

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Numeri, lacune e conclusioni del Mit sulle linee marittime in convenzione verso Sicilia e Sardegna

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 26th, 2020

Nella [relazione](#) elaborata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sui servizi di collegamento marittimo per il trasporto di persone e merci con e fra le isole maggiori e le isole Tremiti in vista della verifica di mercato prevista dall'Autorità di regolazione dei Trasporti si trovano alcuni numeri, riflessioni e conclusioni che danno già un'indicazione chiara su come potrà evolvere nei prossimi mesi la partita dei contributi pubblici per la continuità territoriale marittima. Nella relazione appaiono evidenti però anche delle lacune talvolta dovute a incompletezza o indisponibilità di statistiche aggiornate in particolare sui traffici da e per la Sicilia.

Un primo punto fermo riportato nel paragrafo dedicato ai mercati rilevanti dei collegamenti con le isole è quello che in pratica **trasporto aereo e marittimo non sono, o sono solo in minima parte, in concorrenza diretta**. “Nonostante il consistente traffico aereo da e per la Sardegna e la Sicilia, è da ritenere che la sua sostituibilità con la modalità marittima da parte dei passeggeri sia modesta, anche tenuto conto del cospicuo divario fra i prezzi praticati” si legge. “Sia per il trasporto passeggeri (spesso con auto al seguito, *ndr*), sia per quello delle merci, i driver di scelta della modalità aerea e la disponibilità a pagare sono tanto diversi da quelli della marittima da rendere i due mercati rilevanti distinti sotto il profilo della domanda”. La conclusione è che “i collegamenti marittimi con e dalle isole in questione costituiscono mercati rilevanti del prodotto a sé stanti, ciò che ovviamente comporta fra le due modalità non vi è nemmeno significativa sostituibilità geografica”.

Tirrenia – Cin (Compagnia Italiana di navigazione) opera in regime di obbligo di servizio pubblico (Osp) per l'intero anno sulle seguenti tratte: Cagliari-Palermo, Napoli-Cagliari, Civitavecchia-Cagliari-Arbatax, Genova-Olbia-Arbatax e Termoli-Tremiti (con navi ro-pax), a cui si aggiungono la Ravenna-Brindisi-Catania e la Livorno-Cagliari (con navi ro-ro cargo). In convenzione dal mese di ottobre al mese di maggio e in libero mercato nei restanti mesi dell'anno la compagnia opera poi sulle seguenti tratte: Napoli-Palermo, Genova-Porto Torres e Civitavecchia-Olbia (con navi ro-pax).

A proposito della Sardegna la relazione evidenzia che “per i passeggeri il fascio di linee decisamente più incidente è quello che collega il nord dell'isola con il centro/centro nord della penisola (69,72%), seguito dalle linee nord isola-nord penisola (23,45%), mentre **del tutto marginali sono i collegamenti con il sud della Sardegna, dove i servizi sono al momento**

forniti esclusivamente in obbligo di servizio pubblico, circostanza che non può non richiedere riflessioni in materia di esigenze di pubblico servizio”. Similmente risultano predominanti nel trasporto di merci le linee che collegano il nord della Sardegna con il centro della penisola (Civitavecchia, Livorno o Piombino), tuttavia con un forte riequilibrio verso il trasporto fra il centro della penisola e il sud dell’isola. “Marginale anche in questo caso è il trasporto sud isola-sud penisola”, coperto esclusivamente da linee in convenzione.

Spostando lo sguardo alla Sicilia e a proposito della linea merci Ravenna-Brindisi-Catania e di quella mista (ro-pax) Napoli-Palermo, il Mit sottolinea: “si può tuttavia concludere che esse non sono reciprocamente sostituibili né lo sono con quelle fra la sponda calabrese e Messina”. Le risultanze sono però frutto di un lavoro di analisi incompleto perché “purtroppo, diversamente dalla Sardegna, non si è potuto reperire dati relativi ai porti di origine/destinazione dei flussi di traffico, né dati aggiornati concernenti altri porti della regione. Per Messina è stato possibile rilevare il solo traffico da e per Reggio Calabria e Villa San Giovanni” è scritto nella relazione.

Rispetto invece alle Isole Tremiti la relazione del Mit non ha dubbi: “Non esistono allo stato rotte alternative di collegamento diverse da Termoli. Gli attuali servizi prestati in obbligo di servizio pubblico assicurano in via esclusiva il trasporto di merci e auto, e pressoché integralmente quello di passeggeri fuori della stagione estiva”.

Al paragrafo intitolato ‘Ulteriori riflessioni’ si legge che “dalle analisi sin qui condotte si può – nel complesso – ricavare che, **sommando l’offerta prestata in libero mercato con quella in obbligo di servizio pubblico le esigenze di servizio pubblico siano quantitativamente soddisfatte per i collegamenti fra e per la Sardegna e la Sicilia**, tanto più se inquadrare per fasci di rotte. Alla luce delle previsioni di traffico elaborate nel capitolo 5, ciò sembra valere anche per un orizzonte di medio periodo.

Una delle rotte destinate a perdere i contributi pubblici pare essere la Napoli-Palermo. Nella relazione infatti si legge: “CIN opera in OSP (obbligo di servizio pubblico, *n.d.r.*) passeggeri sulla Napoli-Palermo nella stagione estiva e per le merci sulla Ravenna-Brindisi-Catania ad anno intero. Come è stato rilevato, non sono purtroppo disponibili sufficienti informazioni di traffico su altre linee attive fra la penisola e la Sicilia (salvo quelle sullo Stretto di Messina), cosicché non è possibile individuare fasci di rotte potenzialmente sostituibili. Con questa premessa limitativa, non si ravvede sostituibilità fra le due linee Napoli-Palermo e Ravenna-Catania; parimenti non ve ne è fra Ravenna-Catania e i collegamenti fra la sponda calabrese e Messina, mentre è una qualche sostituibilità può esservi fra questi ultimi e la rotta Napoli-Palermo”. I tecnici del dicastero romano però aggiungono: “Sulla Napoli-Palermo la concorrenza ha assunto un ruolo più che paritario rispetto a CIN su tutte le tipologie di trasporto e per l’intero anno; in aggiunta, operano altre compagnie su rotte contigue, la Salerno-Palermo e la Napoli-Termini Imerese. **Tenuto conto di questo è da verificare la necessità del mantenimento su di essa degli obblighi di servizio pubblico”.**

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

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

Leggi la versione integrale della **Relazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, August 26th, 2020 at 12:04 am and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.