeri e dei veicoli. Per quanto riguarda il flusso di merci, CIN rappresenta l'operatore di riferimento per tutto l'anno solare nell'intero triennio 2016-18: oltre il 95% delle merci viaggia su navi di questa compagnia (ad eccezione del periodo ottobre-maggio 2018, in cui la quota si riduce all'84%). Nell'inverno 2019, invece, la distribuzione delle merci trasportate vede la quota di CIN ridursi al 64,4%.

Figura 7 – Distribuzione del servizio, ottobre-maggio



La tabella 2 contiene le tariffe massime applicabili da CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione), ad oggi si registra un incremento tariffario di circa il 2% per le tre categorie (passeggeri, auto e merci).

Tabella 2 – Tariffe massime CIN, 2020

Linea Genova-Porto Torres – Tariffe massime in € - Gennaio 2020

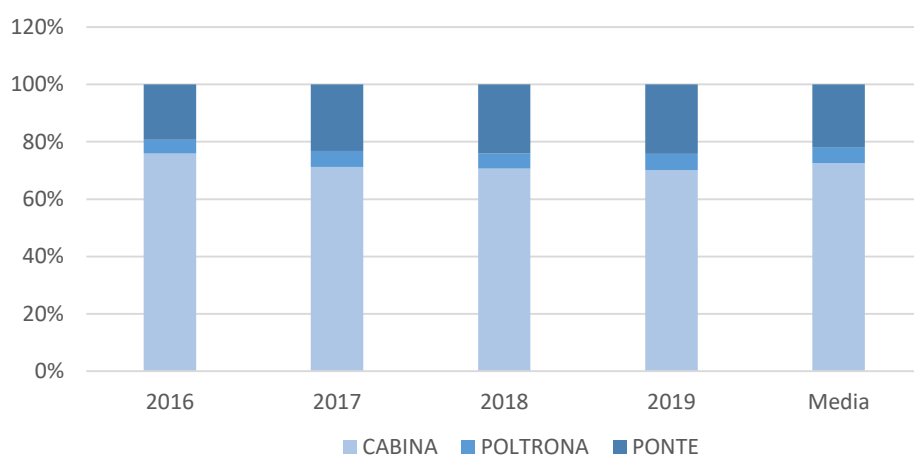
Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	57,11	83,78	64,3	96,46	81,07	119,65
doppia interna	49,93	73,88	54,72	85,85	69,08	104,48
quadrupla esterna	47,52	69,08	51,84	78,66	66,69	93,04
quadrupla interna	39,38	54,48	45,14	64,3	57,11	81,07
1a classe poltrona)	31,32	37,81	36,88	47,09	48,94	72,13
2a classe poltrona	25,75	32,24	32,24	41,52	47,09	66,57
ponte	24,82	31,32	31,32	40,59	37,94	54,72
auto 1° gruppo	55,52	68,69	57,71	79,67	66,5	93,16
auto 2° gruppo	59,91	77,47	64,29	88,44	70,88	106,21
roulotte, rimorchi	21,51	25,9	21,95	28,54	22,82	31,17
pullman	25,9	32,49	27,21	36,88	28,1	39,51
moto fino a 200 cc	33,5	33,5	33,5	33,5	33,5	33,5
moto oltre 200 cc	46,26	46,26	46,26	46,26	46,26	46,26
Genova - Porto Torres						
Mezzi commerciali pieni	38,84	38,84	38,84	38,84	38,84	38,84
Mezzi commerciali vuoti	30,93	30,93	30,93	30,93	30,93	30,93
Porto Torres – Genova						
Mezzi commerciali pieni	31,17	31,17	31,17	31,17	31,17	31,17
Mezzi commerciali vuoti	30,83	30,83	30,83	30,83	30,83	30,83

Fonte: sito CIN

Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra numero di biglietti venduti e totale dei ricavi realizzati) sono pari a 44,4 euro per i passeggeri³⁵, 66,3 per le auto e 31,9 euro al metro lineare per le merci.

Di seguito si rappresenta la dinamica dei titoli emessi dalla compagnia CIN per la tratta in oggetto, nel periodo in convenzione, suddivisi per tipologia di accomodamento. La maggior parte dei titoli emessi, in media il 73%, riguarda la tipologia cabina, seguita dalla sistemazione ponte (22%) e in ultimo da quella poltrona (6%).

Figura 8 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

CONCLUSIONI

Sulla linea viaggiano mediamente ogni anno circa 570.000 passeggeri, quasi 180.000 auto e circa 180.000 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 3 macchine ogni 10 passeggeri a bordo, mentre il totale degli altri mezzi (bus, camper e moto) rappresenta solo il 15% delle auto al seguito trasportate. I passeggeri sono per il 55% circa viaggiatori residenti. L'utenza predilige la cabina al passaggio ponte o al posto poltrona, pagando un costo che si aggira in media sui 44,4 euro.

³⁵ Non sono disponibili dati puntuali rispetto alla tariffa effettivamente applicate suddivise per le diverse tipologie di biglietto, stagionalità e residenti/ordinari.

NAPOLI-CAGLIARI

I servizi di trasporto marittimo sulla tratta Napoli-Cagliari garantiscono la continuità territoriale fra la Sardegna e uno dei principali porti del sud Italia continentale. Sulla tratta è attiva la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n. 54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per l'intero anno solare, con traghetti Ro-Pax.

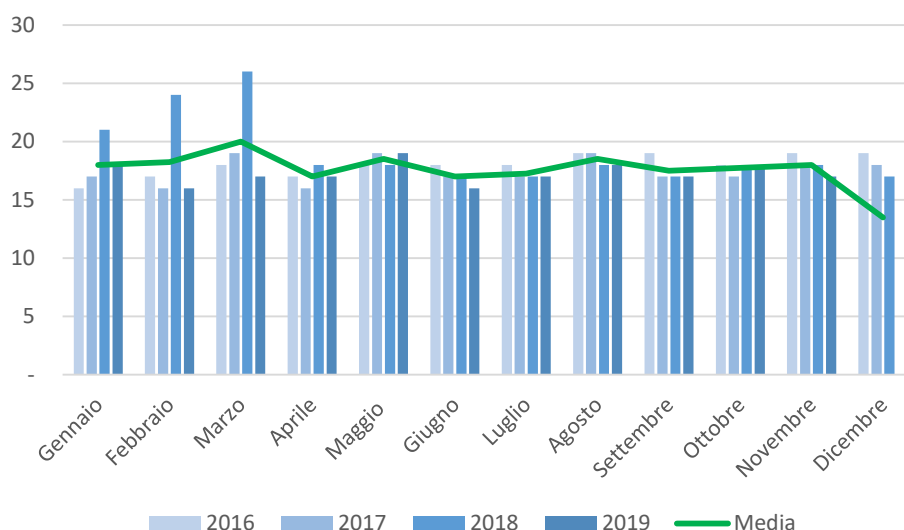
Per completezza, si evidenzia la presenza di un'altra rotta contigua alla Napoli-Cagliari, per il solo trasporto merci (Ro-Ro cargo), fra il porto di Salerno e quello di Cagliari, servita da Grimaldi Lines³⁶.

La frequenza delle corse sulla linea è per tutto l'anno di due viaggi (due andate e ritorno) a settimana, entrambe notturne. I traghetti (Ro-Pax) partono fra le 18.00 e le 19.00 e coprono la distanza fra i porti delle due città (circa 265 miglia nautiche) in circa 14 ore.

Nel quadriennio 2016-2019 CIN si è servita complessivamente di diverse navi, che hanno operato anche su altre linee e che si sono alternate nel tempo. Negli ultimi due anni, la compagnia ha utilizzato un traghetto con una capacità di 2.045 passeggeri, 560 auto e 2.050 metri lineari³⁷.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato dall'attività di CIN nel quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva Tabella 1.

Figura 1- Corse mensili, 2016-2019



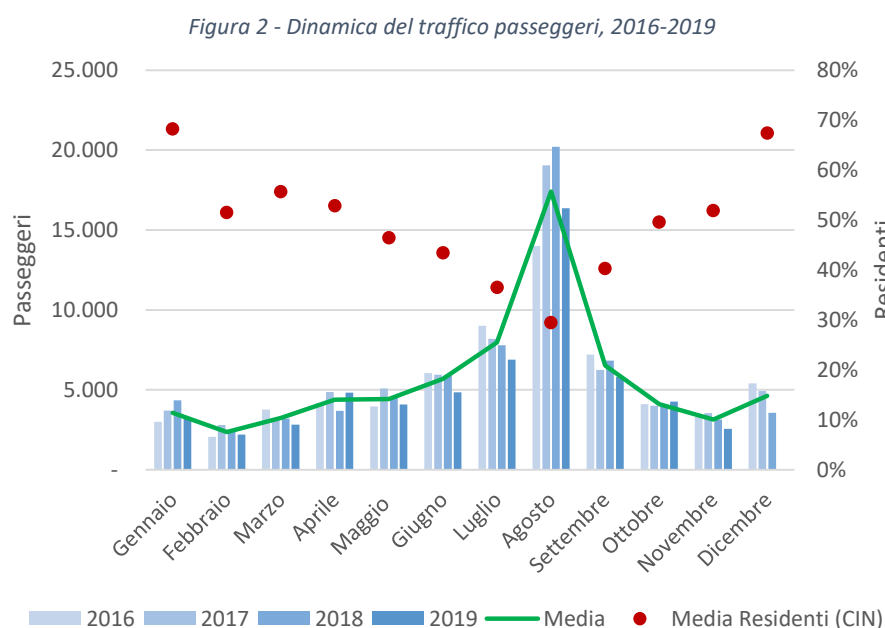
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

³⁶ Nell'ultimo anno sono state effettuate sulla linea 317 corse, trasportando complessivamente 27.094 veicoli commerciali. Fonte: Sardegna Mobilità.

³⁷ Capacità di riferimento per i calcoli sul *load factor*. Il carico delle navi Ro/Ro è tipicamente misurato dalle corsie in metri lineari. Questo è calcolato sommando i metri delle corsie dedicate al trasporto di semirimorchi.

Come mostrato nella figura 1, diversamente dalle altre linee gestite da CIN, l'andamento delle corse nel periodo temporale di riferimento non presenta discontinuità stagionali³⁸. CIN ha effettuato, in media, 225 corse l'anno, che corrispondono mediamente a 18 corse al mese, con dei picchi registrati nei primi mesi del 2018. All'opposto (Figure 2 e 3) la domanda di passeggeri e auto al seguito è stata caratterizzata dalla consueta stagionalità.

La media dei passeggeri trasportati, nel periodo considerato, è di circa 69.000, con un picco di 71.000 passeggeri trasportati registrato nel 2017. Le auto trasportate sono pari mediamente a 16.000, con un trend in crescita di circa il 13,5% tra il 2016 e il 2018. Quanto alle merci, i metri lineari occupati di stiva sono mediamente pari a 163.000, con un andamento anch'esso crescente: tra il 2016 e il 2018 si registra un aumento pari al 54%. Per il 2019 si evidenzia una diminuzione, rispetto al 2018, su tutte le categorie del trasporto, nei mesi fra gennaio e novembre.



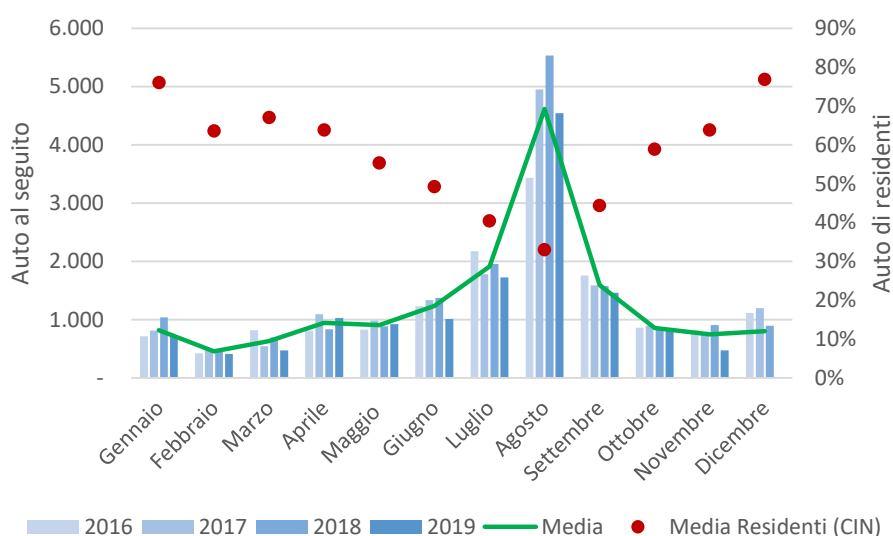
Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Come anticipato, si evince dal grafico in figura 2 che il flusso dei passeggeri è caratterizzato da forte stagionalità, raggiungendo elevati picchi nel periodo estivo. In particolare, la media nel mese di agosto arriva a circa 17.000 passeggeri. Nei mesi di febbraio e novembre si registrano i valori minori, con un trasporto medio rispettivamente pari a circa 2.000 e 3.000 passeggeri. Si evidenzia inoltre che, nel periodo in convenzione, mediamente il 43% dei passeggeri che viaggiano con CIN ha acquistato un biglietto per residenti.

Prevedibilmente, le auto presentano un andamento omogeneo rispetto a quello evidenziato per i passeggeri, con una media annua pari a circa 16.000 e mensile pari a circa 1.200, con picchi nel mese di agosto (4.000 in media) e livelli minimi nel mese di febbraio (circa 455 auto trasportate in media). Infine, si evidenzia che mediamente il 49% dei titoli di viaggio per auto di CIN sono stati acquistati con la tariffa per residenti.

³⁸ Per il 2019 non sono presenti i dati di dicembre.

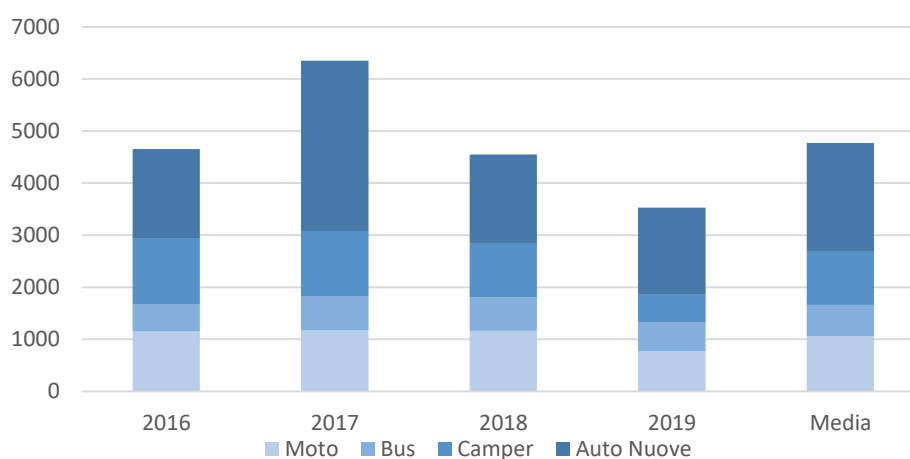
Figura 31 – Auto al seguito



Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Gli altri mezzi (auto nuove, bus, moto e camper) trasportati complessivamente dalle due compagnie rappresentano mediamente il 39% delle auto al seguito trasportate. Si consideri, infatti, che il numero medio annuo di auto nuove è pari a circa 2.000, mentre le moto sono in media pari a circa 1.064, seguite da 1.023 camper e 592 bus. Nel grafico che segue se ne rappresenta l'andamento per il quadriennio considerato, che registra il suo picco nell'anno 2017.

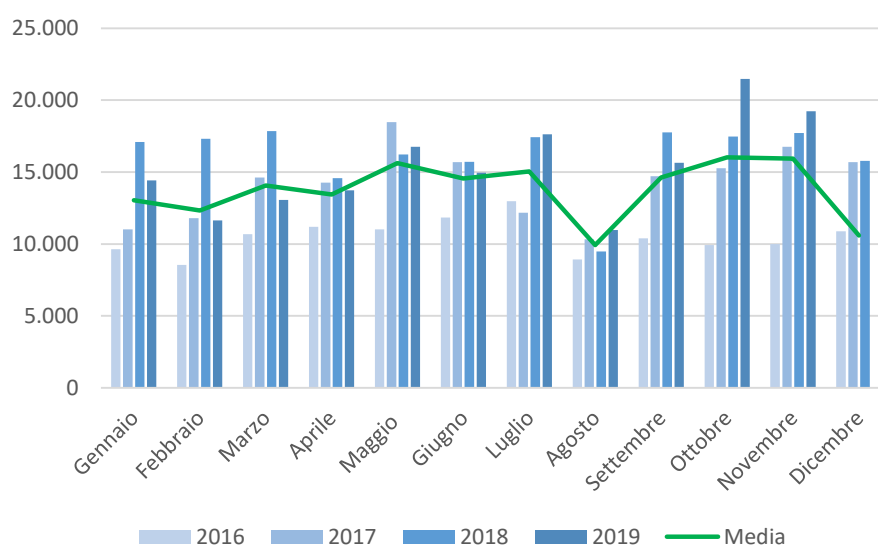
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Il trasporto di merci, diversamente da quello dei passeggeri, mostra un andamento più regolare durante l'anno. Riguardo alla stagionalità, si evidenziano livelli più elevati di merci trasportate nei mesi di maggio, settembre, ottobre e novembre con una media mensile di circa 15.000 metri lineari trasportati. I flussi più contenuti si registrano nei mesi di agosto, con circa 10.000 metri lineari di merci trasportate in media.

Figura 5: Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Mettendo a confronto il 2018 con il 2016 si ricava anzitutto la crescita delle corse del 6%; in secondo luogo, la sostanziale stabilità dei passeggeri trasportati; da ultimo, la crescita delle auto al seguito (+13,5%) e soprattutto delle merci (+54,2%). Il 2019, da gennaio a novembre, evidenzia un'inversione di tendenza: le corse si riducono del 10%, i passeggeri del 12%, le auto del 16% e le merci del 5%.

Nel complesso del triennio 2016-18 i *load factor* sono più modesti nelle stagioni invernali (con "picchi" per i passeggeri dell'11% e per le auto del 9%, mentre quello delle merci arriva a un massimo del 43%); salvo che per le merci, il *load factor* estivo è in media più che il doppio quello invernale. Mediamente, i coefficienti di carico per i passeggeri, auto e merci sono nel quadriennio considerato rispettivamente pari a circa il 15%, 13% e 38%.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

Anno	Compagnia	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	CIN	74	36.277	8.600	44.147
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	CIN	142	29.813	6.402	81.867
	Totale 2016	216	66.090	15.002	126.014
2017	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	CIN	70	39.420	9.653	52.901
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	CIN	140	32.107	6.820	117.911
	Totale 2017	210	71.527	16.473	170.812
2018	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	CIN	69	40.765	10.442	60.370
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	CIN	160	28.900	6.593	134.031
	Totale 2018	229	69.665	17.035	194.401
2019	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	CIN	68	33.898	8.743	59.201
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)³⁹				
	CIN	122	23.952	4.826	110.311
	Totale 2019	190	57.850	13.569	169.512

Fonte: elaborazioni su dati Regione Sardegna

Infine, nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicabili dalla compagnia CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 a gennaio 2020 si riscontra un aumento delle tariffe di circa il 2,53%.

Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra numero di biglietti venduti e totale dei ricavi realizzati) sono pari a 39,7 euro per i passeggeri⁴⁰, 70,2 euro per le auto e 32 euro, al metro lineare, per le merci.

³⁹ Per il 2019 non sono presenti i dati di dicembre.

⁴⁰ Non sono disponibili dati puntuali rispetto alle tariffe effettivamente applicate suddivise per tipologia di biglietto, stagionalità e residenti/ordinari.

Tabella 2 -Tariffe massime CIN, 2020

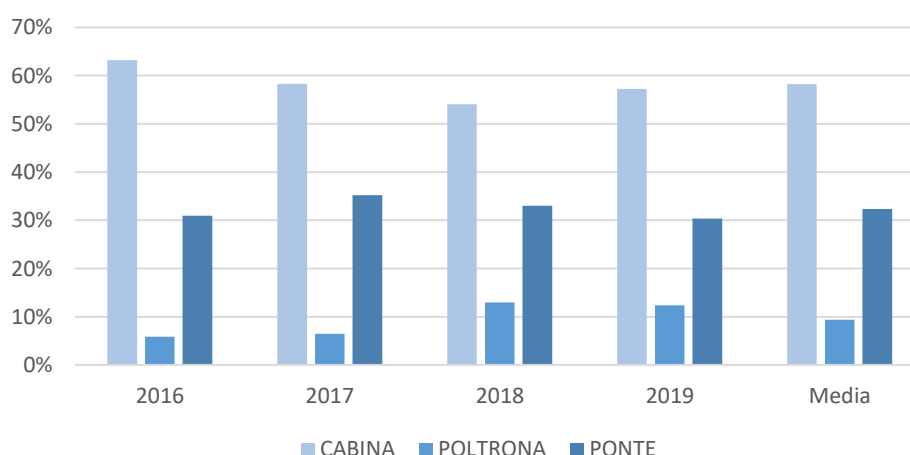
Linea Napoli-Cagliari – Tariffe massime in € - Gennaio 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
1a cl.ponte salone esterna	48,26	66,51	50,19	78,06	53,06	85,77
1a cl.ponte salone interna	44,53	61,85	46,46	73,4	49,34	81,11
1a classe cabina	40,67	56,56	42,6	67,15	45,49	74,85
2a classe cabina	35,39	46,46	36,35	52,23	38,27	58,49
2a classe copertino	35,39	42,6	36,35	47,42	38,27	54,63
2a classe poltrona	26,95	35,39	27,44	39,71	27,92	44,53
ponte	23,6	30,33	24,07	31,77	24,55	36,1
auto 1° gruppo	47,16	59,73	48,92	67,67	53,32	74,29
auto 2° gruppo	51,12	70,32	52,89	79,14	54,22	86,68
roulottes, rimorchi	21,43	25,94	22,19	28,71	22,62	30,82
pullman	31,1	39,92	32,41	44,33	33,35	47,68
moto fino a 200 cc	33,66	33,66	33,66	33,66	33,66	33,66
moto oltre 200 cc	46,47	46,47	46,47	46,47	46,47	46,47
Napoli – Cagliari						
Mezzi commerciali pieni	37,55	37,55	37,55	37,55	37,55	37,55
Mezzi commerciali vuoti	26,96	26,96	26,96	26,96	26,96	26,96
Cagliari – Napoli						
Mezzi commerciali pieni	37,55	37,55	37,55	37,55	37,55	37,55
Mezzi commerciali vuoti	26,96	26,96	26,96	26,96	26,96	26,96

Fonte: sito CIN

Di seguito si rappresenta la dinamica delle tariffe e dei titoli emessi dalla compagnia per la tratta in oggetto. Ogni anno in media circa il 58% dei passeggeri acquista un biglietto in cabina, il 32% un passaggio ponte, mentre solo il 9% un posto poltrona, senza sostanziali differenze nell'arco dell'anno solare. Relativamente alla tipologia di biglietto acquistato, entrambe le categorie di utenti (residenti e non) preferiscono la cabina.

Figura 6– Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come l'offerta sulla tratta Napoli-Cagliari sia garantita solo da CIN in OSP per tutto l'anno solare. Il flusso dei passeggeri e delle auto al seguito è caratterizzato da elevata stagionalità. In media vengono trasportati all'anno 69.000 passeggeri, 16.000 auto e circa 163.000 metri lineari di merce. Nel periodo invernale si registra un *load factor* passeggeri e auto rispettivamente pari al 10% e 8%; il *load factor* delle merci, dal 2017, si attesta al 41% senza particolari variazioni tra i due sottoperiodi esaminati.

I residenti rappresentano mediamente, nel periodo considerato, il 43% del totale dei passeggeri. In generale i viaggiatori prediligono la cabina (circa il 58% dei biglietti venduti da CIN) rispetto al passaggio ponte o alla poltrona e spendono per l'acquisto del biglietto passeggeri in media 39,7 euro.

CAGLIARI-PALERMO

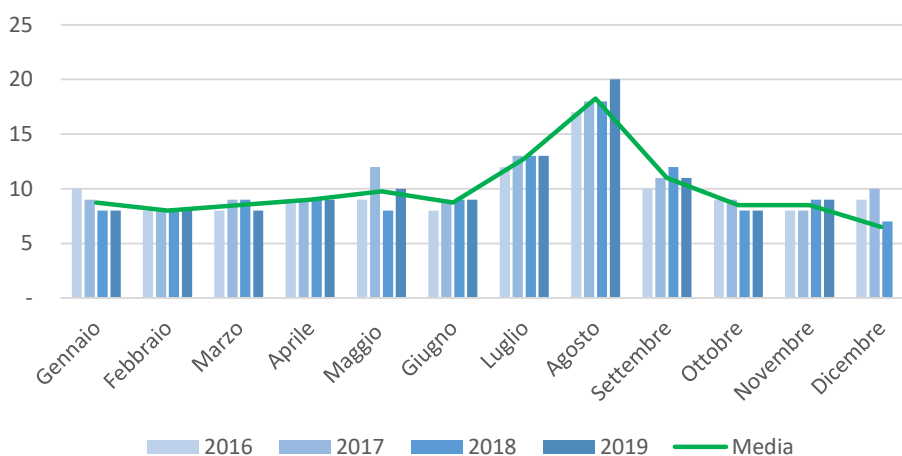
I servizi di trasporto marittimo sulla linea Cagliari-Palermo garantiscono la continuità territoriale tra le due isole maggiori del Paese e sono svolti da CIN in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per l'intero anno solare. Attualmente, CIN risulta essere l'unica compagnia che opera sulla tratta⁴¹.

Come da Convenzione, la compagnia deve percorrere la tratta andata e ritorno almeno una volta la settimana; solitamente, le partenze sono intorno alle ore 19.30 e 23.59. I porti delle due città sono distanti circa 216 miglia nautiche e il tempo di traversata della tratta è mediamente fra le 12 ore in diurna e le 13 ore in notturna.

Il naviglio⁴² di cui si è servita CIN è costituito da unità Ro-Pax, che si sono alternate nel tempo, con una capacità media di circa 1.900 passeggeri, 600 auto e 1.600 metri lineari. Negli ultimi due anni la Compagnia ha utilizzato un traghetto con una capacità⁴³ di 2.045 passeggeri, 560 auto e 2.050 metri lineari.

Come mostra il grafico che segue, l'andamento annuale delle corse nel periodo temporale di riferimento è sostanzialmente omogeneo. La compagnia ha effettuato circa 118 corse l'anno (sommando i due sensi di marcia), pari in media a 10 corse al mese, con un picco ad agosto (circa 18 corse).

Figura 1 – Corse mensili 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato nel quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva Tabella 1⁴⁴.

La media dei passeggeri trasportati, nel periodo considerato, è di circa 54.000, con un trend crescente nei primi tre anni (circa il 13% tra il 2016 ed il 2018) a cui è seguito un rallentamento nell'ultimo anno (-5,9%). Le auto trasportate sono pari mediamente a 13.796, con una piccola

⁴¹ Fino al 2016 e marginalmente nel 2017 (6 corse) era presente anche Grimaldi S.p.A. come operatore Ro-Ro cargo (solo merci).

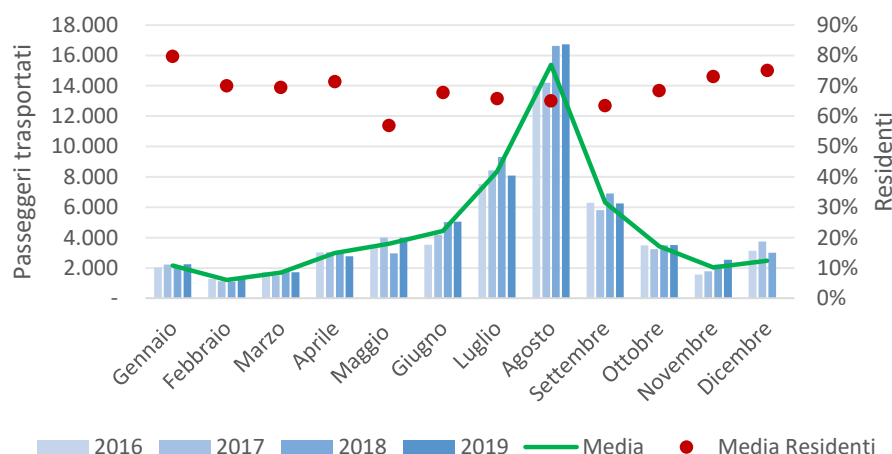
⁴² Durante la settimana il traghetto utilizzato sulla Napoli-Cagliari serve anche la rotta Cagliari-Palermo.

⁴³ Capacità di riferimento per i calcoli sul load factor.

⁴⁴ Si precisa che per il 2019 non sono disponibili i dati riferiti al mese di dicembre.

oscillazione di circa il 2% tra il 2016 e il 2018 e una flessione del 5,4% nel 2019. Quanto alle merci, i metri lineari occupati di stiva sono, nel quadriennio, mediamente pari a 71.758, con un andamento tutt'altro che lineare, registrando tra il 2016 e il 2017 un forte aumento dei volumi che supera il 70% e una decrescita successiva, particolarmente marcata (-18%) nell'ultimo anno. Sebbene i dati al momento disponibili per il 2019 si fermino a novembre, la generale decrescita del traffico registrata nel 2019 non può essere imputata a questo.

Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri 2016-2019



Fonte: Elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

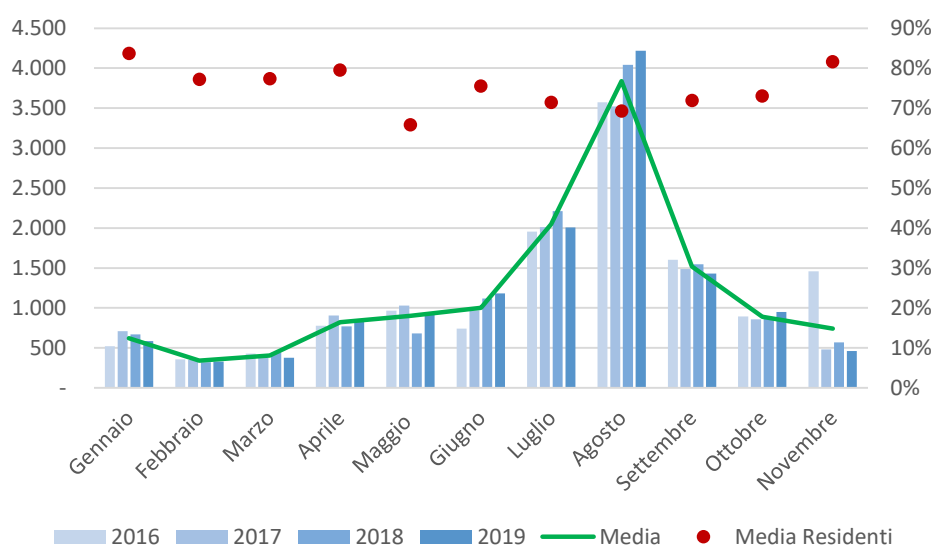
Come si evince dal grafico in figura 2, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità, con una media su base mensile pari a circa 4.500 passeggeri ma con picchi rilevanti nel periodo estivo (11.000 passeggeri in media nei mesi di luglio e agosto, 15.400 solo in agosto) e una notevole riduzione del traffico nei mesi invernali (in media 1.400).

Durante il quadriennio considerato, in media il 68% dei biglietti emessi annualmente da CIN è acquistato da residenti, mentre il restante 32% è acquistato da altre categorie di utenti (biglietto ordinario). Tale elevata percentuale di residenti è indice di significativo rilievo di interesse pubblico per la tratta in questione; pur essendo pari a 2/3 del totale, peraltro, la quota è probabilmente sottostimata: eventuali offerte a sconto, che la compagnia può aver proposto alla totalità degli utenti, potrebbero essere risultate più convenienti per i passeggeri residenti rispetto alle tariffe a loro dedicate.

Il picco dei passeggeri residenti si verifica in media a gennaio, quando essi arrivano a rappresentare l'80% dei viaggiatori trasportati; nel mese di agosto, invece, tale percentuale scende al 65%.

Naturalmente le auto al seguito presentano un andamento omogeneo rispetto a quello evidenziato per i passeggeri, con una media annua pari a 13.796 e mensile pari a circa 1.500, picchi nel mese di agosto (3.800 in media) e livelli minimi nel mese di febbraio (340 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.

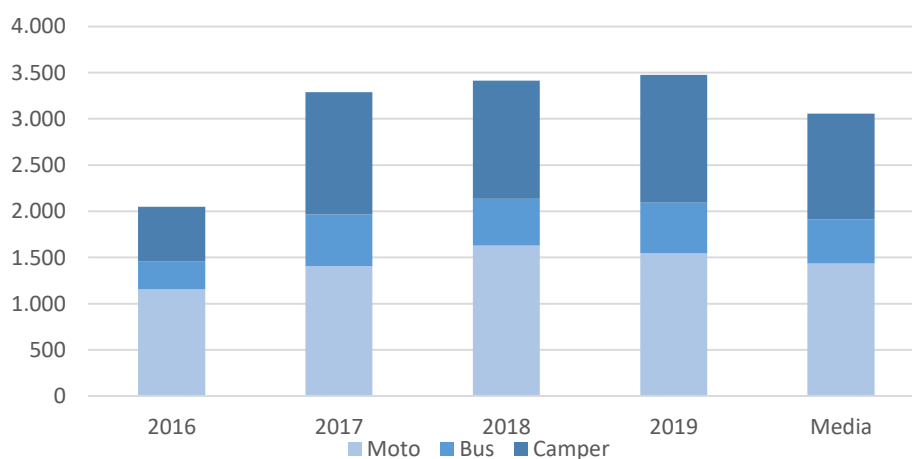
Figura 3 – Dinamica del traffico di auto al seguito



Fonte: elaborazioni su dati AdSP, Regione Sardegna e CIN

Gli altri mezzi (moto, camper e bus) imbarcati dai passeggeri ammontano nel complesso a circa il 22% delle auto al seguito. Il numero medio annuo di moto è infatti pari a circa 1.400, mentre bus e camper sono in media rispettivamente 479 e 1.100 all'anno. La figura che segue ne rappresenta l'andamento per il quadriennio considerato, che risulta crescente tra il 2016 e il 2017 e costante negli anni successivi.

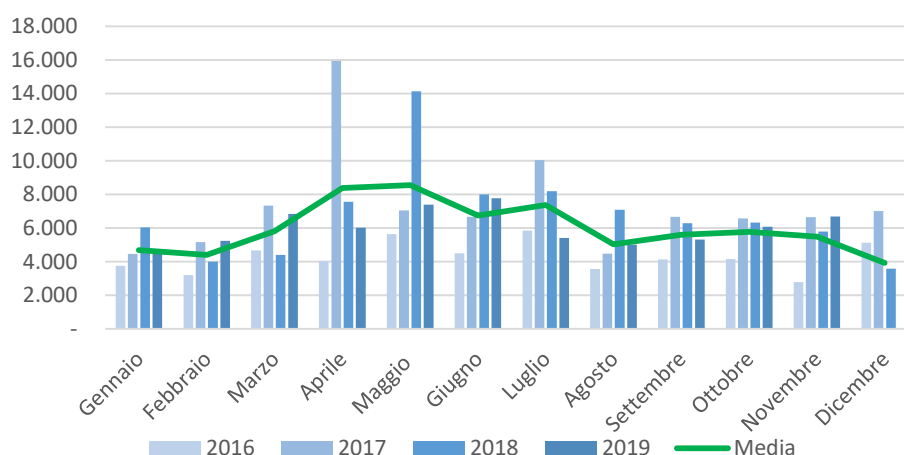
Figura 4 – Altri mezzi al seguito, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Nella tratta in esame il trasporto delle merci è svolto con traghetti misti Ro-Pax, per la massima parte con semirimorchi.

Figura 5– Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

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 alcune irregolarità evidenti nel 2017 e 2018. Riguardo alla stagionalità, si evidenziano livelli più elevati di merci trasportate nei mesi primaverili, con una media mensile di circa 8.500 metri lineari in aprile e maggio, che ha raggiunto i 16.000 nel 2017 e i 14.000 negli stessi mesi del 2018. I flussi più contenuti si registrano nei mesi invernali, con circa 4.500 metri lineari di merci trasportate in media. La seguente tabella mostra il traffico complessivo nella tratta in oggetto:

Tabella 46 – Riepilogo dati annuali di traffico

Anno	Periodo	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	CIN – estivo	47	31.344	7.875	18.034
	CIN – resto	70	19.699	6.230	33.356
	Totale 2016	117	51.043	14.105	51.390
2017	CIN – estivo	51	32.625	7.992	27.848
	CIN – resto	74	20.653	5.767	60.131
	Totale 2017	125	53.278	13.759	87.979
2018	CIN – estivo	52	37.863	8.918	29.551
	CIN – resto	66	19.771	5.114	51.808
	Totale 2018	118	57.634	14.032	81.359
2019	CIN – estivo	53	36.109	8,838	23.513
	CIN – resto	60	18.146	4,450	42.790
	Totale 2019	113	54.255	13.288	66.303

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Il *load factor* per i passeggeri è complessivamente pari, nella media del quadriennio considerato, a circa il 22%, con un andamento costante durante gli anni. Nel periodo estivo (fra giugno e settembre), quando si concentra il maggior numero di passeggeri, il coefficiente di riempimento aumenta, in media al 33%. Il coefficiente medio calcolato sulle auto e le merci è, invece, rispettivamente del 30% e del 24%. Nel resto dell'anno, invece (ottobre-maggio) il *load factor* medio per i passeggeri è del 14%, quelli di auto al seguito e merci sono in media rispettivamente del 14% e 34%.

La tabella sottostante rappresenta le tariffe massime applicabili da CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione) a oggi si riscontra un aumento cumulato della media delle tariffe di circa il 4,1%, fra i più elevati riscontrati nelle linee in convenzione, sebbene il livello delle stesse resti al di sotto del massimo consentito.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN, 2020

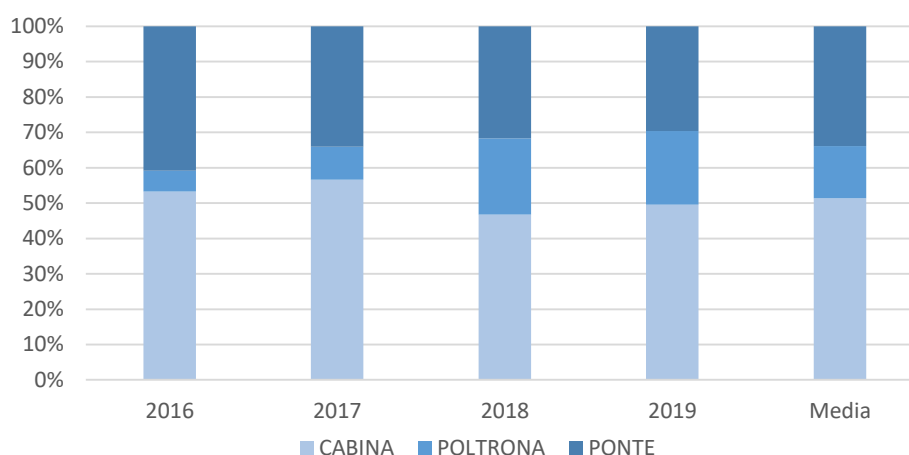
Linea Cagliari-Palermo – Tariffe massime in € – Gennaio 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
1a cl.ponte salone esterna	48,26	66,51	50,19	78,06	53,06	85,77
1a cl.ponte salone interna	44,53	61,85	46,46	73,40	49,34	81,11
1a classe cabina	40,67	56,56	42,60	67,15	45,49	74,85
2a classe cabina	35,39	46,46	36,35	52,23	38,27	58,49
2a classe copertino	35,39	42,6	36,35	47,42	38,27	54,63
2a classe poltrona	26,95	35,39	27,44	39,71	27,92	44,53
ponte	23,60	30,33	24,07	31,77	24,55	36,10
auto 1° gruppo	47,16	59,73	48,92	67,67	53,32	74,29
auto 2° gruppo	51,12	70,32	52,89	79,14	54,22	86,68
roulottes, rimorchi	21,43	25,94	22,19	28,71	22,62	30,82
pullman	31,10	39,92	32,41	44,33	33,35	47,68
moto fino a 200 cc	33,66	33,66	33,66	33,66	33,66	33,66
moto oltre 200 cc	46,47	46,47	46,47	46,47	46,47	46,47
Cagliari–Palermo						
Mezzi commerciali pieni	40,52	40,52	40,52	40,52	40,52	40,52
Mezzi commerciali vuoti	26,43	26,43	26,43	26,43	26,43	26,43
Palermo-Cagliari						
Mezzi commerciali pieni	40,52	40,52	40,52	40,52	40,52	40,52
Mezzi commerciali vuoti	26,43	26,43	26,43	26,43	26,43	26,43

In media, le tariffe effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto fra i ricavi realizzati per tipologia di trasporto e le rispettive quantità) sono pari a 38,4 euro per i passeggeri⁴⁵, 77,5 euro per le auto e 33,2 euro al metro lineare per le merci. Ogni anno, in media circa il 51% dei passeggeri acquista un biglietto in cabina, il 34% un passaggio ponte e il 15% in poltrona, senza sostanziali differenze nell’arco dell’anno solare. Relativamente alla tipologia di biglietto acquistato, entrambe le categorie di utenti (residenti e non) preferiscono la cabina, nonostante la vendita di posti poltrona abbia mostrato, nel quadriennio considerato, un incremento del 200%. I residenti mostrano regolarità nell’acquisto dei passaggi ponte, mentre gli altri ne hanno diminuito gradualmente l’acquisto.

⁴⁵Non sono disponibili dati puntuali rispetto alle tariffe effettivamente applicate suddivise per tipologia di biglietto, stagionalità e residenti/ordinari.

Figura 6 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

Relativamente alla stagionalità, coerentemente con quanto sopra rappresentato per i passeggeri, si evidenzia un picco nell'emissione di titoli nella stagione estiva, con una marcata incidenza della sistemazione in cabina.

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, registri una media annua di oltre 54.000 passeggeri, circa 14.000 auto e oltre 70.000 metri lineari di merci, con un *load factor* mediamente molto contenuto che, come si è visto, nei periodi di maggiore domanda a stento raggiunge il picco del 34% per i passeggeri e del 25% per le merci. La tratta è caratterizzata da elevata stagionalità nei mesi estivi, anche se i passeggeri residenti (circa il 68%) viaggiano maggiormente nei mesi invernali (in media l'80% dei viaggiatori residenti usufruisce del servizio a gennaio).

Ciò induce a concludere che, tanto più considerato il tendenziale calo del traffico sperimentato nel biennio 2018-2019, la capacità di trasporto sia sovradimensionata rispetto alle oggettive esigenze, ciò che determina uno strutturale deficit fra ricavi e costi e come conseguenza la necessità di provvedere maggiori risorse pubbliche.

Ciò può suggerire in prospettiva una riduzione delle frequenze e/o della dimensione del naviglio utilizzato. Tuttavia, tenuto conto dell'elevata incidenza del transito di passeggeri residenti – dunque del rilievo di interesse pubblico del servizio – potrebbe essere preferibile agire sul ridimensionamento della capacità delle navi.

NAPOLI-PALERMO

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

Sulla tratta sono attivi, per l'intero anno solare, due armatori:

- la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) nei mesi che vanno da ottobre a maggio;
- Grandi Navi Veloci (GNV), attiva sempre in regime di libero mercato.

Sono inoltre presenti due diversi concorrenti sulle rotte contigue:

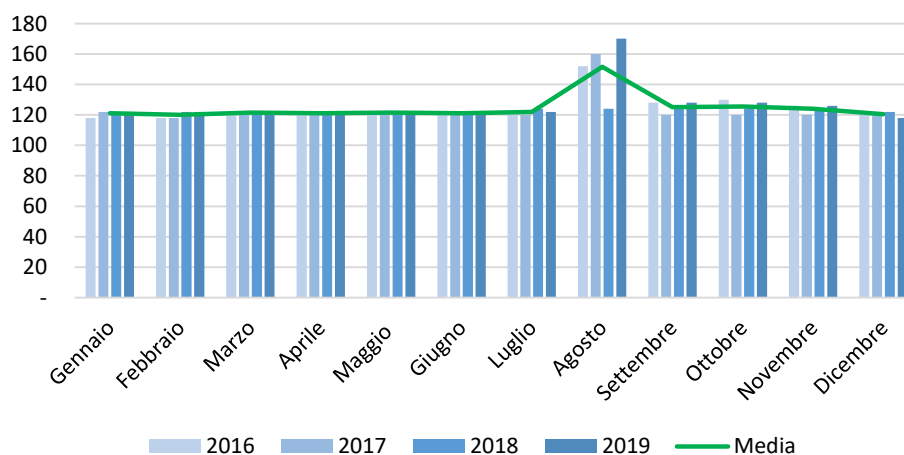
- GNV su Termini Imerese-Napoli;
- Grimaldi Lines su Salerno-Palermo.

GNV percorre la tratta Napoli – Palermo con corse giornaliere, solitamente con orario di partenza intorno alle ore 20.00, mentre i traghetti di CIN salpano tutti i giorni della settimana dal porto di Napoli generalmente alle ore 20.15, per approdare a Palermo fra le 6.30 e le 6.45 del mattino successivo. Durante i mesi di luglio e agosto, tuttavia, i traghetti GNV viaggiano anche con tratte diurne in partenza alle 9.30 del mattino. I porti delle due città sono distanti circa 167 miglia nautiche e il tempo impiegato da entrambe le compagnie per coprire la distanza tra le due città varia dalle 9 alle 11 ore.

Il naviglio di cui si serve CIN è costituito da 2 unità della stessa classe, con una capacità di 1.471 passeggeri, 625 auto e 2.000 metri lineari.

Con l'ausilio dei grafici di seguito, si descriveranno sinteticamente le principali informazioni relative al traffico complessivo, mensile e annuale, generato dall'attività dei due operatori menzionati nel quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva Tabella 1.

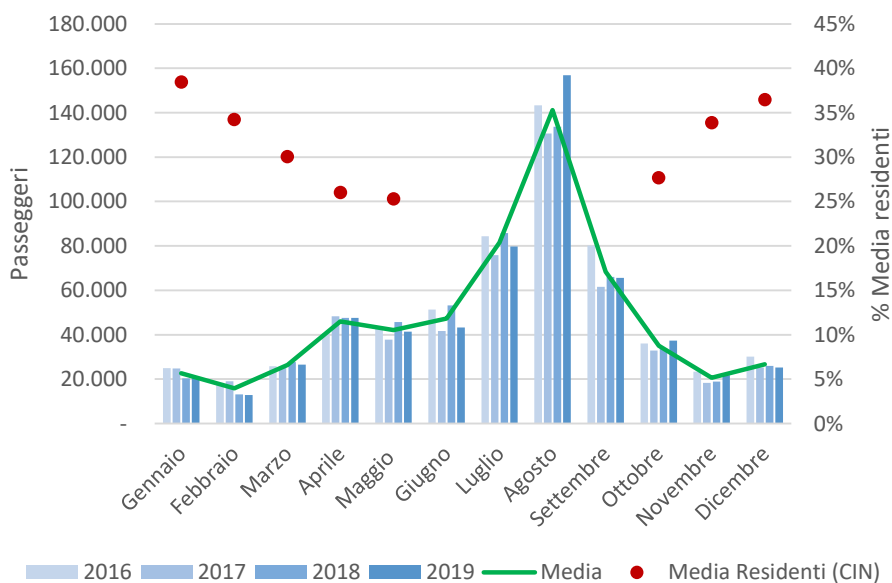
Figura 1- Corse mensili, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Come mostrato nel grafico in figura 1, l'andamento delle corse, nel periodo temporale di riferimento, è omogeneo per tutti gli anni, con un innalzamento nei mesi di luglio e agosto. Le compagnie hanno effettuato, in media, 716 corse l'anno, che corrispondono mediamente a 125 corse al mese, con un picco ad agosto (circa 152 corse).

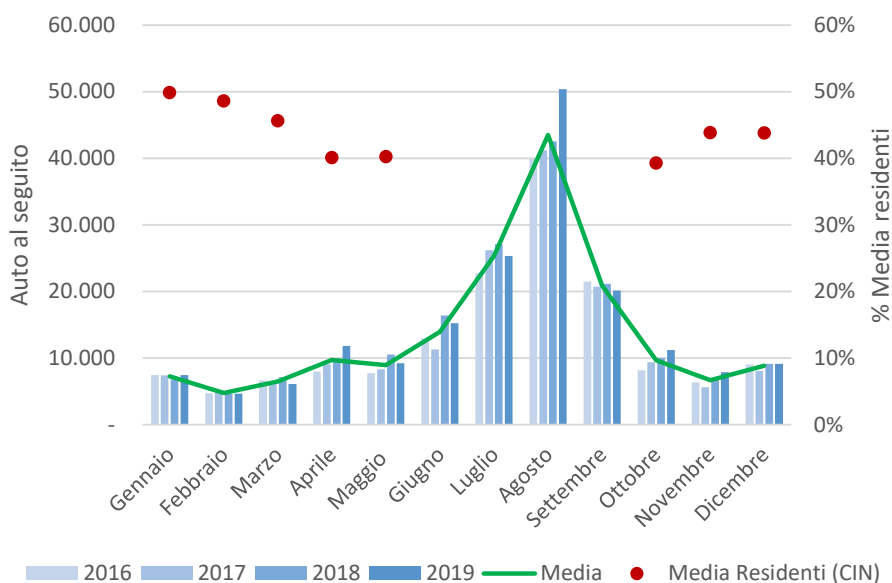
Figura 2 - Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

Come si evince dal grafico in figura 2, il flusso dei passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità, raggiungendo elevati picchi nel periodo estivo. In particolare, la media annua nel mese di agosto arriva a circa 141 mila passeggeri. Nei mesi di febbraio e novembre si registrano i valori minori, con un trasporto medio rispettivamente pari a circa 16.000 e 20.000 passeggeri. Inoltre, si evidenzia che mediamente, nel periodo in convenzione, il 31% dei passeggeri che viaggiano con CIN ha acquistato un biglietto per residenti in Sicilia.

Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri, 2016-2019

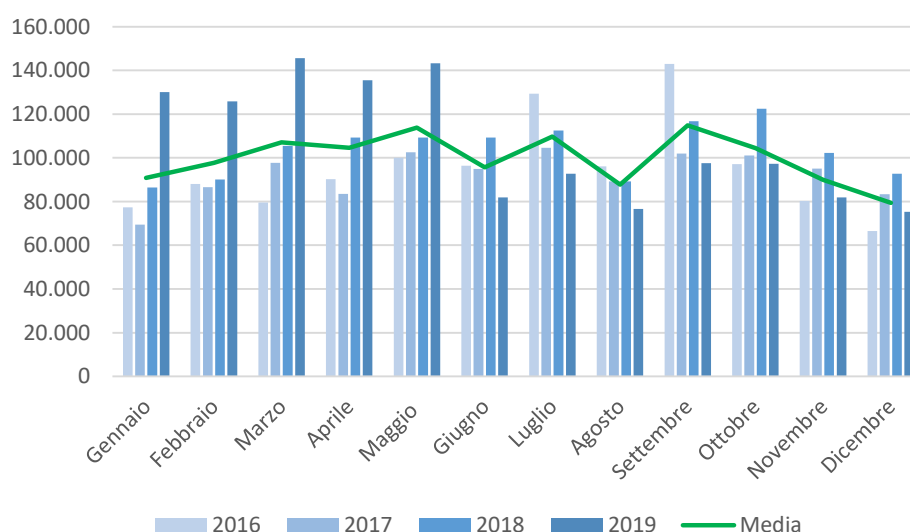


Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

Naturalmente, le auto presentano un andamento omogeneo rispetto a quello evidenziato per i passeggeri, con una media annua pari a circa 166.000 e mensile pari a circa 14.000, con picchi nel mese di agosto (43.000 in media) e livelli minimi nel mese di febbraio (circa 5.000 auto trasportate in media). Infine, si evidenzia che mediamente il 44% dei titoli di viaggio per auto, trasportate da CIN, sono stati acquistati con la tariffa per residenti in Sicilia.

Il trasporto di merci⁴⁶, diversamente da quello dei passeggeri, mostra un andamento più regolare durante l'anno. Riguardo alla stagionalità, si evidenziano livelli più elevati di merci trasportate nei mesi di marzo, aprile, maggio, settembre e ottobre, con una media mensile di circa 108.000 metri lineari trasportati. I flussi più contenuti si registrano nei mesi di agosto e dicembre, con circa 83.000 metri lineari di merci trasportate in media.

Figura 4 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019⁴⁷



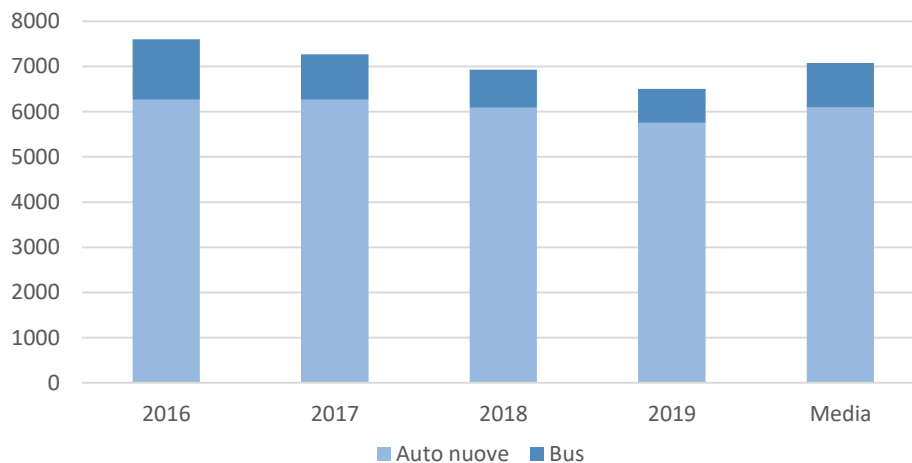
Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

Si consideri infine che le due compagnie trasportano anche auto nuove e bus, con un numero medio annuo delle prime pari a circa 6.000, e dei bus pari in media a 983. Nel grafico che segue se ne rappresenta l'andamento per il quadriennio considerato, che risulta decrescente tra il 2016 e il 2019.

⁴⁶ Il valore in metri lineari è stato ottenuto dividendo per 1,52 (coefficiente di conversione determinato confrontando i dati consuntivati da CIN metri lineari e i dati in tonnellate fornite dalla AdSP), il dato espresso in tonnellate.

⁴⁷ Il carico delle navi Ro/Ro è tipicamente misurato dalle corsie in metri lineari. Questo è calcolato sommando i metri delle corsie dedicate al trasporto di semirimorchi.

Figura 5 - Altri mezzi, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e CIN

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico sulla tratta, che nell'insieme mostra una relativa regolarità. Più precisamente gli indicatori di corse, passeggeri e merci descrivono una traiettoria a forma di U smussata dove, dopo un leggero calo, nel 2019 si raggiungono o si superano di poco i valori iniziali; il trasporto di auto è invece in costante crescita, riportando nel 2019 un aumento del 15,1% rispetto al 2016.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

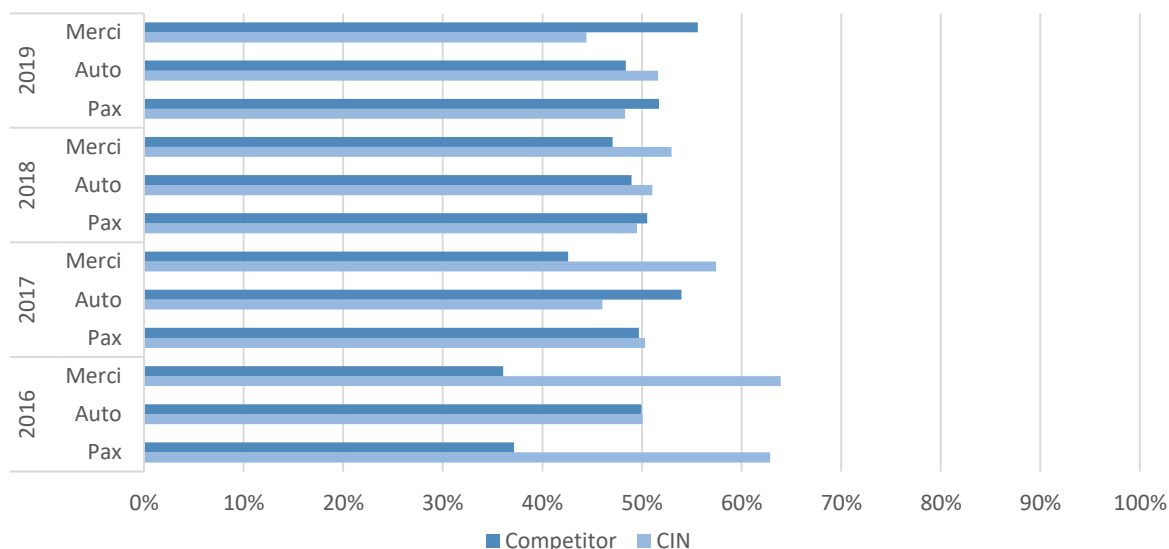
Anno	Periodo	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	Totale estivo	522	359.153	97.014	464.620
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	Totale resto	978	243.052	58.067	679.227
	Totale 2016	1.500	602.205	155.081	1.143.847
2017	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	Totale estivo	520	309.689	99.350	390.666
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	Totale resto	960	231.496	59.035	719.080
	Totale 2017	1.480	541.185	158.385	1.109.745
2018	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	Totale estivo	494	338.657	107.168	427.749
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	Totale resto	980	232.972	65.084	818.013
	Totale 2018	1.474	571.629	172.252	1.245.761
2019	Stagione estiva (giugno-settembre)				
	Totale estivo	542	345.548	111.066	348.677
	Resto dell'anno (ottobre-maggio)				
	Totale resto	982	233.391	67.500	934.972
	Totale 2019	1.524	578.939	178.566	1.283.650

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

I *load factor* per i passeggeri, auto e merci registrati da CIN nel periodo in convenzione sono in media, nel quadriennio considerato, rispettivamente pari a circa il 17%, il 10% e il 43,6%.

La figura 6 di seguito offre un quadro riassuntivo sulla ripartizione del flusso trasportato tra i due operatori attivi sulla linea, nel periodo in cui CIN opera in convenzione. Ne emerge come, nell'arco del quadriennio, CIN abbia in media trasportato all'incirca la metà dei volumi complessivi, pur perdendo lievemente terreno fra il 2016 e il 2019.

Figura 6 – Distribuzione dei servizi, ottobre-maggio



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Come si è detto, operano in rotte contigue Grimaldi Lines (su Salerno-Palermo) e GNV (sulla tratta Termini Imerese-Napoli). La linea traghetti Salerno-Palermo, gestita da Grimaldi Lines, prevede due corse settimanali, mentre Grandi Navi Veloci opera sulla tratta Napoli-Termini Imerese, tutto l'anno (da ottobre 2017) una volta a settimana con partenze supplementari durante il periodo estivo.

Nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicabili dalla compagnia CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione) a gennaio 2020 si riscontra un aumento delle tariffe di circa il 3,55%.

Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra numero di biglietti venduti e totale dei ricavi realizzati) sono pari a 36,5 euro per i passeggeri⁴⁸, 60,9 euro per le auto e 26,3 euro, al metro lineare, per le merci.

⁴⁸Non sono disponibili dati puntuali rispetto alle tariffe effettivamente applicate suddivise per tipologia di biglietto, stagionalità e residenti/ordinari.

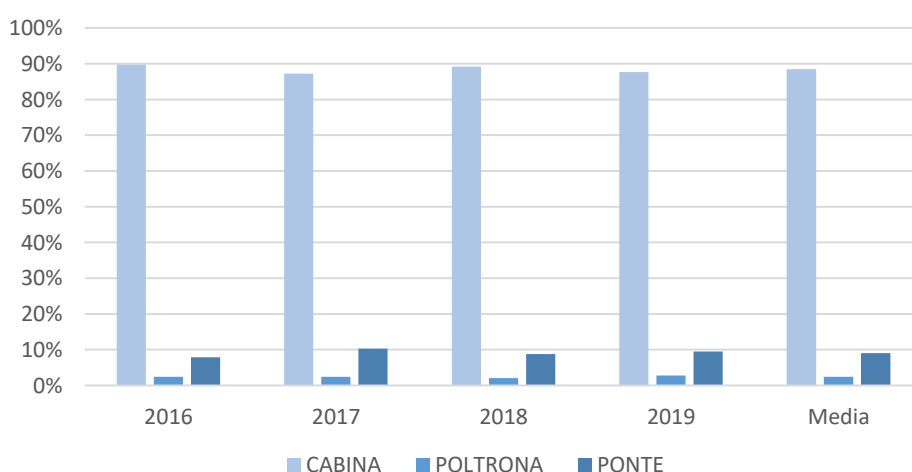
Tabella 4 – Tariffe massime CIN, 2020

Titoli	Bassa Stagione		Media Stagione		Alta Stagione	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
doppia esterna	56,6	63,15	61,4	70,15	65,67	79,05
doppia interna	51,28	55,56	55,98	62,4	60,08	71,02
quadrupla esterna	50,02	56,6	54,84	63,59	58,96	72,37
quadrupla interna	47,84	52,21	52,65	59,21	56,72	67,89
1a classe poltrona	39,32	40,83	42,58	44,99	43,75	48,9
ponte	37,55	39,31	37,99	41,06	39,49	44,88
auto 1° gruppo	62,16	64,35	66,96	71,97	70,63	80,27
auto 2° gruppo	71,38	73,98	76,59	82,41	80,88	92,56
routottes, rimorchi	25,62	26,28	27,39	28,28	28,28	31,63
pullman	26,28	26,72	26,28	26,72	26,5	26,95
moto fino a 200 cc	33,99	33,99	33,99	33,99	33,99	33,99
moto oltre 200 cc	46,94	46,94	46,94	46,94	46,94	46,94
Napoli – Palermo						
Mezzi commerciali pieni	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82
Mezzi commerciali vuoti	23,65	23,65	23,65	23,65	23,65	23,65
Palermo – Napoli						
Mezzi commerciali pieni	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82	28,82
Mezzi commerciali vuoti	23,65	23,65	23,65	23,65	23,65	23,65

Fonte: sito CIN

Di seguito si rappresenta la dinamica delle tariffe e dei titoli emessi dalla compagnia per la tratta in oggetto. Ogni anno in media circa l'89% dei passeggeri acquista un biglietto in cabina, il 9% un passaggio ponte, mentre solo il 2% un posto poltrona, senza sostanziali differenze nell'arco dell'anno solare. Relativamente alla tipologia di biglietto acquistato, entrambe le categorie di utenti (residenti e non) preferiscono la cabina.

Figura 8 – Titoli di viaggio emessi per categoria di sistemazione- CIN 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati CIN

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come l'offerta sulla tratta Napoli-Palermo sia garantita per tutto l'anno da due compagnie. Il traffico complessivo comprende 573.000 passeggeri medi annui, 160.000 auto e circa 1,2 milioni di metri lineari di merce. I residenti che viaggiano con CIN rappresentano mediamente, nel periodo considerato, il 31% del totale dei passeggeri. In generale i viaggiatori prediligono la cabina (circa il 90% dei biglietti venduti da CIN) rispetto al passaggio ponte o alla poltrona e spendono per l'acquisto del biglietto passeggeri in media 36,5 euro. Infine, si rileva la presenza di due rotte contigue: la Salerno-Palermo e la Termini Imerese-Napoli.

TERMOLI - TREMITI

I servizi di trasporto sulla linea Termoli-Tremi garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e le Isole Tremiti. I porti di origine e destinazione sono distanti circa 40 miglia nautiche ed il tempo di traversata è di circa un'ora e quindici minuti.

Sono attivi sulla linea i seguenti operatori:

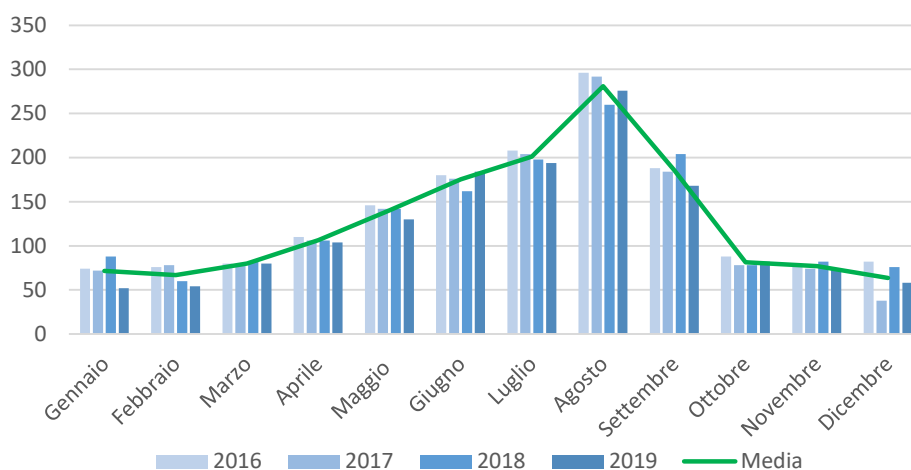
- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno;
- Navigazione Libera del Golfo (NLG), che invece effettua il servizio solo in alcuni mesi dell'anno in regime di libero mercato;
- Mare Sole e Gargano che effettua il trasporto passeggeri in alcuni mesi dell'anno ed in regime di libero mercato.

Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta a mantenere una periodicità di almeno due corse giornaliere ed ulteriori due corse settimanali, nonché una corsa settimanale per il trasporto di merci pericolose ed un ulteriore viaggio settimanale nel periodo estivo.

La flotta di cui si serve CIN è costituita principalmente da navi con una capacità media di circa 500 passeggeri, 50 auto e 50 metri lineari di merci.

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 quadriennio 2016-2019. Informazioni più dettagliate al riguardo sono inoltre contenute nella successiva Tabella 1.

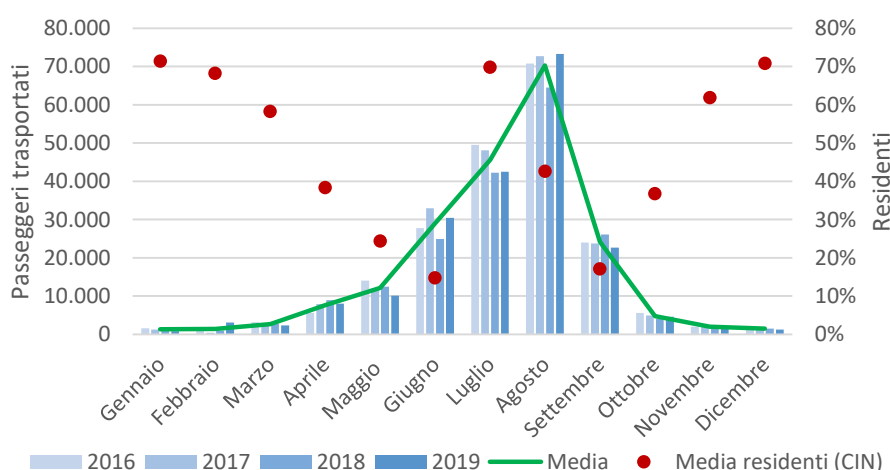
Figura 1– Corse mensili, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN.

Come mostrato nel grafico in figura 1 il numero delle corse effettuato dalle diverse compagnie si intensifica nella stagione estiva. In media sono effettuate 1.531 corse l'anno, che sostanzialmente sono rimaste costanti negli anni. Ogni mese vengono effettuate in media 128 corse, con un massimo nei mesi di luglio ed agosto (pari a 241 corse) e un minimo di 69 corse nei mesi di gennaio, febbraio e marzo.

Figura 2 – Dinamica del traffico passeggeri, 2016-2019



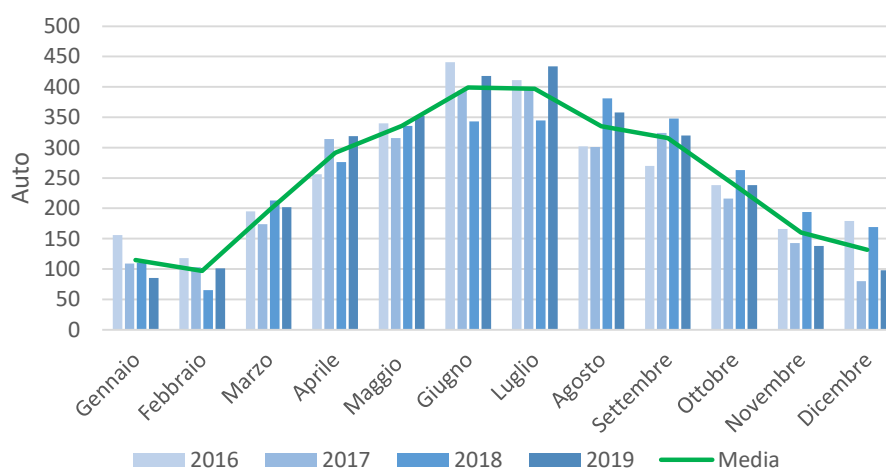
Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

Come si evince dal grafico in figura 2, il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità con evidenti picchi nel periodo estivo (la media annua nei mesi di luglio ed agosto è di circa 57.900 passeggeri); il massimo di passeggeri trasportati (73.240) si è registrato nel mese di agosto del 2019. I mesi invernali di gennaio e febbraio presentano valori minori, con un numero di passeggeri medio annuo di circa 1.400. In media, ogni mese viaggiano circa 17.000 passeggeri. Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei viaggiatori residenti alle Tremiti, (disponibile unicamente per i passeggeri di CIN), che in media pesano il 48% sul totale e con valori massimi nei mesi di dicembre e gennaio (71%) e valori minimi nei mesi di giugno e settembre (14%). La figura mostra che è alquanto elevata l'incidenza dei passeggeri residenti rispetto al totale; nei mesi estivi (ad eccezione di luglio) questa risulta tendenzialmente più contenuta rispetto ai mesi invernali. Ciò è evidentemente indice significativo del rilievo di interesse pubblico della rotta in questione.

Le auto al seguito analizzate, trasportate unicamente da CIN, seguono lo stesso andamento stagionale dei passeggeri. Il numero di auto è costante nel quadriennio e in media le auto trasportate sono 3.000 per anno. Opportuno precisare, tuttavia, che il Comune delle Isole Tremiti non consente ai non residenti di imbarcare con sé le auto.

La media mensile delle auto è di circa 251, con valori più elevati nei mesi di giugno luglio e agosto (377 auto) e livelli minimi nei mesi di gennaio e febbraio (106).

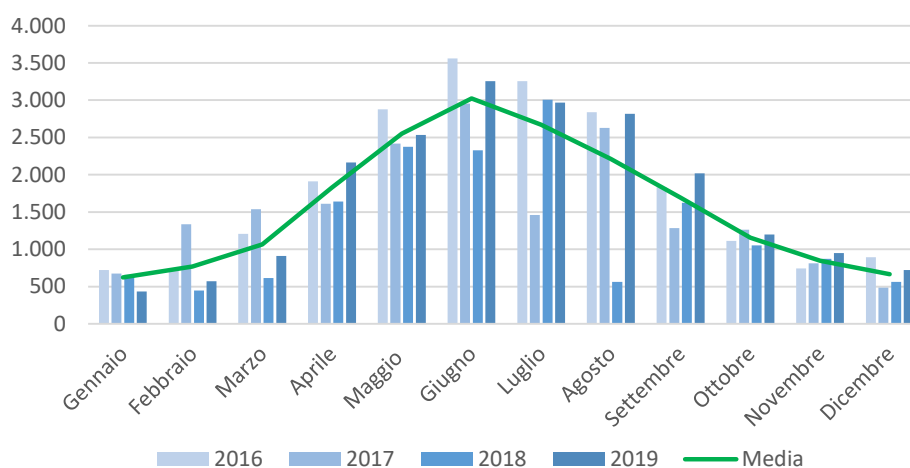
Figura 3 – Dinamica del traffico auto al seguito dei passeggeri, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

Anche le merci trasportate, esclusivamente riferite a CIN, mostrano un andamento omogeneo rispetto a quello registrato per i passeggeri e le auto, come è naturale considerato che l'economia delle isole Tremiti è incentrata principalmente sul turismo. Infatti, il trasporto merci raggiunge in media livelli più elevati nei mesi di giugno e di luglio per scendere nel mese di agosto e settembre. La media mensile è di circa 1.600 metri lineari con dei picchi nei mesi estivi (giugno- luglio) che raggiungono all'incirca 2.800 metri lineari. Livelli più contenuti si riscontrano nei mesi invernali (gennaio-febbraio), con circa 700 metri lineari di merci trasportate.

Figura 4 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

La tabella 1 contiene un quadro riassuntivo del traffico totale sulla tratta.

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali di traffico, per compagnia

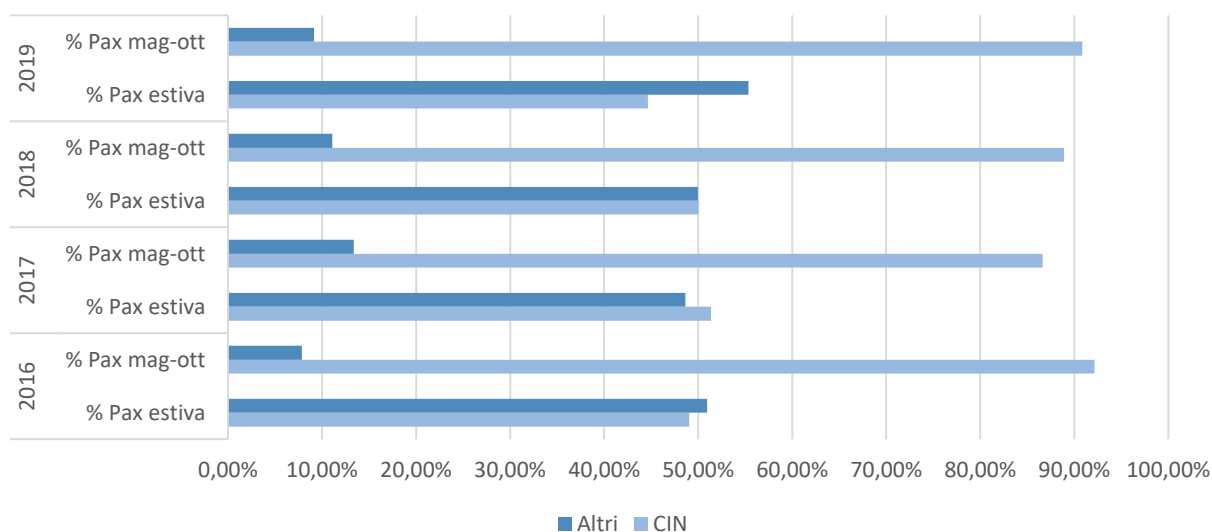
Anno	Compagnia	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	872	172.078	1.424	11.493
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	734	35.312	1.648	10.192
	Totale 2016	1.606	207.390	3.072	21.685
2017	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	856	177.547	1.416	8.325
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	666	31.923	1.455	15.316
	Totale 2017	1.522	209.470	2.871	23.641
2018	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	824	157.675	1.417	7.514
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	714	34.520	1.626	8.215
	Totale 2018	1.538	192.195	3.043	15.729
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	822	168.907	1.530	11.060
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale estivo	634	32.215	1.533	9.479
	Totale 2019	1.456	201.122	3.063	20.539

Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

Il *load factor* passeggeri è complessivamente pari, nella media del quadriennio considerato, a circa il 28% e mostra un andamento stabile durante i primi due anni, per poi diminuire nel 2018 ed incrementare di nuovo nel 2019. Durante la stagione estiva, quando si concentra il maggior numero di passeggeri, il coefficiente di riempimento raggiunge il 43%, mentre nel resto dell'anno è pari al 10%. Il coefficiente medio per le auto e le merci è rispettivamente pari al 7% e al 36%.

Il grafico in figura 5 mostra l'andamento delle quote di distribuzione del servizio passeggeri suddivise per stagione estiva (giugno-settembre) e resto dell'anno (maggio-ottobre). In quest'ultimo periodo chiaramente CIN, che opera in convenzione durante tutto l'anno, copre la quota maggiore di traffico con una media del 85% circa. Negli altri mesi CIN subisce la concorrenza, perdendo progressivamente terreno a partire dal 2017, cosicché nell'insieme del periodo la sua quota media di mercato passeggeri scende al 47%.

Figura 5 – Distribuzione del servizio degli operatori



Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

Infine, nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicabili dalla compagnia CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione), ad oggi si registra una riduzione tariffaria di circa il 3% sia per la categoria passeggeri sia per le merci.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN, 2020

Linea Termoli-Tremiti – Tariffe massime in € - gennaio 2020

Titoli	Inverno		Estate	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
Passeggeri	5,85	15,8	5,85	17,7
Mezzi commerciali pieni	58,73	58,73	58,73	58,73
Mezzi commerciali vuoti	48,43	48,43	48,43	48,43

Fonte: sito CIN

CONCLUSIONI

Dall'analisi effettuata emerge che la tratta Termoli-Tremiti è interessata da un flusso medio di oltre 200.000 passeggeri, circa 3.000 auto al seguito e oltre 19.100 metri lineari di merci.

La tratta risente fortemente della stagionalità, in quanto si evidenziano picchi di traffico nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali; i passeggeri si dividono equamente tra residenti e non (i residenti sono in media il 48%). Inoltre, i viaggiatori spendono in media 10,3 euro per l'acquisto del biglietto. Rispetto a quanto risulta dall'analisi dei dati di traffico condotta sulle altre tratte oggetto della convenzione CIN (2012), in cui i residenti viaggiano per lo più nel periodo invernale e le altre categorie di utenti in quello estivo, in questo caso gli utenti residenti viaggiano anche in estate, registrando anzi picchi di affluenza nel mese di luglio e agosto. Infine, si evidenzia che la compagnia CIN copre la maggioranza del traffico passeggeri (circa l'85%) tra ottobre e maggio. Durante il periodo estivo la quota di CIN scende al 47% per effetto della concorrenza.

LIVORNO-CAGLIARI

I due porti di Cagliari e Livorno distano l'uno dall'altro circa 295 miglia nautiche. Sulla linea operano due compagnie di navigazione per il trasporto tutto merci (Ro-Ro):

- la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno;
- Grimaldi Lines, che invece opera, sempre tutto l'anno, in regime di libero mercato.

Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta a garantire una periodicità di almeno cinque corse settimanali, nelle due direzioni. Anche se in media l'andamento risulta costante, si evidenzia un decremento del numero di corse tra il 2017 e il 2018 (da 818 a 786). Nel 2019 si osserva un ulteriore decremento (703). Si consideri, tuttavia, che non è considerato nel totale annuo il mese di dicembre.

Per effettuare il servizio, CIN si serve di navi con una capacità media pari 2.210 metri lineari.

Si sintetizzano nella tabella 1 di seguito i volumi complessivi di corse effettuate e merci trasportate per il periodo 2016-2019 da tutte le compagnie di cui sopra, con esclusione del mese di dicembre 2019 (non rilevato al tempo delle elaborazioni).

Tabella 1 – Riepilogo dati annuali totali di traffico

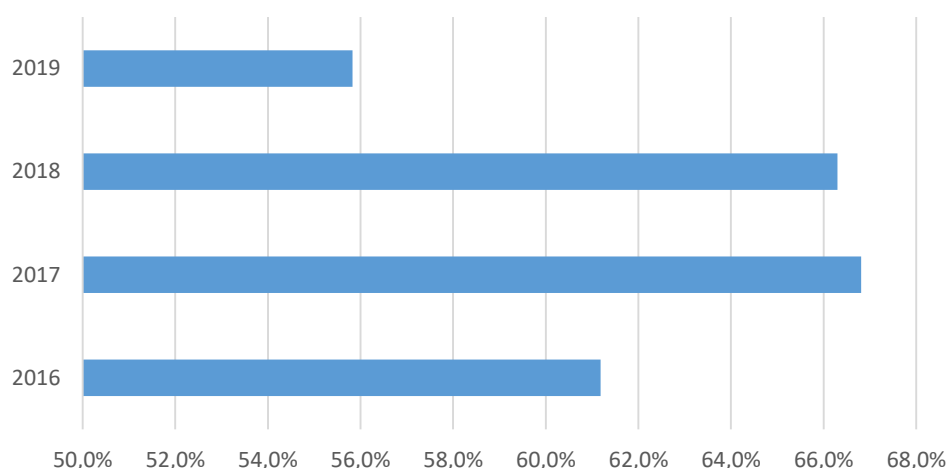
Anno	Corse	Metri lineari
Totale 2016	858	814.568
Totale 2017	829	965.472
Totale 2018	786	1.030.833
Totale 2019	703	879.985

Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

A livello aggregato, i caratteri salienti dell'evoluzione nel quadriennio sono la costante riduzione dell'offerta misurata dal numero delle corse (-18%), da un lato, e la forte crescita delle quantità trasportate nel triennio 2016-18 (+26%), dall'altro.

La seguente figura mostra la porzione svolta da CIN del volume totale dei trasporti effettuati sulla linea.

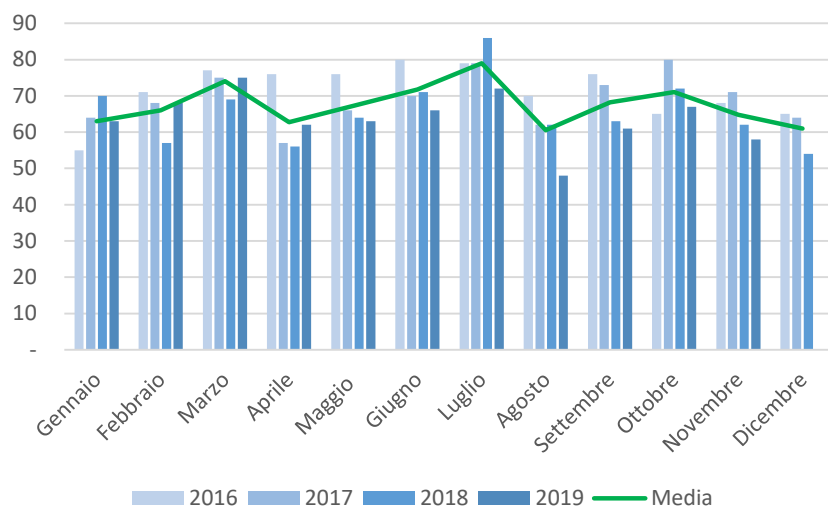
Figura 1 – Distribuzione servizi CIN



Fonte: elaborazioni su dati AdsP e Regione Sardegna

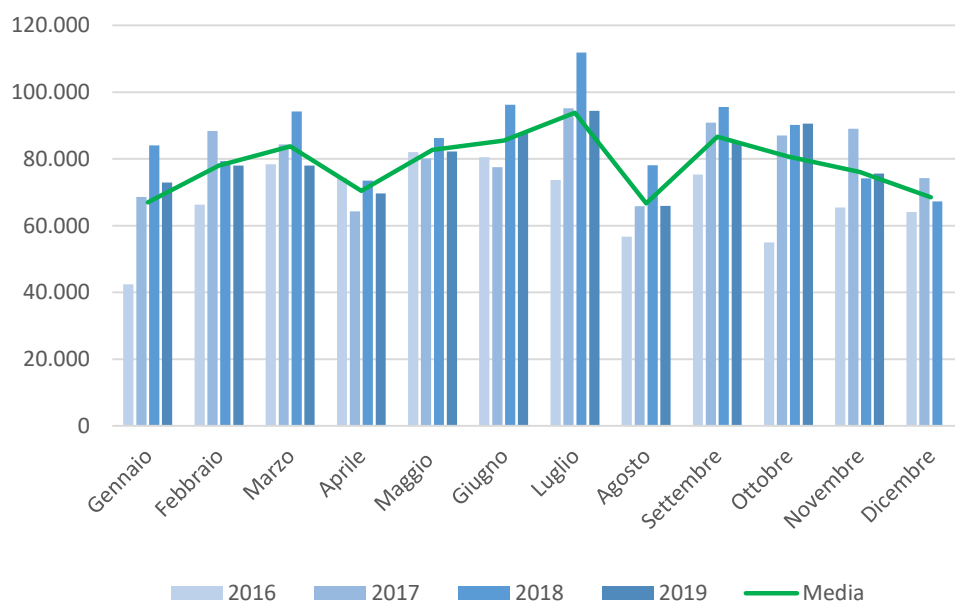
I grafici che seguono articolano per mese i dati forniti dalla tabella 1. Essi mostrano che il trasporto di sole merci presenta un andamento non simmetrico rispetto a quello misto rilevato per altre rotte. Infatti, le corse (figura 2) diminuiscono progressivamente nei mesi di giugno, agosto, settembre e dicembre, aumentano nei primi tre anni nel mese di gennaio (per poi diminuire di nuovo) e mostrano un andamento oscillatorio negli altri casi. Il trend delle quantità trasportate è del tutto analogo al numero di corse; il valore più alto si registra a luglio (93.797 m. lineari), mentre quello più basso ad agosto (66.672 m. lineari), seguito subito dopo dal dato di gennaio.

Figura 2 – Corse mensili, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Figura 3 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP e Regione Sardegna

Infine, nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicabili dalla compagnia CIN e vigenti a gennaio 2020.

Tabella 2 – Tariffe massime CIN, 2020

Linea Livorno – Cagliari – Tariffe massime applicabili – gennaio 2020

Titolo	Importo €
Livorno-Cagliari	
Mezzi commerciali pieni	34,39
Mezzi commerciali vuoti	34,39
Cagliari-Livorno	
Mezzi commerciali pieni	34,94
Mezzi commerciali vuoti	34,39

Fonte: sito CIN

Mediamente, le tariffe effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra ricavi realizzati e metri lineari venduti) si attestano attorno ai 32,1 euro al metro lineare.

CONCLUSIONI

Dall'analisi effettuata emerge che il servizio sulla tratta merci Livorno-Cagliari è effettuato da due compagnie: CIN che gode di sovvenzioni statali e Grimaldi Lines, che invece opera in libero mercato. Complessivamente, nel quadriennio considerato, vengono trasportate mediamente circa 920 mila metri lineari all'anno, con un numero di corse medio pari a 790. In virtù della convenzione, CIN deve garantire almeno cinque corse settimanali. Le tariffe medie applicate da CIN nel periodo 2015-18 sono pari a 32,1 euro circa.

RAVENNA-BRINDISI-CATANIA

I servizi di trasporto marittimo (Ro-Ro Cargo⁴⁹) sulla linea Ravenna-Brindisi-Catania sono effettuati, ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dalla Compagnia Italiana di Navigazione (CIN) in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per l'intero anno solare.

I porti di Ravenna e di Brindisi distano 464 miglia nautiche e quelli di Brindisi e Catania 231 miglia, cosicché la distanza fra i due porti capolinea è pari a 695 miglia e richiede 36 ore di navigazione, di cui 23 fra Ravenna e Brindisi e 13 fra quest'ultimo porto e Catania⁵⁰. Da precisare che, in prevalenza, le merci trasportate in partenza e in arrivo dal porto di Ravenna sono dirette o provengono dal porto di Catania.

Il servizio è esercitato da CIN con tre corse settimanali (andata e ritorno). Il naviglio di cui la compagnia si è servita nel quadriennio 2016-2019 consta di 10 unità, con una capacità media di circa 3.000 metri lineari⁵¹.

La Tabella 1 che segue mostra l'andamento del traffico nel quadriennio 2016-19⁵².

Tabella 1 – Traffico

Anno	Compagnia	Numero di corse	Metri lineari
2016	CIN	302	823.953
2017	CIN	308	871.091
2018	CIN	302	857.129
2019	CIN	304	818.870

Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Come si vede, il numero delle corse effettuate è sostanzialmente stabile nel tempo. Diverso l'andamento del trasportato⁵³ che, dopo un forte aumento nel 2017, è progressivamente diminuito, fino a scendere nel 2019 a valori appena più bassi dell'anno iniziale. Il *load factor*, calcolato rapportando i volumi di merci trasportate con la capacità massime del naviglio, resta mediamente elevato (pari al 77% in media nel quadriennio considerato), tale da poter comportare criticità per il non completo soddisfacimento della domanda nei periodi dell'anno in cui questa è più elevata.

⁴⁹ Solo merci.

⁵⁰ MIT, distanze fra i porti italiani.

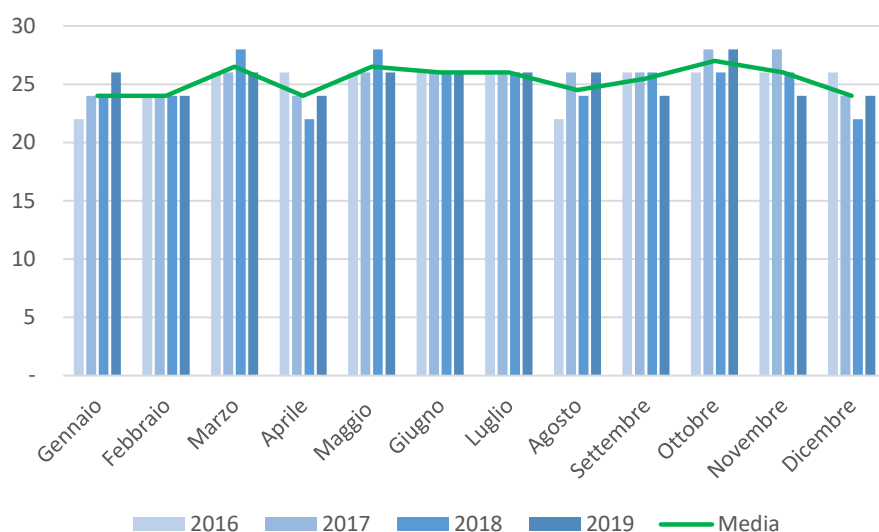
⁵¹ Il carico delle navi Ro/Ro è tipicamente misurato dalle corsie in metri lineari. Questo è calcolato sommando i metri delle corsie dedicate al trasporto di semirimorchi.

⁵² I dati si riferiscono alle registrazioni realizzate al Porto di Ravenna, nello specifico sono computate le merci che da Ravenna partono verso Brindisi e Catania e vv, si consideri che dai consuntivi CIN i metri lineari medi (16-19) trasportati complessivamente sono pari a 959.998. Si noti che esiste un accordo tra Grimaldi e CIN dove si riserva a Grimaldi parte della stiva delle due navi Ro-Ro prese a noleggio da quest'ultima.

⁵³ Il valore in metri lineari è stato ottenuto moltiplicando il numero di semirimorchi trasportati per 13, lunghezza media dei semirimorchi trasportati.

A quest'ultimo riguardo, le figure di seguito riportate mostrano la dinamica dell'offerta suddivisa per mesi.

Figura 1 – Corse mensili, 2016-2019

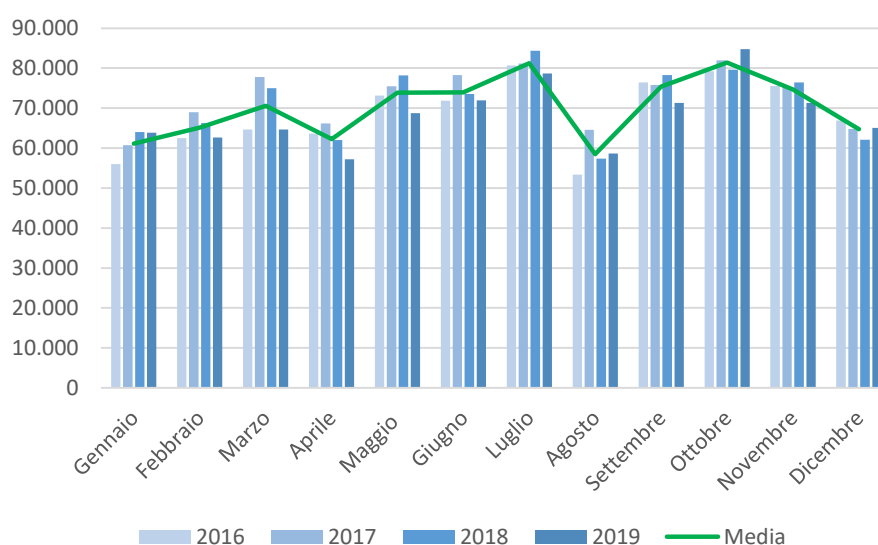


Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Come mostrato in figura 1, l'andamento mensile delle corse presenta oscillazioni contenute intorno a valore medio di 25 corse per mese, pari a una media di 3 viaggi per settimana. Mediamente, a livello mensile, si registrano i valori più alti nei mesi di luglio e ottobre, con 81.000 metri lineari trasportati⁵⁴, mentre ad agosto si registra in media il valore più basso, con 58.000 metri lineari.

⁵⁴ Il valore in metri lineari è stato ottenuto moltiplicando il numero di semirimorchi trasportati per 13, lunghezza media dei semirimorchi trasportati. Si sottolinea che dal confronto con i dati trasportistici consuntivati da Cin, il dato stimato risulta mediamente inferiore di circa 120 mila metri lineari per anno.

Figura 2 – Dinamica del trasporto merci, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati AdSP

Infine, nella tabella sottostante si rappresentano le tariffe massime applicabili dalla compagnia CIN e vigenti a gennaio 2020. Dal 2012 (anno di inizio della convenzione) a gennaio 2020 si riscontra un aumento delle tariffe di circa il 2,53% per la rotta da Ravenna a Catania. Per il tratto Brindisi-Catania, sono disponibili solo le tariffe massime di gennaio 2020, poiché lo scalo a Brindisi non era previsto nella convenzione 2012⁵⁵.

Tabella 2-Tariffe massime CIN, gennaio 2020

Linea Ravenna-Brindisi-Catania – Tariffe massime applicabili in € al metro lineare	
Titoli	Tariffa Max
<i>Ravenna-Catania</i>	
Mezzi commerciali pieni	56,96
Mezzi commerciali vuoti	46,28
<i>Catania-Ravenna</i>	
Mezzi commerciali pieni	48,94
Mezzi commerciali vuoti	35,59
<i>Ravenna-Brindisi</i>	
Mezzi commerciali pieni	28,48
Mezzi commerciali vuoti	23,14
<i>Brindisi-Ravenna</i>	
Mezzi commerciali pieni	24,47
Mezzi commerciali vuoti	17,80
<i>Brindisi-Catania</i>	
Mezzi commerciali pieni	28,48
Mezzi commerciali vuoti	23,14
<i>Catania-Brindisi</i>	
Mezzi commerciali pieni	24,47
Mezzi commerciali vuoti	17,80

Fonte: sito CIN

⁵⁵ Scalo previsto dopo l'accordo stipulato in data 7 agosto del 2014 ai sensi dell'art. 9 della Convenzione.

Si consideri che, rispetto alle tariffe mostrate in tabella, in media quelle effettivamente applicate da CIN (calcolate sui consuntivi 2015-2018 come rapporto tra i ricavi realizzati e i metri lineari venduti) sono pari a circa 23 euro al metro lineare.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati qui sintetizzati si evince come l'offerta sulla tratta Ravenna-Brindisi-Catania sia garantita solo da CIN in OSP per tutto l'anno solare. Complessivamente, nel quadriennio considerato, vengono trasportate mediamente circa 840 mila metri lineari all'anno, con un numero di corse medio pari a 304. Il flusso merci è caratterizzato da un'elevata domanda, se confrontata con la capacità offerta e senza variazioni sostanziali a livello mensile. Infine, si sottolinea che mediamente circa l'81% dei semirimorchi partiti e arrivati a Ravenna sono diretti o provengono dal porto di Catania.

APPENDICE

A. RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA

Si sintetizzano in questa sezione i risultati preliminari della consultazione pubblica, svoltasi fra il 13 e il 25 giugno 2020, avente ad oggetto i servizi di trasporto marittimo disciplinati dalla Convenzione n. 54 del 18 luglio 2012.

Alla consultazione hanno risposto associazioni di consumatori, armatori ed associazioni di armatori, associazioni di trasportatori ed Enti locali. Con riferimento a questi ultimi, sono pervenuti i contributi della Regione Puglia e del Comune delle Isole Tremiti, della Regione Sardegna e della Regione Siciliana.

Nella prima parte si tratteggiano le osservazioni desumibili dalle risposte degli Enti Locali sopra menzionati, mentre nella seconda si propongono alcune statistiche descrittive rispetto alle risposte presentate dalle associazioni di consumatori, armatori e trasportatori. Si evidenzia, a tal proposito, che le risposte ricevute dagli armatori non possono essere considerate funzionali alla relazione da sottoporre a verifica di mercato.

Il questionario somministrato è riportato di seguito.

**QUESTIONARIO PER LA DEFINIZIONE DELLE ESIGENZE DI SERVIZIO PUBBLICO
(CONSUMATORI, UTENTI, RAPPRESENTANZE DELLE IMPRESE ATTIVE NEI SETTORI DELLA LOGISTICA E DEL
TRASPORTO MERCI)**

In considerazione di quanto esposto nella comunicazione della quale il presente documento costituisce allegato e parte integrante, e con riferimento ai dati sintetizzati nelle tabelle presenti in Appendice, si richiede di contribuire alla raccolta delle informazioni essenziali alla definizione delle esigenze di servizio trasportistico, rispondendo ai quesiti di sotto elencati.

1. Indicare per quale delle linee in convenzione si intende rispondere alle domande successive.

In caso di più linee di interesse, si prega di compilare un questionario per ciascuna linea.

- | | |
|---|---|
| ☐ Civitavecchia-Arbatax-Cagliari | ☐ Cagliari-Palermo |
| ☐ Civitavecchia-Olbia | ☐ Napoli-Palermo |
| ☐ Genova-Olbia-Arbatax | ☐ Termoli-Tremiti |
| ☐ Genova-Porto Torres | ☐ Livorno-Cagliari |
| ☐ Napoli-Cagliari | ☐ Ravenna-Brindisi-Catania |

2. Considerato l'assetto del mercato sulle linee attualmente servite in regime di convenzione per l'esercizio di servizi di collegamento marittimo con le isole maggiori e minori 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 attraverso la Convenzione?

- | | | |
|-----------------------------|---|--|
| ☐ Sì | ☐ Parzialmente (motivare,
indicando le linee) | ☐ No
(motivare, indicando le
linee) |
|-----------------------------|---|--|
-
-

3. Si ritiene che la linea possa essere modificata?

- | | |
|-----------------------------|-----------------------------|
| ☐ Sì | ☐ No |
|-----------------------------|-----------------------------|

3.1 In caso di risposta positiva, quale/i tipo/i di modifica si consiglia? Abolizione della linea;

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

3.2. 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?

- ☐ Volume della domanda di passeggeri e/o merci (specificare)
- ☐ Raggiungibilità (specificare)

- ☐ Adeguatezza delle banchine (specificare)
 - ☐ Adeguatezza degli approdi (specificare)
 - ☐ Altro (specificare)
-
-

3.3. Nel caso in cui si ritenga opportuno abolire la linea per quali ragioni si ritiene che la linea o le linee debbano essere abolite

- ☐ Inadeguato volume della domanda di passeggeri e/o merci (specificare)
 - ☐ 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 (specificare);
 - ☐ Sulla linea operano altri operatori in regime di libero mercato che potrebbero soddisfare le esigenze di continuità territoriale senza intervento pubblico (specificare);
 - ☐ Altro (specificare)
-
-

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

- ☐ Sì ☐ No (motivare)
-
-

4.1 In caso di risposta positiva, 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):

- ☐ Frequenza degli spostamenti
 - ☐ Categoria professionale d'appartenenza (specificare)
 - ☐ Fasce di reddito
 - ☐ Fasce d'età
 - ☐ Altro (specificare)
-
-

5. Si ritiene che, con riferimento agli utenti indicati al precedente punto 4.1 e i veicoli al loro seguito, le vigenti tariffe agevolate siano adeguate?

- ☐ Sì ☐ No (motivare)

In caso di risposta negativa indicare l'importo che si ritiene adeguato.

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

┘ Sì

┘ No (motivare)

In caso di risposta negativa indicare l'importo che si ritiene adeguato.

7. Con riguardo alle tariffe passeggeri, quali delle seguenti opzioni si ritiene possano renderle più accessibili?

a. Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili

i. ☐ ai residenti ☐ ai passeggeri ordinari

b. Aumento di tutte le tariffe massime applicabili

i. ☐ ai residenti ☐ ai passeggeri ordinari

c. Rimodulazione delle tariffe in base alla sistemazione:

┘ Riduzione del differenziale di costo fra posto poltrona e passaggio ponte

┘ Aumento delle tariffe per le sistemazioni più confortevoli

┘ Altro tipo di rimodulazione (specificare)

d. Variazione (specificarne la percentuale) delle tariffe in base alla stagionalità:

┘ Alta stagione

┘ Media stagione

┘ Bassa stagione

e. Altro (specificare)

8. Con riguardo alle tariffe per i veicoli al seguito, quali delle seguenti opzioni si ritiene possano renderle più accessibili?

a. Riduzione di tutte le tariffe massime applicabili

i. ☐ ai residenti ☐ ai passeggeri ordinari

b. Aumento di tutte le tariffe massime applicabili

i. ☐ ai residenti ☐ ai passeggeri ordinari

c. Introduzione di ulteriori differenziazioni in base alle classi di veicoli (specificare)

d. Introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici/ecologici

- e. Variazione (specificarne la percentuale) delle tariffe di:
- ☐ Alta stagione
 - ☐ Media stagione
 - ☐ Bassa stagione
- f. Altro (specificare)
-

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

☐ Sì ☐ No (motivare)

In caso di risposta negativa indicare l'importo che si ritiene adeguato.

9.1 Sempre in caso di risposta negativa, quali delle seguenti opzioni si ritiene possano renderle più accessibili?

- ☐ Riduzione della tariffa attuale
 - ☐ Aumento della tariffa attuale
 - ☐ Introduzione di tariffe variabili basate sul valore delle merci trasportate
 - ☐ Introduzione di tariffe differenziate in funzione di altri criteri (specificare)
 - ☐ Altro (specificare)
-

10. Si ritiene che i servizi di collegamento offerti siano adeguati sotto i profili di seguito delineati?

10.1 Le frequenze delle corse attualmente offerte sono sufficienti ed efficientemente distribuite:

a) Fra diurne e notturne:

☐ Sì ☐ No (motivare)

b) Fra giornate feriali e festive:

☐ Sì ☐ No (motivare)

c) Nel corso della settimana:

☐ Sì ☐ No (motivare)

d) Fra stagione estiva e stagione invernale:

☐ Sì ☐ No (motivare)

10.2 Si ritiene che i tempi di traversata siano adeguati?

☐ Sì ☐ No (motivare)

10.3 Descrivere come si ritiene migliorabile il futuro servizio sotto l'aspetto qualitativo, in particolare:

- Sotto l'aspetto dei servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa).
-
-

- Sotto l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale (acustico ed atmosferico).

- Sotto l'aspetto degli spazi di bordo destinati ai passeggeri e veicoli al seguito

- Sotto l'aspetto dei tempi di attesa in banchina e condizioni di attesa.

11. Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO:

- 11.1** Indicare eventuali periodi/giornate dell'anno in cui la capacità di trasporto è insufficiente rispetto alla domanda:

- 11.2** Si ritiene che la conformazione delle navi attualmente in uso sia adeguata?

☐ Sì ☐ No (motivare)

- 11.3** Si ritiene che gli spazi di stazionamento dei mezzi siano adeguati?

☐ Sì ☐ No (motivare)

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

☐ Sì ☐ No (motivare)

- 11.5** 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 (motivare)

- 11.6** Con riferimento a *benchmark* nazionali e internazionali i servizi portuali e/o di trasporto attualmente forniti sono adeguati?

☐ Sì ☐ No (motivare)

12. Sono disponibili informazioni o indagini/studi che consentano di ricostruire un profilo dell'utenza, relativamente agli aspetti elencati di seguito?

- Età
- Sesso
- Componenti del nucleo familiare

- Residenza
- Professione
- Fasce di reddito
- Provenienza
- Motivazione al viaggio degli utenti di cui al punto 5 sopra e di quelli ordinari (personale/professionale/turismo ecc.)
- Frequenza di viaggio degli utenti di cui al punto 5 i e di quelli ordinari
- Profilo di massima delle spese complessive di viaggio (da origine a destinazione, costi accessori compresi)
- Tariffa massima che gli utenti di cui al punto 5 e ordinari sono disposti a pagare (nel breve/medio/lungo periodo)
- Modalità di acquisto del titolo di viaggio (biglietteria/agenzia di viaggi/sito della compagnia/motori di ricerca-aggregatori)

In caso di risposta positiva, allegarli al questionario compilato.

13. Complessivamente, si ritiene che i servizi attualmente offerti sulla linea siano adeguati alle necessità che essi sono preposti a soddisfare? Motivare.

14. Si è in grado di fornire documentazione/materiali/dati o valutazioni finalizzati a formulare previsioni di domanda (anche in relazione all'attuale situazione di emergenza sanitaria), possibilmente articolate per il breve/medio e lungo periodo?

☐ Sì

☐ No

Se sì, allegarli al questionario compilato

15. Altre informazioni

1. PRINCIPALI RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE PUBBLICA CON GLI ENTI LOCALI

1.1. REGIONE PUGLIA E COMUNE DI ISOLE TREMITI

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- le compensazioni pubbliche sono indispensabili sulla linea Termoli-Tremi, vista l'esigua popolazione residente (< 500 abitanti) e le esigenze di continuità territoriali da garantire per l'intero anno solare sulla linea;
- si propone un rinforzo del servizio di trasporto, garantito tramite nave Ro-Pax, che attualmente effettua una sola corsa giornaliera A/R, ad eccezione delle giornate di venerdì e sabato, nelle quali è prevista un'ulteriore corsa pomeridiana A/R. Più in dettaglio, si auspica che nel periodo estivo (dal 1 maggio al 30 settembre) possa prevedersi un'intensificazione dei collegamenti pomeridiani con una coppia di corse anche nelle giornate di lunedì, mercoledì e domenica; inoltre, si ritiene necessaria un'estensione del servizio nella fascia serale e notturna;
- i tempi di percorrenza non risultano adeguati: l'utilizzo di natanti più recenti garantirebbe facilmente una riduzione dei tempi di percorrenza Ro-Pax dagli attuali 75' agli auspicati 60'; inoltre, spesso i tempi di traversata non sono rispettati, anche nel caso di condizioni meteo favorevoli;
- un ammodernamento della flotta sarebbe auspicabile anche sotto il profilo dell'impatto ambientale, grazie all'utilizzo di carburanti alternativi ed ecologici;
- sarebbe inoltre auspicabile che il mezzo navale utilizzato fosse adeguatamente attrezzato per assicurare la continuità della cd. catena del freddo e spazi ad hoc per il deposito di piccole quantità di merce di prima necessità;
- a terra andrebbero assicurate le minime dotazioni necessarie a garantire le fisiologiche attese (come pensiline e panchine) relative agli imbarchi, evitando, soprattutto a San Domino, caotici assembramenti;
- la corsa carburanti e/o rifiuti andrebbe effettuata in orari da concordare, non a ridosso degli orari di maggiore affluenza della marina;
- sarebbe auspicabile la previsione di agevolazioni tariffarie in favore di determinate categorie di utenti legate al pendolarismo lavorativo, nonché in favore di gruppi organizzati e/o studenteschi in occasione di gite scolastiche/viaggi d'istruzione;
- sarebbero auspicabili agevolazioni ulteriori, almeno a favore dei residenti che trasportano mezzi e carrelli, quest'ultimi anche se di ridotte dimensioni hanno un costo attuale per tratta di euro 90,00;
- si ritiene auspicabile la riduzione di tutte le tariffe massime applicabili ai veicoli e l'introduzione di tariffe in base alle classi di veicoli, esclusivamente per quelli legati al trasporto di beni di prima necessità;
- riguardo al trasporto merci, le attuali tariffe non risultano adeguate, sono calibrate sulla unità di peso minima del quintale; sarebbe invece auspicabile la previsione di tariffe differenziate per scaglioni di peso inferiori al quintale (a titolo di esempio, da 0 a 25 kg – da 26 a 50 kg – da 51 a 99 kg);
- sarebbe inoltre auspicabile una politica dei prezzi calmierata, in particolare nel periodo estivo, al fine di incentivare un maggior numero di visitatori a recarsi in visita alle Tremiti;
- si ritiene inoltre necessario il recupero a richiesta dell'amministrazione con obbligo ad

adempiere da parte della società appaltatrice delle corse non effettuate per “avverse condizioni meteo” o ritenute tali;

- in ultimo, si ritiene che le previste corse straordinarie art. 17 CSA vigente, fermo restando che il totale di 1200 miglia resti invariato, debbano essere 5 e non 3 come attualmente previsto.

L'amministrazione ritiene inoltre che Il nuovo progetto di affidamento del servizio di linea Termoli-Isole Tremiti andrà in ogni caso integrato con le previsioni del Contratto Istituzionale di Sviluppo di Foggia (denominato anche CIS Capitanata) includente i seguenti progetti:

- a) Interventi macroarea n.1 “Area Portuale” - collegamento via mare: implementazione del servizio marittimo nei mesi non estivi, il cui soggetto beneficiario sono le Isole Tremiti;
- b) Interventi macroarea n. 3 “Villaggio Pescatori”, il cui soggetto beneficiario sono le Isole Tremiti;
- c) Progetto di potenziamento dei collegamenti con le Isole Tremiti, i cui soggetti beneficiari sono MIT, Provincia di Foggia e Isole Tremiti.⁵⁶

1.2. REGIONE SICILIANA

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- anche secondo la Regione Siciliana rimane la necessità di compensazioni pubbliche;
- si ritiene necessario ampliare i regimi tariffari agevolati alla categoria degli autotrasportatori;
- si ritiene necessaria una riduzione delle tariffe massime applicabili per i veicoli al seguito, così come l'introduzione di tariffe agevolate per i veicoli ecologici ed elettrici;
- si ritiene necessario ridurre le tariffe per le merci in modo da incentivare il trasporto via mare delle stesse, in considerazione della conformazione dell'isola; questo inoltre migliorerebbe le condizioni ambientali e del traffico stradale, contribuendo a ridurre tra le altre cose gli incidenti sulle strade;
- riguardo la qualità dei servizi a bordo, sarebbe auspicabile l'aumento del numero minimo di disinfezioni e derattizzazioni, e della pulizia preventiva in generale;
- in ultimo la Regione Siciliana ritiene auspicabile l'impiego di navi più ecologiche, agevolando la conversione dei natanti in navi a GNL.

1.3. REGIONE SARDEGNA

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- è necessario rivedere gli obblighi di servizio pubblico. In generale si richiede la conferma dell'attuale assetto (frequenza e capacità minima) per le linee in convenzione (o per i periodi invernali in cui esse operano in convenzione) e l'applicazione di aiuti sociali (OSP orizzontali) per le linee che effettuano il servizio in regime di libero mercato. Tali sovvenzioni sono motivate dalla penalizzazione di cui l'isola risente per via della scarsa popolazione che vi risiede, per la sua orografia e per la stagionalità di alcune attività

⁵⁶ Per maggiori informazioni si veda http://www.governo.it/sites/governo.it/files/Elenco_progetti_CIS_Capitanata.pdf

produttive, che determinano prezzi sia per gli utenti che per il trasporto merci non competitivi.

- Per alcune linee vengono poi fornite ulteriori indicazioni: si ritiene che la linea Genova-Olbia-Arbatax⁵⁷ possa essere sostituita con un nuovo servizio di collegamento Ro-Pax, garantito con OSP, sulla direttrice Livorno-Arbatax-Cagliari (ad integrazione dell'attuale Ro-Ro Cagliari-Livorno), ritenuta più funzionale per la creazione di un collegamento passeggeri fra il Centro-Sud Sardegna e il Nord Italia; per la Cagliari-Civitavecchia-Arbatax, oltre la conferma di quanto in convenzione, si richiede il coordinamento tra la frequenza tri-settimanale invernale attuale e la nuova linea proposta Livorno-Arbatax-Cagliari, in modo da garantire un collegamento giornaliero tra il Sud Sardegna e il Centro-Nord Italia.
- Si richiede inoltre di sovvenzionare con aiuti sociali (OSP orizzontali) le seguenti linee, attualmente non inserite nella Convenzione 2012: Olbia-Livorno., Olbia-Piombino, Porto Torres-Civitavecchia, Golfo Aranci-Livorno, Golfo Aranci-Piombino, Salerno-Cagliari e Marina di Carrara-Cagliari.
- L'amministrazione ritiene, tuttavia, che il libero mercato sia in grado di fornire il servizio nei mesi estivi sulle tratte già effettuate senza OSP, auspicando una risposta positiva anche sul lato delle tariffe; per le linee più deboli (Cagliari-Civitavecchia, Cagliari-Napoli, Cagliari-Palermo) il mercato potrebbe garantire il servizio solo proponendo soluzioni in sinergia con un più ampio contesto di rete, come ad esempio nel caso di collegamenti internazionali che transitano per i porti sardi; ci si attende inoltre un intervento maggiore del mercato anche nel caso del trasporto merci diretto a Cagliari, visto la presenza di operatori non sovvenzionati sulla linea.
- Il libero mercato si concentra su poche direttrici, che ad eccezione delle linee Livorno-Cagliari e Marina di Carrara-Cagliari, escludono il Sud Sardegna, nonostante sia la zona più popolosa dell'isola. I sussidi orizzontali, come l'erogazione di contributi diretti all'utenza, potrebbero incrementare l'offerta di libero mercato anche sul versante sud dell'isola.
- L'amministrazione ritiene di dover ampliare le categorie di beneficiari delle tariffe ridotte, sulla base di frequenza degli spostamenti e categoria professionale di appartenenza. Inoltre, si auspica l'estensione dei benefici a studenti universitari non residenti, per favorire l'accesso alle università sarde anche ai non residenti sulla base di un principio di mutualità con il restante territorio nazionale e in modo da garantire pari opportunità alle università dell'isola rispetto a quelle della penisola; tariffe agevolate dovrebbero essere previste anche per le famiglie sulla base del numero di componenti e del reddito percepito, poiché non è accettabile che un terzo e oltre di uno stipendio medio mensile familiare sia assorbito solo dal transito in nave, specie in caso di nuclei monoreddito.
- In generale, le tariffe passeggeri non risultano adeguate perché non in linea con quelle

⁵⁷ La sostituzione di tale linea con la Livorno-Arbatax-Cagliari implica la variazione dei porti di origine e destinazione e la trasformazione del trasporto da solo merci a misto. Il porto di Livorno è preferibile a quello di Genova per questioni di logistica e mobilità; mentre il porto di Cagliari consentirebbe ai passeggeri di poter raggiungere la penisola senza dover attraversare la Sardegna per imbarcarsi a Porto Torres o Olbia. Inoltre, la tappa ad Arbatax consentirebbe un collegamento passeggeri e merci al servizio della zona dell'Ogliastra e della parte centro-meridionale dell'isola. In ultimo, il buon livello di domanda del trasporto merci permetterebbe di coprire i costi del trasporto passeggeri, con tariffe accessibili all'utenza, mentre il flusso passeggeri da Genova ad Arbatax (linea ridotta ai soli mesi estivi) non giustifica l'esistenza della linea.

per l'utilizzo di mezzi quali treno e automobile disponibili sul territorio nazionale, condizione ancora più penalizzante considerando che il reddito pro-capite in Sardegna è inferiore alla media nazionale. La tariffa deve inoltre rimanere fissa per i residenti e non variare in base alla stagione; in caso di sconti superiori per i non residenti, anche la tariffa residenti deve allinearsi mantenendo le possibilità di rimborso che le tariffe scontate non hanno. Le tariffe vanno inoltre rese più accessibili ai passeggeri mediante la riduzione di tutte le tariffe massime applicabili, e in particolare della tariffa per la cabina, che dovrebbe essere il livello di servizio minimo per chi viaggia (accessibile quindi a tutti).

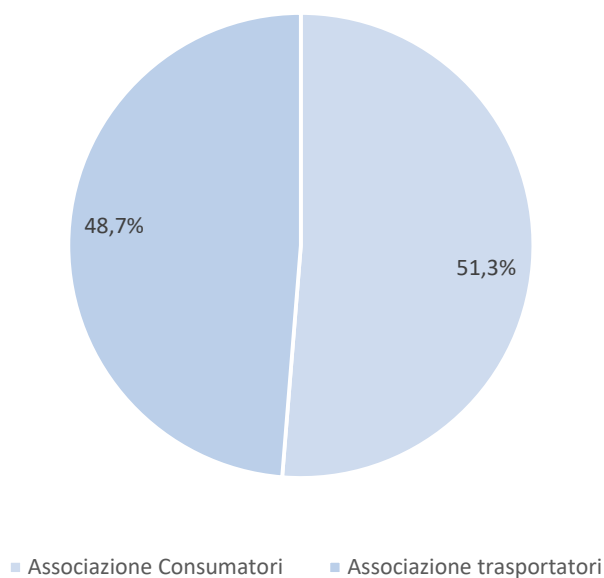
- Anche nel caso dei veicoli al seguito si auspica una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili e le stesse condizioni richieste per i residenti con riferimento al trasporto passeggeri.
- Con riferimento alle tariffe merci, si ritiene che la tariffazione del trasporto merci vada necessariamente regolamentata per garantire parità di trattamento a tutte le imprese di trasporto. Su tale base, oltre la definizione del regime tariffario definito all'interno degli oneri di servizio pubblico, si suggerisce una regolamentazione delle scontistiche applicate dagli armatori anche nel libero mercato, basate su criteri oggettivi e trasparenti che garantiscano le dinamiche tipiche del libero mercato. Pertanto, si ritiene che le tariffe merci massime applicabili vadano ridotte e che vadano introdotte delle tariffe variabili sulla base del valore delle merci.
- L'amministrazione dichiara inoltre che i tempi di traversata risultano lunghi su tutte le linee e andrebbero pertanto diminuiti.
- Riguardo i servizi offerti, la Regione Sardegna propone di inserire nel contratto di servizio degli indicatori minimi di qualità per tutti i servizi offerti a bordo e a terra (compresi i tempi e le condizioni di attesa in banchina), da tenere sotto controllo e sanzionare in caso di violazione. Indicatori di servizio andrebbero inseriti anche in riferimento all'impatto ambientale provocato.
- Nonostante i tempi di attesa per l'imbarco sono ritenuti ragionevoli, è necessario individuare modalità di imbarco più fluide per evitare situazioni di affollamento e disagio.
- L'amministrazione segnala inoltre situazione non adeguate dei servizi di accoglienza nei porti, che andrebbero monitorati.
- Tra le altre segnalazioni, si richiede la previsione di disposizioni in merito al trasporto animali e si invita a valutare modalità legittime di promozione e utilizzo di prodotti tipici sardi durante la traversata.

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 Convenzione per le quali sono stati forniti contributi. Le indicazioni che è possibile evincerne saranno d'ausilio alla definizione delle esigenze di servizio pubblico da parte dell'Amministrazione Competente.

Sono in totale **54** i questionari compilati da **39 differenti soggetti**, così distribuiti:

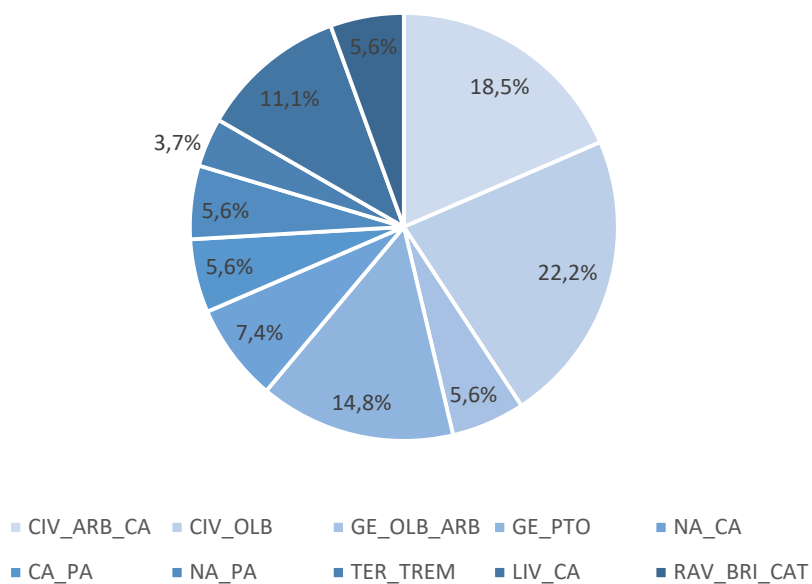
Figura 32 – Distribuzione dei rispondenti



Le categorie di rispondenti sono sostanzialmente equamente rappresentate, con una leggera maggioranza per le associazioni di trasportatori (51,3%).

Le linee per le quali è pervenuto il maggior numero di risposte sono descritte dal seguente grafico:

Figura 33 - Distribuzione dei questionari per linea



Il collegamento fra Civitavecchia e Olbia è fra tutti quello che ha ricevuto il maggior numero di interessamenti, con un totale di dodici questionari compilati. A seguire, Civitavecchia-Arbatax-Cagliari e Genova – Porto Torres, con dieci ed otto questionari rispettivamente.

Tabella 47 – Risposte pervenute per ciascuna linea

Linea	Numero Risposte		
	Associazioni Consumatori	Associazioni Trasportatori	Totale
CIV_ARB_CA	3	7	10
CIV_OLB	5	7	12
GE_OLB_ARB	2	1	3
GE_PTO	6	2	8
NA_CA	2	2	4
CA_PA	2	1	3
NA_PA	2	1	3
TER_TREM	2	0	2
LIV_CA	2	4	6
RAV_BRI_CAT	2	1	3
Totale	28	26	54

Le associazioni di consumatori hanno risposto maggiormente per la linea Genova-Porto Torres (sei risposte), mentre le associazioni di trasportatori hanno risposto maggiormente per la linea Civitavecchia-Olbia e Civitavecchia-Arbatax-Cagliari (sette risposte per entrambe).

Dalle analisi effettuate sopra, in generale emerge come in totale per tutte le linee il 33,9% (pari a 19 risposte) delle risposte siano a favore del libero mercato, il 37,5% (21 risposte) sia parzialmente favorevole al libero mercato ed il restante 28,6% sia contrario. La linea su cui maggiormente si propende per il sovvenzionamento del servizio pubblico è **Genova-Porto Torres** con 6 risposte favorevoli su 8. Le linee in cui si favorisce maggiormente il libero mercato sono **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** con 4 risposte favorevoli su 11 e la linea **Civitavecchia-Olbia** con 6 risposte a favore su 13. I favorevoli al libero mercato argomentano tuttavia che bisogna essere cauti e non creare svantaggi per l'utenza in caso di diseconomie delle linee.

Sulla modifica delle linee in oggetto, in generale il 51,22% è a favore di modifiche, mentre il 48,7% è contrario. Le linee dove i rispondenti sono più favorevoli a modifiche si ravvisano in **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** con 4 risposte su 8 a favore di modifiche e la linea **Civitavecchia-Olbia**, con 6 risposte su 10 a favore di modifiche. Per quanto riguarda la tipologia modifiche, le associazioni di consumatori rispondono prevalentemente una variazione dei porti, con spazi più adeguati alle esigenze di servizio, mentre le associazioni di trasportatori un aumento delle corse merci dedicate, soprattutto nel periodo estivo. Per le merci le associazioni di consumatori auspicano anche porti più vicini a al cagliaritano per la linea **Civitavecchia-Olbia**, in quanto la linea è la più corta per il trasporto merci, ma poi esse viaggiano internamente per altre destinazioni. Sarebbe dunque auspicabile togliere mezzi per strada ed assicurare porti più vicini per le merci.

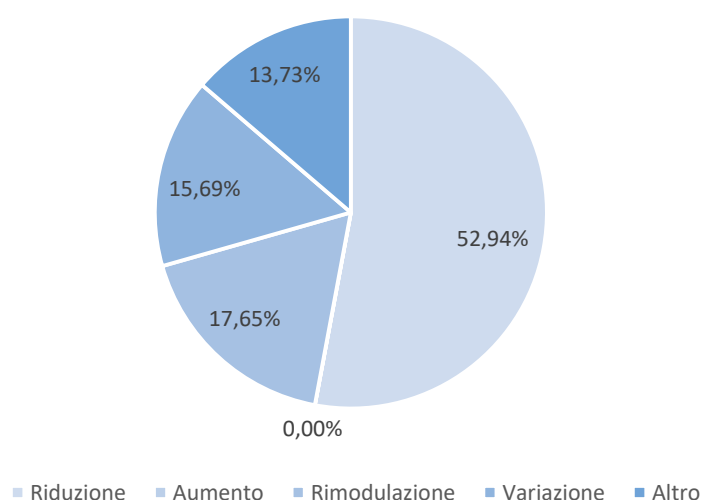
Sull'ampliamento delle categorie di regime tariffario agevolato, in generale il 65,7% (pari a 25 risposte su 38) è favorevole, mentre per il restante 34,3% la situazione è adeguata allo stato attuale. Chi è a favore di un ampliamento, risponde che l'identificazione dovrebbe essere effettuata in base alla frequenza degli spostamenti, fasce di reddito e fasce d'età.

In merito all'adeguatezza delle tariffe "agevolate", in generale il 28,95% (11 risposte su 38) dichiara che siano adeguate, mentre il 71,5% (27 risposte) dichiara la non adeguatezza. Le associazioni di consumatori rispondono sostanzialmente che i costi non possono essere determinati a priori, ma devono essere tali da non disincentivare gli spostamenti. Alcune propongono anche un importo di 10 euro per le moto e 25 euro per le auto tasse incluse. Le associazioni di trasportatori invece sostanzialmente rispondono che le tariffe applicate ai trasportatori non sono adeguate in quanto essi si trovano a dover approntare costi portuali crescenti.

In merito all'adeguatezza delle tariffe "ordinarie", in generale il 31,43% (11 risposte su 35) dichiara che siano adeguate, mentre il 68,6% (24 risposte) dichiara la non adeguatezza. Le associazioni di consumatori propongono tariffe contenute anche ai non residenti, che aiutano lo sviluppo della Sardegna (alcune associazioni propongono euro 50/pax in cabina e euro 25/auto (tasse incluse per alcune linee quali **Civitavecchia-Olbia** e **Genova-Porto Torres**).

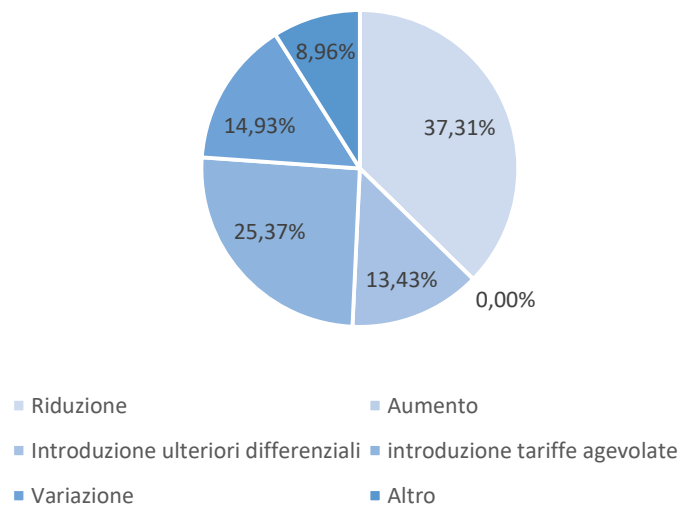
In generale, sulle tariffe passeggeri, il 52,94% è a favore di una riduzione delle tariffe (27 risposte su 51), soprattutto per quanto riguarda le linee **Civitavecchia-Olbia** (6 risposte su 9) e **Genova-Porto Torres** (6 risposte su 9). Di questi a favore, il 68,00% sono a favore di una riduzione per i residenti, mentre il restante 32% a favore dei passeggeri ordinari.

Figura 34 - Proposte per tariffe passeggeri



In merito all'adeguatezza delle tariffe di auto al seguito, il 37,31% è a favore di una riduzione delle tariffe (25 risposte su 67), soprattutto per quanto riguarda le linee **Civitavecchia-Olbia** (7 risposte su 13) e **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** (5 risposte su 11), Di questi a favore, il 53,57% sono a favore di una riduzione per i residenti, mentre il restante 46,43% a favore dei passeggeri ordinari.

Figura 35 - Proposte per tariffe veicoli al seguito

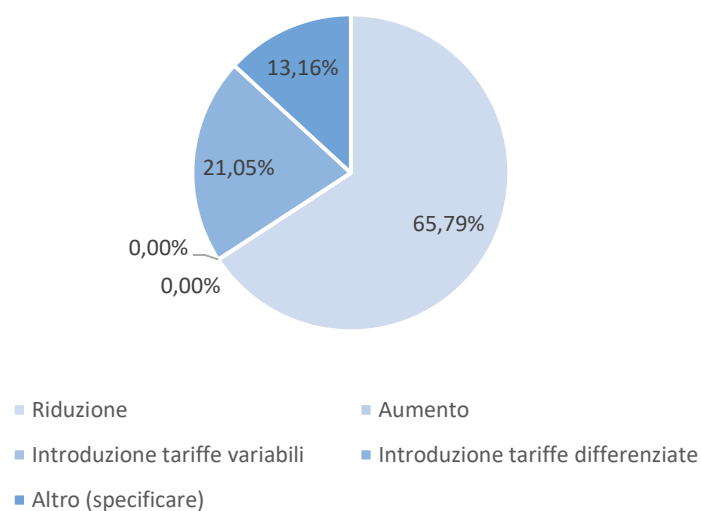


Da notare anche che il 25,37% è a favore di introduzione di tariffe agevolate per mezzi elettrici e poco inquinanti.

Tra le risposte "altro", le associazioni dei consumatori, per le linee turistiche, auspicano una riduzione (di almeno il 50%) per incentivare il turismo.

In merito all'adeguatezza delle tariffe per il trasporto delle merci, solo il 3,03% lo ritiene adeguato ed il 96,97% è contrario.

Figura 36 - Proposte per tariffe merci



Il 65,79% delle risposte va a favore di una riduzione delle tariffe ed il 21,05% va a favore dell'introduzione di tariffe differenziate. Tra le risposte "altro" le associazioni di trasportatori

propongono la riduzione di un 25% flat. Le associazioni di consumatori in particolare rispondono per la linea **Civitavecchia-Olbia** affermando che le tariffe sono troppo elevate rispetto a quelle praticate sulla linea **Livorno-Olbia**.

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 48 - Adeguatezza dei servizi

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	78,0%	22,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	81,1%	18,9%
Distribuzione settimanale	78,0%	22,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	72,5%	27,5%
Tempi di traversata	67,5%	32,5%

In generale, si ravvisa un elevato livello di soddisfazione, sia per quanto riguarda la distribuzione di frequenze, sia per i tempi di traversata. Particolari livelli di insoddisfazione si ravvisano nella linea **Genova-Porto Torres** per quanto riguarda i tempi di traversata (43% di risposte insoddisfatte) e sulla linea **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** dove per tutti i profili si riscontra un 50% di soddisfatti e 50% di insoddisfatti.

Relativamente ai giudizi di qualità richiesti su alcuni aspetti importanti riguardanti le linee, sotto l'aspetto dei **servizi offerti a terra e a bordo** (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), le risposte più frequenti propendono verso una pulizia costante, soprattutto in questo periodo di contingenza per il virus.

Sotto l'aspetto del **contenimento dell'impatto ambientale** (acustico ed atmosferico), si auspica l'introduzione di navi più giovani di buona qualità con installazione di impianti che riducano le emissioni.

Sotto l'aspetto degli **spazi di bordo** destinati ai passeggeri e veicoli al seguito, si auspica un miglioramento generale del comfort di viaggio, mentre Sotto l'aspetto dei **tempi di attesa** in banchina e condizioni di attesa si auspica un miglioramento generale degli spazi di attesa (ad es: ampia tettoia, aumento metri quadri).

In merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 49 - Adeguatezza di aspetti del servizio merci

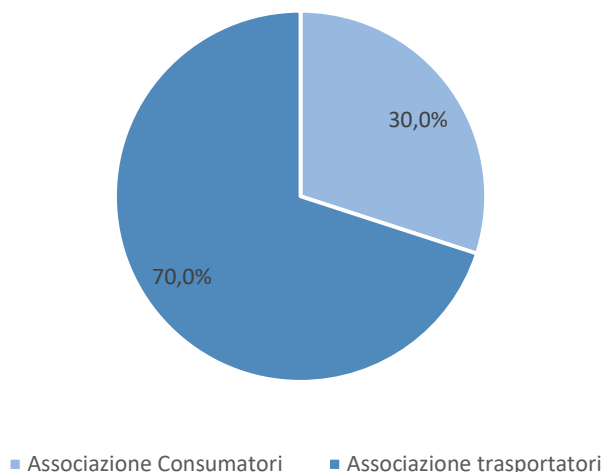
	SI	NO
Conformazione delle navi	32,7%	67,3%
Spazi di stazionamento dei mezzi	88,1%	11,9%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	61,9%	38,1%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	84,6%	15,4%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	78,6%	21,4%

In questo caso si ravvisa un'adeguatezza elevata dei differenti profili, tranne che per la conformazione delle navi (il 67,3% delle risposte lo dichiara inadeguato), in particolare per le linee **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** (8 risposte su 10), **Civitavecchia-Olbia** (10 risposte su 12) e **Livorno-Cagliari** per le merci (4 risposte su 6). Le cause sono da rinvenire nella presenza di navi vetuste ed inadeguate sotto il profilo della capacità.

2.1. CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

Su questa linea troviamo tre risposte da parte delle associazioni di consumatori e sette da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 37 - Categorie di rispondenti



Domanda 2

Interrogato sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, il 36% ha risposto sì, il 46% ha risposto parzialmente e il 18% ha risposto no. Alcuni commenti non escludono che la liberalizzazione del servizio potrebbe apportare alcuni benefici; tuttavia, è opportuna un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare, nel caso di antieconomicità, che il peso più consistente gravi sugli utenti del servizio. Altri commenti sottolineano la necessità di compensazioni pubbliche; in un caso viene evidenziato nello specifico il danno che la liberalizzazione, senza fissazione di un prezzo massimo per lunghezza e tipologia di mezzo impiegato, avrebbe sul trasporto delle merci. Tre associazioni di trasportatori sottolineano che spesso i prezzi in convenzione sono più alti rispetto ai competitor che inoltre offrono servizi migliori.

Domanda 3

La maggioranza ha risposto che la linea può essere modificata.

Nel dettaglio, sul totale delle 8 risposte pervenute, il 33% è favorevole al passaggio della linea da mista a tutto merci, mentre il 66% suggerisce altre modifiche. Le risposte alla domanda 3.1 rilevano in un caso come lo scalo di Arbatax non abbia volumi di passeggeri o merci che ne giustificano la fermata e in un altro caso vengono richieste più rotte merci nel periodo estivo.

Domanda 4

Il 71% (5 risposte) ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, mentre il 29% (2 risposte) risponde in maniera contraria.

Dalle risposte alla domanda 4.1, che richiede a chi ha risposto positivamente alla domanda 4 di dettagliare i criteri secondo i quali riterrebbe opportuno estendere le tutele tariffarie, emergono soltanto due risposte da parte delle associazioni di consumatori. Queste ritengono che bisognerebbe introdurre tariffe vantaggiose per tutti, senza distinguere per categoria di utenti, e che i residenti dovrebbero sempre trovare un posto per il trasporto durante tutto l'anno.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa agevolata, rispondono in 7, di cui 2 associazioni di consumatori e 5 associazioni di trasportatori. Per 5 di questi le tariffe non sono adeguate, mentre 2 sono di avviso contrario. Un'associazione di consumatori afferma che il costo non può essere determinato a priori, ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti; un'altra associazione di consumatori afferma che le tariffe dovrebbero essere fisse per tutto l'anno a un prezzo economico. Un'associazione di trasportatori ritiene che i prezzi che vengono applicati alle aziende di trasporto non siano adeguati, aggiungendo che in questi anni i trasportatori della Sardegna hanno dovuto confrontarsi non solo con un mercato difficile e con il fattore, evidentemente immodificabile, dell'insularità, ma anche e soprattutto con un aggravio di costi dei noli marittimi, che finiscono col gravare sulle aziende di trasporto. Tali maggiori costi vanno in parte, naturalmente, ad impattare sul costo delle merci e pertanto sui consumatori finali.

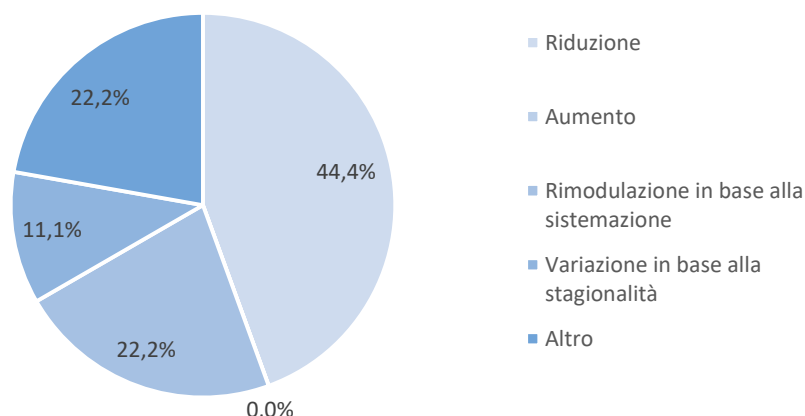
Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa ordinaria, il 67% (6 risposte) ritiene che queste non siano adeguate, mentre il 33% (3 risposte) è di parere opposto. Le motivazioni addotte a sostegno dell'inadeguatezza hanno prevalentemente ad oggetto i prezzi troppo elevati, con particolare riferimento a quelli applicati agli autisti con mezzo al seguito e all'alta stagione; gli importi richiesti, si sostiene, sono tali da scoraggiare l'utilizzo del servizio.

Domanda 7

Si riporta di seguito in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità per rendere le tariffe passeggeri più accessibili. Il 44% delle risposte è in favore di una riduzione delle tariffe, da rivolgere per il 75% ai residenti e per il 25% agli ordinari. La variazione delle tariffe deve avvenire, per il 100% dei rispondenti, in alta stagione.

Figura 38 – Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

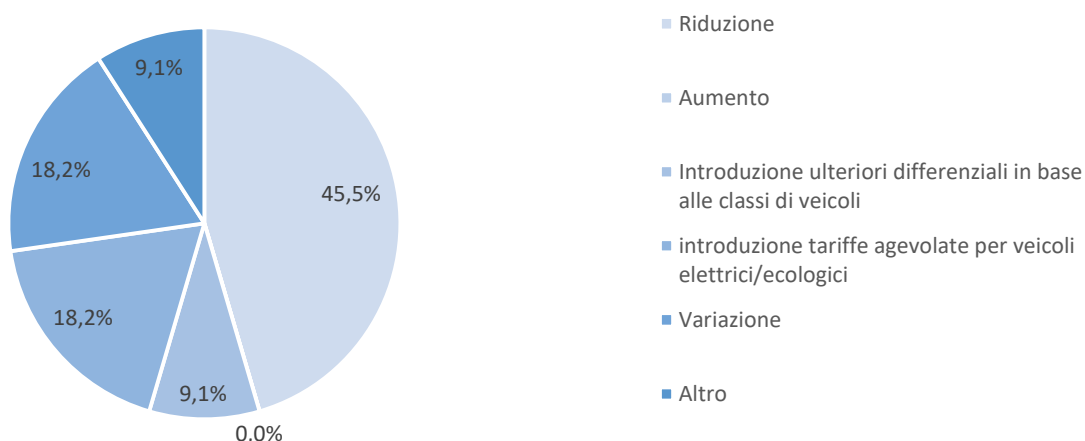


Chi risponde “altro” specifica che una scontistica del 50% in alta stagione appare opportuna per incentivare il turismo e delinea la necessità di un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri con mezzo al seguito. Si suggerisce inoltre di utilizzare i contributi eventualmente risparmiati per erogarli direttamente ai passeggeri residenti.

Domanda 8

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità suggerite per rendere le tariffe veicoli più accessibili. La maggioranza (50%) delle risposte è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili (in favore dei residenti per il 71% e degli ordinari per il 29%). Il 100% delle variazioni tariffarie deve avvenire in alta stagione.

Figura 39 – Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli

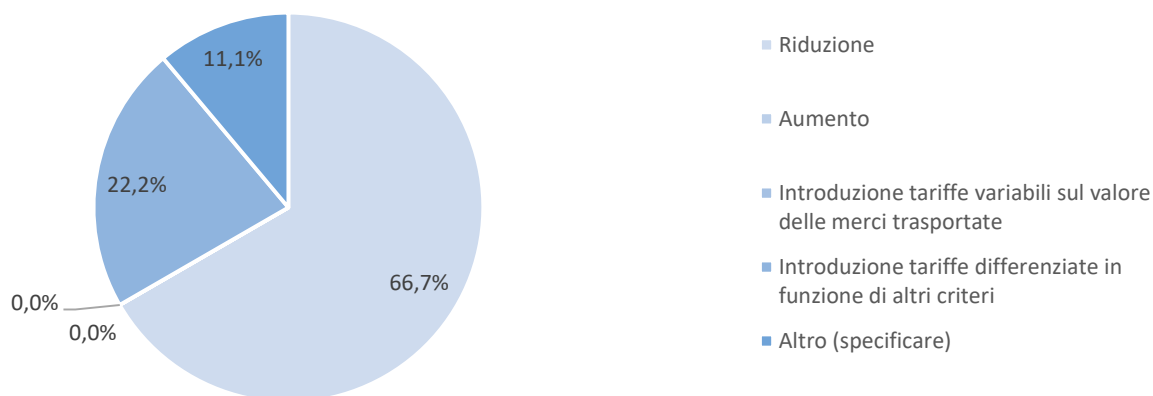


Chi risponde “altro” tra le voci riportate, specifica anche in questo caso la necessità di un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri con mezzo al seguito e suggerisce inoltre di utilizzare i contributi eventualmente risparmiati per erogarli direttamente ai passeggeri residenti.

Domanda 9

Sull’adeguatezza della tariffa per il trasporto merci, il 100% ritiene che non siano adeguate e ne suggerisce una riduzione del 25%, denunciando un aumento ingiustificato dei costi, che si riflette sui prezzi delle merci finali e danneggia gli autotrasportatori. Il grafico di sotto riporta la percentuale di ognuna delle opzioni che si ritiene possano rendere le tariffe più accessibili.

Figura 40 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe merci



Chi risponde “altro” tra le voci riportate nel grafico, suggerisce che i vuoti devono avere un trattamento speciale, che è necessaria la riduzione delle tariffe attuali e l’introduzione di un prezzo massimo applicabile per tipologia e lunghezza dei mezzi. Inoltre, si suggerisce di utilizzare i contributi eventualmente risparmiati per erogarli direttamente agli autotrasportatori.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all’adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i diversi profili.

Tabella 50 – Ragioni dell’inadeguatezza della linea

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	50%	50%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	50%	50%
Distribuzione settimanale	50%	50%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	50%	50%
Tempi di traversata	50%	50%

In generale, si ravvisa una soddisfazione (insoddisfazione) al 50% per ciascuna delle possibili ragioni di non adeguatezza della linea.

Domanda 10.3

La domanda richiede di esprimersi su alcuni aspetti qualitativi. Quanto ai servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), il 35% dei rispondenti li giudica inadeguati. Si sottolinea la necessità di migliorare i servizi igienici durante le attese per l'imbarco/sbarco, nelle aree comuni e nelle cabine, magari provvedendo a operazioni sistematiche e regolari di sanificazione sia di cabine che di ambienti comuni. I trasportatori lamentano navi eccessivamente datate. Il 17,6% giudica inadeguato l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale: si auspica l'utilizzo di navi nuove, più efficienti dal punto di vista ambientale, dotate di impianti che riducano le emissioni. L'utilizzo di mezzi e procedure via via più efficienti deve essere costante oggetto di attenzione ed investimento. Il 23,5% (tutte associazioni di trasportatori) giudica inadeguati gli spazi a bordo, si lamenta che i veicoli non sono sempre sfruttati al meglio, le cabine non sono adeguate per 4 persone (andrebbero bene per il pernottamento di 2 persone), queste criticità si ravvisano in modo particolare durante la stagione estiva. Inoltre, gli spazi sulle navi sono in grado di assicurare le misure di distanziamento sociale dovute all'emergenza sanitaria Covid 19. Il 23,5% dei rispondenti giudica i tempi di attesa inadeguati; si denuncia il caso particolare in cui si verificano congestioni su Olbia quando per mancanza di disponibilità di imbarco merci il traffico si riversa da Cagliari ad Olbia.

Domanda 11/11.1

In riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, alla richiesta di indicare le giornate o il periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda le risposte sono variegate: un'associazione di consumatori e tre di trasportatori giudicano inadeguata la capacità di trasporto delle navi nel solo periodo estivo; due associazioni di trasportatori ravvisano questo problema tutto l'anno, poiché in estate il traffico aumenta, mentre in inverno c'è carenza di navi, visto che alcune linee vengono eliminate. In aggiunta, sulla tratta Cagliari-Civitavecchia e viceversa la capienza della nave utilizzata è sempre insufficiente, oltre che inadeguata per il trasporto delle merci ADR. Un'associazione di trasportatori, inoltre, denuncia che nel periodo estivo, nella giornata di mercoledì, le navi in partenza da Civitavecchia sono inadeguate, visto che le navi vengono sostituite con navi più piccole di 10 metri.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 51 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	20,0%	80,0%
Spazi di stazionamento dei mezzi	88,9%	11,1%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	67,5%	33,3%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	75,0%	25,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	50,0%	50,0%

Viene sottolineata la vetustà delle navi, che pertanto sono altamente inquinanti. Occorrerebbero delle navi più efficienti in termini di capienza, tempistiche di navigazione e trasporto merci ADR. Viene in aggiunta sottolineata la scarsità di capienza sia per i passeggeri che per le merci.

Domanda 13

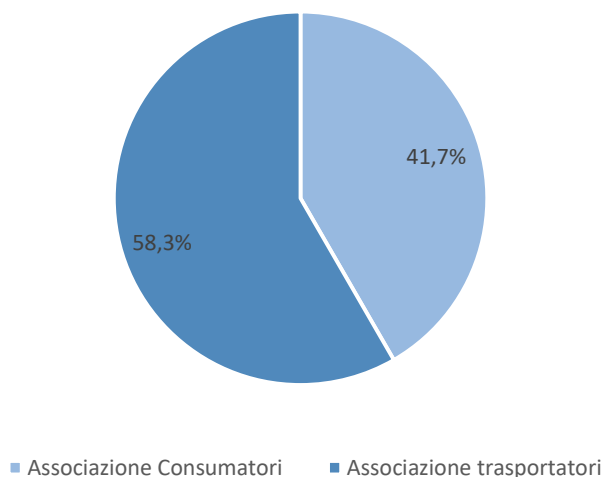
La maggioranza risponde che i servizi non sono adeguati e soddisfacenti, attribuendo diverse motivazioni. Da una parte appaiono scarse la frequenza e la capacità delle navi utilizzate. In un caso (da parte di un'associazione di trasportatori) viene sottolineata l'inadeguatezza della rotta Civitavecchia-Cagliari, a causa dei pochi metri lineari disponibili sulle navi, delle tante ore di navigazione, della scarsa pulizia. Non sono inoltre soddisfacenti i costi troppo elevati e non certi per le aziende di trasporto, l'adeguatezza dei porti per poter spedire/ricevere merci in ADR, l'adeguatezza delle imbarcazioni per il trasporto in ADR, gli spazi che sono insufficienti (in particolare in questo momento di emergenza sanitaria), l'efficienza della flotta in termini di durata della traversata, l'efficienza del servizio di imbarco/sbarco dei mezzi, che di fatto ha provocato elevati danni alle navi. Viene inoltre ribadita l'inadeguatezza dei servizi di bordo (bar, self-service).

Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.2. CIVITAVECCHIA-OLBIA

Su questa linea sono pervenute cinque risposte da parte delle associazioni di consumatori, e sette da parte delle associazioni di trasportatori.



Domanda 2

Interrogato sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, il 46% ha risposto sì, il 39% ha risposto parzialmente e il 15% ha risposto no. Alcuni commenti non escludono che la liberalizzazione del servizio potrebbe apportare alcuni benefici; tuttavia, è opportuna un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare, nel caso di antieconomicità, che il peso più consistente gravi sugli utenti del servizio. Altri commenti sottolineano la necessità di compensazioni pubbliche; in un caso viene evidenziato il danno che la liberalizzazione, senza fissazione di un prezzo massimo per lunghezza e tipologia del mezzo impiegato, avrebbe sul trasporto delle merci. Tre associazioni di trasportatori sottolineano che spesso i prezzi in convenzione sono più alti rispetto ai competitor, che inoltre offrono servizi migliori.

Domanda 3

La maggioranza delle risposte indica che la linea può essere modificata. Nello specifico, sul totale delle risposte pervenute, il 43% sostiene che vada modificato il porto di destinazione, il 14% è favorevole al passaggio della linea da mista a tutto merci, mentre il 43% suggerisce altre modifiche. Nello specifico (**domanda 3.1**), Porto Torres viene indicato come possibile nuovo porto di destinazione. Viene inoltre suggerito che durante il periodo estivo occorrerebbe destinare delle linee specifiche alle merci, che possano garantire la continuità dei servizi e dove possano salire come passeggeri solo gli autisti delle aziende di trasporto. Nel periodo citato le aziende di trasporto si trovano a dover prenotare un viaggio anche 20 giorni prima per poter avere un posto, ma molto spesso non è possibile programmare i trasporti con così largo anticipo. Inoltre, da sottolineare le problematiche per le merci ADR presenti nei porti, dove il rimorchio non può sostare e deve essere ritirato allo sbarco. Questa tipologia di problema dovrebbe essere affrontata

e regolamentata tenendo presente le difficoltà che crea ai trasportatori, sia in termini di costi sia in termini organizzativi. In ultimo si suggerisce di eliminare il trasbordo ad Arbatax sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari.

I motivi per cui la linea dovrebbe essere modificata sono specificati dalle risposte alla **domanda 3.2**: per il 50% dei rispondenti ciò dipende dai volumi di passeggeri e merci trasportati, mentre per il restante 50% deriva dalla raggiungibilità dei porti. Un'indicazione aggiuntiva è fornita inoltre da parte di tre associazioni di consumatori: la linea Civitavecchia-Olbia è la più breve in termini di miglia marine, tuttavia, le merci e i passeggeri che transitano su di essa sono destinati principalmente al Sassarese e Cagliariitano. Al fine di togliere le merci e le auto dalle strade e rendere più sicura la viabilità limitando gli incidenti, sarebbe auspicabile sovvenzionare le rotte sui porti più vicini ai punti di destinazione.

Domanda 4

Alla domanda, il 78% (7 risposte) ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, mentre il 44% (4 risposte) risponde in maniera contraria.

Domanda 4.1

Tre associazioni di consumatori sono favorevoli a un'estensione delle agevolazioni tariffarie, senza specificare le categorie destinatarie, per contribuire in questo modo allo sviluppo della Sardegna.

Domanda 5

Sull'adequatezza della tariffa agevolata, rispondono in 9: 4 associazioni di consumatori e 5 associazioni di trasportatori. Per 7 di questi le tariffe non sono adeguate, mentre per 2 sì. Tra le associazioni di consumatori si riscontra che il costo non può essere determinato a priori, ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti; altre tre associazioni di consumatori affermano che le tariffe dovrebbero essere pari (tasse incluse) a 10 euro per le moto e 25 euro per le auto. Un'associazione di trasportatori ritiene che i prezzi applicati alle aziende di trasporto non siano adeguati, aggiungendo che in questi anni i trasportatori della Sardegna hanno dovuto confrontarsi sia con un mercato difficile che con il fattore, evidentemente imm modificabile, dell'insularità, ma anche e soprattutto con un aggravio di costi dei noli marittimi, che finiscono col gravare sulle aziende di trasporto. Tali maggiori costi vanno in parte, naturalmente, ad impattare sul costo delle merci e pertanto sui consumatori finali.

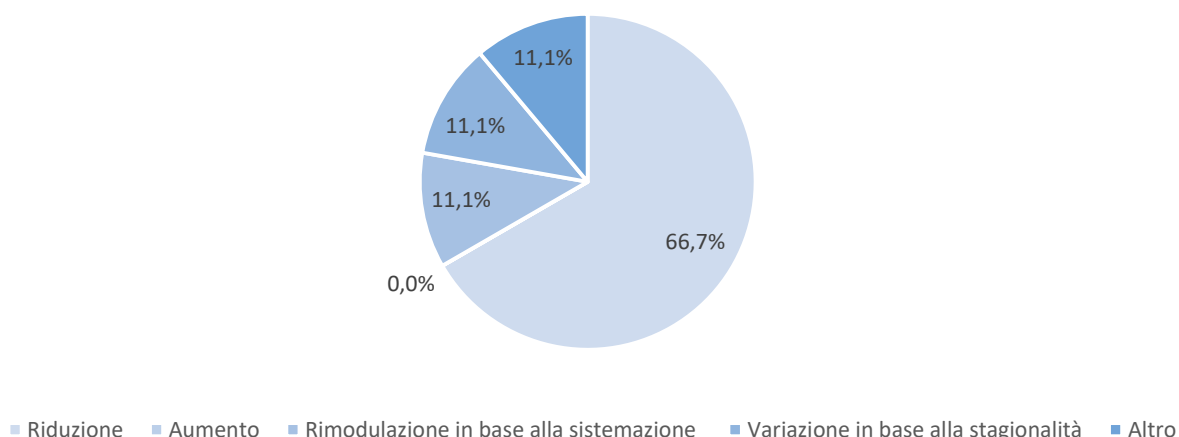
Domanda 6

Sull'adequatezza della tariffa ordinaria, il 75% (6 risposte) ritiene che queste non siano adeguate, mentre il 25% (2 risposte) è dell'opposto parere. Le motivazioni di coloro che rispondono "no" risiedono nei prezzi troppo elevati (in particolare quelli applicati agli autisti con mezzo al seguito), tali da scoraggiare l'utilizzo del servizio; in un caso (associazione di trasportatori) vengono considerati troppo elevati i prezzi in alta stagione. Si ritiene, inoltre, che le tariffe debbano ammontare a 10 euro per le moto e 25 euro per le auto al seguito (tasse incluse)

Domanda 7

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità per rendere le tariffe passeggeri più accessibili. Il 67% delle risposte è in favore di una riduzione delle tariffe, da rivolgere per il 62% ai residenti e per il 38% ai passeggeri ordinari. La variazione delle tariffe deve avvenire per il 100% in alta stagione.

Figura 41– Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

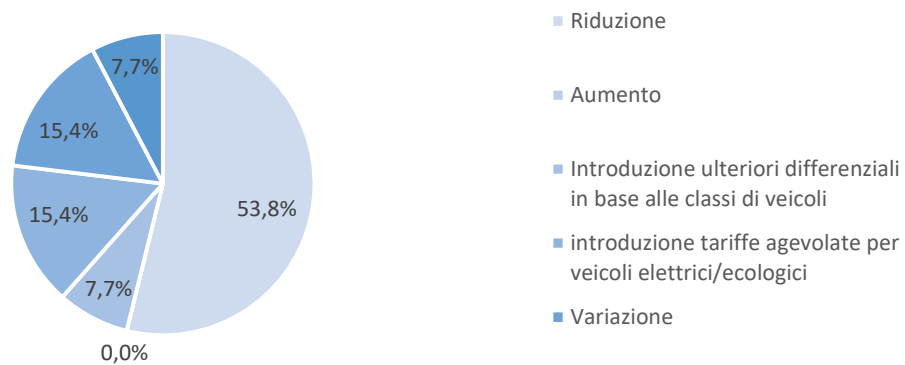


Chi risponde “altro” specifica che una scontistica del 50% in alta stagione appare opportuna per incentivare il turismo e delinea la necessità di un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri con mezzo al seguito.

Domanda 8

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte sulla modalità per rendere le tariffe veicoli più accessibili. Sulle tariffe per i veicoli al seguito, la maggioranza (54%) è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili (in favore dei residenti per il 55% e dei passeggeri ordinari per il 45%). Il 100% delle variazioni tariffare deve avvenire in alta stagione.

Figura 42 – Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli

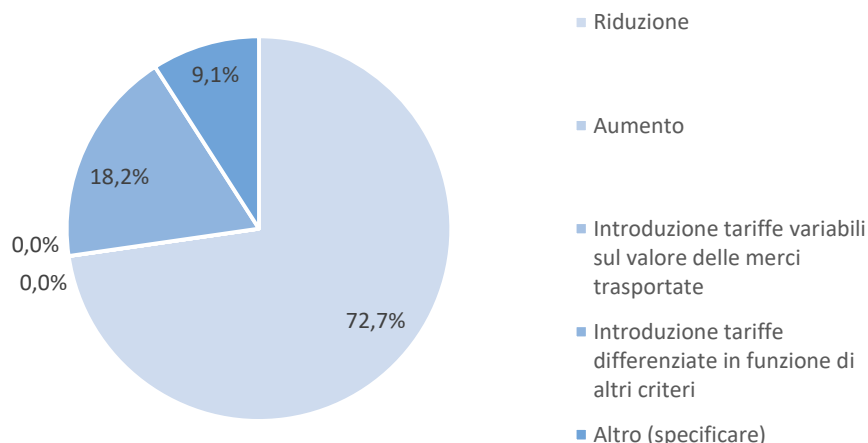


Chi risponde "altro" tra le voci riportate, specifica che anche in questo caso sarebbe necessaria una scontistica del 50% e un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri con mezzo al seguito.

Domanda 9

Quanto all'adeguatezza della tariffa per il trasporto delle merci, il 100% ritiene che non sia adeguata. Il grafico di sotto riporta la distribuzione delle proposte che si ritiene possano rendere le tariffe più accessibili.

Figura 43 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe merci



Chi risponde "altro" delle associazioni di consumatori, suggerisce che le attuali tariffe sono troppo care rispetto a quelle praticate sulla Livorno-Olbia e che il mancato rispetto degli orari di arrivo, oltre a generare distorsioni dei traffici, aumenta le emissioni di Co2. Un'azienda di trasporto sostiene che i prezzi che vengono applicati alle aziende non siano adeguati, dal momento che in questi anni hanno dovuto confrontarsi non solo con un mercato difficile e con il fattore,

evidentemente imm modificabile, dell'insularità, ma anche e soprattutto con un aggravio di costi dei noli marittimi. Si auspica per tale ragione una riduzione del 25% delle tariffe.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del collegamento, la tabella di seguito mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 52 - Ragioni dell'inadeguatezza dei collegamenti

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	70%	30%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	70%	30%
Distribuzione settimanale	75%	25%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	70%	30%
Tempi di traversata	70%	30%

Domanda 10.3

La domanda richiede di esprimersi su alcuni aspetti qualitativi. Quanto ai servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), il 41% dei rispondenti li giudica inadeguati. Si dà indicazione di migliorare il collegamento per i passeggeri a piedi tra la stazione marittima e l'imbarco della nave, di creare aree al riparo da eventi atmosferici sole/pioggia/vento, di migliorare la qualità dei servizi igienici durante le attese per l'imbarco/sbarco. A bordo sarebbe opportuno apportare migliorie alle condizioni dei bagni comuni e dei bagni cabina e sarebbe opportuno rendere più efficiente il condizionamento. Si ritiene, inoltre, che la pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità e, inoltre, si auspica l'impiego di navi più efficienti e nuove. I trasportatori, oltre la qualità dei servizi di pulizia e manutenzione, lamentano che le navi siano eccessivamente datate. Il 12% giudica inadeguato l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale: in generale si auspica l'utilizzo di navi nuove, più efficienti dal punto di vista ambientale, alimentate tramite GNL o altri carburanti ecocompatibili; sarebbe inoltre opportuno implementare il *cold ironing*. Essendo il porto di Porto Torres al servizio della seconda area più popolata della Sardegna, incrementare le linee in partenza e in arrivo in quella località significherebbe ridurre le emissioni di Co2 dei camion e delle auto. L'aspetto spazi a bordo (denunciato dal 23% dei rispondenti) viene segnalato con l'indicazione di aumentare gli spazi comuni dedicati a chi porta eventualmente il cibo da terra, separando eventualmente i locali destinati alla visione della tv dal bar; ci si lamenta che gli spazi sulle navi non sono sempre sfruttati al meglio e le cabine non sono adeguate per 4 persone (andrebbero bene per il pernottamento di 2 persone), in particolare durante la stagione estiva. Inoltre, gli spazi sulle navi sono in grado di assicurare le misure di distanziamento sociale dovute all'emergenza sanitaria Covid 19. Per l'aspetto dei tempi di attesa in banchina (denunciato dal 24% dei rispondenti), si ritiene di dover migliorare i servizi in banchina implementando i servizi igienici e bar, creando spazi per il riparo dal sole o dalla pioggia. Si denuncia, inoltre, il caso particolare in cui si verificano congestioni nel porto di Olbia a seguito di un dirottamento delle merci da Cagliari ad Olbia, per mancanza di disponibilità di imbarchi ad Olbia.

Domanda 11/11.1

In riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, alla richiesta di indicare le giornate o il periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda le risposte sono variegate: per lo più viene giudicata inadeguata la capacità di trasporto delle navi nel solo periodo estivo; due associazioni di trasportatori ravvisano questo problema tutto l'anno, poiché in estate il traffico aumenta, mentre in inverno c'è carenza di navi, visto che alcune linee vengono eliminate. Un'associazione di trasportatori, inoltre, denuncia che nel periodo estivo, il giovedì, da Civitavecchia le navi in partenza risultano inadeguate perché sostituite con navi più piccole di 10 metri.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto merci in modalità Ro-Pax o Ro-Ro (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 53 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	16,7%	83,3%
Spazi di stazionamento dei mezzi	100,0%	0,0%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	45,5%	54,5%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	90,0%	10,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	75,0%	25,0%

Viene segnalata la carenza di posto in stiva per le merci e la necessità di navi più efficienti in termini di capienza, tempistiche di navigazione e trasporto merci ADR.

Viene precisato che la capacità delle navi si è quintuplicata dall'avvento dei traghetti (anni '70), mentre le strade di accesso sono rimaste pressoché invariate: servirebbero maggiori aree di buffering all'ingresso del porto. Andrebbero snellite le procedure di imbarco, onde evitare lunghe code soprattutto nei mesi estivi. Le vie d'accesso ai porti non risultano adeguate per i trasporti delle merci in ADR. Rispetto all'adeguatezza dello spazio di manovra, si sottolinea che le navi subiscono diversi danni al momento delle manovre.

Domanda 13

Alcuni rispondono alla domanda generica sulla qualità dei servizi offerti sulla linea affermando che questi non sono adeguati e soddisfacenti, per diversi motivi. Da una parte appaiono scarse la frequenza e la capacità delle navi utilizzate. Non sono inoltre soddisfacenti i costi troppo elevati e non certi per le aziende di trasporto, l'adeguatezza dei porti per poter spedire/ricevere merci in ADR, l'adeguatezza delle navi per il trasporto in ADR, gli spazi che sono insufficienti (in particolare in questo momento di emergenza sanitaria), l'efficienza della flotta in termini di tempi di traversata, l'efficienza del servizio di imbarco/sbarco dei mezzi, che di fatto ha provocato

consistenti danni alle navi. Viene inoltre rimarcata l'inadeguatezza dei servizi di bordo (bar, self-service).

Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

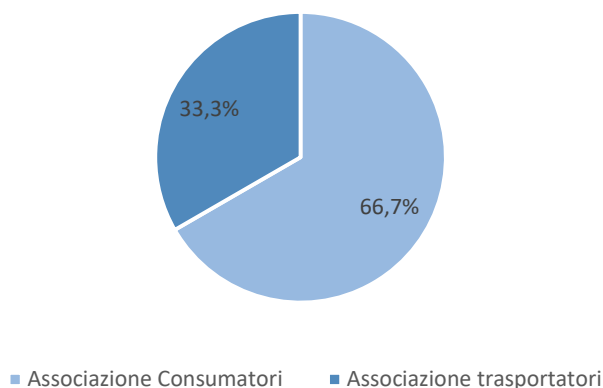
Domanda 15

Quest'ultima domanda chiede di aggiungere altre informazioni. Rispondono tre associazioni di consumatori, suggerendo di spostare la linea sovvenzionata su Porto Torres, che equivarrebbe a togliere merci e auto dalle strade, oltre a migliorare i servizi per i passeggeri che sono diretti al Sassarese (seconda area più popolosa della Sardegna). In questo modo si ridurrebbero dunque le emissioni di CO₂, i costi di manutenzione delle strade, il rischio di incidenti.

2.3. GENOVA-OLBIA-ARBATAX

Su questa linea sono pervenute due risposte da parte delle associazioni di consumatori e una da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 44 - Categorie di rispondenti



Domanda 2

Interrogato sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, il 33,3% ha risposto sì, il 33,3% ha risposto parzialmente e il restante 33,3% ha risposto no. Un commento da parte di un'associazione di consumatori non esclude che la liberalizzazione del servizio potrebbe apportare alcuni benefici; è opportuna però un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare, nel caso di antieconomicità, che il peso più consistente gravi sugli utenti del servizio. Un'associazione di trasportatori sottolinea invece la necessità di una convenzione che regoli tariffe, linee, frequenze, capacità, orari partenza ed arrivo.

Domanda 3

La metà delle risposte indica che la linea può essere modificata. Il 100% suggerisce "altre modifiche", tra le opzioni proposte. L'unica risposta di dettaglio alla **domanda 3.1** segnala la necessità di aumentare le rotte merci nel periodo estivo.

Domanda 4

Alla domanda, il 50% (1 risposta) ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, mentre il 50% (1 risposta) risponde in maniera contraria.

Domanda 4.1

Chi è favorevole all'ampliamento dei beneficiari nella domanda precedente, senza dare un ordine di priorità, sostiene che questa debba avvenire sulla base dell'intensità degli spostamenti (25%), delle fasce di reddito (25%) e delle fasce d'età (25%) e altro (25%).

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa agevolata, rispondono in 2: un'associazione di consumatori e un'associazione di trasportatori. L'associazione di consumatori risponde "no", inserendo come motivazione che il costo non può essere determinato a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti.

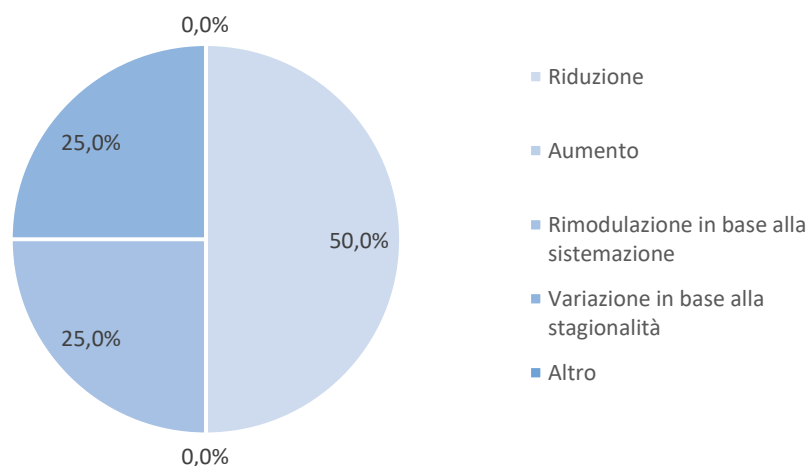
Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa ordinaria, un'associazione di consumatori ritiene che queste non siano adeguate, mentre un'associazione di trasportatori è dell'opposto parere. Le motivazioni del "no" risiedono nei prezzi troppo elevati, tali da scoraggiare l'utilizzo del servizio.

Domanda 7

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità per rendere le tariffe passeggeri più accessibili. Il 50% (2 risposte) è in favore di una riduzione delle tariffe, da rivolgere per il 100% ai residenti.

Figura 45– Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

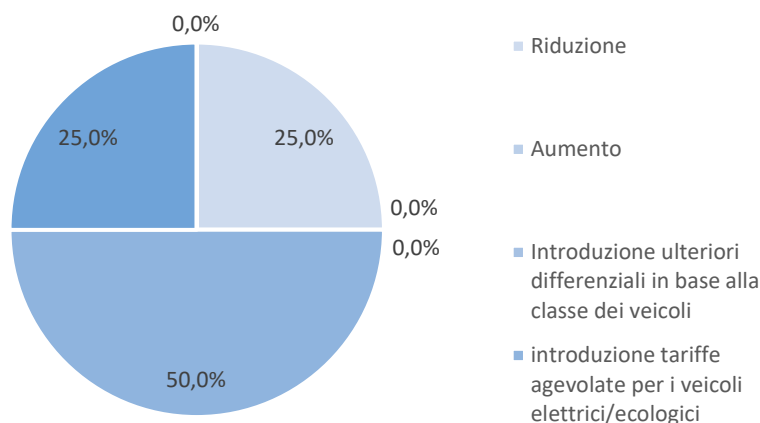


Un'associazione di consumatori risponde "altro" e specifica che una scontistica del 50% in alta stagione appare opportuna per incentivare il turismo.

Domanda 8

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte sulla modalità per rendere le tariffe veicoli più accessibili. Sulle tariffe per i veicoli al seguito, la maggioranza (50%) è a favore dell'introduzione di tariffe agevolate per i veicoli elettrici/ecologici. Il 100% delle variazioni tariffarie deve avvenire in alta stagione.

Figura 46 – Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli



Domanda 9

Quanto all'adeguatezza della tariffa per il trasporto delle merci, il 100% pari a due risposte si esprime negativamente. Per rendere le tariffe più accessibili, una risposta propende per la riduzione, mentre un'altra (un'associazione di trasportatori) suggerisce che i vuoti debbano avere un trattamento speciale.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la tabella di seguito mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 54 – Ragioni dell'inadeguatezza della linea

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	100%	0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	100%	0%
Distribuzione settimanale	100%	0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	100%	0%
Tempi di traversata	100%	0%

Domanda 10.3

La domanda richiede di esprimersi su alcuni aspetti qualitativi. Sul piano dei servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), una stessa associazione di consumatori si esprime su diversi aspetti, dichiarando in generale che sarebbero necessari

monitoraggio e manutenzione costante del servizio. Entrando nel dettaglio, si specifica che la pulizia dovrebbe essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità e sarebbe auspicabile sostituire le navi. Riguardo l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale, si auspica l'utilizzo di navi nuove e più efficienti.

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità Ro-Pax o Ro-Ro, sulla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda viene indicata in tutti i casi (2 in totale) la stagione estiva.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità Ro-Pax o Ro-Ro, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 55 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	66,7%	33,3%
Spazi di stazionamento dei mezzi	100,0%	0,0%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	100,0%	0,0%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	100,0%	0,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%

Dalla tabella si riscontra un elevato livello di soddisfazione tranne che per la conformazione delle navi.

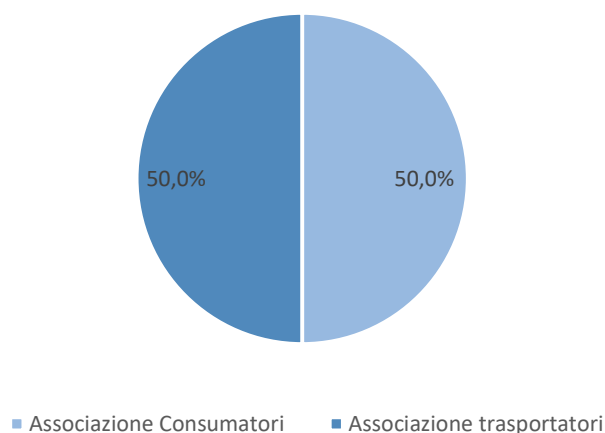
Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.4. NAPOLI-CAGLIARI

Su questa linea sono pervenute due risposte da parte delle associazioni di consumatori e due da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 47- Composizione campione



Domanda 2

Interrogato sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, il 25% ha risposto sì, il 25% ha risposto parzialmente e il 50% ha risposto no. Tra questi, un'associazione di consumatori non esclude i benefici che la liberalizzazione del servizio potrebbe apportare, ma sottolinea che questi vanno valutati attentamente per non rischiare, nel caso di antieconomicità, un trasferimento dei costi in capo agli utenti. Per un'associazione di trasportatori, un prezzo libero di mercato senza la fissazione di un prezzo massimo (per lunghezza e tipologia di mezzo) andrebbe ad impattare ulteriormente sul trasporto delle merci. Un'altra associazione di trasportatori sostiene invece la necessità di una convenzione che regoli tariffe, linee, frequenze, capacità, orari partenza ed arrivo.

Domanda 3

Due su tre rispondenti ritengono che la linea possa essere modificata. Alla **domanda 3.1** viene evidenziata una carenza dell'offerta di trasporto merci durante il periodo estivo, che richiede, in tale periodo, nuove corse solo merci.

Domanda 4

Alla domanda, due su tre ritengono che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, senza dare un ordine di priorità.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa agevolata, rispondono solamente in tre, di cui due ritengono inadeguate le tariffe vigenti. Un'associazione di consumatori ritiene che il costo non possa essere stabilito a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti, e un'associazione di trasportatori ritiene ingiustificata la crescita esponenziale dei noli marittimi, che danneggia sia i trasportatori che i consumatori finali.

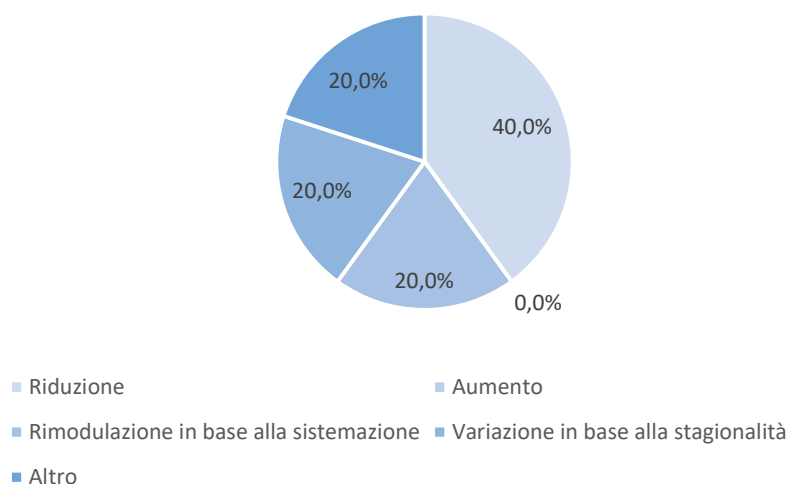
Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa ordinaria, un questionario riporta che queste sono adeguate, mentre due no. Le motivazioni di coloro che rispondono "no" risiedono nei prezzi troppo elevati (in particolare quelli applicati agli autisti con mezzo al seguito), tali da scoraggiare l'utilizzo del servizio.

Domanda 7

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità per rendere le tariffe passeggeri più accessibili. Il 44,4% delle risposte è in favore di una riduzione delle tariffe, da rivolgere ai residenti. Una stessa associazione di consumatori risponde inoltre che sarebbe opportuna una rimodulazione delle tariffe in base alla sistemazione e una variazione delle tariffe in base alla stagionalità.

Figura 48 - Modalità proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

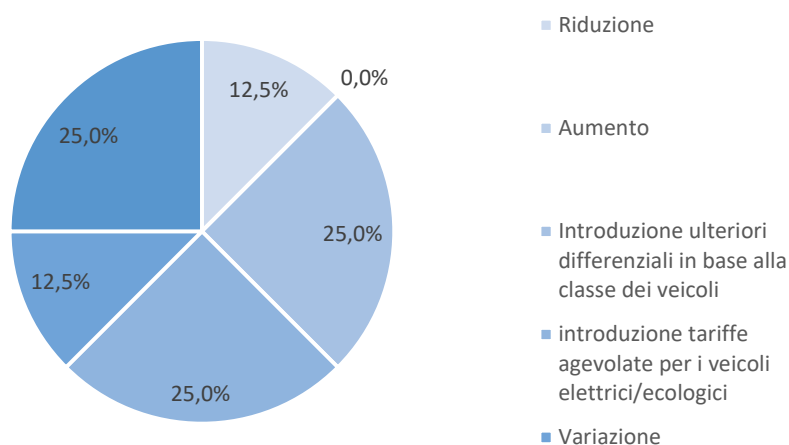


Due suggerimenti vengono forniti nella sezione "altro", indicando rispettivamente che sarebbe opportuno un risparmio per i consumatori e la necessità di stabilire un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri con mezzo al seguito.

Domanda 8

Di seguito viene riportata in forma grafica la distribuzione delle risposte in relazione alla modalità per rendere le tariffe veicoli più accessibili. Sulle tariffe per i veicoli al seguito, una risposta è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili in favore dei soli residenti. Il 25% (2 risposte) richiede delle differenziazioni in base alle classi di veicolo, un altro 25% è a favore di tariffe agevolate per veicoli elettrici/ecologici. Il restante 25% ha selezionato la voce “altro”, richiedendo, tra le altre rimodulazioni, una scontistica specifica per i veicoli delle famiglie ad uso privato e un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri autisti con mezzo al seguito.

Figura 49- Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli



Domanda 9

Sull'adeguatezza della tariffa per il trasporto merci, il 100% ritiene che non siano adeguate: sarebbe opportuna una loro riduzione del 25% e viene lamentata da parte di un'associazione di trasportatori la crescita in maniera esponenziale del costo dei noli marittimi. Una risposta propende per la riduzione delle tariffe, un'altra per l'introduzione di tariffe differenziate ed un'altra suggerisce che i vuoti devono avere un trattamento speciale, che è necessaria la riduzione delle tariffe attuali e l'introduzione di un prezzo massimo applicabile per tipologia e lunghezza dei mezzi.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza dei collegamenti offerti, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 56— Ragioni addotte a motivo dell'inadeguatezza dei collegamenti

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	100,0%	0,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	100,0%	0,0%
Distribuzione settimanale	100,0%	0,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	66,7%	33,3%
Tempi di traversata	66,7%	33,3%

Domanda 10.3

La domanda richiede di esprimersi su alcuni aspetti qualitativi. Sotto l'aspetto dei servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), una risposta li giudica inadeguati, ritenendo che in alcuni periodi dell'anno, soprattutto alta stagione, la pulizia andrebbe migliorata. Un'altra risposta giudica non adeguato l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale: in generale si auspica l'utilizzo di navi nuove, più efficienti dal punto di vista ambientale.

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità Ro-Pax o Ro-Ro, alla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, viene indicata in due casi la stagione estiva. Un'associazione di trasportatori giudica la capienza insufficiente in tutti i periodi dell'anno, oltre che inadeguata per il trasporto delle merci ADR.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

In merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 57- Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	50,0%	50,0%
Spazi di stazionamento dei mezzi	66,7%	33,3%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	66,7%	33,3%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	66,7%	33,3%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%

Un'associazione di trasportatori evidenzia inoltre che sarebbero necessarie delle navi più efficienti in termini di capienza, tempistiche di navigazione e trasporto merci ADR; la stessa associazione segnala inoltre che le aziende di trasporto subiscono numerosi danni ai mezzi durante le operazioni di imbarco/sbarco.

Domanda 13

Per le associazioni di trasporto i servizi non sono soddisfacenti per le seguenti motivazioni: costi troppo elevati e non certi (almeno annualmente), inadeguatezza dei porti per poter spedire/ricevere merci in ADR e inefficienza del servizio di imbarco/sbarco dei mezzi.

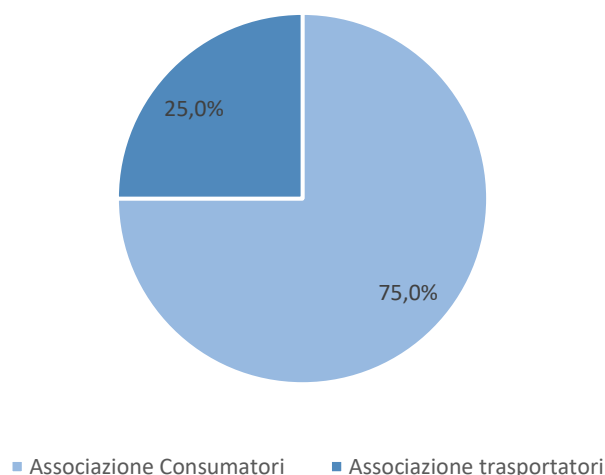
Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.5. GENOVA-PORTO TORRES

Su questa linea troviamo sei risposte da parte delle associazioni di consumatori e due da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 50 – Categorie di rispondenti



Domanda 2

Quanto alla domanda sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, il 12,5% (1 risposta) propende per il libero mercato, un altro 12,5% risponde “parzialmente”, mentre per il 75% (6 risposte) il libero mercato non riesce ad assicurare l’obiettivo di continuità territoriale. Chi risponde “parzialmente”, tra le associazioni di consumatori, argomenta che il libero mercato possa apportare benefici; tuttavia, è opportuna un’attenta valutazione al riguardo, onde evitare di incorrere in possibili effetti negativi sui passeggeri. Chi, sempre tra le associazioni di consumatori, è contrario al libero mercato dichiara che prezzi e politiche concorrenziali sul porto di Olbia dirottano su Olbia il traffico destinato a Porto Torres. Inoltre, la linea deve essere sovvenzionata anche d'estate al fine di contenere i prezzi specialmente per i residenti in Sardegna. Tra i trasportatori emerge l’esigenza di una convenzione che regoli tariffe, linee, frequenze, capacità, orari di partenza e arrivo, poiché un prezzo libero di mercato senza la fissazione di un prezzo massimo (per lunghezza e tipologia di mezzo) andrebbe ad impattare ulteriormente sul trasporto delle merci.

Domanda 3/3.1

Il 28,6% (pari a 2 risposte) ritiene che la linea possa essere modificata, mentre il 71,4% (pari a 6 risposte) non propende per la modifica della rotta. Una risposta da parte delle associazioni di trasportatori è a favore della variazione da linea mista a tutto merci, soprattutto nei periodi estivi. Un’altra risposta sottolinea che durante il periodo estivo occorrerebbe destinare delle linee specifiche per le merci che possano garantire la continuità dei servizi e dove possano salire come

passaggeri solo gli autisti delle aziende di trasporto. Nel periodo citato le aziende di trasporto si trovano a dover prenotare un viaggio anche 20 giorni prima per poter avere un posto, ma molto spesso non è possibile programmare i trasporti con così largo anticipo. Inoltre, da sottolineare le problematiche per le merci ADR presenti nel porto di Genova, dove il rimorchio non può sostare e deve essere ritirato allo sbarco. Questa tipologia di problema è presente in più porti e deve essere affrontata e regolamentata tenendo presente le difficoltà che crea ai trasportatori, sia in termini di costi sia in termini organizzativi.

Domanda 4

Alla domanda, il 71% (pari a 5 risposte) ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, e il resto (2 risposte) risponde in maniera contraria.

Domanda 4.1

Chi è a favore dell'ampliamento dei beneficiari nella domanda precedente (sostanzialmente le associazioni di consumatori), indica l'identificazione mediante intensità degli spostamenti, fasce di reddito, fasce d'età e altro. Inoltre, tre risposte (associazioni di consumatori) sono a favore dell'introduzione di tariffe agevolate anche per i non residenti, in modo da contribuire allo sviluppo regionale.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa "agevolata", il 14,3% (pari a una risposta) si esprime positivamente, mentre l'85,7% (pari a sei risposte) ritiene non sia così. Le associazioni di consumatori si esprimono in buona sostanza negativamente, proponendo la loro ridefinizione dei prezzi a 10 euro per le moto e 25 per le auto fino a 5 m (tasse incluse). I trasportatori denunciano che non sono adeguati i prezzi che vengono applicati alle aziende di trasporto, che in questi anni hanno dovuto combattere con un aggravio di costi dei noli marittimi.

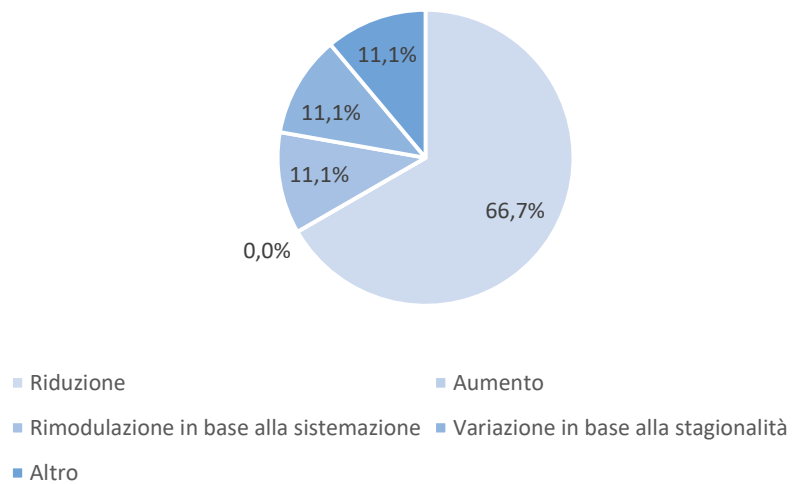
Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa ordinaria, il 14,3% (pari a una risposta) si esprime positivamente e il restante 85,7% (pari a 6 risposte) negativamente. Anche in questo caso le associazioni di consumatori, contrarie, propongono una tariffa alternativa, indicando l'ammontare di 50 euro pax/cabina e 25 auto (tasse incluse). Una risposta da parte dei trasportatori ribadisce l'inadeguatezza delle tariffe, dovuta principalmente dalla crescita esponenziale dei noli marittimi.

Domanda 7

Quanto alle tariffe passeggeri, il 66,7% delle risposte (10 risposte) indica l'opzione a favore di una riduzione di quelle destinate ai residenti (55,6%) e ai non residenti (44,4%).

Figura 51 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

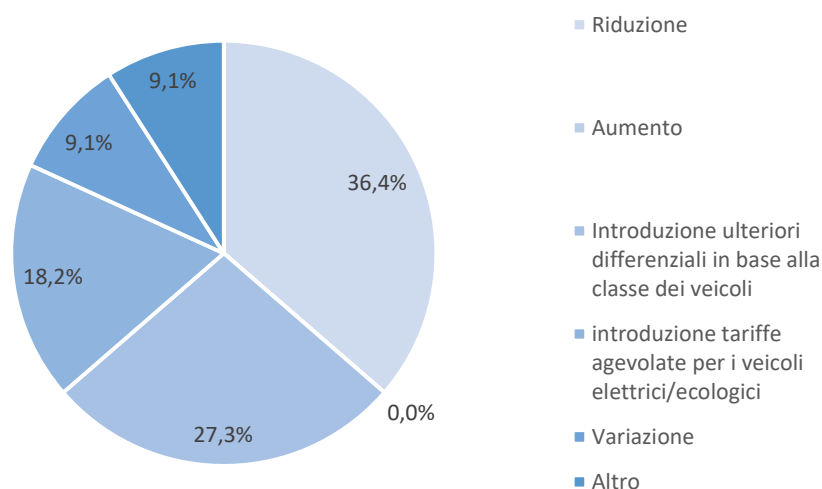


Una risposta indica l'opzione "rimodulazione in base alla sistemazione", un'altra l'opzione "variazione in base alla stagionalità estiva", e un'altra ancora risponde "altro". Tra i suggerimenti, si evidenzia che una scontistica del 50% in alta stagione appare opportuna per i consumatori in chiave turismo e che sarebbe opportuno un prezzo fisso e adeguato per i passeggeri autisti con mezzo al seguito.

Domanda 8

Sulle tariffe per i veicoli al seguito, la maggioranza (36,4%) delle risposte è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili per i residenti (50%) e per i non residenti (50%).

Figura 52 - -- Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli

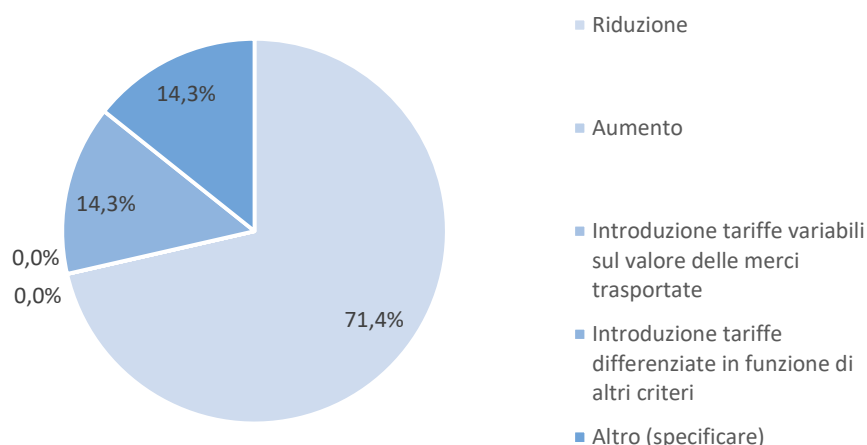


Il 27,3% è a favore dell'introduzione di ulteriori differenziali in base alle classi di veicoli (ma non specifica in che maniera). L'18,2% è a favore dell'introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici ed ecologici e il 9,1% a favore di una variazione in base alla stagionalità estiva. Il restante 9,1% risponde "altro".

Domanda 9/9.1

Quanto all'adeguatezza della tariffa per il trasporto merci, il 100% si esprime sulla loro inadeguatezza. Chi ritiene che le tariffe non siano adeguate ne propone una riduzione del 25% (una risposta da parte delle associazioni di trasportatori) ed una tariffa di 250 euro a/r (da parte delle associazioni di consumatori).

Figura 53 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe merci



Quanto alle possibili modalità di revisione delle tariffe merci ritenute non adeguate, cinque risposte (pari al 71,4%) sono a favore di una riduzione della tariffa attuale, mentre un altro 14,3% (una risposta) è a favore dell'introduzione di tariffe differenziate in funzione di altri criteri (nessuna risposta è pervenuta in merito ai criteri da specificare). L'unica risposta "altro" (pari al 14,3%) propende per la riduzione delle tariffe attuali e l'introduzione di un prezzo massimo applicabile per tipologia e lunghezza dei mezzi.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza al collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Figura 54 - Ragioni dell'inadeguatezza della linea

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	100,0%	0,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	100,0%	0,0%
Distribuzione settimanale	100,0%	0,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	85,7%	14,3%
Tempi di traversata	57,1%	42,9%

Si registra un elevato livello di soddisfazione per i vari profili, tranne che per i tempi di traversata, dove un 25% risponde in maniera negativa (due risposte) e dichiara che bisognerebbe ridurre a 8/10 ore massimo la durata del viaggio, indicando nel bando una finestra di arrivo (ad esempio 6-8.30) oltre la quale verrà pagata una penale (salvo che in caso di meteo avverso).

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti.

Sotto l'aspetto dei servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che la pulizia debba essere costante oggetto di maggior attenzione per un servizio di qualità; si auspica il miglioramento del collegamento per i passeggeri a piedi tra stazione marittima e imbarco nave, la creazione di un'area al riparo dagli eventi atmosferici sole/pioggia /vento, il miglioramento dei servizi igienici durante le attese per l'imbarco/sbarco, e una maggior pulizia a bordo dei bagni comuni e bagni in cabina, oltre che il miglioramento dell'efficienza del condizionamento (risposta delle associazioni di consumatori).

Sotto l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale (acustico ed atmosferico), le risposte vertono sul fatto che il perseguimento di una manutenzione impeccabile sia fondamentale e che attualmente sulla linea ci sia l'utilizzo di navi vetuste e di pessima qualità con alte emissioni nocive per l'ambiente. Riguardo gli spazi a bordo, sarebbe opportuno aumentare gli spazi comuni dedicati a chi si porta eventualmente il cibo da terra, separando eventualmente i locali destinati alla visione della TV dal bar. Sono le associazioni di consumatori a dirlo. Per i servizi in banchina, occorre (sempre secondo le associazioni di consumatori) migliorare i servizi in banchina implementando i

servizi igienici e bar, e creando spazi per riparo dal sole o pioggia per i passeggeri con e senza auto a seguito

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, alla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, cinque risposte indicano il periodo estivo, mentre altre due risposte (da parte di associazioni di consumatori) segnalano che, per le merci, fra la metà di giugno e la metà di settembre si verificano problemi di spazio di carico, in quanto le compagnie danno precedenza alle auto al seguito dei passeggeri.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 58 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	33,3%	66,7%
Spazi di stazionamento dei mezzi	71,4%	28,6%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	28,6%	71,4%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	85,7%	14,3%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%

Il 66,7% non ritiene adeguata la conformazione delle navi, per le quali si rilevano problemi di capacità (scarso spazio per le merci in stiva) e la necessità di un ammodernamento in termini di efficienza ed impatto ambientale. Il 71,4% è insoddisfatto delle vie di accesso ai porti, dichiarando che bisognerebbe prevedere la costruzione di nuovi ormeggi a Porto Torres che dispongano di adeguato spazio per i S/R (risposte da parte delle associazioni di consumatori); si evidenzia, inoltre, come la capacità delle navi sia quintuplicata dall'avvento dei traghetti (anni 70), mentre le strade di accesso ai porti siano rimaste sostanzialmente invariate: servirebbero maggiori aree di buffering all'ingresso del porto e andrebbero snellite le procedure di ingresso ai varchi onde evitare lunghe code specialmente nei mesi estivi. Inoltre, mancano spazi adeguati alla sosta dei mezzi, soprattutto nel porto di Genova e le vie di accesso sono spesso congestionate.

Domanda 13

Alla domanda riguardo un giudizio complessivo in merito all'adeguatezza dei servizi offerti sulla linea, la risposta dell'associazione di consumatori segnala l'esigenza di migliorare i tempi di traversata e quella di contenere i dei costi. Inoltre, servirebbero investimenti in infrastrutture per un migliore accesso ai porti con più ampie aree di buffering all'ingresso del porto. A Porto Torres servirebbe il completamento della Statale 131, affinché questa arrivi a 4 corsie fino all'ingresso del porto. Da snellire inoltre le procedure di ingresso ai varchi, onde evitare lunghe code specialmente nei mesi estivi. Per le associazioni di trasporto i servizi non sono soddisfacenti per le seguenti motivazioni: costi troppo elevati e non certi, inadeguatezza dei porti per poter spedire/ricevere merci in ADR e inefficienza del servizio di imbarco/sbarco dei mezzi (che subiscono diversi danni durante le manovre), per l'inefficienza della flotta in termini di durata della traversata.

Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

Domanda 15

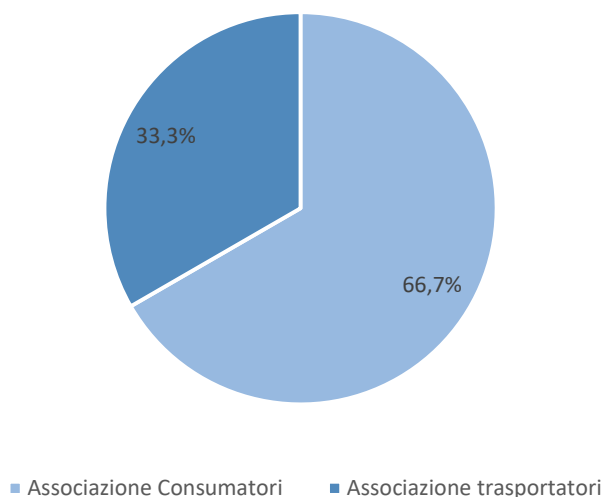
All'ultima domanda libera, le associazioni di consumatori rispondono:

- Spostare la linea sovvenzionata su Porto Torres significa, secondo i principi delle Autostrade del Mare e Marebonus, togliere merci e auto dalle strade oltre a migliorare i servizi per i passeggeri che sono destinati al Sassarese (seconda area più popolosa della Sardegna), ridurre quindi le emissioni di Co2, i costi per le manutenzioni delle strade ed il rischio di incidenti.
- Bisogna distribuire il carico dei passeggeri, dei turisti e delle merci in base alla loro effettiva destinazione in Sardegna e provenienza dall'Italia, collegando i vari porti italiani con i 3 principali porti della Sardegna. In questo modo si riducono le percorrenze interne alla Sardegna sia con i camion che con le auto o con i servizi pubblici.

2.6. CAGLIARI-PALERMO

Per questa linea sono pervenute due risposte da parte delle associazioni di consumatori ed una risposta da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 55 - Distribuzione dei rispondenti



Domanda 2

Interrogato sulla possibilità che il libero mercato possa assicurare la continuità territoriale sulla linea in oggetto, delle tre risposte, una è favorevole, una contraria ed una parzialmente favorevole. Le associazioni di consumatori rispondono “parzialmente” ed argomentano che il libero mercato possa apportare benefici, ma prima di liberalizzare, bisognerebbe valutare gli effettivi benefici per non incorrere in possibili effetti negativi sui passeggeri. L’associazione di trasportatori che risponde in maniera contraria, argomenta che si necessita sulla linea di una convenzione che regoli orari, capacità, frequenze e tariffe.

Domanda 3/3.1

Per la potenziale modifica della linea, metà delle risposte è favorevole e metà contraria. Le associazioni di trasportatori che sono favorevoli rispondono evidenziando la possibilità di avere nel periodo estivo più corse merci dedicate.

Domanda 4

Anche per la domanda 4 sulle categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati la metà delle risposte (da parte delle associazioni di consumatori) propende per un ampliamento, mentre l'altra metà è soddisfatta dello stato attuale.

Domanda 4.1

Chi è a favore dell'ampliamento dei beneficiari nella domanda precedente (sostanzialmente le associazioni di consumatori), senza dare un ordine di priorità, indica l'identificazione mediante intensità degli spostamenti, fasce di reddito e fasce d'età.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa "agevolata" rispondono un'associazione di consumatori e un'associazione di trasportatori. Per la prima, le tariffe non sono adeguate, mentre per la seconda sì. La prima afferma che il costo non può essere determinato a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti.

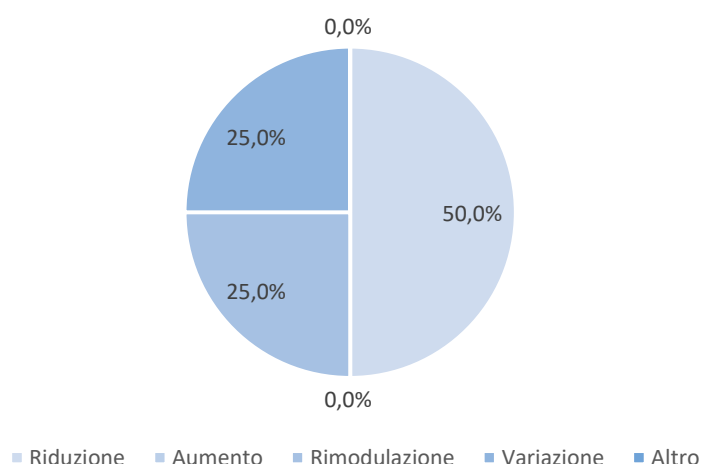
Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa "ordinaria", il 50% (pari ad una risposta) ritiene che non siano adeguate, mentre, la restante metà sì. Anche in questo caso l'associazione dei consumatori rispondente è contraria all'adeguatezza ed afferma lo stesso principio della risposta precedente, ossia che il costo non può essere determinato a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti.

Domanda 7

Sulle tariffe passeggeri, il 50% delle risposte è a favore di una riduzione delle tariffe per i residenti.

Figura 56 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri



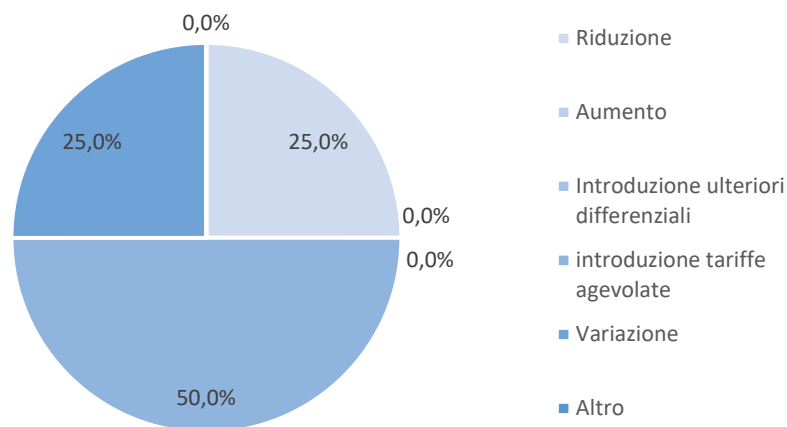
Il 25% è a favore di una rimodulazione (non è pervenuta nessuna risposta sul tipo di rimodulazione) ed un altro 25% a favore di una variazione in base alla stagionalità (non è

pervenuta nessuna risposta in merito a quale stagione). Tra i commenti all'adeguatezza delle tariffe, le associazioni di consumatori aggiungono che ci sia bisogno di una tariffa non determinabile a priori, ma che debba produrre apprezzabile risparmio per i consumatori.

Domanda 8

Sulle tariffe per i veicoli al seguito, rispondono solo le associazioni di consumatori, delle quali due risposte sono a favore di una introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici ed ecologici.

Figura 57 - Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli



Una risposta va a favore di una variazione in base alla stagionalità (non è pervenuta nessuna risposta in merito a quale stagione); un'ulteriore risposta suggerisce una riduzione della tariffa.

Domanda 9/9.1

Sull'adeguatezza della tariffa per il trasporto merci, rispondono solo l'associazione di trasportatori che ritiene che le tariffe non siano adeguate e propone una riduzione del 25% flat. Questo si riflette nella domanda 9.1 dove una risposta è a favore della riduzione delle tariffe ed una risposta è a favore dell'introduzione di tariffe differenziate in funzione di altri criteri (nessuna risposta è pervenuta in merito ai criteri da specificare).

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili, si riscontra soddisfazione per tutte le tipologie di distribuzione di frequenze e per i tempi di traversata.

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti.

Sotto l'aspetto dei servizi offerti a terra e a bordo (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che la pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità (risposta delle associazioni di consumatori).

Sotto l'aspetto del contenimento dell'impatto ambientale (acustico ed atmosferico), le risposte vertono sul fatto che il perseguimento di una manutenzione impeccabile sia fondamentale per l'ambiente.

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, sulla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, due risposte (da parte delle associazioni di consumatori e una associazione di trasporto) indicano il periodo estivo.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 59 - Ragioni dell'inadeguatezza dei collegamenti

	SI	NO
Conformazione delle navi	66,7%	33,3%
Spazi di stazionamento dei mezzi	100,0%	0,0%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	100,0%	0,0%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	100,0%	0,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	0,0%

Il 33,3% non ritiene adeguata la conformazione delle navi. Sotto gli altri aspetti, si riscontra un alto livello di soddisfazione in base alle risposte pervenute.

Domanda 13

Sulla domanda di un giudizio complessivo sull'adeguatezza dei servizi offerti sulla linea, la risposta dell'associazione di consumatori propende per un margine di intervento primario sulla diminuzione sostanziosa delle tariffe.

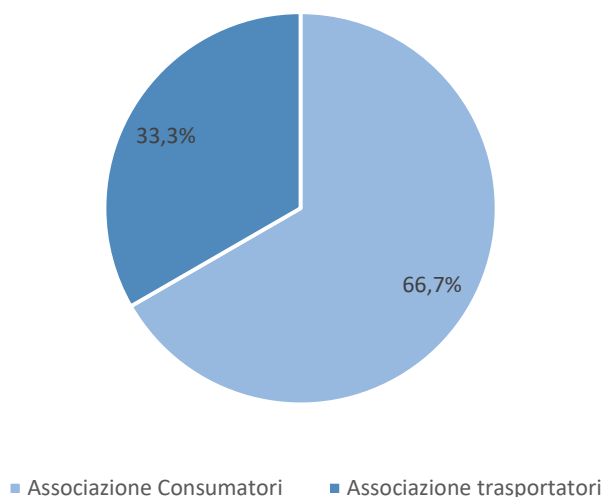
Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.7. NAPOLI-PALERMO

Su questa linea sono pervenute due risposte da parte delle associazioni di consumatori, ed una da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 58 - Distribuzione dei rispondenti



Domanda 2.

Una delle risposte pervenute sulla linea propende per un'autosufficienza del libero mercato, mentre le restanti rispondono "parzialmente". Nessuna delle risposte ritiene invece che il libero mercato non riesca ad assicurare l'obiettivo di continuità territoriale. Chi risponde "parzialmente" argomenta che il libero mercato possa apportare benefici; tuttavia, è opportuna un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare, nel caso di antieconomicità, che il peso più consistente gravi sugli utenti del servizio.

Domanda 3/3.1/3.2/3.3

Tutte le risposte pervenute sono contrarie alla modifica della linea.

Domanda 4/4.1

Il 50% (pari ad una risposta) ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate e l'altro 50% risponde in maniera contraria. Chi è a favore dell'ampliamento dei beneficiari nella domanda precedente, (sostanzialmente le associazioni di consumatori rispondenti) indica l'identificazione mediante intensità degli spostamenti, fasce di reddito e fasce d'età.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della **tariffa "agevolata"**, rispondono solamente due: associazione consumatori e associazione trasportatori, di cui per il primo le tariffe non sono adeguate, mentre per il secondo sì. Il primo afferma che il costo non può essere determinato a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti.

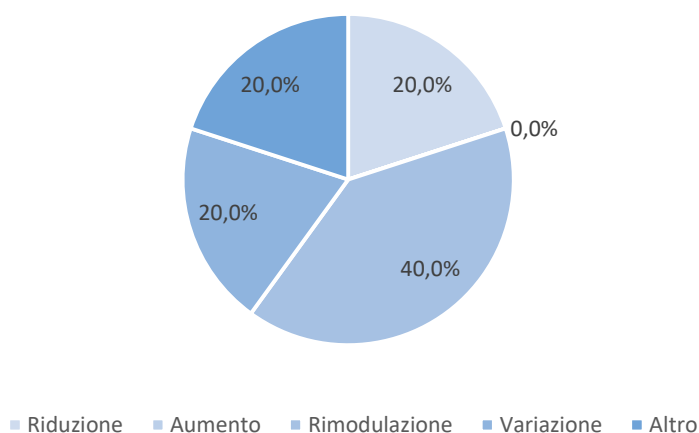
Domanda 6

Sull'adeguatezza della **tariffa "ordinaria"**, una risposta ritiene che non siano adeguate, ed una risposta sì. Anche in questo caso l'associazione dei consumatori rispondente è contraria all'adeguatezza ed afferma lo stesso principio della risposta precedente, ossia che il costo non può essere determinato a priori ma deve essere tale da non disincentivare gli spostamenti.

Domanda 7

Sulle **tariffe passeggeri**, il 20% delle risposte è a favore di una riduzione delle tariffe (di cui tutti rispondono per i residenti).

Figura 59 – Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe passeggeri

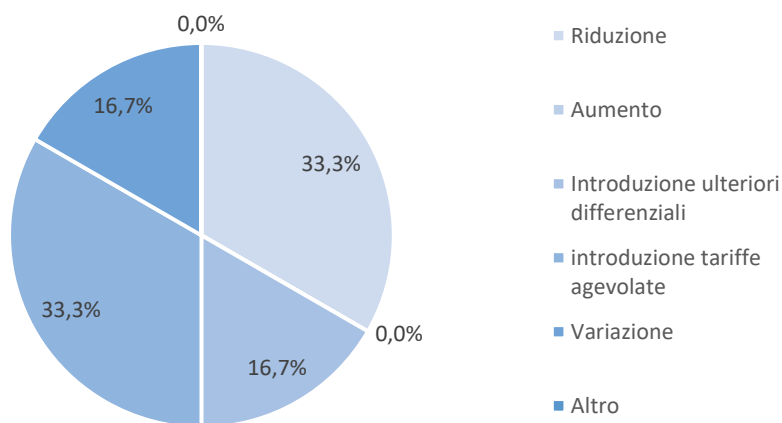


Il 40% è a favore di una rimodulazione tariffaria in base alla sistemazione (a riguardo della quale tutti suggeriscono una riduzione del differenziale di costo fra posto poltrona e passaggio ponte), un altro 20% a favore di una variazione in base alla stagionalità (non è pervenuta nessuna risposta in merito a quale stagione), mentre il restante 20% risponde "altro"; tra questi ultimi, c'è chi sostiene l'adozione di una generica diminuzione di spesa per gli utenti consumatori.

Domanda 8

Sulle **tariffe per i veicoli al seguito**, il 33,3% (pari a due) delle risposte è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili (di cui il 50% risponde per i residenti ed il restante per i passeggeri ordinari).

Figura 60 - -- Proposte per migliorare l'accessibilità delle tariffe veicoli



Un altro 33,3% è a favore di una introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici ed ecologici, ed un 16,7% a favore di una variazione in base alla stagionalità (non è pervenuta nessuna risposta in merito a quale stagione). Il restante 16,7% è a favore dell'introduzione di ulteriori differenziali in base alle classi di veicoli.

Domanda 9/9.1

Sull'adeguatezza della tariffa per il trasporto merci perviene solo una risposta da parte delle associazioni di trasportatori che la ritiene adeguata.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 60 - Ragioni dell'inadeguatezza della linea

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	100,0%	0,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	100,0%	0,0%
Distribuzione settimanale	100,0%	0,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	100,0%	0,0%
Tempi di traversata	100,0%	0,0%

Il totale delle risposte ritiene adeguato il servizio sotto questi determinati profili.

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti.

Sotto l'aspetto dei **servizi offerti a terra e a bordo** (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che La pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità (risposta delle associazioni di consumatori) ed inoltre, si auspica un miglioramento dei servizi igienici (da parte delle associazioni di trasporto).

Sotto l'aspetto del **contenimento dell'impatto ambientale** (acustico ed atmosferico), le associazioni di trasportatori indicano la presenza di navi vecchie e troppo rumorose, mentre le associazioni di consumatori propongono un contenimento dell'impatto ambientale evitando che i mezzi accendano i motori troppo anticipatamente rispetto alle operazioni di sbarco.

Sotto l'aspetto degli **spazi di bordo** destinati ai passeggeri e veicoli al seguito, si auspica il miglioramento delle procedure di ingresso e di uscita dei veicoli, mentre Sotto l'aspetto dei **tempi di attesa** in banchina e condizioni di attesa, le risposte pervenute sono generiche verso un costante miglioramento di tali aspetti.

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, sulla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, una risposta (da parte delle associazioni di consumatori) indica il periodo di alta stagione.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 61 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	66,7%	33,3%
Spazi di stazionamento dei mezzi	100,0%	0,0%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	100,0%	0,0%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	100,0%	0,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	100,0%	100,0%

Il 33,3% non ritiene adeguata la conformazione delle navi, reputando necessario un maggior equilibrio tra capacità passeggeri e merci. Sotto gli altri aspetti, si riscontra un alto livello di soddisfazione in base alle risposte pervenute.

Domanda 13

Alla domanda di un giudizio complessivo sull'adeguatezza dei servizi offerti sulla linea, la risposta dell'associazione di consumatori propende per un margine di intervento primario sulla diminuzione sostanziosa delle tariffe.

Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.8. TERMOLI-TREMITI

Su questa linea sono pervenute due risposte da parte delle associazioni di consumatori.

Domanda 2.

Una risposta propende per un'autosufficienza del libero mercato sulla tratta, mentre la restante risponde "parzialmente". Nessuna delle risposte pervenute ritiene invece che il libero mercato non riesca ad assicurare l'obiettivo di continuità territoriale. Chi risponde "parzialmente" (sostanzialmente si tratta di associazioni dei consumatori che risponde in maniera analoga ad altre linee) argomenta che il libero mercato possa apportare benefici; tuttavia, è opportuna un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare possibili effetti negativi sui passeggeri.

Domanda 3/3.1

Una risposta ritiene che la linea possa essere modificata, auspicando un aumento del numero delle tratte, con particolare riferimento ai periodi di maggior affluenza.

Domanda 4/4.1

Alla domanda perviene solo una risposta che ritiene che le categorie di passeggeri che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate, individuando, senza dare un ordine di priorità, l'identificazione mediante intensità degli spostamenti, fasce di reddito e fasce d'età.

Domanda 5

Sull'adeguatezza della tariffa "agevolata", perviene solo una risposta (associazione dei consumatori), positiva, che evidenzia comunque come sia auspicabile un miglioramento delle tariffe, ad esempio in base alla capacità di spesa del consumatore.

Domanda 6

Sull'adeguatezza della tariffa "ordinaria", perviene una risposta che si esprime in senso negativo. Anche in questo caso afferma lo stesso principio della risposta sulla tariffa agevolata, ossia che appare auspicabile migliorare le tariffe ad esempio in base alla capacità di spesa del consumatore.

Domanda 8

Sulle tariffe per i veicoli al seguito, una risposta è a favore di una riduzione di tutte le tariffe massime applicabili (per i residenti), mentre una risposta è a favore di una introduzione di tariffe agevolate per veicoli elettrici ed ecologici.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, tutte le risposte danno una piena soddisfazione per i profili evidenziati in merito alle frequenze del servizio ed ai tempi di traversata.

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti.

Sotto l'aspetto dei **servizi offerti a terra e a bordo** (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che la pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità (risposta da parte di tutte le categorie) ed inoltre, si auspica un miglioramento generale dei servizi e spazi di attesa.

Sotto l'aspetto del **contenimento dell'impatto ambientale** (acustico ed atmosferico), si auspica l'introduzione di navi più moderne e di qualità, con installazione di impianti che riducano le emissioni.

Sotto l'aspetto degli **spazi di bordo** destinati ai passeggeri e veicoli al seguito, si auspica un miglioramento generale del comfort di viaggio, mentre sotto l'aspetto dei **tempi di attesa** in banchina e condizioni di attesa si auspica un miglioramento generale degli spazi di attesa (ad es: ampia tettoia, aumento metri quadri).

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, alla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, l'unica risposta pervenuta (da parte delle associazioni di consumatori) indica il fine settimana/festività.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), si riscontra soddisfazione per tutti i profili considerati, tranne che per la conformità delle navi (su cui tuttavia non viene effettuato nessun commento).

Domanda 13

Alla richiesta di formulare un giudizio complessivo sull'adeguatezza dei servizi offerti sulla linea, la risposta dell'associazione di consumatori propende per un miglioramento del comfort e dell'esperienza di viaggio.

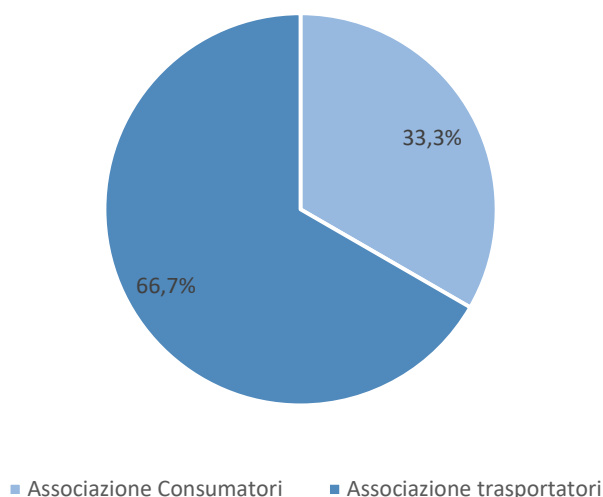
Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.9. LIVORNO-CAGLIARI

Questa linea è adibita esclusivamente al trasporto merci. Sono pervenute al riguardo due risposte da parte delle associazioni di consumatori, e quattro risposte da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 61 - Distribuzione dei rispondenti



Domanda 2.

Il 16,7% delle risposte (una risposta da parte dell'associazione di consumatori) propende per un'autosufficienza del libero mercato sulla tratta, il 50% (tre risposte) rispondono "parzialmente" mentre per il restante 33,3% delle risposte (due risposte) il libero mercato non riesce ad assicurare l'obiettivo di continuità territoriale. Per chi risponde "parzialmente", argomenta che il libero mercato possa apportare benefici; tuttavia, è opportuna un'attenta valutazione al riguardo, onde evitare, nel caso di antieconomicità, che il peso più consistente gravi sugli utenti del servizio. Chi è contrario al libero mercato dichiara che occorre una convenzione che regoli tariffe, linee, frequenze, capacità, orari partenza ed arrivo e che un prezzo di libero mercato andrebbe ad impattare maggiormente sulle merci.

Domanda 3/3.1

Il 75% (pari a tre risposte) ritiene che la linea possa essere modificata, mentre il 25% (pari a una risposta), non propende per la modifica della linea.

Chi è a favore della modifica risponde che nel periodo estivo bisognerebbe avere più linee merci dedicate. Inoltre, nel periodo citato le aziende di trasporto si trovano a dover prenotare un viaggio anche 20 giorni prima per poter avere un posto, ma molto spesso non è possibile programmare i trasporti con così largo anticipo.

Domande da 4 a 8

Non pertinenti in quanto si tratta di linea dedicata al trasporto merci

Domanda 9/9.1

Sull'adeguatezza della tariffa per il trasporto merci, tutte le risposte pervenute (quattro risposte) non ritiene che siano adeguate. Le considerazioni effettuate sull'inadeguatezza sono dovute dal fatto che i trasportatori sardi devono fare i conti con costi portuali sempre maggiori. Gli stessi propongono una riduzione della tariffa del 25% flat.

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 62 - Ragioni dell'inadeguatezza dei collegamenti

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	60,0%	40,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	60,0%	40,0%
Distribuzione settimanale	60,0%	40,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	50,0%	50,0%
Tempi di traversata	50,0%	50,0%

Come mostra la tabella non c'è piena soddisfazione per i profili evidenziati sulla distribuzione di frequenze del servizio e per i tempi di traversata. In merito al dissenso, non sono pervenute precisazioni.

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti.

Sotto l'aspetto dei **servizi offerti a terra e a bordo** (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che La pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità (risposta da parte di tutte le categorie).

Sotto l'aspetto del **contenimento dell'impatto ambientale** (acustico ed atmosferico), si auspica l'introduzione di navi più giovani di buona qualità con installazione di impianti che riducano le emissioni.

Domanda 11/11.1

Con riferimento al trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO, sulla richiesta di indicare le giornate/periodo dell'anno in cui ci sia una capacità di trasporto insufficiente rispetto alla domanda, quattro risposte (da parte delle associazioni di consumatori e di trasportatori) indicano il periodo estivo.

Domanda 11.2/11.3/11.4/11.5/11.6

Sempre in merito all'adeguatezza del trasporto di merci in modalità RO-Pax o RO-RO (ricollegandosi alle domande precedenti), la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 63 - Adeguatezza di alcuni aspetti relativi al trasporto merci

	SI	NO
Conformazione delle navi	33,3%	66,7%
Spazi di stazionamento dei mezzi	80,0%	20,0%
Vie di accesso ai porti e disponibilità di aree retroportuali	80,0%	20,0%
Operazioni di manovra, carico e scarico dei mezzi	75,0%	25,0%
Riferimento a benchmark nazionali e internazionali	66,7%	33,3%

Il 66.7% non ritiene adeguata la conformazione delle navi, definendole vecchie e datate. Sulle operazioni di manovra, carico e scarico, alcuni segnalano che le aziende di trasporto subiscono numerosi danni ai mezzi durante le operazioni di imbarco/sbarco.

Domanda 13

Sulla domanda di un giudizio complessivo sull'adeguatezza dei servizi offerti sulla linea, le associazioni di consumatori non danno una particolare rilevanza, mentre le associazioni di trasportatori ribadiscono sostanzialmente quanto detto prima su tariffe e costi troppo elevati, spazi non sufficienti e navi inadeguate per il trasporto merci in ADR.

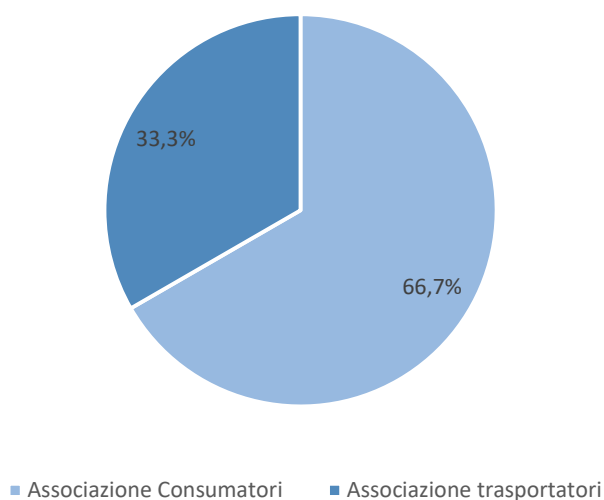
Domanda 14

Il 100% ha risposto che non è in grado di fornire materiale e documentazione per la formulazione di previsioni di domanda.

2.10. RAVENNA-BRINDISI-CATANIA

Questa linea, come la precedente, è adibita esclusivamente al trasporto merci. Su questa linea troviamo due risposte da parte delle associazioni di consumatori ed una da parte delle associazioni di trasportatori.

Figura 62 - Distribuzione dei rispondenti



Domanda 2.

Due risposte propendono per un'autosufficienza del libero mercato sulla tratta, mentre una risponde "parzialmente", argomentando che è favorevole al libero mercato purché si vigili sulla qualità del servizio che deve effettivamente beneficiarne quanto a quantità e qualità delle opzioni.

Domanda 3/3.1/3.2/3.3

Una risposta ritiene che la linea possa essere modificata, in particolare per una variazione del porto di destinazione. un'altra non propende per la modifica della linea.

Domande da 4 a 8

Non pertinenti in quanto si tratta di linea dedicata al trasporto merci

Domanda 10/10.1/10.2

In merito all'adeguatezza del servizio di collegamento, la seguente tabella mostra le risposte per i differenti profili.

Tabella 64 - Ragioni dell'inadeguatezza della linea

	SI	NO
Distribuzione fra ore diurne e notturne	100,0%	0,0%
Distribuzione fra giornate feriali ed estive	100,0%	0,0%
Distribuzione settimanale	100,0%	0,0%
Distribuzione fra stagione estiva ed invernale	100,0%	0,0%
Tempi di traversata	100,0%	0,0%

Il 100% è soddisfatto per tutte le categorie di frequenze e per i tempi di traversata.

Domanda 10.3

La domanda richiede dei giudizi di qualità della linea sotto determinati aspetti. Le risposte sono simili alla linea merci precedentemente descritta.

Sotto l'aspetto dei **servizi offerti a terra e a bordo** (servizi igienici, di pulizia, di manutenzione, spazi di attesa), si ritiene che La pulizia debba essere costante oggetto di attenzione per un servizio di qualità (risposta da parte di tutte le categorie) e soprattutto in questo periodo intensificare la sanificazione.

Sotto l'aspetto del **contenimento dell'impatto ambientale** (acustico ed atmosferico), sono importanti investimenti in tecnologia pulita e si auspica l'introduzione di navi più giovani di buona qualità con installazione di impianti che riducano le emissioni.

Domanda 11/11.1/11.2

Perviene solo una risposta alla domanda 11.2 che si ritiene insoddisfatta della conformazione delle navi.

Domanda 15

Sull'ultima domanda libera di specificare altre informazioni, un'associazione di trasportatori, afferma che per quanto concerne la regione Sicilia si sottolinea l'opportunità di modifica della destinazione del porto di Catania, liberandolo dal traffico container e veicoli ro-ro, per proiettare queste due tipologie di attività nello scalo di AUGUSTA. Questa operazione permetterebbe al porto di Catania di intercettare la notevole richiesta del traffico croceristico e nel contempo, trasformare augusta in un vero e proprio hub garage.

B. RIFERIMENTI TABELLARI

FONTE: ELABORAZIONI SU DATI ADSP, REGIONE SARDEGNA E CIN

CIVITAVECCHIA-ARBATAX-CAGLIARI

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2016	CIV_CA_ARB					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	35	6.498	69,66%	2.107	75,93%	14.502,00
Febbraio	24	3.534	62,30%	1.003	74,80%	13.922,00
Marzo	36	7.445	62,43%	2.035	70,29%	16.298,00
Aprile	27	7.403	59,83%	2.006	69,88%	13.915,00
Maggio	44	9.445	42,29%	2.543	54,26%	16.243,00
Giugno	60	19.947	29,63%	4.953	33,17%	27.139,00
Luglio	62	35.825	24,14%	9.856	26,19%	30.210,00
Agosto	62	59.877	22,28%	16.964	24,82%	19.811,00
Settembre	60	26.911	30,78%	6.849	37,71%	26.446,00
Ottobre	42	8.956	52,81%	2.296	64,18%	20.681,00
Novembre	26	5.987	57,18%	1.580	69,06%	17.764,00
Dicembre	41	10.616	69,01%	2.679	80,28%	18.807,00
Totale	519	202.444	35,36%	54.871	41,13%	235.738,00

2017	CIV_CA_ARB					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	36	7.234	75,09%	2.034	83,40%	15.632
Febbraio	24	2.933	60,11%	799	70,59%	16.663
Marzo	26	3.647	64,62%	1.158	76,16%	18.455
Aprile	35	9.039	64,17%	2.532	74,33%	18.342
Maggio	45	9.802	48,98%	2.330	60,43%	29.068
Giugno	60	18.844	36,24%	4.561	37,01%	33.752
Luglio	62	30.803	26,04%	8.641	29,23%	33.040
Agosto	62	53.590	22,51%	19.708	26,45%	23.531
Settembre	60	21.179	33,82%	6.230	40,31%	31.063
Ottobre	42	8.166	48,94%	2.432	60,16%	24.087
Novembre	25	4.336	60,78%	1.324	72,83%	17.995
Dicembre	44	9.848	71,89%	2.817	78,66%	19.488
Totale	521	179.421	37,73%	54.566	43,72%	281.116

2018	CIV_CA_ARB					
------	------------	--	--	--	--	--

	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	35	5.958	72,45%	1.877	78,86%	15.395
Febbraio	29	2.551	66,09%	757	72,85%	20.623
Marzo	35	4.984	68,14%	1.428	74,21%	20.448
Aprile	29	6.148	65,83%	1.699	73,90%	15.031
Maggio	46	9.738	47,78%	1.978	57,47%	21.523
Giugno	60	19.833	33,70%	4.912	34,42%	30.753
Luglio	62	36.776	25,88%	10.427	27,02%	33.113
Agosto	65	66.685	23,62%	19.074	25,59%	18.453
Settembre	61	22.175	36,64%	5.711	39,94%	34.652
Ottobre	46	7.821	55,12%	2.130	63,19%	26.300
Novembre	34	4.148	72,16%	1.222	78,39%	13.891
Dicembre	48	7.269	74,28%	2.262	79,98%	13.783
Totale	550	194.086	36,81%	53.477	40,42%	263.965

2019	CIV_CA_ARB					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	45	6.018	71,09%	1.853	78,13%	19.822
Febbraio	33	4.839	40,97%	810	76,46%	17.705
Marzo	37	3.742	61,40%	1.111	75,82%	19.472
Aprile	42	9.538	60,01%	2.535	69,85%	21.260
Maggio	57	8.544	50,27%	2.097	57,91%	26.342
Giugno	56	15.488	27,45%	4.107	34,41%	25.664
Luglio	54	32.678	25,24%	3.372	27,67%	23.389
Agosto	60	51.983	22,93%	14.680	26,99%	20.784
Settembre	52	16.164	34,28%	4.537	40,59%	25.299
Ottobre	47	7.060	48,07%	1.622	59,96%	26.674
Novembre	27	2.799	65,11%	909	74,23%	14.157
Dicembre	45	8.541	74,57%	2.624	81,85%	17.403
Totale	555	167.394	36,19%	40.257	43,01%	257.971

2. TARIFFE

LINEA CIVITAVECCHIA-CAGLIARI-ARBATAX - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	40,15	55,17	15,02	42,94	65,50	22,56	46,66	72,55	25,89
doppia interna	37,80	52,35	14,55	40,58	61,75	21,17	44,31	68,78	24,47
quadrupla esterna	36,86	50,47	13,61	39,18	59,86	20,68	42,90	66,45	23,55
quadrupla interna	30,28	42,03	11,75	31,66	47,19	15,53	33,98	52,35	18,37
1a classe poltrona	27,70	39,92	12,22	29,08	45,07	15,99	32,57	50,25	17,68
2a classe poltrona	25,77	34,05	8,28	27,14	38,27	11,13	30,46	42,96	12,50
ponte	24,42	29,58	5,16	25,79	30,99	5,20	27,17	35,22	8,05
auto 1° gruppo	44,15	58,27	14,12	47,72	66,27	18,55	49,01	77,51	28,50
auto 2° gruppo	47,48	68,82	21,34	51,59	74,89	23,30	52,89	90,64	37,75
roulottes, rimorchi	20,91	25,30	4,39	21,64	28,01	6,37	22,07	30,07	8,00
pullman	23,45	28,87	5,42	24,18	32,23	8,05	24,74	34,51	9,77
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
Civitavecchia-Cagliari									
Mezzi commerciali pieni	31,62	31,62	0	31,62	31,62	0	31,62	31,62	0
Mezzi commerciali vuoti	25,63	25,63	0	25,63	25,63	0	25,63	25,63	0
Cagliari-Civitavecchia									
Mezzi commerciali pieni	31,62	31,62	0	31,62	31,62	0	31,62	31,62	0
Mezzi commerciali vuoti	25,63	25,63	0	25,63	25,63	0	25,63	25,63	0

LINEA CIVITAVECCHIA-CAGLIARI-ARBATAX - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	40,98	56,32	15,34	43,83	66,86	23,03	47,63	74,05	26,42
doppia interna	38,58	53,44	14,86	41,42	63,02	21,60	45,23	70,21	24,98
quadrupla esterna	37,63	51,52	13,89	39,99	61,10	21,11	43,79	67,82	24,03
quadrupla interna	30,91	42,90	11,99	32,32	48,17	15,85	34,69	53,44	18,75
2a clas copertino (1a clas poltrona)	28,27	40,75	12,48	29,68	46,01	16,33	33,25	51,29	18,04
2a classe poltrona	26,31	34,75	8,44	27,70	39,07	11,37	31,09	43,85	12,76
ponte	24,92	30,19	5,27	26,33	31,63	5,30	27,74	35,95	8,21
auto 1° gruppo	45,06	59,47	14,41	48,71	67,64	18,93	50,02	79,11	29,09
auto 2° gruppo	48,47	70,24	21,77	52,66	76,44	23,78	53,99	92,52	38,53
roulottes, rimorchi	21,34	25,82	4,48	22,09	28,59	6,50	22,52	30,69	8,17
pullman	23,94	29,46	5,52	24,68	32,90	8,22	25,25	35,22	9,97
moto fino a 200 cc	33,51	33,51	0	33,51	33,51	0	33,51	33,51	0
moto oltre 200 cc	46,27	46,27	0	46,27	46,27	0	46,27	46,27	0
Civitavecchia-Cagliari									
Mezzi commerciali pieni	32,28	32,28	0	32,28	32,28	0	32,28	32,28	0
Mezzi commerciali vuoti	26,17	26,17	0	26,17	26,17	0	26,17	26,17	0
Cagliari-Civitavecchia									
Mezzi commerciali pieni	32,28	32,28	0	32,28	32,28	0	32,28	32,28	0
Mezzi commerciali vuoti	26,17	26,17	0	26,17	26,17	0	26,17	26,17	0

CIVITAVECCHIA-OLBIA

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2016	CIV_OLB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	60	19.016	57%	5.355	68%	42.495
Febbraio	57	14.923	46%	4.095	56%	52.491
Marzo	67	23.396	48%	6.623	55%	56.255
Aprile	102	33.772	35%	9.338	42%	60.057
Maggio	130	40.120	23%	12.157	27%	64.897
Giugno	188	111.950	-	34.089	-	98.301
Luglio	238	237.575	-	73.035	-	140.768
Agosto	270	319.944	-	99.300	-	128.016
Settembre	170	127.019	-	40.405	-	72.415
Ottobre	71	31.529	42%	9.171	46%	53.559
Novembre	60	20.100	49%	5.403	57%	58.040
Dicembre	62	24.705	60%	6.785	69%	52.992
Totale	1.475	1.004.049	44%	305.756	51%	880.285

2017	CIV_OLB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	63	18.998	63%	5.520	71%	43.200
Febbraio	56	14.056	47%	3.646	55%	51.223
Marzo	60	17.579	49%	4.893	57%	56.582
Aprile	60	31.051	45%	8.292	50%	47.315
Maggio	65	31.684	38%	8.455	45%	50.071
Giugno	189	106.951	-	32.208	-	71.503
Luglio	248	209.439	-	64.030	-	69.210
Agosto	255	276.727	-	83.541	-	60.810
Settembre	181	128.751	-	40.518	-	58.065
Ottobre	81	29.721	44%	8.318	48%	58.254
Novembre	60	18.737	48%	5.241	54%	58.525
Dicembre	63	20.420	59%	6.595	65%	46.377
Totale	1.381	904.114	48%	271.257	55%	671.134

2018	CIV_OLB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	66	16.754	57%	4.722	64%	49.219

Febbraio	66	11.974	43%	3.157	50%	46.672
Marzo	68	17.696	45%	4.834	52%	56.901
Aprile	77	25.977	41%	6.037	43%	54.716
Maggio	78	28.546	35%	7.017	33%	56.091
Giugno	210	100.417	-	30.841	-	68.885
Luglio	264	199.839	-	61.394	-	71.903
Agosto	263	257.413	-	76.414	-	67.102
Settembre	123	94.115	-	30.793	-	39.318
Ottobre	100	24.733	41%	6.438	46%	80.575
Novembre	68	17.828	55%	6.325	59%	56.551
Dicembre	70	20.619	55%	4.763	46%	51.492
Totale	1.453	815.911	45%	241.957	48%	699.425

2019	CIV_OLB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	71	15.395	53%	4.316	62%	50.567
Febbraio	76	14.601	38%	3.325	51%	52.945
Marzo	76	19.213	43%	5.136	48%	65.771
Aprile	78	34.305	36%	9.468	39%	69.622
Maggio	73	32.274	32%	8.109	35%	64.728
Giugno	160	104.761	-	32.089	-	88.733
Luglio	228	207.370	-	63.389	-	79.195
Agosto	385	400.589	-	121.524	-	76.681
Settembre	189	134.577	-	43.135	-	65.269
Ottobre	73	28.722	40%	7.849	42%	66.724
Novembre	68	18.011	46%	7.776	53%	56.233
Dicembre	68	21.451	53%	4.808	61%	53.613
Totale	1.545	1.031.269	41%	308.858	47%	790.080

2. TARIFFE

LINEA OLBIA-CIVITAVECCHIA - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	37,85	46,26	8,41	46,71	59,41	12,7	58,39	66,69	8,3
doppia interna	36,16	42,96	6,8	46,25	55,02	8,77	56,21	61,46	5,25
quadrupla esterna	31,41	38,03	6,62	41,25	50,37	9,12	46,58	51,91	5,33
quadrupla interna	27,97	32,36	4,39	37,15	39,15	2	38,4	41,42	3,02
1a classe poltrona	22,71	28,79	6,08	29,98	32,06	2,08	30,89	33,39	2,5
2a classe poltrona	21,8	24,7	2,9	25,44	27,15	1,71	28,89	30,17	1,28
ponte	18,16	19,79	1,63	19,98	20,61	0,63	21,46	21,68	0,22
auto 1° gruppo	37,48	58,35	20,87	47,48	66,27	18,79	53,32	77,51	24,19
auto 2° gruppo	49,98	67,15	17,17	61,65	74,06	12,41	76,65	90,64	13,99
roulottes, rimorchi	20,91	25,3	4,39	21,64	28,01	6,37	22,5	30,5	8
pullman	25,51	32,01	6,5	26,54	35,97	9,43	27,41	38,85	11,44
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
Civitavecchia - Olbia									
Mezzi commerciali pieni	23,07	23,07	0	23,07	23,07	0	23,07	23,07	0
Mezzi commerciali vuoti	19,97	19,97	0	19,97	19,97	0	19,97	19,97	0
Olbia - Civitavecchia			0						
Mezzi commerciali pieni	23,07	23,07	0	23,07	23,07	0	23,07	23,07	0
Mezzi commerciali vuoti	19,97	19,97	0	19,97	19,97	0	19,97	19,97	0

Fonte: Convenzione 2012

LINEA OLBIA-CIVITAVECCHIA - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	38,94	47,59	8,65	48,05	61,11	13,06	60,06	68,6	8,54
doppia interna	37,2	44,19	6,99	47,57	56,59	9,02	57,82	63,22	5,4
quadrupla esterna	32,31	39,12	6,81	42,43	51,81	9,38	47,91	53,39	5,48
quadrupla interna	28,77	33,29	4,52	38,22	40,27	2,05	39,5	42,6	3,1
2a clas copertino (1a clas poltrona)	23,36	29,61	6,25	30,84	32,98	2,14	31,77	34,35	2,58
2a classe poltrona	22,42	25,41	2,99	26,16	27,93	1,77	29,72	31,04	1,32
ponte	18,68	20,36	1,68	20,55	21,2	0,65	22,08	22,3	0,22
auto 1° gruppo	38,56	60,02	21,46	48,84	68,16	19,32	54,84	79,73	24,89
auto 2° gruppo	51,41	69,07	17,66	63,41	76,18	12,77	78,84	93,24	14,4
roulottes, rimorchi	21,51	26,02	4,51	22,26	28,81	6,55	23,14	31,37	8,23
pullman	26,24	32,92	6,68	27,3	37	9,7	28,19	39,96	11,77
moto fino a 200 cc	33,77	33,77	0	33,77	33,77	0	33,77	33,77	0
moto oltre 200 cc	46,63	46,63	0	46,63	46,63	0	46,63	46,63	0
Civitavecchia - Olbia									
Mezzi commerciali pieni	23,73	23,73	0	23,73	23,73	0	23,73	23,73	0
Mezzi commerciali vuoti	20,55	20,55	0	20,55	20,55	0	20,55	20,55	0
Olbia - Civitavecchia									
Mezzi commerciali pieni	23,73	23,73	0	23,73	23,73	0	23,73	23,73	0
Mezzi commerciali vuoti	20,55	20,55	0	20,55	20,55	0	20,55	20,55	0

Fonte: sito compagnia CIN

GENOVA-OLBIA-ARBATAX

1. FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in Convenzione

2016	GE_OL_ARB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	28	8.928	66%	3.364	66%	9.869
Febbraio	25	4.744	58%	1.848	61%	7.040
Marzo	29	9.044	50%	3.392	51%	11.295
Aprile	26	13.038	37%	4.914	41%	9.552
Maggio	56	30.570	23%	9.309	30%	13.439
Giugno	99	69.009	20%	22.020	25%	14.083
Luglio	142	131.675	18%	40.065	21%	15.492
Agosto	150	124.526	13%	37.617	15%	12.750
Settembre	129	86.840	19%	29.188	23%	16.047
Ottobre	62	36.104	21%	10.646	28%	13.897
Novembre	26	5.924	51%	2.130	57%	10.161
Dicembre	28	9.786	68%	3.057	70%	9.845
Totale	800	530.188	26%	167.550	32%	143.469

2017	GE_OL_ARB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	23	4.809	72%	1.737	75%	8.148
Febbraio	26	3.729	65%	1.315	72%	10.921
Marzo	28	5.060	56%	1.858	66%	13.919
Aprile	26	11.619	39%	3.935	48%	12.395
Maggio	38	17.435	27%	5.563	38%	17.839
Giugno	93	62.929	17%	19.560	25%	16.446
Luglio	128	110.923	17%	32.840	22%	20.065
Agosto	153	137.839	14%	42.612	17%	15.277
Settembre	106	71.857	21%	23.873	28%	18.461
Ottobre	64	31.533	23%	9.338	32%	16.673
Novembre	26	5.351	55%	1.977	60%	11.395
Dicembre	28	7.510	71%	2.699	75%	11.272
Totale	739	470.594	27%	147.307	34%	160.416

2018	GE_OL_ARB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari

Gennaio	30	5.267	71%	1.822	71%	14.341
Febbraio	22	2.543	65%	783	68%	11.098
Marzo	29	4.778	56%	1.566	60%	13.826
Aprile	24	7.474	38%	2.389	44%	11.666
Maggio	48	22.472	20%	6.072	30%	18.023
Giugno	98	59.919	16%	17.756	19%	17.211
Luglio	128	97.440	18%	29.694	22%	18.597
Agosto	146	129.413	14%	38.608	17%	12.678
Settembre	106	66.263	18%	20.215	24%	16.038
Ottobre	61	25.347	22%	7.135	29%	16.566
Novembre	25	3.288	72%	1.080	69%	10.851
Dicembre	28	4.199	67%	1.462	68%	6.615
Totale	745	428.403	25%	128.582	31%	167.509

2019	GE_OL_ARB					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	34	4.126	63%	1.334	69%	8.630
Febbraio	24	2.095	52%	674	54%	7.365
Marzo	28	3.422	49%	1.202	55%	9.698
Aprile	26	9.696	32%	2.976	40%	8.857
Maggio	44	16.332	20%	5.096	26%	13.414
Giugno	126	91.502	7%	28.081	11%	36.846
Luglio	158	126.342	12%	38.880	15%	49.087
Agosto	190	172.888	14%	53.344	18%	52.404
Settembre	126	86.883	17%	30.094	22%	48.250
Ottobre	56	22.606	22%	6.291	32%	16.693
Novembre	26	3.501	57%	1.027	62%	13.470
Dicembre	30	7.063	66%	2.402	73%	11.707
Totale	868	546.456	22%	171.401	27%	276.421

2. TARIFFE

LINEA GENOVA-OLBIA-ARBATAX - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	55,96	81,79	25,83	63,02	85,30	22,28	73,39	105,75	32,36
doppia interna	48,93	70,58	21,65	53,63	78,48	24,85	67,70	100,57	32,87
quadrupla esterna	46,57	67,70	21,13	50,80	67,57	16,77	60,66	91,18	30,52
quadrupla interna	38,59	53,39	14,80	44,24	63,02	18,78	55,96	79,45	23,49
1a classe poltrona	30,69	37,05	6,36	36,15	46,15	10,00	47,96	70,69	22,73
2a classe poltrona	25,24	31,60	6,36	31,60	40,69	9,09	46,15	65,24	19,09
ponte	24,33	30,69	6,36	30,69	39,78	9,09	37,18	53,63	16,45
auto 1° gruppo	41,38	57,22	15,84	56,56	78,08	21,52	65,17	90,98	25,81
auto 2° gruppo	52,63	75,93	23,30	63,01	86,68	23,67	69,47	99,60	30,13
roulottes, rimorchi	21,08	25,38	4,30	21,51	27,97	6,46	22,37	30,55	8,18
pullman	25,38	31,84	6,46	26,67	36,14	9,47	27,53	38,72	11,19
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
<i>Genova-Olbia</i>									
Mezzi commerciali pieni	36,75	36,75	0	36,75	36,75	0	36,75	36,75	0
Mezzi commerciali vuoti	28,99	28,99	0	28,99	28,99	0	28,99	28,99	0
<i>Olbia-Genova</i>									
Mezzi commerciali pieni	29,23	29,23	0	29,23	29,23	0	29,23	29,23	0
Mezzi commerciali vuoti	28,76	28,76	0	28,76	28,76	0	28,76	28,76	0

Fonte: Convenzione 2012

LINEA GENOVA-OLBIA-ARBATAX - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	55,96	81,79	25,83	62,79	84,99	22,20	73,13	105,37	32,24
doppia interna	48,75	70,33	21,58	53,43	78,20	24,77	67,46	100,21	32,75
quadrupla esterna	46,40	67,46	21,06	50,62	67,33	16,71	60,45	90,85	30,40
quadrupla interna	38,45	53,20	14,75	44,08	62,79	18,71	55,76	79,16	23,40
1a classe poltrona	30,58	36,92	6,34	36,02	45,98	9,96	47,79	70,44	22,65
2a classe poltrona	25,15	31,49	6,34	31,49	40,54	9,05	45,98	65,00	19,02
ponte	24,24	30,58	6,34	30,58	39,64	9,06	37,05	53,43	16,38
auto 1° gruppo	41,23	57,01	15,78	56,35	77,79	21,44	64,93	90,66	25,73
auto 2° gruppo	52,44	75,65	23,21	62,78	86,36	23,58	69,22	99,24	30,02
roulottes, rimorchi	21,01	25,29	4,28	21,43	27,87	6,44	22,29	30,44	8,15
pullman	25,29	31,73	6,44	26,57	36,01	9,44	27,43	38,58	11,15
moto fino a 200 cc	32,72	32,72	0	32,72	32,72	0	32,72	32,72	0
moto oltre 200 cc	45,17	45,17	0	45,17	45,17	0	45,17	45,17	0
<i>Genova-Olbia</i>									
Mezzi commerciali pieni	36,61	36,61	0	36,61	36,61	0	36,61	36,61	0
Mezzi commerciali vuoti	28,89	28,89	0	28,89	28,89	0	28,89	28,89	0
<i>Olbia-Genova</i>									
Mezzi commerciali pieni	29,12	29,12	0	29,12	29,12	0	29,12	29,12	0
Mezzi commerciali vuoti	28,65	28,65	0	28,65	28,65	0	28,65	28,65	0

Fonte: sito compagnia CIN

GENOVA-PORTO TORRES

1. FLUSSO PASSEGGERI AUTO E MERCI, 2016-2019

Le quote residenti si riferiscono ai soli mesi in convenzione

2016	GE_PT					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	58	21.573	76%	7.213	81%	42.140
Febbraio	58	14.261	66%	4.858	72%	43.651
Marzo	60	22.919	63%	7.766	70%	44.337
Aprile	60	30.335	50%	8.874	61%	45.448
Maggio	76	39.237	38%	10.200	51%	47.128
Giugno	90	61.397	0%	20.471	0%	48.280
Luglio	94	96.920	0%	33.349	0%	47.607
Agosto	124	136.662	0%	48.543	0%	36.410
Settembre	82	72.938	0%	25.571	0%	47.603
Ottobre	62	32.215	49%	10.867	66%	47.609
Novembre	60	19.606	67%	6.807	74%	48.693
Dicembre	62	29.262	57%	10.494	82%	50.193
Totale	886	577.325	56%	195.013	69%	549.099

2017	GE_PT					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	62	22.348	78%	7.252	85%	46.856
Febbraio	54	13.078	71%	3.741	79%	48.358
Marzo	60	16.921	68%	5.118	76%	48.485
Aprile	60	35.276	55%	9.620	66%	41.868
Maggio	70	34.266	43%	8.811	57%	50.104
Giugno	88	69.823	0%	22.280	0%	47.529
Luglio	94	101.011	0%	30.578	0%	42.604
Agosto	128	144.518	0%	47.049	0%	34.739
Settembre	88	83.375	0%	27.097	0%	39.855
Ottobre	62	31.852	44%	8.855	43%	45.557
Novembre	58	17.446	65%	5.487	27%	53.156
Dicembre	58	21.862	74%	7.242	79%	40.944
Totale	882	591.776	59%	183.130	63%	540.052

2018	GE_PT					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	58	15.782	72%	5.087	79%	43.483

Febbraio	56	11.577	64%	3.416	73%	44.712
Marzo	62	17.096	61%	4.664	69%	51.133
Aprile	60	27.383	50%	6.796	62%	42.796
Maggio	74	35.584	37%	8.765	51%	51.357
Giugno	88	69.244	-	21.551	0%	47.809
Luglio	96	105.925	-	33.837	0%	44.416
Agosto	130	149.272	-	46.878	0%	33.988
Settembre	86	81.921	-	27.002	0%	44.124
Ottobre	72	24.406	40%	5.751	52%	59.615
Novembre	88	14.504	70%	4.247	74%	53.081
Dicembre	84	17.449	74%	5.493	81%	48.700
Totale	964	570.143	55%	173.487	66%	554.012

2019	GE_PT					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	80	11.736	72%	3.745	77%	57.875
Febbraio	80	9.169	64%	2.675	72%	68.334
Marzo	86	11.783	61%	3.460	68%	56.947
Aprile	79	27.046	50%	7.275	44%	46.228
Maggio	89	32.100	37%	9.173	45%	53.235
Giugno	111	70.628	-	22.477	0%	56.044
Luglio	121	96.964	-	31.421	0%	52.328
Agosto	141	143.680	-	44.790	0%	34.835
Settembre	118	87.053	-	27.117	0%	48.982
Ottobre	83	27.219	40%	6.735	55%	59.962
Novembre	82	13.725	70%	4.037	69%	55.553
Dicembre	73	16.180	74%	4.818	73%	53.972
Totale	1.143	547.283	55%	167.723	59%	644.294

2. TARIFFE

LINEA GENOVA-PORTO TORRES - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	55,96	82,11	26,2	63,02	94,53	31,5	79,45	117,25	37,8
doppia interna	48,93	72,4	23,5	53,63	84,14	30,5	67,7	102,39	34,7
quadrupla esterna	46,57	67,7	21,1	50,8	77,09	26,3	65,35	91,18	25,8
quadrupla interna	38,59	53,39	14,8	44,24	63,02	18,8	55,96	79,45	23,5
1a classe poltrona	30,69	37,05	6,36	36,15	46,15	10	47,96	70,69	22,7
2a classe poltrona	25,24	31,6	6,36	31,6	40,69	9,09	46,15	65,24	19,1
ponte	24,33	30,69	6,36	30,69	39,78	9,09	37,18	53,63	16,5
auto 1° gruppo	54,41	67,32	12,9	56,56	78,08	21,5	65,17	91,3	26,1
auto 2° gruppo	58,71	75,93	17,2	63,01	86,68	23,7	69,47	104,08	34,6
roulottes, rimorchi	21,08	25,38	4,3	21,51	27,97	6,46	22,37	30,55	8,18
pullman	25,38	31,84	6,46	26,67	36,14	9,47	27,53	38,72	11,2
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
<i>Genova-Porto Torres</i>									
Mezzi commerciali pieni	38,07	38,07	0	38,07	38,07	0	38,07	38,07	0
Mezzi commerciali vuoti	30,31	30,31	0	30,31	30,31	0	30,31	30,31	0
<i>Porto Torres-Genova</i>									
Mezzi commerciali pieni	30,54	30,54	0	30,54	30,54	0	30,54	30,54	0
Mezzi commerciali vuoti	30,22	30,22	0	30,22	30,22	0	30,22	30,22	0

LINEA GENOVA-PORTO TORRES - TARIFFE MASSIME in € - gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	57,11	83,78	26,67	64,3	96,46	32,16	81,07	119,65	38,58
doppia interna	49,93	73,88	23,95	54,72	85,85	31,13	69,08	104,48	35,4
quadrupla esterna	47,52	69,08	21,56	51,84	78,66	26,82	66,69	93,04	26,35
quadrupla interna	39,38	54,48	15,1	45,14	64,3	19,16	57,11	81,07	23,96
1a classe poltrona	31,32	37,81	6,49	36,88	47,09	10,21	48,94	72,13	23,19
2a classe poltrona	25,75	32,24	6,49	32,24	41,52	9,28	47,09	66,57	19,48
ponte	24,82	31,32	6,5	31,32	40,59	9,27	37,94	54,72	16,78
auto 1° gruppo	55,52	68,69	13,17	57,71	79,67	21,96	66,5	93,16	26,66
auto 2° gruppo	59,91	77,47	17,56	64,29	88,44	24,15	70,88	106,21	35,33
roulottes, rimorchi	21,51	25,9	4,39	21,95	28,54	6,59	22,82	31,17	8,35
pullman	25,9	32,49	6,59	27,21	36,88	9,67	28,1	39,51	11,41
moto fino a 200 cc	33,5	33,5	0	33,5	33,5	0	33,5	33,5	0
moto oltre 200 cc	46,26	46,26	0	46,26	46,26	0	46,26	46,26	0
<i>Genova-Porto Torres</i>									
Mezzi commerciali pieni	38,84	38,84	0	38,84	38,84	0	38,84	38,84	0
Mezzi commerciali vuoti	30,93	30,93	0	30,93	30,93	0	30,93	30,93	0
<i>Porto Torres-Genova</i>									
Mezzi commerciali pieni	31,17	31,17	0	31,17	31,17	0	31,17	31,17	0
Mezzi commerciali vuoti	30,83	30,83	0	30,83	30,83	0	30,83	30,83	0

NAPOLI-CAGLIARI

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2016	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	16	3.013	70,58%	713	76,52%	9.641
Febbraio	17	2.073	51,95%	425	71,28%	8.543
Marzo	18	3.758	58,14%	819	73,79%	10.690
Aprile	17	4.173	49,99%	816	66,49%	11.196
Maggio	18	3.975	46,95%	832	60,20%	11.014
Giugno	18	6.054	46,69%	1.231	53,64%	11.844
Luglio	18	9.021	39,29%	2.177	42,22%	12.978
Agosto	19	13.997	46,83%	3.433	51,80%	8.933
Settembre	19	7.205	25,62%	1.759	28,44%	10.392
Ottobre	18	4.113	55,39%	865	64,06%	9.921
Novembre	19	3.307	50,50%	817	60,32%	9.989
Dicembre	19	5.401	65,16%	1.115	77,36%	10.873
Totale	216	66.090	46,07%	15.002	53,08%	126.014

2017	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	17	3.707	69,45%	813	78,29%	11.027
Febbraio	16	2.798	56,46%	498	63,08%	11.791
Marzo	19	3.175	54,45%	547	64,00%	14.628
Aprile	16	4.870	51,33%	1.094	66,29%	14.266
Maggio	19	5.091	43,62%	984	53,98%	18.467
Giugno	17	5.946	38,93%	1.335	46,99%	15.689
Luglio	17	8.197	35,53%	1.780	41,34%	12.176
Agosto	19	19.038	23,18%	4.948	26,36%	10.326
Settembre	17	6.239	44,68%	1.590	51,33%	14.710
Ottobre	17	4.000	46,25%	895	55,93%	15.278
Novembre	18	3.540	50,04%	791	63,60%	16.766
Dicembre	18	4.926	66,15%	1.198	75,87%	15.688
Totale	210	71.527	41,65%	16.473	48,04%	170.812

2018	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	21	4.348	70,08%	1.037	74,32%	17.085
Febbraio	24	2.400	55,64%	484	55,21%	17.309
Marzo	26	3.208	58,15%	695	63,05%	17.854
Aprile	18	3.684	56,53%	836	59,36%	14.588
Maggio	18	4.523	49,90%	886	53,35%	16.233
Giugno	17	5.927	44,40%	1.376	47,27%	15.709
Luglio	17	7.796	35,60%	1.957	36,43%	17.419
Agosto	18	20.204	24,40%	5.534	26,28%	9.480
Settembre	17	6.838	48,61%	1.575	46,72%	17.762
Ottobre	18	4.022	50,23%	854	56,45%	17.467
Novembre	18	3.154	56,52%	907	64,43%	17.722
Dicembre	17	3.561	72,30%	894	77,33%	15.773
Totale	229	69.665	44,20%	17.035	45,66%	194.401

2019	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	18	3.213	62,90%	704	74,90%	14.420
Febbraio	16	2.194	42,00%	411	64,60%	11.637
Marzo	17	2.815	51,90%	476	67,30%	13.061
Aprile	17	4.820	53,40%	1.029	63,30%	13.737
Maggio	19	4.081	45,20%	922	53,80%	16.748
Giugno	16	4.844	43,60%	1.012	48,90%	14.950
Luglio	17	6.888	35,50%	1.728	41,60%	17.625
Agosto	18	16.364	23,40%	4.543	27,60%	10.979
Settembre	17	5.802	42,20%	1.460	51,00%	15.647
Ottobre	18	4.265	46,50%	811	59,10%	21.474
Novembre	17	2.564	50,40%	473	66,80%	19.234
Dicembre	-	-	-	-	-	-
Totale	190	57.850	41,20%	13.569	48,30%	169.512

2. TARIFFE

LINEA NAPOLI - CAGLIARI - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
1a cl.ponte salone esterna	47,07	64,88	17,81	48,95	76,15	27,2	51,76	83,66	31,9
1a cl.ponte salone interna	43,44	60,34	16,9	45,32	71,6	26,28	48,13	79,12	30,99
1a classe cabina	39,67	55,17	15,5	41,55	65,5	23,95	44,37	73,02	28,65
2a classe cabina	34,52	45,32	10,8	35,45	50,95	15,5	37,34	57,05	19,71
2a classe copertino	34,52	41,55	7,03	35,45	46,25	10,8	37,34	53,29	15,95
2a classe poltrona	26,29	34,52	8,23	26,76	38,74	11,98	27,24	43,44	16,2
ponte	23,02	29,58	6,56	23,48	30,99	7,51	23,95	35,22	11,27
auto 1° gruppo	46	58,27	12,27	47,72	66,01	18,29	52,01	72,47	20,46
auto 2° gruppo	49,87	68,59	18,72	51,59	77,2	25,61	52,89	84,55	31,66
roulottes, rimorchi	20,91	25,3	4,39	21,64	28,01	6,37	22,07	30,07	8
pullman	30,33	38,94	8,61	31,62	43,24	11,62	32,53	46,51	13,98
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
Napoli/Cagliari									
Mezzi commerciali pieni	36,62	36,62	0	36,62	36,62	0	36,62	36,62	0
Mezzi commerciali vuoti	26,29	26,29	0	26,29	26,29	0	26,29	26,29	0
Cagliari/Napoli									
Mezzi commerciali pieni	36,62	36,62	0	36,62	36,62	0	36,62	36,62	0
Mezzi commerciali vuoti	26,29	26,29	0	26,29	26,29	0	26,29	26,29	0

Fonte: Convenzione 2012

LINEA NAPOLI - CAGLIARI - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
1a cl.ponte salone esterna	48,26	66,51	18,25	50,19	78,06	27,87	53,06	85,77	32,71
1a cl.ponte salone interna	44,53	61,85	17,32	46,46	73,4	26,94	49,34	81,11	31,77
1a classe cabina	40,67	56,56	15,89	42,6	67,15	24,55	45,49	74,85	29,36
2a classe cabina	35,39	46,46	11,07	36,35	52,23	15,88	38,27	58,49	20,22
2a classe copertino	35,39	42,6	7,21	36,35	47,42	11,07	38,27	54,63	16,36
2a classe poltrona	26,95	35,39	8,44	27,44	39,71	12,27	27,92	44,53	16,61
ponte	23,6	30,33	6,73	24,07	31,77	7,7	24,55	36,1	11,55
auto 1° gruppo	47,16	59,73	12,57	48,92	67,67	18,75	53,32	74,29	20,97
auto 2° gruppo	51,12	70,32	19,2	52,89	79,14	26,25	54,22	86,68	32,46
roulottes, rimorchi	21,43	25,94	4,51	22,19	28,71	6,52	22,62	30,82	8,2
pullman	31,1	39,92	8,82	32,41	44,33	11,92	33,35	47,68	14,33
moto fino a 200 cc	33,66	33,66	0	33,66	33,66	0	33,66	33,66	0
moto oltre 200 cc	46,47	46,47	0	46,47	46,47	0	46,47	46,47	0
<i>Napoli/Cagliari</i>									
Mezzi commerciali pieni	37,55	37,55	0	37,55	37,55	0	37,55	37,55	0
Mezzi commerciali vuoti	26,96	26,96	0	26,96	26,96	0	26,96	26,96	0
<i>Cagliari/Napoli</i>									
Mezzi commerciali pieni	37,55	37,55	0	37,55	37,55	0	37,55	37,55	0
Mezzi commerciali vuoti	26,96	26,96	0	26,96	26,96	0	26,96	26,96	0

CAGLIARI-PALERMO

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2016	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	10	2.039	76,40%	520	84,06%	3.755
Febbraio	8	1.271	74,04%	358	77,70%	3.210
Marzo	8	1.731	74,35%	428	85,91%	4.667
Aprile	9	3.028	84,14%	778	91,80%	4.043
Maggio	9	3.425	79,29%	967	87,06%	5.631
Giugno	8	3.526	88,16%	743	91,42%	4.492
Luglio	12	7.543	70,65%	1.954	81,35%	5.851
Agosto	17	13.977	73,10%	3.575	81,28%	3.560
Settembre	10	6.298	69,18%	1.603	80,42%	4.131
Ottobre	9	3.494	81,86%	894	87,96%	4.150
Novembre	8	1.573	75,92%	1.457	86,10%	2.780
Dicembre	9	3.138	68,23%	828	82,62%	5.120
Totale	117	51.043	74,93%	14.105	82,72%	51.390

2017	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	9	2.218	85,88%	711	90,24%	4.448
Febbraio	8	1.131	73,20%	350	83,29%	5.154
Marzo	9	1.511	68,75%	378	80,38%	7.323
Aprile	9	3.046	69,72%	906	79,75%	15.930
Maggio	12	3.991	34,84%	1.029	43,98%	7.050
Giugno	9	4.183	60,00%	970	70,31%	6.669
Luglio	13	8.422	65,56%	2.011	70,24%	10.034
Agosto	18	14.208	60,93%	3.523	65,41%	4.483
Settembre	11	5.812	61,47%	1.488	68,91%	6.662
Ottobre	9	3.241	60,03%	857	66,37%	6.571
Novembre	8	1.776	70,43%	479	79,26%	6.650
Dicembre	10	3.739	77,02%	1.057	83,20%	7.005
Totale	125	53.278	62,99%	13.759	70,21%	87.979

2018	CIN					
	Corse	Passeggeri	Passeggeri residenti	Auto	Auto residenti	Metri lineari
Gennaio	8	2.110	81,96%	671	83,09%	6.031
Febbraio	8	1.102	69,60%	321	76,71%	4.008
Marzo	9	1.802	69,55%	440	70,04%	4.393
Aprile	9	3.060	67,01%	771	71,51%	7.557
Maggio	8	2.969	59,45%	683	65,30%	14.127
Giugno	9	5.034	63,03%	1.116	68,52%	7.998
Luglio	13	9.298	66,83%	2.213	68,27%	8.182
Agosto	18	16.633	63,14%	4.041	65,25%	7.089
Settembre	12	6.898	65,45%	1.548	70,19%	6.282
Ottobre	8	3.487	70,03%	860	70,11%	6.322
Novembre	9	2.230	81,41%	567	85,13%	5.783
Dicembre	7	3.011	78,39%	801	79,86%	3.587
Totale	118	57.634	67,02%	14.032	70,21%	81.359

2019	CIN					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	8	2.241	74,59%	583	43%	4.536
Febbraio	8	1.356	63,31%	330	40%	5.240
Marzo	8	1.716	65,30%	378	41%	6.846
Aprile	9	2.780	64,62%	828	29%	6.010
Maggio	10	3.999	54,18%	924	32%	7.397
Giugno	9	5.040	60,01%	1.181		7.773
Luglio	13	8.082	60,02%	2.008		5.409
Agosto	20	16.732	62,93%	4.219		5.017
Settembre	11	6.255	57,69%	1.430		5.314
Ottobre	8	3.514	61,84%	948	35%	6.070
Novembre	9	2.540	64,31%	459	39%	6.691
Dicembre	-	-	-	-	-	-
Totale	113	54.255	62,62%	13.288	36%	66.303

2. TARIFFE

LINEA CAGLIARI-PALERMO - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
1a cl.ponte salone esterna	54,48	60,66	6,18	61,15	70,52	9,37	64,44	77,56	13,12
1a cl.ponte salone interna	50,95	56,12	5,17	57,52	65,97	8,45	60,8	73,02	12,22
1a classe cabina	46,73	51,41	4,68	52,35	60,8	8,45	55,65	67,37	11,72
2a classe cabina	38,74	42,49	3,75	41,55	48,13	6,58	43,44	53,29	9,85
2a classe copertino	37,8	40,85	3,05	40,62	46,02	5,4	42,49	51,18	8,69
2a classe poltrona	27,7	32,64	4,94	29,58	36,86	7,28	30,05	41,08	11,03
ponte	23,95	28,17	4,22	24,42	29,58	5,16	24,88	33,8	8,92
auto 1° gruppo	55,9	58,27	2,37	60,63	66,01	5,38	62,35	72,47	10,12
auto 2° gruppo	65,8	68,59	2,79	70,96	77,2	6,24	73,11	85,38	12,27
roulottes, rimorchi	24,61	25,3	0,69	26,29	28,01	1,72	26,98	30,07	3,09
pullman	37,69	38,94	1,25	40,27	43,24	2,97	41,52	46,51	4,99
moto fino a 200 cc	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto oltre 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
<i>Cagliari - Palermo</i>									
Mezzi commerciali pieni	38,91	38,91	0	38,91	38,91	0	38,91	38,91	0
Mezzi commerciali vuoti	25,38	25,38	0	25,38	25,38	0	25,38	25,38	0
<i>Palermo - Cagliari</i>									
Mezzi commerciali pieni	38,91	38,91	0	38,91	38,91	0	38,91	38,91	0
Mezzi commerciali vuoti	25,38	25,38	0	25,38	25,38	0	25,38	25,38	0

Fonte: Convenzione 2012

LINEA CAGLIARI-PALERMO - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
1a cl.ponte salone esterna	56,84	63,17	6,33	63,68	73,43	9,75	67,1	80,77	13,67
1a cl.ponte salone interna	53,05	58,44	5,39	59,9	68,7	8,8	63,31	76,04	12,73
1a classe cabina	48,66	53,54	4,88	54,52	63,31	8,79	57,95	70,16	12,21
2a classe cabina	40,34	44,25	3,91	43,27	50,12	6,85	45,23	55,49	10,26
2a classe copertino	39,36	42,54	3,18	42,3	47,92	5,62	44,25	53,3	9,05
2a classe poltrona	28,85	33,99	5,14	30,81	38,39	7,58	31,3	42,78	11,48
ponte	24,94	29,34	0	25,43	30,81	5,38	25,91	35,2	9,29
auto 1° gruppo	58,21	60,68	2,47	63,14	68,74	5,6	64,93	75,46	10,53
auto 2° gruppo	68,52	71,43	2,91	73,89	80,39	6,5	76,13	88,91	12,78
roulottes, rimorchi	25,63	26,35	0,72	27,38	29,17	1,79	28,1	31,31	3,21
pullman	39,25	40,55	1,3	41,93	45,03	3,1	43,23	48,43	5,2
moto fino a 200 cc	34,19	34,19	0	34,19	34,19	0	34,19	34,19	0
moto oltre 200 cc	47,21	47,21	0	47,21	47,21	0	47,21	47,21	0
<i>Cagliari - Palermo</i>									
Mezzi commerciali pieni	40,52	40,52	0	40,52	40,52	0	40,52	40,52	0
Mezzi commerciali vuoti	26,43	26,43	0	26,43	26,43	0	26,43	26,43	0
<i>Palermo - Cagliari</i>									
Mezzi commerciali pieni	40,52	40,52	0	40,52	40,52	0	40,52	40,52	0
Mezzi commerciali vuoti	26,43	26,43	0	26,43	26,43	0	26,43	26,43	0

Fonte: sito compagnia CIN

NAPOLI-PALERMO

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

2016	NA_PA					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	118	24.937	44%	7.463	55%	77.354
Febbraio	118	18.363	40%	4.709	57%	88.110
Marzo	122	25.883	34%	6.632	46%	79.542
Aprile	120	40.661	26%	7.969	38%	90.178
Maggio	122	43.678	25%	7.734	36%	100.084
Giugno	120	51.375		12.910		96.345
Luglio	122	84.382		22.705		129.278
Agosto	152	143.278		39.904		96.097
Settembre	128	80.118		21.495		142.900
Ottobre	130	36.006	25%	8.158	27%	97.160
Novembre	126	23.407	28%	6.351	31%	80.340
Dicembre	122	30.117	34%	9.051	37%	66.460
Totale	1500	602.205	32%	155.081	41%	1.143.847

2017	NA_PA					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	122	24.762	40%	7.409	51%	69.393
Febbraio	118	18.981	34%	5.122	48%	86.537
Marzo	120	25.230	34%	6.076	46%	97.703
Aprile	120	48.251	34%	9.065	48%	83.469
Maggio	120	37.741	31%	8.301	48%	102.525
Giugno	120	41.627		11.298		94.979
Luglio	120	75.837		26.174		104.543
Agosto	160	130.615		41.176		89.175
Settembre	120	61.610		20.702		101.969
Ottobre	120	32.852	31%	9.363	47%	101.073
Novembre	120	18.372	39%	5.605	52%	95.069
Dicembre	120	25.307	42%	8.094	50%	83.309
Totale	1480	541.185	36%	158.385	49%	1.109.745

2018	NA_PA					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	122	20.407	37%	6.783	50%	86.484
Febbraio	122	13.070	35%	4.626	50%	90.105
Marzo	122	27.646	28%	7.122	49%	105.496
Aprile	122	47.539	21%	9.948	44%	109.252
Maggio	122	45.691	25%	10.526	45%	109.313
Giugno	122	53.167		16.383		109.324
Luglio	124	85.790		27.103		112.481
Agosto	124	133.632		42.534		89.160
Settembre	124	66.068		21.148		116.784
Ottobre	124	33.886	29%	10.013	48%	122.391
Novembre	124	18.822	40%	6.948	53%	102.288
Dicembre	122	25.911	40%	9.118	51%	92.685
Totale	1474	571.629	32%	172.252	49%	1.245.762

2019	NA_PA					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	122	20.415	33%	7.447	43%	130.087
Febbraio	122	12.793	28%	4.677	40%	125.898
Marzo	122	26.595	23%	6.114	41%	145.624
Aprile	122	47.646	22%	11.840	29%	135.453
Maggio	122	41.444	21%	9.253	32%	143.269
Giugno	122	43.226		15.233		81.886
Luglio	122	79.806		25.349		92.669
Agosto	170	156.904		50.368		76.588
Settembre	128	65.612		20.116		97.533
Ottobre	128	37.395	26%	11.189	35%	97.326
Novembre	126	21.811	29%	7.870	39%	81.949
Dicembre	118	25.292	30%	9.110	36%	75.366
Totale	1524	578.939	26%	178.566	36%	1.283.650

2. TARIFFE

LINEA NAPOLI-PALERMO - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione 2012

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	54,66	60,99	6,33	59,3	67,75	8,45	63,43	76,32	12,89
doppia interna	49,53	53,66	4,13	54,07	60,27	6,2	58,03	68,59	10,56
quadrupla esterna	48,31	54,66	6,35	52,96	61,42	8,46	56,95	69,9	12,95
quadrupla interna	46,21	50,43	4,22	50,85	57,19	6,34	54,78	65,57	10,79
2a clas copertino (1a clas poltrona)	37,97	39,44	1,47	41,13	43,45	2,32	42,25	47,23	4,98
2a classe poltrona	36,26	37,96	1,7	36,69	39,65	2,96	38,15	43,35	5,2
ponte	60,03	62,15	2,12	64,68	69,52	4,84	68,22	77,53	9,31
auto 1° gruppo	68,94	71,45	2,51	73,98	79,59	5,61	78,12	89,4	11,28
auto 2° gruppo	24,74	25,38	0,64	26,46	27,32	0,86	27,32	30,55	3,23
roulottes, rimorchi	25,38	25,81	0,43	25,38	25,81	0,43	25,6	26,03	0,43
pullman	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0	32,83	32,83	0
moto fino a 200 cc	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0	45,33	45,33	0
moto oltre 200 cc	54,66	60,99	6,33	59,3	67,75	8,45	63,43	76,32	12,89
Napoli/Palermo									
Mezzi commerciali pieni	27,84	27,84	0	27,84	27,84	0	27,84	27,84	0
Mezzi commerciali vuoti	22,84	22,84	0	22,84	22,84	0	22,84	22,84	0
Palermo-Napoli									
Mezzi commerciali pieni	27,84	27,84	0	27,84	27,84	0	27,84	27,84	0
Mezzi commerciali vuoti	22,84	22,84	0	22,84	22,84	0	22,84	22,84	0

LINEA NAPOLI-PALERMO - TARIFFE MASSIME in € - Convenzione gennaio 2020

Sistemazione	Bassa Stagione			Media Stagione			Alta Stagione		
	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta	Residenti	Ordinari	Delta
doppia esterna	56,6	63,15	6,55	61,4	70,15	8,75	65,67	79,05	13,38
doppia interna	51,28	55,56	4,28	55,98	62,4	6,42	60,08	71,02	10,94
quadrupla esterna	50,02	56,6	6,58	54,84	63,59	8,75	58,96	72,37	13,41
quadrupla interna	47,84	52,21	4,37	52,65	59,21	6,56	56,72	67,89	11,17
1a classe poltrona	39,32	40,83	1,51	42,58	44,99	2,41	43,75	48,9	5,15
2a classe poltrona	37,55	39,31	1,76	37,99	41,06	3,07	39,49	44,88	5,39
ponte	62,16	64,35	2,19	66,96	71,97	5,01	70,63	80,27	9,64
auto 1° gruppo	71,38	73,98	2,6	76,59	82,41	5,82	80,88	92,56	11,68
auto 2° gruppo	25,62	26,28	0,66	27,39	28,28	0,89	28,28	31,63	3,35
roulottes, rimorchi	26,28	26,72	0,44	26,28	26,72	0,44	26,5	26,95	0,45
pullman	33,99	33,99	0	33,99	33,99	0	33,99	33,99	0
moto fino a 200 cc	46,94	46,94	0	46,94	46,94	0	46,94	46,94	0
moto oltre 200 cc	56,6	63,15	6,55	61,4	70,15	8,75	65,67	79,05	13,38
<i>Napoli/Palermo</i>									
Mezzi commerciali pieni	28,82	28,82	0	28,82	28,82	0	28,82	28,82	0
Mezzi commerciali vuoti	23,65	23,65	0	23,65	23,65	0	23,65	23,65	0
<i>Palermo-Napoli</i>									
Mezzi commerciali pieni	28,82	28,82	0	28,82	28,82	0	28,82	28,82	0
Mezzi commerciali vuoti	23,65	23,65	0	23,65	23,65	0	23,65	23,65	0

TERMOLI-TREMITI

1. FLUSSO PASSEGGERI, AUTO E MERCI 2016-2019

Le quote residenti sono da riferirsi al solo periodo in convenzione

2016	CIN					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	74	1.580	65%	156	0,0%	720
Febbraio	76	1.299	62%	118	0,0%	727
Marzo	80	3.176	47%	195	0,0%	1.207
Aprile	110	5.608	43%	256	0,0%	1.910
Maggio	146	14.028	19%	340	0,0%	2.878
Giugno	180	27.809	14%	441	0,0%	3.562
Luglio	208	49.515	85%	411	0,0%	3.256
Agosto	296	70.755	55%	302	0,0%	2.840
Settembre	188	23.999	15%	270	0,0%	1.835
Ottobre	88	5.559	34%	238	0,0%	1.114
Novembre	78	1.966	67%	166	0,0%	744
Dicembre	82	2.096	71%	179	0,0%	892
Totale	1.606	207.390	17%	3.072	0,0%	21.685

2017	CIN					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	72	1.244	70%	109	0,0%	673
Febbraio	78	373	70%	103	0,0%	1.334
Marzo	78	2.428	52%	174	0,0%	1.539
Aprile	106	7.916	42%	314	0,0%	1.612
Maggio	142	11.855	24%	316	0,0%	2.420
Giugno	176	32.974	13%	394	0,0%	2.954
Luglio	204	48.095	85%	397	0,0%	1.460
Agosto	292	72.692	51%	301	0,0%	2.627
Settembre	184	23.786	14%	324	0,0%	1.284
Ottobre	78	4.890	38%	216	0,0%	1.263
Novembre	74	1.933	63%	143	0,0%	813
Dicembre	38	1.284	68%	80	0,0%	486
Totale	1.522	209.470	17%	2.871	0,0%	23.641

2018	CIN					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari

Gennaio	88	1.544	70%	110	0,0%	656
Febbraio	60	1.029	69%	65	0,0%	448
Marzo	82	2.728	64%	213	0,0%	613
Aprile	106	8.941	32%	276	0,0%	1.639
Maggio	142	12.490	24%	336	6,0%	2.373
Giugno	162	24.905	14%	343	0,0%	2.326
Luglio	198	42.234	96%	345	0,0%	3.005
Agosto	260	64.475	56%	381	0,0%	561
Settembre	204	26.061	18%	348	0,0%	1.622
Ottobre	78	4.032	35%	263	0,0%	1.050
Novembre	82	2.240	57%	194	0,0%	872
Dicembre	76	1.516	76%	169	0,0%	564
Totale	1.538	192.195	18%	3.043	6,6%	15.729

2019	CIN					
	N° corse	Passeggeri	Passeggeri residenti (CIN)	Auto	Auto residenti (CIN)	Metri lineari
Gennaio	52	861	80%	85	0,0%	435
Febbraio	54	3.086	72%	101	0,0%	569
Marzo	80	2.330	70%	202	0,5%	909
Aprile	104	8.059	37%	319	0,0%	2.165
Maggio	130	10.088	30%	352	0,0%	2.532
Giugno	184	30.479	18%	418	0,0%	3.257
Luglio	194	42.490	13%	434	0,0%	2.966
Agosto	276	73.243	9%	358	0,0%	2.818
Settembre	168	22.695	21%	320	0,0%	2.019
Ottobre	82	4.612	40%	238	0,0%	1.200
Novembre	74	1.933	61%	138	0,0%	949
Dicembre	58	1.246	69%	98	0,0%	720
Totale	1.456	201.122	22%	3.063	0,0%	20.539

2. TARIFFE

LINEA TERMOLI-TREMITI – TARIFFE MASSIME 2012				
	Inverno		Estate	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
Passeggeri	5,85	15,8	5,85	17,7
Mezzi commerciali pieni	58,73	58,73	58,73	58,73
Mezzi commerciali vuoti	48,43	48,43	48,43	48,43

LINEA TERMOLI-TREMITI – TARIFFE MASSIME gennaio 2020				
	Inverno		Estate	
	Residenti	Ordinari	Residenti	Ordinari
Passeggeri	5,66	15,28	5,66	17,12
Mezzi commerciali pieni	56,81	56,81	56,81	56,81
Mezzi commerciali vuoti	46,85	46,85	46,85	46,85

LIVORNO-CAGLIARI

1. FLUSSO MERCI, 2016-2019

2016	CIN	
	N° corse	Metri lineari
Gennaio	55	42.473
Febbraio	71	66.360
Marzo	77	78.364
Aprile	76	74.416
Maggio	76	82.079
Giugno	80	80.524
Luglio	79	73.693
Agosto	70	56.768
Settembre	76	75.289
Ottobre	65	54.969
Novembre	68	65.494
Dicembre	65	64.139
Totale	858	814.568

2017	CIN	
	N° corse	Metri lineari
Gennaio	64	68.589
Febbraio	68	88.384
Marzo	75	84.327
Aprile	57	64.336
Maggio	66	80.144
Giugno	70	77.521
Luglio	79	95.186
Agosto	62	65.820
Settembre	73	90.823
Ottobre	80	87.013
Novembre	71	89.050
Dicembre	64	74.279
Totale	829	965.472

2018	CIN	
------	-----	--

	N° corse	Metri lineari
Gennaio	70	84.029
Febbraio	57	79.328
Marzo	69	94.221
Aprile	56	73.515
Maggio	64	86.281
Giugno	71	96.201
Luglio	86	111.873
Agosto	62	78.161
Settembre	63	95.531
Ottobre	72	90.234
Novembre	62	74.175
Dicembre	54	67.284
Totale	786	1.030.833

2019	CIN	
	N° corse	Metri lineari
Gennaio	63	72.891
Febbraio	68	78.049
Marzo	75	78.040
Aprile	62	69.630
Maggio	63	82.226
Giugno	66	87.687
Luglio	72	94.435
Agosto	48	65.940
Settembre	61	84.876
Ottobre	67	90.627
Novembre	58	75.584
Dicembre		
Totale	703	879.985

2. TARIFFE

TARIFFE 2012

Livorno/Cagliari	
Mezzi commerciali pieni	33,70
Mezzi commerciali vuoti	33,70
Cagliari/Livorno	
Mezzi commerciali pieni	34,25
Mezzi commerciali vuoti	33,70

TARIFFE GENNAIO 2020

Livorno/Cagliari	
Mezzi commerciali pieni	34,39
Mezzi commerciali vuoti	34,39
Cagliari/Livorno	
Mezzi commerciali pieni	34,94
Mezzi commerciali vuoti	34,39

RAVENNA-BRINDISI-CATANIA

1. FLUSSO MERCI, 2016-2019

2016	CIN		
	N° corse	Metri lineari	Capacità metri lineari offerta
Gennaio	22	56.030	82.150
Febbraio	24	62.517	85.512
Marzo	26	64.675	99.372
Aprile	26	63.596	92.812
Maggio	26	73.151	94.900
Giugno	26	71.877	94.900
Luglio	26	80.665	94.900
Agosto	22	53.352	80.300
Settembre	26	76.401	94.900
Ottobre	26	79.261	94.900
Novembre	26	75.543	94.900
Dicembre	26	66.885	91.250
Totale	302	823.953	1.100.796

2017	CIN		
	N° corse	Metri lineari	Capacità metri lineari offerta
Gennaio	24	60.723	91.250
Febbraio	24	69.004	87.600
Marzo	26	77.818	94.900
Aprile	24	66.170	87.600
Maggio	26	75.452	94.900
Giugno	26	78.299	94.900
Luglio	26	81.159	94.900
Agosto	26	64.558	94.900
Settembre	26	75.790	91.250
Ottobre	28	81.965	98.550
Novembre	28	75.322	61.040
Dicembre	24	64.831	87.600
Totale	308	871.091	1.079.390

2018	CIN		
	N° corse	Metri lineari	Capacità metri lineari offerta
Gennaio	24	64.012	91.250
Febbraio	24	66.222	87.600
Marzo	28	75.023	98.550
Aprile	22	61.997	83.950
Maggio	28	78.234	102.200
Giugno	26	73.528	91.250
Luglio	26	84.357	91.250
Agosto	24	57.369	87.600
Settembre	26	78.247	94.900
Ottobre	26	79.664	94.900
Novembre	26	76.414	94.900
Dicembre	22	62.062	80.300
Totale	302	857.129	1.098.650

2019	CIN		
	N° corse	Metri lineari	Capacità metri lineari offerta
Gennaio	26	63.895	94.900
Febbraio	24	62.673	91.250
Marzo	26	64.675	84.460
Aprile	24	57.239	75.072
Maggio	26	68.770	94.200
Giugno	26	71.955	94.300
Luglio	26	78.663	90.600
Agosto	26	58.656	90.600
Settembre	24	71.279	90.650
Ottobre	28	84.747	101.500
Novembre	24	71.279	87.000
Dicembre	24	65.039	83.350
Totale	304	818.870	1.077.882

2. TARIFFE

TARIFFE 2012

Ravenna/Catania	
Mezzi commerciali pieni	55,48
Mezzi commerciali vuoti	44,75
Catania/Ravenna	
Mezzi commerciali pieni	47,33
Mezzi commerciali vuoti	34,42

TARIFFE GENNAIO 2020

Ravenna/Catania	
Mezzi commerciali pieni	56,96
Mezzi commerciali vuoti	46,28
Catania/Ravenna	
Mezzi commerciali pieni	48,94
Mezzi commerciali vuoti	35,59

Fonte: sito compagnia CIN

TARIFFE GENNAIO 2020

Ravenna/Brindisi	
Mezzi commerciali pieni	28,48
Mezzi commerciali vuoti	23,14
Brindisi/Ravenna	
Mezzi commerciali pieni	24,47
Mezzi commerciali vuoti	17,8