



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
ASSESSORADU DE SOS TRASPORTOS
ASSESSORATO DEI TRASPORTI

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO MARITTIMO IN CONTINUITÀ TERRITORIALE CON LE ISOLE MINORI DI SAN PIETRO, LA MADDALENA ED IL COLLEGAMENTO CON LA CORSICA

RELAZIONE GENERALE

*propedeutica alla procedura di verifica del mercato ai sensi della delibera dell'Autorità di
Regolazione dei Trasporti n. 22/2019, Titolo I, Misura 2*

MAGGIO 2021

SOMMARIO

Il presente elaborato sintetizza le analisi svolte sulla domanda di mobilità (attuale e potenziale) e sui servizi di trasporto marittimi di collegamento con le isole minori di Carloforte, Calasetta, La Maddalena ed il collegamento internazionale tra Santa Teresa di Gallura e la Corsica (Bonifacio), ai sensi della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019, Titolo I (Fase propedeutica, obblighi di contabilità regolatoria e separazione contabile), Misura 2 (Procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara), Commi 2 e 3. Il documento è articolato secondo il successivo sommario.

QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO



IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI

QUADRO NORMATIVO

QUALIFICAZIONE DEL SERVIZIO E TITOLARITA': LA NORMATIVA COMUNITARIA E REGIONALE

I servizi oggetto della presente consultazione sono qualificabili come servizi di cabotaggio marittimo con le isole ai sensi del Regolamento comunitario n. 3577/92 e s.m.i. concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

Il Regolamento, all'Articolo 4, definisce la possibilità di imposizione di obblighi di servizio pubblico relativamente ai servizi di cabotaggio, definibili come «obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni».

Con riferimento al collegamento con la Corsica, trova inoltre applicazione il Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986 che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi

La Regione Autonoma della Sardegna è titolare delle funzioni amministrative inerenti i servizi oggetto della consultazione ai sensi:

- dell'Articolo 7 comma 1 lett.a) della L.R. 21/2005 che ne prevede la competenza per i collegamenti con le isole minori
- della L.R. 18/2012, articoli 2, 3 e 4, che individuano i servizi di cabotaggio marittimo di preminente interesse regionale e ne attribuiscono le funzioni amministrative alla Regione, includendo, fra tali servizi, anche il collegamento con la Corsica.

Si ritiene non rilevante in questa sede la Legge regionale 4/2018 che, in applicazione della L.R. 18/2012, autorizzava l'indizione di una procedura ad evidenza pubblica per la tratta S. Teresa – Bonifacio, in quanto specifica per il servizio attualmente attivo.

Alla luce del quadro comunitario (Regolamento 3577/92) e nazionale/regionale (delega di funzioni dallo Stato alle Regioni ai sensi dell'Articolo 5 del D. Lgs 442/1997 e conseguente legislazione regionale) emerge come:

- È possibile per gli Enti degli Stati membri imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole e stipulare contratti di servizio per l'erogazione di tali servizi;
- Con riferimento ai servizi oggetto della presente relazione, la Regione Autonoma della Sardegna, Assessorato ai Trasporti è l'Ente competente e affidante i servizi ai sensi della normativa regionale in materia (L. R. 21/2015 e L. 18/2012, cfr. supra).

QUADRO NORMATIVO

LA DELIBERAZIONE 22/2019 DI ART (1/3): L'ITER DI DEFINIZIONE DEI SERVIZI DI INTERESSE

Trova inoltre applicazione nel caso in esame quanto definito dall'Autorità di regolazione dei trasporti nella deliberazione 2/2019 «Atto di regolazione recante misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e delle convenzioni da inserire nei capitolati delle medesime gare ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni». La delibera trova applicazione in quanto afferente a tutti i servizi di collegamento con isole e in quanto relativa all'imposizione di obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'Art. 4 del Regolamento 3577/92 e, per la fase oggetto della presente relazione (definizione OSP e verifica delle modalità di soddisfacimento), la Misura 2 dello stesso.

L'atto di regolazione prevede in particolare che l'Ente titolare delle funzioni programmatiche, ove rilevi dei bisogni di mobilità inesasi o comunque prima di affidare servizi già in essere debba, appunto, effettuare tre passaggi fondamentali:

- a) Definire i fabbisogni e le esigenze di servizio pubblico da soddisfare;
- b) Verificare se tali esigenze costituiscano obblighi di servizio pubblico, cioè se tali esigenze non siano soddisfatti o soddisfatte già dal libero mercato, senza l'imposizione di obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni
- c) Alla luce dei primi due punti, in caso di mancato soddisfacimento delle esigenze di mobilità tramite il libero mercato, definire la modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico, in conformità al Regolamento Comunitario, (Art. 4 comma 1), cioè imponendo obblighi agli operatori esercenti i servizi o imponendo un monopolio sul servizio.

Pertanto, ai sensi della Misura 2, è necessaria una doppia verifica:

- la prima relativa alle esigenze da soddisfare (punti 2 e 3 della Misura 2), da effettuarsi tramite analisi on desk della domanda attuale e potenziale, indagini, consultazioni degli utenti e loro associazioni ed eventualmente altri stakeholders quali le Autorità di sistema portuale e gli operatori per il trasporto merci. Questa prima verifica è funzionale alla definizione delle esigenze di servizio pubblico, qualificabili in termini di tratte (relazioni O-D), fasce orarie, e disponibilità a pagare
- La seconda relativa alla disponibilità del mercato al soddisfacimento di tali esigenze e le condizioni per tale disponibilità

QUADRO NORMATIVO

LA DELIBERAZIONE 22/2019 DI ART (2/3): I DIVERSI MODELLI DI GESTIONE DEI SERVIZI

Ai fini della seconda verifica, cioè la verifica delle condizioni alle quali il mercato soddisferebbe le esigenze di servizio individuate dall'Ente competente, l'Ente deve effettuare una consultazione di mercato in cui fornire agli operatori di mercato almeno «le relazioni O-D, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati nell'analisi della domanda, le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi, oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti». Sulla base degli esiti della consultazione di mercato e dei riscontri forniti dagli operatori di mercato l'Ente dovrà determinare la forma di soddisfacimento delle esigenze di servizio:

1. **Il libero mercato** (Misura 2 punto 5) : ove gli operatori di mercato sono interessati a coprire INTERAMENTE le esigenze di servizio in assenza di compensazione
2. **Il libero mercato sussidiato dal lato della domanda** (Misura 2 punto 5 e 7): ove vi sia l'interesse del mercato a coprire INTERAMENTE le esigenze di servizio pubblico, ma l'Ente valuti la necessità, alla luce di una disponibilità a pagare non pienamente coerente con il mercato, di sussidiare gli utenti del servizio tramite contributi a copertura della differenza fra il prezzo di mercato e il prezzo ritenuto socialmente congruo
3. **L'imposizione di «OSP orizzontali»** (Misura 2 punto 6): in conformità all'Articolo 4 punto 1 del Regolamento, l'Ente, ove rilevi un interesse parziale (sul lato delle tratte o della stagionalità) degli operatori di mercato, può imporre che l'esercizio di determinate parti «a mercato» sia effettuabile solo ove gli operatori di mercato si assumano l'onere di gestire anche i periodi o le tratte non di interesse, definendo pertanto un profilo di servizio autorizzativo e con la definizione di un piano di esercizio concordato fra gli operatori
4. **L'imposizione di «OSP orizzontali» sussidiato dal lato della domanda** (Misura 2 punto 6 e 7): anche nel caso di imposizione di OSP orizzontali (cfr. punto precedente) ove l'Ente valuti la necessità, alla luce di una disponibilità a pagare non pienamente coerente con il mercato, di sussidiare gli utenti del servizio tramite contributi a copertura della differenza fra il prezzo di mercato e il prezzo ritenuto socialmente congruo
5. **L'affidamento in monopolio del servizio (Misura 2 punto 8):** solo ove le modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio non trovino rispondenza nell'assetto del mercato, l'Ente potrà affidare il servizio tramite gara imponendo degli obblighi di servizio ed erogando una compensazione a copertura degli stessi. In tal caso, tale compensazione dovrà essere coerente con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di stato (c.d. Pacchetto SIEG e sentenza Altmark) e l'affidamento effettuato in conformità alle direttive appalti o concessioni (a seconda del modello di affidamento) e alla loro attuazione nazionale (D. Lgs. 50/2016).



QUADRO NORMATIVO

LA DELIBERAZIONE 22/2019 DI ART (3/3): IL RUOLO DI ART NELL'AMBITO DELLA MISURA 2 E LE ULTERIORI MISURE DELL'ATTO DI REGOLAZIONE

Nell'ambito della procedura di definizione della modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico (slide precedente), il ruolo di ART è duplice:

- In primo luogo, l'Ente è tenuto a trasmettere all'Autorità almeno 14 giorni prima dell'avvio della consultazione di mercato la data di inizio e fine della stessa e gli esiti della definizione delle esigenze di servizio pubblico già effettuata, quali materiali da mettere a disposizione dei partecipanti alla consultazione
- In secondo luogo, al termine della consultazione, l'ente trasmette all'Autorità gli esiti della consultazioni e le conseguenti valutazioni in merito alle modalità di soddisfacimento degli obblighi di servizio pubblico, rispetto alle quali l'Autorità si esprime nei 45 giorni successivi.

ART pertanto monitora il processo di rilevazione degli obblighi di servizio nonché che la consultazione di mercato sia svolta in conformità ai principi di trasparenza e imparzialità e che le informazioni fornite siano sufficienti ad esprimersi. L'Autorità inoltre verifica la conformità delle decisioni assunte rispetto alla propria deliberazione e a quanto emerso dal mercato.

Non si riporta, nella presente relazione un ulteriore approfondimento sulle ulteriori misure dell'Atto di regolazione 22/2019 in quanto relative ad un affidamento in monopolio tramite procedure conformi al Codice dei Contratti pubblici. Lo stato del procedimento oggetto della presente procedura non permette pertanto di verificare l'applicazione di tali disposizioni in quanto non si dispone ancora delle risultanze dell'analisi di mercato.

Tali disposizioni riguardano in particolare i contenuti minimi dei bandi di gara, la modalità di predisposizione degli atti di affidamento e del PEF nonché i sistemi di rendicontazione.

QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO



- ✓ Il punto di partenza
- ✓ L'assetto attuale dei servizi nei tre ambiti

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



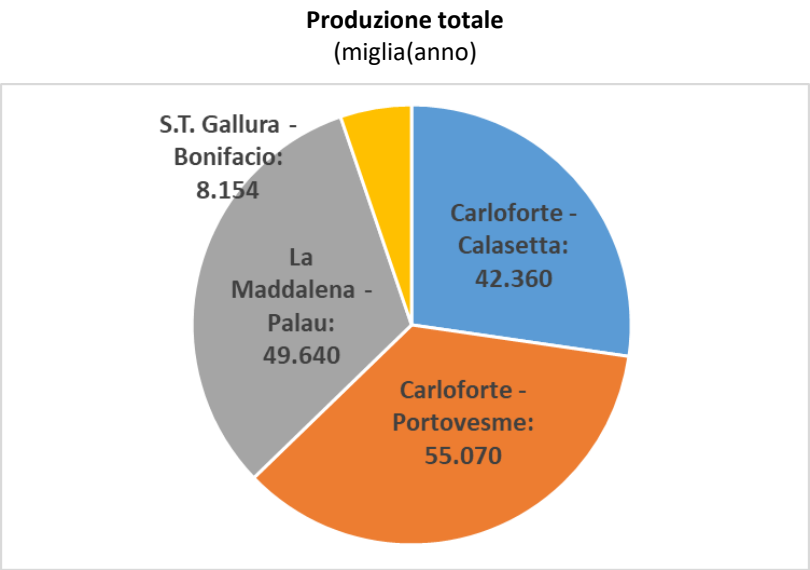
IL PUNTO DI PARTENZA

La Regione ha intrapreso dal 2016 un **percorso virtuoso che tende a raggiungere obiettivi di efficientamento per tutto il sistema** (amministrazione regionale – territorio – operatori) **del trasporto marittimo di competenza regionale**, compresi gli ambiti di «Carloforte», «La Maddalena» e «Santa Teresa di Gallura – Bonifacio».

I servizi di trasporto marittimo nei tre ambiti assicurano i collegamenti regionali tra i porti dei litorali sardi posti a nord e sud-ovest e le isole minori di La Maddalena, Carloforte e Calasetta. Un servizio internazionale collega Santa Teresa di Gallura con Bonifacio in Corsica. La **produzione complessiva*** ammonta a **155.224 miglia/anno**.

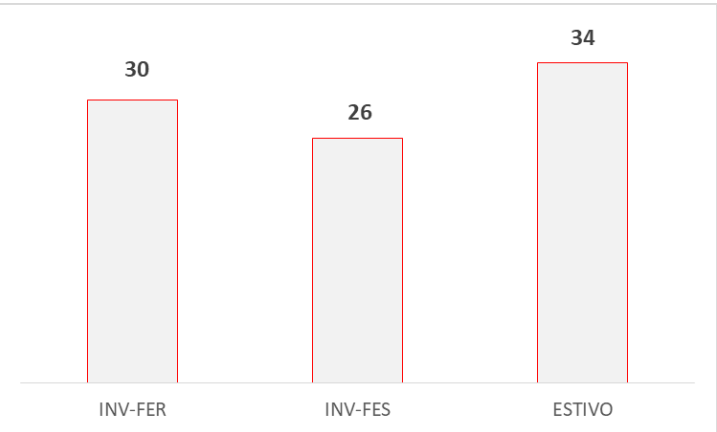
Ad eccezione della linea «Santa Teresa di Gallura – Bonifacio» per la quale si rileva un livello di servizio giornaliero pari a **tre coppie di corse al giorno**, i collegamenti con le isole minori sono caratterizzati da un importante **livello di servizio**:

- **l’ambito di Carloforte** (compreso Calasetta) presenta un **livello medio di servizio** nell’anno pari a **46 corse/gg**, escluso le corse notturne su Calasetta (**7 coppie** di corse);
- **l’ambito della Maddalena** è contraddistinto da **un’offerta giornaliera** pari a **68 corse** in un intervallo di servizio di 24 ore.

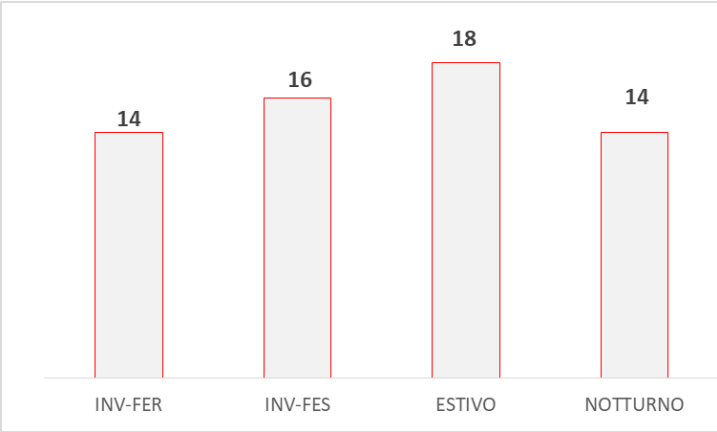


* Elaborazioni T Bridge su dati (PDE) Contratto 2016

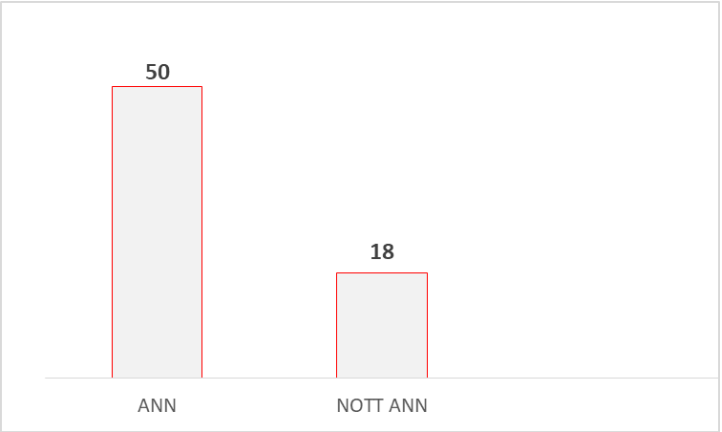
Linea «Portovesme-Carloforte»
Numero corse/gg per stagionalità



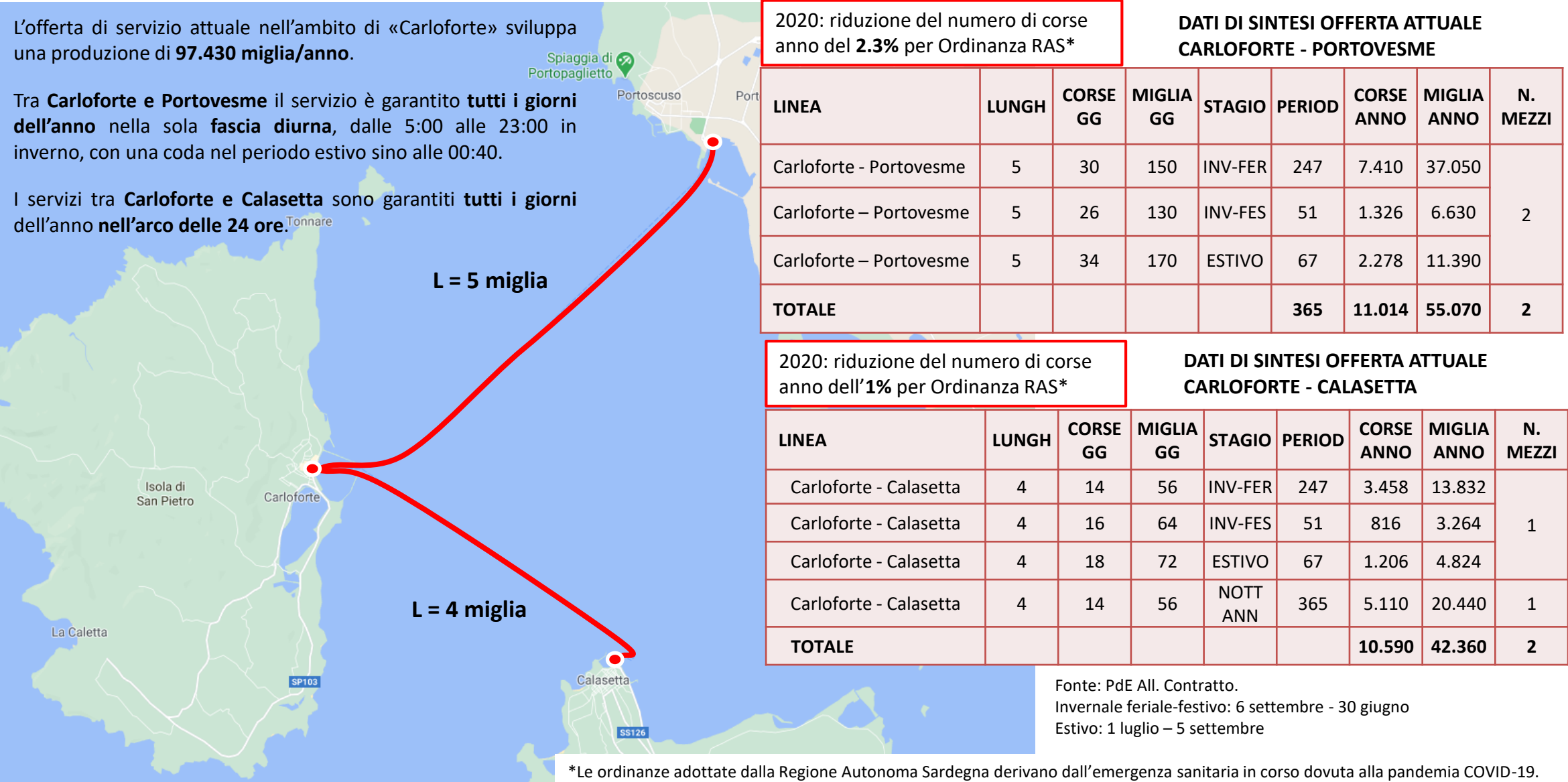
Linea «Carloforte-Calasetta»
Numero corse/gg per stagionalità



Linea «Palau-La Maddalena»
Numero corse/gg per stagionalità



ASSETTO ATTUALE DEI SERVIZI NELL'AMBITO «CARLOFORTE»



ASSETTO ATTUALE DEI SERVIZI NELL'AMBITO «LA MADDALENA»



L'offerta attuale nell'ambito della Maddalena è caratterizzata da una produzione di **circa 50 mila miglia/anno**, garantita dalla produzione di circa **25 mila corse/anno**.

I collegamenti tra l'isola madre e La Maddalena sono erogati nell'arco di servizio delle 24 ore e per tutto l'anno, con una frequenza media di 30' dalle 6:00 alle 20:00 e 60' nel resto della giornata.

**DATI DI SINTESI OFFERTA ATTUALE
LA MADDALENA - PALAU**

LINEA	LUNGH	CORSE GG	MIGLIA GG	STAGIO	PERIOD	CORSE ANNO	MIGLIA ANNO	N. MEZZI
La Maddalena - Palau	2	50	100	DIUR ANN	365	18.250	36.500	2
La Maddalena - Palau	2	18	36	NOTT ANN	365	6.570	13.140	1
TOTALE		68				24.820	49.640	3

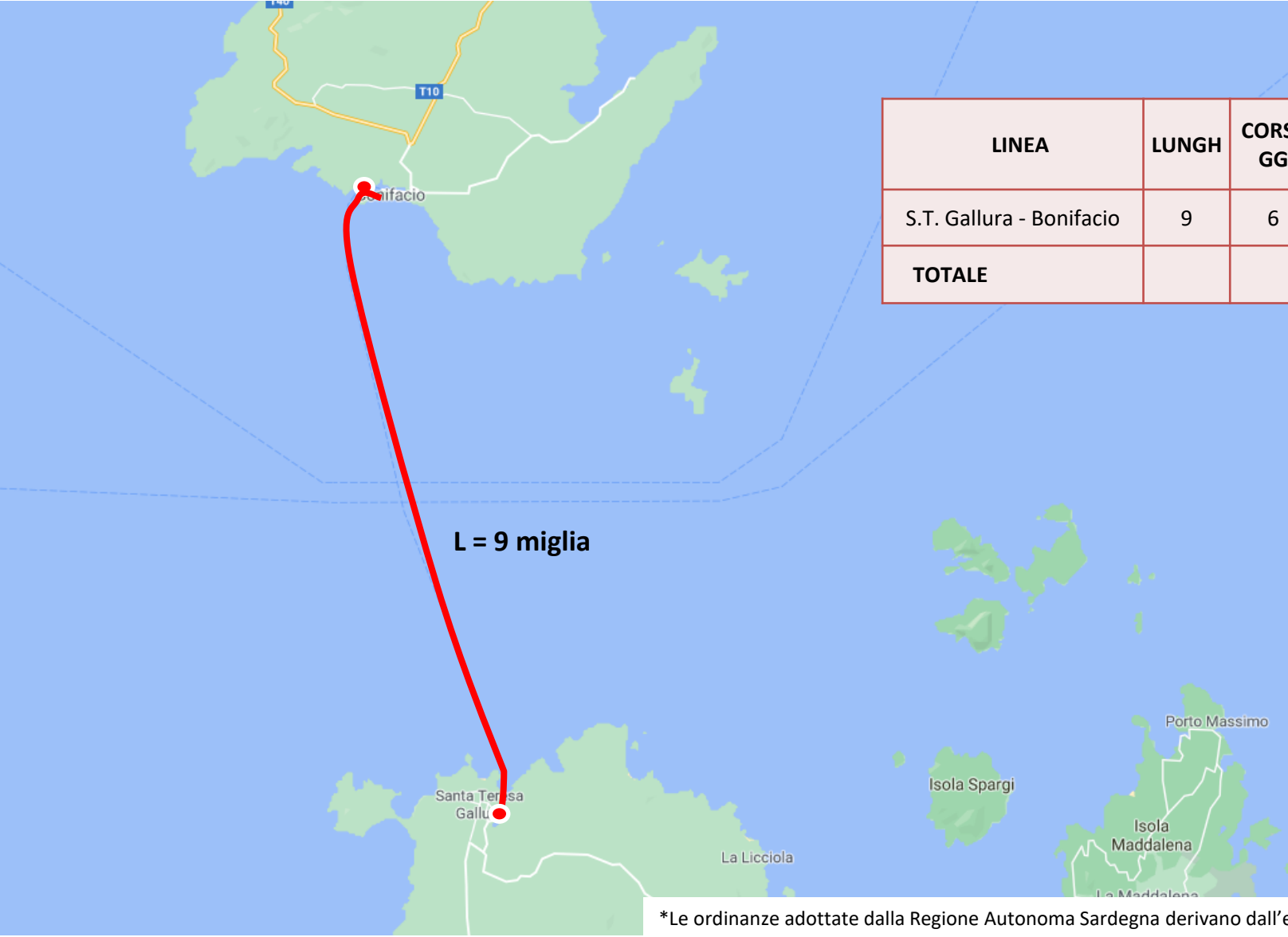
Fonte: PdE All. Contratto.

2020: riduzione del numero di corse
anno dell'**1.9%** per Ordinanza RAS*

*Le ordinanze adottate dalla Regione Autonoma Sardegna derivano dall'emergenza sanitaria in corso dovuta alla pandemia COVID-19.



ASSETTO ATTUALE DEI SERVIZI NELL'AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA - BONIFACIO»



DATI DI SINTESI OFFERTA ATTUALE
SANTA TERESA DI GALLURA - BONIFACIO

LINEA	LUNGH	CORSE GG	MIGLIA GG	STAGIO	PERIOD	CORSE ANNO	MIGLIA ANNO	N. MEZZI
S.T. Gallura - Bonifacio	9	6	54	GIORNA LIERO	151	906	8.154	1
TOTALE						906	8.154	1

Fonte: PdE All. Contratto.
1° novembre – 31 marzo, dal lunedì alla domenica

Tra Santa Teresa e Bonifacio è attivo un **collegamento internazionale periodico**, previsto per cinque mesi nella stagione invernale.

Il servizio marittimo produce poco più di **8 mila miglia/anno** e l'erogazione di **906 corse complessive**.

Il collegamento giornaliero è garantito da **tre coppie di corse** le cui partenze sono programmate nelle fasce orario in cui prevale la sistematicità degli spostamenti aventi origine il territorio della Gallura.

2020: riduzione del numero di corse anno del **33.3%** per Ordinanza RAS*

*Le ordinanze adottate dalla Regione Autonoma Sardegna derivano dall'emergenza sanitaria in corso dovuta alla pandemia COVID-19.

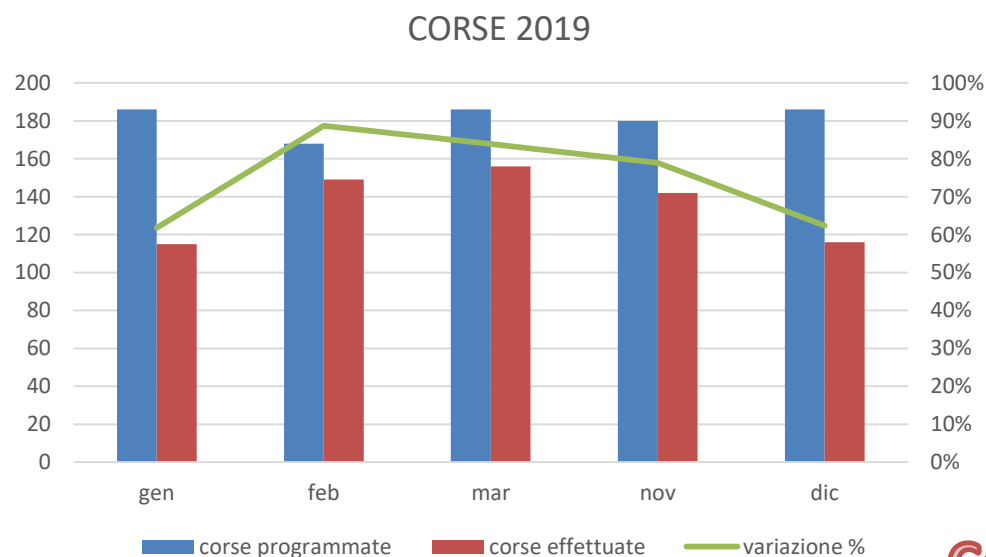


Il servizio «S.T. di Gallura – Bonifacio»

La regolarità del servizio è «misurata» attraverso il confronto tra il numero di corse effettuate rispetto al numero di corse programmate.

Il confronto dei dati di esercizio nel biennio mostra:

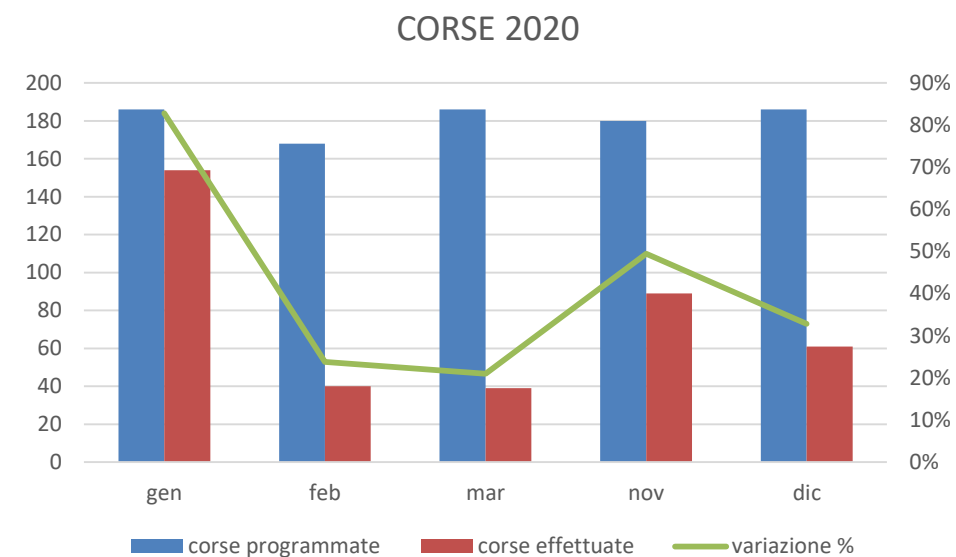
- nel **2019** una **riduzione mensile del servizio** che varia, nei cinque mesi di contratto, **tra il 38% e l'11%** a causa delle **condizioni avverse del meteo**
- nel **2020** una **riduzione mensile (maggiore)** che varia **tra il 79% ed il 17%** causata principalmente dalla cancellazione delle corse per **ordinanze connesse alla pandemia** ed in parte per le **condizioni meteo avverse** o per **guasti dei mezzi**.



Regolarità: 74,8%

Nel 2019 sono **228 le corse soppresse** a causa delle condizioni meteorologiche

**Corse
programmate:
906**



Regolarità: 75,2%

Nel **2020** sono **527 le corse soppresse** a causa di:

- Ordinanze pubblica Autorità: 302
- Condizioni meteo: 122
- Guasto naviglio: 103



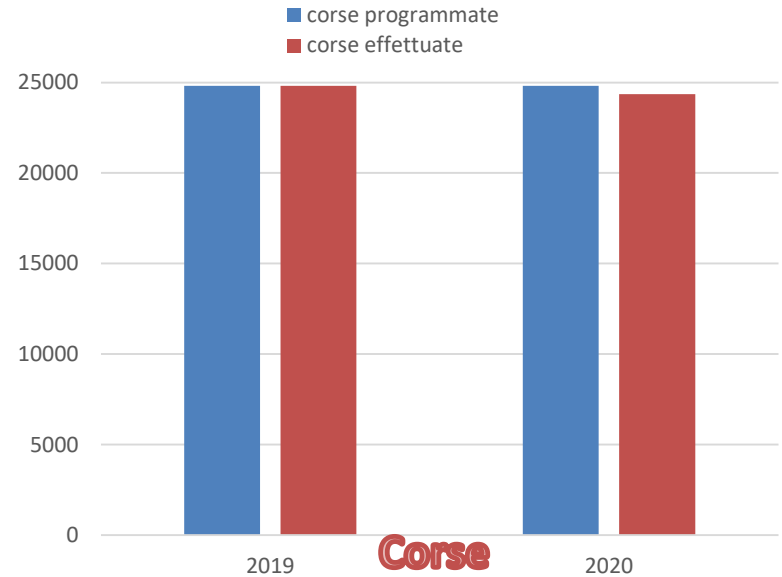
)

Il servizio a «La Maddalena» e «Carloforte»

REGOLARITÀ: CIRCA 100%

AMBITO LA MADDALENA

L'analisi del servizio effettuato evidenzia una regolarità prossima al 100%.
Soltanto nel 2020 si rilevano alcune criticità dettate principalmente dalla pandemia da Covid-19



Corse programmate: 24.820

↓

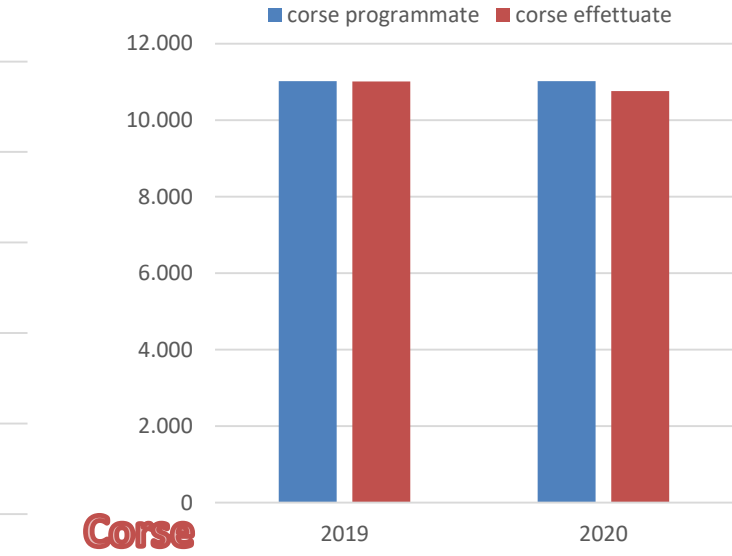
Nessuna corsa soppressa*

470 corse sopresse a causa di:

- Ordinanza RAS*: 467
- Guasto: 3

AMBITO CARLOFORTE

Anche il servizio «Portovesme-Carloforte» evidenzia una regolarità prossima al 100%.
Nel 2020 si rilevano alcune soppressioni dovute alle ordinanze della RAS*.



Corse programmate: 11.014

↓

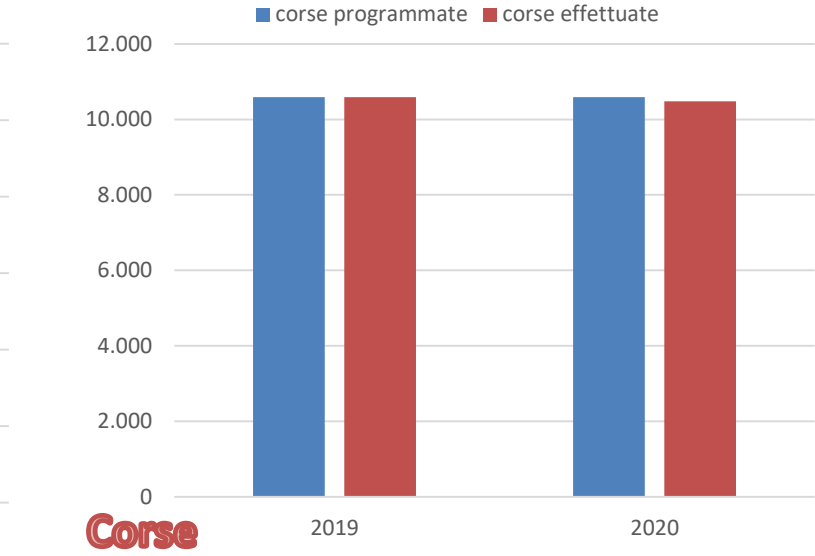
6 corse sopresse a causa di:

- Meteo: 5
- Avaria: 1

254 corse sopresse a causa dell'ordinanza RAS*

AMBITO CARLOFORTE

Anche il servizio «Carloforte-Calasetta» evidenzia una regolarità prossima al 100%.
Nel 2020 si rilevano alcune soppressioni dovute alle ordinanze della RAS*.



Corse programmate: 10.590

↓

2 corse sopresse per cause di forza maggiore (cambio ora legale)

110 corse sopresse a causa dell'ordinanza RAS*

*Le ordinanze adottate dalla Regione Autonoma Sardegna derivano dall'emergenza sanitaria in corso dovuta alla pandemia COVID-19.



PRIMI SPUNTI DI RIFLESSIONE SUL SERVIZIO OFFERTO

AMBITO «LA MADDALENA»

Il servizio attuale evidenzia un **ottimo livello di offerta**, un'eccellente regolarità ed una **importante frequenza di esercizio**.

Complessivamente si rileva efficiente e possibili «**interventi operativi**» (integrazione di servizi nelle fasce orario di punta) potranno essere previsti sulla base dell'analisi della domanda di mobilità attuale e potenziale.

AMBITO «CARLOFORTE»

Il servizio offerto sulle linee che collegano le isole di San Pietro e Sant'Antioco con l'isola madre si dimostra efficiente e ben distribuito nell'arco della giornata.

Al fine di rendere il servizio più omogeneo all'interno dell'Ambito uno spunto di riflessione è orientato ad una **possibile estensione del servizio «Carloforte-Portovesme» alle ore notturne**, la cui linea attualmente risulta non collegata in inverno, dalle 22:30 alle 05:05, e nel periodo estivo, dalle 00:00 alle 05:00.

AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO»

Il servizio offerto in questo Ambito è caratterizzato da un esercizio periodico (**cinque mesi nella stagione invernale**), significativamente differente dal servizio offerto negli Ambiti di «Carloforte» e «La Maddalena».

Un primo spunto di riflessione necessariamente interessa la «regolarità» del servizio a fronte del numero di corse non effettuate (soppresse) e le cui motivazioni sono da ricondurre alle condizioni meteorologiche che spesso non consentono la traversata in sicurezza. Il possibile miglioramento del servizio è strettamente legato all'**adozione di un naviglio maggiormente performante**.

A questo si allaccia un secondo spunto relativo al livello di servizio offerto, valutando la possibilità di incrementare il numero di corse giornaliere, passando da **3 a 4 coppie di corse/gg**.



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ La domanda di mobilità sistematica
- ✓ La domanda turistica
- ✓ I risultati dell'indagine web
- ✓ La domanda di mobilità potenziale

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



L'APPROCCIO METODOLOGICO

L'analisi della **domanda di mobilità** ha previsto l'analisi della:

- ❖ **DOMANDA TRASPORTATA:** domanda passeggeri, auto, mezzi commerciali e metri lineari.
- ❖ **DOMANDA SISTEMATICA:** matrice degli spostamenti O/D 2019 e statistiche.
- ❖ **DOMANDA DEI FLUSSI TURISTICI:** arrivi dei turisti in Sardegna nel triennio 2018 – 2019 – 2020, totali (regione) e per ambito.
- ❖ **INDAGINE SUL TERRITORIO:** sviluppo di un questionario web e avvio delle consultazioni con gli stakeholders territoriali in seduta pubblica suddivisa per i tre ambiti di interesse.
 - **QUESTIONARIO WEB:** finalizzato ad individuare le esigenze di mobilità tra la Sardegna e le isole minori e tra la Sardegna e la Corsica.
 - **CONSULTAZIONE STAKEHOLDERS:** percorso innovativo di concertazione e condivisione con gli stakeholders territoriali.
- ❖ **DOMANDA FUTURA:** previsione della domanda potenziale attraverso l'analisi degli studi di settore



**STIMA DELLA DOMANDA POTENZIALE (ATTESA) DI PASSEGGERI, AUTO E MEZZI COMMERCIALI
PER CIASCUN AMBITO NEL PERIODO 2019 - 2028**

QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ La domanda di mobilità sistematica
- ✓ La domanda turistica
- ✓ I risultati dell'indagine web
- ✓ La domanda di mobilità potenziale

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

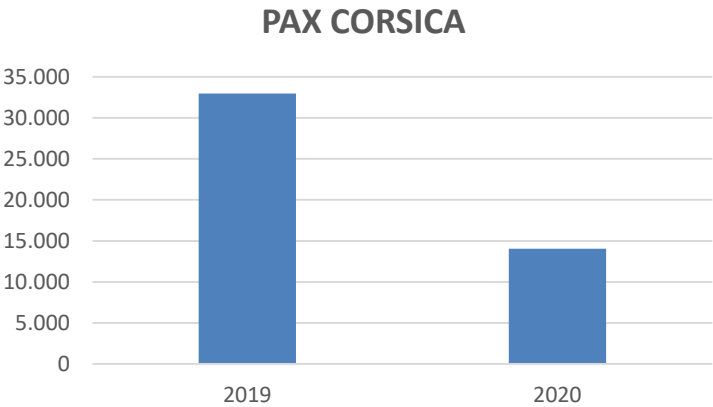
IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI

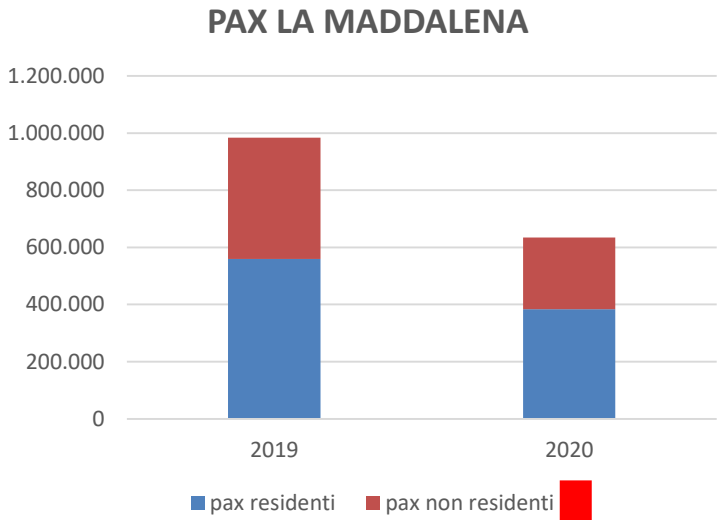


LA DOMANDA TRASPORTATA IN SINTESI



**RIDUZIONE PAX
RISPETTO 2019:
57%**

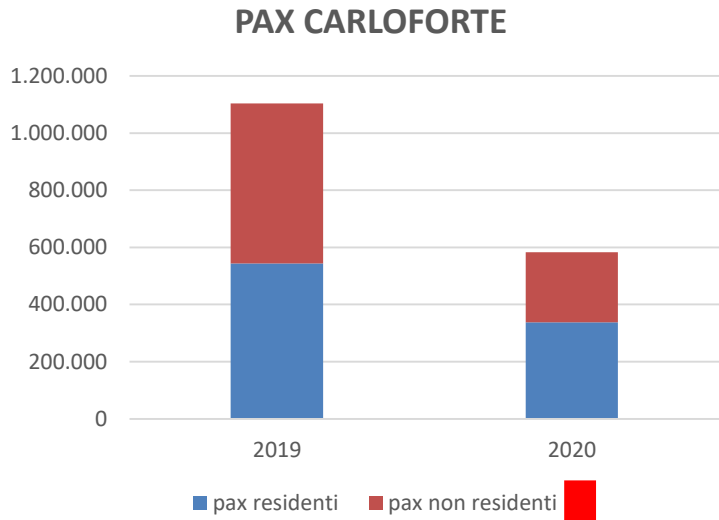
MEDIA PAX PER CORSA	
2019	2020
36	15



**RIDUZIONE PAX
RISPETTO 2019:
35%**

2019: 57% RESIDENTI	2020: 60% RESIDENTI
---------------------------	---------------------------

MEDIA PAX PER CORSA	
2019	2020
40	27



**RIDUZIONE PAX
RISPETTO 2019:
47%**

2019: 49% RESIDENTI	2020: 58% RESIDENTI
---------------------------	---------------------------

MEDIA PAX PER CORSA	
2019	2020
51	29

* Dati riferiti ai 5 mesi di contratto



LA DOMANDA TRASPORTATA IN SINTESI: SPUNTI DI RIFLESSIONE

AMBITO SANTA TERESA DI GALLURA - BONIFACIO

- I picchi della media dei passeggeri nel 2019 sono piuttosto elevati, specialmente nelle corse festive.

Si potrebbe valutare l'integrazione di una coppia di corse nella fascia intermedia tra le ultime due corse finora disponibili (17.00 e 18.30) in quanto quella della 17.00 è in media la più affollata.

Linea **extra**: S.T. Gallura -> Bonifacio (ipotesi orario partenza 17.30)

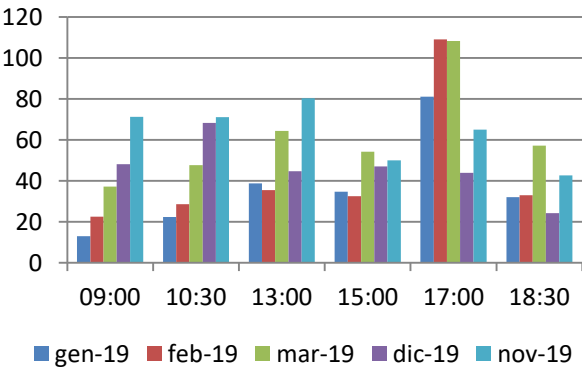
Linea **extra**: Bonifacio -> S.T. Gallura (ipotesi orario partenza 19)

- Servizio serale.

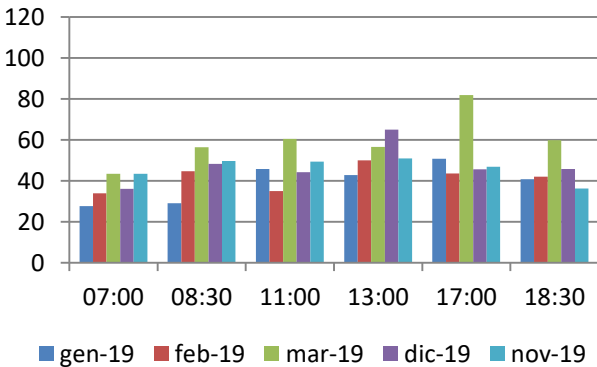
Da valutare l'aggiunta di una corsa periodica in fascia serale, destinata maggiormente ai servizi commerciali (dopo le 18.30). (Ambo le direzioni)

- **Da verificare lo sviluppo potenziale della domanda.**

FESTIVI: MEDIA PAX 2019



FERIALI: MEDIA PAX 2019



AMBITO CARLOFORTE

- Integrazione di servizi.

Linea Carloforte-Calasetta:

Verifica di una ulteriore partenza nella fascia oraria 16.45 - 17.30

Linea **extra**: Carloforte->Calasetta

Linea Carloforte-Portovesme:

Verifica di una partenza aggiuntiva nelle fasce orario

6.45-7.30

Linea **extra**: Portovesme->Carloforte 17.30-18.30

Linea **extra**: Carloforte->Portovesme

- Riequilibrio del livello di servizio diurno e notturno.

Intensificare la frequenza delle corse nella fascia pomeridiana rispetto al servizio delle ore notturne.

- **Da verificare lo sviluppo potenziale della domanda.**

AMBITO LA MADDALENA

- **Riorganizzazione dei servizi durante la giornata**

Il Livello di servizio, in determinate fasce orario della giornata (primo pomeriggio e serale), non corrisponde alla distribuzione ottimale dei passeggeri.

- **Da verificare lo sviluppo potenziale della domanda.**



AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO»

L'analisi della domanda trasportata è stata suddivisa nelle in tre categorie principali:

- Passeggeri
- Auto
- Metri lineari (mezzi commerciali)

I dati presi a riferimento derivano dal monitoraggio della Regione Sardegna negli anni 2019 e 2020.

COMPONENTE PASSEGGERI

Nel biennio 2019 – 2020 sono stati trasportati complessivamente circa 47 mila passeggeri.

Il lockdown dovuto alla pandemia da Covid –19, iniziato nel mese di marzo 2020, ha ridotto, rispetto il 2019, del 60% il numero dei passeggeri trasportati.

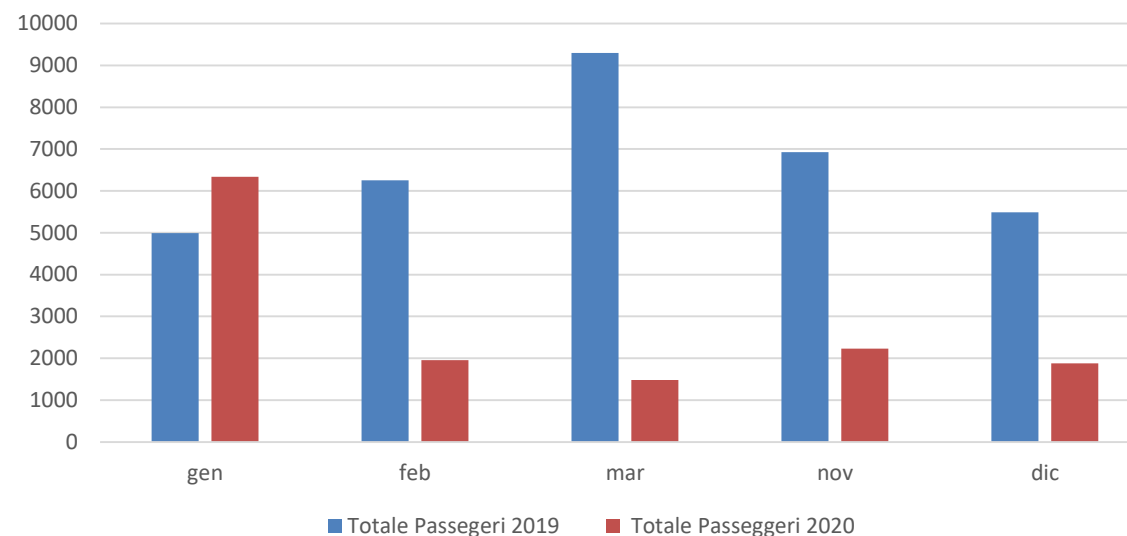
La distribuzione dei passeggeri nelle diverse corse disponibili (tre coppie di corse giornaliere) nel 2020 evidenzia il netto calo della domanda a partire dal mese di gennaio.

Dal mese di novembre 2020 sono sospese due corse giornaliere (ore 11 e 13 per i feriali, ore 13 e 15 per i festivi). A partire dal mese di dicembre 2020*, sono sospese le corse del mercoledì, sabato, domenica.

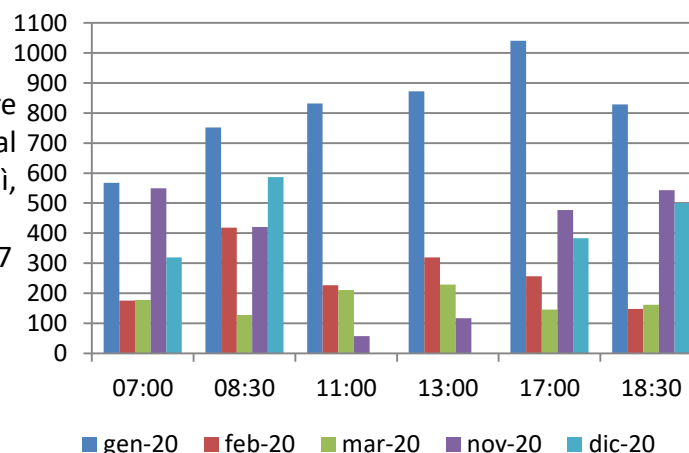
Si nota come le corse più affollate siano quelle del mattino (ore 7 e 8:30) e del tardo pomeriggio (17 e 18:30) per la presenza dei pendolari che vanno e ritornano da rispettivo al luogo di lavoro.

* Si registrano quattro corse vuote nel giorno feriale 09/12 e nel mese di dicembre 2020 sono state presenti solamente 4 corse nei giorni festivi (8 dicembre).

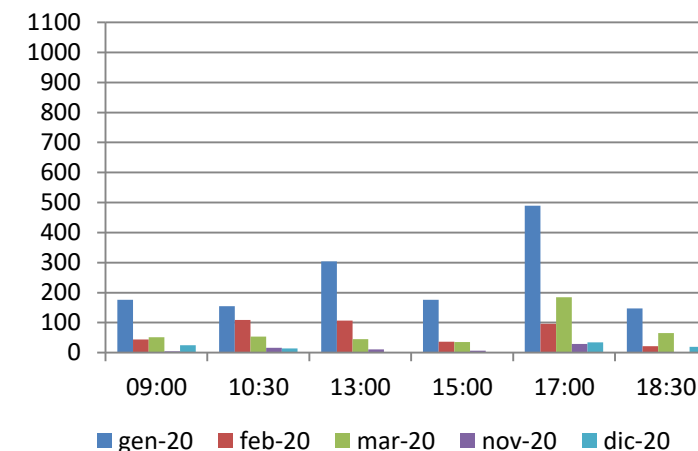
ANDAMENTO MENSILE PAX - 2019/2020



FERIALI 2020: PASSEGGERI/CORSA



FESTIVI 2020: PASSEGGERI/CORSA



Il confronto nel biennio 2019 – 2020: passeggeri

Sempre con riferimento alla componente passeggeri è stata analizzata la distribuzione totale ed il valore medio nei giorni feriali e festivi nel biennio di esercizio 2019/2020.

Nei grafici a lato si nota come, causa lockdown, il flusso dei passeggeri si sia ridotto notevolmente a partire dal mese di marzo.

La diminuzione è importante soprattutto nei giorni festivi, in quanto nei giorni feriali rimane sempre significativa la quota della domanda pendolare.

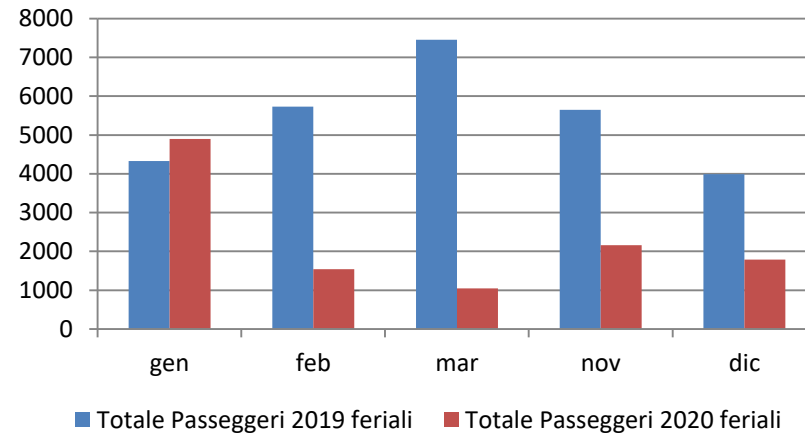
La media totale del 2020, nei giorni festivi (nel mese di marzo), risulta particolarmente elevata in quanto numerose corse sono state sospese.

Ne consegue che la ridistribuzione dei passeggeri sulle corse rimaste ne determina un valore medio elevato.

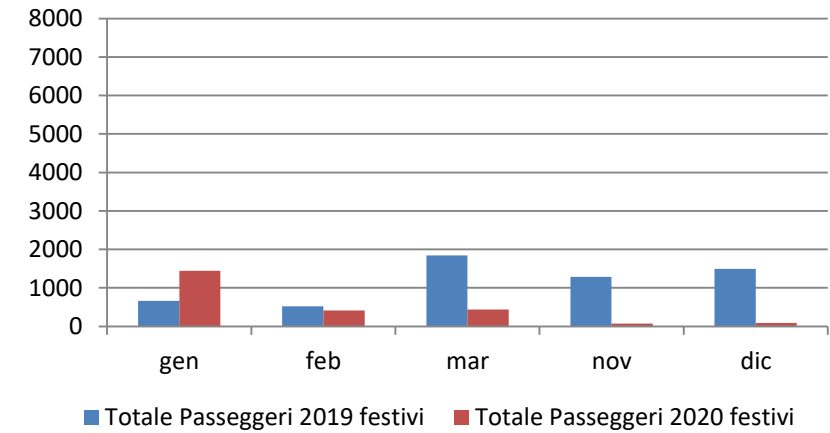
In generale, nel 2020, il 57% delle corse previste sono state soppresse per condizioni meteo avverse o per guasto.

I mesi di febbraio e marzo sono quelli che sono stati più colpiti da queste cancellazioni.

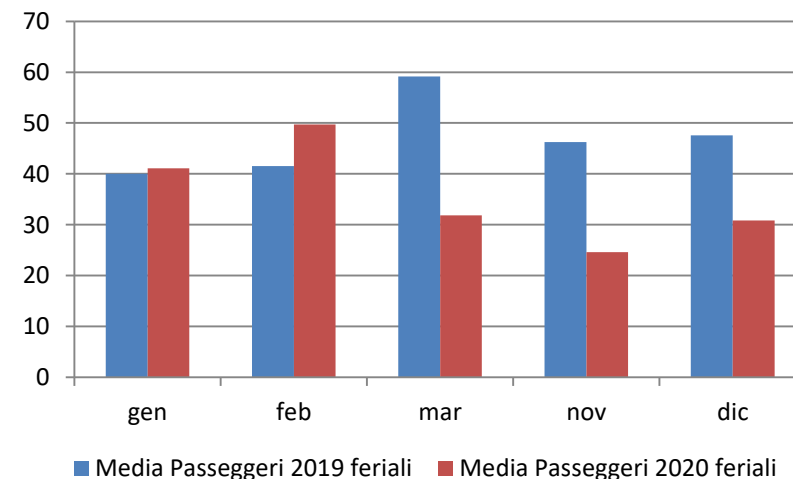
FERIALI: TOTALE PASSEGGERI 2019/2020



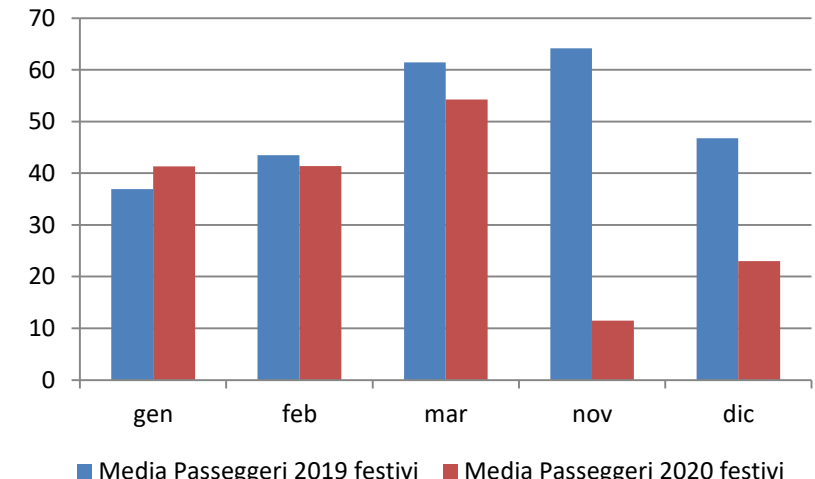
FESTIVI: TOTALE PASSEGGERI 2019/2020



FERIALI: MEDIA PASSEGGERI 2019/2020



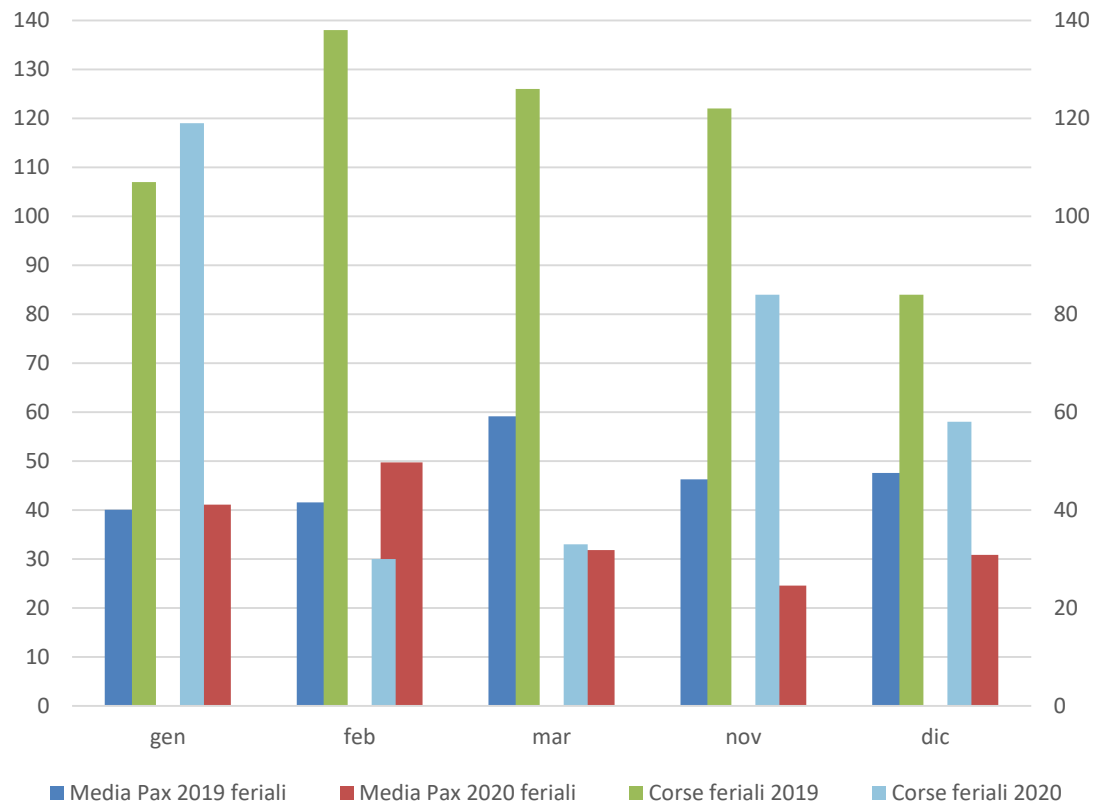
FESTIVI: MEDIA PASSEGGERI 2019/2020



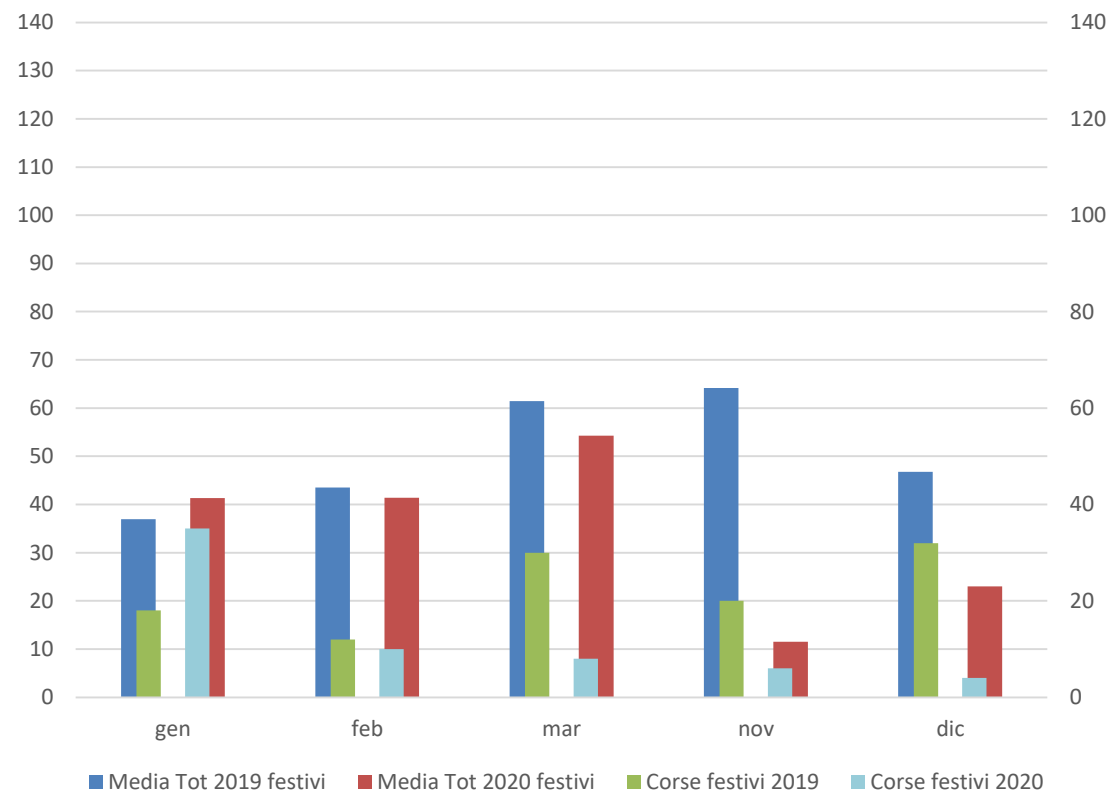
Il confronto nel biennio 2019 – 2020: passeggeri

Il confronto tra il valore medio dei passeggeri trasportati ed il numero di corse erogate evidenzia una criticità nel mese di Febbraio, con una riduzione significativa del servizio offerto ed un carico medio superiore (ma sempre comunque nei limiti consentiti dalla capacità del naviglio).

MEDIA PAX E CORSE EFFETTUATE 2019/2020 FERIALI



MEDIA PAX E CORSE EFFETTUATE 2019/2020 FESTIVI



AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO»

COMPONENTE AUTO

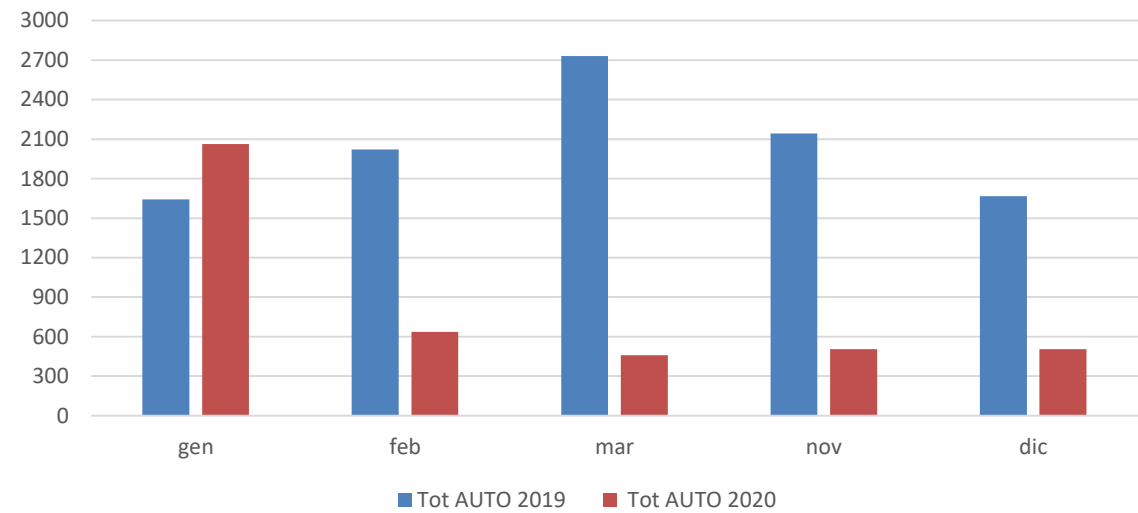
Il trend della domanda dei passeggeri incide proporzionalmente sull'andamento delle auto.

Per l'anno 2020 il picco massimo raggiunto delle auto trasportate è concentrato nel mese di gennaio.

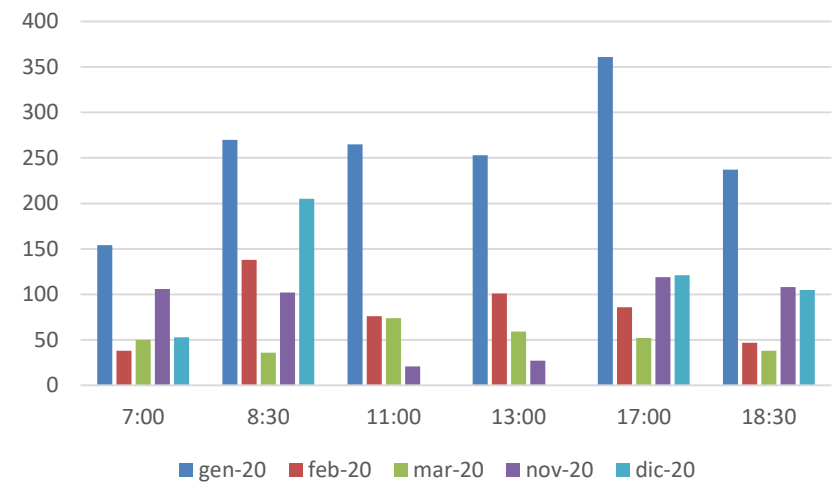
In relazione alle singole corse si registra un calo netto delle auto presenti a causa della pandemia tra gennaio ed i restanti mesi.

Tra marzo 2019 e marzo 2020 (periodo di lockdown) il trasporto auto si è ridotto dell'80%.

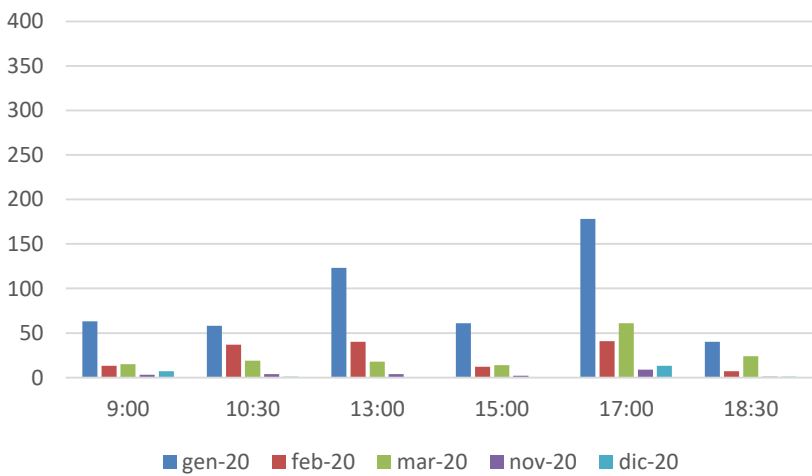
TOTALE AUTO 2019/2020



FERIALI 2020: AUTO NELLE CORSE



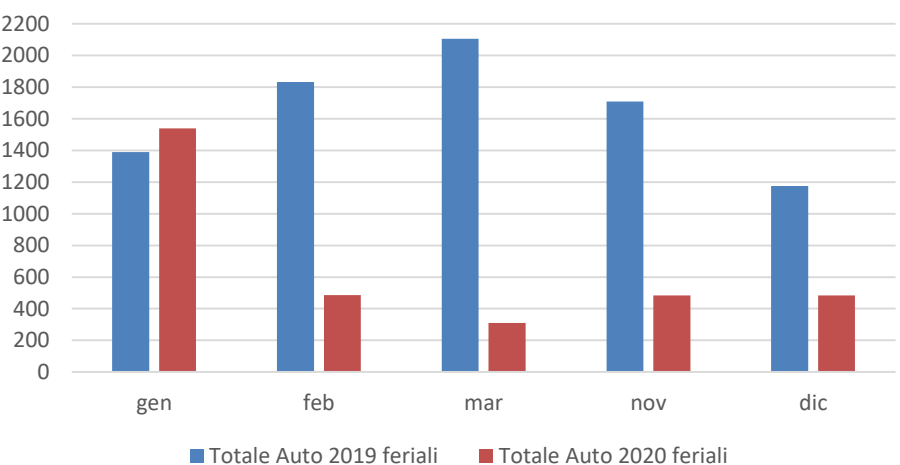
FESTIVI 2020: AUTO NELLE CORSE



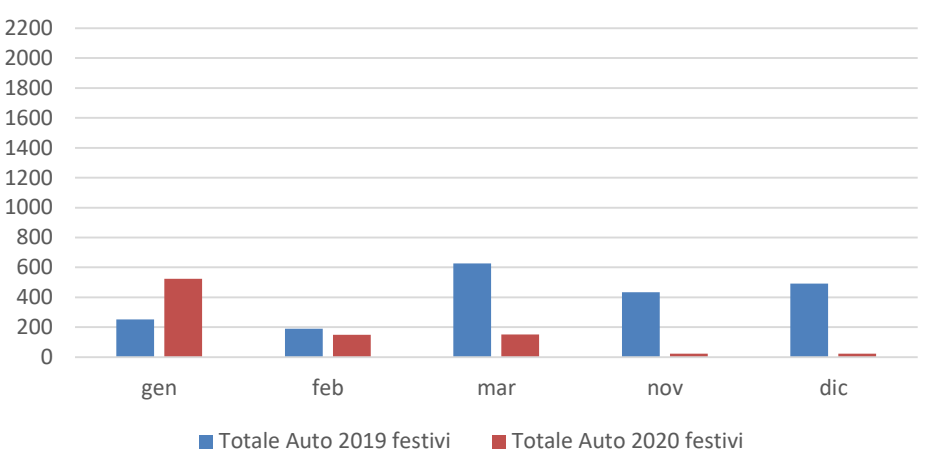
Il confronto nel biennio 2019 – 2020: auto

L'analisi del valore medio del volume di auto trasportato nel biennio 2019/2020 conferma il trend negativo in linea con quello dei passeggeri.

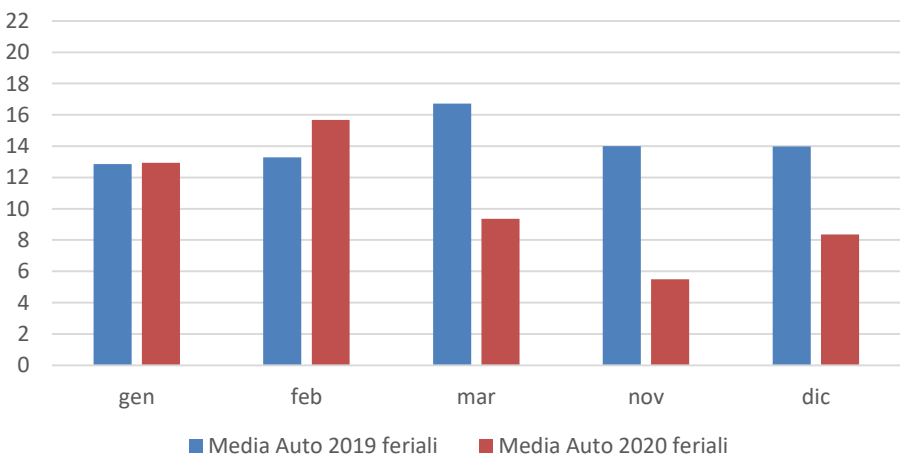
FERIALI: TOTALE AUTO 2019/2020



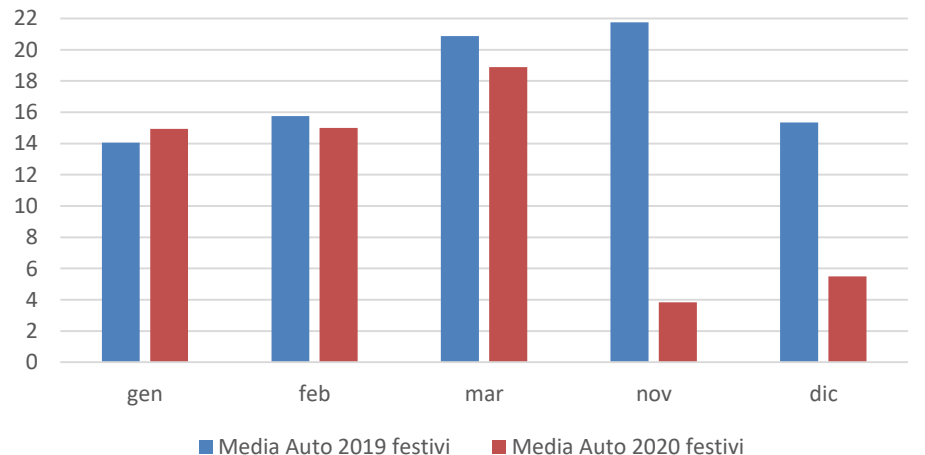
FESTIVI: TOTALE AUTO 2019/2020



MEDIA AUTO FERIALI 2019/2020



MEDIA AUTO FESTIVI 2019/2020



AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO»

COMPONENTE MEZZI COMMERCIALI (METRI LINEARI)

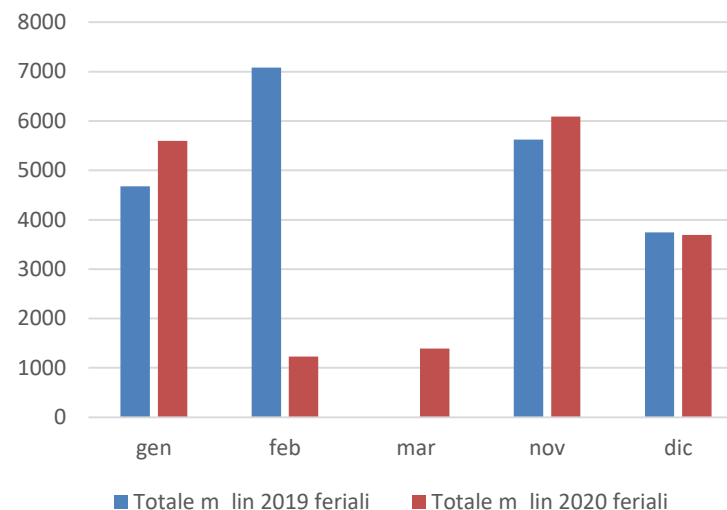
A differenza del trend delle auto, l'andamento mensile della domanda dei veicoli commerciali è significativamente diversa. In particolare, se le auto diminuiscono proporzionalmente con il numero dei passeggeri, nel caso dei mezzi commerciali si rileva un andamento differente.

Il traffico merci si è ridotto molto meno rispetto ai passeggeri perché tale traffico è caratterizzato da un'importante domanda sistematica, sempre presente anche nei periodi di lockdown, dove è necessario ricordare che il servizio offerto nel 2020 ha registrato una riduzione delle corse erogate a causa dei provvedimenti restrittivi adottati dalla Corsica in tema di pandemia da Covid-19.

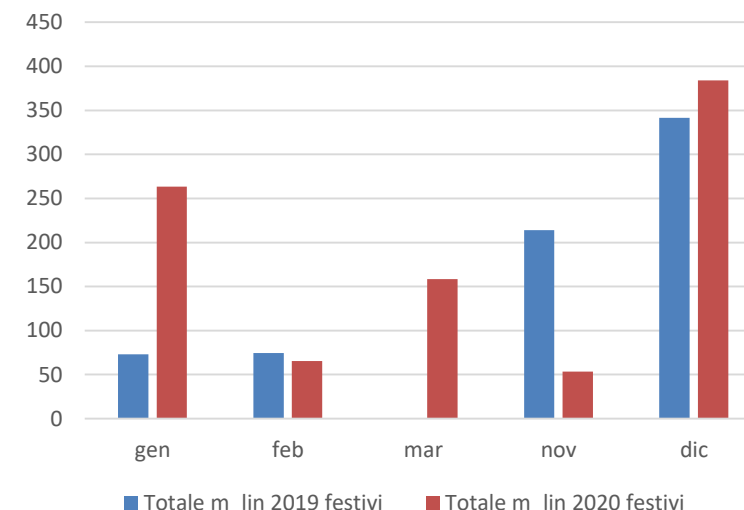
I valori delle medie così importanti nel 2020 sono dovuti al fatto che nei mesi di novembre e dicembre, come già rimarcato, molte corse sono state soppresse e quindi si rileva una concentrazione dei veicoli in poche corse offerte.

Il valore medio di dicembre 2020 risulta elevato in quanto i mezzi presenti a bordo (metri lineari) sono distribuiti in solo 4 corse del giorno 8/12.

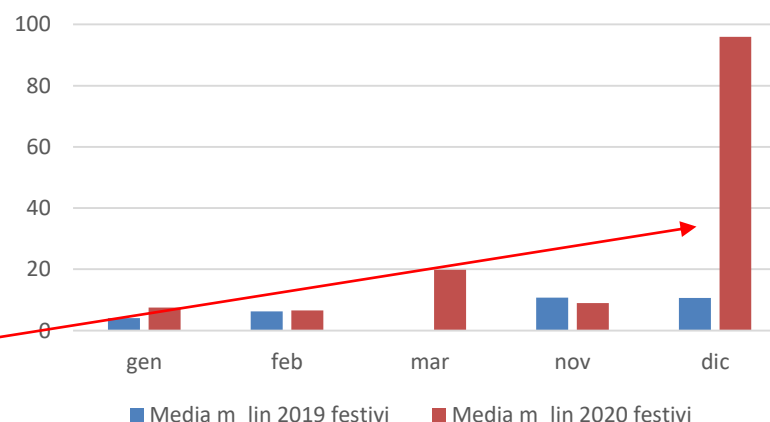
FERIALI: METRI LINEARI 2019/2020



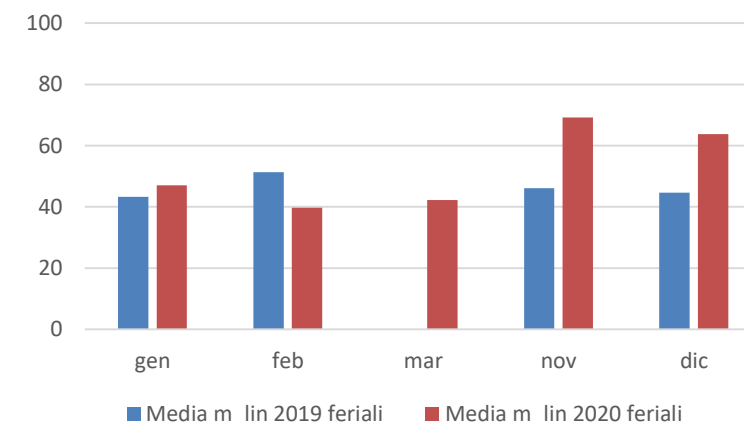
FESTIVI: METRI LINEARI 2019/2020



FESTIVI: MEDIA METRI LIN. 2019/2020



FERIALI: MEDIA METRI LIN. 2019/2020

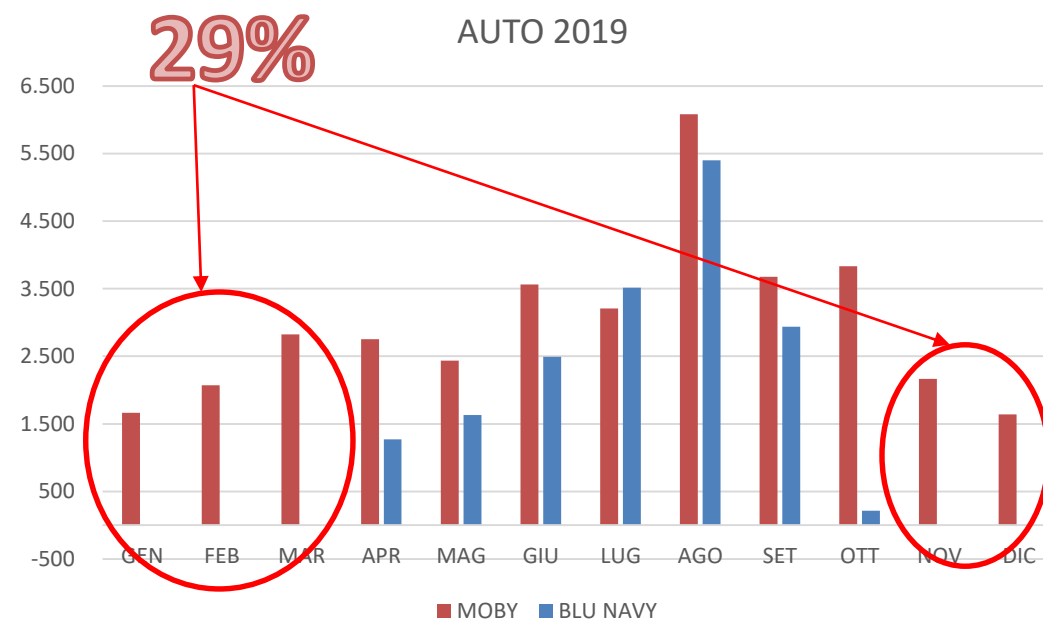
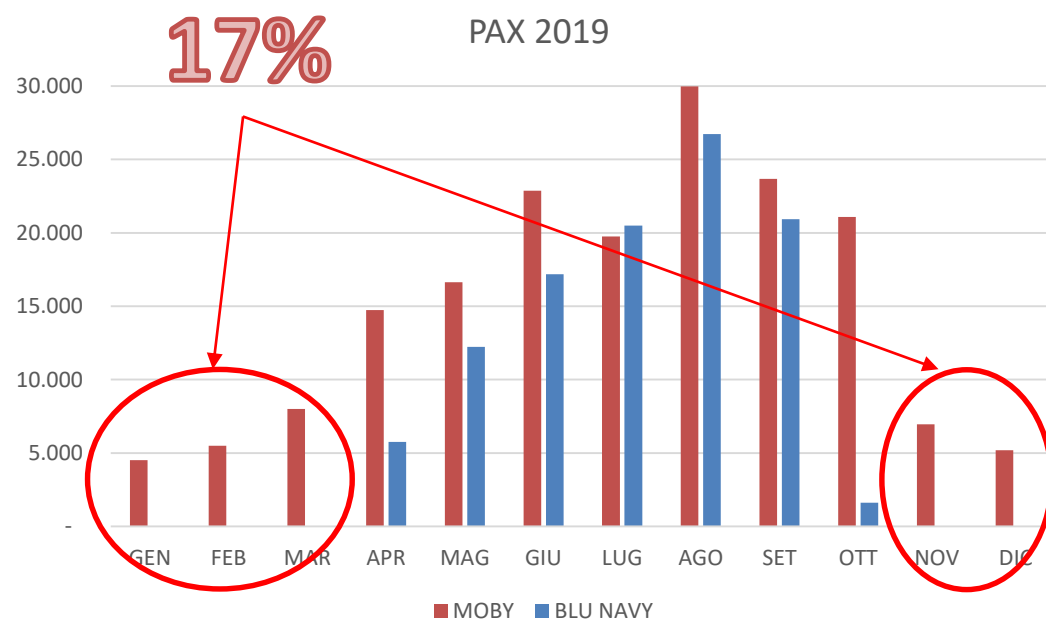


AMBITO «SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO»: UNO ZOOM SULL'ANNO

Il **traffico annuale** sulla linea «Santa Teresa di Gallura – Bonifacio» è caratterizzato da una **domanda di mobilità di natura sistematica**, che si sviluppa durante i **dodici mesi**. I dati relativi ai Gestori Moby (operativo nei 12 mesi, di cui 7 a libero mercato) e Blu Navy (operativo 7 mesi su 12, a libero mercato) evidenziano un movimento complessivo nel 2019 pari a **284 mila passeggeri** e poco più di **53 mila auto**.

I dati di traffico mensili del 2019, relativi ai passeggeri ed alle auto sulla linea servita da Moby, evidenziano come i **cinque mesi** in cui il servizio viene svolto da Moby in OSP rappresentino il **17% dei passeggeri** ed il **29 % delle auto** trasportate nell'arco dell'intero anno.

Il mese di aprile, prima mensilità del servizio a libero mercato di Moby, mostra un significativo incremento dei passeggeri rispetto al primo trimestre (**il solo mese di aprile «pesa» quasi quanto il trimestre**) ed un numero di automobili in linea al dato del mese di Marzo.



2019
PAX: 178.903
AUTO: 35.922



2019
PAX: 104.958
AUTO: 17.464



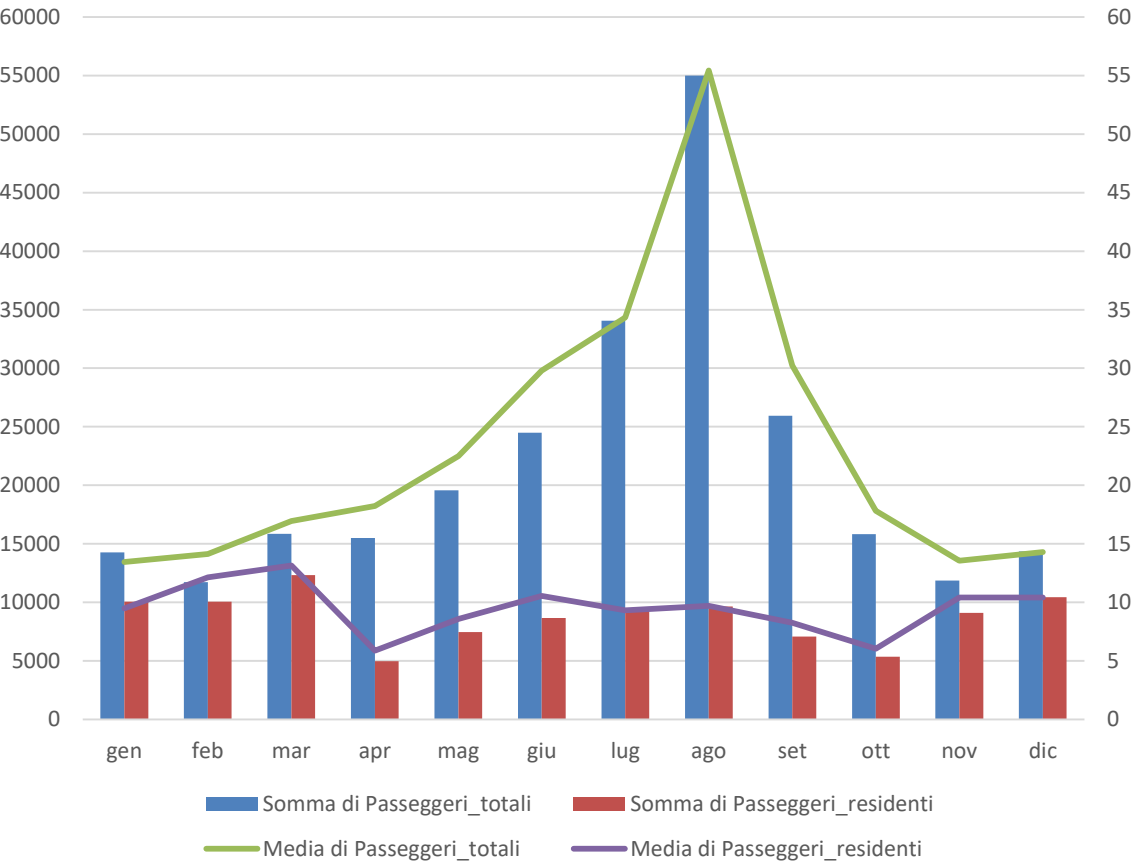
AMBITO CARLOFORTE

COMPONENTE PASSEGGERI

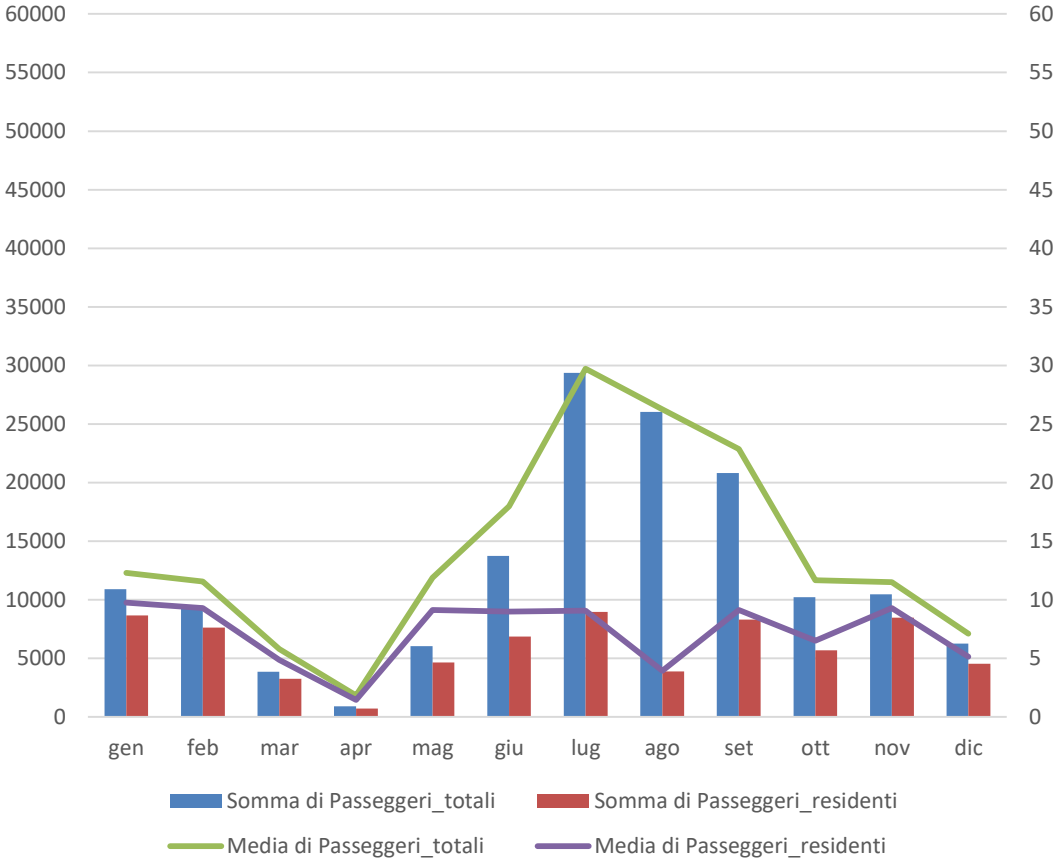
Picco significativo nei mesi di luglio e agosto 2019 e 2020 grazie alla componente dei turisti sulla linea «**Carloforte-Calasetta**».

Nel mese di agosto del 2020, nonostante la pandemia da Covid-19, la regione Sardegna ha confermato il trend dell'anno precedente.

PASSEGGERI CF-CAL 2019



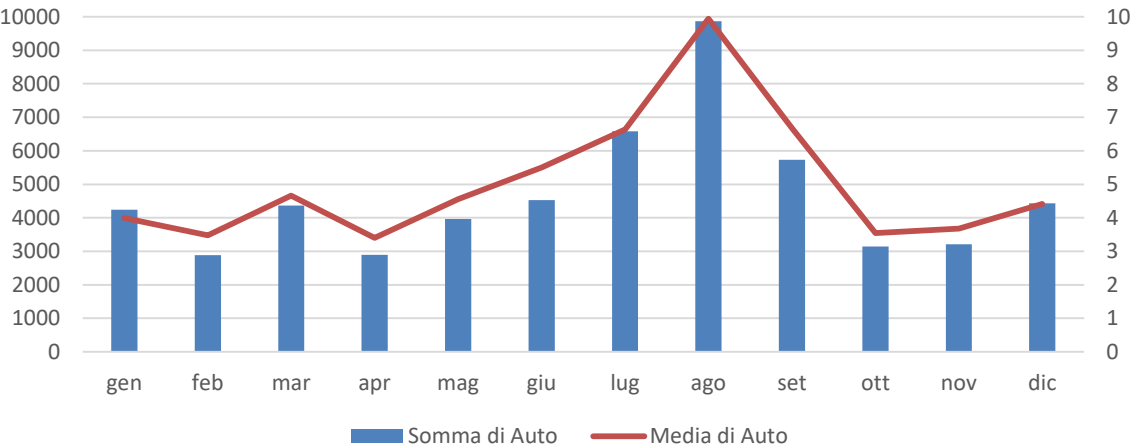
PASSEGGERI CF-CAL 2020



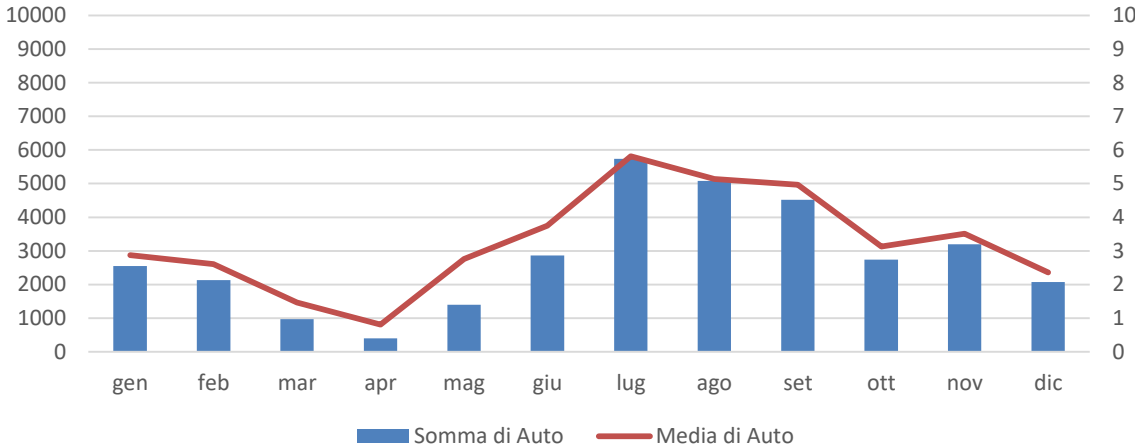
La distribuzione nel biennio 2019-2020 sulla linea «Carloforte-Calasetta»

COMPONENTE AUTO e VEICOLI COMMERCIALI

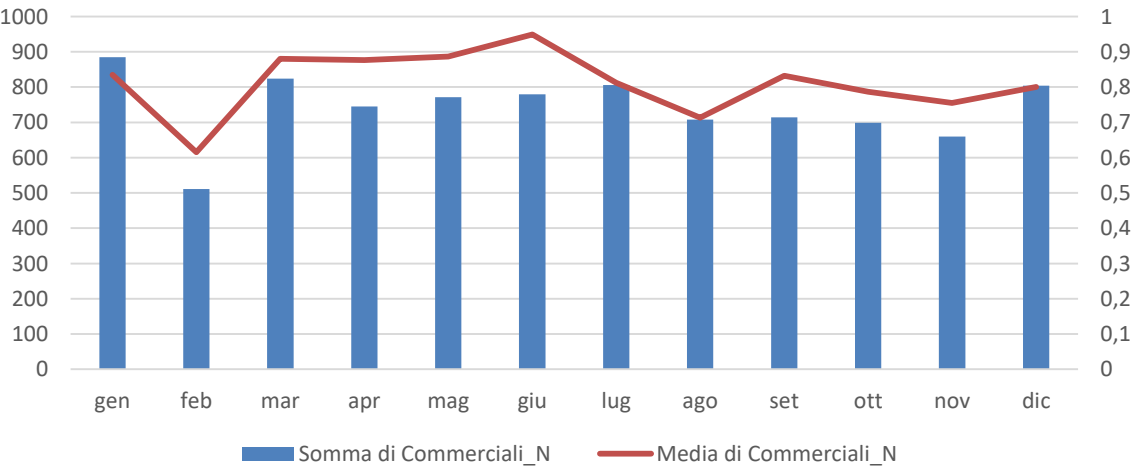
AUTO 2019



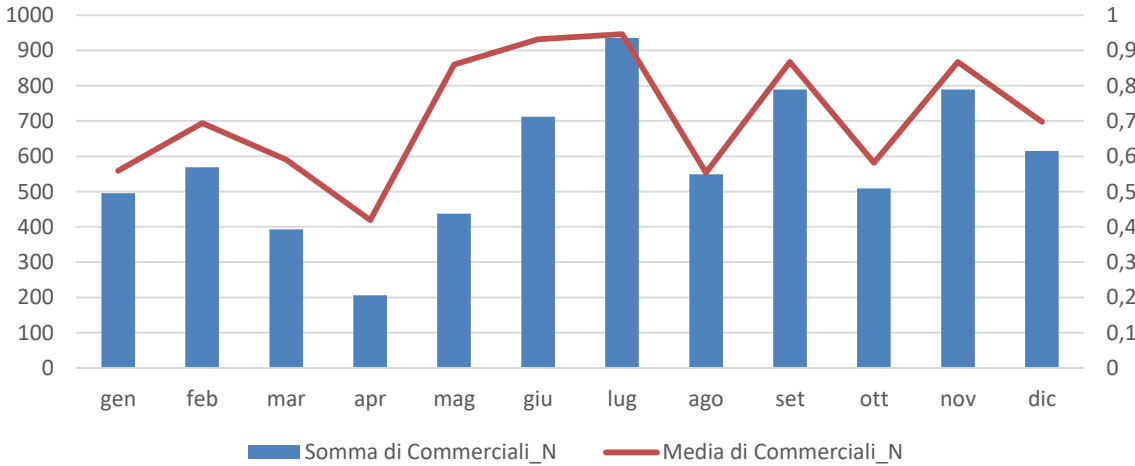
AUTO 2020



VEICOLI COMMERCIALI 2019



VEICOLI COMMERCIALI 2020

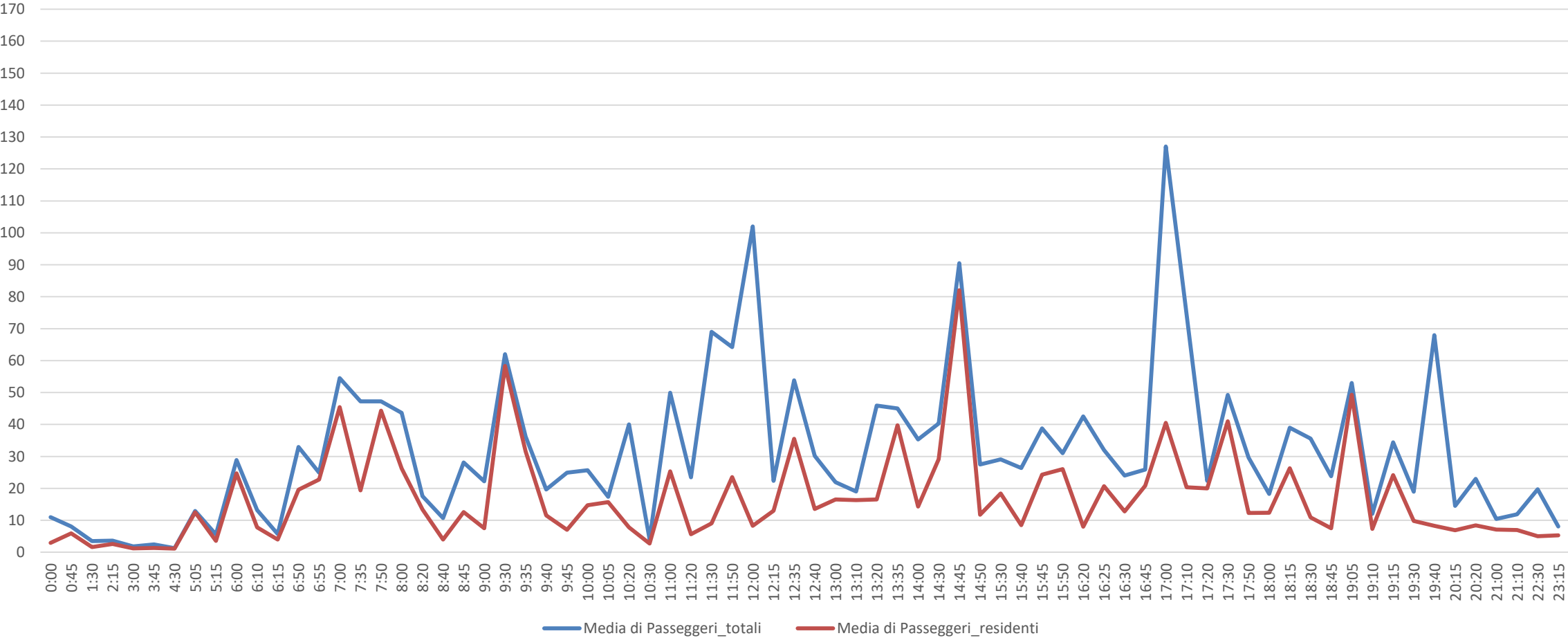


La distribuzione dei passeggeri nel 2019

LINEA: CARLOFORTE-CALASETTA

Distribuzione dei passeggeri trasportati per corsa nel 2019

MEDIA PASSEGGERI CF-CAL 2019

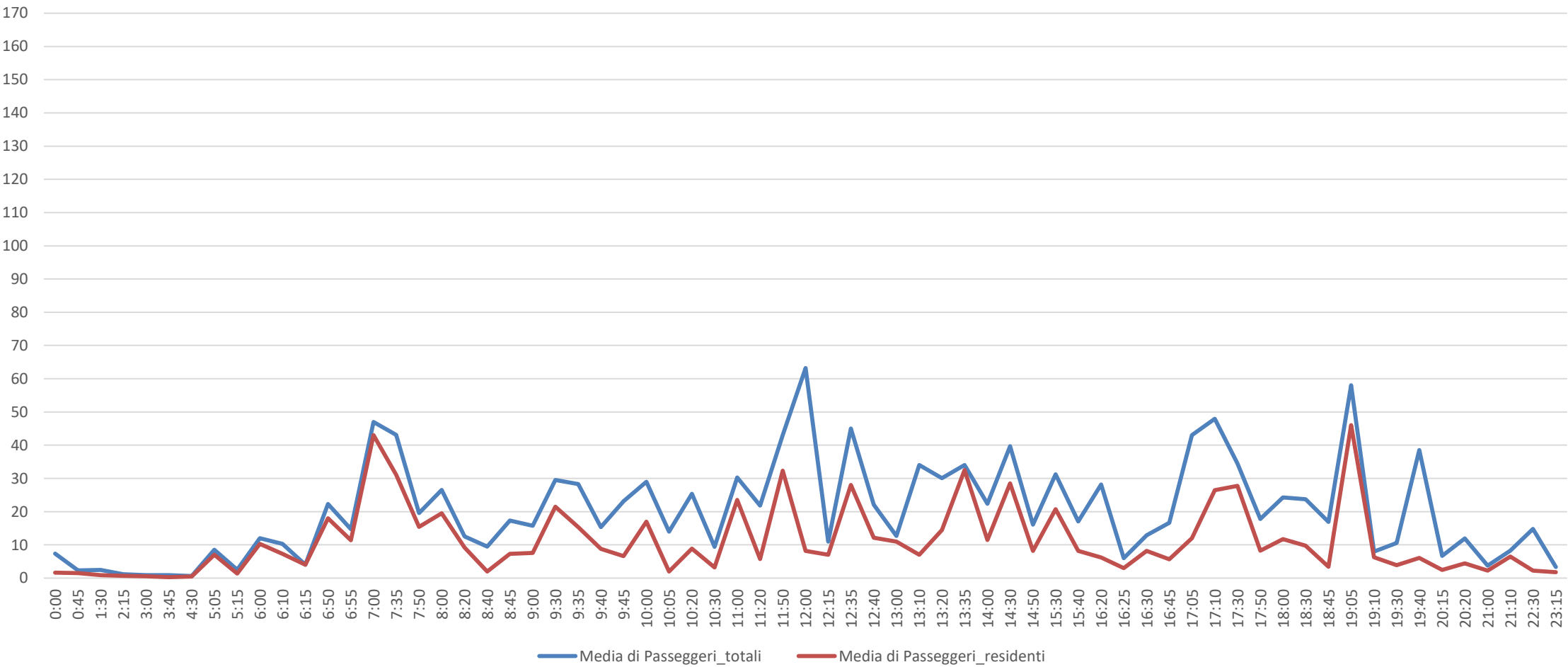


La distribuzione dei passeggeri nel 2020

LINEA: CARLOFORTE-CALASETTA

Distribuzione dei passeggeri trasportati per corsa nel 2020

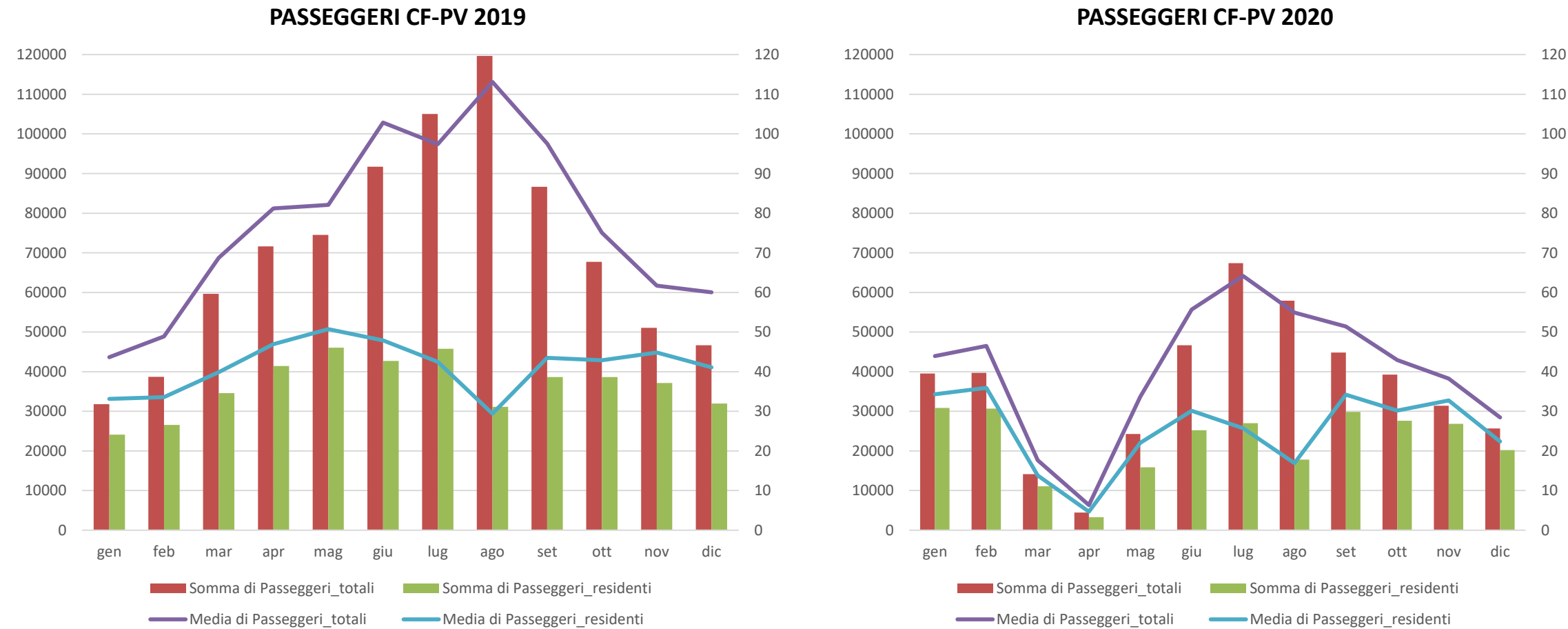
MEDIA PASSEGGERI CF-CAL 2020



AMBITO CARLOFORTE

COMPONENTE PASSEGGERI

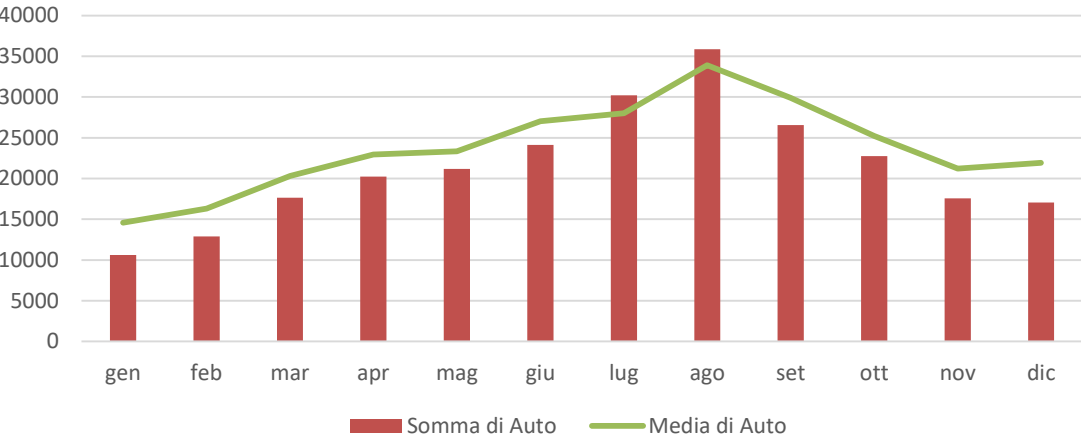
Picco significativo nei mesi luglio/agosto 2019 e 2020 per afflusso dei turisti sulla linea «Carloforte-Portovesme». Ricordiamo che in estate 2020, nonostante il covid, il libero accesso alla regione ha fatto confermare questo trend.



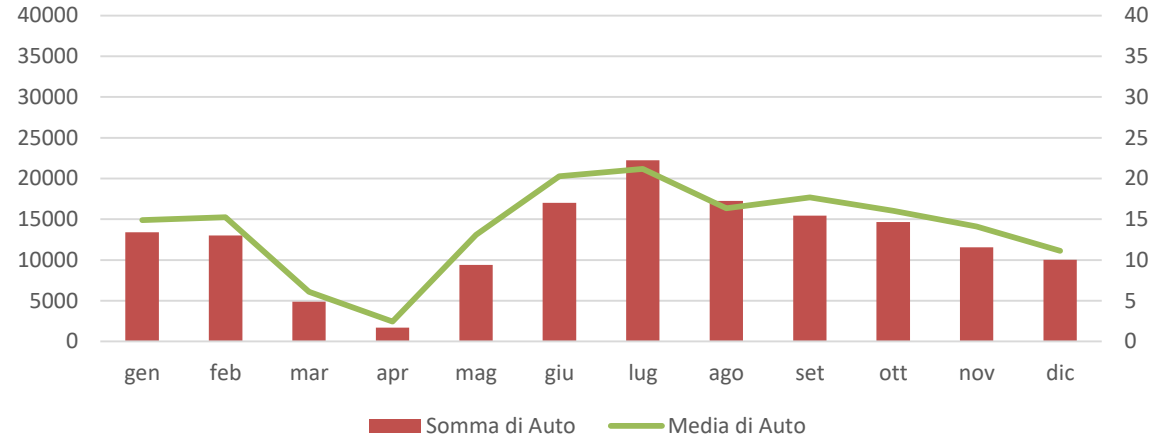
La distribuzione nel biennio 2019-2020 sulla linea «Carloforte-Portovesme»

COMPONENTE AUTO e VEICOLI COMMERCIALI

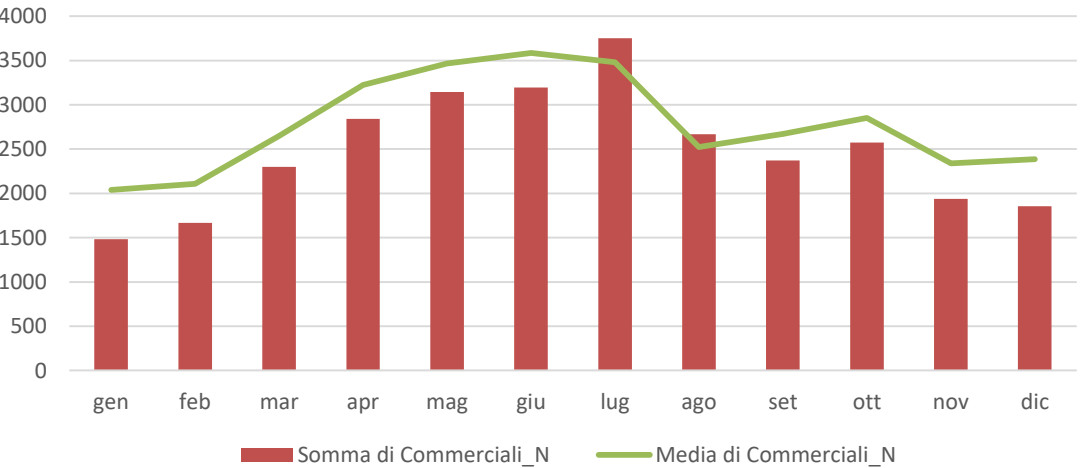
AUTO 2019



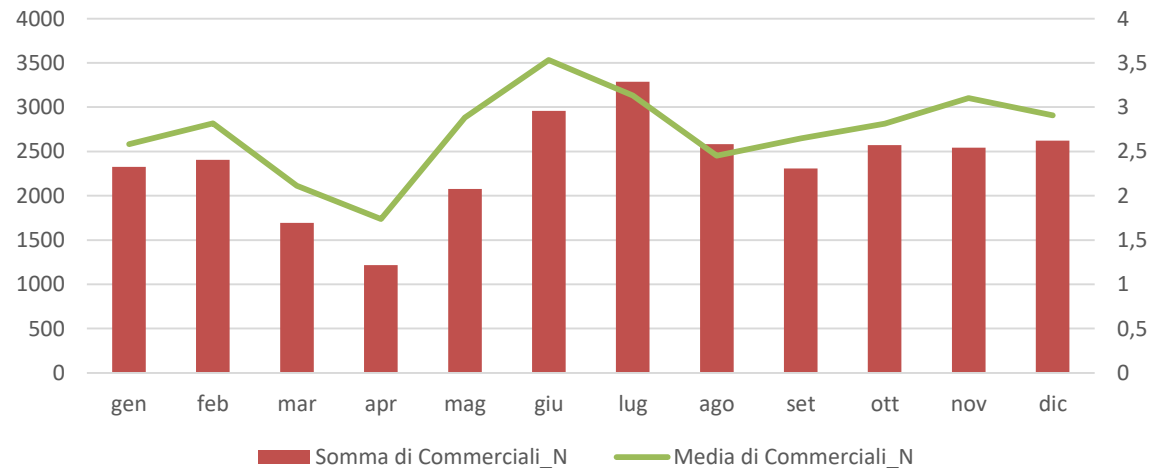
AUTO 2020



VEICOLI COMMERCIALI 2019



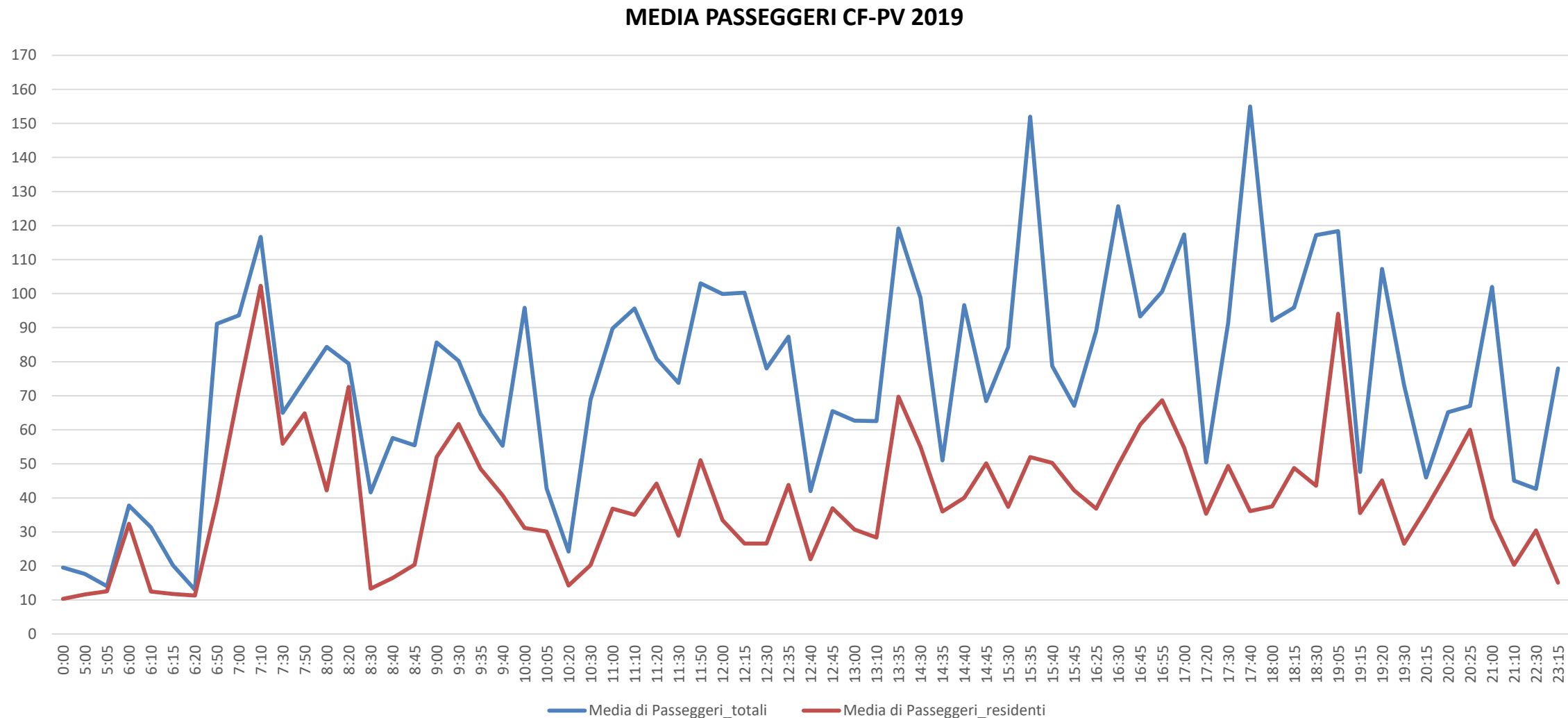
VEICOLI COMMERCIALI 2020



La distribuzione dei passeggeri nel 2019

LINEA: CARLOFORTE-PORTOVESME 2019

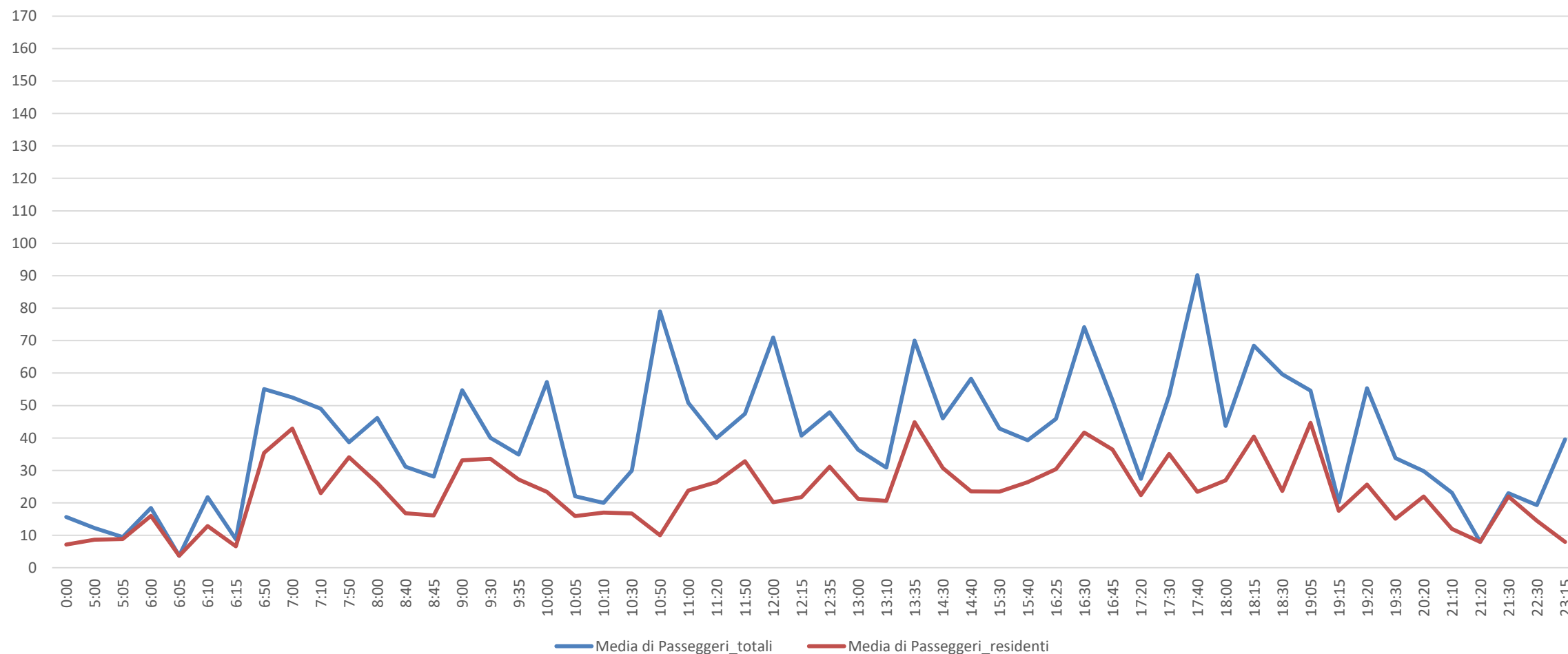
Distribuzione dei passeggeri per corsa



La distribuzione dei passeggeri nel 2020

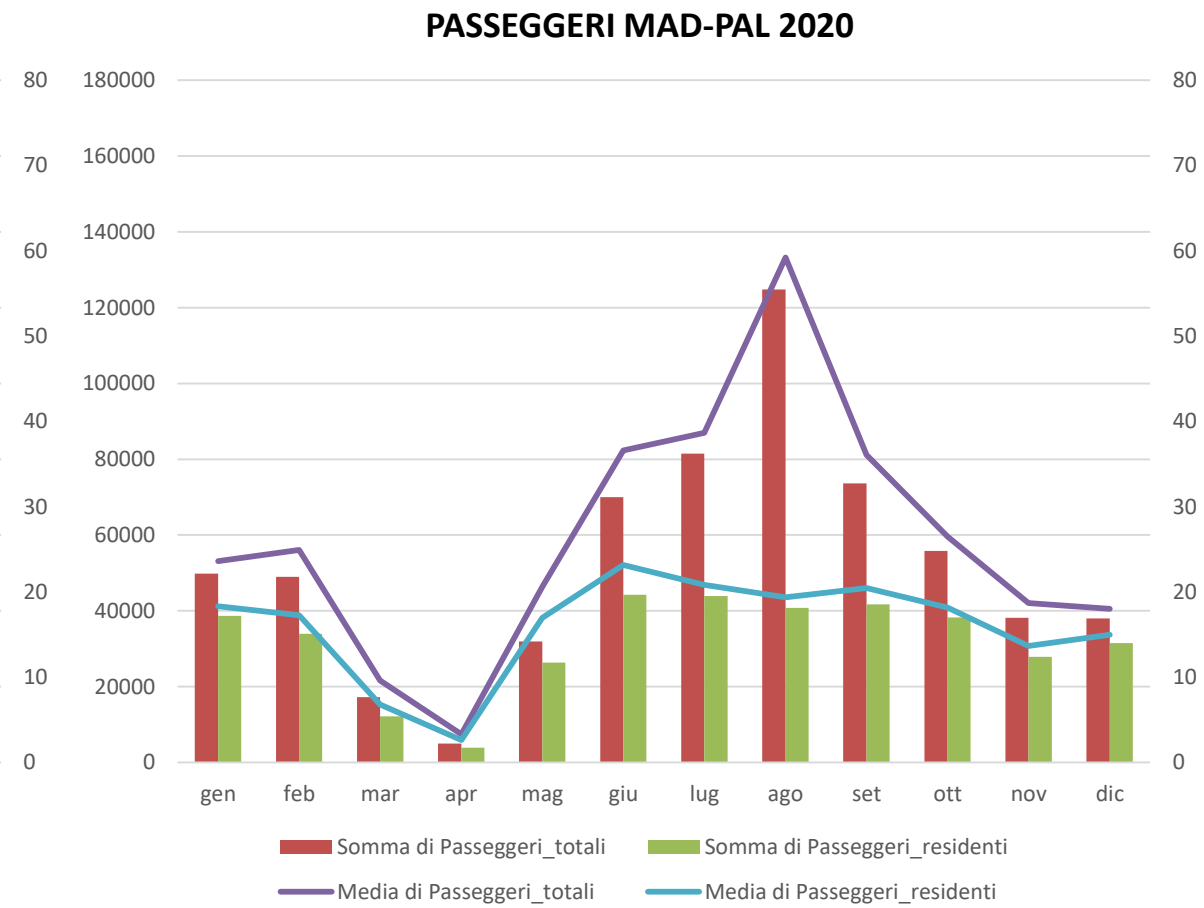
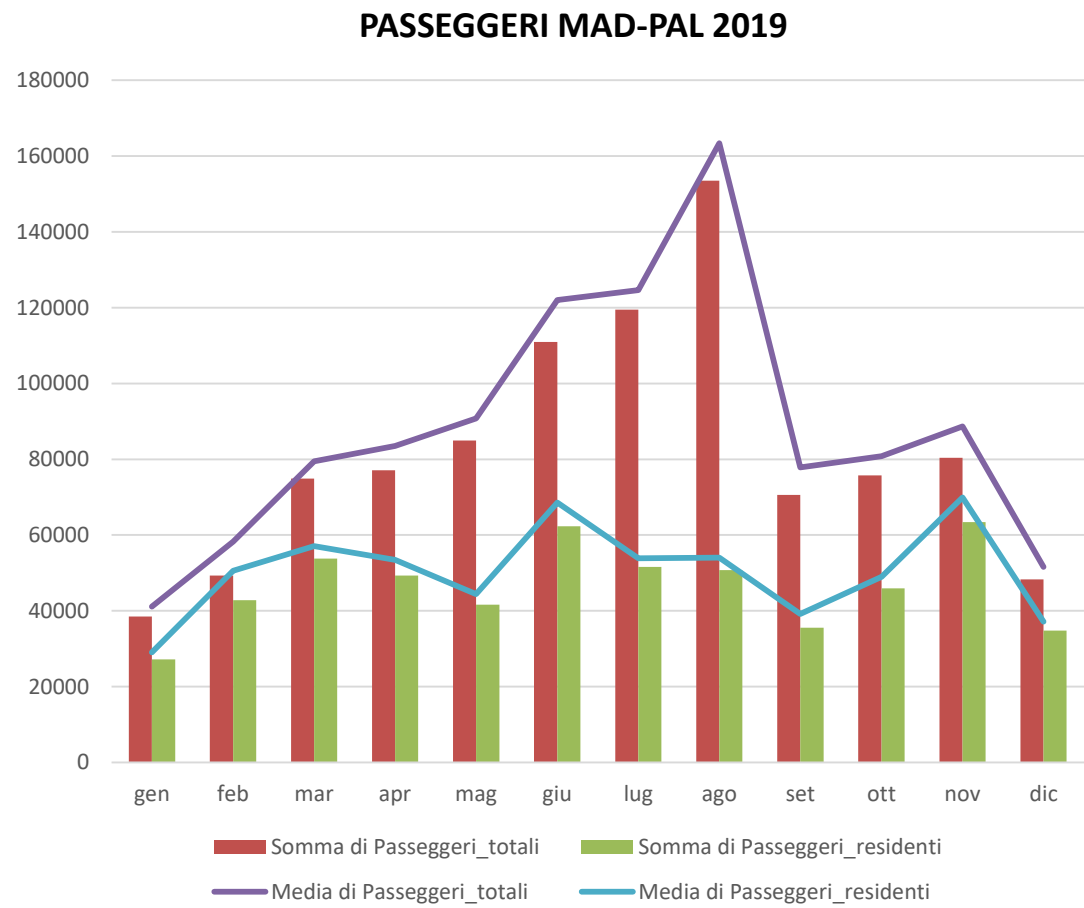
LINEA: CARLOFORTE-PORTOVESME
Distribuzione dei passeggeri per corsa

MEDIA PASSEGGERI CF-PV 2020



AMBITO LA MADDALENA

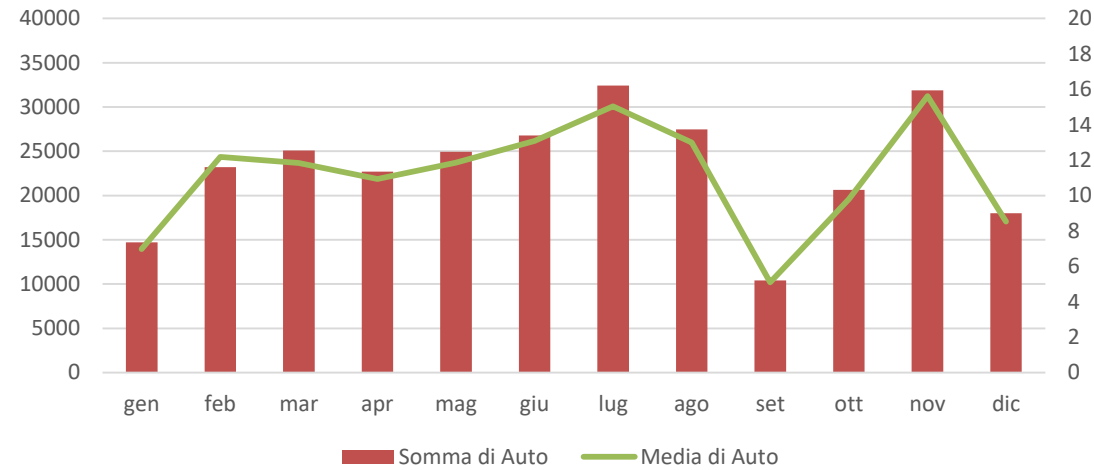
COMPONENTE PASSEGGERI



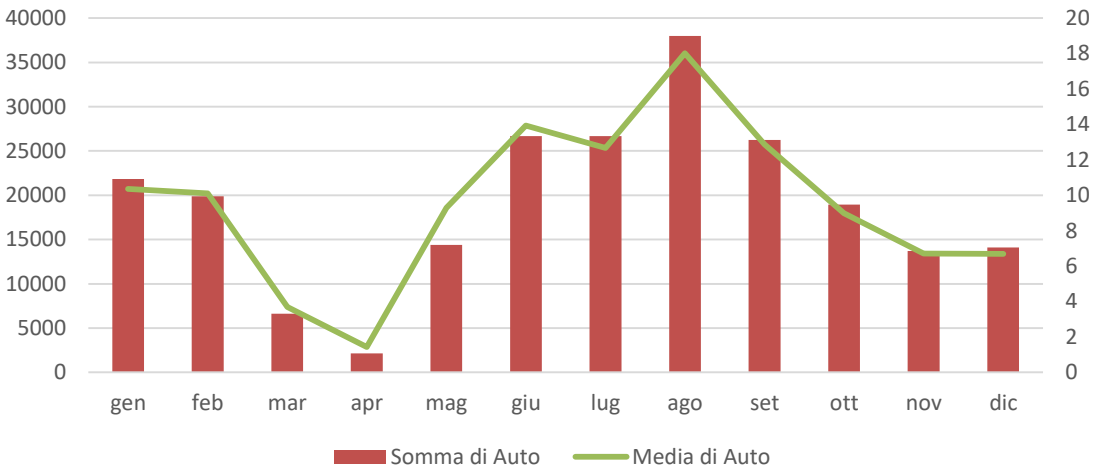
AMBITO LA MADDALENA

COMPONENTE AUTO e VEICOLI COMMERCIALI

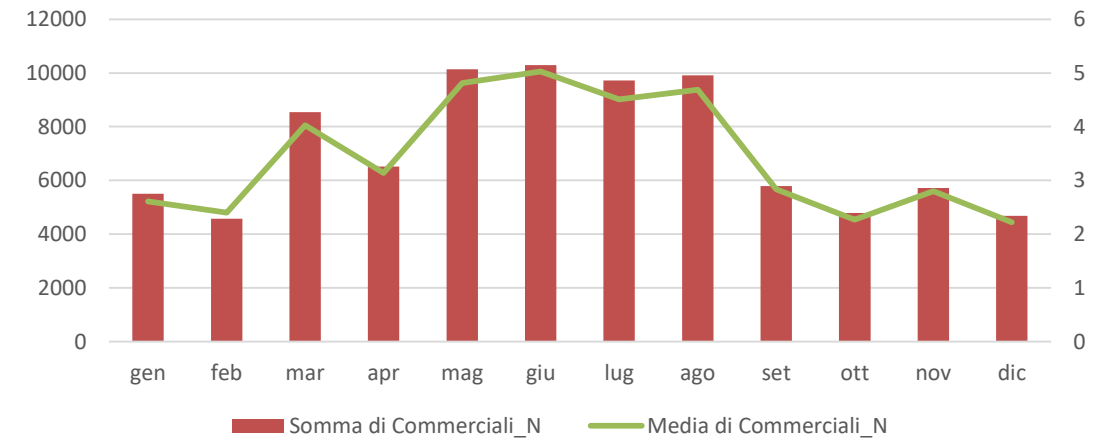
AUTO 2019



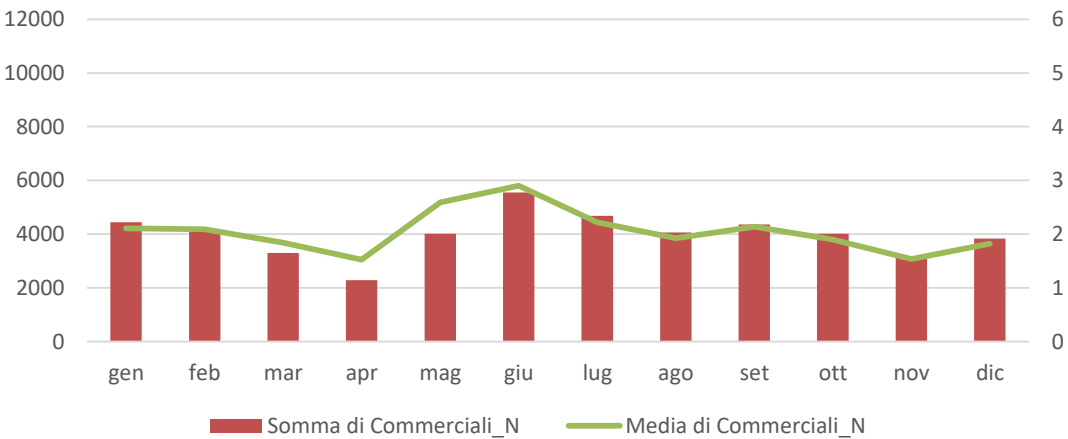
AUTO 2020



VEICOLI COMMERCIALI 2019

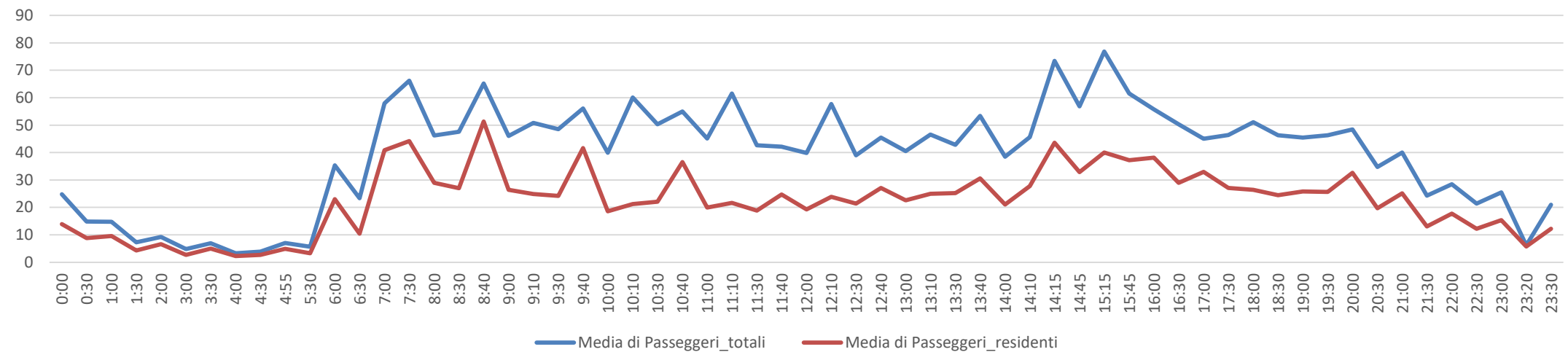


VEICOLI COMMERCIALI 2020

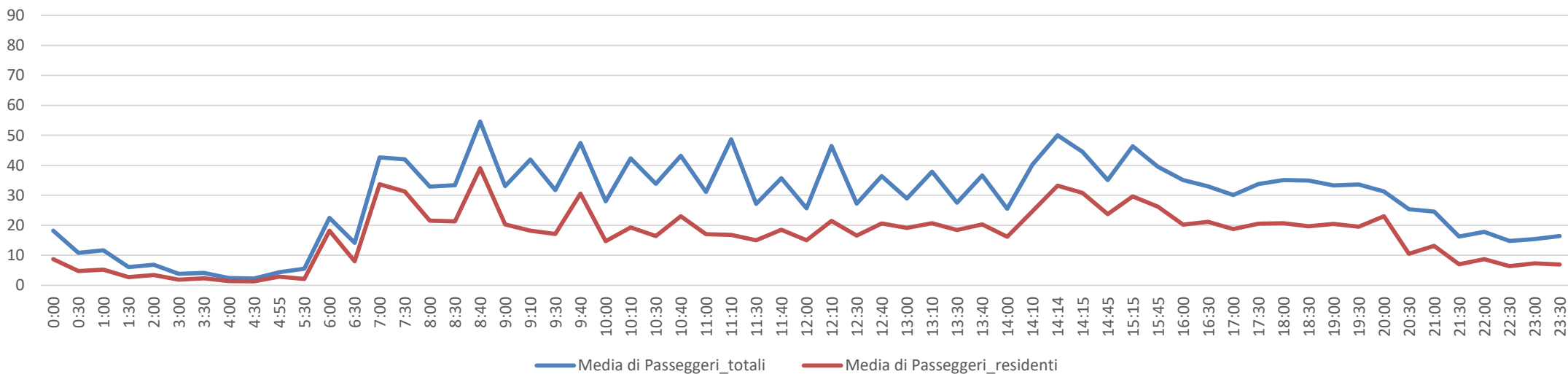


La distribuzione dei passeggeri nel biennio 2019 - 2020

MEDIA PASSEGGERI 2019



MEDIE PASSEGGERI 2020

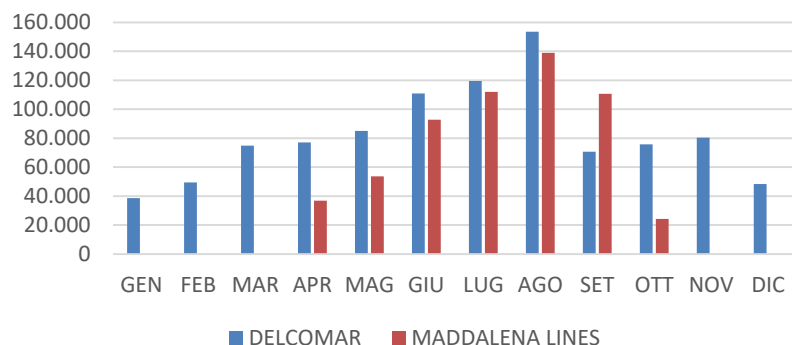


AMBITO «LA MADDALENA»: UNO ZOOM SULL'ANNO

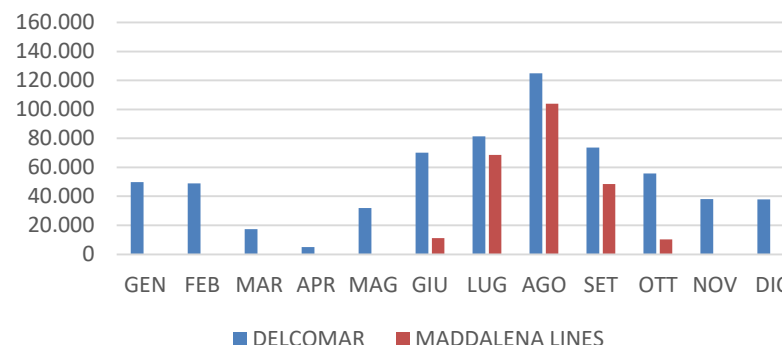
Il **traffico annuale** sulla linea «La Maddalena» è caratterizzato da una **domanda di mobilità di natura sistematica**, che si sviluppa durante i **dodici mesi**.

I dati relativi ai Gestori Moby (operativo nei 12 mesi in OSP) e Maddalena Lines (operativo 7 mesi su 12, a libero mercato) evidenziano un movimento complessivo **nel 2019** pari a **1 milione e mezzo di passeggeri** e poco più di **470 mila auto+moto**. **Nel 2020** si è registrato un calo drastico dei movimenti a causa della pandemia, arrivando a meno di 900 mila passeggeri e 325 mila auto+moto, ossia una **riduzione del 44%** per i passeggeri e **del -30%** per auto+moto.

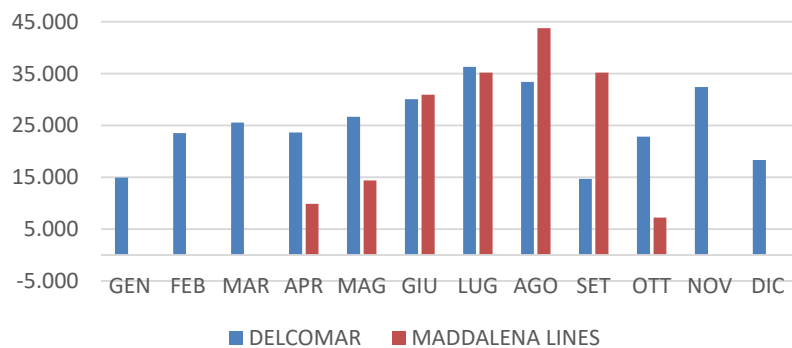
PAX 2019



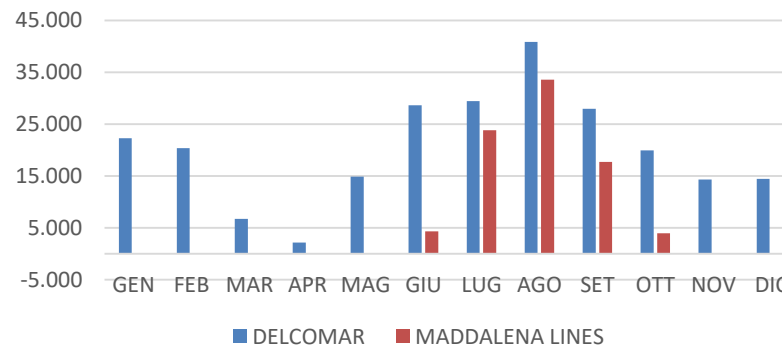
PAX 2020



AUTO+MOTO 2019



AUTO+MOTO 2020



Delcomar
Compagnia di Navigazione

2019

PAX: 983.769

AUTO+MOTO: 302.189

2020

PAX: 634.843

AUTO+MOTO: 242.009

MIL
SARDEGNA
Maddalena Lines

2019

PAX: 569.027

AUTO+MOTO: 176.433

2020

PAX: 242.470

AUTO+MOTO: 83.360



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ **La domanda di mobilità sistematica**
- ✓ La domanda turistica
- ✓ I risultati dell'indagine web
- ✓ La domanda di mobilità potenziale

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



LA COMPONENTE DELLA DOMANDA SISTEMATICA

Per un'analisi completa della domanda di mobilità è stata presa in esame la quota relativa agli spostamenti sistematici.

Con riferimento alla domanda di trasporto che interessa i collegamenti con le Isole Minori, è stata analizzata la quota di domanda sistematica dei passeggeri sulla base della matrice Origine/Destinazione della regione Sardegna, aggiornata al 2019.

La **domanda di mobilità** in regione Sardegna sviluppa complessivamente circa **700 mila spostamenti sistematici quotidiani**.

Al fine di individuare gli spostamenti sistematici che interessano gli ambiti oggetto dell'analisi, in particolare per i collegamenti marittimi tra la Sardegna e le Isole Minori, sono stati estrapolati dalla matrice i dati relativi agli ambiti di Carloforte e La Maddalena, ovvero gli spostamenti in origine e destinazione che interessano i due comuni interessati. In particolare:

- ❖ **AMBITO LA MADDALENA:** sono stati estratti dalla matrice O/D tutti gli spostamenti con origine nel comune de La Maddalena e tutti gli spostamenti con destinazione nel medesimo comune. Ai fini dell'analisi sono stati esclusi gli spostamenti interni (con origine e destinazione La Maddalena) in quanto non costituiscono domanda degli spostamenti marittimi oggetto di analisi.
- ❖ **AMBITO CARLOFORTE:** sono stati estratti dalla matrice O/D tutti gli spostamenti con origine nel comune di Carloforte e tutti gli spostamenti con destinazione nel medesimo comune. Per individuare la domanda sistematica registrata sulle due linee dell'ambito Carloforte (Carloforte – Calasetta e Carloforte – Portoscuso), per ogni spostamento preso in considerazione, è stata effettuata una assegnazione manuale finalizzata ad individuare la linea di traffico di riferimento. Anche in questo caso sono stati esclusi dall'analisi gli spostamenti interni a Carloforte.

Per entrambi gli ambiti è stato calcolato il rapporto tra gli spostamenti in origine nel comune isolano di riferimento e gli spostamenti in destinazione (esclusi gli spostamenti interni).

Per l'**AMBITO SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO** è stata realizzata una differente analisi in quanto la matrice O/D non contiene informazioni relative agli spostamenti tra il comune di Santa Teresa di Gallura e Bonifacio, essendo quest'ultimo un comune francese. Nella fattispecie sono stati presi in esame i dati della domanda trasporto nei giorni feriali invernali (2019 e 2020) ed i dati statistici riferiti ai traffici tra Corsica e Sardegna.

Gli ambiti di Carloforte e La Maddalena

CARLOFORTE

Per l'ambito **Carloforte** la **matrice O/D giornaliera** registra 213 spostamenti sistematici in origine da Carloforte (emessi), e 255 in destinazione attratti.

Dei 213 emessi, circa l'80 % interessa la tratta Carloforte – Portoscuso (175 spost./gg) e il 20% Carloforte – Calasetta (38 spost./gg) per ragioni di pendolarismo.

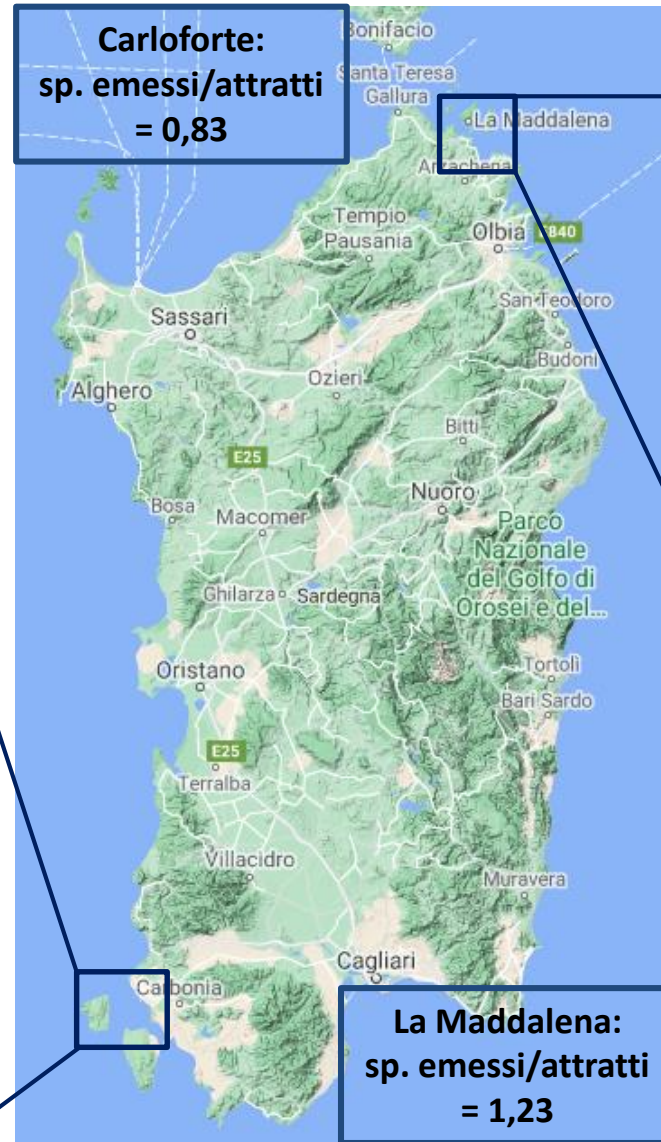
I 255 spostamenti diretti a Carloforte risultano equamente ripartiti su entrambe le linee.

Inoltre, sono stati registrati 1.824 spostamenti giornalieri interni all'isola.

**Stima domanda sistematica giornaliera =
470 spostamenti**

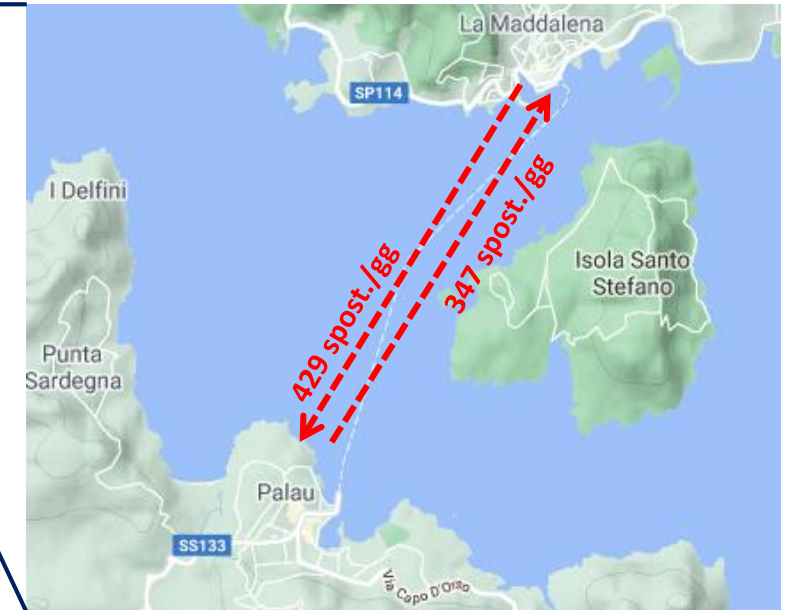


**Carloforte:
sp. emessi/attratti
= 0,83**



**La Maddalena:
sp. emessi/attratti
= 1,23**

LA MADDALENA



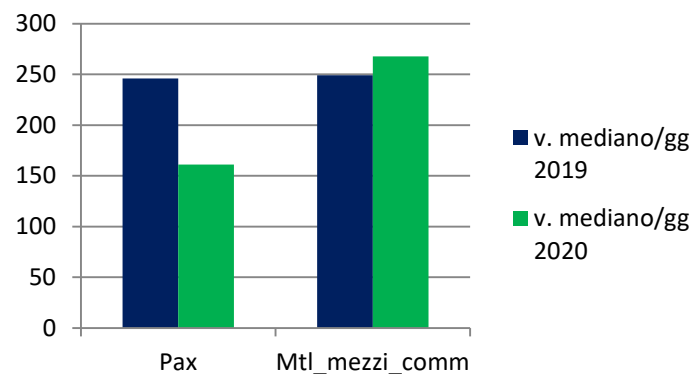
Per l'ambito **La Maddalena** dalla matrice O/D 2019 sono stati rilevati 429 spostamenti in origine da La Maddalena (spost. emessi) e 347 in destinazione (spost. attratti).

Inoltre, sono stati registrati 4.196 spostamenti giornalieri interni all'isola.

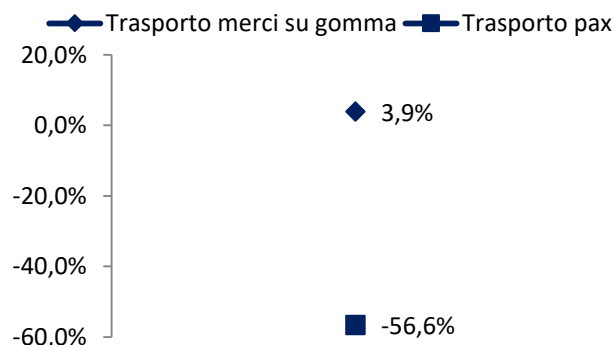
**Stima domanda sistematica giornaliera =
780 spostamenti**

L'ambito di Santa Teresa di Gallura – Bonifacio

Dai dati di traffico 2019 e 2020 sulla linea S.T. – Bonifacio sono stati estrapolati i carichi merci e passeggeri registrati nei giorni feriali nella stagione invernale (periodo 1 nov-31 mar). I valori mediani* ricostruiti hanno permesso di stimarne la variabilità.



Variazione % 2020-2019



La componente di domanda passeggeri è maggiormente variabile rispetto alle merci.

Dal 2019 al 2020 il valore mediano dei **passeggeri** trasportati in un giorno feriale si **riduce di circa 1/3** per effetto principalmente del COVID-19, in quanto vi è una quota importante di domanda occasionale (da 246 pax/gg a 161 pax/gg).

Dal lato **merci**, i valori mediani giornalieri per i due anni risultano allineati, con un leggero aumento nel 2020 del 7,5% per la riduzione del numero di corse offerte nei mesi di novembre e dicembre (da 6 a 4) e la sospensione delle corse nei giorni festivi; conseguentemente il carico viene ridistribuito nelle corse offerte restanti. I valori riscontrati confermano la **natura principalmente sistematica della domanda merci** (da 249 metri lineari/gg a 268 m.l./gg).

I **valori costanti della domanda dei mezzi commerciali** registrati sulla linea S.T. – Bonifacio sono confermati dal dato complessivo delle **«tonnellate merci trasportate su gommato in entrata ed in uscita dalla Sardegna»**, in **crescita del 3,9%** al 31.12.2020 rispetto all'anno precedente**.

La riduzione della **domanda passeggeri** risulta anch'essa in linea con i dati regionale ufficiali in cui si registra tra il 2019 e 2020 una **riduzione complessiva dei passeggeri del 43,6%**, di cui 40,6% per i viaggi traghetto e 56,6% per i viaggi minori di 20 miglia (incluso scalo di S.T. di Gallura), percentuale che risulta ancora più negativa (rispetto al -35% del v. mediano/gg rilevato sulla linea in oggetto) in ragione principalmente di una riduzione della componente occasionale della domanda, che incide ancora di più nei giorni festivi e nei periodi estivi.

* La mediana è stata preferita alla media al fine di escludere dall'analisi i valori estremi della distribuzione che non impattano sulla quota della domanda sistematica.

**<http://www.adspmaredisardegna.it/statistiche>

QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ La domanda di mobilità sistematica
- ✓ **La domanda turistica**
- ✓ I risultati dell'indagine web
- ✓ La domanda di mobilità potenziale

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

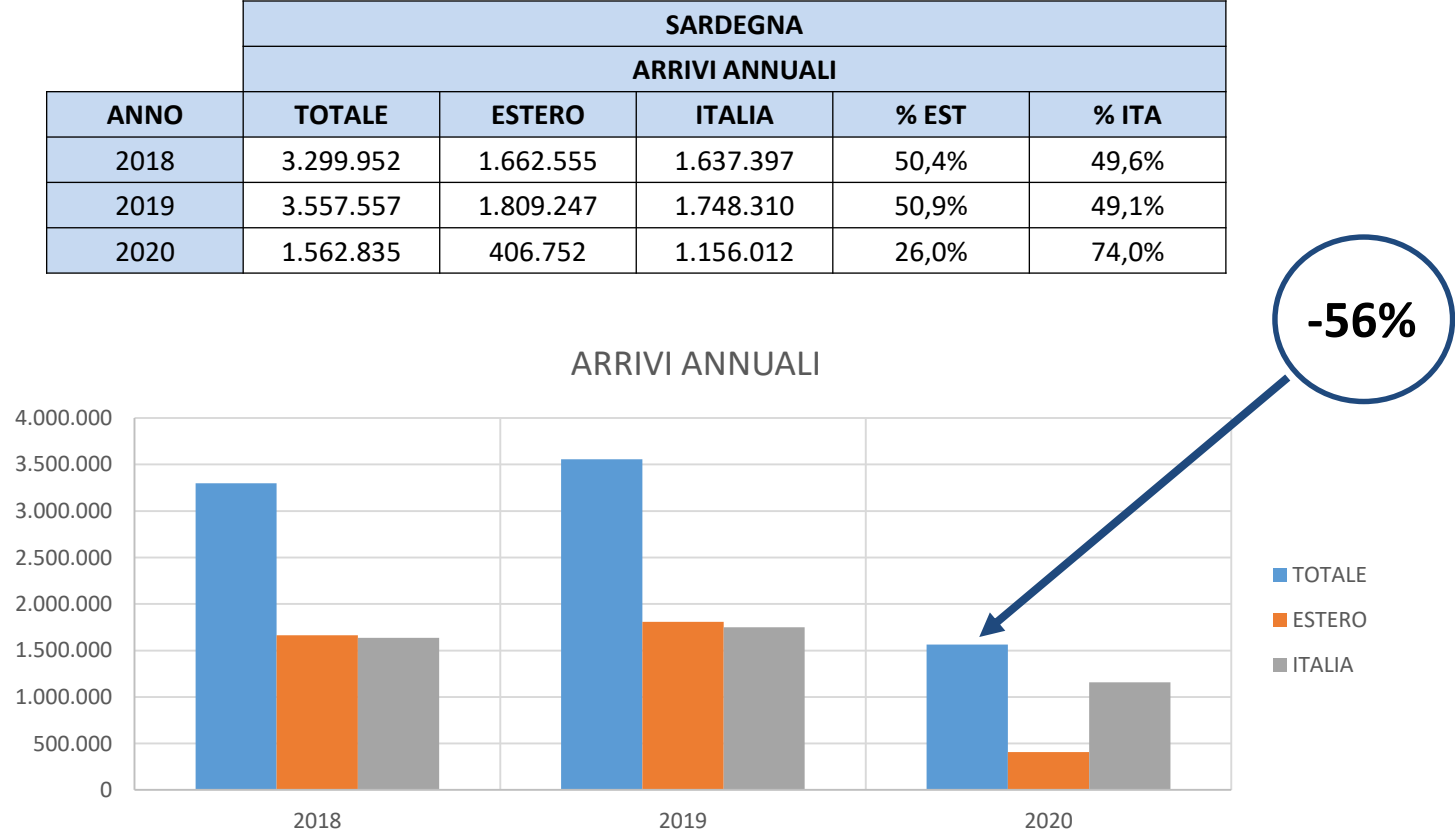
LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



ARRIVI NEL TRIENNIO 2018 – 2019 – 2020

L'analisi dei dati degli arrivi di turisti in Sardegna mostra un andamento crescente tra gli anni 2018 e 2019, mentre nel 2020 si registra un decremento significativo in linea con gli avvenimenti pandemici. La riduzione degli arrivi si attesta intorno al **56%** rispetto ai numeri registrati nel 2019, inoltre i dati mostrano una differenza sostanziale nella ripartizione degli arrivi da città Italiane e città estere rispetto agli anni precedenti: i turisti italiani ammontano al 74% del totale degli arrivi rispetto al 49% registrato l'anno precedente alla pandemia.

I dati analizzati e riportati successivamente sono stati estrapolati dal sito dell'Osservatorio del turismo, Artigianato e Commercio - Sardegna Turismo (fonte dati SIREN).

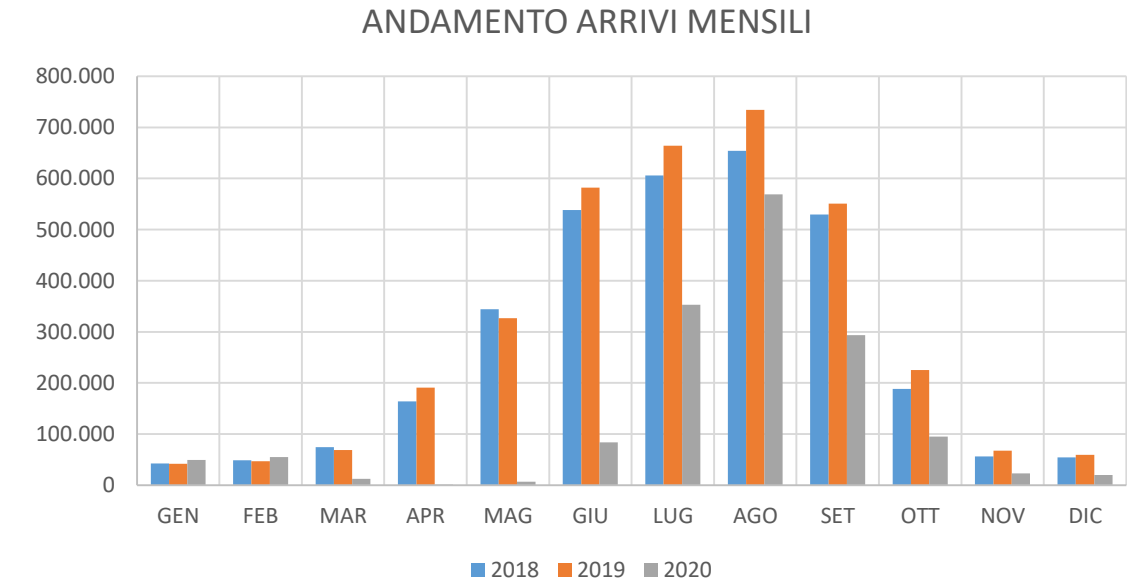


ARRIVI MENSILI NEGLI ANNI 2018-2019

I dati mensili mostrano un andamento degli arrivi a campana: il numero di arrivi dei turisti risulta concentrato principalmente nei mesi centrali dell'anno. L'andamento si ripete pressoché invariato negli anni, come mostrano i grafici. I dati registrati nel 2020 riflettono gli eventi pandemici e le conseguenti chiusure nei mesi di Marzo, Aprile e Maggio in cui la riduzione degli arrivi turistici varia tra il 99% e l'86%. Solamente nel mese di Agosto è stata registrata una riduzione degli arrivi relativamente contenuta, pari a circa il -22%.

I dati analizzati e riportati successivamente sono stati estrapolati dal sito dell'Osservatorio del turismo, Artigianato e Commercio - Sardegna Turismo (fonte dati SIRE).

	ARRIVI TURISTI			VAR % 19-20 *
	2018	2019	2020	
GEN	42.759	41.852	49.381	18%
FEB	48.542	47.184	55.012	17%
MAR	74.179	68.720	12.308	-82%
APR	163.970	190.584	1.410	-99%
MAG	344.188	326.685	6.828	-98%
GIU	538.033	581.832	83.551	-86%
LUG	605.644	664.347	353.233	-47%
AGO	654.060	733.930	569.089	-22%
SET	529.627	550.514	293.479	-47%
OTT	188.168	225.114	95.246	-58%
NOV	56.215	67.637	23.321	-66%
DIC	54.567	59.158	19.889	-66%
TOT	3.299.952	3.557.557	1.562.747	-56%



* Fonte % di riduzione mensili rispetto al 2019: http://osservatorio.sardegneturismo.it/sites/default/files/2021-04/OsservatorioTurismo_Report2020_20210415_1.pdf



ARRIVI NEL TRIENNIO 2018, 2019, 2020 NEGLI AMBITI DI INTERESSE

Al fine di analizzare più specificatamente i territori interessati dalla presenza del servizio di trasporto pubblico marittimo per il collegamento con le isole minori, di seguito sono riportati i dati degli arrivi dei turisti nei comuni di **Carloforte, Calasetta, Portoscuso, La Maddalena, Palau e Santa Teresa di Gallura** aggregati per ambito e per macroambito, in modo da restituire un quadro più ampio dell'attrattività turistica delle zone.

I dati del 2020 sono stati calcolati considerando una riduzione degli arrivi rispetto al 2019 del 56% per l'ambito Carloforte, mentre per i comuni di La Maddalena, Palau e Santa Teresa di Gallura la riduzione percentuale indicata nel report annuale è rispettivamente del 48%, 56% e 64%.

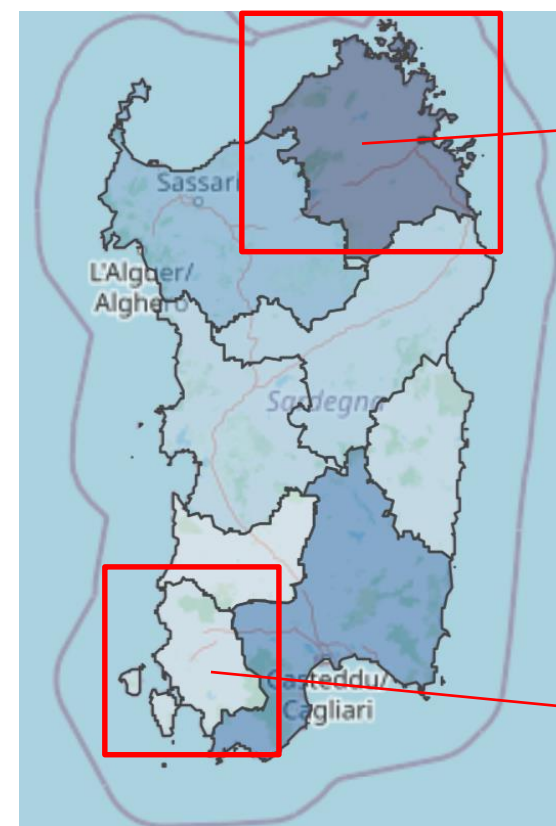
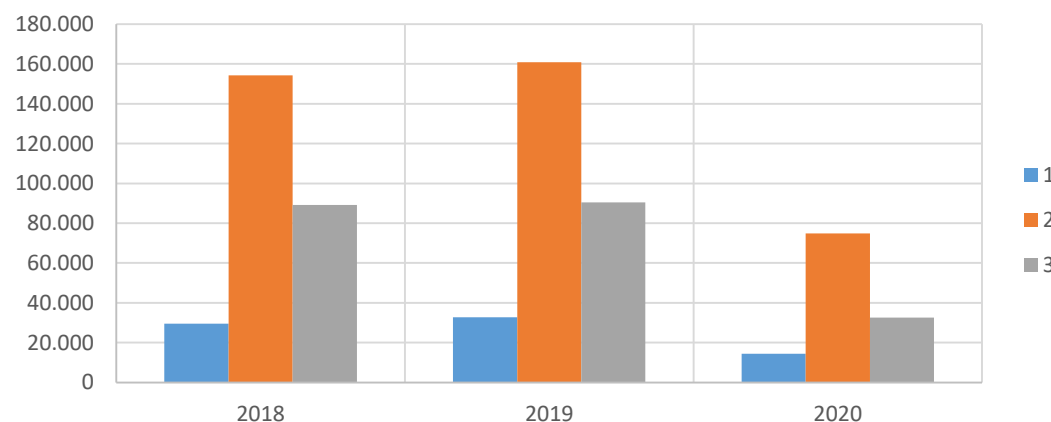
Inoltre sono indicati i valori percentuali del numero di arrivi rispetto al numero totale di arrivi di turisti in Sardegna.

I dati analizzati e riportati successivamente sono stati estrapolati dall'Osservatorio del turismo, Artigianato e Commercio - Sardegna Turismo (fonte dati SIREN).

ANNO	AMBITO					
	1: CARLOFORTE		2: LA MADDALENA		3: S.TERESA DI GALLURA	
	ARRIVI	% RISP TOT	ARRIVI	% RISP TOT	ARRIVI	% RISP TOT
2018	29.471	0,89%	154.322	4,68%	89.207	2,70%
2019	32.682	0,92%	160.874	4,52%	90.374	2,54%
2020	14.380	0,92%	74.874	4,79%	32.634	2,09%

1 = Carloforte, Calasetta, Portovesme; 2 = La Maddalena, Palau; 3 = Santa Teresa di Gallura

ARRIVI PER AMBITO



32,7%

Distribuzione degli arrivi nell'anno 2019 rispetto al totale di arrivi in Sardegna:

- **Olbia-Tempio 32,7%**
(1.162.830 arrivi)
- **Carbonia-Iglesias 3,16%**
(112.352 arrivi)

3,16%

*Fonte: <http://osservatorio.sardegnaturismo.it/it/dashboard/dati-2019>

QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ La domanda di mobilità sistematica
- ✓ La domanda turistica
- ✓ **I risultati dell'indagine web**
- ✓ La domanda di mobilità potenziale

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



IL SONDAGGIO SUL TERRITORIO

Il sondaggio sul territorio si è rivolto all'utenza (sistematica ed occasionale) dei servizi di collegamento marittimo tra l'isola maggiore e le isole minori sarde e tra la Sardegna e la Corsica al fine di conoscere meglio i bisogni e le esigenze dei territori interessati e per mettere in atto azioni che consentano di migliorare i servizi offerti negli ambiti di Carloforte e La Maddalena e nel collegamento con la Corsica.

La Regione Sardegna, prima del «lancio on line» del questionario, ha realizzato un comunicato stampa (a lato), veicolato attraverso tutte le proprie forme di comunicazione (social, web).

Al via sondaggio on-line su servizi di trasporto pubblico marittimo con le isole minori e la Corsica

10.03.21 - trasporto marittimo



🔊 Ascolta la notizia

La Regione, nell'ambito della riorganizzazione del servizio di trasporto marittimo, **ha avviato un sondaggio on-line** per conoscere meglio i bisogni e le esigenze dei territori interessati e per mettere in atto azioni che consentano di migliorare i servizi offerti nei collegamenti di Carloforte e La Maddalena e Santa Teresa di Gallura - Bonifacio (Corsica).

Il sondaggio, oltre ad individuare le esigenze di mobilità tra la Sardegna e le isole minori e la Corsica, è finalizzato alla successiva definizione delle esigenze di servizio pubblico, in linea con le ultime indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Il questionario è anonimo e prevalentemente strutturato con risposte chiuse.

Il sondaggio è attivo **fino al 23 marzo 2021**.

Per maggiori informazioni è possibile inviare una email all'indirizzo:

✉ trasp.continuita@regione.sardegna.it

Compila il questionario

Ultimo aggiornamento: 10.03.21

🖨 Stampa l'articolo

🔗 condividi ▼

IL SONDAGGIO È INIZIATO L'11 MARZO E SI È CONCLUSO IL 29 MARZO 2021

Trasporti, al via sondaggio sui servizi di trasporto pubblico marittimo con le Isole minori e la Corsica

“È fondamentale avviare un dialogo strutturato con gli operatori economici e con gli Enti pubblici al fine di cogliere aspettative ed esigenze necessarie a rendere più competitiva l'offerta e a costruire un asset strategico del trasporto pubblico marittimo che mira, nel prossimo futuro, a rappresentare sempre più un bene comune al servizio del nostro territorio”, ha dichiarato l'assessore regionale dei Trasporti, Giorgio Todde.

🔊 Ascolta la notizia

Cagliari, 11 marzo 2021 - La Regione Sardegna, nell'ambito delle proprie competenze connesse alla riorganizzazione del servizio di trasporto marittimo da e verso le Isole minori di San Pietro e La Maddalena, nonché verso l'isola della Corsica (nel collegamento tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio), ha avviato un sondaggio online al fine di conoscere meglio i bisogni e le esigenze dei territori interessati e per mettere in atto ogni azione che consenta di ottimizzare i servizi offerti.

“È fondamentale avviare un dialogo strutturato con gli operatori economici e con gli Enti pubblici al fine di cogliere aspettative ed esigenze necessarie a rendere più competitiva l'offerta e a costruire un asset strategico del trasporto pubblico marittimo che mira, nel prossimo futuro, a rappresentare sempre più un bene comune al servizio del nostro territorio”, ha dichiarato l'assessore regionale dei Trasporti, Giorgio Todde. Il sondaggio ha il duplice obiettivo di intercettare e individuare le esigenze di mobilità tra la Sardegna e le Isole minori e tra la Sardegna e la Corsica e, allo stesso tempo, di definire contenuti e modalità del servizio pubblico, in linea con le ultime indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Il questionario, prevalentemente strutturato con risposte chiuse, è articolato in tre sezioni delle quali, l'ultima, è particolarmente significativa in quanto invita l'utente ad esprimere suggerimenti e giudizi complessivi rispetto al servizio di collegamento attuale.



Il questionario web

Estratto del questionario on line

SONDAGGIO

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO MARITTIMO IN CONTINUITÀ TERRITORIALE TRA LA SARDEGNA E LE ISOLE MINORI E LA CORSICA

* Obbligatoria

1. Sesso *

☐ Maschio

☐ Femmina

2. Fascia di età *

☐ Meno di 18 anni

☐ 18-30 anni

☐ 31-44 anni

☐ 45-65 anni

☐ Più di 65 anni

3. Condizione lavorativa *

☐ Lavoratore dipendente

☐ Lavoratore autonomo/imprenditore

☐ Disoccupato

☐ Pensionato

☐ Studente

☐ Non attivo

4. Nazionalità *

☐ Italiana

☐ Comunitaria

☐ Extracomunitaria

La somministrazione del questionario è avvenuta con la modalità «on line» all'indirizzo:

<https://forms.office.com/Pages/ResponsePage.aspx?id=EIXGITIEwU2fc16CsSog9zMUFGOJG8tPhZtdOjBG2BhUM0IINhDQ0IKMUc5T0Y3UUJRQjhVSDE2UC4u>

Il questionario, prevalentemente strutturato con risposte chiuse, si è articolato in tre sezioni:

- nella prima sono riportati i dati anagrafici;
- nella seconda si riportano le informazioni inerente allo spostamento effettuato (frequenza, motivo, orario) con il collegamento marittimo interessato (La Maddalena – Palau; Carloforte – Calasetta; Carloforte – Portovesme; Santa Teresa di Gallura – Bonifacio);
- nell'ultima sezione è possibile riportare i suggerimenti proposti ed i giudizi complessivi rispetto al servizio di collegamento attuale.

Il questionario, oltre ad individuare le esigenze di mobilità tra la Sardegna e le isole minori e tra la Sardegna e la Corsica, è **finalizzato alla successiva definizione delle esigenze di servizio pubblico**, in linea con le **ultime indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (Delibera 22/2019)**.

Il questionario si conclude con una domanda relativa alla soddisfazione dell'attuale servizio.

18. Complessivamente, quanto si ritiene soddisfatto dell'attuale servizio di collegamento marittimo?

1 2 3 4 5

1: POCO, 5: MOLTO

☐ ☐ ☐ ☐ ☐

Invia

Non rivelare mai la tua password. [Segnala abusi](#)



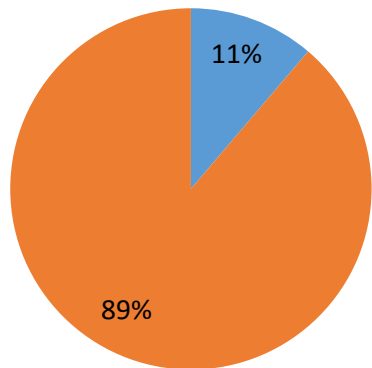
I RISULTATI DEL SONDAGGIO IN SINTESI

TOTALE RISPOSTE = 534

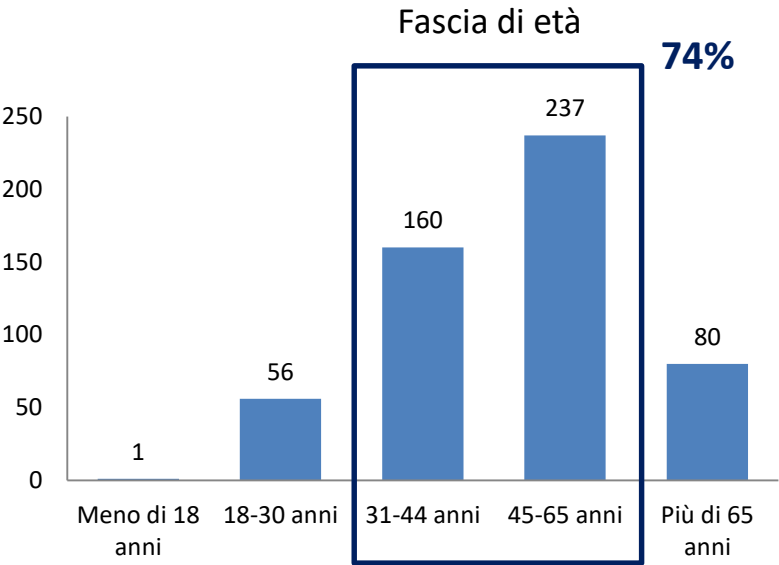
SEZIONE DATI ANAGRAFICI

Residenza o domicilio in Sardegna

■ Altrimenti ■ Residente o domiciliato in Sardegna



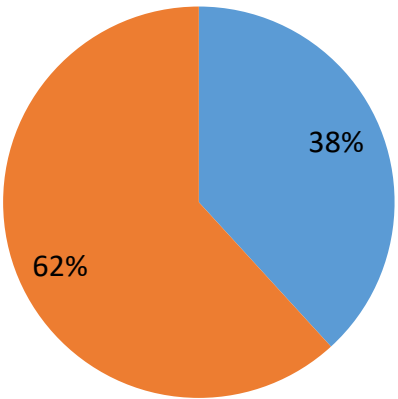
Nazionalità Italiana
per il 96%



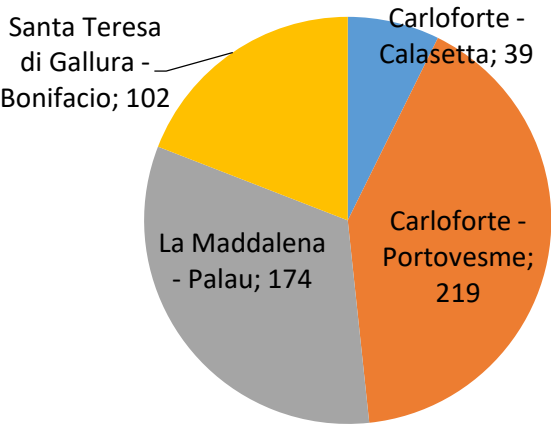
Condizione lavorativa
I rispondenti sono principalmente **lavoratori dipendenti** per il **49%**, lavoratori autonomi/imprenditori per il 23% e pensionati per il 17%.

Sesso

■ Femmina ■ Maschio

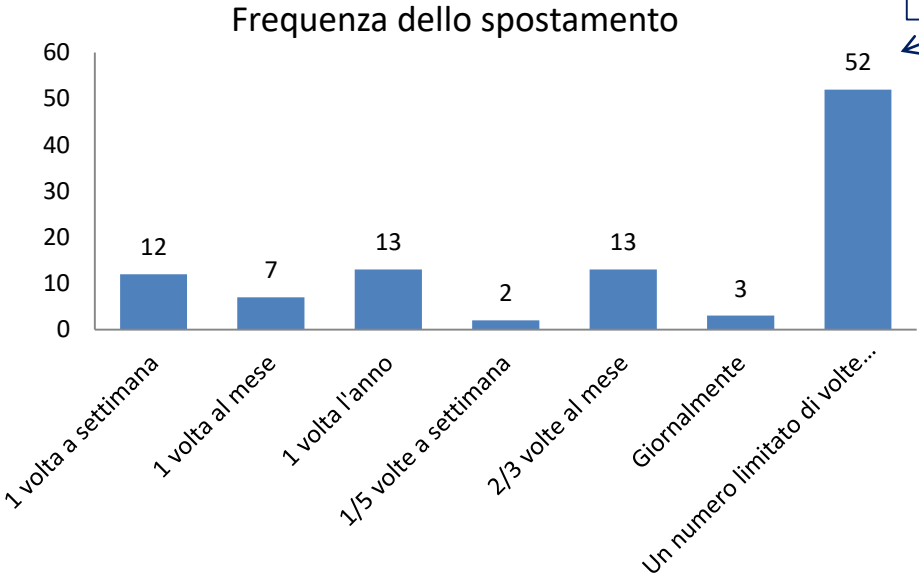
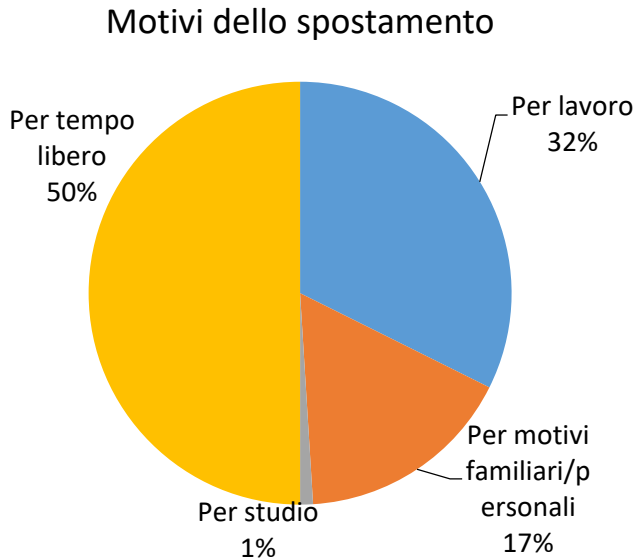


Risposte al questionario suddivise per servizio di interesse



AMBITO SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO

RISPOSTE = 102



Spostamenti principalmente occasionali

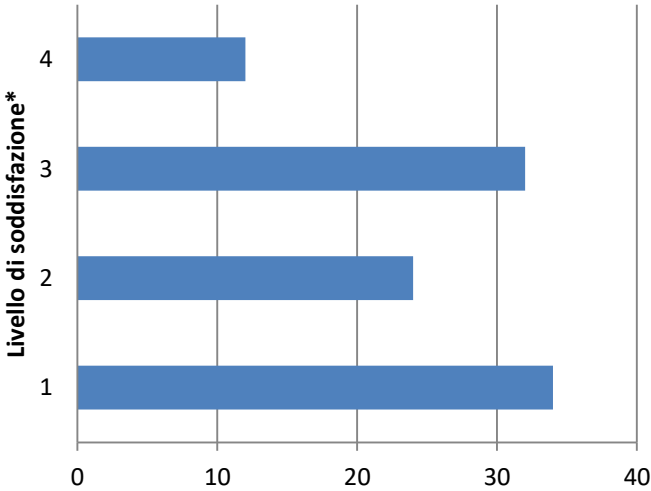
Orari spostamenti

- Andata: 50% mattina, 22% orari flessibili, 21% tarda mattinata.
- Ritorno: 45% tardo pomeriggio, 25% orari flessibili, 13% serale.

I rispondenti al questionario dichiarano di essere soddisfatti del servizio offerto per:

- Fascia oraria: soddisfatti per il 50%**
Criticità: frequenza insufficiente di corse, le sospensioni frequenti del servizio per naviglio inadeguato e la domanda non soddisfatta di auto e camion.
- Giorni festivi e feriali: soddisfatti per il 57%**
Criticità: numero ridotto di corse offerte (soprattutto nei giorni festivi).
- Stagionalità: soddisfatti per il 57%**
Criticità: numero insufficiente di corse offerte nel periodo invernale

Soddisfazione complessiva del servizio

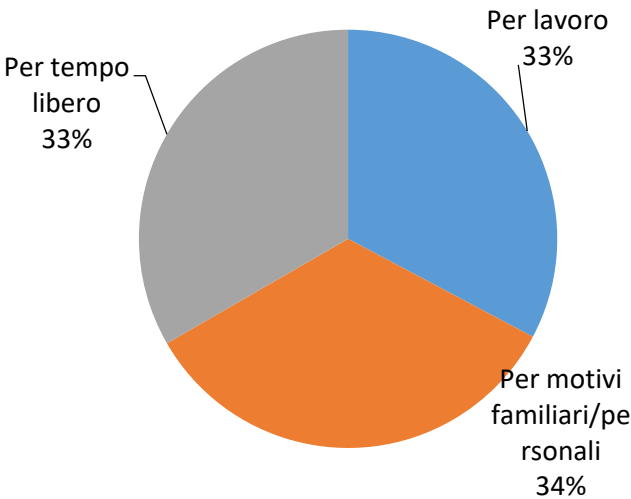


* 1=POCO, 5=MOLTO

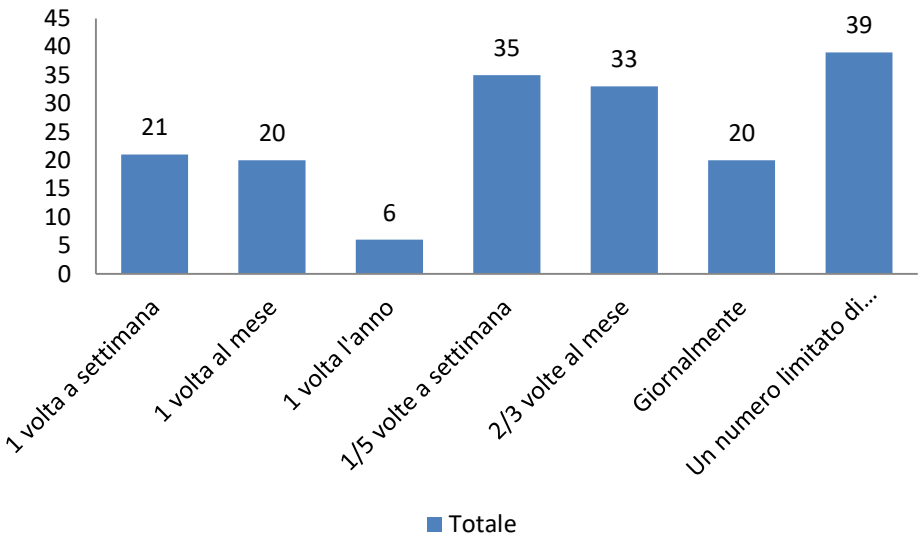


RISPOSTE = 174

Motivi dello spostamento



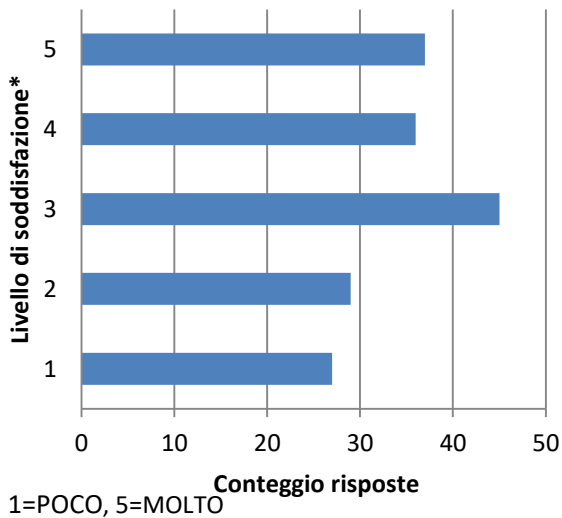
Frequenza dello spostamento



Orari spostamenti

- Andata: orari flessibili 37%, 29% tarda mattina, 21% mattina.
- Ritorno: orari flessibili 39%, tardo pomeriggio 23%, pomeriggio 15%.

Soddisfazione complessiva del servizio

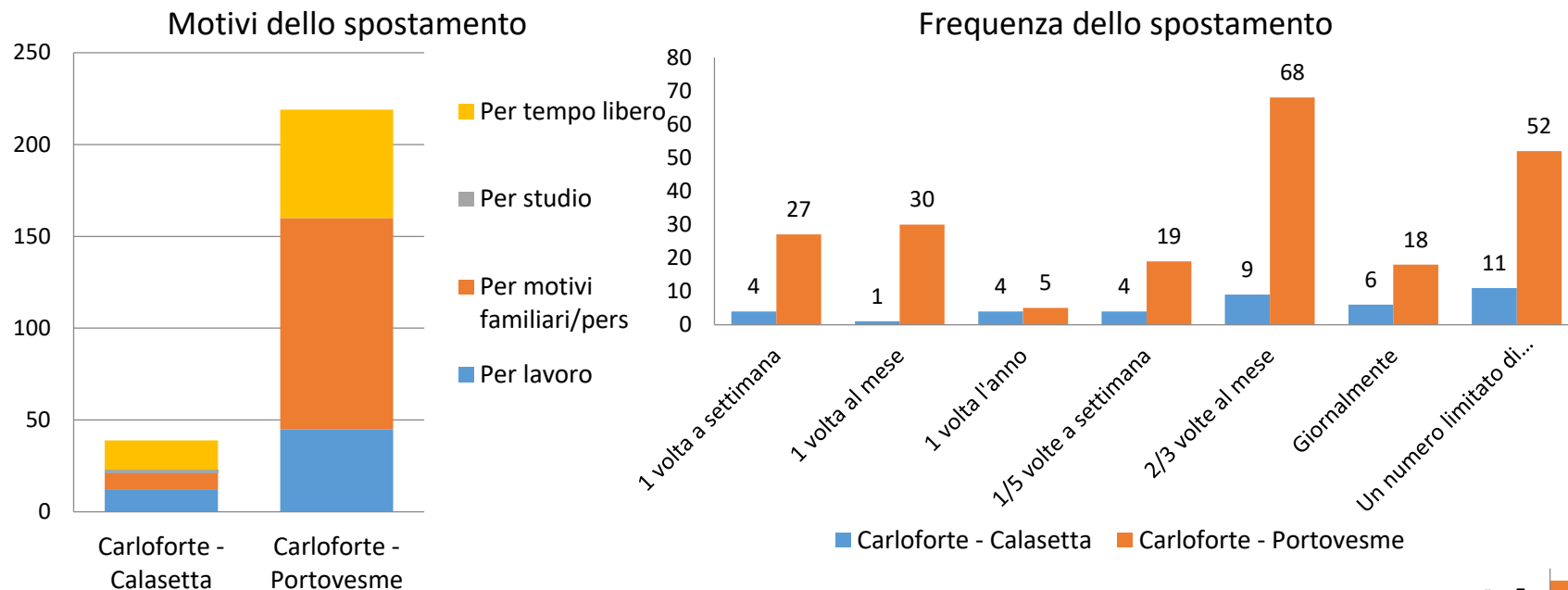


I rispondenti al questionario dichiarano di essere soddisfatti del servizio offerto per:

- Fascia oraria: soddisfatti per il 71%**
 Criticità: non coincidenza con gli orari dei servizi pubblici su gomma, presenza di corse troppo distanziate in determinate fasce orarie, in particolare primo pomeriggio e serale (attesa > di 1 ora) e scarsità di corse offerte nelle ore di punta.
- Giorni festivi e feriali: soddisfatti per il 75%**
 Criticità: stesse ragioni della fascia oraria; non sono state evidenziate particolari problematiche tra giorni festivi e feriali.
- Stagionalità: soddisfatti per il 68%**
 Criticità: numero insufficiente di corse offerte nei due periodi (soprattutto inverno).



AMBITO CARLOFORTE

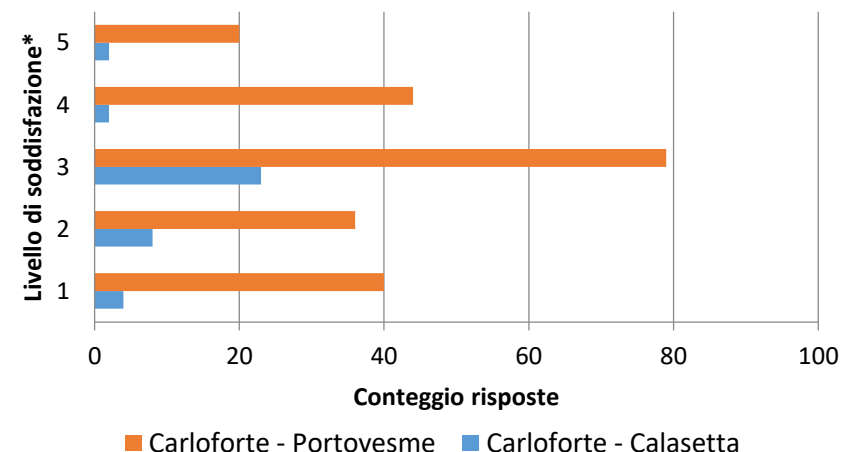


RISPOSTE = 258 di cui:
39 Carloforte – Calasetta
219 Carloforte – Portovesme

Orari spostamenti

- **Andata:**
 CF-CA: 41% tarda matt, 23% mattina, 21% flex.
 CF-PV: 35% flex, 25% tarda matt, 25% mattina.
- **Ritorno:**
 CF-CA: 31% flex, 26% tardo pom, 23% serale.
 CF-PV: 33% flex, 31% tardo pom, 16% pomeriggio.

Soddisfazione complessiva del servizio



* 1=POCO, 5=MOLTO

I rispondenti al questionario dichiarano di essere soddisfatti del servizio offerto per singola linea.

Carloforte-Calasetta:

- **Fascia oraria: soddisfatti per il 67%;** Criticità: ridotto numero di corse e naviglio inadeguato.
- **Giorni festivi e feriali: soddisfatti per il 72%;** Criticità: stesse ragioni della fascia oraria.
- **Stagionalità: soddisfatti per il 72%;** Criticità: motivazioni varie.

Carloforte-Portovesme:

- **Fascia oraria: soddisfatti per il 66%** Criticità: distribuzione e frequenza delle corse.
- **Giorni festivi e feriali: soddisfatti per il 71%;** Criticità: stesse ragioni della fascia oraria.
- **Stagionalità: soddisfatti per il 70%;** Criticità: numero insufficiente di corse offerte nei due periodi (alcuni per l'estate, altri per l'inverno, altri entrambi i periodi).



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ



- ✓ La domanda di mobilità soddisfatta
- ✓ La domanda di mobilità sistematica
- ✓ La domanda turistica
- ✓ I risultati dell'indagine web
- ✓ **La domanda di mobilità potenziale**

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



IL METODO

Per stimare la **domanda potenziale (attesa)** nei tre ambiti di riferimento è stata considerata sia la componente occasionale sia la sistematica in termini di **passengeri, automobili e mezzi commerciali**.

COMPONENTE SISTEMATICA



PROIEZIONI RESIDENTI

La stima della componente di domanda sistematica è stata realizzata in linea con l'andamento della popolazione residente dei diversi ambiti considerati.

→ la quota di componente sistematica è stata identificata a partire dalla matrice O/D 2019 per gli ambiti La Maddalena e Carloforte; per l'ambito S.T. di Gallura – Bonifacio è stata ipotizzata pari al 10% della domanda trasportata.

COMPONENTE OCCASIONALE



PROIEZIONI ECONOMICHE



PROIEZIONI TURISTICHE

La componente di domanda occasionale è stata ricostruita sulla base dell'andamento economico italiano, europeo e francese a seconda dell'ambito di riferimento (PIL, consumi delle famiglie) e il trend ipotizzato della domanda turistica e dei flussi aerei fino al 2028.

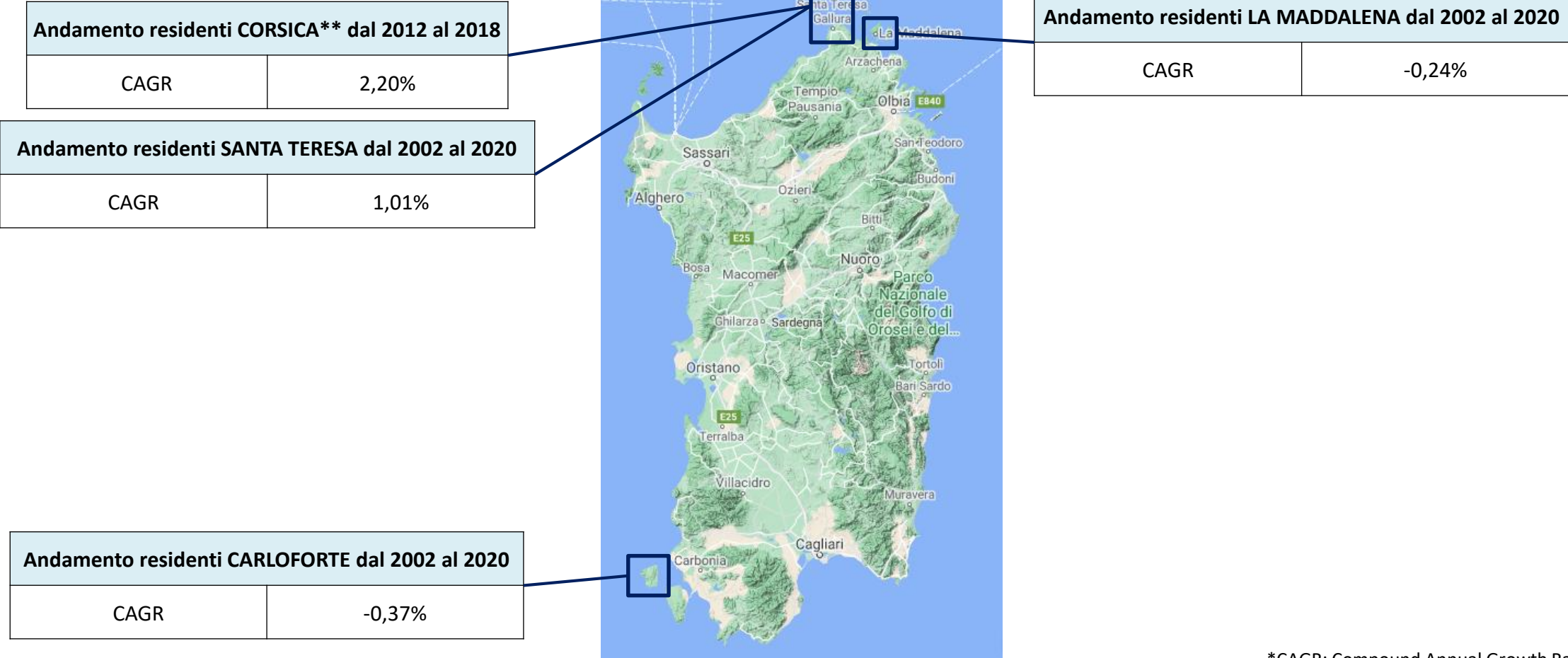
→ la quota di domanda occasionale per ogni ambito è composta dalla domanda turistica dei non residenti e dalla parte restante di domanda di trasporto dei residenti per motivi non sistematici.

La **domanda auto attesa** è stata ricostruita in linea con l'andamento seguito per la domanda passeggeri.

La **domanda di trasporto per i mezzi commerciali** è stata invece stimata sulla base dei dati dell'ANFIA (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) e dell'Autorità di Sistema del Mare di Sardegna sull'andamento delle tonnellate merci trasportate su gomma nei diversi ambiti considerati.

GLI STUDI DI SETTORE PER LA DOMANDA SISTEMATICA

La domanda futura **sistematica** è stata stimata tenendo in considerazione l'andamento dei dati di crescita della popolazione residente nei comuni interessati dal servizio di trasporto pubblico marittimo. Analizzando il numero di residenti è stato calcolato il tasso annuo di crescita composto, CAGR*, che consente di stimare la crescita annuale del numero di residenti.



*CAGR: Compound Annual Growth Rate

** Il CAGR della Corsica è calcolato come media pesata dei CAGR dei comuni di Bonifacio, Porto Vecchio, Sotta, Figari, Pianotolli Caldarellu e Monacia d’Aullene.



GLI STUDI DI SETTORE PER LA DOMANDA OCCASIONALE: PROIEZIONI ECONOMICHE

BREVE TERMINE

La domanda futura **occasionale** è stata stimata tenendo in considerazione diversi studi di settore relativi alla proiezione, a **breve termine**, dei dati di crescita del PIL, del consumo delle famiglie, e della ripresa dei movimenti turistici post pandemia.

➤ **Europa:** i dati forniti dalla Banca Centrale Europea mostrano un andamento della crescita del PIL, nell'area dell'Euro, come riportato in tabella.

EUROPA	VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUE			
	2020	2021	2022	2023
PIL	-6,90%	4,00%	4,10%	2,10%

➤ **Italia:** è stato considerato l'andamento del PIL e dei consumi delle famiglie italiane, dal 2020 al 2023, in base ai dati forniti dalla Banca d'Italia nel bollettino di gennaio 2021.

ITALIA	VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUE			
	2020	2021	2022	2023
PIL	-9,20%	3,50%	3,80%	2,30%
Consumi famiglie	-10,40%	3,20%	3,10%	1,90%

➤ **Francia:** l'andamento del PIL francese, in linea con i precedenti, è stato ricostruito sulla base dei dati forniti dalla Banca di Francia.

FRANCIA	VARIAZIONI PERCENTUALI ANNUE			
	2020	2021	2022	2023
PIL	-9,00%	5,00%	5,00%	2,00%

Indicatori utilizzati per ambito:

- Ambito **S.T. di Gallura-Bonifacio:**
Consumo famiglie Italia
PIL Francia
PIL area Euro
- Ambito **La Maddalena:**
Consumo famiglie Italia
PIL area Euro
- Ambito **Carloforte:**
Consumo famiglie Italia
PIL area Euro



GLI STUDI DI SETTORE PER LA DOMANDA OCCASIONALE: PROIEZIONI TURISTICHE

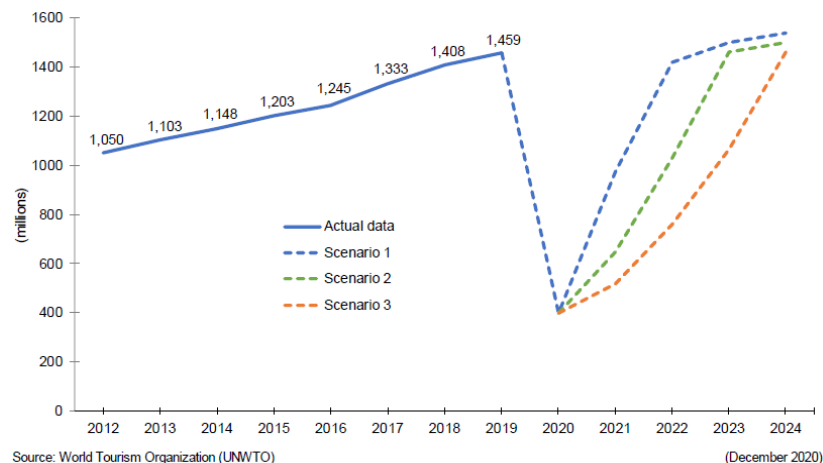
BREVE TERMINE

Per la stima della ripresa del turismo nazionale e internazionale dell'area europea, a **breve termine**, sono presi in considerazione due studi:

➤ WTO (World Tourism Organization) Arrivi turisti internazionali:

- Scenario 1: recupero in 2½ anni (metà 2023)
- Scenario 2: recupero in 3 anni (fine 2023)
- Scenario 3: recupero in 4 anni (fine 2024)

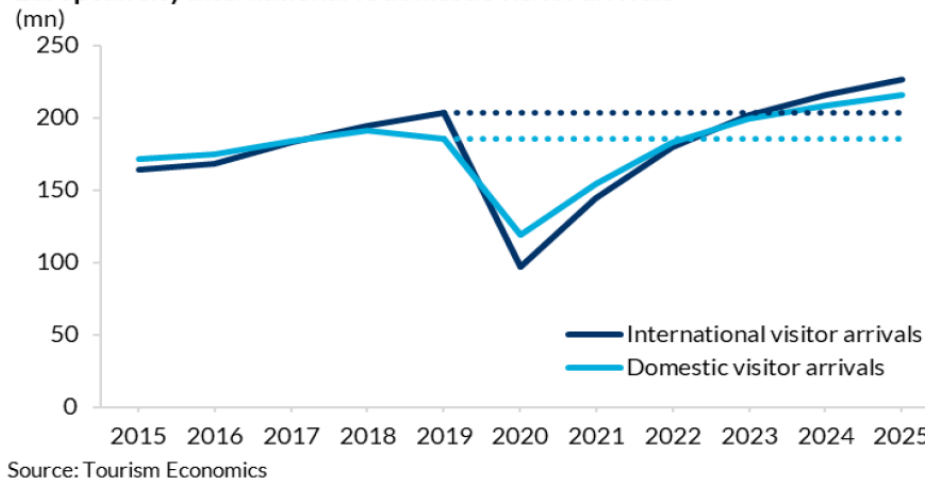
International tourist arrivals: Scenarios for 2021-2024 (millions)



➤ Tourism Economics (Oxford Economics) Arrivi turisti

- internazionali: il numero di arrivi tornerà ai livelli del 2019 nel 2024
- nazionali: il numero di arrivi tornerà ai livelli del 2019 nel 2023

European city international vs domestic visitor arrivals



Entrambe le proiezioni mostrano un andamento simile: una crescita pressoché costante sino al 2019, un decremento sostanziale in corrispondenza della pandemia mondiale e una ripresa, a partire dal 2020, più o meno rapida che consentirà di tornare ai numeri di arrivi di turisti simili a quelli del 2019 intorno al 2024.

MEDIO TERMINE

Inoltre per la proiezione della domanda turistica a **medio termine**, ossia fino al 2028, è stato preso in considerazione lo studio della IATA (International Air Transport Association) in cui viene indicata, per l'Europa, una crescita annuale del **+2,2%** a partire dai valori del 2019.



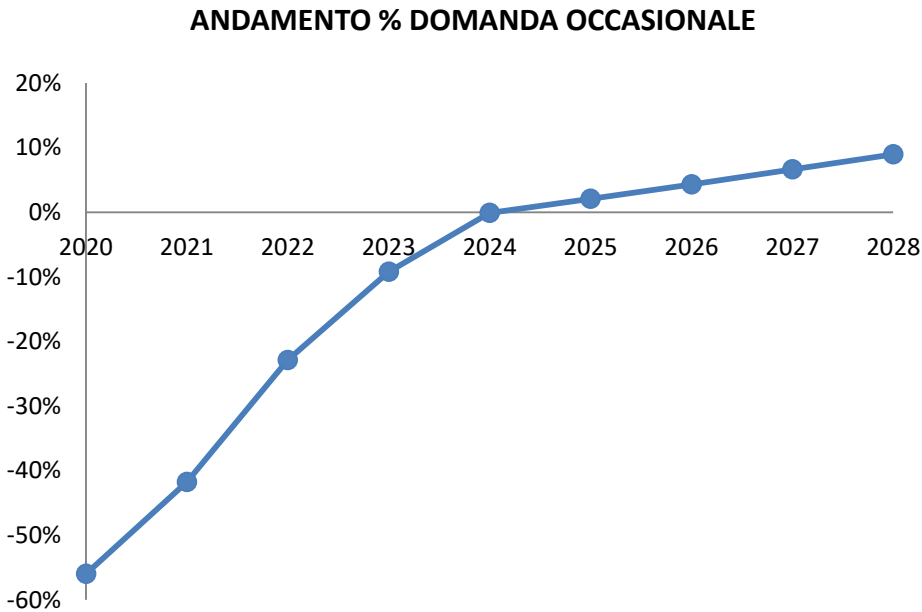
Il trend ipotizzato per la domanda occasionale

In definitiva la tabella evidenzia le percentuali di crescita, con riferimento agli arrivi totali in Sardegna, ricavate dagli studi citati e utilizzate al fine di stimare la **domanda occasionale futura**, in particolare per gli ambiti La Maddalena e Carloforte, ricostruite sulla base dell'andamento economico italiano ed europeo, attraverso un processo di normalizzazione delle percentuali di crescita, e in linea con i trend della domanda turistica.

DOMANDA OCCASIONALE	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
% RISPETTO ANNO PRECED.	-56,00%	32,30%	32,48%	17,73%	10,0%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%
% RISPETTO 2019	-56,00%	-41,79%	-22,88%	-9,21%	-0,13%	2,07%	4,31%	6,61%	8,95%

Le percentuali di crescita della domanda occasionale, rispetto al 2019, mostrano una diminuzione del 56%* degli arrivi nell'anno 2020 e successivamente una risalita fino ad arrivare ai valori del 2019 (ante pandemia) nell'anno 2024. Negli anni successivi si ipotizza una crescita costante di circa + 2,2 punti percentuali ogni anno.

Per l'ambito Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, ai fine della stima della domanda futura attesa occasionale si è tenuto conto, oltre all'andamento economico italiano ed europeo anche di quello francese per la natura propria della tratta.



*<http://osservatorio.sardegnaturismo.it>



LA DOMANDA POTENZIALE (ATTESA)

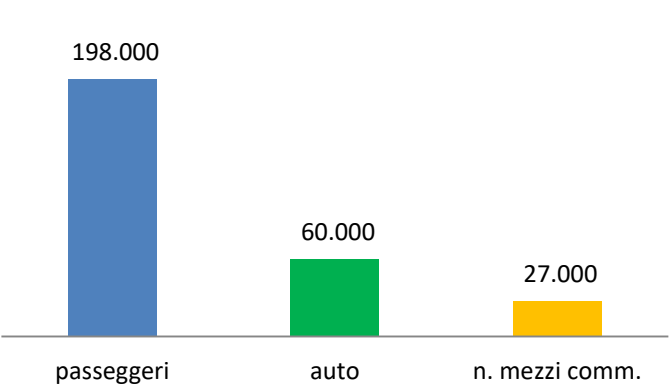
AMBITO S.T. DI GALLURA - BONIFACIO

Si parte da un valore del 2019 per i 5 mesi oggetto di analisi di 32.960 pax, 10.206 auto e 3.844 mezzi commerciali.

NEL PERIODO 2022 – 2028 IN MEDIA PER ANNO SI STIMA:

- 33.000 passeggeri/anno;
- 10.000 auto/anno;
- 4.500 mezzi comm./anno.

Totale periodo 2022-2028
(6 anni)



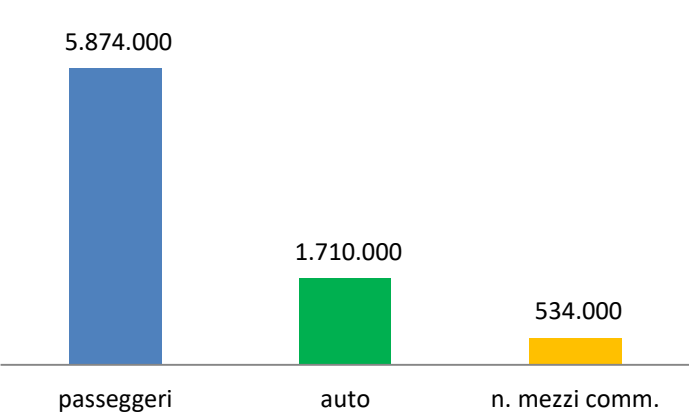
AMBITO LA MADDALENA

Si parte da un valore annuo del 2019 di 983.769 pax, 278.271 auto e 86.156 mezzi commerciali.

NEL PERIODO 2022 – 2028 IN MEDIA PER ANNO SI STIMA:

- 979.000 passeggeri/anno;
- 285.000 auto/anno;
- 89.000 mezzi comm./anno.

Totale periodo 2022-2028
(6 anni)



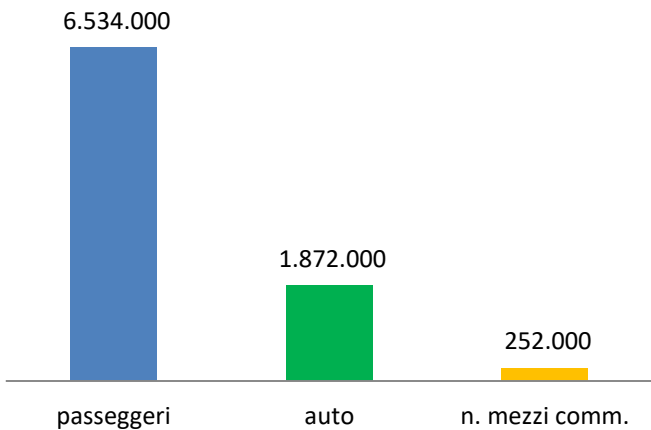
AMBITO CARLOFORTE

Si parte da un valore annuo del 2019 di 1.103.332 pax, 312.497 auto e 38.701 mezzi commerciali.

NEL PERIODO 2022 -2028 IN MEDIA PER ANNO SI STIMA:

- 1.089.000 passeggeri/anno;
- 312.000 auto/anno;
- 42.000 mezzi comm./anno.

Totale periodo 2022-2028
(6 anni)



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «S.T. DI GALLURA-BONIFACIO»

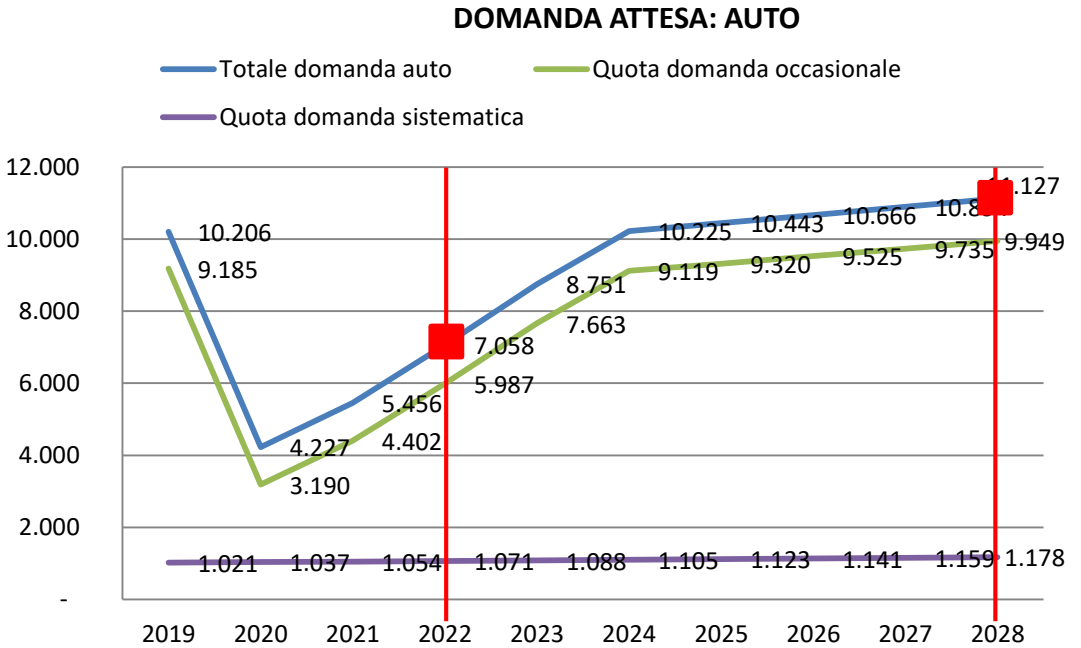
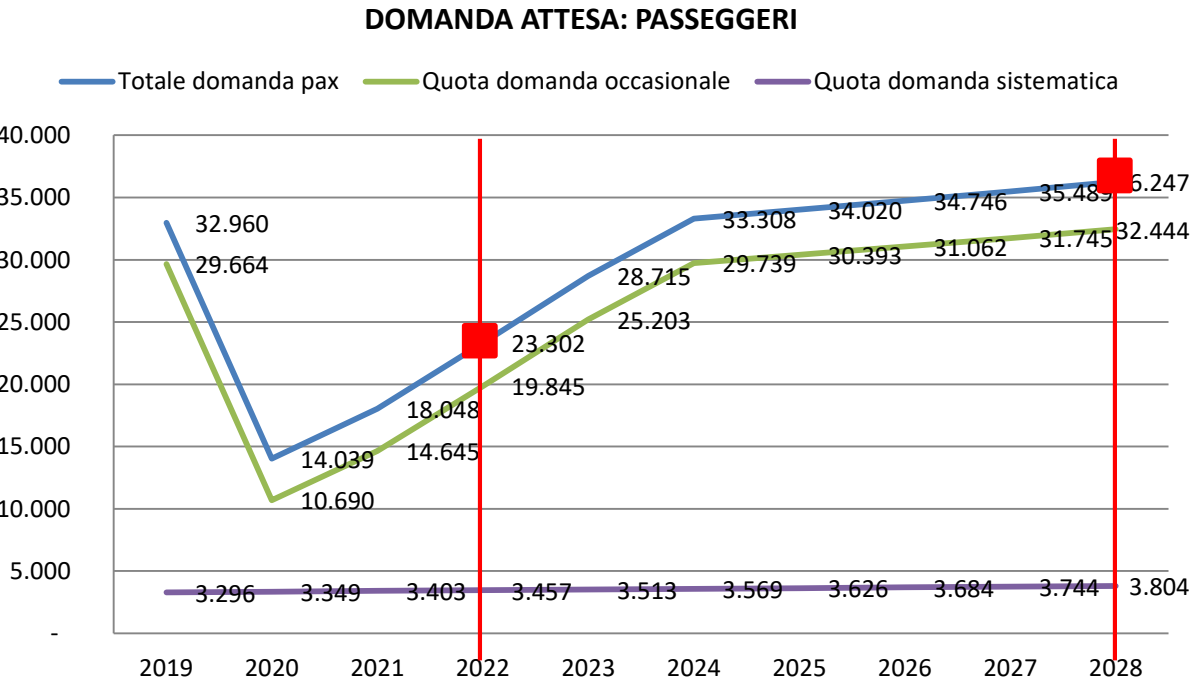
È stata stimata la **domanda trasportata attesa passeggeri ed auto** nel servizio S.T. di Gallura-Bonifacio per i 5 mesi oggetto di analisi . Il trend di crescita della domanda passeggeri totale è stato ricostruito a partire dai dati di domanda trasporto nel 2019 e 2020, sulla base di due quote:

- Domanda occasionale: 90% dei pax trasportati nel 2019; ricostruiti sulla base delle proiezioni economiche (consumo famiglie Italia, PIL Francia, PIL area Euro) e turistiche.
- Domanda sistematica: 10% dei pax trasportati nel 2019; ricostruiti sulla base delle proiezioni dell'andamento dei residenti (residenti Bonifacio e comuni limitrofi, residenti Santa Teresa di Gallura, ovvero +1,6%).

L'andamento evidenzia nel 2024, dopo 4 anni, il raggiungimento del livello di domanda registrato nel 2019; dal 2024 è stata ipotizzata una crescita annua fissa pari al 2,2% (trend europeo IATA).

Per la domanda auto è stata utilizzata la stessa proiezione in linea con le evidenze riscontrate nell'analisi della domanda trasportata attuale.

La proiezione della domanda di **trasporto passeggeri** evidenzia, rispetto al 2019 una crescita totale del **+10%** al 2028 (da 32.960 a 36.247 pax totali), in linea con la crescita della domanda di **trasporto auto** pari al **+9%** (da 10.206 a 11.127 auto totali).



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «S.T. DI GALLURA-BONIFACIO»

Con riferimento alla domanda di trasporto merci dal 2019 al 2020 si registra una riduzione di metri lineari trasportati di circa il 35% conseguente all'eliminazione e alla minor offerta di corse al giorno sulla linea internazionale S.T. di Gallura – Bonifacio per l'emergenza COVID-19 e non per effetto una riduzione di domanda.

Per la stima della domanda attesa è stato ipotizzato per l'anno 2021 lo stesso numero di metri lineari rilevato nel 2020 (in quanto tutt'ora sono soppresse determinate corse), mentre ci si aspetta un ritorno alla piena operatività della linea nel 2022.

A partire dall'anno 2023 è stato stimato un tasso di crescita annuale costante sulla base della variazione 2020/2019 registrata del tonnellaggio trasportato su gomma in entrata ed uscita dalla Sardegna* (+3,9%) e sulla variazione 2018/2019 complessiva in Italia (4%) ed in Francia (5,4%)*. È stata quindi ipotizzata una crescita annua della domanda di metri lineari pari al +4,4%.

È stato proiettato lo stesso trend di crescita alla domanda futura di mezzi commerciali sulla linea S. T. di Gallura e Bonifacio.

Complessivamente si stima una crescita del **+29,7%** del **trasporto merci** sulla linea dal 2019 al 2028, in particolare:

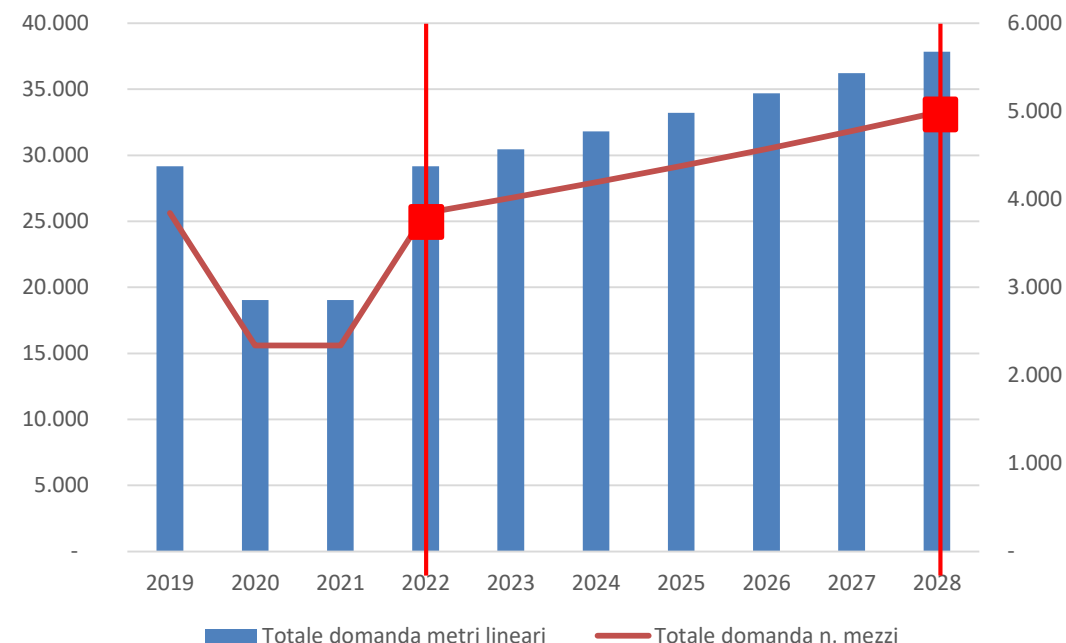
- da circa 29.000 metri lineari registrati nel 2019 a 37.833 attesi nel 2028;
- da 3.844 mezzi commerciali registrati nel 2019 a 4.987 attesi nel 2028.

In media sulla linea analizzata, 1 mezzo commerciale coincide con circa 7,6 metri lineari.

*<http://www.adspmaredisardegna.it/statistiche>

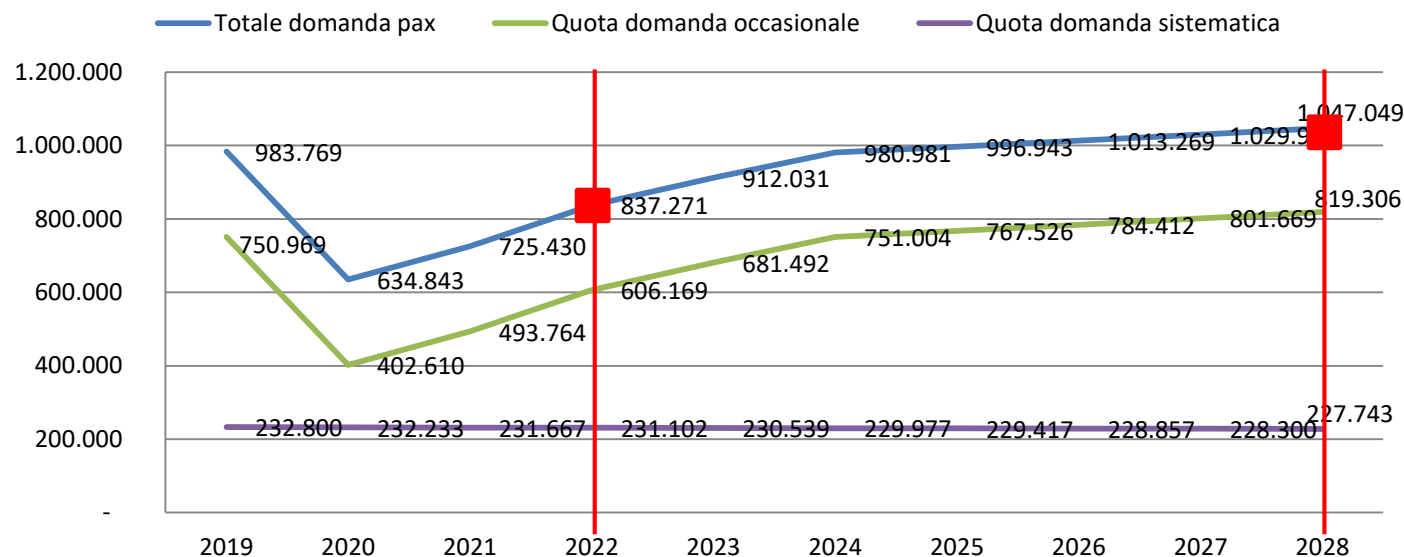
**Dati ANFIA Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica

**DOMANDA ATTESA TRASPORTO MERCI:
METRI LINEARI E N. MEZZI COMMERCIALI**



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «LA MADDALENA»

DOMANDA ATTESA: PASSEGGERI



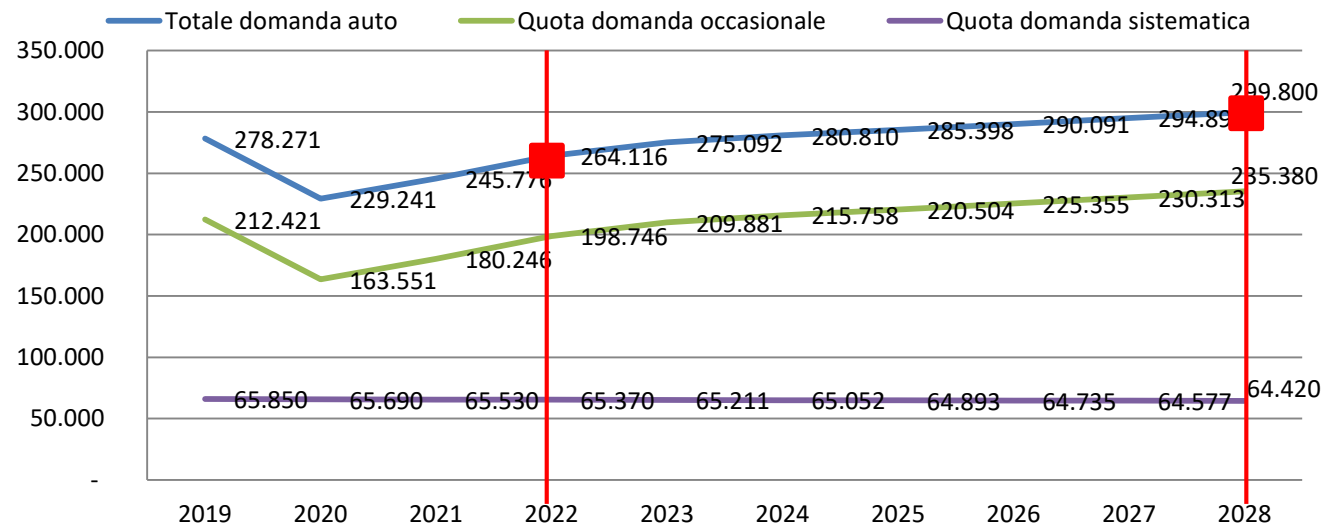
Nel 2019 i residenti trasportati pesano il 57% sul totale passeggeri registrati.

È stata stimata la **domanda passeggeri attesa** nel servizio La Maddalena – Palau annuale dal 2019 al 2028 sulla base della metodologia descritta:

- quota domanda sistematica: ricostruita a partire dai dati dalla matrice sistematica 2019 sulla base della proiezione dell'andamento dei residenti (-0,24%);
- quota domanda occasionale: ricostruita sulla base delle proiezioni economiche (consumo famiglie Italia e PIL area Euro) e turistiche.

L'andamento ipotizzato prevede una crescita della **domanda attesa passeggeri** dal 2019 al 2028 del **+6,4%**.

DOMANDA ATTESA: AUTO



Analogamente è stata stimata la domanda di trasporto futura di auto.

Per la **domanda auto** è confermato lo stesso trend della domanda passeggeri, con una crescita stimata dal 2019 al 2028 del **+7,7%**.



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «LA MADDALENA»

Dal 2019 al 2020 i metri lineari trasportati sulla linea La Maddalena – Palau si riducono del -46% per effetto principalmente della riduzione della domanda occasionale di trasporto.

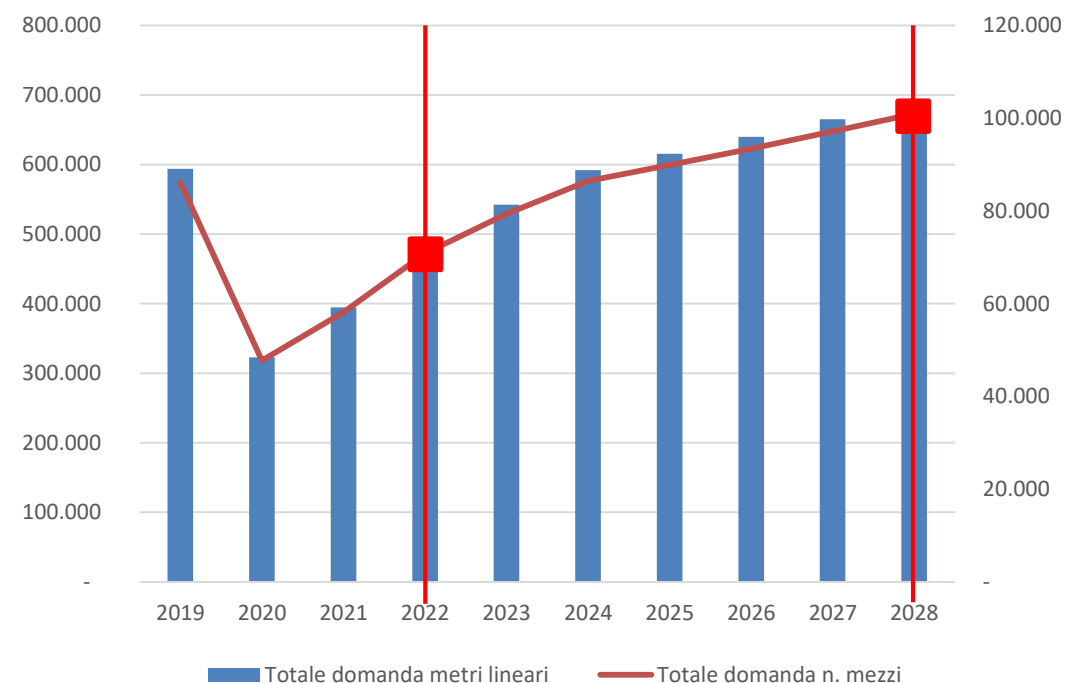
È stato stimato un ritorno ai volumi del 2019 entro il 2024, in linea con il trend dei passeggeri trasportati.

Successivamente si è ipotizzata una crescita annuale pari al 3,95% (risultato dai dati delle variazioni del tonnellaggio merci trasportato su strada registrate in Italia ed in Sardegna). Lo stesso andamento è ipotizzato per il numero di mezzi commerciali attesi sulla linea La Maddalena – Palau.

Complessivamente l'analisi evidenzia una crescita della **domanda di metri linea** sulla tratta Palau – La Maddalena nell'intero periodo considerato 2019-2028 del **+16,4%** (da 593.868 **m. lineari** registrati nel 2019 a 691.475 attesi nel 2028) in linea con il numero di mezzi commerciali di **+17,2%** (da 86.156 **mezzi** rilevati nel 2019 a 100.962 stimati nel 2028).

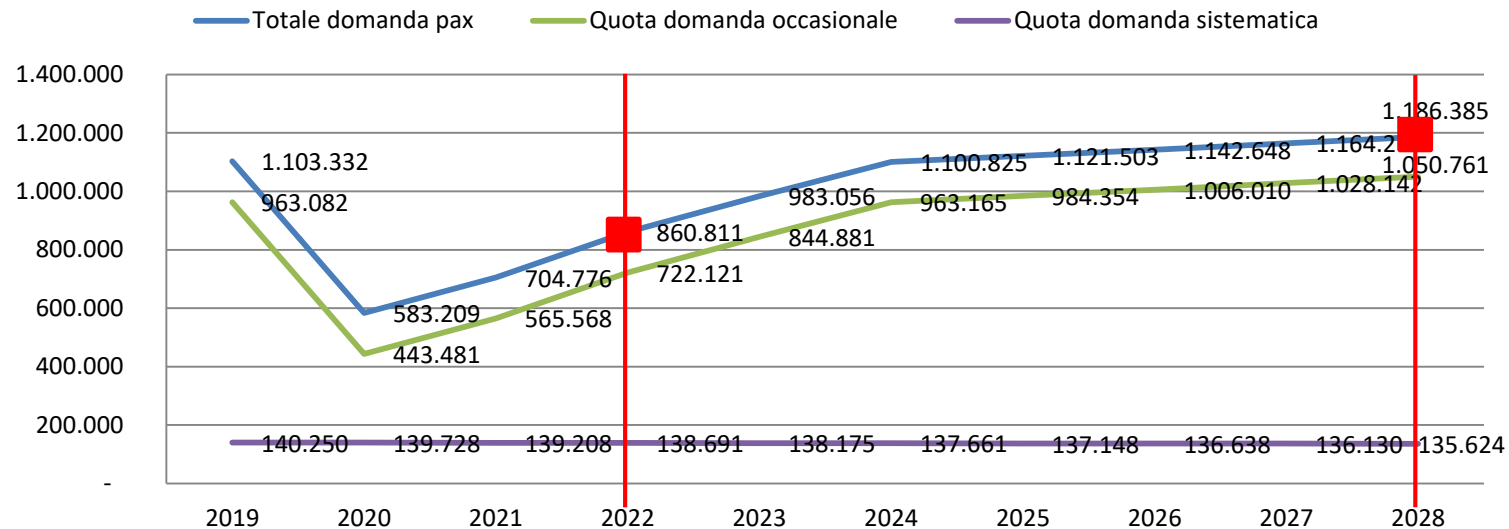
In media sulla linea analizzata, 1 mezzo commerciale coincide con 6,9 metri lineari.

DOMANDA ATTESA TRASPORTO MERCI: METRI LINEARI E N. MEZZI COMMERCIALI



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «CARLOFORTE»

DOMANDA ATTESA: PASSEGGERI



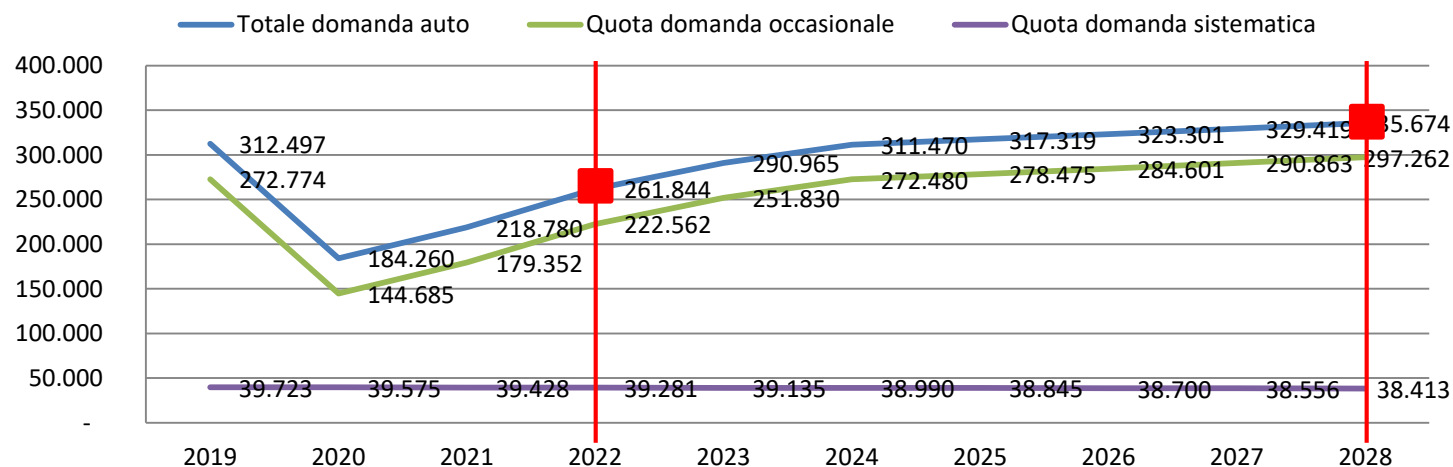
Nel 2019 i residenti trasportati pesano il 49% sul totale passeggeri registrati.

È stata stimata la **domanda passeggeri attesa**, per anno, nel periodo 2019 - 2028 nell'ambito di Carloforte, sulla base della metodologia descritta:

- quota domanda sistematica: ricostruita a partire dai dati dalla matrice sistematica 2019 sulla base della proiezione dell'andamento dei residenti (-0,372%);
- quota domanda occasionale: ricostruita sulla base delle proiezioni economiche (consumo famiglie Italia e PIL area Euro) e turistiche.

L'analisi evidenzia una crescita della **domanda attesa passeggeri** dal 2019 al 2028 del **+7,5%**.

DOMANDA ATTESA: AUTO



Per la **domanda auto** è confermato lo stesso trend della domanda passeggeri, con una crescita stimata dal 2019 al 2028 del **+7,42%**.



LA DOMANDA ATTESA NELL'AMBITO «CARLOFORTE»

Dal 2019 al 2020 i metri lineari trasportati nell'ambito Carloforte si riducono del -10,7% e il numero di mezzi commerciali del -8%.

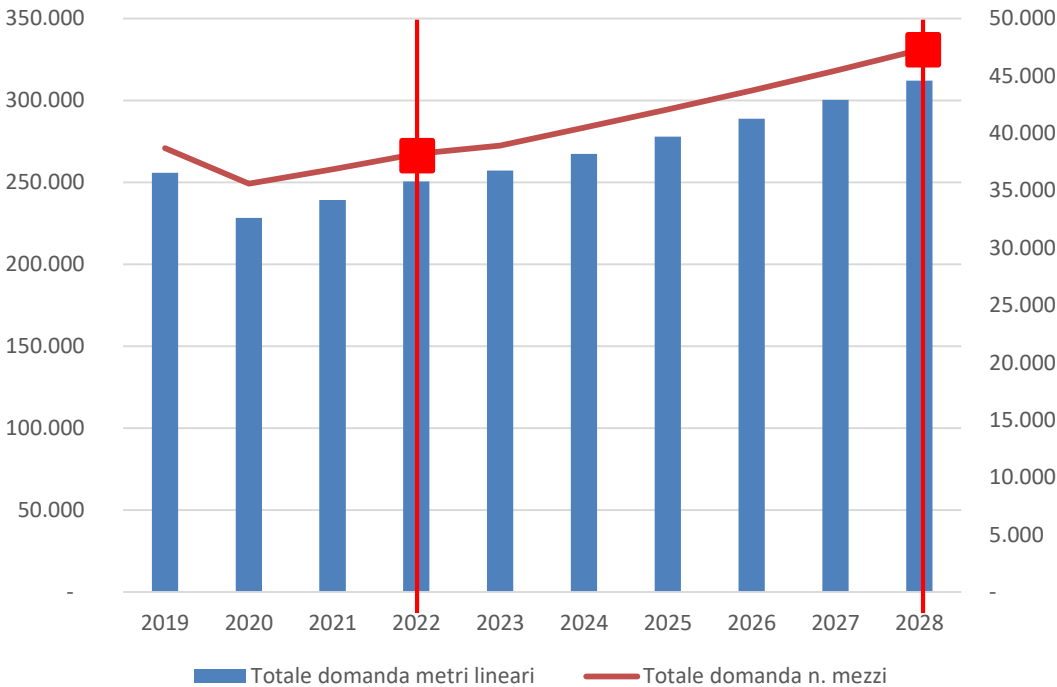
È stato stimato un ritorno ai volumi e a numeri del 2019 entro il 2024, in linea con il trend dei passeggeri trasportati. Successivamente si è ipotizzata una crescita annuale pari al 3,95% (risultato dai dati delle variazioni del tonnellaggio merci trasportato su strada registrate in Italia ed in Sardegna).

Normalizzando i valori del trasporto merci alle percentuali basi utilizzate per stimarne l'andamento, già nel 2023 si ipotizza di raggiungere il livello registrato nel 2019 di metri lineari e mezzi trasportati.

Complessivamente l'analisi evidenzia una crescita della **domanda di metri linea** sulle tratte Carloforte-Portovesme e Carloforte-Calasetta nell'intero periodo considerato 2019-2028 del **+22%** (da 255.737 m. lineari registrati nel 2019 a 312.127 attesi nel 2028) in linea con il numero di mezzi commerciali (da 38.701 mezzi rilevati nel 2019 a 47.249 stimati nel 2028).

In media sulla linea analizzata, 1 mezzo commerciale coincide con 6,6 metri lineari.

DOMANDA ATTESA TRASPORTO MERCI: METRI LINEARI E N. MEZZI COMMERCIALI



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER



- ✓ Il percorso concertato
- ✓ I risultati della consultazione
- ✓ La disponibilità a pagare degli utenti

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



IL PERCORSO CONCERTATO

Nell'ambito della definizione degli obblighi di servizio pubblico è stato sviluppato un percorso innovativo di concertazione e condivisione dell'impostazione dello studio e dei primi risultati degli obblighi di servizio con i principali stakeholders territoriali finalizzato alla revisione dei servizi attuali in un'ottica efficientata e con maggiore rispondenza alle esigenze degli utenti (residenti, turisti, trasportatori).

Nel mese di marzo sono state effettuate in modalità streaming 3 consultazioni con i portatori di interesse per ogni ambito oggetto di analisi.

**Attività di consultazione degli stakeholder territoriali in seduta pubblica suddivisa per i 3 ambiti di interesse:
Carloforte, La Maddalena, S. T. di Gallura - Bonifacio**

Attività	Tipologia	Ambito	Durata	Data
Riunione n.1	Seduta Pubblica	Carloforte	2 ore	23/03/21 ore 10.00
Riunione n.2	Seduta Pubblica	La Maddalena	2 ore	24/03/21 ore 9.30
Riunione n.3	Seduta Pubblica	S. T. di Gallura – Bonifacio	2 ore	24/03/21 ore 16.00



**AVVIO PROPOSTE E SUGGERIMENTI DA PARTE
DEGLI STAKEHOLDERS**

ALCUNE PROPOSTE DEGLI STAKEHOLDERS

AMBITO S.T. DI GALLURA

Sardegna Ferries

Attualmente non dispone di naviglio per effettuare corse sulla linea Santa Teresa-Bonifacio. Opera tutto l'anno sulla linea Porto Torres-Ajaccio e sulla Golfo Aranci-Porto Vecchio principalmente in alta stagione, le linee vengono servite senza alcuna sovvenzione pubblica.

È ipotizzabile che l'impegno possa aumentare, a patto che ci si possa muovere in un contesto di libero mercato. Investimenti solo se vi sarà certezza di agire su linee sostituibili in concorrenza con competitor che non godano di sovvenzioni pubbliche.

ASSARMATORI

In riferimento a tutti gli ambiti.

Tutti i servizi di collegamento marittimo esistenti soddisfano in via generale l'interesse dell'utenza e del soggetto concedente, in termini di disponibilità di mezzi, frequenza, regolarità ed economicità delle tariffe.

Particolare importanza, nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, rivestono i programmi relativi alla transizione ecologica dei porti, tra i quali merita attenzione il progetto di "cold-ironing". Una delle più importanti *mission* del Piano che punta, tra le altre cose, a completare – entro il 2026 – un sistema infrastrutturale moderno, sostenibile e digitalizzato.

AMBITO CARLOFORTE

Comune di Carloforte

Chiede il mantenimento dell'attuale assetto di corse e del quadro orari in vigore.

Evidenzia la necessità di rivedere l'attuale assetto tariffario estendendo la tariffa «residenti» a tutti i residenti in Sardegna ed ai possessori di immobile nell'Isola di San Pietro.

Chiede l'incremento degli «Obblighi di Informazione» al fine di garantire la valutazione e la gestione corretta della qualità del servizio offerto.



I RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE: CARLOFORTE

Interventi tavolo tecnico:

- **Comune di Carloforte:** livello di offerta equilibrato che soddisfa tutte le categorie; criticità: tariffe non residenti necessità di individuare fasce tariffarie con agevolazioni.
- **Comune di Calasetta:** porto di partenza; necessità di conoscere la strategia di lungo periodo per l'organizzazione del porto e la logistica.
- **Comune di Portoscuso:** servizio soddisfacente; criticità: natura industriale del porto, coesistenza dei traffici merci e passeggeri; possibili ulteriori problemi di sicurezza con sviluppo progetto Snam.
- **Guardia Costiera di Calasetta:** orari attuali definiti in modo tale da avere una sola nave in porto, servizio attuale agevole anche nel caso di condizioni meteo avverse e adatto alla natura del porto; criticità: la struttura del porto necessita di lavori.
- **Comandante del porto di Carloforte:** criticità: sicurezza della navigazione, arrivi e partenze ravvicinate (solo 15 min) ripercussioni su partenze in orario.
- **Compagnia Delcomar:** miglioramento del servizio grazie all'analisi degli indici di soddisfazione del cliente; criticità: tariffe non residenti.
- **Circomare Portoscuso:** criticità: commistione traffico veicolare e mezzi pesanti.
- **Confindustria:** servizio migliorato, soddisfa gli utenti; criticità: tariffa; possibile sviluppo con progetto Snam.
- **Unione Nazionale Consumatori:** necessità di trovare un compromesso con esigenze di tutti gli attori coinvolti.
- **Assarmatori:** interesse per il progetto di cold-ironing; costi del servizio difficilmente comprimibili.

I RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE: LA MADDALENA

Interventi tavolo tecnico:

- **Comune di Palau:** avviato il progetto portuale; criticità: accessibilità (mesi estivi colonne di 7/8km).
- **Sindaco di La Maddalena:** servizio incrementato e efficiente; criticità: piano tariffario; valutazioni su nuova area turistica in progetto.
- **Capitaneria di Porto di La Maddalena:** quadro orario consistente ma operazioni effettuate in sicurezza; criticità: Porto Palau: da considerare l'operatività dei collegamenti.
- **Compagnia NLG (Navigazione Libera del Golfo):** libero mercato nei mesi estivi; criticità: operative e organizzative.
- **Compagnia Moby:** non interessata alla linea.
- **Compagnia Maddalena Lines:** progetto di continuare ad offrire il servizio (servizio stagionale non contribuito: 20 corse con 2 navi giornaliere/99% corse effettuate).
- **Adiconsum Sardegna:** tenere in considerazione tutti gli obblighi.
- **Unione Nazionale Consumatori:** incrementare l'efficienza del servizio.
- **Assarmatori:** soddisfatti del servizio offerto (tariffe eque ed economiche).



I RISULTATI DELLA CONSULTAZIONE: SANTA TERESA DI GALLURA - BONIFACIO

Interventi tavolo tecnico:

- **Comune di Santa Teresa di Gallura:** criticità: corse sospese e fermo nave con conseguente insufficienza delle corse.
- **Comune di Bonifacio:** criticità: fermo nave e conseguenti problemi per autotrasportatori.
- **Autorità di Sistema:** da migliorare affidabilità e continuità del servizio; criticità: necessaria nave di scorta e naviglio affidabile, necessità di interventi infrastrutturali per ospitare sulla banchina due unità navali; approfondire progetto cold-ironing.
- **Delegazione di Spiaggia Santa Teresa di Gallura:** ambito con condizioni meteo particolari; criticità: intervalli temporali ridotti tra accosti e presenza di navi contemporaneamente.
- **Compagnia Moby:** criticità: corse limitate, condizioni meteo porto di Bonifacio e traversata; da valutare estensione contratto al mese di aprile.
- **Compagnia Blu Navy:** (servizio estivo) presentata richiesta di accosti per il 2021 ma incertezza di effettuare il servizio per l'emergenza sanitaria; considerano l'idea di partecipare al prossimo bando.
- **Compagnia Sardinia Ferries:** effettuano linea alternative tra Corsica e Sardegna; necessità di considerare la concorrenza in essere tra la linea Aiaccio-Porto Torres operata in libero mercato e la linea S.T. di Gallura – Bonifacio operata con contributo.
- **Adiconsum Sardegna:** necessità di migliorare quantità e qualità del servizio offerto.
- **Confindustria Sardegna:** criticità: servizio gravemente insufficiente per gli autotrasportatori.
- **Assarmatori:** favorevole per progetto cold-ironing; criticità: investimenti compagnie per elettrificazione e tariffe.



LA DISPONIBILITA' A PAGARE DEGLI UTENTI

Con riferimento alla disponibilità a pagare degli utenti, gli esiti della consultazione con specifico riferimento al riscontro fornito con i questionari online, ha evidenziato che gli utenti del servizio ritengono congrue le tariffe agevolate applicate attualmente in conformità alle disposizioni regionali definite con l'affidamento degli attuali servizi tramite procedure ad evidenza pubblica.

Rispetto invece alle tariffe non amministrate, sono emersi profili di criticità e di eccessiva onerosità, soprattutto con riferimento a fasce di utenza che utilizzano i servizi non occasionalmente. Si evidenzia per esempio il rilievo emerso rispetto alla non applicabilità della tariffa agevolata per i residenti per gli utenti non residenti nelle isole minori, ma sull'isola principale.

Ai fini di fornire evidenze sull'attuale sistema tariffario nelle linee in oggetto l'Allegato 1 riporta i prospetti tariffari vigenti forniti dalle imprese di navigazione.



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI



- ✓ L'approccio metodologico
- ✓ Il nuovo assetto dei servizi

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



L'APPROCCIO METODOLOGICO

Alla luce dell'analisi realizzata sulla domanda trasportata nei tre ambiti di interesse, della stima della domanda potenziale (attesa) di passeggeri, auto e mezzi commerciali per ogni anno fino al 2028, con focus sia sulla componente occasionale sia sistematica, e delle risultanze emerse in sede di consultazione con i principali stakeholders territoriali e con l'analisi del sondaggio online, sono state elaborate delle **proposte di progetto di rete finalizzate a migliorare e allineare i servizi già efficienti offerti negli ambiti di Carloforte, La Maddalena e Santa Teresa di Gallura – Bonifacio**.

Le proposte di **progetto sono state elaborate tenendo in considerazione il livello di servizio storico** (in termini di programmazione di servizio ed orari) in quanto risulta consolidato sul territorio ed in linea con le loro necessità come emerso in sede di consultazione.

Le proposte sviluppate sono state formulate tenendo conto dell'**operatività del servizio**, ovvero del tempo di percorrenza del servizio e dei tempi di sbarco ed imbarco nei porti dei tre ambiti di intervento.



*Le modifiche proposte, rispetto all'attuale assetto di servizio, sono riportate in rosso nelle rappresentazioni grafiche.



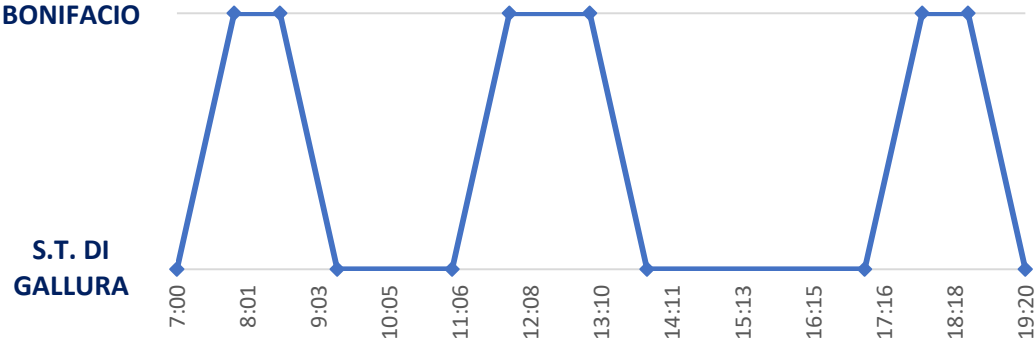
AMBITO SANTA TERESA DI GALLURA - BONIFACIO

FERIALE

N. CORSE/GG		
PERIODO	ATTUALE	PROGETTO
FERIALE	6	8
FESTIVO	6	8

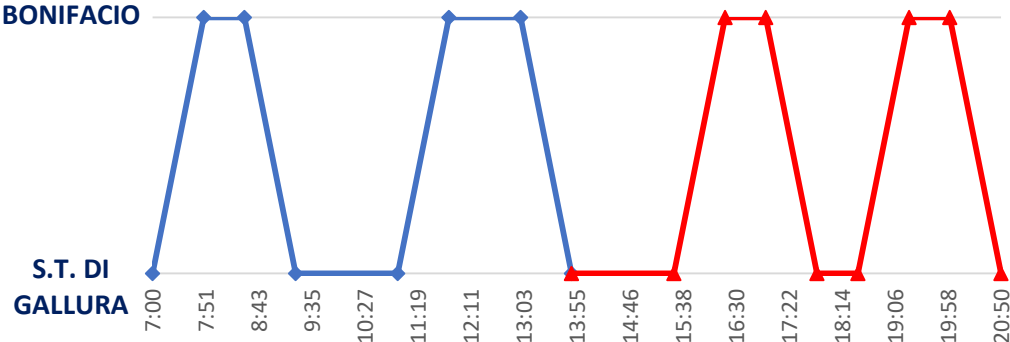
FESTIVO

SCENARIO ATTUALE

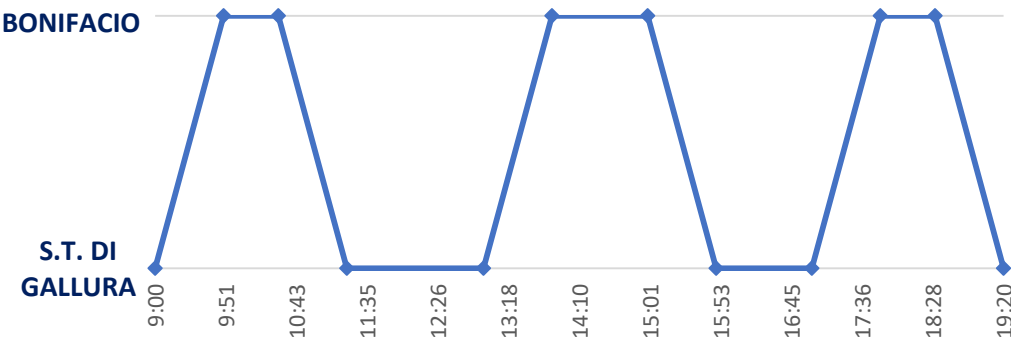


SCENARIO PROGETTO

Lo scenario di progetto nei giorni feriali prevede la riorganizzazione del servizio con anticipo dell'ultima coppia di corse e l'inserimento di un'ulteriore coppia di corse in fascia serale e l'impiego di una nave per lo svolgimento dell'esercizio.

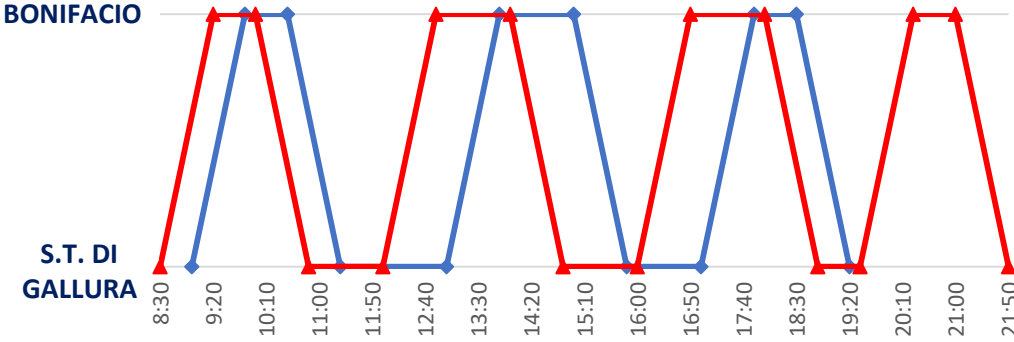


SCENARIO ATTUALE



SCENARIO PROGETTO

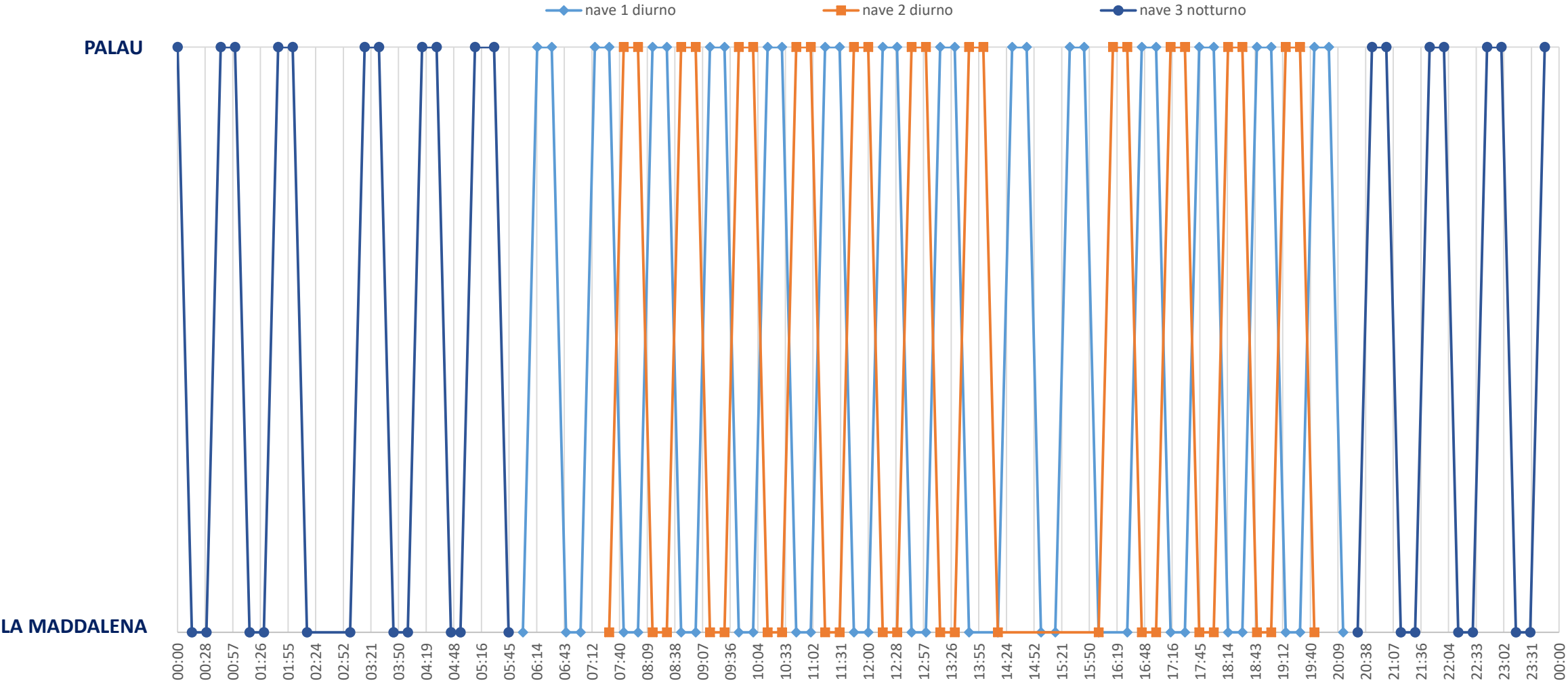
Lo scenario di progetto nei giorni festivi prevede la riorganizzazione del servizio con anticipo di tutte le coppie di corse e l'inserimento di un'ulteriore coppia di corse in fascia serale e l'impiego di una nave per lo svolgimento dell'esercizio.



AMBITO LA MADDALENA: scenario attuale

Servizio diurno attualmente erogato con due navi e con una nave nel servizio notturno.

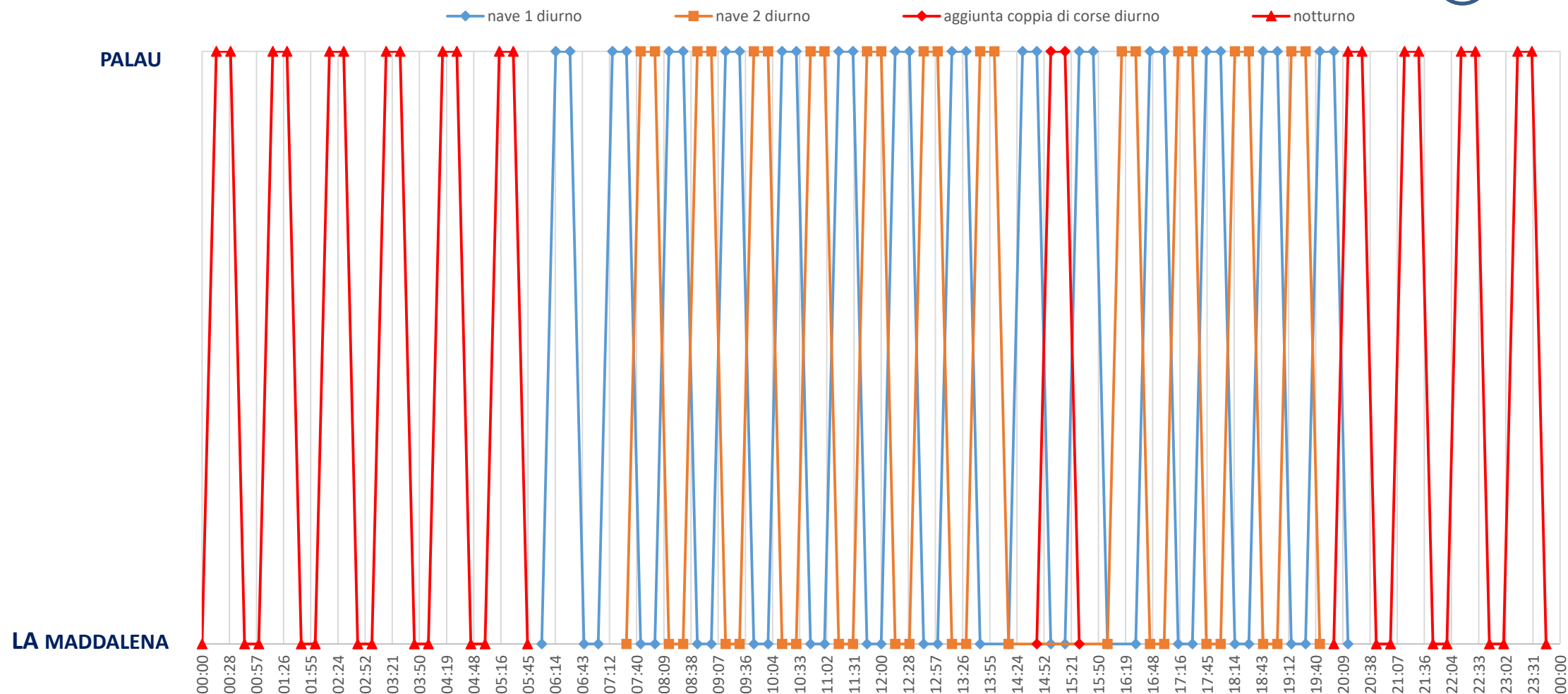
N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
68	72



AMBITO LA MADDALENA: scenario di progetto

Lo scenario di progetto prevede l'integrazione di una coppia di corse tra le 14:00 e le 16:00 e la ridistribuzione delle corse notturne (con un aumento di un'ulteriore coppia di corse notturne in coda) e l'impiego di tre navi in un arco di servizio pari a 24 ore.

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
68	72



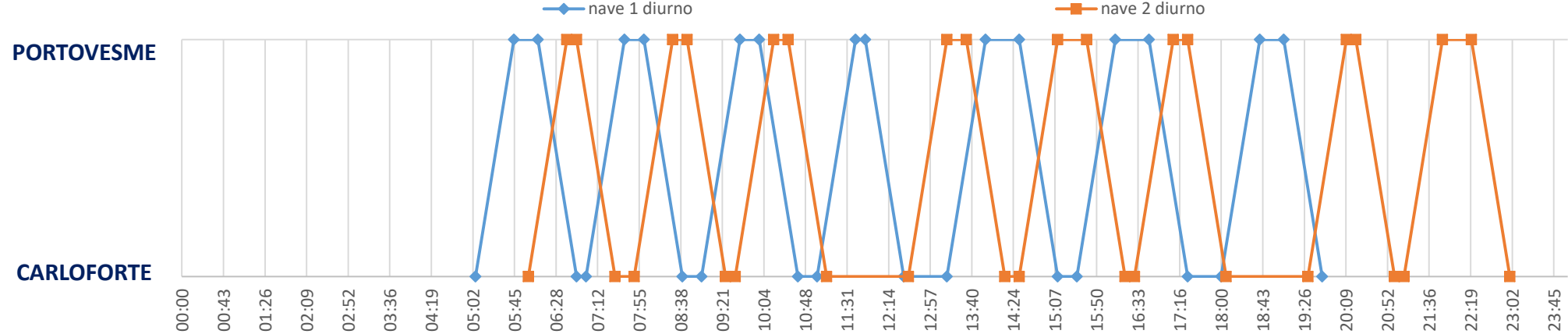
AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-PORTOVESME

INVERNALE FERIALE

SCENARIO ATTUALE

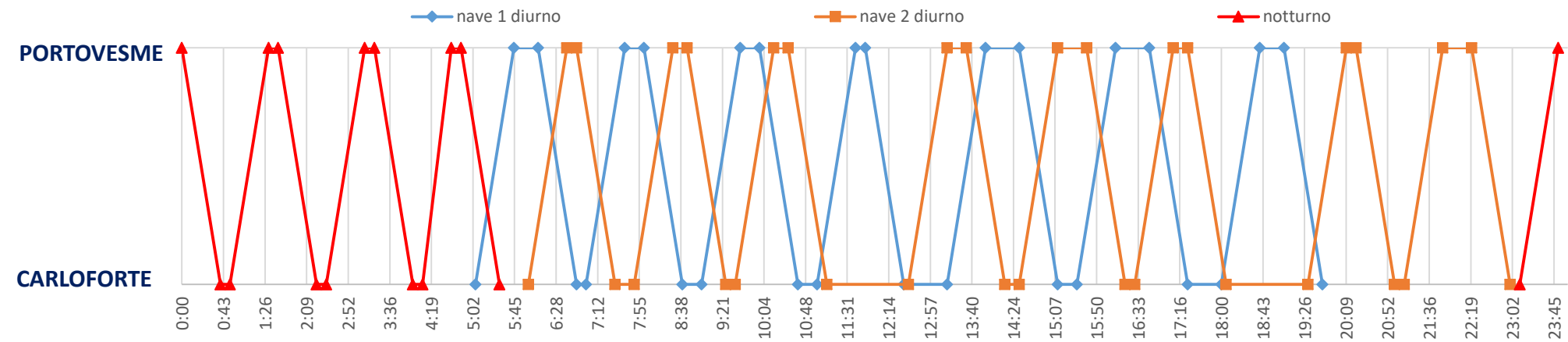
N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
30	38

Servizio erogato attualmente con due navi; assenza del servizio notturno.



SCENARIO PROGETTO

Lo scenario di progetto prevede l'integrazione di quattro coppie di corse notturne ed è costruito e l'impiego di tre navi in un arco di servizio pari a 24 ore.



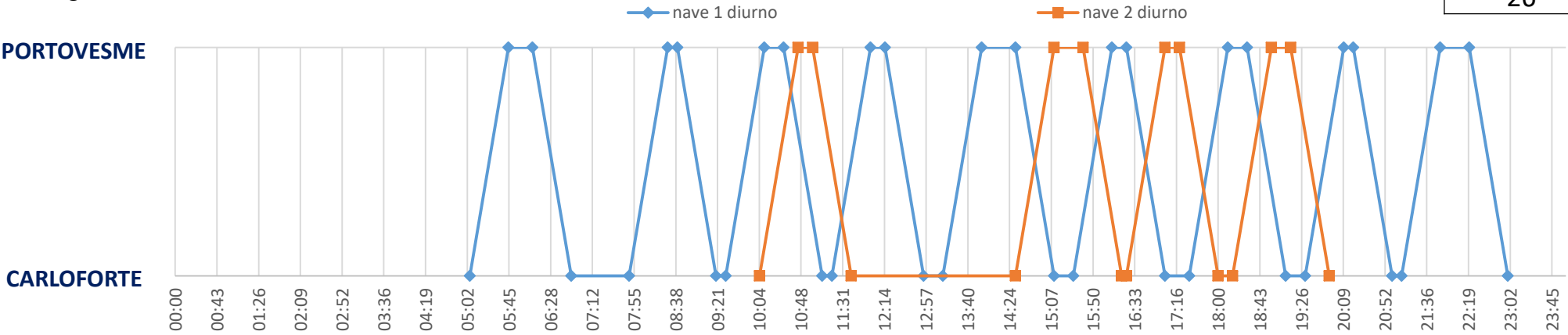
AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-PORTOVESME

INVERNALE FESTIVO

Servizio erogato con due navi; assenza del servizio notturno.

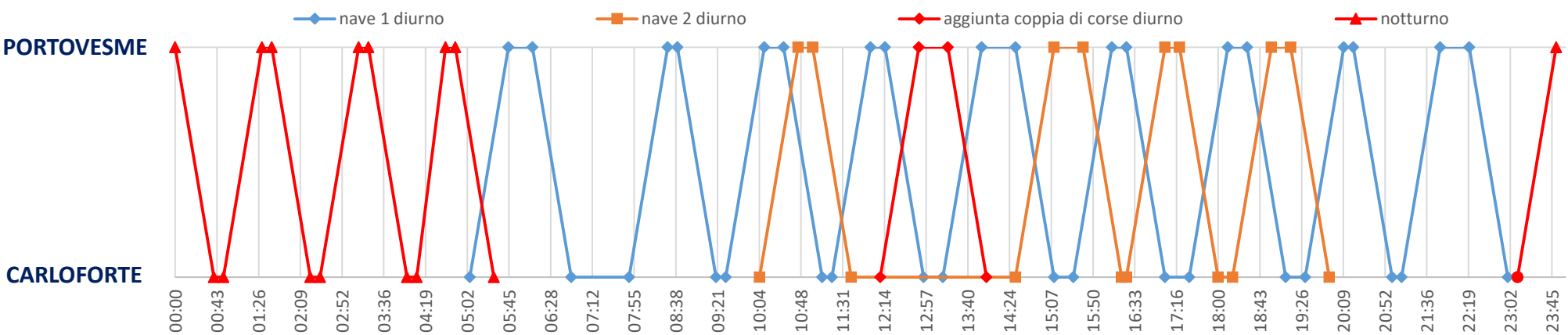
SCENARIO ATTUALE

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
26	36



SCENARIO PROGETTO

In linea con il servizio feriale invernale lo scenario di progetto nel periodo festivo invernale prevede l'integrazione di quattro coppie di corse notturne e di una coppia di corse tra le ore 12:00 e le ore 14:00 e l'impiego nell'arco di servizio delle 24 ore di tre navi.



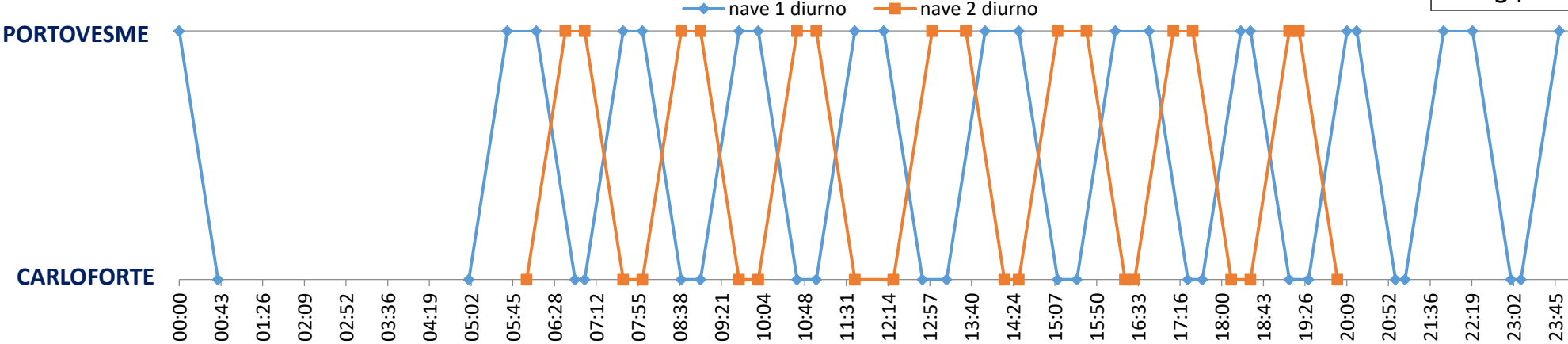
AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-PORTOVESME

ESTIVO

SCENARIO ATTUALE

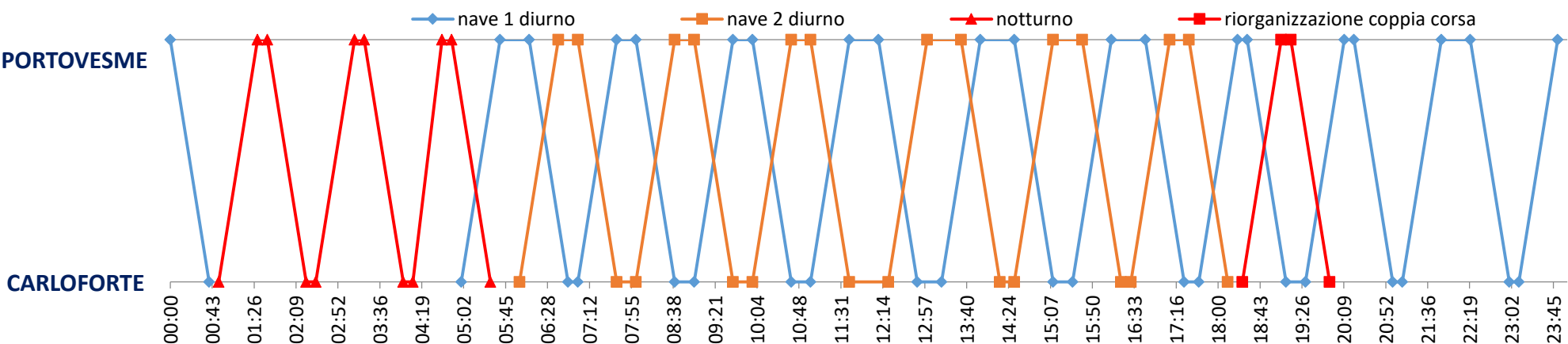
Servizio erogato con due navi; assenza del servizio notturno.

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
34	40



SCENARIO PROGETTO

Lo scenario di progetto nel periodo estivo prevede l'integrazione di tre coppie di corse notturne e la riorganizzazione dell'ultima coppia di corse della nave 2 per garantire l'operatività del porto di Carloforte e l'impiego di tre navi in un arco di servizio di 24 ore.



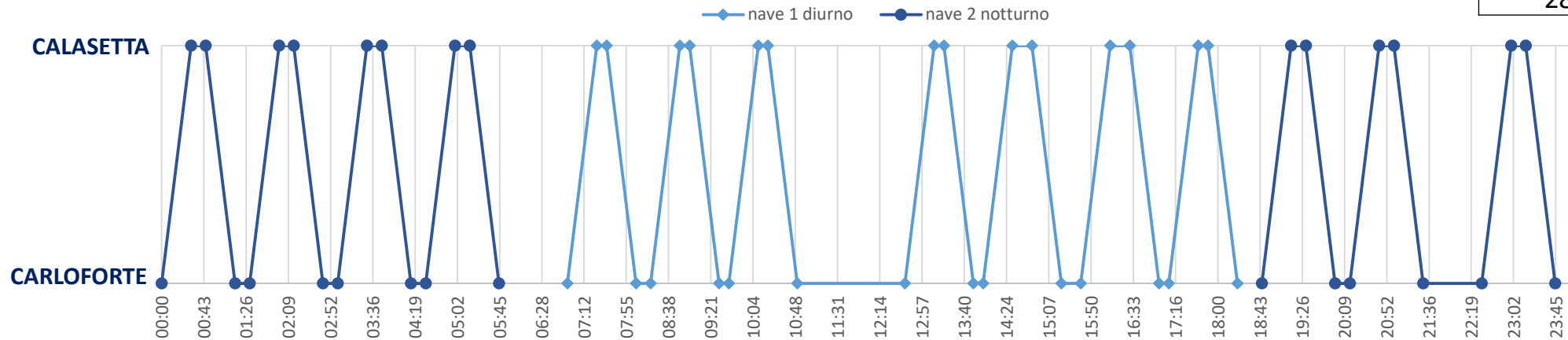
AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-CALASETTA

INVERNALE FERIALE

SCENARIO ATTUALE

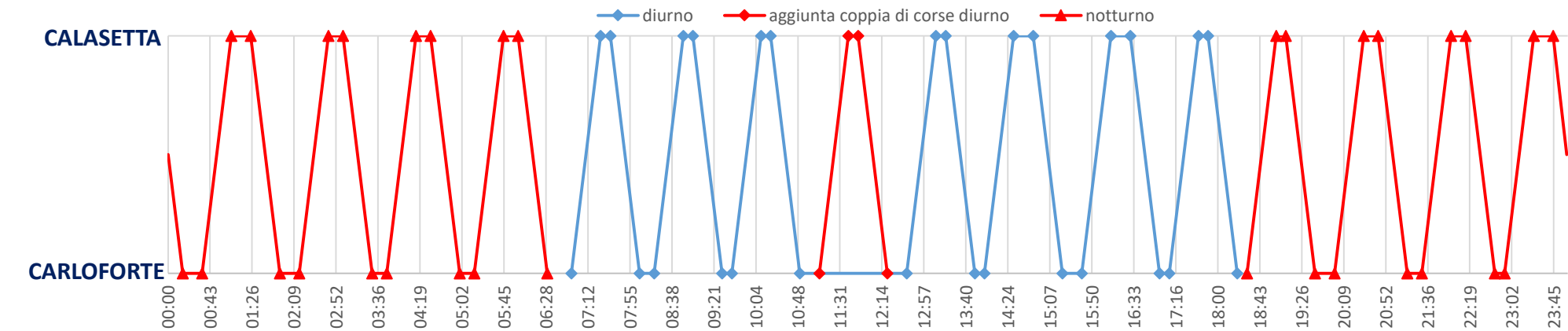
Servizio diurno attualmente erogato con una nave e notturno con una nave.

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
28	32



SCENARIO PROGETTO

Lo scenario di progetto prevede l'integrazione di una coppia di corse nella fascia oraria tra le 11:00 e le 13:00 e la riorganizzazione delle corse notturne con l'integrazione di una coppia di corse in coda e l'impiego di due navi in un arco di servizio di 24 ore.



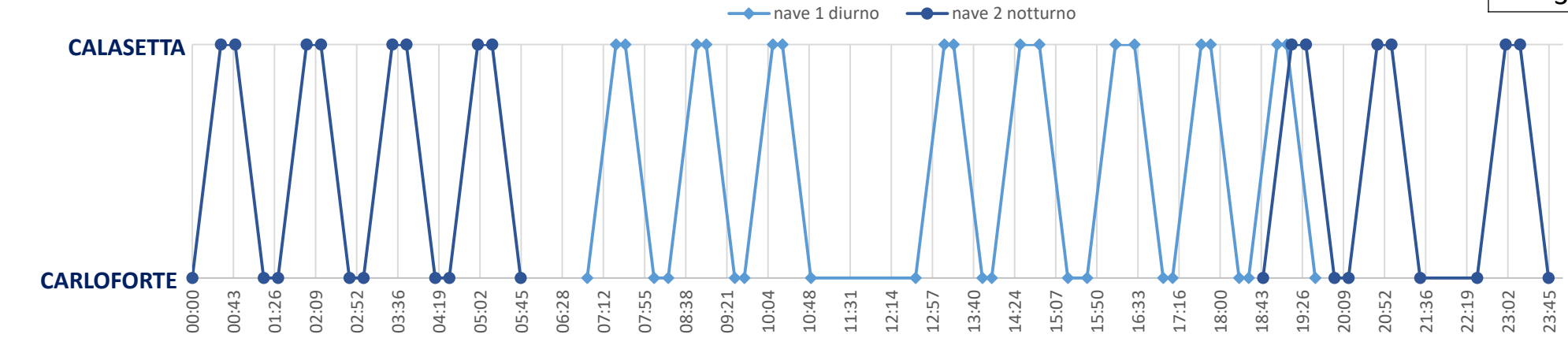
AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-CALASETTA

INVERNALE FESTIVO

SCENARIO ATTUALE

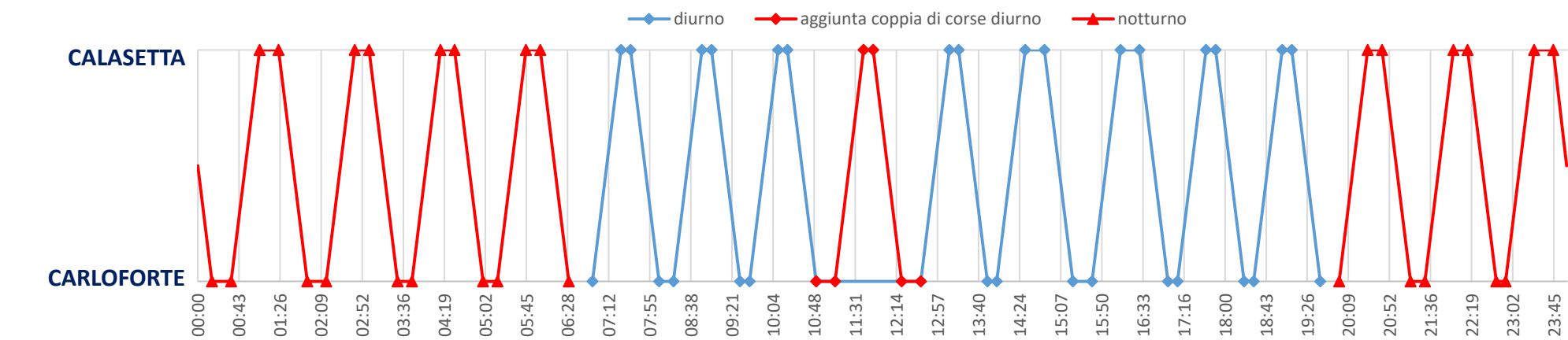
Servizio attualmente erogato con due navi, una per il servizio diurno ed una per quello notturno (sovrapposizione corse notturne e diurne).

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
30	32



SCENARIO PROGETTO

In linea con il servizio feriale invernale, lo scenario di progetto nel periodo festivo invernale prevede l'integrazione di una coppia di corse nella fascia oraria tra le 11:00 e le 13:00 e la riorganizzazione delle corse notturne con l'integrazione di una coppia di corse in coda e l'eliminazione della sovrapposizione presente nell'assetto attuale. È previsto l'impiego di due navi in un arco di servizio di 24 ore.

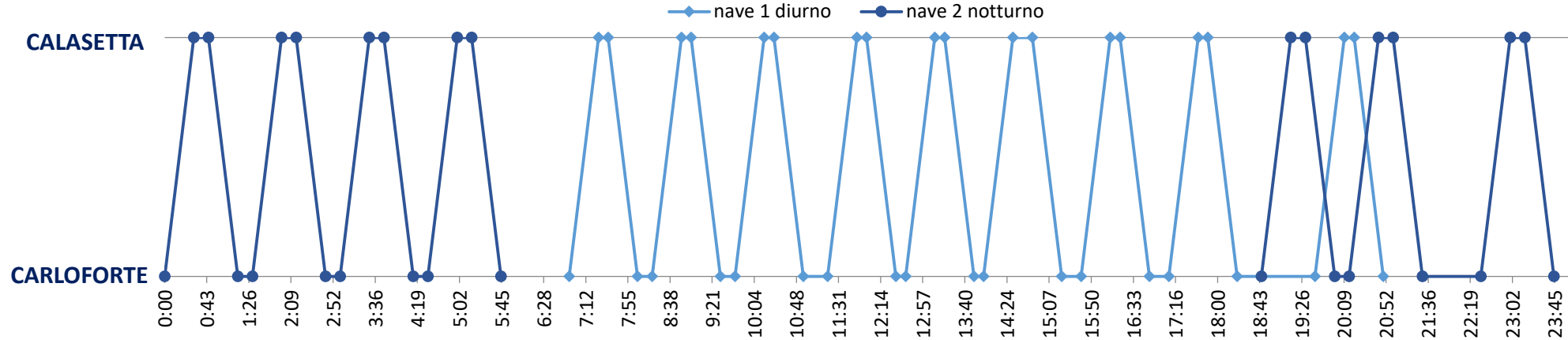


AMBITO CARLOFORTE: LINEA CARLOFORTE-CALASETTA

ESTIVO

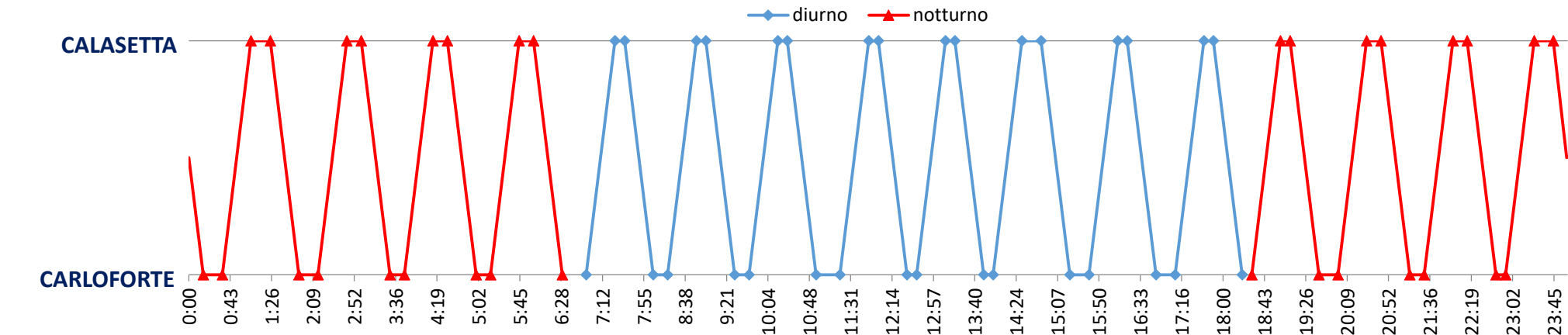
Servizio attualmente erogato con due navi, una per il servizio diurno ed una per il notturno (sovrapposizione corse notturne e diurne).

N. CORSE/GG	
ATTUALE	PROGETTO
32	32



SCENARIO PROGETTO

Lo scenario di progetto nel periodo estivo prevede la riorganizzazione delle corse notturne con l'integrazione di una coppia di corse in coda e l'eliminazione della sovrapposizione presente nell'assetto attuale. È previsto l'impiego due navi in un arco di servizio di 24 ore.



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO



- ✓ Informazioni necessarie alla verifica del mercato
- ✓ I servizi di trasporto marittimi per ambito, linea, direzione, stagionalità e fascia oraria
- ✓ La produzione complessiva nei tre ambiti
- ✓ Caratteristiche e capacità del naviglio previsto per i servizi

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



INFORMAZIONI NECESSARIE ALLA VERIFICA DI MERCATO

Ai fini della consultazione per la verifica del mercato gli scenari di progetto sono rappresentati attraverso le informazioni previste nella Misura 2 della delibera ART n. 22/2019. Ovvero:

- Linea (relazioni O-D);
- Direzione;
- Fasce orario;
- Numero medio corse giorno;
- Produzione migliatica complessiva .

Per assicurare la continuità oraria dei collegamenti marittimi nei tre ambiti di riferimento sono state individuate le seguenti FASCE ORARIE:

- PM: fascia oraria di punta mattinale (partenza tra 7.00 e 9.00);
- MM: fascia oraria di morbida mattinale (partenza tra 9.00 e 12.30);
- PP: fascia oraria di punta pomeridiana (partenza 12.30-14.30);
- MP: fascia oraria di morbida pomeridiana (partenza 14.30-17.00);
- PS: fascia oraria di punta serale (partenza 17.00-19.00);
- MS: fascia oraria di morbida serale (partenza 19.00-00.00);
- NO: fascia oraria notturna (partenza dopo le 00.00).

Le prime cinque rappresentano una discretizzazione omogenea dell'intervallo diurno mentre la sesta fascia (MS) e la settima fascia (NO) ricomprendono l'intervallo temporale serale e notturno.

L'analisi inoltre è stata realizzata con riferimento alle diverse STAGIONALITÀ previste nell'assetto attuale della rete, sia per l'ambito di Carloforte (periodo invernale compreso tra il 6 settembre ed il 30 giugno, periodo estivo tra il primo luglio ed il 5 settembre), sia per l'ambito Santa Teresa di Gallura – Bonifacio (periodo invernale dal primo novembre al 31 marzo, periodo estivo dal 1 aprile al 31 ottobre). Per l'ambito La Maddalena è stato considerato l'intero anno, in linea con l'offerta attuale.



OBBLIGHI DI SERVIZIO: AMBITO SANTA TERESA DI GALLURA – BONIFACIO

Gli obblighi* di servizio individuati nell'ambito di Santa Teresa di Gallura – Bonifacio prevedono l'offerta di 8 corse al giorno per un totale di 2.920 corse l'anno ed una produzione migliatica pari a 26.280 miglia/anno.

Attualmente la produzione migliatica attuale è pari a 8.154 miglia nei 5 mesi di obbligo di pubblico servizio.

Obblighi di servizio Ambito S. Teresa di Gallura - Bonifacio

LINEA/DIREZIONE	LUNGHEZZA (MIGLIA)	PERIODICITÀ	N. CORSE											PRODUZIONE MIGLIA			
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	NOT	TOT GIORNO	TOT INVERNO (151 gg)	TOT ESTATE (214 gg)	TOT ANNO (365 gg)	TOT GIORNO	TOT INVERNO (151 gg)	TOT ESTATE (214 gg)	TOT ANNO (365 gg)
S.T. DI GALLURA-BONIFACIO	9	FER	1	1	0	1	1	0	-	4	604	856	1.460	36	5.436	7.704	13.140
		FEST	1	1	0	1	0	1	-	4							
BONIFACIO-S.T. DI GALLURA	9	FER	1	0	1	0	1	1	-	4	604	856	1.460	36	5.436	7.704	13.140
		FEST	0	1	1	0	1	1	-	4							
TOTALE SERVIZIO	18	-	-	-	-	-	-	-	-	8	1.208	1.712	2.920	72	10.872	15.408	26.280

*La tabella contiene i dati riferiti alla linea Santa Teresa di Gallura-Bonifacio, nelle due direzioni, disaggregati per numero di corse da effettuare per fascia oraria e i relativi totali riferiti al giorno, ai cinque mesi invernali, ai sette mesi estivi e all'intero anno. Inoltre le ultime tre colonne contengono i dati relativi alla produzione di miglia per giorno, nei cinque mesi invernali, nei sette mesi estivi e nell'intero anno.



OBBLIGHI DI SERVIZIO: AMBITO LA MADDALENA

Gli obblighi* di servizio individuati nell’ambito de La Maddalena prevedono l’offerta di 72 corse al giorno per un totale di 26.280 corse l’anno ed una produzione migliatica pari a 52.560 miglia/anno.
Lo scenario di progetto mostra un **incremento** percentuale del circa **6%** del servizio rispetto alla produzione migliatica annua attuale pari a 49.640 miglia.

Obblighi di servizio Ambito La Maddalena

LINEA/DIREZIONE	LUNGHEZZA (MIGLIA)	N. CORSE									PRODUZIONE MIGLIA	
		PM	MM	PP	MP	PS	MS	NOT	TOT GIORNO	TOT ANNO	TOT GIORNO	TOT ANNO
LA MADDALENA-PALAU	2	4	7	4	4	4	6	7	36	13.140	72	26.280
PALAU-LA MADDALENA	2	3	7	4	4	4	6	8	36	13.140	72	26.280
TOTALE SERVIZIO	4	-	-	-	-	-	-	-	72	26.280	144	52.560

*La tabella contiene i dati riferiti agli obblighi di servizio della linea La Maddalena-Palau, nelle due direzioni, disaggregati per numero di corse da effettuare per fascia oraria e i relativi totali riferiti al giorno e all’anno. Inoltre le ultime tre colonne contengono i dati relativi alla produzione di miglia per giorno e anno.

OBBLIGHI DI SERVIZIO: AMBITO CARLOFORTE «LINEA CARLOFORTE-PORTOVESME»

Gli obblighi* di servizio individuati nell’ambito di Carloforte nella linea Carloforte – Portovesme prevedono un’offerta annua di 13.900 corse l’anno ovvero una produzione migliatica di 69.500 miglia/anno:
Attualmente la produzione migliatica è pari a 55.050 miglia. Lo scenario di progetto mostra un **incremento** percentuale del circa **26%** della produzione.

Obblighi di servizio Ambito Carloforte «linea Carloforte-Portovesme»

LINEA/DIREZIONE	LUNGHEZZA (MIGLIA)	STAG/PERIOD	N. CORSE										PRODUZIONE MIGLIA		
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	NOT	TOT GIORNO	TOT STAG	TOT ANNO	TOT GIORNO	TOT STAG	TOT ANNO
CARLOFORTE- PORTOVESME	5	INV-FER	2	3	2	3	1	3	5	19	4.674	6.950	95	23.370	34.750
		INV-FEST	1	4	1	3	2	3	4	18	936		90	4.680	
		EST	2	4	1	3	2	3	5	20	1.340		100	6.700	
PORTOVESME- CARLOFORTE	5	INV-FER	2	3	1	3	1	3	6	19	4.674	6.950	95	23.370	34.750
		INV-FEST	1	3	1	3	2	3	5	18	936		90	4.680	
		EST	2	4	1	3	2	3	5	20	1.340		100	6.700	
TOTALE SERVIZIO	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	13.900	-	-	69.500

*La tabella contiene i dati riferiti alla linea Carloforte-Portovesme disaggregati per numero di corse da effettuare per fascia oraria e i relativi totali riferiti alle due stagioni estiva ed invernale, quest’ultima ulteriormente suddivisa in giorni feriali e festivi. Inoltre le ultime tre colonne contengono i dati relativi alla produzione di miglia per giorno, stagione e anno.



OBBLIGHI DI SERVIZIO: AMBITO CARLOFORTE «LINEA CARLOFORTE-CALASETTA»

Gli obblighi* di servizio individuati nell’ambito di Carloforte nella linea Carloforte – Calasetta prevedono un’offerta annua di 11.680 corse l’anno ovvero una produzione migliatica di 46.720 miglia/anno:
Attualmente la produzione migliatica è pari a 42.368 miglia. Lo scenario di progetto mostra un **incremento** percentuale del circa **10%** della produzione.

Obblighi di servizio Ambito Carloforte «linea Carloforte-Calasetta»

LINEA/DIREZIONE	LUNGHEZZA (MIGLIA)	STAG/PERIOD	N. CORSE										PRODUZIONE MIGLIA		
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	NOT	GIORNO	TOT STAG	TOT ANNO	GIORNO	TOT STAG	TOT ANNO
CARLOFORTE-CALASETTA	4	INV-FER	1	2	2	1	2	3	5	16	3.936	5.840	64	15.744	23.360
		INV-FEST	1	2	2	1	2	3	5	16	832		64	3.328	
		EST	1	2	2	1	2	3	5	16	1.072		64	4.288	
CALASETTA-CARLOFORTE	4	INV-FER	1	3	1	2	1	4	4	16	3.936	5.840	64	15.744	23.360
		INV-FEST	1	3	1	2	1	3	5	16	832		64	3.328	
		EST	1	3	1	2	1	4	4	16	1.072		64	4.288	
TOTALE SERVIZIO	8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	11.680	-	-	46.720

*La tabella contiene i dati riferiti alla linea Carloforte-Calasetta disaggregati per numero di corse da effettuare per fascia oraria e i relativi totali riferiti alle due stagioni estiva ed invernale, quest’ultima ulteriormente suddivisa in giorni feriali e festivi. Inoltre le ultime tre colonne contengono i dati relativi alla produzione di miglia per giorno, stagione e anno.

LA PRODUZIONE COMPLESSIVA NEI TRE AMBITI DI INTERVENTO

Le tabelle riportano in sintesi il confronto tra la produzione migliatica annuale dello scenario attuale e dello scenario di progetto per i tre ambiti di intervento.

Complessivamente, nello scenario di progetto i tre ambiti di intervento producono **195.060 miglia annuali**.

Si evidenzia un incremento di circa il 25% rispetto alla produzione attuale (tenendo conto della produzione nell'ambito S.T. di Gallura- Bonifacio riferita ai soli cinque mesi di contratto).

AMBITO S.T. DI GALLURA-BONIFACIO

LINEA/DIREZIONE	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE SCENARIO DI PROGETTO	
	MIGLIA (5 MESI)	MIGLIA (5 MESI)	MIGLIA (ANNO)
S.T. DI GALLURA - BONIFACIO	4.077	5.436	13.140
BONIFACIO - S.T. DI GALLURA	4.077	5.436	13.140
TOTALE SERVIZI	8.154	10.872	26.280

+33%

AMBITO LA MADDALENA

LINEA/DIREZIONE	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE SCENARIO DI PROGETTO
	MIGLIA (ANNO)	MIGLIA (ANNO)
LA MADDALENA - PALAU	24.820	26.280
PALAU - LA MADDALENA	24.820	26.280
TOTALE SERVIZI	49.640	52.560

+6%

AMBITO CARLOFORTE

LINEA/DIREZIONE	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE SCENARIO DI PROGETTO
	MIGLIA (ANNO)	MIGLIA (ANNO)
CARLOFORTE - PORTOVESME	27.525	34.750 *
PORTOVESME - CARLOFORTE	27.525	34.750 *
TOTALE LINEA	55.050	69.500
CARLOFORTE - CALASETTA	21.184	23.360
CALASETTA - CARLOFORTE	21.184	23.360
TOTALE LINEA	42.368	46.720
TOTALE SERVIZI	97.418	116.220

+19%



CARATTERISTICHE E CAPACITA' DEL NAVIGLIO PREVISTO PER I SERVIZI

Dall'analisi dei carichi attuali sulle linee erogate nei tre ambiti di intervento la capacità massima di carico dei navigli risulta idonea alla domanda, ovvero non si è mai rilevato il superamento della capacità di carico.

In merito alla tipologia di naviglio è possibile effettuare apposite considerazioni riguardanti le performance monitorate nei contratti di servizio.

È il caso dei collegamenti nell'ambito **S. Teresa di Gallura- Bonifacio** in cui nel **2019** (anno in cui non vi era l'emergenza COVID) circa il 25% delle corse è stato soppresso per condizioni meteo avverse e/o per guasto al naviglio. È possibile considerare la sostituzione del naviglio con mezzi più performanti, in grado di fornire maggiore sicurezza alla regolarità del servizio. In alternativa è possibile pensare all'introduzione di un mezzo di riserva in grado di sostituire il naviglio principale in caso di guasto.

Con riferimento agli ambiti di **Carloforte** e **La Maddalena** invece il servizio risulta efficiente ed affidabile (regolarità pari al 99,9%).





Il naviglio, per ogni ambito e linea, aventi caratteristiche rispondenti ad un traghetto Ro-Ro, deve essere abilitato al trasporto di passeggeri, di autoveicoli e veicoli commerciali/industriali ed essere idoneo all'ormeggio in sicurezza e alle operazioni di imbarco e sbarco nei porti interessati.



Per l'ambito di **Carloforte** il naviglio impiegato deve avere caratteristiche conformi all'ormeggio nel porto di Calasetta, anche per la linea Carloforte-Portovesme, in modo tale da permettere, in caso di condizioni meteo marine avverse all'accosto presso il porto di Portovesme, l'approdo al porto di Calasetta.

CARATTERISTICHE DEL NAVIGLIO ATTUALE: AMBITO LA MADDALENA



Le tabelle riportano le caratteristiche generali del naviglio attualmente impiegato nei contratti di servizio in regione Sardegna. Con riferimento al servizio attuale del contratto diurno degli ambiti La Maddalena e Carloforte la consistenza minima della flotta richiesta è di 6 navi, di cui 5 operative e 1 di riserva utilizzabile su tutte le linee degli ambiti. In relazione ai contratti notturni, la consistenza di flotta richiesta è di un mezzo.

Nave	Caratteristiche	Nave	Caratteristiche
	<p>Linea: La Maddalena – Palau (Diurno)</p> <p>Nome: ISOLA DI SANTO STEFANO</p> <p>Tipologia: Bidirezionale</p> <p>Anno Costruzione: 1992</p> <p>Tipologia: Bidirezionale;</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 389;</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 389;</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]:138;</p>		<p>Linea: La Maddalena – Palau (Diurno)</p> <p>Nome: I.MADDALENA</p> <p>Tipologia: Bidirezionale</p> <p>Anno Costruzione: 2010</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 386</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 400</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 252</p>
	<p>Linea: La Maddalena – Palau (Diurno)</p> <p>Nome: ISOLA di Caprera</p> <p>Tipologia: Bidirezionale</p> <p>Anno Costruzione: 1986</p> <p>Tipologia: Bidirezionale;</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 389;</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 389;</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]:138;</p>		<p>Linea: La Maddalena – Palau (Notturno)</p> <p>Nome: ENZO D.</p> <p>Tipologia: Bidirezionale</p> <p>Anno Costruzione: 2002</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 398</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 368</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 304</p>

Fino a febbraio 2020 le navi regolarmente impiegate sui servizi diurni sono state “Isola di Santo Stefano” e “Isola di Caprera”. Da Febbraio 2020 il traghetto I.Maddalena ha sostituito il traghetto Isola di Caprera, rimasto tuttavia in servizio come nave sostitutiva.


CARATTERISTICHE DEL NAVIGLIO ATTUALE: AMBITO CARLOFORTE

LINEA CARLOFORTE – PORTOVESME


Nave	Caratteristiche
	<p>Linea: Carloforte – Portovesme (Diurni);</p> <p>Nome: GB. CONTE</p> <p>Tipologia: Monodirezionale (Garage Bidirezionale);</p> <p>Anno Costruzione: 1983;</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 600</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 628</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 253</p>
	<p>Linea: Carloforte – Portovesme (Diurni);</p> <p>Nome: ANNA MUR</p> <p>Tipologia: Monodirezionale(Garage Bidirezionale);</p> <p>Anno Costruzione: 1983;</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 490</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 564</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 253</p>

Le navi GB Conte, Anna Mur e Nando Murrau sono traghetti gemelli dal punto di vista dimensionale e tecnico nautico. La differenza di capacità di stiva è riconducibile alla diversa utilizzabilità dei Car Deck (2 nel GB Conte, 1 nell'Anna MUR) e nessuno nel Nando Murrau (su questa unità sono presenti 2 Car Deck ma al momento non sono utilizzati). I tre traghetti, grazie alle loro caratteristiche propulsive e ad un basso pescaggio, possono operare indipendentemente sia sulla linea per Portovesme che sulla linea per Calasetta.

LINEA CARLOFORTE – CALASETTA

Nave	Caratteristiche
	<p>Linea: Carloforte – Calasetta Portovesme(Diurni)</p> <p>Nome: NANDO MURRAU</p> <p>Tipologia: Monodirezionale (Garage Bidirezionale);</p> <p>Anno Costruzione: 1987</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 498</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 382</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 253</p>
	<p>Linea: Carloforte – Calasetta (Diurni)</p> <p>Nome: ARBATAX</p> <p>Tipologia: Monodirezionale (Garage Bidirezionale)</p> <p>Anno Costruzione: 1966</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 178</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 107</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 82</p>
	<p>Linea: Carloforte – Calasetta (Notturni);</p> <p>Nome: EOLO</p> <p>Tipologia: Monodirezionale (Garage Bidirezionale)</p> <p>Anno Costruzione: 1971</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 200</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 152</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 122</p>

CARATTERISTICHE DEL NAVIGLIO ATTUALE: AMBITO S. TERESA DI GALLURA-BONIFACIO

Nave	Caratteristiche
	<p>Linea: Linea Santa Teresa di Gallura - Bonifacio</p> <p>Nome: GIRAGLIA</p> <p>Tipologia: Monodirezionale (Garage Bidirezionale);</p> <p>Anno Costruzione: 1980</p> <p>Capacità di Trasporto Passeggeri: 270</p> <p>Capacità totale garage [MTL] Totali: 225</p> <p>Capacità garage veicoli commerciali [MTL]: 115</p>

Le navi che operano sulla linea Internazionale Santa Teresa di Gallura – Bonifacio devono possedere un Certificato di sicurezza per navi passeggeri in navigazione internazionale breve, rispettare le disposizioni internazionali sulla security, possedere i requisiti di stabilità secondo la Direttiva 2003/25/CE (Stockholm Agreement) per navigazione nei tratti di mare della linea indicata.



QUADRO DI RIFERIMENTO GIURIDICO E NORMATIVO

IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

LA CONSULTAZIONE CON GLI STAKEHOLDER

IL PROGETTO DELLA RETE DEI SERVIZI

I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

LA DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI



- ✓ Il sistema degli approdi nei nuovi servizi di collegamento marittimo

IL SISTEMA DEGLI APPRODI NEI NUOVI SERVIZI DI COLLEGAMENTO MARITTIMO

Il modello adottato per l'individuazione del numero di scali settimanali per ciascuno degli approdi interessati dai servizi di trasporto pubblico negli ambiti La Maddalena, Carloforte e Santa Teresa di Gallura è funzione di specifiche assumption organizzative (ed operative di orario) coerenti con il progetto di rete formulato.

Una diversa applicazione di modelli, che possono variare in relazione all'organizzazione aziendale degli operatori, non comporta differenze significative in relazione alla definizione del numero degli scali interessati dal progetto ma potrebbe invece comportare una differente organizzazione nelle fasce orario considerate.

La tabella contiene i dati relativi al numero di accosti giornaliero in ogni porto degli ambiti in esame previsti nello scenario di progetto. Trattandosi di una stima della quantificazione del numero di scali per approdo, occorre considerare:

- che l'operatore interessato potrà costruire una proposta di orario diversa da quella sottesa dal progetto di rete, seppur nel mantenimento di specifici e precisi criteri ed esigenze della domanda da soddisfare. Ciò significa che potrebbe cambiare la quantificazione degli scali per approdo per fascia orario;
- che le condizioni operative di servizio e le effettive caratteristiche degli approdi potrebbero modificare il numero stimato di scali.

L'allegato 2 riporta le informazioni relative agli accosti in termini di banchine, aree portuali, caratteristiche dimensionali, limitazioni ed eventuali ulteriori accorgimenti previsti negli approdi evidenziati nella tabella a lato.

AMBITO	PORTO	N. ACCOSTI GIORNO	
CORSICA	S.T. DI GALLURA	FER	4
		FEST	4
	BONIFACIO	FER	4
		FEST	4
LA MADDALENA	LA MADDALENA	TOT	36
	PALAU	TOT	36
CARLOFORTE	CARLOFORTE	INV-FER	35
		INV-FEST	34
		EST	36
	PORTOVESME	INV-FER	19
		INV-FEST	18
		EST	20
	CALASETTA	INV-FER	16
		INV-FEST	16
		EST	16

LEGENDA:
INV: Stagione invernale (6 settembre – 30 giugno)
EST: Stagione estiva (1 luglio – 5 settembre)

