



## *T 2.3.4-Report di analisi del quadro di finanziamento per la continuità territoriale marittima a livello italiano*

*Data di consegna (2/2019)*

*Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Tirreno Settentrionale*

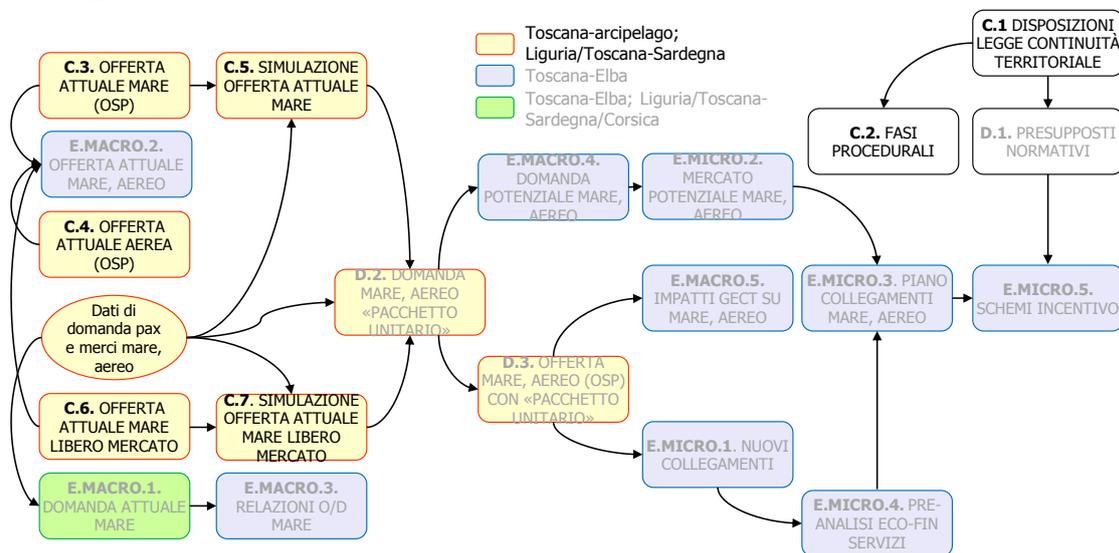
## INDICE

<b>1. OBIETTIVI E METODO</b>	<b>2</b>
<b>2. C1. DISPOSIZIONI DI LEGGE PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE</b>	<b>4</b>
2.1. CONTESTO GENERALE DI RIFERIMENTO	4
2.2. L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO	6
2.3. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI CON LA SARDEGNA	8
2.4. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN SARDEGNA	12
2.5. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI CON LA SICILIA	13
2.6. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN SICILIA	15
2.7. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI E MARITTIMI IN TOSCANA	15
2.8. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN CAMPANIA	16
<b>3. C2. FASI PROCEDURALI RELATIVE ALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE</b>	<b>18</b>
<b>4. C3.+C6. DESCRIZIONE DELL'OFFERTA MARITTIMA</b>	<b>20</b>
4.1. AMBITO "TOSCANA"	20
4.2. LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO	29
4.3. AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"	29
4.4. AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"	34
<b>5. C5. + C7. SIMULAZIONE DEL LIVELLO DI OFFERTA MARITTIMA</b>	<b>39</b>
5.1. SERVIZI OSP DELL'AMBITO "TOSCANA"	40
5.2. SERVIZI A LIBERO MERCATO DELL'AMBITO "TOSCANA"	41
5.3. SERVIZI DELL'AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"	42
5.4. SERVIZI OSP DELL'AMBITO "LIGURIA-SARDEGNA"	43
5.5. SERVIZI A LIBERO MERCATO DELL'AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"	44
<b>6. C4. DESCRIZIONE DELL'OFFERTA AEREA</b>	<b>46</b>
6.1. AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"	46
6.2. AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"	49
<b>7. CONCLUSIONI</b>	<b>51</b>
<b>8. ALLEGATO: RACCOLTA DATI DI DOMANDA</b>	<b>53</b>

## 1. OBIETTIVI E METODO

Le attività riguardano l'analisi dei **meccanismi di finanziamento dei servizi di continuità territoriale marittima** e, coerentemente con il Piano di Lavoro e il Contratto, art. 5, la **descrizione e la simulazione dell'offerta di trasporto marittima ed aerea** dell'area di cooperazione marittima Italia-Francia.

L'analisi della **domanda di mobilità e dell'offerta** è focalizzata sulle rotte marittime in continuità territoriale e in libero mercato tra la Toscana continentale e l'arcipelago, tra la Liguria e la Sardegna e tra la Toscana e la Sardegna.



**Figura 1 - Schema delle attività C, D ed E, con evidenziazione degli step operativi previsti nell'ambito del Report C.**

Fonte: Elaborazione T Bridge (Piano di Lavoro presentato il 9/11/2018)

Le attività C includono in particolare le seguenti fasi operative:

- **C.1. Sintesi delle disposizioni di legge nazionali e regionali vigenti per la continuità territoriale**, relativamente alle realtà regionali in cui sono presenti i principali servizi marittimi ed aerei in regime di pubblico servizio (capitolo 2);
- **C.2. Descrizione delle fasi procedurali relative alla continuità territoriale in Italia**, secondo le prescrizioni vigenti, e sviluppando un'analisi dell'efficacia delle misure adottate (capitolo 3);
- **C.3. e C.4 Descrizione dell'offerta**, in termini di **oneri di servizio pubblico** ed evidenziando **continuità** (corse settimanali e/o corse

mensili), **regolarità** (qualità del servizio), **tariffazione** (tariffe minime e massime adottate per rotta e per passeggero, tenendo conto della variabilità soprattutto in base alla stagionalità) e **capacità minima** (indicazione dei posti disponibili per rotta o insieme di rotte) relativamente alle rotte marittime (C.3., capitolo 4) ed aeree (C.4., capitolo 6). L'analisi riguarda le rotte:

- Toscana continentale-arcipelago<sup>1</sup>;
- Liguria-Sardegna;
- Toscana-Sardegna;
- **C.5. Simulazione del livello di offerta** (es. frequenze, corse settimanali e capacità) e di **tariffazione** (es. ipotesi incremento/decremento tariffe) **sulla base di 3 scenari** in funzione dell'andamento della domanda per le rotte marittime in regime di servizio pubblico e con particolare riferimento alla previsione di costituzione del GECT (capitolo 5);
- **C.6. Descrizione dell'offerta attuale** (corse settimanali, indicazioni su capacità offerta, ecc.) per le **rotte marittime in libero mercato** (capitolo 4);
- **C.7. Simulazione del livello di offerta** (es. frequenze, corse settimanali e capacità) sulla base di **3 scenari** in funzione dell'andamento della domanda per le **rotte marittime in libero mercato** e con particolare riferimento alla previsione di costituzione del GECT (capitolo 5);
- **C.8. Conclusioni**, evidenziando le criticità e le principali caratteristiche dei servizi di continuità territoriale tra Toscana continentale e Liguria con Sardegna e l'arcipelago toscano (capitolo 7).

Il traffico relativo al settore delle crociere sarà evidenziato nell'Ambito E, in quanto caratterizzato da elevate specificità e correlato con la valorizzazione e l'*appeal* turistico delle aree coinvolte, tra cui in primis l'Isola d'Elba.

---

<sup>1</sup> Attualmente il servizio aereo tra la Toscana continentale e l'Isola d'Elba è assente.

## 2. C1. DISPOSIZIONI DI LEGGE PER LA CONTINUITÀ TERRITORIALE<sup>2</sup>

### 2.1. CONTESTO GENERALE DI RIFERIMENTO

La **continuità territoriale**, intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea. Il trasporto, infatti, se da un lato, si configura come attività di tipo economico, dall'altro, come elemento essenziale del "diritto alla mobilità" previsto all'articolo 16 della Costituzione, costituisce un servizio di interesse economico generale e, quindi, tale da dover essere garantito a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica.

Poiché la peculiarità del mercato dei trasporti impedisce di fatto la realizzazione di un mercato concorrenziale effettivo, è stata necessaria un'azione di sostegno legittimata dalle istituzioni europee che hanno così consentito interventi nazionali, altrimenti inammissibili in quanto rientranti nella sfera degli aiuti di Stato.

L'ordinamento giuridico italiano ha previsto specifiche misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale. Sono state emanate, in particolare, disposizioni volte ad assicurare il **servizio di trasporto anche in tratte non remunerative**, perché scarsamente frequentate o perché caratterizzate da frequenza stagionale, mediante il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, da considerarsi non come erogazione di denaro pubblico per lo svolgimento di un servizio pubblico, ma come "compensazione" del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio. Tale compensazione deve essere offerta dallo Stato, a parità di condizioni, a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso.

La **conclusione di un contratto di servizio pubblico** e l'**imposizione di un obbligo di servizio pubblico** costituiscono lo strumento con il quale lo Stato può sovvenzionare il vettore che svolge il servizio in questione, compensandolo delle perdite subite a causa dell'anti-economicità del servizio stesso.

Il compenso deve essere quello minimo necessario per assicurare il servizio secondo gli standard qualitativi e quantitativi richiesti. La stipulazione del

---

<sup>2</sup> Analisi effettuata a partire dai Rapporti delle Attività della Commissione Permanente Trasporti della Camera dei Deputati (XIV e XV Legislatura).

contratto di servizio pubblico comporta l'individuazione di un solo vettore che dovrà svolgere il servizio attraverso una procedura ad evidenza pubblica che garantisca i principi di trasparenza e libera concorrenza. L'imposizione di un obbligo di pubblico servizio comporta l'erogazione a tutti i vettori disponibili di una somma necessaria a rendere economicamente possibile la gestione di un regolare servizio di trasporto, secondo condizioni qualitative e di efficienza predeterminate. In ogni caso, il compenso non deve eccedere il disavanzo specificamente imputabile al servizio e non deve rappresentare un generico finanziamento all'impresa beneficiaria.

Solo nel rispetto delle suddette condizioni, **l'erogazione del compenso non costituisce aiuto di Stato.**

Il tema della continuità territoriale ha avuto un particolare rilievo nell'attività della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) nella XIV legislatura.

La Commissione ha in particolare svolto un'indagine conoscitiva sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia conclusasi con l'approvazione il 30 giugno 2005 di un documento conclusivo (**DOC XVII, n. 14**<sup>3</sup>).

L'indagine ha preso avvio dalla necessità di approfondire in particolar modo, insieme ai soggetti ed operatori più direttamente competenti e tenuto conto del relativo contesto normativo e comunitario, le maggiori e più urgenti questioni attinenti alle misure da adottare per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia, anche alla luce della scadenza del 31 dicembre 2004 della disciplina dettata dal D.M. 1° agosto 2000 con oggetto la «determinazione del contenuto degli oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea da e per la Sardegna».

I maggiori spunti di riflessione ed elementi di più marcato rilievo ed urgenza emersi nel corso delle audizioni hanno riguardato le seguenti tematiche:

- il "timing" della pianificazione e della definizione dei nuovi regimi di continuità;

---

<sup>3</sup>Documento approvato dalla IX Commissione Permanente (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) a conclusione dell'indagine conoscitiva deliberata nella seduta del 9 novembre 2004 sulla situazione dei collegamenti aerei per assicurare la continuità territoriale con la Sardegna e la Sicilia.

- il nuovo quadro definito per i collegamenti con la Regione Sardegna a seguito della Conferenza dei Servizi che si è tenuta nel mese di ottobre 2004, con particolare riguardo ai profili emersi in sede comunitaria ed in sede giurisdizionale;
- il modello più congruo da adottare per assicurare effettivamente ed efficacemente la continuità territoriale e la relativa previsione di una compensazione economica e di oneri a carico del bilancio dello Stato;
- l'esigenza di un sempre maggiore coinvolgimento degli Enti Locali nella definizione di tali percorsi, anche attraverso la previsione di tavoli concertativi e l'opportunità di un sempre più ampio riferimento a tutti i maggiori aeroporti nazionali nell'ambito di tale disciplina.

In ordine ai profili della compensazione finanziaria, nel corso dell'indagine conoscitiva è stato richiamato il regime «a costo zero» che si è avuto per il 2004 per la Regione Sardegna (a seguito della disponibilità offerta dalle compagnie aeree).

In merito ai profili connessi al modello più congruo da adottare per assicurare effettivamente ed efficacemente la continuità territoriale, dal documento conclusivo è emerso come risultino percorribili tre opzioni:

- l'affidamento del servizio in convenzione per un periodo successivo a quello dell'analisi, con relativa imposizione degli oneri di servizio pubblico (modello adottato dal nuovo quadro di riferimento);
- l'introduzione di aiuti sociali a determinate categorie di passeggeri in condizioni di obiettivo svantaggio;
- il puro e semplice affidamento del servizio al libero mercato, senza oneri di servizio pubblico.

## 2.2. L'EVOLUZIONE DEL QUADRO NORMATIVO

Nell'ordinamento nazionale sono state emanate disposizioni volte ad assicurare la continuità territoriale tra i principali aeroporti nazionali e le isole maggiori, alcune isole minori e alcuni territori svantaggiati per dislocazione o tipologia della domanda.

L'articolo 36 della **legge 144/1999**<sup>4</sup>, in particolare, al fine di garantire la **continuità territoriale per la Sardegna e le isole minori della Sicilia**

---

<sup>4</sup> Recante Misure in materia di investimenti, delega al Governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali.

dotate di scali aeroportuali, ha previsto, sulla base del citato regolamento comunitario, procedure e contenuti degli oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea relativi alle zone indicate, prevedendo la gara d'appalto europea per l'assegnazione delle rotte, in assenza dell'istituzione del servizio con assunzione dei relativi oneri. L'articolo ha previsto inoltre che la determinazione dei contenuti dell'onere di servizio pubblico debba essere disposta con decreto ministeriale, e debba avvenire previa Conferenza di servizi appositamente indetta dal Presidente della Regione, che deve essere altresì sentito ai fini dell'emanazione del decreto ministeriale con il quale si dispone lo svolgimento della gara europea, qualora nessun vettore accettasse gli oneri di servizio pubblico. Come previsto dal comma 4 dell'articolo 36, qualora nessun vettore accettasse l'imposizione degli oneri di servizio pubblico, il Ministro dei trasporti, d'intesa con i Presidenti delle regioni interessate, è tenuto ad indire la gara di appalto europea secondo le procedure previste dal regolamento (CEE) n. 2408/92.

L'articolo 9 del decreto legislativo di riforma della parte aeronautica del codice della navigazione (**d.lgs. 96/2005**) ha modificato, infine, l'articolo 782 del codice, prevedendo una nuova disciplina in materia di oneri di servizio pubblico. L'articolo prevede che «nel caso in cui l'offerta dei servizi aerei non garantisca il diritto alla mobilità previsto dall'articolo 16 della Costituzione, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può imporre oneri di servizio pubblico, con procedure trasparenti e non discriminatorie, riguardo a servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto situato sul territorio nazionale che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del territorio nazionale o riguardo a una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto regionale nel territorio nazionale, qualora tale rotta fosse considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto stesso».

Il **Regolamento CE 1008/2008**, che abroga il 2408/92, già citato nella Legge 144/1999, "recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nel territorio della Comunità (rifusione)", ha nuovamente affrontato la tematica relativa alla continuità territoriale.

Agli art. 16 e 17 il Regolamento precisa che, al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente più svantaggiati, ogni singolo Stato ha la facoltà di erogare contributi finanziari a favore delle compagnie aeree che

accettassero di operare in questo tipo di mercato di elevata rilevanza sociale e di scarsa rilevanza economica.

Di fatto lo Stato può identificare i servizi aerei di linea cui imporre oneri di servizio pubblico su rotte che fino a quel momento non sono state servite da altri modi di trasporto con adeguata continuità e regolarità. Una volta stabilite le condizioni e le caratteristiche del servizio da erogare, uno o più vettori possono accettare di svolgere il servizio. Se non si proponesse alcuna compagnia, è invece da bandire una gara europea per l'aggiudicazione in esclusiva delle rotte in questione e una compensazione finanziaria.

La **legge di stabilità 2013** (Legge 228/2012), art. 1, comma 310, ha disposto per gli anni dal 2013 al 2016, al fine di garantire la continuità territoriale nei collegamenti aerei per le isole minori della Sicilia, che sia l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) a partecipare, con le risorse disponibili già finalizzate alla continuità territoriale con gli aeroporti siciliani del trasporto aereo merci, con lo Stato per la compensazione degli oneri di servizio pubblico.

A livello nazionale, il **Disegno di Legge 1868** presentato al Senato della Repubblica nel 2015 (non ancora esaminato) mira a colmare il sostanziale **gap normativo** tra la **continuità territoriale aerea con Sardegna e isole minori della Sicilia**, ambito poi esteso nel periodo indicativamente compreso tra 2001 e 2005, e la **continuità della Sicilia e delle altre numerose realtà insulari italiane**, coinvolgendo soprattutto Toscana, Lazio, Campania e Puglia. Il **Regolamento CE 1008/2008**, art. 16, costituisce una delle poche norme con uno specifico riferimento alla condizione di insularità in relazione della continuità territoriale marittima con le isole minori.

L'art. 16 definisce, infatti, che le sole deroghe possibili al superamento della riserva di cabotaggio e al libero mercato sono collegate alla condizione di insularità, rispetto alla quale possono essere imposti oneri di servizio sia pure con caratteristiche diverse e senza esclusività rispetto a quelle previste in tema di trasporto aereo dal medesimo Regolamento.

### **2.3. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI CON LA SARDEGNA**

In base alla normativa in materia di continuità territoriale (L. 144/1999), il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha conferito al Presidente della

regione, relativamente ai collegamenti aerei con la Sardegna, la delega ad indire una prima Conferenza dei servizi il 15 febbraio 2000.

In esito alla conferenza, il contenuto degli oneri di servizio pubblico è stato determinato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione 1 agosto 2000, n. 101/T, successivamente modificato dal DM 21 dicembre 2000, n. 150/T. Le rotte interessate erano quelle tra gli aeroporti di Cagliari, Olbia e Alghero e gli aeroporti di Roma e Milano.

Il decreto prevedeva, altresì, che, qualora nessun vettore avesse accettato l'imposizione degli oneri di servizio pubblico l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) procedesse ad esperire una gara europea, ai sensi dell' articolo 36 della legge 144/1999.

L'imposizione degli oneri fu accettata dai vettori Alitalia, Air One e Meridiana, che, nel biennio 2002-2003, hanno goduto di una compensazione finanziaria, attraverso la stipula di convenzioni.

Alla scadenza delle convenzioni per gli anni 2002 e 2003, è stata sottoscritta con i medesimi vettori una nuova convenzione della durata di un anno e con scadenza 31 dicembre 2004, sulla base della quale i precitati collegamenti erano assicurati alle medesime condizioni, sia di servizio sia tariffarie, senza tuttavia richiedere compensazioni da parte dello Stato, per esplicita rinuncia dei vettori stessi.

Il 5 ottobre 2004 una nuova delega è stata conferita dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti al Presidente della Regione Sardegna, su richiesta avanzata il 28 settembre 2004 da quest'ultimo, che ha poi proceduto ai sensi della normativa vigente ad indire e svolgere la Conferenza dei servizi<sup>5</sup>.

Considerata l'urgenza di avviare la procedura di imposizione degli oneri in virtù della scadenza degli oneri imposti nel 2000, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con DM 8 novembre 2004, ha stabilito, a decorrere dal 1° gennaio 2005 e permanendo le esigenze di continuità territoriale, l'imposizione di oneri di servizio pubblico per 19 rotte, poi ridotte a 18, da e per la Sardegna, in un'unica ed inscindibile soluzione, senza esclusiva e senza compensazione a carico dello Stato.

Le 18 rotte sono state raggruppate in un **unico pacchetto**, in modo che i vettori fossero indotti a valutare il pacchetto stesso nella sua globalità,

---

<sup>5</sup> Al momento in cui si sono svolte le predette conferenze di servizi non esisteva alcuna certezza sulla somma che la legge finanziaria per il 2005 avrebbe stanziato sul capitolo 2161 recante "Somme da trasferire all'ENAC".

compensando le maggiori diseconomie generate dall'esercizio delle rotte meno redditizie con i vantaggi prodotti dall'esercizio delle rotte a più alto rendimento. Tra i punti caratterizzanti del decreto, si segnalano l'ampliamento della fascia dei passeggeri aventi diritto alla tariffa agevolata<sup>6</sup> e, al fine di eliminare gran parte delle rigidità che caratterizzavano il precedente regime, è stato previsto un numero di voli variabile tra il periodo estivo e quello invernale ed è stata lasciata al vettore la facoltà di aumentare il numero dei voli nei periodi di maggior traffico.

Sul decreto 8 novembre 2004 si è pronunciato il Tar Lazio, in relazione al ricorso presentato da Alitalia, Meridiana e Air One. Il Tar, con sentenza 17 marzo 2005, ha chiesto una parziale modifica del decreto ministeriale in oggetto.

Al riguardo, in data 4 marzo 2005 la Commissione europea ha avviato un procedimento formale di indagine, ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92, sugli oneri di servizio pubblico previsti dall'Italia sulle 18 rotte aeree, al fine di accertare la conformità alla disciplina comunitaria relativa al mercato interno. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in considerazione della possibilità che uno dei vettori presentasse appello al Consiglio di Stato, ha ritenuto congruo comunicare alla Commissione europea la decisione di ritirare il decreto di imposizione degli oneri di servizio pubblico, riservandosi di presentare un nuovo provvedimento di imposizione.

Il 19 maggio 2005 il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha conferito al Presidente della regione Sardegna la delega ad indire la conferenza di servizi prevista dall'articolo 36 della legge 144/1999, per l'individuazione dei contenuti degli oneri di servizio pubblico finalizzati a garantire la continuità territoriale.

La conferenza di servizi si è riunita in data 19 luglio, 28 luglio e 26 ottobre 2005, modificando sostanzialmente il contenuto della precedente imposizione effettuata con decreto ministeriale 8 novembre 2004, che è stato pertanto abrogato e sostituito da due DM emanati in data 29 dicembre 2005, rispettivamente relativi ai servizi aerei di linea per le rotte:

- Alghero-Roma e vv., Alghero-Milano e vv., Cagliari-Roma e vv., Cagliari-Milano e vv., Olbia-Roma e vv., Olbia-Milano e vv., che ha imposto oneri obbligatori a partire dal 2 maggio 2006 e fino al 1° maggio 2009;

---

<sup>6</sup> Si tratta dei nati e dei residenti in Sardegna, del coniuge e dei figli dei nati nella stessa, dei disabili, dei giovani dai 2 ai 21 anni, degli anziani sopra i 70 anni e degli studenti universitari fino al compimento del ventisettesimo anno di età.

- per altre rotte dalla Sardegna ad altri aeroporti nazionali, rispetto ai quali è stata demandata ad un successivo decreto la data dalla quale gli oneri divengono obbligatori.

La **Legge 296/2006** (legge finanziaria 2007), art. 1, commi 837 e 840, prevede il trasferimento dallo Stato alla Regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale. Tale legge rappresenta una svolta nel senso dell'attribuzione alla regione autonoma della Sardegna di un ruolo principale nella definizione della propria continuità territoriale aerea.

Sulla base del Regolamento (CE) n. 1008/ 2008, la Commissione ha approvato il regime di oneri di servizio pubblico sulle rotte che collegano la Sardegna con le principali destinazioni nazionali.

La disciplina della continuità territoriale aerea in Sardegna è regolata attraverso alcuni **Decreti del MIT**, tra cui in primis i **103/2008** e **61/2013**, che impongono gli oneri di servizio pubblico sui collegamenti con Roma e Milano dai tre principali aeroporti sardi, con riferimento a frequenze minime, orari, capacità offerta e tariffe.

Per le rotte che collegano Cagliari a Torino, Verona e Bologna, e per la rotta Olbia-Verona, Meridiana ha accettato di operare senza compensazioni.

Nel 2018 è stata bandita dalla Regione Sardegna una gara pubblica per l'imposizione degli oneri di servizio sulle rotte dagli aeroporti sardi a quelli di Roma Fiumicino e di Milano Linate, tale da rendere valido il nuovo sistema di continuità territoriale da 4/2019 al 2022.

Le offerte sono pervenute tra l'8/10/2018 e il 10/12/2018 e il 15/1/2019 la gara è stata provvisoriamente aggiudicata alla compagnia aerea Alitalia per tutte le rotte a base d'asta.

Per quanto riguarda i collegamenti da Cagliari ed Olbia, sono state valutate sia l'offerta di Alitalia sia quella della compagnia Air Italy, mentre per i collegamenti in partenza da Alghero, Alitalia è stata l'unica offerente. Il totale dell'offerta economica presentata da Alitalia è di poco superiore a € 87 milioni, contro una base d'asta di circa € 112 milioni.

Il servizio così aggiudicato prevede un aumento dei posti offerti sulle 6 rotte rispetto all'attuale sistema (+49%), con in particolare il raddoppio dell'offerta sulla rotta Alghero-Linate (+109%). Aumenteranno anche i voli di circa il 12% (quasi 2400 voli in più) mentre rimarranno invariate le tariffe attuali, salvo gli adeguamenti connessi all'oscillazione del costo del carburante.

L'aggiudicazione ad Alitalia diventerà definitiva qualora non dovessero essere presentate nuove offerte di altri vettori senza compensazione economica entro la scadenza di 6 mesi dalla pubblicazione del bando.

#### **2.4. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN SARDEGNA**

La continuità territoriale marittima tra la Sardegna e il resto dell'Italia è regolamentata dalla **Convenzione rep. 54/2012 con il MIT** (modificata nel 2014), valida anche per la Sicilia, secondo cui gli obblighi di servizio pubblico sono validi per le rotte Porto Torres-Genova, Olbia-Civitavecchia e Palermo-Napoli, ad esclusione del periodo estivo, per il quale non esiste al momento alcun obbligo con riferimento alla continuità territoriale.

Secondo le ultime dichiarazioni del Ministro dei Trasporti del gennaio 2019<sup>7</sup>, è in corso di preparazione la nuova gara di affidamento relativa ai servizi in continuità territoriale tra la Sardegna e il resto dell'Italia, in quanto l'attuale convenzione scade nel 2020.

I servizi pubblici di trasporto marittimo rientranti nel sistema di servizi minimi di livello locale sono definiti in **Regione Sardegna** dalla **L.R. 21/2005**, recante "Disciplina e organizzazione del trasporto pubblico locale in Sardegna", che all'art. 7, comma 4, individua i collegamenti tra la Sardegna e le isole minori (San Pietro, La Maddalena e l'Asinara).

Con la Decisione del 16 marzo 2004 (2005/163/CE)<sup>8</sup>, relativa agli aiuti di stato corrisposti dall'Italia alle compagnie marittime Adriatica, Caremar, Siremar, Saremar e Toremar (Gruppo Tirrenia), la Commissione Europea ha ritenuto che il **collegamento Sardegna - Corsica** (Santa Teresa di Gallura – Bonifacio), pur essendo di natura internazionale, è tuttavia da considerarsi un collegamento frontaliero a breve distanza e di interesse prevalentemente locale per le comunità sia sarde sia corse.

La Commissione ha inoltre evidenziato che le caratteristiche di tale collegamento, ossia l'interesse prettamente locale e il basso potenziale di sviluppo, non fanno ritenere che le compensazioni erogate dalle Autorità

---

<sup>7</sup> Sito web Ministero dei Trasporti.

<sup>8</sup> Notificata con il numero C(2004) 470.

pubbliche siano suscettibili di alterare gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

In quest'ottica, la **D.G.R. 40/29 del 7 agosto 2015**, recante "Disposizioni di indirizzo politico-amministrativo per l'affidamento con procedura concorsuale dei servizi minimi di trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale con le isole di San Pietro e di La Maddalena e sulla linea Santa Teresa di Gallura - Bonifacio", ha formulato le linee guida per l'attivazione delle procedure ad evidenza pubblica per l'affidamento di servizi marittimi continui, adeguati, certi ed accessibili, prevedendo due lotti separati ed autonomi e la necessità di definire i livelli dei servizi marittimi continui da garantire e il quadro tariffario di riferimento.

Il percorso normativo regionale prosegue con la **D.G.R. 2/15 del 16 gennaio 2018**, recante il Disegno di legge "Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica", con cui la Regione dispone l'imposizione di obblighi di servizio pubblico nel collegamento marittimo della tratta S. Teresa di Gallura-Bonifacio, in attuazione della Legge regionale 18/2012 "Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima e modifiche alla Legge Regionale 1/1977".

La **L.R. 4/2018** "Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica", identifica inoltre il servizio sulla rotta Santa Teresa di Gallura – Bonifacio servizio di cabotaggio di interesse regionale, e più specificatamente all'articolo 1 autorizza, a seguito di una procedura ad evidenza pubblica, il servizio pubblico di collegamento marittimo e la correlata spesa, per il triennio 2018, 2019 e 2020<sup>9</sup>.

La definizione del livello di servizio del trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale fra la Sardegna e la Corsica e il relativo quadro tariffario di riferimento sono definiti dal Decreto dell'Assessore dei Trasporti 4/2018.

## **2.5. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI CON LA SICILIA**

In riferimento alla Regione Sicilia, a seguito della Conferenza di servizi indetta ai sensi della legge n. 388 del 2000 dal Presidente della regione, su delega del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stata individuata una serie di rotte

---

<sup>9</sup> Spesa successivamente rimodulata con L.R. 17/2018

su cui, con il D.M. dell'11 gennaio 2002, sono stati imposti gli oneri di servizio pubblico.

Le tratte interessate sono Trapani - Pantelleria, Trapani - Lampedusa, Trapani - Roma - Milano, Trapani - Bari - Venezia, Trapani - Catania, Pantelleria - Palermo, Lampedusa - Palermo, Lampedusa - Catania.

Per i collegamenti aventi per origine o per destinazione l'aeroporto di Trapani, è stata stipulata tra il vettore Air One e l'ENAC una convenzione, scaduta il 1 giugno 2005, che prevede la compensazione per due terzi a carico dello Stato e un terzo a carico della Regione.

Le convenzioni sottoscritte sono state prorogate dall'ENAC per un ulteriore anno, apportando all'operativo talune correzioni per tener conto della bassa affluenza di passeggeri registrata sulla tratta Trapani - Catania. Su tale base, l'operativo sottratto alla rotta Trapani - Catania è stato spostato sui collegamenti alle isole minori della Sicilia.

È stata, inoltre, sottoscritta tra la società Meridiana e l'ENAC una ulteriore convenzione, con scadenza nel marzo 2006 prorogabile di un anno, per l'affidamento dei servizi onerati tra gli aeroporti di Palermo e Catania con le isole minori della Sicilia, in cui la compensazione è per i due terzi a carico dello Stato e per un terzo a carico della Regione.

Il Presidente della Regione Sicilia ha, inoltre, richiesto un'ulteriore delega, conferita dal Ministro in data 9 giugno 2005, per indire una nuova conferenza di servizi, al fine di attuare quanto previsto dal citato articolo 1, comma 269, della legge 311/2004 (legge finanziaria per il 2005), che assegna un contributo annuo per il triennio 2005-2007 per garantire la prosecuzione degli interventi per la continuità territoriale per Trapani, Pantelleria e Lampedusa.

Le conferenze di servizi, in cui la Regione Sicilia ha dichiarato di voler cofinanziare la continuità territoriale, si sono tenute nei giorni 26 luglio 2005, 10 ottobre 2005 e del 24 ottobre 2005. Di conseguenza è stato emanato il decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 22 marzo 2006 che impone oneri di servizio pubblico per il collegamento aereo Trapani -Pantelleria.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti del 28 marzo 2006 sono stati imposti oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea Trapani -Roma, Trapani -Cagliari, Trapani -Bari e Trapani -Milano. Conseguentemente, è stata abrogata l'imposizione di oneri di servizio pubblico di cui al D.M. del 11 gennaio 2002 limitatamente alle rotte Trapani -Catania, Trapani-Roma-Milano, Trapani-Bari-Venezia, Trapani-Lampedusa.

La **Legge 228/2012** (Legge di stabilità 2013), art. 1 comma 310, ha successivamente disposto la compartecipazione tra l'ENAC e Stato per il finanziamento delle risorse nel triennio 2013-2016 per i collegamenti aerei verso le isole minori, integrando poi l'elenco delle rotte con il Decreto del MIT n.5 del 15/01/2014. Tali risorse sono state poi confermate e ulteriormente incrementate dalla **Legge 208/2015** (Legge di stabilità 2016), per il triennio 2016-2018.

## **2.6. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN SICILIA**

Oltre alla già citata Convenzione con il MIT del 2012, in merito al collegamento Palermo-Napoli, il riferimento legislativo relativo ai servizi intra-regionali è invece costituito dalla Legge Regionale 12/2002, con la quale è disposto che i collegamenti con le isole minori della Sicilia siano affidati mediante procedure concorsuali.

La Regione, in particolare, ha articolato l'offerta dei servizi marittimi in 5 reti (Isole Egadi, Isole Eolie, Isole Pelagie, Pantelleria e Ustica), secondo quanto delineato nel D.A. n.24/Gab del 20/05/2009.

## **2.7. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI AEREI E MARITTIMI IN TOSCANA**

Secondo quanto definito nella **L.R. 77/2012** (Legge finanziaria per l'anno 2013), art. 43, la Giunta regionale è autorizzata ad erogare contributi straordinari, fino all'importo massimo di € 350.000 per ciascuno degli anni 2014, 2015 e 2016, al fine di concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per l'effettuazione di collegamenti aerei volti ad assicurare la continuità territoriale dell'Isola d'Elba.

I collegamenti aerei ed il contenuto dei relativi oneri di servizio pubblico sono stati individuati nella Conferenza di Servizi indetta ai sensi dell' articolo 14 della legge 241/1990. I contributi sono erogati all'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) successivamente all'effettuazione della gara.

Successivamente la **L.R. 89/2016** ("Disposizioni di carattere finanziario. Collegato alla Legge di stabilità per l'anno 2017") tratta le "Disposizioni per la continuità territoriale dell'Isola d'Elba" e l'art. 1, in particolare autorizza la Giunta Regionale ad erogare contributi straordinari all'ENAC fino all'importo

massimo di € 1.050.000 per un ulteriore triennio rispetto al periodo considerato nell'articolo 43 della L.R. 77/2012, al fine di concorrere al pagamento degli oneri di servizio pubblico per l'effettuazione di collegamenti aerei finalizzati alla continuità territoriale dell'Isola d'Elba e in relazione al contratto di servizio stipulato con il vettore che assicura i collegamenti.

Il Decreto del **MIT 497/2017** definisce l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per i collegamenti dell'Isola d'Elba con gli aeroporti di Pisa, Firenze e Milano Linate.

Il 28 gennaio 2019, ai sensi dell'articolo 16, paragrafi 9 e 10, e dell'articolo 17 del Regolamento (CE) 1008/2008, è stato pubblicato il bando per l'affidamento del servizio di collegamento aereo con l'Isola d'Elba per 3 anni più eventualmente un quarto, a decorrere dall'1/6/2019. Il termine massimo per la presentazione delle offerte è il 28/3/2019 e l'importo a base d'asta è stato fissato a ~€ 3 milioni (IVA esclusa).

In ambito marittimo e nel rispetto dell'Art. 19ter della **Legge n. 166/2009** (conversione del Decreto del 25/09/2009) recante "Disposizioni di adeguamento comunitario in materia di liberalizzazione delle rotte marittime", la Regione ha proceduto all'affidamento dei servizi di collegamento con le isole dell'Arcipelago Toscano ricadenti nell'ambito degli obblighi di servizio pubblico (Decreto n. 6428 del 29/12/2010), programmando 6 linee in partenza da Livorno, Piombino e Porto Santo Stefano.

## **2.8. INDIRIZZI NORMATIVI SUI COLLEGAMENTI MARITTIMI IN CAMPANIA**

In Regione Campania la continuità territoriale riguarda le tre isole di Ischia, Capri e Procida.

Il primo riferimento è la **L.R. 3/2002** "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di mobilità della Regione Campania", con cui i servizi marittimi sono stati riconosciuti come servizi minimi afferenti al Trasporto Pubblico Locale e, successivamente, la **Del. n. 281/2006** che introduce l'imposizione degli obblighi di servizio per tali collegamenti.

Relativamente ai collegamenti marittimi tra le isole dell'arcipelago campano e la Campania continentale sono state bandite diverse procedure pubbliche di affidamento, tra le quali:

- il servizio scolastico sulla relazione Monte di Procida-Procida per il periodo 2018-2020, che consta di due coppie di viaggi nei giorni feriali dal 15/9 al 15/6, che risulta affidato il 7/11/2018 in via definitiva all'operatore Lauro, mediante un'offerta di poco inferiore a € 280.000;
- il 4/12/2018 è stato pubblicato il bando per l'affidamento del servizio notturno feriale sulla relazione Ischia-Procida-Pozzuoli, per il quale le offerte dovranno pervenire entro il 18/2/2019. L'importo a base d'asta è fissato a ~€ 2,2 milioni e la durata dell'appalto è stabilita in 36 mesi.

### 3. C2. FASI PROCEDURALI RELATIVE ALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE

In coerenza con le normative nazionali e comunitarie, per garantire la continuità territoriale si configurano **due possibili strumenti**:

- **OSP-Oneri di Servizio Pubblico** per continuità territoriale, percepibili dai vettori di trasporto previa partecipazione ad una gara. In questo caso, il nodo di trasporto trae benefici dal traffico generato;
- costituzione del nodo di trasporto, con particolare riferimento agli scali aeroportuali, come **SIEG-Servizio di Interesse Economico Generale**. In tal caso è direttamente il gestore dell'aeroporto, se presenta un traffico inferiore ai 200.000 passeggeri annui, a ricevere contributi per i soli costi riconducibili al servizio al cittadino, rendendo necessaria una contabilità analitica strutturata in maniera tale da dimostrare la legittimità di tali costi come oggetto di contributo pubblico.

Nel caso di imposizione di **OSP-Oneri di Servizio Pubblico**, sono previste sostanzialmente **due fasi**:

- imposizione di oneri di servizio pubblico a tutti i vettori che intendono operare su una determinata rotta. Uno Stato membro, dopo aver consultato gli altri Stati interessati e aver informato la Commissione, gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta in questione, in caso di trasporto aereo, o dopo aver informato vettori del trasporto e marittimo, può imporre oneri di servizio pubblico ai vettori, trasparenti e non discriminatori, in modo che su una determinata rotta siano prestati servizi minimi in termini di continuità, regolarità, tariffazione e capacità. È sempre lo Stato membro che si cura di valutare la necessità e l'adeguatezza degli oneri di servizio pubblico, imponendo ai vettori che desiderano svolgere una determinata rotta oneri capaci di consentire la continuità e la regolarità del servizio;
- stipulazione, da parte dell'autorità competente dello Stato membro, di un contratto di servizio pubblico con il vettore vincitore di una gara pubblica europea, per garantire un'effettiva concorrenza. Per quanto riguarda i servizi aerei, l'operatore affidatario potrà operare in esclusiva per un periodo di tempo predeterminato non superiore a 4 anni, estendibili a 5 se presta servizio in una rotta verso un aeroporto ubicato in una regione

periferica. Oltre al monopolio della tratta, il vincitore ottiene dallo Stato un compenso calcolato in modo da coprire i costi netti di produzione del servizio aereo onerato, tenendo conto dei ricavi e di un margine di profitto ragionevole; compenso che non può costituire un generico finanziamento al vettore, configurandosi altrimenti come aiuto di Stato.

Secondo quanto disposto dalla Commissione Europea<sup>10</sup> si configura invece come **SIEG** qualsiasi servizio reso mediante una qualsiasi attività economica che consista nell'offrire beni o servizi su un determinato mercato e che fornisca prestazioni considerate necessarie (anche a «fini sociali») nei confronti di una indifferenziata generalità di cittadini, a prescindere dalle loro particolari condizioni (es. utilities, trasporti, la gestione dei rifiuti, approvvigionamento idrico).

Alcune di tali attività non sarebbero svolte dal mercato perché non sostenibili dal punto di vista economico-finanziario senza un intervento pubblico sotto forma di compensazione per la prestazione di un servizio pubblico.

La gestione di un aeroporto può essere considerata un SIEG quando «parte dell'area potenzialmente servita dall'aeroporto rimarrebbe, in assenza di tale aeroporto, isolata dal resto dell'UE in misura tale da pregiudicarne lo sviluppo economico e sociale». Tale valutazione andrebbe fatta tenendo conto di altri modi di trasporto (es. treni ad alta velocità o collegamenti marittimi).

La compensazione rappresenterà un **Aiuto di Stato** ma sarà esentato dall'obbligo di notifica alla CE nel caso in cui la media del traffico annuo dell'aeroporto non superi i 200.000 passeggeri per l'intera durata dell'incarico relativo al SIEG (massimo 10 anni).

---

<sup>10</sup> Comunicazione della Commissione Europea - Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree (2014/C 99/03).

## 4. C3.+C6. DESCRIZIONE DELL'OFFERTA MARITTIMA

Relativamente all'**area geografica di analisi**, che include le rotte tra Toscana, Sardegna e Liguria, l'intera offerta di trasporto marittimo è raggruppabile in **tre ambiti di riferimento**:

1. **"Toscana"**, che include le rotte tra la Toscana continentale e l'arcipelago;
2. **"Sardegna-Toscana"**, che include le rotte tra la Toscana e la Sardegna e che fanno capo ad Olbia e a Golfo Aranci;
3. **"Sardegna-Liguria"**, che include le rotte Genova-Olbia/Porto Torres con prolungamento estivo ad Arbatax.

L'intera offerta analizzata, che include i servizi in regime di OSP e i più rilevanti servizi in libero mercato, consta in **~1.532.000 miglia nautiche annue**, di cui:

- **~382.000** (25%) riconducibili all'**Ambito 1**;
- **~796.000** (52%) all'**Ambito 2**;
- **~354.000** (23,1%) all'**Ambito 3**.

### 4.1. AMBITO "TOSCANA"<sup>11</sup>

I **servizi marittimi di collegamento tra la Toscana continentale e l'arcipelago** sono articolati in **5 sub-ambiti** e **14 rotte**.

L'analisi, in particolare, ha riguardato i **collegamenti di linea** sia in **regime di obblighi di servizio pubblico** sia in **libero mercato**, ad esclusione dei collegamenti puramente turistici e riconducibili a "mini-crociere":

A. **"sub-ambito Elba"**, con le rotte c.d.:

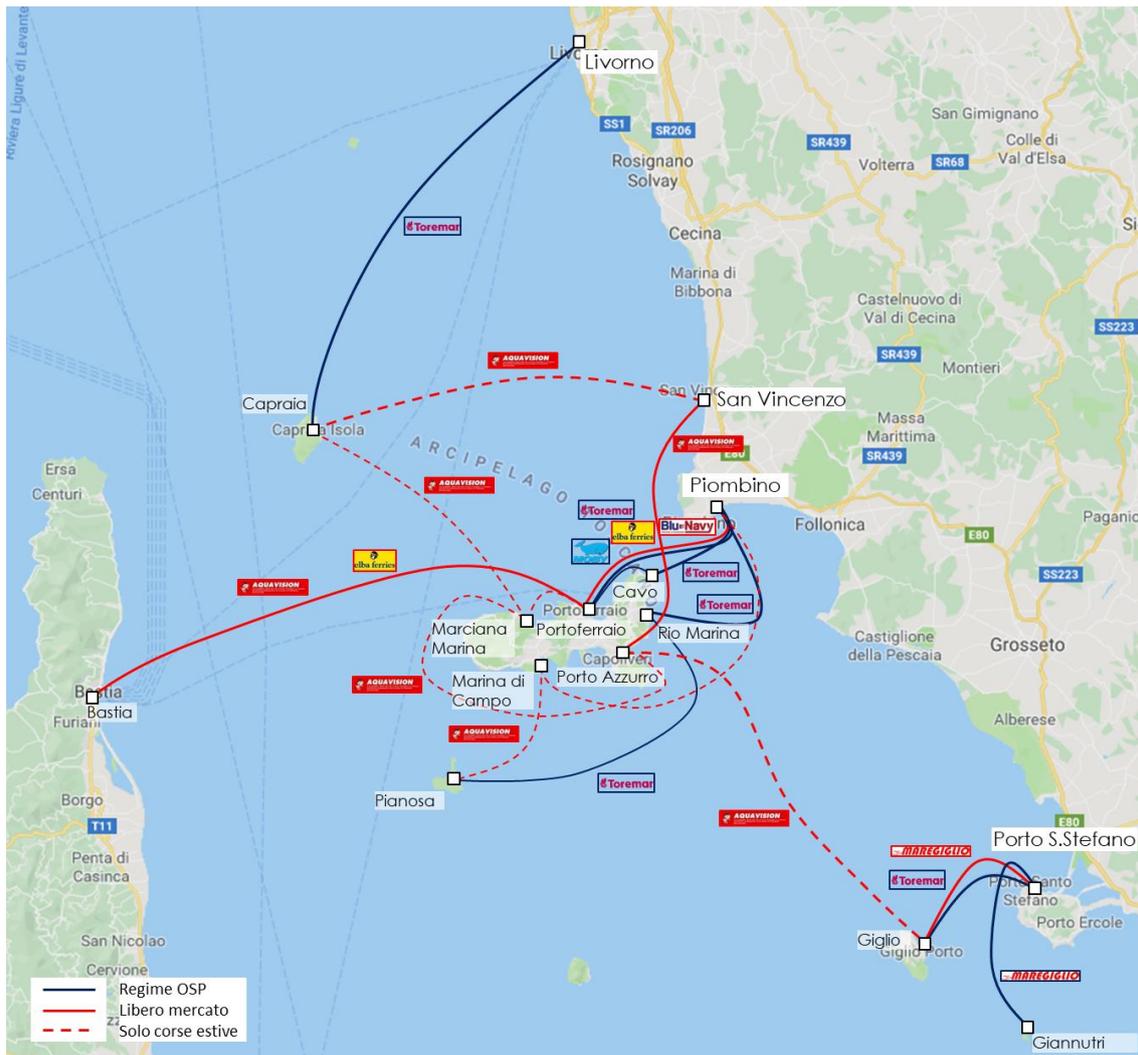
- **"2. Piombino-Portoferraio"**, il cui servizio è espletato da 4 diversi operatori (Toremarmoby, Blu Navy, Elba Ferries) e parzialmente in regime di OSP mediante CdS 2012-2023 tra Regione Toscana e Toremarmoby (linee A2 + A2 fast);
- **"3. Piombino-Cavo"**, il cui servizio è quasi esclusivamente espletato come parte dei collegamenti della rotta tra Piombino e Portoferraio. L'offerta è esercitata con aliscafi da Toremarmoby in regime di OSP mediante CdS con Regione Toscana (linea A2 fast). Le

---

<sup>11</sup> Relativamente ai servizi dell'Ambito 1 Toscana, l'analisi ha preso a riferimento i dati sull'offerta di trasporto al 2019 (o 2018, a seconda degli orari disponibili) e sulla domanda di trasporto, ove disponibili, al 2018.

- rotte "2. Piombino-Portoferraio" e "3. Piombino-Cavo" consistono in un totale di **~254.000 NM annue**, di cui **147.400 in regime di OSP** (CdS con Regione Toscana 2012-2023, linee A2 e A2 fast);
- **"4. Piombino-Rio Marina"**, il cui servizio è espletato da Toremar in regime di OSP ed è regolato da CdS con Regione Toscana (linea A4), per un totale di **~28.000 NM annue**;
  - **"9. San Vincenzo-Porto Azzurro-Marciana Marina-Portoferraio"**, la cui offerta di trasporto è espletata esclusivamente durante la stagione estiva e in libero mercato dall'operatore Aquavision, per un totale di **~3.700 NM annue**;
  - **"10. San Vincenzo-Porto Azzurro"**, la cui offerta è esercita in libero mercato dall'operatore Aquavision, **~400 NM annue**;
- B. **"sub-ambito Elba+Corsica"**, il cui servizio sulla rotta **"8. Portoferraio-Bastia"** è espletato dai due operatori Elba Ferries e Aquavision in regime di libero mercato, per un totale di **~3.200 NM annue**;
- C. **"sub-ambito Capraia"**, che include le rotte:
- **"1. Livorno-Capraia"**, il cui servizio è espletato da Toremar in regime di OSP e regolato da CdS 2012-2023 con Regione Toscana (linea A1), per un totale di **~32.000 NM annue**. Il collegamento di Toremar con l'Isola di Gorgona, facente parte della linea marittima A1 di Regione Toscana è attualmente sospeso;
  - **"12. San Vincenzo-Capraia"**, la cui offerta è esercita esclusivamente durante la stagione estiva e in libero mercato dall'operatore Aquavision, **~1.000 NM annue**;
  - **"14. Portoferraio-Marciana Marina-Capraia"**, con servizio espletato durante la stagione estiva e in libero mercato da Aquavision, **~850 NM annue**;
- D. **"sub-ambito Pianosa"**, con le rotte:
- **"5. Rio Marina-Pianosa"**, che si configura come prolungamento delle corse Piombino-Rio Marina (rotta "4"), con servizio espletato da Toremar in regime di OSP e regolato da CdS con Regione Toscana (linea A3), **~2.600 NM annue**;

- **"13. Piombino-Marina di Campo-Pianosa"**, esercito da Aquavision in libero mercato e durante la stagione estiva, **~3.500 NM annue**;
- E. **"sub-ambito Giglio+Giannutri"**, che include le rotte:
- **"6. Porto Santo Stefano-Giglio"**, esercito da Toremar in regime OSP e regolato da CdS con Regione Toscana (linea A4), **~28.000 NM annue**, nonché da MareGiglio in libero mercato e per tutto l'anno, **~22.000 NM annue**;
  - **"7. Porto Santo Stefano-Giannutri"**, il cui servizio è esercito da MareGiglio per conto di Toremar in regime di OSP ed è quindi regolato da CdS con Regione Toscana (linea A5), **~2.300 NM annue**;
  - **"11. Porto Azzurro – Giglio"**, la cui offerta consiste in corse esclusivamente estive ed espletate da Aquavision in libero mercato, **~500 NM annue**.



**Figura 2 - Schema delle rotte dell'Ambito "Toscana" prese a riferimento per l'analisi**

Fonte: Elaborazione T Bridge su Google Maps

La totalità dei servizi riconducibili all'Ambito 1 presenta una **capacità totale**<sup>12</sup> pari a **~16.900.000 posti offerti annui**<sup>13</sup>, facendo riferimento esclusivamente ai passeggeri trasportabili.

Esclusivamente per le rotte "2. Portoferraio-Piombino", "3. Piombino-Cavo" e "4. Piombino-Rio Marina", in cui sono stati resi disponibili i dati sulla domanda

<sup>12</sup> In relazione alla rotta Piombino-Cavo, la capacità totale è parzialmente compresa in quella Piombino-Portoferraio, ad esclusione delle corse "limitate" tra Piombino e Cavo.

<sup>13</sup> La stima della capacità è desunta a partire dai dati disponibili sulle capacità delle singole tipologie di imbarcazioni generalmente utilizzate sulle specifiche rotte e per singolo operatore. Ove non disponibile, la stima ha preso a riferimento la capacità di imbarcazioni simili.

trasportata<sup>14</sup>, le stime evidenziano **load factor** variabili in base alla stagionalità e alla rotta, come evidenziato di seguito.

STAGIONALITÀ	ROTTI (TUTTI GLI OPERATORI)	LOAD FACTOR
gennaio-marzo e novembre-dicembre	2. Portoferraio-Piombino	dal 12% al 29%
	3. Piombino-Cavo (solo corse "limitate")	dal 2% al 4%
	4. Piombino-Rio Marina	dal 3% al 7%
aprile-maggio e ottobre	2. Portoferraio-Piombino	dal 19% al 23%
	3. Piombino-Cavo (solo corse "limitate")	dal 4% al 7%
	4. Piombino-Rio Marina	dal 6% al 10%
estate (giugno-settembre)	2. Portoferraio-Piombino	dal 33% al 48%
	3. Piombino-Cavo (solo corse "limitate")	dal 15% al 61%
	4. Piombino-Rio Marina	dal 18% al 24%
TOT anno	2. Portoferraio-Piombino	29%
	3. Piombino-Cavo (solo corse "limitate")	65%
	4. Piombino-Rio Marina	13%

**Tabella 1 – Load factor per tipologia di rotta e per stagionalità (tutti gli operatori) (Ambito "Toscana")**

La seguente tabella sintetizza le principali caratteristiche delle rotte analizzate.

<sup>14</sup> Fonte: AdSP Mar Tirreno Settentrionale, sede territoriale di Piombino, dati 2018.

ANALISI FINANZIARIA E TRASPORTISTICA NELL'AMBITO DEI INTERREG-MARITTIMO NECTEMUS E GEECCTT-ILES

SUB-AMBITO		ROTTA	REGIME	OPERAT.		MESI												TOT			
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
CAPRAIA	1	Livorno-Capraia	OSP (LINEA A1)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett	8	8	8	8	9	9	9	9	9	8	8	8	101			
					capacità tot	52.000	41.600	41.600	41.600	58.500	46.800	58.500	46.800	46.800	52.000	41.600	41.600	569.400			
					perc. anno[NM]															32.412	
ELBA	2	Piombino - Portofer-raio	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett	56	56	56	68	83	94	119	104	70	56	56	56	874			
					capacità tot	364.000	291.200	291.200	353.600	539.500	488.800	773.500	540.800	364.000	364.000	291.200	291.200	4.953.000			
				MOBY TRAGHETTI	coppie di corse/sett	35	42	42	64	84	72	72	72	60	56	0	0	0	0	599	
					capacità tot	280.000	268.800	268.800	409.600	672.000	460.800	576.000	460.800	384.000	448.000					4.228.800	
				TOREMAR + MOBY TRAGHETTI	perc. anno[NM]																174.231
					coppie di corse/sett	21	21	21	28	28	28	28	28	21	21	21	21	21	21	287	
				TOREMAR ALISCAFI	capacità tot	31.500	25.200	25.200	33.600	42.000	33.600	42.000	33.600	25.200	31.500	25.200	25.200	25.200	373.800		
					perc. anno[NM]															33.642	
				BLU NAVY TRAGHETTI	coppie di corse/sett				23	39	38	39	39	38	16					230	
					capacità tot				144.000	248.000	240.000	248.000	248.000	240.000	104.000					1.472.000	
				ELBA FERRIES	coppie corse/mese					14	152	153	155	136						665	
					capacità tot					14.980	162.640	163.710	165.850	145.520						652.700	
				BLU NAVY + ELBA F.	perc. anno[NM]																41.310
					Domanda [pax]	81.011	67.968	105.057	182.185	250.628	370.213	460.646	488.408	374.460	160.097	91.898	87.988	87.988	2.720.559		
				TUTTI GLI OPERATORI	Load factor [pax/posti]	12,0%	11,6%	18,0%	22,9%	20,0%	37,7%	33,1%	47,2%	48,4%	19,0%	29,0%	27,8%	28,5%			
3	Piombino -Cavo (solo corse)	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR ALISCAFI	coppie di corse/sett.	7	7	7	0	7	7	7	7	7	7	7	77					
				Capacità tot	10.500	8.400	8.400	-	10.500	8.400	10.500	8.400	8.400	10.500	8.400	8.400	100.800				
				perc. annue														5.040			

ANALISI FINANZIARIA E TRASPORTISTICA NELL'AMBITO DEI INTERREG-MARITTIMO NECTEMUS E GEECCTT-ILES

SUB-AMBITO		ROTTA	REGIME	OPERAT.		MESI												TOT			
						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
		limitate)			[NM]																
		Piombino -Cavo (intera offerta)	OSP (LINEA A2+A2FAST)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett.	0	6	6	0	0	0	0	0	0	6	6	6	30			
						Capacità tot		31.200	31.200							39.000	31.200	31.200	63.800		
						TOREMAR ALISCAFI	coppie di corse/sett.	28	28	28	28	35	35	35	35	28	28	28	28	364	
							Capacità tot	42.000	33.600	33.600	33.600	52.500	42.000	52.500	42.000	33.600	42.000	33.600	33.600	474.600	
						MOBY TRAGHETTI	coppie di corse/sett.						35	30	30					95	
							Capacità tot						224.000	240.000	192.000					656.000	
				TUTTI GLI OPERATORI	Domanda [pax] <sup>15</sup>	1.335	1.005	1.399	2.278	2.943	9.288	14.293	25.769	4.919	1.715	-	530	65.474			
					Load factor [pax/posti]	3,2%	3,0%	4,2%	6,8%	5,6%	22,1%	27,2%	61,4%	14,6%	4,1%		1,6%	65,0%			
		4 Piombino -Rio Marina	OSP (LINEA A3)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett.	26	20	20	24	24	48	48	48	29	20	20	20	347			
								Capacità tot	169.000	104.000	104.000	124.800	156.000	249.600	312.000	249.600	150.800	130.000	104.000	104.000	1.957.800
								perc. annue [NM]													27.710
								Domanda [pax]	4.866	4.274	6.346	10.051	15.708	45.930	56.555	58.958	30.180	8.358	2.793	7.571	251.590
								Load factor [pax/posti]	2,9%	4,1%	6,1%	8,1%	10,1%	18,4%	18,1%	23,6%	20,0%	6,4%	2,7%	7,3%	12,9%
								perc. anno[NM]													27.710
PIANOSA	5	Rio Marina - Pianosa	OSP (LINEA A3)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett.	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	12			
					Capacità tot	6.500	5.200	5.200	5.200	6.500	5.200	6.500	5.200	5.200	6.500	5.200	5.200	67.600			
					perc. anno [NM]													2.600			

<sup>15</sup> Domanda relativa all'intera offerta

ANALISI FINANZIARIA E TRASPORTISTICA NELL'AMBITO DEI INTERREG-MARITTIMO NECTEMUS E GEECCTT-ILES

SUB-AMBITO	ROTTA	REGIME	OPERAT.		MESI												TOT		
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
GIGLIO+ GIANNUTRI	6	P. to s.to Stefano- Giglio	OSP (LINEA A4)	TOREMAR TRAGHETTI	coppie di corse/sett.	22	22	22	22	22	30	30	30	22	22	22	22	288	
					Capacità tot perc. annue [NM]	143.000	114.400	114.400	114.400	143.000	156.000	195.000	156.000	114.400	143.000	114.400	114.400	0	1.622.400
				MAREGIGLI O	coppie di corse/sett.	6	6	6	21	21	37	37	37	30	20	6	6	233	
	Capacità tot perc. annue [NM]	18.000	14.400		14.400	50.400	63.000	88.800	111.000	88.800	72.000	60.000	14.400	14.400	609.600	22.352			
	7	Porto Santo Stefano- Giannutri	OSP (LINEA A5)	MAREGIGLI O per conto TOREMAR	coppie di corse/sett.	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	24
					Capacità tot perc. annue [NM]	6.000	10.400	10.400	10.400	13.000	10.400	13.000	10.400	10.400	13.000	10.400	10.400	10.400	128.200
ELBA FERRIES				coppie di corse/sett.	0	0	0	0	0,5	2	2,25	2,25	1	0	0	0	8		
ELBA+ CORSICA	8	Portoferr aio- Bastia	ELBA FERRIES	Capacità tot perc. annue [NM]					2.140	8.560	9.630	9.630	4.280					34.240	2.560
				ELBA	coppie di corse/sett.							1	4	4	1				
ELBA	9	S.Vincenz o-P. Azz.- Marciana M.- P.toferrai o	AQUAVISIO N	Capacità tot perc. annue [NM]						1.800	9.600	9.600	1.200					22.200	3.715
				AQUAVISIO N	coppie di corse mensili						1	4	4	1					10
	10	San Vincenzo -Porto Azzurro	AQUAVISIO N AQUAVISIO N	Capacità tot perc. annue [NM]						600	2.400	2.400	600					6.000	408
GIGLIO+	11	Porto	AQUAVISIO	coppie di corse								4	4					8	

SUB-AMBITO	ROTTA	REGIME	OPERAT.		MESI												TOT	
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
GIANNUTRI	Azzurro-Giglio		N	mensili														
				Capacità mensile (A+R)							2.400	2.400						4.800
				perc. annue [NM]														
CAPRAIA	12 San Vincenzo-Capraia		AQUAVISIO N	coppie di corse mensili						1	8	8					17	
				Capacità tot						600	4.800	4.800						10.200
				perc. annue [NM]														
PIANOSA	13 Piombino-M. di Campo-Pianosa Piombino		AQUAVISIO N	coppie di corse/sett.						3,00	3,00	3,00	3,00				12	
				Capacità tot						7.200	7.200	7.200	7.200					28.800
				perc. annue [NM]														
CAPRAIA	14 Portoferr aio-Marciana M.-Capraia		AQUAVISIO N	coppie di corse mensili	0	0	0	0	0	4	4	4	4	0	0	0	16	
				Capacità tot	0	0	0	0	0	2400	2400	2400	2400	0	0	0	0	9.600
				perc. anno														
ELBA+ CORSICA	8 Portoferr aio-Bastia		AQUAVISIO N	coppie di corse mensili	0	0	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	8	
				Capacità tot)	0	0	0	0	0	0	2400	2400	0	0	0	0	0	4.800
				perc. annue														
<b>TOT</b>				<b>perc anno</b>													<b>382.195</b>	
<b>TOT</b>				<b>Capacità tot</b>													<b>16.856.740</b>	

Tabella 2 – Riepilogo delle principali caratteristiche dell'intera offerta marittima dell'Ambito "Toscana"

## 4.2. LIVELLI MINIMI DI QUALITÀ DEL SERVIZIO

Nell'ambito del **Contratto di Servizio** tra Regione Toscana e gli operatori di trasporto Toremar e Moby, sottoscritto nel 2012 per il periodo 2012-2023 e relativo all'affidamento dei servizi minimi di trasporto pubblico marittimo tra i porti di Livorno, Piombino e Porto Santo Stefano con le isole dell'arcipelago toscano (Capraia, Gorgona, Elba, Pianosa, Giglio e Giannutri), l'art. 14 evidenzia i **livelli minimi di qualità** che l'operatore deve garantire, relativamente a:

- affidabilità;
- puntualità;
- pulizia;
- informazione e comunicazione ai passeggeri;
- comfort di viaggio;
- accessibilità;
- obblighi in caso di disservizi;
- qualità del naviglio utilizzato.

L'Allegato "F" al Contratto, definisce in particolare gli standard minimi qualitativi richiesti per ciascun elemento monitorato, i fattori di controllo, le modalità di controllo del loro rispetto e il sistema di penali applicabili nel caso di mancato rispetto degli standard previsti.

## 4.3. AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"<sup>16</sup>

I **servizi marittimi di collegamento tra la Sardegna e la Toscana** sono articolati in **2 sub-ambiti** e **4 rotte**.

L'analisi, in particolare, ha riguardato i **collegamenti di linea**:

A. "**sub-ambito Olbia**", con le rotte c.d.:

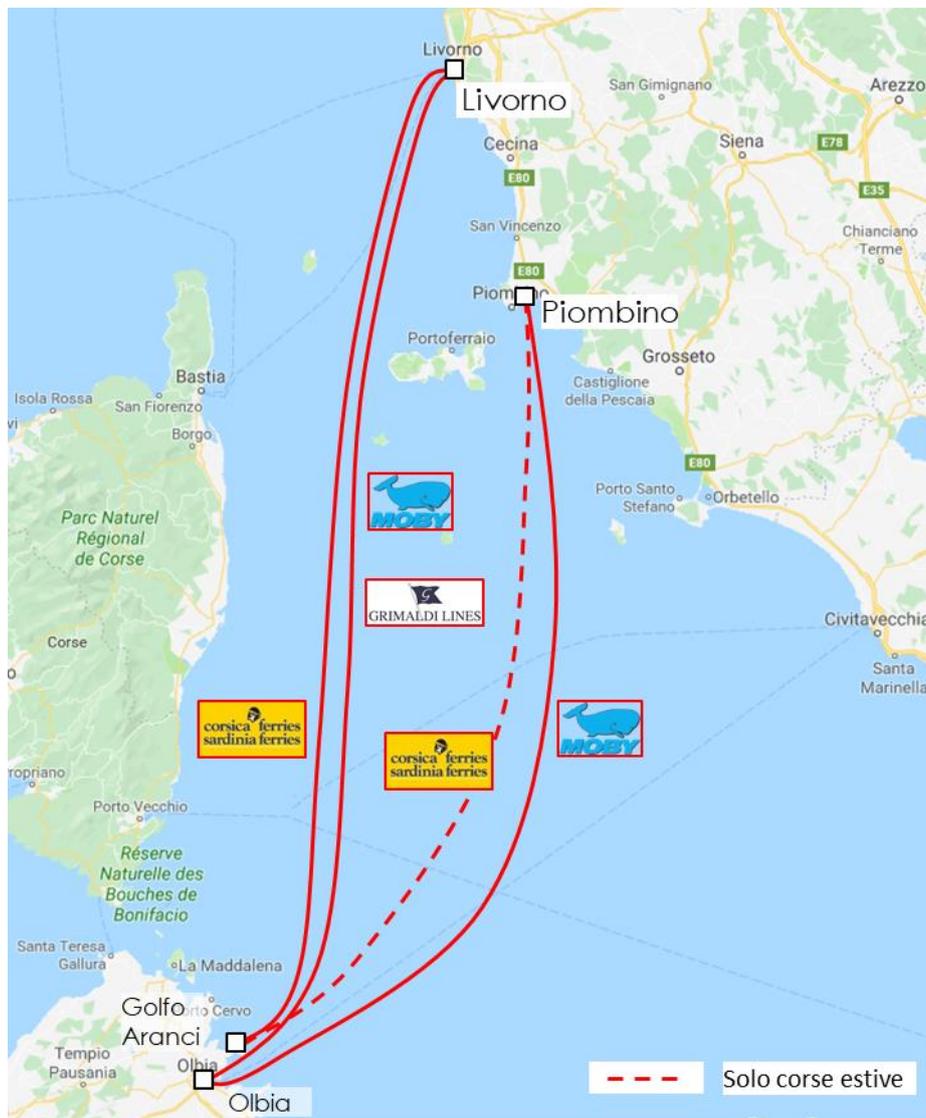
- "**15. Piombino-Olbia**", il cui servizio è espletato da Moby durante l'intero anno e in assenza dell'imposizione di obblighi di servizio, per un totale di **~171.000 NM annue**;
- "**16. Livorno-Olbia**", il cui servizio è esercito dagli operatori Moby e Grimaldi Lines durante l'intero anno e in assenza dell'imposizione di obblighi di servizio, **~467.000 NM annue**;

B. "**sub-ambito Golfo Aranci**", che include le rotte:

---

<sup>16</sup> Relativamente all'offerta riconducibile all'Ambito "Sardegna-Toscana", i dati sulla domanda e sull'offerta delle rotte 1, 2 e 6 sono desunti dai DB forniti per rotta e per mese da AdSP Mar di Sardegna e riferiti all'anno 2016. I dati sull'offerta della rotta estiva "7. Piombino-Golfo Aranci" sono desunti dall'orario disponibile on-line del 2019.

- **"20. Livorno-Golfo Aranci"**, con offerta esercita da Sardinia Ferries durante l'intero anno e in assenza dell'imposizione di obblighi di servizio, **~157.000 NM annue**;
- **"21. Piombino-Golfo Aranci"**, effettuata da Sardinia Ferries durante la stagione estiva, **~2.000 NM annue**.



**Figura 3 - Schema delle rotte dell'Ambito "Sardegna-Toscana" prese a riferimento per l'analisi**  
 Fonte: Elaborazione T Bridge su Google Maps

L'insieme dei servizi riconducibili all'Ambito 2 presenta una **capacità totale** pari a **~9.700.000 posti offerti annui**<sup>17</sup>, facendo riferimento esclusivamente ai passeggeri trasportabili.

<sup>17</sup> La stima della capacità è desunta a partire dai dati disponibili sulle capacità delle singole tipologie di imbarcazioni generalmente utilizzate sulle specifiche rotte e per singolo

Esclusivamente per le rotte "15. Piombino-Olbia", "16. Livorno-Olbia" e "20.Livorno-Golfo Aranci", in cui sono stati resi disponibili i dati sulla domanda trasportata<sup>18</sup>, le stime evidenziano **load factor** variabili in base alla stagionalità e alla tipologia di rotta, come evidenziato di seguito.

stagionalità	rotte	load factor stimato
gennaio-marzo e novembre-dicembre	16. Livorno-Olbia	dal 7% al 12%
	20. Livorno-Golfo Aranci	dal 4% al 12%
	15. Piombino-Olbia	~1%
aprile-maggio e ottobre	16. Livorno-Olbia	dall'11% al 14%
	20. Livorno-Golfo Aranci	dal 7% al 23%
	15. Piombino-Olbia	~1%
estate (giugno-settembre)	16. Livorno-Olbia	dal 27% al 51%
	20. Livorno-Golfo Aranci	dal 33% al 60%
	15. Piombino-Olbia	dal 6% al 17%
TOT annuo	16. Livorno-Olbia	23%
	20. Livorno-Golfo Aranci	28%
	15. Piombino-Olbia	6%

**Tabella 3 – Load factor stimati per tipologia di rotta e per stagionalità (tutti gli operatori) (Ambito "Sardegna-Toscana")**

La seguente tabella sintetizza le principali caratteristiche delle rotte analizzate.

operatore. Ove non disponibile, la stima ha preso a riferimento la capacità di imbarcazioni simili.

<sup>18</sup> Dati 2016 da AdSP Mar di Sardegna.

SUB-AMBITO	ROTTA	OPERAT.		MESI												TOT			
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12				
OLBIA	1 5	Piombino-Olbia	MOBY	coppie di corse mensili	49	53	49	48	52	62	69	77	59	46	53	39	656		
				Capacità tot	196.000	212.000	196.000	192.000	208.000	248.000	276.000	308.000	236.000	184.000	212.000	156.000	2.624.000		
				perc. annue [NM]															170.560
				domanda [pax]	909	915	1.061	1.144	2.424	15.804	45.412	54.437	21.424	1.240	883	782	146.435		
				Load factor [pax/posti]	0,5%	0,4%	0,5%	0,6%	1,2%	6,4%	16,5%	17,7%	9,1%	0,7%	0,4%	0,5%	5,6%		
OLBIA	1 6	Livorno-Olbia	MOBY+GRI MALDI	coppie di corse mensili	78	79	93	92	99	159	185	168	137	108	110	108	1.416		
				Capacità tot	280.800	284.400	334.800	331.200	356.400	572.400	666.000	604.800	493.200	388.800	396.000	388.800	5.097.600		
				perc. annue [NM]															467.280
				domanda [pax]	28.296	18.404	36.360	43.571	69.736	155.584	256.218	305.459	154.861	53.356	27.874	45.233	1.194.952		
				Load factor [pax/posti]	10,1%	6,5%	10,9%	13,2%	19,6%	27,2%	38,5%	50,5%	31,4%	13,7%	7,0%	11,6%	23,4%		
GOLFO ARANCI	2 0	Livorno-Golfo Aranci	CORSICA FERRIES	coppie di corse mensili	30	28	34	30	37	55	61	61	60	33	29	31	489		
				Capacità tot	120.000	112.000	136.000	120.000	148.000	220.000	244.000	244.000	240.000	132.000	116.000	124.000	1.956.000		
				perc. annue [NM]															156.480
				domanda [pax]	8.088	4.074	9.568	13.682	28.782	73.356	122.029	146.779	93.109	30.131	10.404	14.617	554.619		
				Load factor	6,7%	3,6%	7,0%	11,4%	19,4%	33,3%	50,0%	60,2%	38,8%	22,8%	9,0%	11,8%	28,4%		

SUB-AMBITO	ROTTA	OPERAT.		MESI												TOT
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
			[pax/posti]													
2	Piombino-Golfo Aranci	SARDINIA FERRIES	coppie di corse mensili									8				
1			Capacità tot									32.000				
			perc. annue [NM]													2.080
			<b>TOT</b>													
			coppie di corse mese													2.569
			Capacità tot													9.709.600
			perc. annue [NM]													796.400

Tabella 4 - Riepilogo delle principali caratteristiche dell'intera offerta marittima dell'Ambito "Sardegna-Toscana"

#### 4.4. AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"<sup>19</sup>

I servizi marittimi di collegamento tra la Sardegna e la Liguria sono articolati in **2 sub-ambiti** e **3 rotte**.

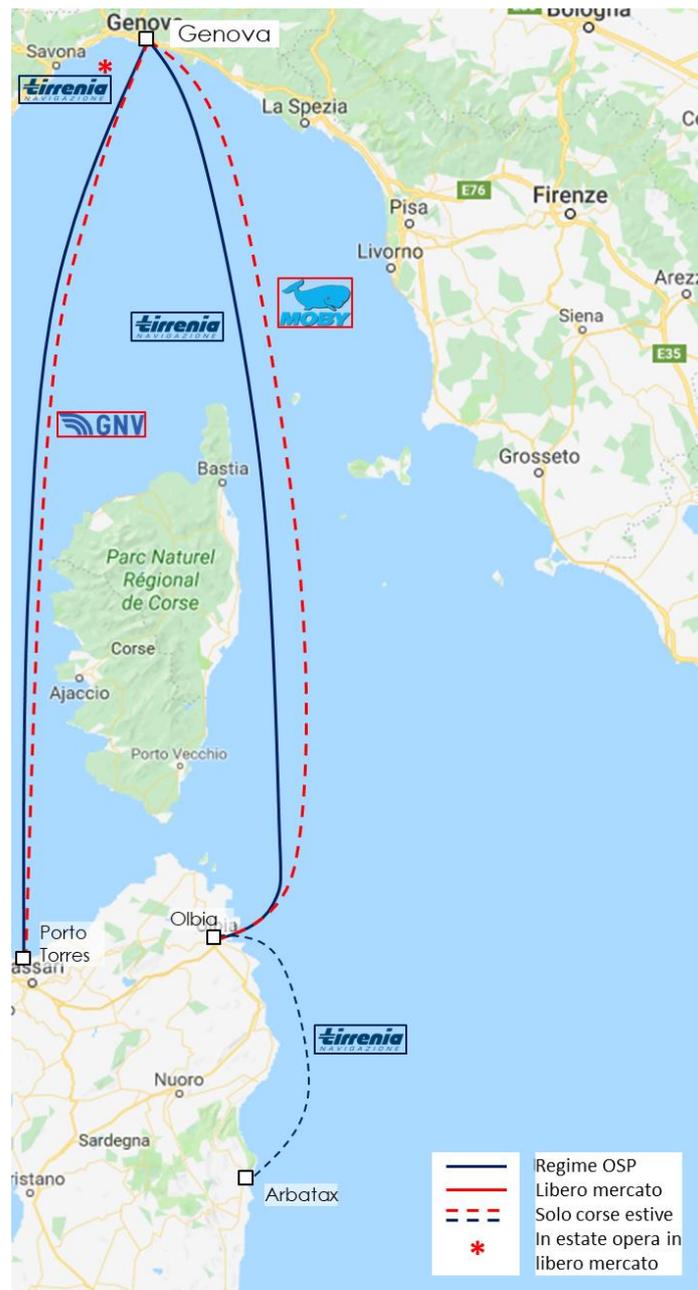
L'analisi, in particolare, ha riguardato i **collegamenti di linea** sia in **regime di obblighi di servizio pubblico** sia in **libero mercato**:

1. "**sub-ambito Olbia**", con le rotte c.d.:
  - "**17. Genova-Olbia**", il cui servizio è espletato dagli operatori CIN-Tirrenia durante l'intero anno e Moby nel periodo maggio-ottobre. Secondo quanto sottoscritto nell'accordo CIN-MIT dell'8/2014, che ha modificato la Convenzione CIN-MIT del 2012 sull'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori, il servizio sulla rotta durante l'intero periodo annuale è sottoposto a OSP<sup>20</sup> e che prevede l'obbligo da parte di CIN di gestire taluni collegamenti con la Sardegna. Il servizio sulla rotta consiste in **~162.000 NM annue**, di cui **~137.000 NM** in regime di OSP;
  - "**18. Olbia-Arbatax**", il cui servizio si configura come prolungamento estivo delle corse Genova-Olbia in regime OSP, **~1.700 NM annue**;
2. "**sub-ambito Porto Torres**", il cui servizio è riconducibile alla rotta "**19. Genova-Porto Torres**", esercita da CIN-Tirrenia per tutto l'anno e da Grandi Navi Veloci nella stagione estiva, **~190.000 NM annue**. Il servizio invernale di CIN è sottoposto all'imposizione di OSP (~64.000 NM annue).

---

<sup>19</sup> Relativamente all'Ambito "Sardegna-Liguria", i dati sulla domanda e sull'offerta sono desunti dai DB forniti per rotta e per mese da AdSP Mar di Sardegna riferiti all'anno 2016, quindi riproporzionati in base ai dati totali di offerta e di domanda trasportata per rotta nei primi 10 mesi del 2018 forniti dalla Regione Liguria.

<sup>20</sup> Fonte: Convenzione e Accordo CIN-MIT e "Analisi sulla gestione degli interventi della Regione in materia di continuità territoriale marittima", Cortei dei conti, Sezione del Controllo per la Regione Autonoma della Sardegna, Deliberazione 45/2017/VSGF



**Figura 4 – Schema delle rotte dell'Ambito "Sardegna-Liguria" prese a riferimento per l'analisi**  
 Fonte: Elaborazione T Bridge su Google Maps

L'insieme dei servizi riconducibili all'Ambito 3 presenta una **capacità totale** pari a **~4.100.000 posti offerti annui**<sup>21</sup>, facendo riferimento esclusivamente ai passeggeri trasportabili.

<sup>21</sup> La stima della capacità è desunta a partire dai dati disponibili sulle capacità delle singole tipologie di imbarcazioni generalmente utilizzate sulle specifiche rotte e per singolo operatore. Ove non disponibile, la stima ha preso a riferimento la capacità di imbarcazioni simili.

Le stime evidenziano **load factor** variabili in base alla stagionalità e alla tipologia di rotta, come evidenziato di seguito.

stagionalità	rotte	load factor stimato
gennaio-marzo e novembre-dicembre	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	da 8% a 18%
	5. Genova-Porto Torres	da 10% a 18%
aprile-maggio e ottobre	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	da 29% a 42%
	5. Genova-Porto Torres	da 20% a 21%
estate (giugno-settembre)	4. Olbia-Arbatax	18% (solo agosto)
	3. Genova-Olbia	da 42% a 50%
	5. Genova-Porto Torres	da 28% a 45%
TOT anno	4. Olbia-Arbatax	-
	3. Genova-Olbia	37%
	5. Genova-Porto Torres	26%

**Tabella 5 – Load factor stimati per tipologia di rotta e per stagionalità (Ambito "Sardegna-Liguria")**

La seguente tabella sintetizza le principali caratteristiche delle rotte analizzate.

SUB-AMBITO	ROTTA	OPERAT.		MESI												TOT				
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					
OLBIA	1 7	Genova- Olbia	TIRRENIA+ MOBY	coppie di corse mensili	14	13	14	12	26	46	66	62	60	29	13	14	370			
				Capacità tot	76.537	68.266	76.537	66.332	142.869	204.647	292.353	254.868	263.118	129.471	70.200	75.600	1.720.799			
				perc. annue [NM]																162.217
				domanda [pax]	13.751	7.069	13.477	19.429	45.555	86.679	146.466	110.434	129.400	53.802	5.924	9.786	641.773			
				Load factor [pax/posti]	18,0%	10,4%	17,6%	29,3%	31,9%	42,4%	50,1%	43,3%	49,2%	41,6%	8,4%	12,9%	37,3%			
	1 8	Olbia- Arbatax	TIRRENIA	Navi al mese per rotta								4	9	1				14		
				Capacità tot								21.600	48.600	5.400				75.600		
				perc. annue [NM]																1.680
				domanda [pax]									60	8.528	14				8.602	
				Load factor [pax/posti]									0,3%	17,5%	0,3%				11,4%	
PORTO TORRES	1 9	Genova- Porto Torres	TIRRENIA+ GNV	coppie di corse mensili	29	29	30	30	38	45	47	62	41	31	30	31	443			
				Capacità tot	156.600	156.600	162.000	162.000	193.800	229.500	239.700	316.200	209.100	167.400	162.000	167.400	2.322.300			
				perc. annue [NM]																189.604
				domanda [pax]	22.519	14.887	23.924	31.666	40.958	64.091	101.172	142.658	76.138	33.628	19.606	29.262	600.509			
				Load factor [pax/posti]	14,4%	9,5%	14,8%	19,5%	21,1%	27,9%	42,2%	45,1%	36,4%	20,1%	12,1%	17,5%	25,9%			
<b>TOT</b>			<b>coppie di corse mensili</b>														<b>827</b>			

SUB-AMBITO	ROTTA	OPERAT.	MESI													
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	TOT	
		Capacità tot														4.118.699
		perc. annue [NM]														353.501

Tabella 6 - Riepilogo delle principali caratteristiche dell'intera offerta marittima dell'Ambito "Sardegna-Liguria"

## 5. C5. + C7. SIMULAZIONE DEL LIVELLO DI OFFERTA MARITTIMA

Prendendo a riferimento le **analisi effettuate sulle rotte di cui sono a disposizione i dati sulla domanda trasportata** (rotte "2 Piombino-Portoferraio", "3. Piombino-Cavo" e "4. Piombino-Rio Marina"), sia in regime di OSP sia in libero mercato, sono stati ricostruiti gli **scenari dello stato attuale** per ciascun Ambito e con riferimento ai diversi **periodi dell'anno** per tener conto della forte stagionalità della domanda e quindi del servizio:

- di "**bassa domanda**": gennaio-marzo e novembre-dicembre;
- di "**media domanda**": aprile-maggio e ottobre;
- di "**alta domanda**": giugno-settembre.

In quest'ottica, **per ciascun periodo** e per **ciascun Ambito** sono stati individuati:

- la **domanda di passeggeri**, differenziando l'offerta in regime OSP da quella in libero mercato<sup>22</sup>;
- la **tariffa unitaria di riferimento** per un viaggio di corsa semplice per un singolo passeggero, stimata a partire dalle tariffe applicate<sup>23</sup>;
- l'**offerta di trasporto**, in termini di miglia nautiche annue nel periodo.

La simulazione dei **potenziali scenari alternativi** rispetto ai 3 scenari rappresentanti la situazione attuale è stata effettuata considerando quali **variabili di input** di ciascuno dei 3 periodi di analisi la domanda di passeggeri e la tariffa unitaria di riferimento e ottenendo come **output** il livello di offerta effettuabile, **considerando l'attuale proporzione tra domanda trasportata e servizio offerto** e in assenza dei dati relativi ai costi.

---

<sup>22</sup> Avendo a disposizione la domanda trasportata globale sulle rotte Piombino-Elba, la differenziazione tra domanda trasportata su servizi in OSP e domanda su servizi a libero mercato è stata effettuata sulla base della stima del numero medio di passeggeri per corsa e per ciascun periodo di riferimento.

<sup>23</sup> La tariffa unitaria di riferimento, in particolare, è stimata a partire dalla media delle tariffe indicativamente applicate nel periodo di riferimento moltiplicata per un coefficiente variabile a seconda del periodo per tenere conto dell'incidenza del trasporto di veicoli. Non è considerata l'incidenza delle agevolazioni tariffarie per residenti e nativi in quanto i mancati introiti sono corrisposti dall'Ente nel caso di OSP. Le tariffe reali sono inoltre variabili in funzione del mercato, del periodo e dell'anticipo con cui il viaggiatore procede all'acquisto.

## 5.1. SERVIZI OSP DELL'AMBITO "TOSCANA"

La tabella seguente evidenzia le variabili assunte a riferimento per la descrizione dei **tre scenari attuali**.

SCENARI ATTUALI	BASSA DOMANDA (gen-mar; nov-dic)	MEDIA DOMANDA (apr-mag; ott)	ALTA DOMANDA (giu-sett)
domanda per coppia di corse (intera offerta OSP+LIB. MERC.)	170	214	362
<b>solo OSP (rotte 2+3+4)</b>			
domanda [pax]	464.041	564.617	1.502.879
offerta [NM annue]	67.941	67.668	104.258

**Tabella 7 –Variabili di riferimento dei tre scenari attuali dei servizi OSP dell'Ambito "Toscana"**

In considerazione della maggiore elasticità della domanda, delle possibili e più rilevanti sinergie di scala dell'offerta e della maggiore quota di domanda potenziale dei periodi di "media" e "alta domanda" rispetto a quello di "bassa", sono ipotizzabili in primis i seguenti ulteriori **scenari**:

1. di **modesto incremento della domanda nel periodo di "media"** (ipotesi di +3%), promuovendo per esempio politiche di marketing e valorizzando l'infomobilità e i servizi a supporto dei passeggeri nei porti e/o a bordo, corrisposto a un **mantenimento delle tariffe attuali**. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione adottato, che si basa sul proporzionamento attuale dell'offerta rispetto alla domanda, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +3% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo di riferimento;
2. di un più **accentuato incremento della domanda** di trasporto **nel periodo di "alta"** (ipotesi di +5% nel periodo estivo), attraverso per esempio il potenziamento delle rotte esistenti e anche in previsione della costituzione del GECT, corrisposto a un **mantenimento delle tariffe**. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +5% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo estivo.

Con riferimento all'intero anno, le variazioni ipotizzate relativamente alla domanda e alle tariffe nei diversi periodi comportano i  $\Delta$  evidenziati in tabella.

SCENARI ATTUALI	TOT ATTUALE	TOT HP SCENARI	Δ TOT
domanda [pax]	2.516.260	2.623.619	3,6%
offerta [NM annue]	239.867	247.110	3,0%

**Tabella 8 – Domanda e offerta secondo gli scenari ipotizzati per i servizi in OSP dell'Ambito "Toscana"**

## 5.2. SERVIZI A LIBERO MERCATO DELL'AMBITO "TOSCANA"

Prendendo a riferimento i servizi effettuati in assenza di compensazioni pubbliche e di cui sono stati resi disponibili i dati sulla domanda trasportata, ossia i servizi stagionali tra Piombino e l'Elba degli operatori Blu Navy (aprile-ottobre) ed Elba Ferries (maggio-settembre), la tabella seguente evidenzia le variabili assunte a riferimento per la descrizione degli **scenari attuali**.

SCENARI ATTUALI	BASSA DOMANDA (gen-mar; nov-dic)	MEDIA DOMANDA (apr-mag; ott)	ALTA DOMANDA (giu-sett)
domanda per coppia di corse (intera offerta OSP+LIB. MERC.)	-	214	362
<b>solo OSP (rotte 2+3+4)</b>			
domanda [pax]	-	69.346	436.740
offerta [NM annue]	-	8.748	32.562

**Tabella 9 –Variabili di riferimento dei tre scenari attuali dei servizi OSP dell'Ambito "Toscana"**

Tenendo principalmente in considerazione il più consistente e continuativo livello di offerta esercito dagli operatori in libero mercato sulle rotte nel periodo di "alta domanda" tra Piombino e l'Isola d'Elba, è ipotizzabile in primis il seguente ulteriore **scenario** relativo:

1. di un **incremento della domanda** di trasporto (ipotesi di +7,5%), attraverso per esempio il potenziamento delle rotte esistenti e anche in previsione della costituzione del GECT, corrisposto a un **leggero aumento delle tariffe** (ipotesi +0,5%), che potrebbe essere motivato da una valorizzazione, per esempio, dei servizi a bordo e in tal modo permettere agli operatori in libero mercato di distinguersi maggiormente dai *competitor* che operano in regime di OSP. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +8% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo estivo.

Con riferimento all'intero anno, le variazioni ipotizzate relativamente alla domanda e alle tariffe nei diversi periodi comportano i Δ evidenziati in tabella.

SCENARI ATTUALI	TOT ATTUALE	TOT HP SCENARI	Δ TOT
domanda [pax]	506.087	538.842	6,5%
offerta [NM annue]	41.310	43.927	6,3%

2. **Tabella 10 – Domanda e offerta secondo gli scenari ipotizzati per i servizi in libero mercato dell'Ambito "Toscana"**

### 5.3. SERVIZI DELL'AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"

Prendendo a riferimento i servizi effettuati sulle rotte tra Toscana e Sardegna, eserciti in libero mercato, e di cui sono stati resi disponibili i dati sulla domanda trasportata, ossia le rotte "15. Piombino-Olbia", "16. Livorno-Olbia" e "20. Livorno-Golfio Aranci", la tabella seguente evidenzia le variabili assunte a riferimento per la descrizione dei **tre scenari attuali**.

SCENARI ATTUALI	BASSA DOMANDA (gen-mar; nov-dic)	MEDIA DOMANDA (apr-mag; ott)	ALTA DOMANDA (giu-sett)
domanda [pax]	207.468	244.066	1.444.472
offerta [NM annue]	266.260	168.630	359.430

**Tabella 11 –Variabili di riferimento dei tre scenari attuali dei servizi OSP dell'Ambito "Toscana"**

In considerazione della maggiore elasticità della domanda, delle possibili e più rilevanti sinergie di scala dell'offerta e della maggiore quota di domanda potenziale dei periodi di "media" e "alta domanda" rispetto a quello di "bassa", sono ipotizzabili in primis i seguenti ulteriori **scenari**:

1. di **modesto incremento della domanda nel periodo di "media"** (ipotesi di +2%), promuovendo per esempio politiche di marketing e valorizzando l'infomobilità e i servizi a supporto dei passeggeri nei porti e/o a bordo, corrisposto a un **leggero decremento delle tariffe** (ipotesi -1%). In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione adottato, che si basa sul proporzionamento attuale dell'offerta rispetto alla domanda, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +1% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo di riferimento;
2. di un più **accentuato incremento della domanda** di trasporto **nel periodo di "alta"** (ipotesi di +7,5% nel periodo estivo), attraverso per esempio il potenziamento delle rotte esistenti e anche in previsione della costituzione del GECT, corrisposto a un **mantenimento delle tariffe attuali**. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda**

sarebbe traducibile in un **incremento del +7,5% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo estivo.

Con riferimento all'intero anno, le variazioni ipotizzate relativamente alla domanda e alle tariffe nei diversi periodi comportano i  $\Delta$  evidenziati in tabella.

SCENARI ATTUALI	TOT ATTUALE	TOT HP SCENARI	$\Delta$ TOT
domanda [pax]	1.896.006	2.009.223	6,0%
offerta [NM annue]	794.320	822.930	3,6%

**Tabella 12 – Domanda e offerta secondo gli scenari ipotizzati per i servizi dell'Ambito "Sardegna-Toscana"**

#### 5.4. SERVIZI OSP DELL'AMBITO "LIGURIA-SARDEGNA"

La tabella seguente evidenzia le variabili assunte a riferimento per la descrizione dei **tre scenari attuali dei servizi in OSP** sulle rotte tra Liguria e Sardegna, ossia il servizio invernale sulla "19. Genova-Porto Torres" e il servizio espletato da CIN-Tirrenia per l'intero anno.

SCENARI ATTUALI	BASSA DOMANDA (gen-mar; nov-dic)	MEDIA DOMANDA (apr-mag; ott)	ALTA DOMANDA (giu-sett)
domanda [pax] <sup>24</sup>	160.207	80.849	307.690
offerta [NM annue]	93.551	17.589	48.356

**Tabella 13 –Variabili di riferimento dei tre scenari attuali dei servizi OSP dell'Ambito "Toscana"**

In considerazione della maggiore elasticità della domanda, delle possibili e più rilevanti sinergie di scala dell'offerta e della maggiore quota di domanda potenziale dei periodi di "media" e "alta domanda" rispetto a quello di "bassa", sono ipotizzabili in primis i seguenti ulteriori **scenari**:

1. di **modesto incremento della domanda nel periodo di "media"** (ipotesi di +1,5%), promuovendo per esempio politiche di marketing e valorizzando l'infomobilità e i servizi a supporto dei passeggeri nei porti e/o a bordo, corrisposto a un **mantenimento delle tariffe attuali**. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione adottato, che si basa sul proporzionamento attuale dell'offerta rispetto alla domanda, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla**

<sup>24</sup> I dati della domanda trasportata sulle rotte tra la Liguria e la Sardegna e per operatore, al fine di distinguere la domanda relativa agli operatori in OSP (CIN) da quelli che operano in libero mercato, sono desunti dai dati per rotta e per mese (Fonte: AdSP Mar di Sardegna, 2016) "ripartiti" con i dati per rotta e per operatore dell'intero periodo 1/2018-10/2018 (Fonte: Regione Liguria).

**domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +1,5% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo di riferimento;

- di un più **accentuato incremento della domanda** di trasporto **nel periodo di "alta"** (ipotesi di +5% nel periodo estivo), attraverso per esempio il potenziamento delle rotte esistenti e anche in previsione della costituzione del GECT, corrisposto a un **leggero decremento delle tariffe** (ipotesi -1,5%). In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +3,4% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo estivo.

Con riferimento all'intero anno, le variazioni ipotizzate relativamente alla domanda e alle tariffe nei diversi periodi comportano i  $\Delta$  evidenziati in tabella.

SCENARI ATTUALI	TOT ATTUALE	TOT HP SCENARI	$\Delta$ TOT
domanda [pax]	548.746	565.343	3,0%
offerta [NM annue]	159.497	161.417	1,2%

**Tabella 14 – Domanda e offerta secondo gli scenari ipotizzati per i servizi in OSP dell'Ambito "Liguria-Sardegna"**

## 5.5. SERVIZI A LIBERO MERCATO DELL'AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"

La tabella seguente evidenzia le variabili assunte a riferimento per la descrizione degli **scenari attuali**.

SCENARI ATTUALI	BASSA DOMANDA (gen-mar; nov-dic)	MEDIA DOMANDA (apr-mag; ott)	ALTA DOMANDA (giu-sett)
domanda [pax]	-	144.189	549.347
offerta [NM annue]	-	54.581	137.743

**Tabella 15 –Variabili di riferimento dei tre scenari attuali dei servizi OSP dell'Ambito "Toscana"**

Sono ipotizzabili i seguenti ulteriore **scenari**:

- di **modesto incremento della domanda nel periodo di "media"** (ipotesi di +2,5%), promuovendo per esempio politiche di marketing e valorizzando l'infomobilità e i servizi a supporto dei passeggeri nei porti e/o a bordo, corrisposto a un **leggero decremento delle tariffe** (ipotesi -0,5%). In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione adottato, che si basa sul proporzionamento attuale dell'offerta rispetto alla domanda, una **maggiore rispondenza**

**dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +2 % del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo di riferimento;

2. di un **incremento della domanda** di trasporto (ipotesi di +7,5%), attraverso per esempio il potenziamento delle rotte esistenti e anche in previsione della costituzione del GECT, corrisposto a un **leggero aumento delle tariffe** (ipotesi 0,5%), che potrebbe essere motivato da una valorizzazione, per esempio, dei servizi a bordo e in tal modo permettere agli operatori in libero mercato di distinguersi maggiormente dai *competitor* che operano in regime di OSP. In questo caso e secondo le *assumption* del modello di simulazione, una **maggiore rispondenza dell'offerta alla domanda** sarebbe traducibile in un **incremento del +8% del livello di servizio**, in termini di numero di corse nel periodo estivo.

Con riferimento all'**intero anno**, le variazioni ipotizzate relativamente alla domanda e alle tariffe nei diversi periodi comportano i  $\Delta$  evidenziati in tabella.

SCENARI ATTUALI	TOT ATTUALE	TOT HP SCENARI	$\Delta$ TOT
domanda [pax]	693.536	738.342	6,5%
offerta [NM annue]	192.324	203.460	5,8%

**Tabella 16 – Domanda e offerta secondo gli scenari ipotizzati per i servizi in libero mercato dell'Ambito "Liguria-Sardegna"**

## 6. C4. DESCRIZIONE DELL'OFFERTA AEREA

Relativamente all'area geografica di analisi, che include le rotte aeree tra Toscana, Sardegna e Liguria, l'intera offerta di trasporto aereo è raggruppabile in **due ambiti di riferimento**:

1. "**Sardegna-Toscana**", che include le rotte tra la Toscana e la Sardegna e che fanno capo all'aeroporto di Pisa e a quelli di Alghero e Cagliari;
2. "**Sardegna-Liguria**", che includono le rotte tra Genova e i tre scali sardi.

L'intera offerta analizzata, che include servizi esclusivamente in regime di libero mercato, consta in **~887.000 km annui**<sup>25</sup>, di cui:

- **~624.000** (70%) riconducibili all'Ambito 1;
- **~263.000** (30%) all'Ambito 2.

Attualmente l'aeroporto di Firenze allo stato attuale non presenta collegamenti aerei con la Sardegna e i collegamenti da e per l'Aeroporto dell'Elba consistono soltanto in 2 coppie di collegamenti settimanali con Lugano in stagione estiva dell'operatore Silver Air.

### 6.1. AMBITO "SARDEGNA-TOSCANA"<sup>26</sup>

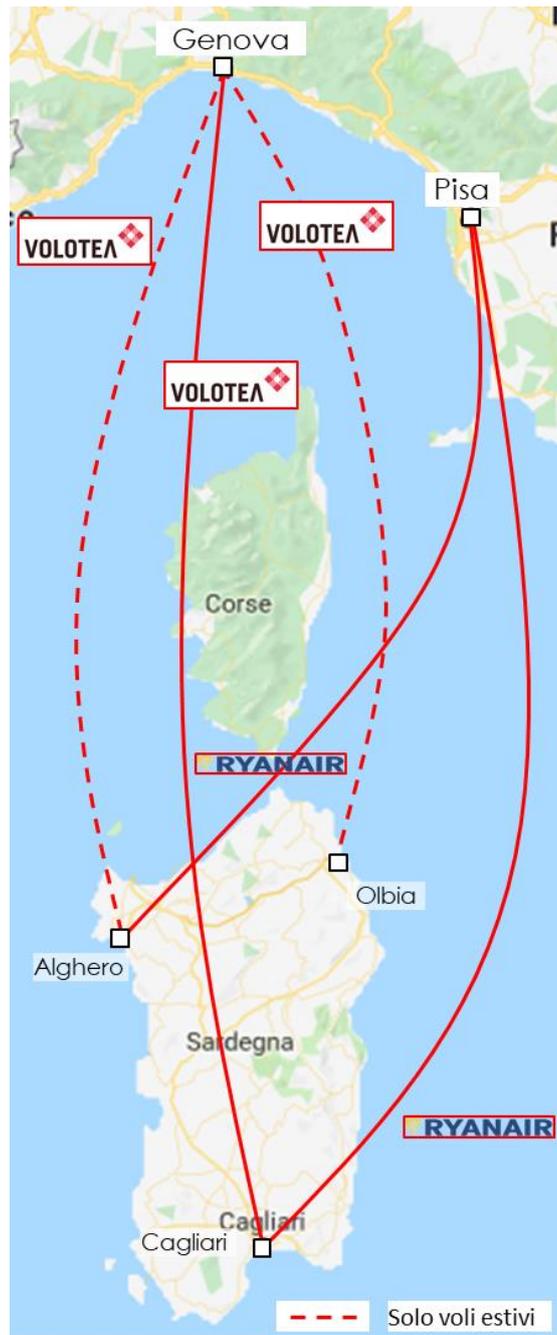
I **servizi aerei di collegamento tra la Toscana e la Sardegna** sono articolati in **2 rotte**, entrambe in regime di libero mercato:

- "**1. Pisa-Alghero**", il cui servizio è espletato annualmente da Ryanair (~152.000 km annui);
- "**2. Pisa-Cagliari**", espletato annualmente da Ryanair (~473.000 km annui).

---

<sup>25</sup> Il valore delle percorrenze annue è stimato sulla base dell'offerta annua in termini di voli sulla rotta e della distanza indicativa tra i due scali.

<sup>26</sup> Relativamente ai servizi dell'Ambito 1 "Sardegna-Toscana", l'analisi ha preso a riferimento i soli dati sull'offerta di trasporto al 2019 (fonte: analisi T Bridge), non avendo a disposizione i dati sulla domanda trasportata. L'offerta di Ryanair dei mesi ottobre-dicembre (rotta Pisa-Cagliari) e novembre-dicembre (rotta Pisa-Alghero) 2019, non disponibile on-line, è stata assunta pari a quella dei mesi gennaio e febbraio 2019.



**Figura 5– Schema delle rotte aeree degli ambiti “Sardegna-Toscana” e “Sardegna-Liguria”**  
Fonte: Elaborazione T Bridge su Google Maps

L’insieme dei servizi aerei riconducibili all’Ambito 1 presenta una **capacità totale** pari a **~251.370 posti offerti annui**<sup>27</sup>.

La seguente tabella sintetizza le principali caratteristiche delle rotte analizzate.

<sup>27</sup> La stima della capacità è desunta a partire dai dati disponibili sulle capacità delle singole tipologie di aeromobili generalmente utilizzati sulle specifiche rotte e per singolo operatore.

Rotta	Distanza [km]		Mesi												Tot anno	Percorrenze [km annui]
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
1. Pisa-Alghero	385	Voli (A+R)	20	16	16	40	50	40	50	40	40	50	16	16	394	151.690
		Capacità (A+R)	3.780	3.024	3.024	7.560	9.450	7.560	9.450	7.560	7.560	9.450	3.024	3.024	74.466	
2. Pisa-Cagliari	505	Voli (A+R)	70	56	56	88	110	88	110	88	88	70	56	56	936	472.680
		Capacità (A+R)	13.230	10.584	10.584	16.632	20.790	16.632	20.790	16.632	16.632	13.230	10.584	10.584	176.904	
TOT		Voli (A+R)	90	72	72	128	160	128	160	128	128	120	72	72	251.370	624.370
		Capacità (A+R)	17.010	13.608	13.608	24.192	30.240	24.192	30.240	24.192	24.192	22.680	13.608	13.608	1.330	

Tabella 17 - Riepilogo delle principali caratteristiche dei servizi aerei tra la Toscana e la Sardegna.

## 6.2. AMBITO "SARDEGNA-LIGURIA"<sup>28</sup>

I **servizi aerei di collegamento tra la Toscana e la Liguria** sono articolati in **3 rotte** in regime di libero mercato:

- "**3. Genova-Olbia**", il cui servizio è espletato da giugno a ottobre da Volotea (~94.800 km annui);
- "**4. Genova-Cagliari**", espletato annualmente da Volotea (~139.150 km annui);
- "**5. Genova-Alghero**", espletato da giugno a settembre da Volotea (~28.900 km annui).

L'insieme dei servizi aerei riconducibili all'Ambito 2 presenta una **capacità totale** pari a **~58.300 posti offerti annui**<sup>29</sup>.

Le stime evidenziano per le tre rotte e per l'intero periodo annuo di effettuazione dei servizi **load factor** superiori al 89%, come evidenziato in tabella.

---

<sup>28</sup> Relativamente ai servizi dell'Ambito 2 "Sardegna-Liguria", l'analisi ha preso a riferimento i dati sull'offerta di trasporto al 2019 (fonte: analisi T Bridge supportata dai dati forniti da Regione Liguria) e sulla domanda di trasporto del 2018 al 16/12 (Fonte: Regione Liguria).

<sup>29</sup> La stima della capacità è desunta a partire dai dati disponibili sulle capacità delle singole tipologie di aeromobili generalmente utilizzati sulle specifiche rotte e per singolo operatore.

Rotte	Distanza [km]		Mesi												Tot anno	Percorrenze [km annui]
			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
3. Genova-Olbia	395	coppie voli	0	0	0	0	40	32	70	56	32	10	0	0	240	94.800
		Capacità	0	0	0	0	4.240	3.392	7.420	5.936	3.392	1.060	0	0	25.440	
		domanda [pax]													23.917	
		load factor [pax/posti]													94,0%	
4. Genova-Cagliari	425	coppie voli	20	16	16	16	20	24	30	24	24	20	16	16	242	139.150
		Capacità	2.120	1.696	1.696	1.696	2.120	2.544	3.180	2.544	2.544	2.120	1.696	1.696	25.652	
		domanda [pax]													23.467	
		load factor [pax/posti]													91,5%	
5. Genova - Alghero	575	coppie voli	0	0	0	0	0	16	20	16	16	0	0	0	68	28.900
		Capacità	0	0	0	0	0	1.696	2.120	1.696	1.696	0	0	0	7.208	
		domanda [pax]													6.462	
		load factor [pax/posti]													89,7%	
TOT		<b>coppie voli</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>72</b>	<b>120</b>	<b>96</b>	<b>72</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>550</b>	<b>262.850</b>
		<b>capacità</b>	<b>2.120</b>	<b>1.696</b>	<b>1.696</b>	<b>1.696</b>	<b>6.360</b>	<b>7.632</b>	<b>12.720</b>	<b>10.176</b>	<b>7.632</b>	<b>3.180</b>	<b>1.696</b>	<b>1.696</b>	<b>58.300</b>	
		<b>domanda [pax]</b>													<b>53.846</b>	
		<b>load factor [pax/posti]</b>													<b>92,4%</b>	

Tabella 18 - Riepilogo delle principali caratteristiche dei servizi aerei tra la Liguria e la Sardegna.

## 7. CONCLUSIONI

Il **sistema dell'offerta marittima** nell'area di cooperazione Italia-Francia e in particolare relativamente agli c.d. Ambiti "Toscana", ossia alle rotte tra la Toscana continentale e l'Arcipelago, "Sardegna-Toscana" e "Sardegna-Liguria" è caratterizzato, in sintesi:

- globalmente, da un **buon livello di offerta**, consistente in più di 1,5 M di miglia nautiche annue;
- da una **disomogenea distribuzione del servizio** a seconda delle rotte, spiegabile in primis dall'andamento della domanda nelle diverse aree geografiche e nei diversi periodi dell'anno;
- da un **coordinamento orario** tra i diversi operatori che risulta **perfezionabile sulle principali rotte** (es. Piombino-Portoferraio), in modo tale da rendere maggiormente fruibile i servizi da parte degli utenti a seconda del periodo;
- da uno **scarso coordinamento tra servizi di linea** effettuati da traghetti e **servizi maggiormente turistici** tra le isole nell'Ambito "Toscana", in termini sia di frequenze e orari sia di effettiva fruibilità integrata dell'offerta;
- dall'**utilizzo di imbarcazioni sovradimensionate** rispetto all'effettivo livello di domanda, soprattutto nei periodi di minore afflusso di passeggeri;
- da un **minore livello di offerta invernale tra Liguria e Sardegna**, pari indicativamente a meno di una coppia di corse al giorno, in relazione alla specificità del contesto e alla relativa esiguità della domanda;
- dall'**assenza di collegamenti tra le isole minori dell'arcipelago** anche durante la stagione estiva, ad eccezione della relazione Rio Marina-Pianosa e dei servizi in libero mercato effettuati mediante motonavi (es. Capraia-Elba). Attualmente si registra anche l'assenza di collegamenti con Gorgona, seppur ricadenti negli OSP di Toremar.

Relativamente all'**offerta aerea**, le principali criticità sono evidenti soprattutto in relazione all'andamento e alla consistenza attuale della domanda e in particolare:

- nell'attuale **assenza di servizi aerei con l'Isola d'Elba**. Nel gennaio 2019 è stata bandita la gara per la ricerca di un operatore che possa realizzare i collegamenti in regime di OSP;

- nell'attuale **assenza di collegamenti** in libero mercato **tra la Sardegna e l'aeroporto di Firenze;**
- nella **scarsa frequenza** con cui sono attivi i **collegamenti tra Genova e la Sardegna**, che consistono in servizi stagionali con Olbia e Alghero e in un servizio bisettimanale con Cagliari.

## 8. ALLEGATO: RACCOLTA DATI DI DOMANDA

La raccolta dei dati relativi alla domanda di trasporto delle rotte marittime ed aeree dell'area di cooperazione ha richiesto il coinvolgimento di diversi Enti e soggetti, come sintetizzato in tabella, al fine di acquisire i dati e le informazioni sui diversi servizi coinvolti.

STAKEHOLDER	DATI RACCOLTI
Regione Liguria	<p>passengeri totali e accosti nel periodo 1/2018-10/2018 delle singole rotte marittime:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GNV: Genova - Porto Torres da maggio a settembre;</li> <li>• Tirrenia-CIN: Genova - Porto Torres da gennaio a ottobre;</li> <li>• Tirrenia-CIN: Genova - Olbia da gennaio a ottobre;</li> <li>• Tirrenia-CIN: Genova - Arbatax da luglio a settembre;</li> <li>• Moby Line: Genova - Olbia da maggio a Ottobre.</li> </ul> <p>passengeri annui 2017 e 2018 (fino al 16/12) delle singole rotte aeree:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Genova – Alghero;</li> <li>• Genova – Olbia;</li> <li>• Genova – Cagliari.</li> </ul>
Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale	<p>passengeri e navi per mese 2017 del porto di Piombino (sostanzialmente coincidenti con il totale della rotta Piombino-Elba)</p> <p>movimenti mensili passeggeri e navi per mese 2017 dei porti di Portoferraio, Rio Marina e Cavo</p>
Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna	<p>passengeri, navi e tipologia di auto e merci trasportate Ro-pax per mese 2015 e 2016 dei porti (dati globali) di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres</p> <p>passengeri, navi e tipologia di auto e merci trasportate Ro-pax per mese 2015 e 2016 delle singole rotte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Livorno – Golfo Aranci</li> <li>• Messina – Golfo Aranci (2015: solo gennaio; aprile-giugno; settembre-ottobre; 2016: solo giugno)</li> <li>• Bastia – Golfo Aranci (2015: solo maggio; 2016: solo marzo-aprile)</li> <li>• Ajaccio – Golfo Aranci (2015: solo maggio)</li> <li>• Porto Vecchio – Golfo Aranci (2016: maggio-ottobre)</li> <li>• Nizza – Golfo Aranci (2016: solo giugno)</li> <li>• Olbia – Civitavecchia</li> <li>• Olbia – Genova</li> <li>• Olbia – Livorno</li> <li>• Olbia – Piombino</li> <li>• Olbia – Messina (2015: solo ottobre e dicembre; 2016: solo marzo e aprile)</li> <li>• Olbia – Arbatax (2015 e 2016: solo luglio-settembre)</li> <li>• Olbia – Cagliari (solo marzo-settembre)</li> <li>• Olbia – Catania (2015: solo ottobre; 2016: solo</li> </ul>

STAKEHOLDER	DATI RACCOLTI
	giugno) <ul style="list-style-type: none"> <li>• Porto Torres – Genova</li> <li>• Propriano – Porto Torres</li> <li>• Civitavecchia – Porto Torres</li> <li>• Barcellona – Porto Torres (2015: solo marzo-dicembre; 2016: tutto l'anno)</li> <li>• Ajaccio – Porto Torres (2016: solo febbraio e ottobre-dicembre)</li> <li>• Tolone – Porto Torres (2016: solo giugno – dicembre)</li> <li>• Porto Vecchio – Porto Torres (2016: solo giugno – dicembre)</li> <li>• Marsiglia – Porto Torres (2016: solo agosto)</li> </ul>
CTC e CCI2B (sito web Observatoire Régional des Transports de la Corse)	dati globali passeggeri trasporto marittimo e aereo per mese dall'1/2002 al 10/2018 dati passeggeri, auto trasportate e merci Ro-pax per mese e per singola rotta marittima dall'1/2001 al 10/2018 dati passeggeri per mese e per singola rotta aerea dall'1/2001 al 10/2018 altri dati sui flussi e sulle relazioni O/D dei passeggeri per anno dal 1999 al 2017 dati sull'offerta marittima estiva dal 2001 al 2015 dati sull'offerta aerea estiva 2015 e 2017 focus sulla domanda di passeggeri estiva per anno dal 2000 al 2017
Regione Autonoma della Sardegna	contattata più volte, soprattutto in merito ai dati sul traffico aeroportuale. I dati richiesti non sono pervenuti.
Regione Toscana	contattata più volte, soprattutto al fine di richiedere dati sui passeggeri trasportati sulle rotte Toremar. I dati richiesti non sono pervenuti.
Comune di Portoferraio/Elba Sharing	contattati più volte per acquisire i dati sulla recente indagine sui flussi turistici. I dati richiesti non sono pervenuti.