



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

TRASPORTO VELOCE PASSEGGERI MESSINA-REGGIO CALABRIA

RELAZIONE PER LA VERIFICA DI MERCATO

SOMMARIO

INQUADRAMENTO	3
1. DISCIPLINA EUROPEA E NAZIONALE DEL CABOTAGGIO MARITTIMO CON E FRA LE ISOLE	6
1.1. Il quadro normativo UE.....	6
1.2. Il quadro normativo nazionale.....	8
2. IL BACINO INTEGRATO DI TRAFFICO DELL'AREA DELLO STRETTO DI MESSINA	9
2.1. Il processo di delimitazione del bacino	9
2.2. Le infrastrutture portuali	10
2.2.1 Disponibilità degli approdi nel porto di Messina	10
2.2.2 Disponibilità degli approdi nel porto di Reggio Calabria	11
2.2.3 Disponibilità degli approdi nel porto di Villa San Giovanni.....	12
2.3. Conclusioni.....	13
3. SERVIZI OFFERTI	14
3.1. Reggio Calabria–Messina	15
3.2. Villa San Giovanni-Messina.....	18
4. ANALISI DELLA DOMANDA	22
4.1. Messina – Reggio Calabria: flussi consuntivati sulla linea	23
4.2. Messina-Villa San Giovanni: flussi consuntivati sulla linea	29
5. VALUTAZIONI IN ORDINE ALLA ESSENZIALITÀ DI LIVELLI MINIMI DISERVIZIO RC-ME	30
5.1. Peculiarità della continuità territoriale fra Reggio Calabria e Messina	30
5.2. Stima della domanda potenziale	33
5.2.1. Quadro macroeconomico complessivo	33
5.2.2. Quadro locale.....	34
5.2.3. Stima della domanda potenziale	36
5.3. Nuova articolazione dei livelli minimi dei servizi sulla linea	39
APPENDICI	42
APPENDICE A	44
Riferimenti tabellari - Dettaglio tratte di trasporto passeggeri con mezzi veloci Messina – Reggio Calabria	44
APPENDICE B	75
Risultati della consultazione pubblica	75
APPENDICE C	80
Costi portuali.....	80

INQUADRAMENTO

La presente Relazione è diretta a fornire elementi di valutazione a base della verifica del mercato di cui ai punti 4 e 5 della misura 2 della Delibera 22/2019 (allegato A) dell'Autorità di regolazione dei trasporti, di seguito riportata.

Come si avrà modo di argomentare in dettaglio nel capitolo 5, anche all'esito della procedura di consultazione delle Amministrazioni regionali e locali e delle rappresentanze dell'utenza, è opportuno anticipare in premessa che il soggetto competente è dell'avviso che, a motivo della peculiarità della domanda di trasporto fra Reggio Calabria e Messina, il mantenimento dei servizi veloci di traghettamento di passeggeri fra i rispettivi porti corrisponda a un obiettivo di interesse pubblico.

Conformemente alle modalità e agli obiettivi stabiliti dalla disciplina vigente, la verifica del mercato ha dunque per oggetto i servizi di trasporto di passeggeri fra le città di Reggio Calabria e di Messina.

Nei capitoli che seguono e nelle appendici vengono pertanto forniti dettagliati dati di offerta e di domanda relativi alla linea in questione. Al tempo stesso, considerata la contiguità con la linea fra Villa San Giovanni e Messina, sono prodotti anche dati di traffico relativi a quest'ultima, allo scopo di sottoporre alla valutazione degli operatori interessati il complessivo quadro di mercato.

Si precisa che, se non diversamente specificato, la presente relazione è stata redatta sulla base dei dati forniti dai seguenti soggetti: Autorità Portuale di Messina, Capitaneria di Reggio Calabria, compagnie operanti sulle linee da Reggio Calabria e da Villa San Giovanni per Messina.

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

1. Il Soggetto competente (SC) qualora, nell'esercizio delle proprie competenze programmatiche, rilevi fabbisogni di mobilità inelastiche suscettibili di essere soddisfatti attraverso servizi di collegamento marittimo e, in ogni caso, prima di procedere all'affidamento di CdS tramite gara, effettua le seguenti attività propedeutiche:
 - a) definizione delle esigenze di servizio pubblico;
 - b) verifica del mercato, volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato;
 - c) identificazione dello strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo.
2. Il SC definisce le esigenze di servizio pubblico attraverso analisi on desk della domanda attuale e potenziale, indagini e/o simulazioni effettuate direttamente o sulla base di dati e informazioni disponibili, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto oggetto di analisi e/o le loro associazioni, al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che richiedono servizi di trasporto marittimo, le fasce orarie di interesse per l'utenza durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e la relativa disponibilità a pagare massima.
3. [...]
4. Una volta definite le esigenze di servizio pubblico, il SC effettua una apposita consultazione finalizzata alla verifica del mercato, mettendo a disposizione degli operatori gli esiti delle analisi previste al precedente punto 2, tra le quali, in particolare, le relazioni O-D, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati nell'analisi della domanda, le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi, oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti. Il SC comunica all'Autorità i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione resa pubblica in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate. Il SC adotta idonee misure volte a evitare che le procedure di consultazione adottate falsino la concorrenza e comportino per le imprese partecipanti indebiti vantaggi in caso di successivo esperimento di gara.
5. Qualora la verifica del mercato riveli un interesse da parte delle imprese di navigazione (IN) a coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare ex novo, il SC non pone in essere alcun intervento, fatto salvo quanto previsto al punto 7.

6. Qualora emerga, pur in presenza di un interesse parziale da parte delle IN, l'impossibilità di coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il SC valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di obblighi di servizio pubblico applicati con approccio orizzontale a tutti gli armatori interessati (di seguito: OSP orizzontali). A tal fine, il SC procede alla pubblicazione di un avviso sul profilo committente nella sezione amministrazione trasparente, ferma restando la possibilità di disporre ulteriori forme di pubblicità, per la richiesta di manifestazioni di interesse all'esecuzione del servizio, rendendo disponibile agli operatori interessati un documento contenente almeno le informazioni di cui al Prospetto 1 dell'Annesso 1 e stabilendo un periodo congruo, di almeno 60 giorni, per la presentazione delle manifestazioni di interesse.
7. Qualora il SC, in esito alla verifica del mercato, rilevi un sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguati rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta, anche in combinazione con l'imposizione di OSP orizzontali, l'utilizzo di sussidi alla domanda, nella forma di compensazione diretta della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo. Le compensazioni dirette della domanda sono riconosciute secondo modalità non discriminatorie e sono rese compatibili con il regime degli aiuti a carattere sociale previsto per i trasporti a favore dei residenti in regioni remote dalla normativa vigente.
8. Qualora in esito alla verifica di mercato emerga invece che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso agli strumenti di cui ai punti 6 e 7 il SC, prima di avviare le procedure di affidamento del servizio tramite CdS, definisce il lotto/i di gara in corrispondenza di una soglia di produzione, espressa di norma in termini di naviglio-NM, in grado di assicurare la massima partecipazione alla procedura e la selezione dell'armatore più efficiente.
9. Il SC, al termine della verifica di mercato, trasmette all'Autorità apposita relazione sugli esiti della stessa. Nella relazione, oltre alla descrizione dell'iter sviluppato a seguito della comunicazione inoltrata all'Autorità, è data evidenza delle motivazioni alla base della scelta effettuata al fine di soddisfare le esigenze di servizio pubblico, tenendo conto della necessità di garantire al tempo stesso un uso efficiente delle risorse pubbliche e la libertà degli scambi nel settore marittimo; nella relazione è data altresì evidenza della disponibilità degli approdi per i diversi operatori coinvolti nella procedura di verifica di mercato e di eventuali vincoli di capacità.
10. L'Autorità si esprime circa la conformità della procedura seguita di verifica di mercato alle Misure di cui al presente atto, entro 45 giorni dal ricevimento della relazione di cui al precedente punto 9, salvo sospensione dei termini".

ANNESSO 1 - PROSPETTI

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

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

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

Prospetto 2a – Pre-informazione

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

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

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

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

1.1. Il quadro normativo UE

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

Tabella 1 – Quadro normativo UE

Tema	Riferimento	Contenuto
Libera prestazione dei servizi	Artt. 56, 58 e 100, TFUE	Libera prestazione dei servizi di navigazione marittima
Cabotaggio marittimo	Regolamento 3577/92 del 7 febbraio 1992 (e successive comunicazioni interpretative della Commissione europea – COM/2006/196, COM/2003/595, COM/2014/0232-)	Liberalizzazione dei servizi di cabotaggio marittimo.
Servizi di interesse economico generale	Art. 14, TFUE	Facoltà degli Stati di individuare e disciplinare la fornitura di servizi di interesse economico generale
Deroghe alla disciplina della concorrenza per SIEG	Art. 106, par. 2, TFUE	Incompatibilità fra gli obiettivi di servizio pubblico e le regole della concorrenza – obbligo di proporzionalità delle misure
Esigenze di servizio pubblico Contratto di servizio Obblighi di servizio pubblico	CGUE, sentenza, 20 febbraio 2001, <i>Anaïr</i>	Condizioni per la legittima subordinazione della prestazione di servizi regolari di cabotaggio marittimo da/per/fra le isole all'ottenimento di previa autorizzazione amministrativa.
Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 106, par. 2, TFUE	SIEG, incluso cabotaggio marittimo ex Reg. 3577/92
Servizi pubblici Compensazioni Deroghe alla disciplina degli aiuti di Stato	Art. 93, TFUE	Trasporti terrestri SIEG (incluso cabotaggio marittimo – facoltà degli Stati) – Regolamento CE 1370/2007
Obblighi di servizio pubblico Compensazioni	CGUE, sentenza 24 luglio 2003, <i>Altmark</i>	Condizioni in base alle quali la compensazione per un servizio d'interesse economico generale non può essere considerata aiuto di Stato.
Aiuti di Stato Servizi pubblici Compensazioni - Compatibilità	Comunicazioni interpretative della Commissione 2012/C/8/03 e 2012/C/8/02, dell'11 gennaio 2012	Ulteriori specificazioni sugli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico per i SIEG.
Cabotaggio marittimo Obblighi di servizio pubblico	Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014	Specifiche della portata delle disposizioni del Regolamento 3557/92, alla luce dell'evoluzione del settore.

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

È riconosciuta la possibilità di derogare al disposto del Regolamento in alcune specifiche circostanze: in particolare, per quanto qui rileva, secondo quanto prescritto dall'art. 4 gli Stati hanno facoltà di imporre obblighi di servizio pubblico (OSP) per il trasporto passeggeri e merci da, tra e verso le isole. Infatti, ai sensi

del combinato disposto degli articoli 14 e 106.2 TFUE, gli Stati membri possono intervenire per assicurare la fornitura di servizi considerati essenziali. La discrezionalità che è loro riconosciuta nel fissare “l’asticella” dei servizi essenziali (fatto salvo il rispetto del principio di proporzionalità) è molto ampia; allo stesso tempo, tuttavia, la facoltà di “fornire, fare eseguire e finanziare tali servizi” è soggetta alla verifica di “fallimento del mercato”, condizione essenziale per identificare i servizi come di interesse economico generale (SIEG) e dunque per derogare al principio di libera prestazione ai sensi dell’articolo 106.2 TFUE¹. La Commissione europea si riserva comunque di intervenire in caso di “errori manifesti”, in caso di ingiustificato ricorso degli Stati alla facoltà loro concessa dall’art. 14 TFUE.

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

Quanto alla forma giuridica secondo cui può essere imposto un obbligo di servizio pubblico, la Comunicazione interpretativa della Commissione europea COM(2014) 232 final, del 22 aprile 2014, chiarisce che essa può esemplificativamente consistere nei regimi di dichiarazione, in quelli di attribuzione di licenze ovvero nei sistemi di autorizzazione, conformemente alle condizioni indicate dalla citata sentenza “Analir” della Corte europea di giustizia. Accanto a questi, si pone la conclusione di contratti di servizio pubblico (CdS), che disciplinano i rapporti fra concedenti ed affidatari dei servizi: questi ultimi debbono, in accordo al principio di non discriminazione, essere aggiudicati esclusivamente tramite gara aperta o ristretta².

Gli Stati membri debbono limitare l’imposizione di obblighi di servizio pubblico a esigenze essenziali di salvaguardia di obiettivi di interesse pubblico, disciplinando in particolare regolarità, continuità e frequenza dei servizi, capacità di fornitura degli stessi, tariffe richieste, equipaggio della nave; essi possono inoltre fissare, nell’ambito dei CdS, anche requisiti qualitativi. Come già anticipato, il compenso riconosciuto a fronte dello svolgimento del servizio deve essere conforme alle disposizioni europee in materia di aiuti di Stato; in proposito, il principale riferimento sono le quattro condizioni enunciate dalla Corte di Giustizia nella sentenza *Altmark* (Causa C-280/00, par. 87-95)³. Il nucleo di tali condizioni - dal rispetto delle quali si ricava che le compensazioni non rappresentano aiuti di Stato - è che queste siano non maggiori di quelle necessarie a permettere l’equilibrio economico di un’impresa media efficiente, ciò che si suppone raggiunto se questa è stata selezionata attraverso una procedura concorsuale. Da avvertire tuttavia che la condizione non si considera raggiunta qualora alla gara partecipi un unico concorrente⁴. In questo caso la congruità della compensazione richiesta deve essere accertata mediante confronto con quella necessaria a un’impresa media efficiente, in tal modo ripristinando la condizione *Altmark*; in mancanza la misura deve essere previamente notificata alla Commissione.

Sebbene il Regolamento 3577/92 non contenga una specifica indicazione riguardante la durata del

¹ Ne segue che, sul terreno delle modalità di gestione, allo Stato o alle sue articolazioni territoriali è riservato un ruolo di ultima istanza in caso di fallimento del mercato: presupposto la cui verifica è requisito essenziale per l’applicazione dell’art. 14 e dunque delle deroghe ex art. 106.2 TFUE.

² Sono ammesse, sebbene debba essere garantita anche in tal caso la parità di trattamento ed una adeguata trasparenza, negoziazioni tra l’autorità aggiudicatrice e le società che hanno presentato le offerte.

³ In primo luogo, l’impresa beneficiaria deve essere effettivamente destinataria degli oneri di servizio pubblico ed essi devono essere definiti chiaramente; inoltre, i parametri in base ai quali è calcolata la compensazione devono essere predeterminati in modo obiettivo e trasparente; la compensazione non può poi eccedere quanto necessario per coprire in tutto o in parte i costi originati dall’adempimento degli oneri di servizio pubblico, tenuto conto degli introiti derivanti dall’adempimento degli stessi e da un margine di utile ragionevole; da ultimo, qualora la scelta dell’impresa non avvenga nell’ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare l’impresa in grado di fornire il servizio al costo minore possibile per la collettività, il livello della compensazione deve essere stabilito sulla base di un’analisi dei costi che un’impresa media, gestita in modo efficiente e dotata di adeguati mezzi, avrebbe dovuto sopportare tenuto conto degli introiti derivanti dall’adempimento degli stessi e di un margine di utile ragionevole.

⁴ “[...] per le procedure nell’ambito delle quali viene presentata una sola offerta, tale offerta non può essere ritenuta sufficiente per garantire che la procedura determini il costo minore per la collettività” (Comunicazione 2012/C/8/02, punto 68).

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

1.2. Il quadro normativo nazionale

I servizi marittimi di trasporto pubblico passeggeri, a differenza di quanto previsto per altre modalità di trasporto, non rientrano nelle esclusioni specifiche di cui agli artt. 17 e 18 del Codice dei contratti pubblici (decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50). Essi, pertanto, sono soggetti alle disposizioni del Codice stesso: anche i contratti di servizio pubblico per il cabotaggio marittimo devono essere conclusi nel rispetto delle disposizioni dell'Unione europea e italiane in materia di appalti e concessioni pubbliche.

Per tutti i servizi di trasporto marittimo passeggeri da, tra e verso le isole, sia di interesse nazionale, sia di interesse regionale e locale, anche nel caso di esercizio unito al trasporto merci, debbono inoltre essere osservate le regole recentemente approvate dall'Autorità di Regolazione Trasporti (ART) per le procedure di gara, con la Delibera n. 22 del 13 marzo 2019. In particolare, la Misura 2 della Delibera, inerente la "procedura per la verifica del mercato e la definizione dei lotti di gara", disciplina le attività propedeutiche in capo al Soggetto Competente all'assegnazione del servizio, riconducibili a tre fasi distinte: la definizione delle esigenze di servizio pubblico, la verifica del mercato (volta ad appurare la sussistenza di un interesse economico totale o parziale degli operatori alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato), e infine, in caso di esito negativo della verifica, l'identificazione degli strumenti di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo, quali, nell'ordine, l'erogazione di sovvenzioni agli utenti ex art. 107, par. 2, lettera a) TFUE o l'introduzione di obblighi orizzontali di servizio pubblico. Ne segue che la via dell'affidamento in esclusiva del servizio rappresenta il *last resort* per assicurarne la fruizione al pubblico.

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

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

2. IL BACINO INTEGRATO DI TRAFFICO DELL'AREA DELLO STRETTO DI MESSINA

2.1. Il processo di delimitazione del bacino

Nel marzo 2019 la Regione Siciliana, la Regione Calabria, la Città metropolitana di Messina, la Città metropolitana di Reggio Calabria e la Conferenza permanente interregionale per il coordinamento delle politiche nell'Area dello Stretto hanno sottoscritto l'accordo per l'istituzione dell'Area integrata dello Stretto con riferimento ai servizi di mobilità, terrestre e marittima, sulle due sponde.

Con riguardo alla continuità territoriale marittima (art. 4), gli Enti sottoscrittori dell'accordo hanno individuato come essenziali e suscettibili di finanziamento pubblico i servizi di trasporto veloce di passeggeri sui fasci di rotte fra Messina, da un lato, e Reggio Calabria e Villa San Giovanni, dall'altro⁵. Inoltre, l'art. 2 del menzionato Accordo impegna le Regioni a individuare, ciascuna nell'ambito del proprio territorio, il perimetro del bacino territoriale "sulla base di analisi della domanda che tengano conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento". Con deliberazione di Giunta n. 354 del 31 luglio 2019 la Regione Calabria, per quanto di competenza, ha dato seguito a tale impegno delimitando il proprio bacino, che comprende i territori comunali di Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Calanna, Campo Calabro, Fiumara, Laganadi, Motta San Giovanni, San Roberto, Cardeto, Sant'Alessio in Aspromonte, Santo Stefano in Aspromonte, Scilla e Bagnara Calabria. La Tabella che segue indica la distanza chilometrica e i tempi indicativi di percorrenza (in auto) fra i porti situati sulla sponda calabrese e i comuni appartenenti al medesimo bacino territoriale.

Tabella 2 – Distanze interne al bacino di traffico

Distanza chilometri e tempi di percorrenza fra RC/VSG e i centri appartenenti al bacino di traffico (*)

	da RC		da VSG		Δ distanze/tempi (VSG-RC)		Abitanti	
	km (1)	minuti (2)	km (1)	minuti (2)	Δ km	Δ minuti	numero	%
	A1	B1	A2	B2	A2-A1	B2-B1	C	
Reggio Calabria	-	-	14,5	18-25	-	-	182.000	
Villa San Giovanni	14,5	18-25	-	-	-	-	13.770	
Calanna	21	30	15	20-30	-6	-10/+10	914	
Campo Calabro	14,4	17	3,1	5-10	-11,3	-12/-7	4.531	
Fiumara	18,5	25	8,0	10-15	-10,5	-15/-10	948	
Laganadi	20,2	26	17	20-30	-3,2	-6/+4	408	
Motta San Giovanni	25	34	40	55-70	15	+21/+36	6.043	
San Roberto	30,8	44	12	15-25	-18,8	-29/-19	1.653	
Cardeto	18,6	40	31	45-60	12,4	+5/+20	1.586	
Sant'Alessio in Aspromonte	24	33	21	30-45	-3	-3/+12	327	
Santo Stefano in Aspromonte	30	43	27	35-60	-3	-8/+16	1.237	
Scilla	23	23	13	13-20	-10	-10/-3	4.901	
Bagnara Calabria	31,5	35-45	22	21	-9,5	-14/-24	9.991	
Tot. abitanti bacino di traffico							228.309	
<i>di cui</i>								
<i>Più accessibili da VSG (km)</i>							38.680	16,94%
<i>Più accessibili da RC (km)</i>							189.629	83,06%
Tot. abitanti (esclusi RC e VSG)							32.539	
<i>di cui</i>								
<i>Più accessibili da VSG (km)</i>							24.910	76,55%
<i>Più accessibili da RC (km)</i>							7.629	23,45%
(*) Come identificato dalla deliberazione 354/2019 della Giunta regionale calabrese								
(1) Distanza stradale								
(2) Tempi medi di percorrenza in auto								

⁵ Gli enti sottoscrittori sono impegnati a "congiuntamente richiedere al Governo la garanzia di stabile e adeguato finanziamento della continuità territoriale: interna, fra le due sponde dello Stretto, Reggio Calabria e Villa San Giovanni da una parte e Messina dall'altra, attraverso servizi di trasporto marittimo veloce, con tariffe assimilabili a quelle del trasporto pubblico urbano; esterna, attraverso i servizi aerei di linea effettuati tra l'aeroporto dello Stretto e i principali aeroporti nazionali, in regime di oneri di servizio pubblico di cui al Regolamento (CE) n. 1008/2008, con tariffe che tengano conto del maggiore onere connesso all'attraversamento dello Stretto per gli utenti siciliani".

Analogo provvedimento di delimitazione del bacino territoriale non risulta ancora adottato dalla Regione Siciliana. Va comunque segnalato che sulla sponda siciliana dello Stretto, oltre a quello di Messina è attivo il porto di Tremestieri, prevalentemente adibito al trasporto di merci; Messina e Tremestieri distano circa 10,5 km.

2.2. Le infrastrutture portuali

Di seguito si riporta una ricognizione degli approdi funzionali al servizio pubblico di collegamento marittimo per passeggeri sulle tratte ME-RC e ME-VSG, volta a definire modalità di assegnazione degli stessi, disponibilità ed eventuali vincoli di capacità. Per ciascun porto sono indicate di seguito, a titolo meramente indicativo, le caratteristiche di massima degli approdi utilizzati attualmente o in passato per l'ormeggio come comunicate dall'Autorità competenti del porto di Messina e Reggio Calabria.

Per lo svolgimento del servizio di trasporto marittimo nello Stretto di Messina vi sono tre punti di imbarco sul versante siciliano e due sul versante calabro: la Rada San Francesco-Messina Nord, il Porto di Messina e il Terminal Tremestieri Messina Sud, per la Sicilia; il Porto di Reggio Calabria e, a nord, l'approdo di Villa San Giovanni, il più vicino a Messina per la Calabria.

Nel riquadro sottostante si evidenziano le distanze tra i porti interessati dal trasporto di passeggeri sulle due sponde dello Stretto e i conseguenti tempi attuali di attraversamento per mezzi "veloci" adibiti al trasporto di soli passeggeri (monocarena, catamarani ed aliscafi). Il tempo di percorrenza da Messina verso Reggio Calabria è di circa 30 minuti, mentre quello da Reggio Calabria per Messina è di circa 35 minuti⁶. Quello fra Messina e Villa San Giovanni è di circa 20 minuti in entrambi le direzioni.

Tabella 3 – Distanze e tempi di percorrenza fra i porti dello Stretto

O/D	Miglia nautiche	Tempo di percorrenza
Da Messina a Reggio Calabria	8,8	30 minuti
Da Reggio Calabria a Messina	9,3	35 minuti
Da Villa S. Giovanni a Messina e v.v.	4,0	20 minuti

2.2.1 Disponibilità degli approdi nel porto di Messina

Il porto di Messina è formato da una penisola articolata, che racchiude un vasto specchio acqueo di circa 820.00 mq con imboccatura di 400 m a NW e fondali che consentono l'attracco diretto alle banchine anche a navi di grosso tonnellaggio.

Le undici banchine del porto si estendono per circa 1.800 metri a partire dalla sede a mare della Capitaneria di Porto, sita presso l'imboccatura (lato W) del porto, fino alla banchina Egeo. L'infrastruttura garantisce quotidianamente lo sbarco e l'imbarco di merci di qualsiasi genere e dimensione, per navi di qualsiasi tipo e stazza attraverso la fornitura di servizi portuali specialistici.

Da quanto comunicato dalle Autorità marittime competenti, l'attuale disponibilità di approdi per il servizio di trasporto marittimo veloce passeggeri sulla tratta ME-RC-ME può individuarsi nelle banchine Rizzo e Peloro, al momento non assegnate in concessione e già utilizzate per il medesimo trasporto veloce e per il trasporto veloce con Villa San Giovanni.

La banchina Rizzo è lunga 200 m, con una disponibilità di utilizzo di circa 180 m, mentre la banchina Peloro è lunga 140 m, con una disponibilità di utilizzo pari a 100 m; entrambe sono dotate di bitte d'ormeggio poste a una distanza di circa 25/30 m l'una dall'altra. Le banchine hanno un'altezza media sul livello del mare di circa 2,5 m e un fondale prospiciente di circa 8 m. L'Autorità marittima riferisce che, per le caratteristiche delle banchine e in relazione alla grandezza media delle unità navali veloci da passeggeri, le stesse potrebbero offrire la disponibilità di circa 5 posti di ormeggio, da potersi destinare in parte al servizio

⁶ Occorre inoltre precisare che, nelle fasce orarie in cui è previsto l'approdo nel porto di Messina di navi da crociera (solitamente, nelle prime ore della mattina), le operazioni di manovra dei traghetti possono subire rallentamenti.

ME-RC e in parte al servizio ME-VSG.

Figura 1 – Porto di Messina - localizzazione delle banchine disponibili



Fonte: Google Earth

2.2.2 Disponibilità degli approdi nel porto di Reggio Calabria

Il porto di Reggio Calabria costituisce, insieme a quello di Villa S. Giovanni, un importante nodo marittimo per i collegamenti con la Sicilia, garantendo servizi di linea con Messina e le isole Eolie. Esso è costituito da un bacino artificiale protetto a ponente da un molo con direzione N-S completamente banchinato. Oltre alle aree destinate al servizio passeggeri e commerciale, il porto offre anche una darsena turistica riservata al diporto, collocata nella zona N-E dell'imboccatura. L'area portuale è dotata di collegamenti diretti con la rete stradale e autostradale (svincolo diretto con l'autostrada A3) e presenta al suo interno un terminal ferroviario, che tuttavia non è più operativo.

Da quanto comunicato dall'Autorità marittima competente, nel Porto sono presenti due approdi destinati al traffico passeggeri, il cui servizio viene effettuato a mezzo di unità veloci nella tratta ME-RC-ME; i due approdi sono collocati all'interno di un'unica invasatura delimitata da due pennelli (che si sviluppano a una quota di circa m 3.50/4.00 s.l.m.m. e sono dotati di parabordi in legno di vecchia concezione), di circa 7 m di pescaggio, che attualmente riceve mezzi veloci della tipologia monocarena, catamarani ed aliscafi fino a circa 50m di lunghezza f.t. e 8m di larghezza.

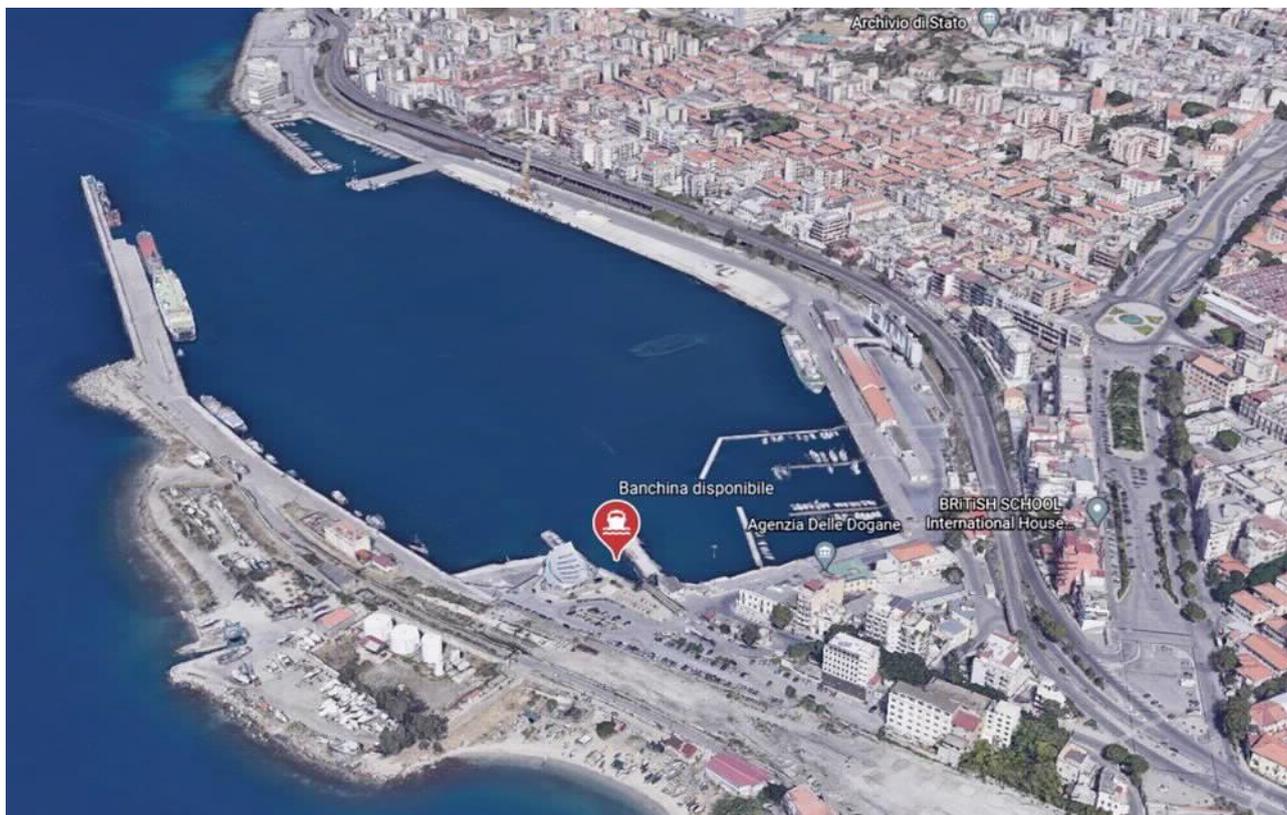
Ad oggi la suddetta invasatura, utilizzata dalla Società di Navigazione Blu Jet S.r.l. (controllata da Rete ferroviaria italiana – RFI), consente l'approdo di un'unità per volta, unicamente sul pennello lato ovest, con sedici accosti giornalieri dal lunedì al venerdì e sei accosti giornalieri il sabato e la domenica. La concessione di questo approdo è stata recentemente rinnovata alla società RFI con scadenza nel novembre 2022, a condizione che, qualora non dovesse più svolgere il servizio di trasporto marittimo veloce passeggeri ME-RC, la Società lo dia in gestione alla compagnia di navigazione che subentrerà nel servizio stesso, pena la decadenza della concessione dell'approdo.

Il medesimo approdo, nel periodo compreso tra il 20 giugno ed il 20 settembre di ogni anno, è anche in uso ai mezzi veloci della Società "Liberty Lines" per la tratta Reggio Calabria - Isole Eolie, con un accosto

giornaliero. Inoltre, dalla banchina di Levante partono i traghetti bidirezionali di Meridiano Lines per il trasporto di mezzi gommati commerciali e merci verso il porto Tremestieri-Messina.

Adiacente alla sopra citata invasatura è presente un altro approdo per lo svolgimento di collegamenti marittimi veloci, denominato “banchina aliscafi”, di circa 50 m di lunghezza con fondali della profondità di circa 7m, attualmente non in uso a causa della presenza di barriere architettoniche e di condizioni vetuste delle strutture in metallo asservite sia all’approdo stesso, sia allo sbarco e all’imbarco dei passeggeri.

Figura 2 - Porto di Reggio Calabria – localizzazione delle banchine disponibili



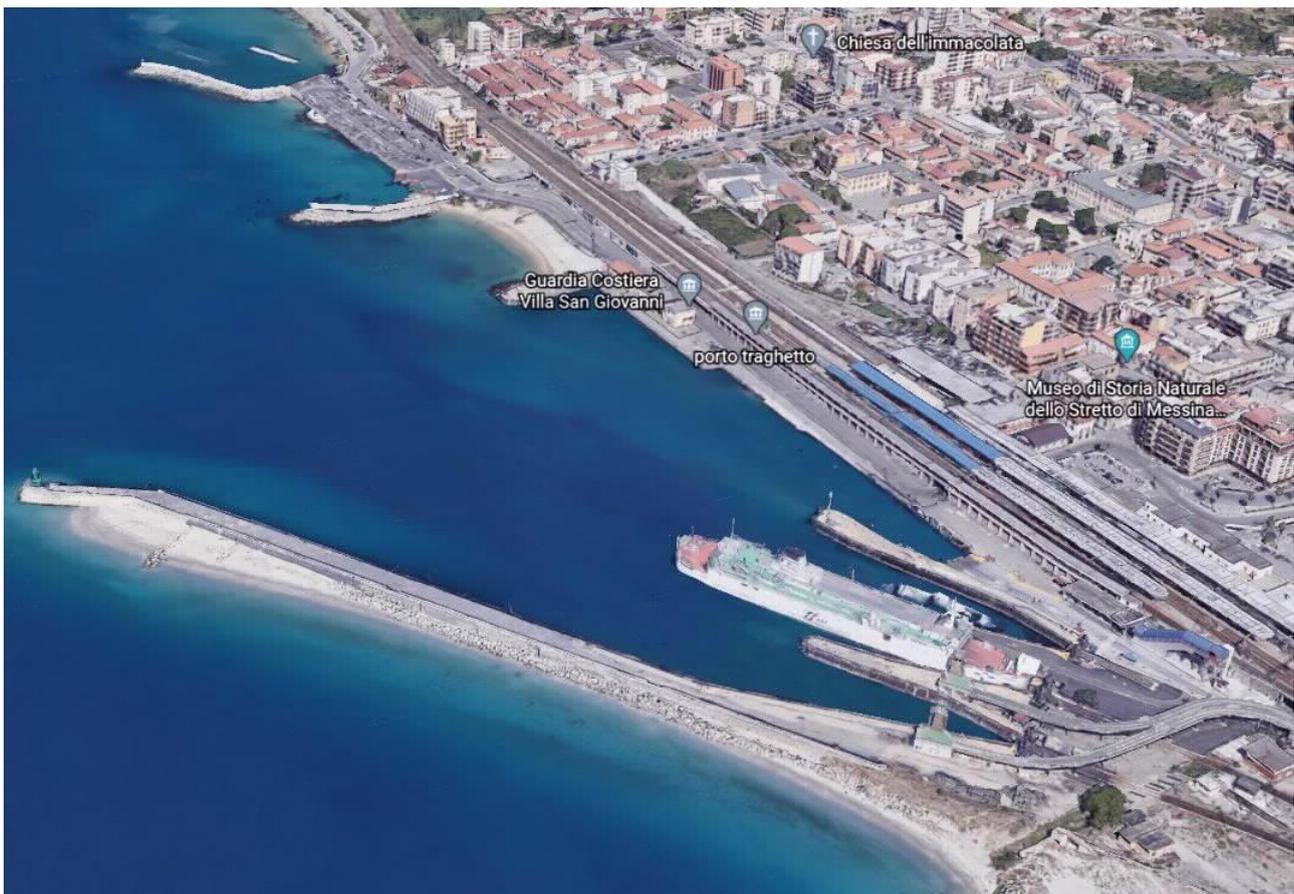
Fonte: Google Earth

2.2.3 Disponibilità degli approdi nel porto di Villa San Giovanni

Il Porto di Villa San Giovanni è un nodo importante per i collegamenti fra le due sponde dello Stretto, consentendo l’attracco delle navi traghetto per il trasporto di persone, veicoli gommati (commerciali e non) e convogli ferroviari. La struttura portuale è strettamente connessa con quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Le tre invasature del porto sono in concessione a RFI. La prima è impiegata per le unità veloci Blu Jet: in buone condizioni meteo marine, possono ormeggiarvi anche due unità veloci contemporaneamente; le altre due invasature sono invece impiegate per le navi bidirezionali Blufferries. All’estremità dell’area portuale, posto in modo da non intralciare il traffico dei traghetti, si trova un porticciolo turistico, con attracco libero di circa 100 metri e fondali profondi da 3 a 3,5 metri. In base alle funzioni che oggi svolge, il porto di Villa San Giovanni è di 2° classe, categoria II.

Figura 3 - Porto di Villa San Giovanni



Fonte: Google Earth

2.3. Conclusioni

In sintesi, allo stato attuale non sussistono nei porti indicati deficit di capacità tali da impedire il mantenimento – in certa misura anche lo sviluppo – degli attuali servizi di traghetti veloce. Parimenti, la conformazione degli approdi è tale da permettere anche l'utilizzo di mezzi di minori dimensioni⁷.

⁷ Si evidenzia che i costi portuali per il trasporto veloce passeggeri Messina-Reggio Calabria, come si evince dai documenti di consuntivo dell'operatore Liberty Lines, sono ammontati nel 2017 a circa 427 mila euro, complessivamente per 9.392 corse.

3. SERVIZI OFFERTI

Sono cinque le compagnie di navigazione che attualmente effettuano servizi di cabotaggio marittimo sullo stretto di Messina.

Fra Reggio Calabria e la sponda siciliana sono attive:

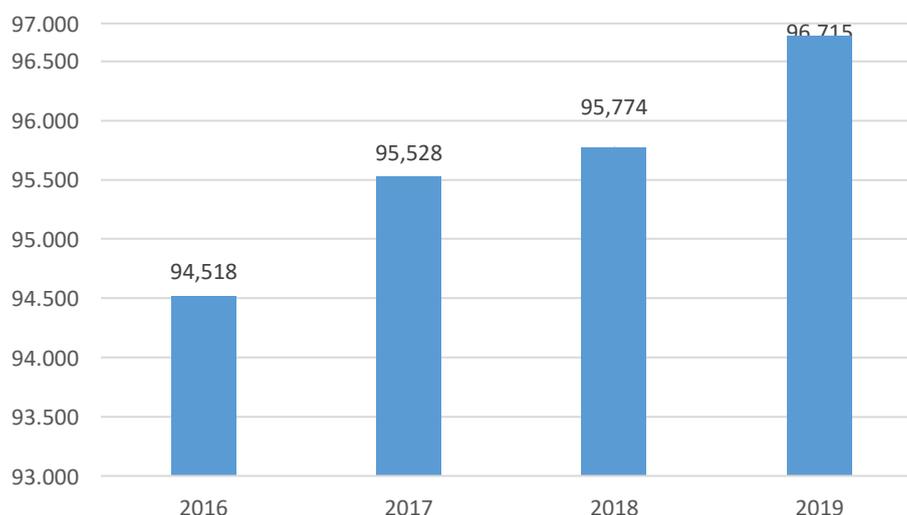
- **Blu Jet S.r.l.**, società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che svolge il servizio di trasporto marittimo di soli passeggeri mediante unità navali veloci su questa linea da maggio 2019, a seguito di affidamento diretto del servizio da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- **Meridiano Lines**, compagnia di navigazione che esegue collegamenti marittimi tramite traghetti bidirezionali per il trasporto di mezzi gommati commerciali e merci, fra Reggio Calabria e Tremestieri (Messina), operando in regime di libero mercato.

Fra Villa San Giovanni e Messina operano invece:

- **RFI S.p.A.**, del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che effettua traghettiamento dei convogli ferroviari con relativi passeggeri e merci;
- **Bluferries S.r.l.**, anch'essa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che svolge il collegamento mediante navi traghetto bidirezionali, per l'imbarco di passeggeri e mezzi gommati al seguito;
- **Blu Jet S.r.l.**, anch'essa parte del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, per il trasporto di soli passeggeri mediante unità navali veloci;
- **Caronte & Tourist S.p.A.**, compagnia di navigazione privata che esegue il traghettiamento dei passeggeri e dei mezzi gommati.

In media, nell'intera area sono effettuate annualmente 95.634 corse. L'offerta è andata ampliandosi gradualmente fra il 2016 e il 2019, con un aumento di circa 2.200 corse.

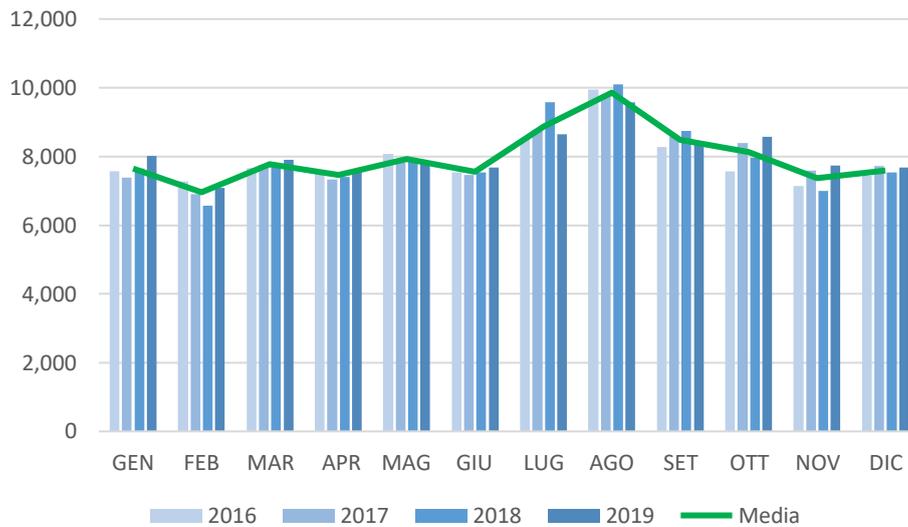
Figura 4 - Corse effettuate sullo Stretto (totale)



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Come mostrato dalla figura che segue, i mesi estivi vedono aumentare sensibilmente il traffico sullo Stretto: il picco si raggiunge in genere nel mese di agosto (mediamente, 9.859 corse), mentre in inverno le partenze si riducono, con un valore minimo medio di 6.858 corse in febbraio.

Figura 5 - Numero mensile delle corse e media, 2016-2019



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Di seguito si rappresentano i dettagli dell’offerta di servizi di collegamento passeggeri fra Messina e Reggio Calabria. A seguire sono sintetizzati alcuni dati relativi alla linea Villa San Giovanni – Messina.

3.1. Reggio Calabria–Messina

Dal 1° maggio 2019 la Blu Jet S.r.l. effettua, su mandato di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI), il servizio passeggeri sia sulla linea Messina-Villa San Giovanni sia sulla linea Messina-Reggio Calabria⁸, a seguito dell’avvenuta scissione parziale della Blufferies S.r.l. (società che ha operato sulla linea ME-RC dall’ottobre 2018, succedendo alla concessionaria uscente Liberty Lines operante dal 2015) a favore di Blu Jet; dal 1° maggio 2019, quest’ultima è subentrata, senza soluzione di continuità, nella gestione dei suddetti servizi di collegamento.

Sulla linea vengono impiegate due unità navali con una velocità pari a 24-25 nodi e una capacità di trasporto fino a 386 passeggeri, a cui si aggiunge una nave di riserva.

Il servizio è effettuato con 16 corse giornaliere andata e ritorno nei giorni feriali e 6 in quelli festivi, suddivise come riportate nelle tabelle seguenti. Per le corse ME-RC il tempo di percorrenza è di 30 minuti, mentre per quelle RC-ME il tempo di percorrenza è di 35 minuti. Il tempo di traversata differisce a causa della regolamentazione del traffico marittimo.

⁸ La Società a seguito dalla richiesta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti assicura la continuità del collegamento marittimo veloce passeggeri sulla relazione Reggio Calabria – Messina. Il MIT ha, infatti, richiesto a RFI di includere il suddetto servizio nel contratto di programma – parte servizi tra lo Stato e la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., garantendone lo svolgimento fino all’affidamento del servizio stesso, ad esito delle procedure di gara.

Tabella 4 – Orari delle partenze

Messina-Reggio Calabria		Reggio Calabria - Messina	
Giorni Feriali	Sabato, domenica e festivi	Giorni Feriali	Sabato, domenica e festivi
5:55	8:00	06:40	08:40
7:00	9:30	07:45	10:10
7:30	11:00	08:10	11:40
8:30	13:40	09:10	14:20
9:00	15:30	09:40	16:10
10:25	17:00	11:05	17:40
11:30	-	12:10	-
13:05	-	13:45	-
13:40	-	14:20	-
14:30	-	15:10	-
15:05	-	15:45	-
16:00	-	16:40	-
16:30	-	17:10	-
17:40	-	18:20	-
19:00	-	19:40	-
20:20	-	20:55	-

Fonte: Sito Blu Jet

Il numero di corse, conformemente a quanto previsto dal rapporto convenzionale, è tendenzialmente stabile nel quadriennio considerato, con una media annua pari a 9.307⁹; esso è inoltre sostanzialmente costante anche su base mensile: questo dato, unito alla parallela stabilità della domanda (di cui si dirà) evidenzia la “vocazione” al pendolarismo della linea.

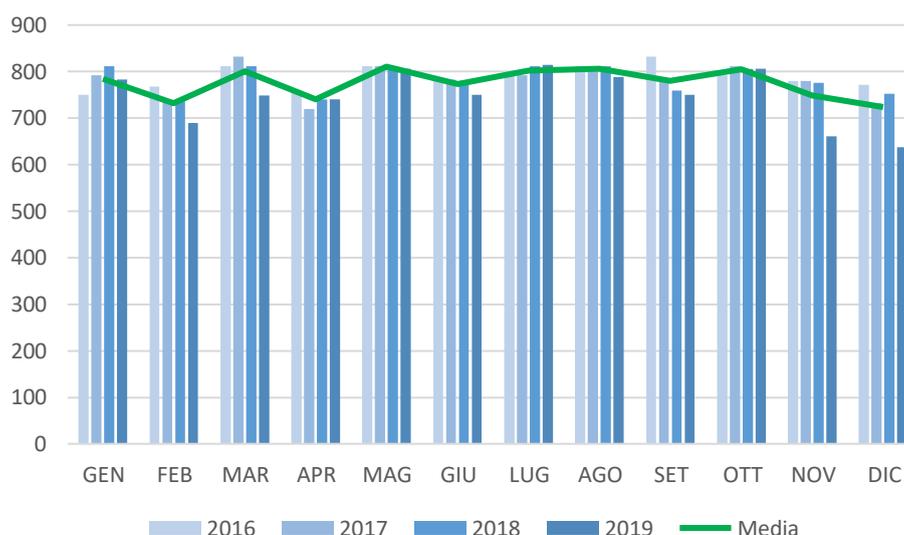
Tabella 5 – Corse effettuate fra Messina e Reggio Calabria, 2016-2019

Corse					
Mese	2016	2017	2018	2019	Media
Gennaio	750	792	812	782	784
Febbraio	768	736	736	690	733
Marzo	812	832	812	748	801
Aprile	760	720	740	740	740
Maggio	812	812	812	806	811
Giugno	780	782	780	750	773
Luglio	792	792	812	814	803
Agosto	812	812	812	788	806
Settembre	832	780	760	750	781
Ottobre	792	812	806	806	804
Novembre	780	780	776	660	749
Dicembre	772	732	753	637	724
TOTALE	9.462	9.382	9.411	8.971	9.307

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

⁹ L'anno 2019 si colloca al di sotto di tale media.

Figura 6 - Numero mensile di corse



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Si riporta di seguito il dettaglio delle tariffe applicate dalla Compagnia.

Tabella 6 - Tariffe Blu Jet Messina – Reggio Calabria

Tipologia	Costo
Corsa singola	€ 3.50
Corsa A/R in giornata	€ 6.50
Abbonamento ordinario n. 40 corse in 45 giorni a decorrere dalla data di rilascio	€ 80.00
Abbonamento agevolato n. 10 corse in 15 giorni a decorrere dalla data di rilascio	€ 60.00
Abbonamento FF.OO. per ISEE ≤ 15.000 €	€ 50.00
Abbonamento studenti n. 40 corse in 45 giorni a decorrere dalla data di rilascio	€ 15.00

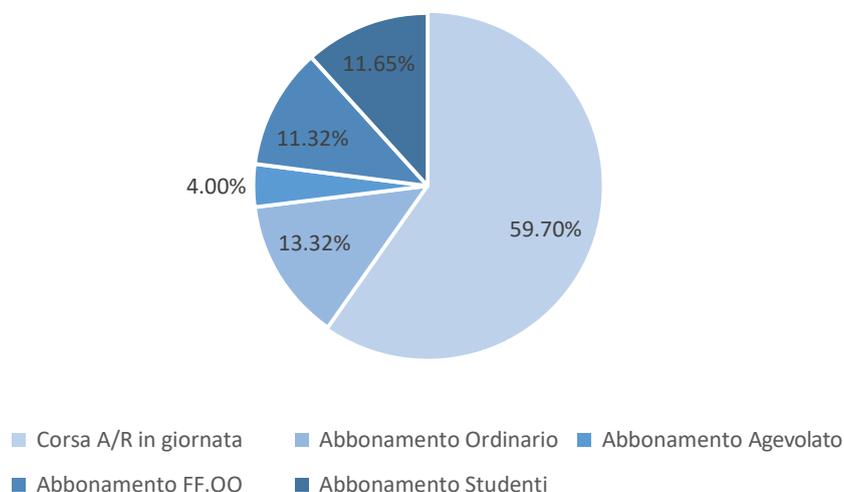
Fonte: Sito Blu Jet (<http://www.blujetlines.it/orarietariffe.html>)

Tenuto conto dei dati trimestrali trasmessi dal concessionario tra gennaio 2016 e settembre 2018, si stimano ricavi annui pari in media a circa 1.8 mln di euro, di cui il 60% circa proviene dalla vendita di biglietti ordinari ed il restante 40% da abbonamenti. Nel dettaglio del triennio considerato, i ricavi medi per il 2016 sono stati pari a circa 2 mln di euro, 1,8 mln di euro per 2017 e 1,7 mln di euro nel 2018¹⁰.

Nel grafico che segue si rappresenta la stima della distribuzione media dei ricavi tra le diverse categorie di titoli emessi.

¹⁰ Si evidenzia la indisponibilità del dato relativo ai ricavi effettivamente conseguiti per il terzo trimestre 2016 e l'indisponibilità per il quarto trimestre 2018. Al fine di colmare i gap informativi si è assunto come riferimento il dato del ricavo medio registrato nell'anno.

Figura 7 – Stima distribuzione media dei ricavi per tipologia di titolo



Fonte: elaborazione su dati Autorità competenti.

3.2. Villa San Giovanni-Messina

Nella presenta sezione sono riportati alcuni dati caratterizzanti i servizi offerti sulla tratta dalle singole compagnie per il quadriennio 2016-2019.

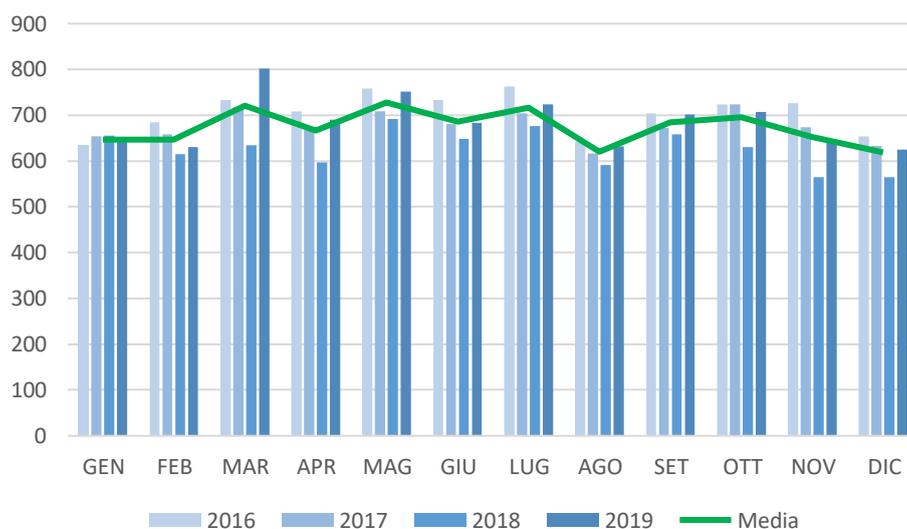
Tabella 7 - Quadro sintetico dell'offerta ME-VSG (anni 2016 – 2019)

	RFI	Bluferries	Caronte & Tourist	Blu Jet
Tipologia trasporto	Carrozze ferroviarie con passeggeri e merci	Passeggeri, mezzi gommati e merci	Passeggeri, veicoli e merci	Passeggeri
Frequenze A/R	Dato non disponibile	8 A/R feriali. 10 A/R festive	36 A/R	10 A/R feriali 8 A/R festive
Durata della traversata	Dato non disponibile.	30'	20'	20'

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Su questa linea RFI S.p.A effettua trasporto di carrozze ferroviarie (consentendo il prolungamento dei collegamenti via treno anche al di là dello Stretto) con relativi passeggeri. Mediamente, nell'ultimo quadriennio la compagnia ha effettuato 8.084 corse all'anno, con un andamento stabile nel periodo di tempo considerato.

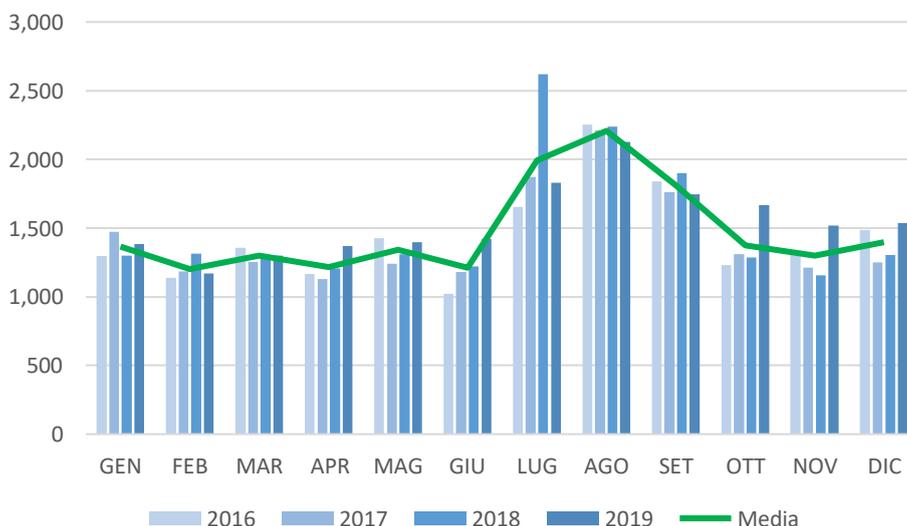
Figura 9- Andamento Corse RFI MS-VSG (anni 2016 – 2019)



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Quanto a Blufferries, la compagnia offre otto corse di andata e otto di ritorno tra le ore 8:00 e le 20:00. Nei giorni festivi e nei weekend, le corse sono incrementate a 10. Il tempo di percorrenza è di 30 minuti per corsa. Il traghettamento viene effettuato con 4 unità bidirezionali¹¹, con una capacità di carico di passeggeri compresa tra 300 e 390. Di seguito viene descritta l’offerta della compagnia per il servizio offerto di trasporto misto passeggeri, mezzi gommati e merci sia dal porto storico di Messina che da quello di Tremestieri verso Villa San Giovanni. A seguire è analizzato il servizio di trasporto passeggeri con navi veloci. Il numero di corse medio nell’ultimo quadriennio è di 17.719.

Figura 10- Andamento corse Blufferries ME-VSG (anni 2016 – 2019)



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

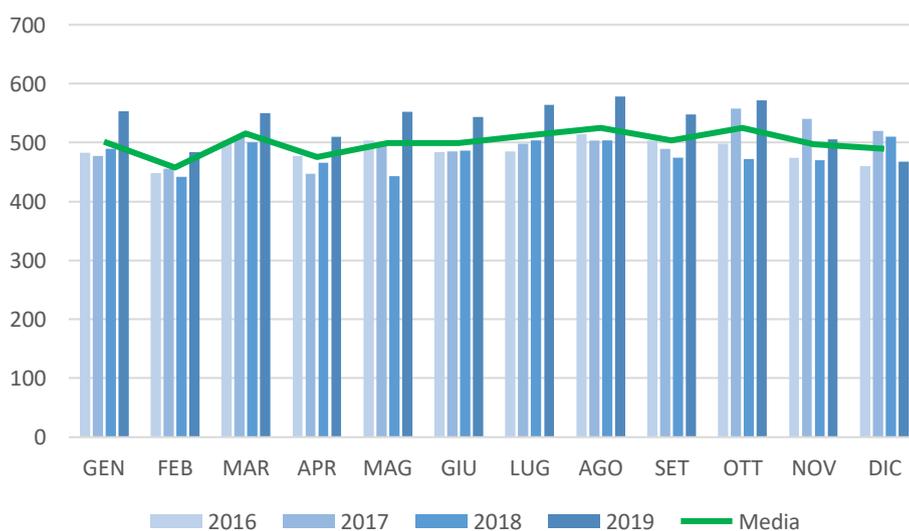
La compagnia si è occupata anche del trasporto di persone con mezzi veloci fino a maggio 2019, quando, come anticipato, ha ceduto il ramo a Blu Jet s.r.l. che da allora effettua servizio di soli passeggeri mediante mezzi veloci. La Blu Jet ha la caratteristica di effettuare le corse in base all’arrivo e partenza dei treni a lunga

¹¹ Il servizio è svolto in sinergia con l’espletamento del servizio di trasporto mezzi commerciali nel collegamento Messina-Tremestieri.

percorrenza da e per Villa San Giovanni; effettua 10 corse giornaliere nei giorni feriali ed 8 in quelli festivi, senza distinzione con il periodo estivo. Il tempo di percorrenza è di circa 20 minuti e la flotta impiegata comprende in genere due navi veloci con capacità compresa tra 329 e 386 passeggeri.

Il numero di corse è tendenzialmente stabile fra il 2016 e il 2019, con una media annua di 6.003 (solo il 2019 si colloca sopra la media, con 6.430 corse); analoga stabilità si osserva anche su base mensile, in assenza di particolari periodi di picco. Coerentemente con la stabilità della domanda per questo tipo di servizio (vedi par. sopra) ciò avalla l'ipotesi di pendolarismo.

Figura 11- Corse (Bluferries HSC)/Blu Jet (anni 2016-2019)

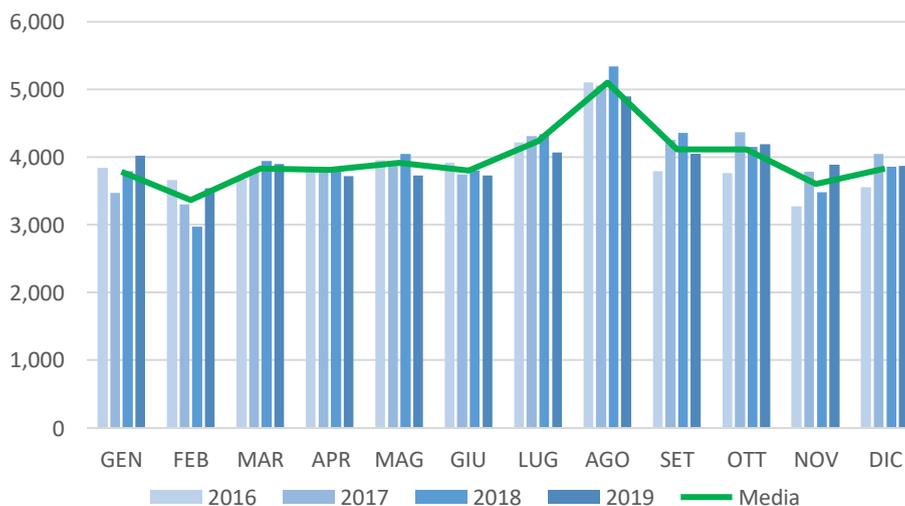


Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

La Caronte & Tourist effettua un servizio continuativo durante tutto l'arco della giornata, svolgendo 36 corse andata e ritorno ed intensificando la frequenza nel periodo estivo. Il tempo di percorrenza è di circa 20 minuti per corsa, impiegando una flotta 8 navi traghetto con capacità passeggeri compresa tra 255 e 1.483.

In numero medio di corse della compagnia nel quadriennio è di 47.532, con picco in agosto di 5.102 e valore più basso in febbraio di 3.369.

Figura 12- Corse Caronte & Tourist MS-VSG (anni 2016-2019)



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Di seguito un riepilogo delle tariffe applicate dai differenti operatori per il trasporto passeggeri.

Tabella 8 – Tariffe ME-VSG

Tariffe

Categoria	Caronte & Tourist	Blu Jet (Navi veloci)	Bluferries
Corsa Semplice	€ 2,50	€ 2,50	€ 2,50
Corsa A/R	€ 5,00	€ 4,50	€ 4,50
Abbonamento ordinario	60,00 €/mese	60,00 €/mese (n. 40 corse in 45 giorni a decorrere dalla data di rilascio)	
Abbonamento studenti	59,00 €/mese	10,00 €/mese (n. 10 corse in 15 giorni a decorrere dalla data di rilascio)	
Abbonamento agevolato	40,00 €/mese (38,00€/mese studenti universitari) per ISEE ≤ 25.000 €	40,00 €/mese (per ISEE ≤ 15.000 €)	
Abbonamento FF.OO.	18,00 €/mese	40,00 €/mese (n. 40 corse in 45 giorni a decorrere dalla data di rilascio)	
Abbonamento trimestrale (possessori UNIME card)	80 €/mese		

Fonte: siti web Caronte&Tourist, Blu Jet, Blufferries.

4. ANALISI DELLA DOMANDA

La media dei passeggeri trasportati nell'ultimo quadriennio (2016 – 2019) nello Stretto di Messina è stata di circa 8,9 milioni, con un trend crescente da 6,8 a 10 milioni. La maggioranza dei flussi interessa l'O/D di Villa San Giovanni: del totale dei passeggeri, quelli che hanno viaggiato fra Reggio Calabria e Messina rappresentano il 6,5%.

Tabella 9 – Passeggeri, load factor e quote di mercato su ME-RC e ME-VSG, 2016-2019

Anno	Linea	Passeggeri	Quota di distribuzione passeggeri
2016	ME - VSG	6.102.753	89,34%
	ME - RC	728.082	10,66%
	Totale	6.830.835	100,00%
2017	ME - VSG	8.674.910	92,49%
	ME - RC	704.860	7,51%
	Totale	9.379.770	100,00%
2018	ME - VSG	9.089.069	93,01%
	ME - RC	683.218	6,99%
	Totale	9.772.287	100,00%
2019	ME - VSG	9.358.324	93,50%
	ME - RC	650.061	6,50%
	Totale	10.008.385	100,00%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

4.1. Messina – Reggio Calabria: flussi consuntivati sulla linea

La linea Messina- Reggio Calabria è dedicata al traffico passeggeri mediante mezzi veloci.

Tabella 10 - Trasporto passeggeri Messina – Reggio Calabria tramite mezzi veloci

	Compagnia	Corse	Passeggeri
2016	Liberty Lines	9.462	728.082
2017	Liberty Lines	9.382	704.860
2018	Liberty Lines	7.076	499.757
	Bluferries	2.335	183.461
	Totale 2018	9.411	683.218
2019	Bluferries/Blujet	8.971	650.061

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Come già ampiamente evidenziato nella sezione precedente, l'unica compagnia attualmente operante su tale linea è Blu Jet s.r.l., attiva dal maggio 2019 dopo essere subentrata a Bluferries a sua volta subentrata a Liberty Lines, titolare della convenzione fra il 2015 e il 2018.

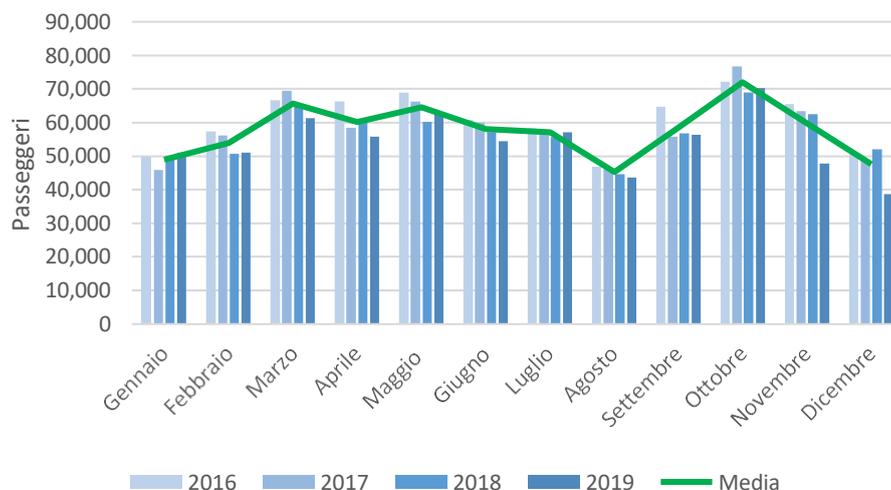
Tabella 11 – Passeggeri trasportati mensilmente, 2016-2019

	Passeggeri				
	2016	2017	2018	2019	Media
Gennaio	49.736	45.995	49.083	50.972	48.947
Febbraio	57.402	56.209	50.670	51.126	53.852
Marzo	66.587	69.454	65.397	61.329	65.692
Aprile	66.309	58.530	60.217	55.724	60.195
Maggio	68.978	66.240	60.127	62.572	64.479
Giugno	60.779	60.020	57.133	54.538	58.118
Luglio	58.215	57.355	55.708	57.115	57.098
Agosto	46.869	46.175	44.571	43.577	45.298
Settembre	64.808	55.831	56.851	56.425	58.479
Ottobre	72.236	76.704	68.884	70.204	72.007
Novembre	65.428	63.360	62.514	47.796	59.775
Dicembre	50.735	48.987	52.063	38.683	47.617
Totale	728.082	704.860	683.218	650.061	691.555

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Come si evince dalla tabella, il traffico passeggeri su questa linea è costante durante gli anni, con una media pari a circa 700 mila passeggeri per anno. Non si rilevano particolari picchi nei mesi estivi: nel quadriennio considerato, la domanda decresce notevolmente nel mese di agosto (circa 45 mila passeggeri medi all'anno), registrando invece i valori più elevati in ottobre, con una media annua pari a circa 72 mila passeggeri trasportati.

Figura 13 – Volumi di traffico passeggeri RC-ME, 2016-2019:



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tale andamento mostra con sufficiente evidenza che a viaggiare sulla linea sono prevalentemente pendolari che si spostano fra le due città per motivi di studio o lavoro.

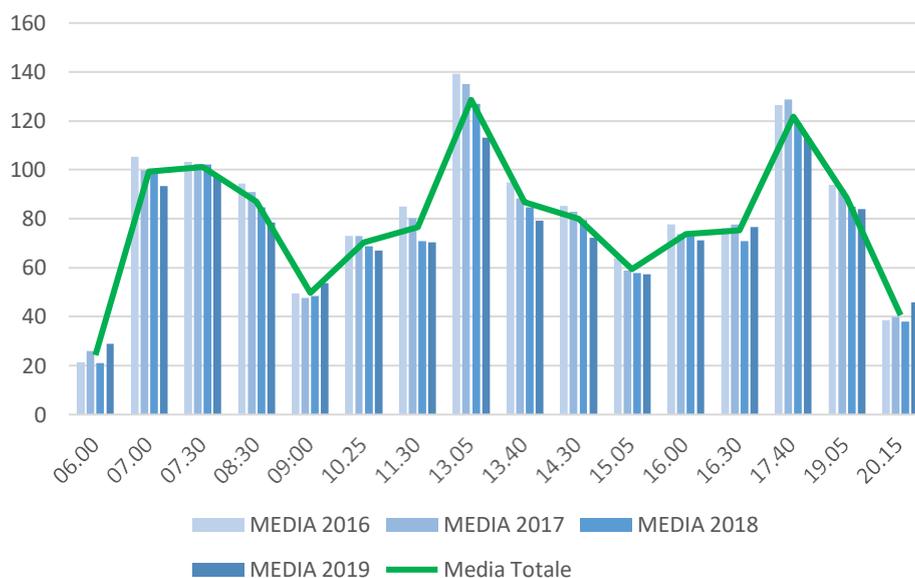
Relativamente alla fruizione del servizio per fasce orarie e giorni feriali e festivi si osserva, nel quadriennio considerato, per la tratta Messina - Reggio Calabria una media giornaliera pari a 79 passeggeri, con picchi per le corse effettuate alle 13:00 (129 passeggeri) e alle 17:40 (122 passeggeri). Si vedano, per ulteriore dettaglio, le tabelle e i grafici che seguono.

Tabella 12 - Media passeggeri per fasce orarie giorni feriali, Messina – Reggio Calabria

Orari	Media 2016	Media 2017	Media 2018	Media 2019	Media Totale
05.55	21	26	21	29	24
07.00	105	100	99	94	100
07.30	103	102	102	97	101
08:30	94	91	85	78	87
09:00	49	48	49	53	50
10.25	73	73	69	67	71
11.30	85	80	71	70	77
13.05	139	135	127	115	129
13.40	95	88	85	79	87
14.30	85	83	79	72	80
15.05	64	59	58	57	60
16.00	78	74	73	71	74
16.30	76	78	71	77	76
17.40	127	129	119	113	122
19.00	94	92	85	84	89
20.20	39	40	38	46	41
Media	83	81	77	75	79

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Figura 14 – Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni feriali, Messina-Reggio Calabria



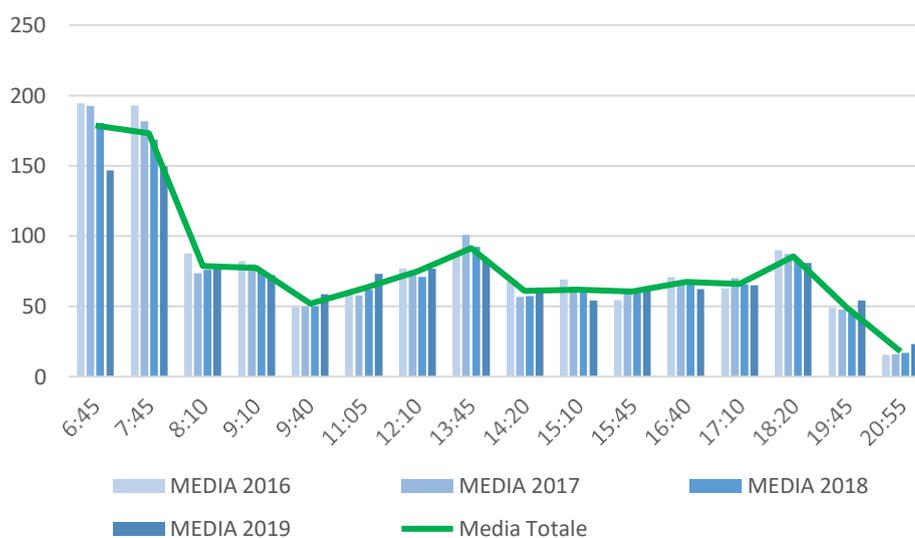
Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 13 - Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni feriali, Reggio Calabria – Messina

Orari	Media 2016	Media 2017	Media 2018	Media 2019	Media Totale
6:45	195	192	180	147	179
7:45	193	182	168	151	174
8:10	88	74	76	74	78
9:10	82	80	75	72	77
9:40	50	50	50	58	52
11:05	59	58	62	73	63
12:10	77	75	71	78	75
13:45	88	101	92	84	91
14:20	67	57	57	63	61
15:10	69	64	60	54	62
15:45	55	61	61	64	60
16:40	71	66	69	63	67
17:10	63	70	65	65	66
18:20	90	87	83	81	85
19:45	49	48	45	54	49
20:55	16	16	17	23	18
Media	82	80	77	75	79

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Figura 15 – Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni feriali, Reggio Calabria-Messina



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

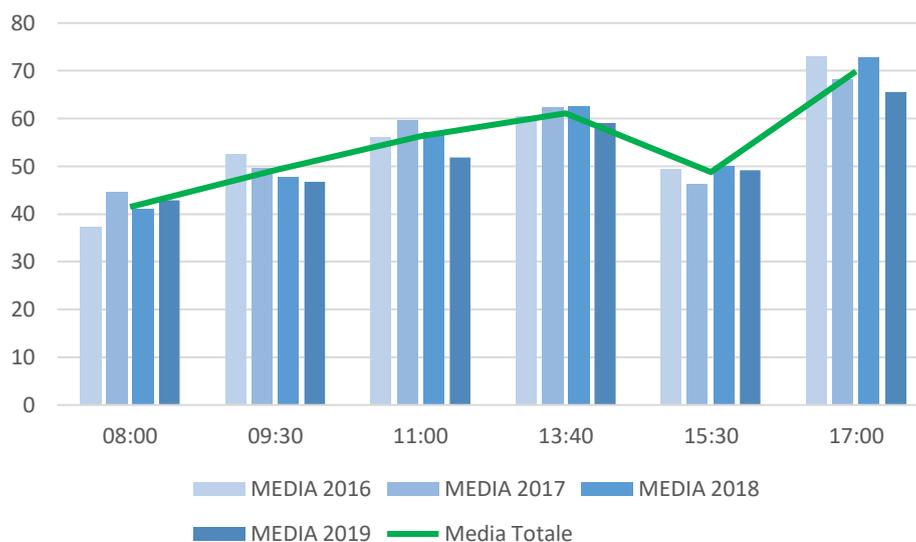
Quanto alla Reggio Calabria-Messina, nei giorni feriali la media si conferma pari a 79 passeggeri, mentre si verifica la situazione opposta per i picchi giornalieri, che si riscontrano nelle corse della mattina (179 e 174 passeggeri rispettivamente per le corse delle 6:45 e 7:45).

Tabella 14 - Media passeggeri per fascia oraria nei giorni festivi, Messina – Reggio Calabria

Orari	Media 2016	Media 2017	Media 2018	Media 2019	Media Totale
08:00	37	45	41	44	42
09:30	53	50	48	46	49
11:00	56	60	57	52	56
13:40	60	62	63	59	61
15:30	49	46	50	49	49
17:00	73	68	73	65	70
Media	55	55	55	53	54

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Figura 16 – Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni festivi, Messina-Reggio Calabria



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

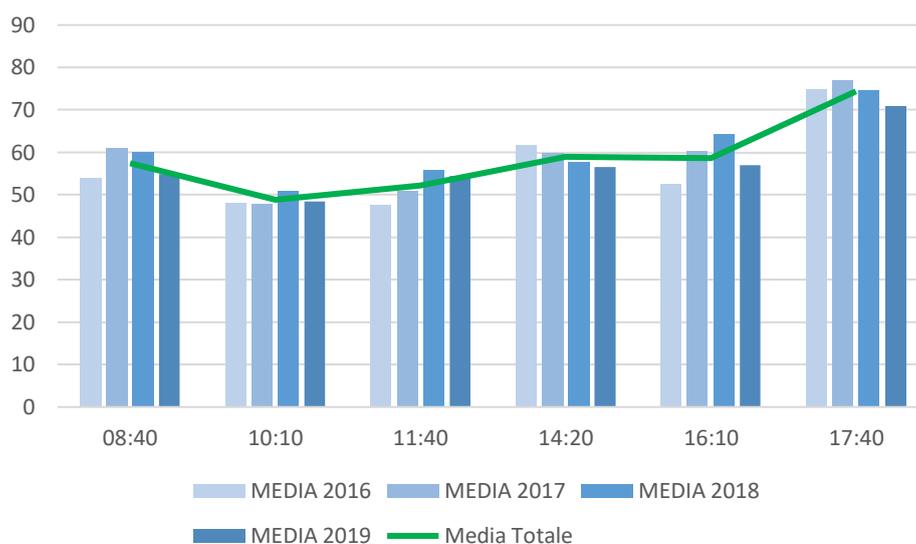
Per la tratta Messina-Reggio Calabria, nei giorni festivi si riscontrano in media meno passeggeri rispetto ai giorni feriali (54 persone contro 79), con dei picchi nella corsa delle 17:00 (70 passeggeri medi nel quadriennio considerato).

Tabella 15 - Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni festivi, Reggio Calabria-Messina

Orari	Media 2016	Media 2017	Media 2018	Media 2019	Media Totale
08:40	54	61	60	56	58
10:10	48	48	51	48	49
11:40	48	51	56	59	54
14:20	62	60	58	61	60
16:10	53	60	64	59	59
17:40	75	77	75	73	75
Media	57	60	61	59	59

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Figura 17 - Media dei passeggeri per fascia oraria nei giorni festivi, Reggio Calabria-Messina



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Anche per la tratta Reggio Calabria-Messina, la media dei passeggeri nei giorni festivi è maggiore di quella nei giorni feriali (59 contro 79) ed anche in tal caso i picchi si registrano nell'ultima corsa (alle 17:40 con 75 passeggeri).

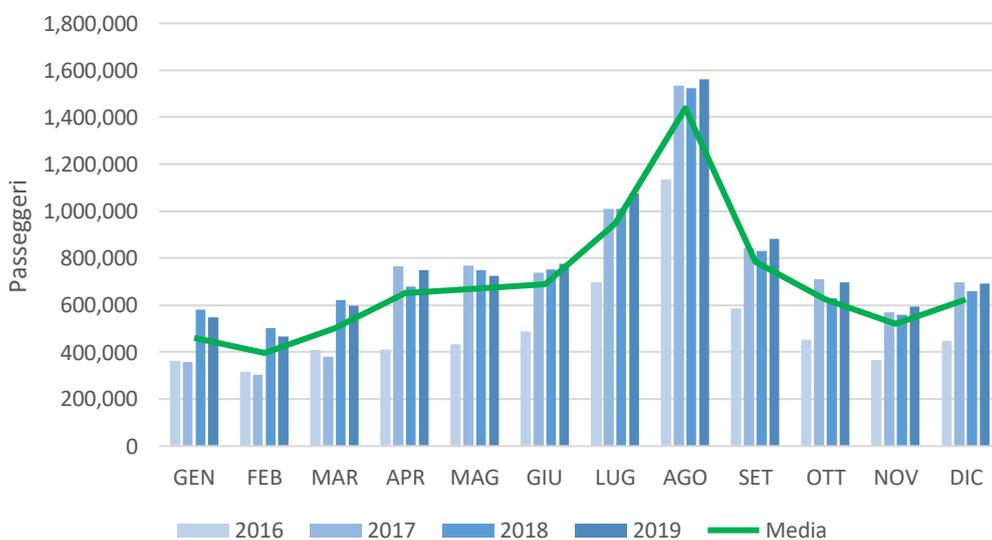
Analizzando le frequenze, emerge come vi sia una certa regolarità nell'andamento, che rafforza la tesi del pendolarismo, in quanto il picco di mattina delle corse feriali da Reggio Calabria a Messina e quello pomeridiano nella direzione opposta potrebbero far riferimento a persone lavoratrici o studenti che viaggiano la mattina e rientrano nel pomeriggio.

4.2. Messina-Villa San Giovanni: flussi consuntivati sulla linea

La linea Messina-Villa San Giovanni è interessata dal traghettamento ferroviario (effettuato da Ferrovie dello Stato tramite RFI S.p.A), dal trasporto misto di persone e mezzi gommati (effettuato da Blufferies s.r.l., sempre del gruppo Ferrovie dello Stato, e da Caronte & Tourist S.p.A.) e dal trasporto di sole persone mediante unità veloci (gestito dalla compagnia BluJet S.r.l. nata nel maggio 2019 per cessione del ramo d'azienda della società Blufferies che si occupava del trasporto passeggeri con mezzi veloci).

Il trasporto complessivo nel quadriennio 2016-2019 è stato in media di circa 8,3 milioni di passeggeri, con un andamento crescente negli anni. Coerentemente con quanto evidenziato in precedenza relativamente al traffico totale sullo Stretto e come mostrato nel grafico in figura, la domanda presenta dei picchi nel periodo estivo, con una media annua di circa 1,1 milioni di passeggeri concentrati nei mesi di luglio e agosto. La domanda decresce notevolmente nei mesi invernali e soprattutto in gennaio e febbraio, quando si osserva un valore medio annuo dei passeggeri trasportati pari a circa 429.000.

Figura 18 - Passeggeri annui e media tratta Messina – Villa San Giovanni



Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

5. VALUTAZIONI IN ORDINE ALLA ESSENZIALITÀ DI LIVELLI MINIMI DI SERVIZIO RC-ME

5.1. Peculiarità della continuità territoriale fra Reggio Calabria e Messina

Rispetto a quanto offerto da e per Reggio Calabria, la gamma di servizi sulla linea con O/D Villa San Giovanni è complessivamente più ampia: i servizi di traghettamento ricomprendono passeggeri, auto e merci; le corse sono più numerose, così come più numerosi sono gli operatori. Inoltre, anche dal versante della domanda, i volumi di traffico sono più consistenti su tale direttrice. Considerato quanto sopra e tenuto conto della prossimità fra le città di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, è indubbio che dal punto di vista concorrenziale le condotte degli operatori attivi sulle due linee che collegano lo Stretto siano in qualche misura suscettibili di disciplinarsi reciprocamente ma l'effettiva sostituibilità fra le due linee va analizzata guardando alla tipologia della domanda, che è alquanto differenziata nei due casi, e – con riferimento alle esigenze di interesse pubblico – individuando l'utenza meritevole di particolare tutela¹².

Nel caso di specie, tuttavia, l'effettiva sostituibilità fra le due linee va analizzata guardando alla tipologia della domanda, che è alquanto differenziata nei due casi, e – con riferimento alle esigenze di interesse pubblico – individuando l'utenza meritevole di particolare tutela.

Sotto questi profili la domanda dei passeggeri da e per Reggio Calabria presenta rilevanti peculiarità. Per un primo verso, si tratta di una **domanda di "prossimità"**, di trasporto *point-to-point* per e dalla città di Messina, ciò che è causa e conseguenza della circostanza che la linea è dedicata al solo trasporto di passeggeri. Per altro verso, i passeggeri esprimono una **domanda sistematica**: ciò è confermato dalla forte incidenza degli abbonamenti, che testimonia un traffico prevalentemente pendolare, stimato nella media del periodo fra il 48% e il 52% del totale, ma in crescita come quota (cosicché ha raggiunto il 52% nel 2018). In buona sostanza, la linea **risponde, seppur al momento solo parzialmente, all'obiettivo di integrazione modale del trasporto pubblico locale** perseguito dalle due regioni con l'accordo di cui si è detto al capitolo 2.

Le linee attive da Villa San Giovanni sono invece per la massima parte dedicate al trasporto misto di passeggeri e di auto al seguito, il cui forte flusso denota una domanda prevalentemente di "transito" e con origini/destinazioni che vanno anche ben oltre le città in cui in porti sono situati. Prova ne è che la linea solo passeggeri che collega Villa San Giovanni con Messina (oggi gestita da Blu Jet) ha volumi di traffico trascurabili rispetto al totale servito su quella direttrice (3,58%) e meno del 50% di quanti si servono di Reggio Calabria.

Da aggiungere che la popolazione residente a Reggio Calabria è oltre 13 volte quella di Villa San Giovanni e che Messina e Reggio Calabria sono sedi di università, uffici e ospedali che generano una domanda sistematica di trasporto. Su entrambi i territori sono localizzate molteplici attività amministrative, produttive, commerciali, sportive e ricreative e servizi per la ricerca scientifica legati anche ai percorsi universitari. Come illustrato diffusamente, la quota maggiore di abbonati è rappresentata dalle forze dell'ordine, seguite dagli studenti, ecc.

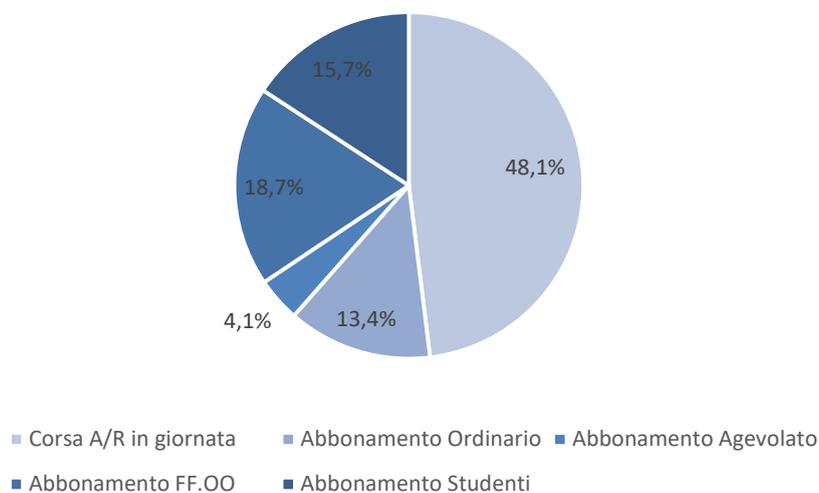
¹² L'AGCM nel provvedimento finale n. 24427 del 26.06.2013 sul caso Servizi di cabotaggio Stretto di Messina (caso I763) aveva ritenuto potenzialmente sostituibili dal lato della domanda tutte le rotte di trasporto passeggeri sullo Stretto di Messina, ovvero Messina (Rada S. Francesco)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Villa S. Giovanni, Messina (porto)-Reggio Calabria". Tuttavia, come noto, la definizione del mercato nei casi di intesa è esclusivamente funzionale alla definizione del contesto in cui si inseriscono le condotte contestate e non è dunque basata su analisi paragonabili a quelle effettuate nei casi di controllo delle operazioni di concentrazione.

La figura che segue illustra la composizione dei viaggi compiuti sulla rotta, distinte fra passeggeri ordinari (che di volta in volta acquistano biglietti) e passeggeri pendolari. La stima è compiuta scorporando dai passeggeri totali quanti hanno utilizzato biglietti singoli (A/R) e ricavando per differenza i viaggi compiuti per abbonamento, i quali rappresentano un proxy di quelli dei passeggeri pendolari. Si è in tal modo stimato che, nella media del periodo 2016-18, tale quota sia stata mediamente pari al 52%, con un trend in crescita di circa 2 punti percentuali.

Tenuto conto che il massimo numero di passaggi consentito dagli abbonamenti condurrebbe a una stima del 58%, si ricava che i pendolari hanno utilizzato per almeno il 90% il plafond messo a loro disposizione.

La figura mostra altresì la composizione degli abbonati per categorie.

Figura 19 – Stima composizione dell’utenza della Messina-Reggio Calabria



In conclusione, la domanda di trasporto servita da Villa San Giovanni è prevalentemente turistica, mentre quella da Reggio Calabria è prevalentemente espressione della popolazione residente e pendolare. A prova di ciò, in entrambi i casi la domanda è caratterizzata da stagionalità ma a picchi invertiti: più elevata in estate nel primo caso, più alta “fuori stagione” nel secondo.

È alla luce delle valutazioni espresse sopra che la linea passeggeri fra Reggio Calabria e Messina è stata inquadrata come servizio pubblico da garantire e, nel 2015, affidata con contratto di servizio. Giova ricordare al riguardo che nel 2017 – pur rilevando che la determinazione della compensazione a fronte di tale contratto di servizio non rispettava le c.d. condizioni Altmark e che pertanto avrebbe dovuto essere preventivamente notificata – la Commissione europea ha riconosciuto che il servizio di traghettamento veloce per passeggeri fra Reggio Calabria e Messina in questione “risponde alle reali esigenze dei cittadini”, posto che “l’unica altra possibilità di collegamento tra Reggio Calabria e Messina è un traghetto che effettua il collegamento Villa San Giovanni-Messina, il quale tuttavia richiede un tempo di viaggio supplementare che costituisce un ostacolo supplementare per i pendolari che ogni giorno devono viaggiare per motivi professionali, formativi o privati”¹³.

Tenuto conto di quanto sopra, sentite le rappresentanze territoriali e le associazioni rappresentative degli utenti (si consulti al riguardo l’Appendice B, contenente gli esiti della consultazione pubblica) questa Amministrazione ritiene di confermare l’esigenza che sia assicurata la continuità territoriale fra le due

¹³ Commissione europea, Aiuto di Stato SA.42710 – Italia. SIEG – Servizio di collegamento marittimo veloce passeggeri tra Messina e Reggio Calabria [C(2017) 3936 final], rispettivamente punti 54 e 48.

sponde dello Stretto anche da Reggio Calabria. Al tempo stesso, nel prendere atto che sulla linea in questione la domanda ha mostrato un trend in flessione fra il 2016 e il 2019 (comune, peraltro, a quello di trasporto veloce da Villa San Giovanni), si ritiene auspicabile che le regioni interessate assumano le misure già previste dal citato Accordo sottoscritto fra di esse, per potenziare i collegamenti di trasporto pubblico locale all'interno del bacino dello Stretto, introducendo forme di integrazione tariffaria intermodale, adeguando le infrastrutture portuali e ferroviarie, sviluppando parcheggi di scambio. ecc.

5.2. Stima della domanda potenziale

La definizione dei servizi minimi da garantire sulla linea che collega Reggio Calabria e Messina e della loro sostenibilità richiede di delineare le prospettive di domanda di traffico su di essa, con specifico riferimento alle tipologie di utenti che si ritiene prioritariamente oggetto di un interesse pubblico. Come argomentato sopra, questi sono individuati in quanti esprimono una domanda sistematica derivante prevalentemente da ragioni istituzionali, lavorative, di istruzione, familiari.

5.2.1. Quadro macroeconomico complessivo

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

La crisi economica innescata dall'emergenza sanitaria da Covid-19 ha determinato un grave deterioramento del quadro macroeconomico e incertezza sulla sua durata. La difficoltà di prevedere l'evoluzione del contagio e la mancanza di dati sugli effetti economici e sociali della crisi sanitaria, che saranno disponibili solo in un secondo momento, rendono molto complesse le stime a fini decisionali e comportano dei risultati fortemente incerti. Secondo il recente contributo della Banca d'Italia sulle previsioni ai tempi del Covid¹⁴, sono vari i fattori che riducono la capacità di fornire previsioni e formulare scenari sull'andamento futuro dell'economia: i principali sono la dimensione temporale e geografica e la trasversalità della crisi, che si ripercuote a catena sui vari settori produttivi.

In questo contesto l'Istat¹⁵ ha recentemente prospettato una marcata contrazione del Pil nel 2020, pari all'8,3%, e una ripresa parziale (4,6%) nel 2021. Anche l'occupazione è caratterizzata da una forte diminuzione nel 2020 (-9,3%) e da una ripresa nel 2021 del +4,1%. La tabella di seguito mostra nel dettaglio queste dinamiche. Nella medesima direzione le previsioni per l'Italia dei maggiori organismi internazionali, così come quelle relative agli altri Paesi, seppure con marcate differenze.

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

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

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

Figura 20 – Previsioni 2020-2021

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

Fonte: ISTAT

5.2.2. Quadro locale

Le considerazioni di ordine macroeconomico espresse nel paragrafo precedente produrranno effetti sulla domanda di trasporto marittimo di merci e di passeggeri (con particolare riferimento, a riguardo di quest'ultimo, al traffico turistico).

Esse vanno però e calate nel contesto specifico dei collegamenti fra Reggio Calabria e Messina, allo scopo di valutare l'impatto dell'emergenza sanitaria e delle sue conseguenze sulla domanda di trasporto degli utenti sistematici. Quello sulla linea in considerazione, lo si è più volte richiamato, è in prevalenza un traffico di prossimità: su di esso impattano soprattutto le condizioni economiche, sociali e demografiche locali.

Nel periodo 2012-2018 la popolazione si è ridotta del 3% nella provincia di Messina e dello 0,2% nella provincia di Reggio Calabria, a fronte di un incremento complessivo dello 0,5% nell'intera Regione Siciliana e di una diminuzione dello 0,1% in Calabria. I dati in valore della tendenza demografica sono riportati nella tabella che segue. Tutti gli anni registrano una diminuzione, seppur lieve, della popolazione media residente nelle due province e nelle regioni di appartenenza, ad eccezione della provincia di Reggio Calabria, che nel 2013 e nel 2014 vede aumentare la propria popolazione dell'1% circa.

Tabella 16 – Popolazione residente

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Messina	648.691	648.217	646.834	642.986	638.664	633.975	629.087	
Reggio Calabria	550.578	555.041	558.876	556.915	554.849	552.537	549.611	
Sicilia	4.999.854	4.999.932	5.094.937	5.092.080	5.074.261	5.056.641	5.026.989	4.999.891
Calabria	1.958.418	1.958.238	1.980.533	1.976.631	1.970.521	1.965.128	1.956.687	1.947.131

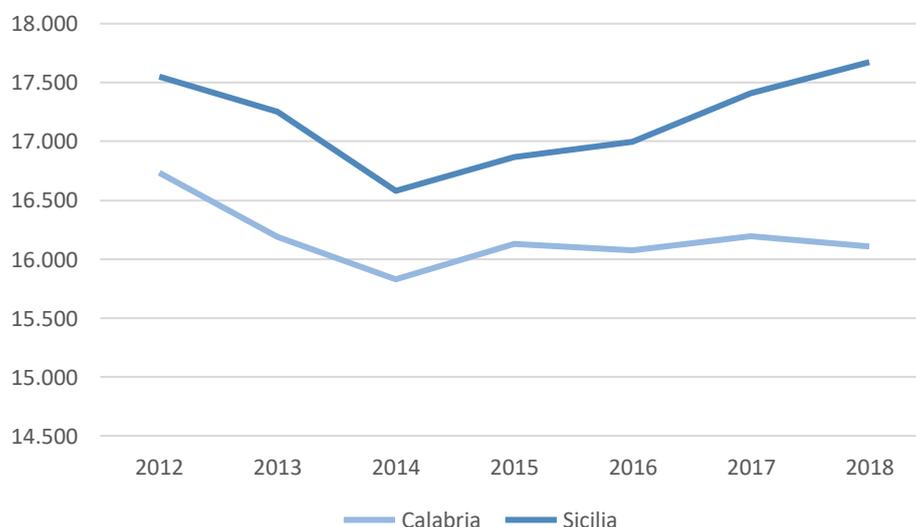
Fonte: Istat

Il grafico di seguito riporta i valori del Pil pro capite regionale¹⁶. Nel biennio 2013-2014 esso registra variazioni negative in entrambe le regioni. Nel 2014, invece, cresce di 2 punti percentuali sia in Sicilia che in Calabria, mentre negli anni a seguire è positivo per la Sicilia e altalenante nel caso della Calabria, senza però

¹⁶ I valori sono concatenati con anno di riferimento 2015: il concatenamento fornisce una misura dell'aggregato economico di interesse in termini di volume, ossia al netto della dinamica dei prezzi ad esso sottostanti.

raggiungere variazioni superiori all'1%. Considerando l'intero periodo, il Pil pro-capite perde 3,4 punti percentuali in Calabria e cresce dello 0,7% in Sicilia. In media la variazione è dello 0,6% in Calabria e dell'1% in Sicilia.

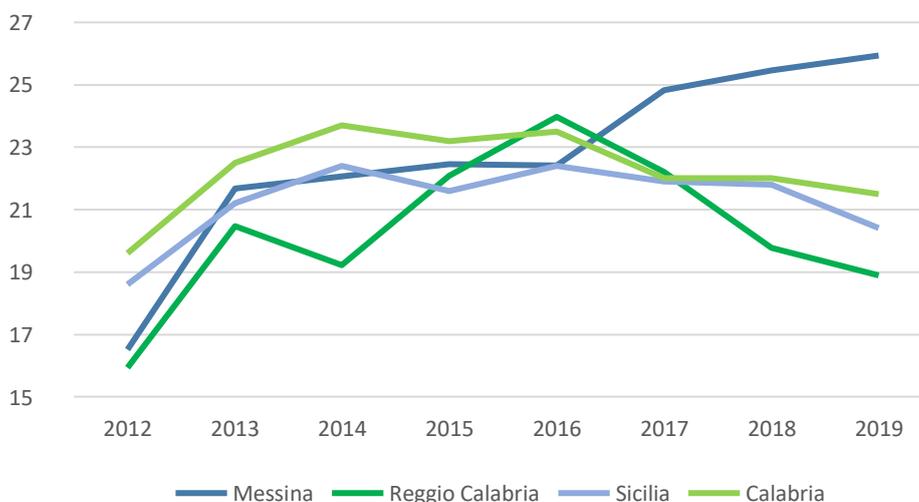
Figura 21 - Pil pro capite di Calabria e Sicilia, 2012-2018



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il tasso di disoccupazione è aumentato nel periodo 2012-2019 di 9,4 punti percentuali nella provincia di Messina, di 3 in quella di Reggio Calabria e di 2 punti circa nelle due regioni Siciliana e Calabria. L'incremento più evidente è stato nel 2013, mentre in media nell'intero periodo la variazione maggiore è stata di un solo punto percentuale nel caso di Messina e quasi nulla negli altri casi. Da notare che nel triennio 2017-2019 il tasso di disoccupazione registra un andamento negativo nella provincia di Reggio Calabria e nelle due regioni, con una media di due punti percentuali nel primo caso e di 0,7 negli altri due. Il grafico di seguito riporta il tasso di disoccupazione in valori percentuali nel periodo 2012-2019, nelle due province e nelle regioni di appartenenza.

Figura 22 - Tasso di disoccupazione, 2012-2019 (valori percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Istat

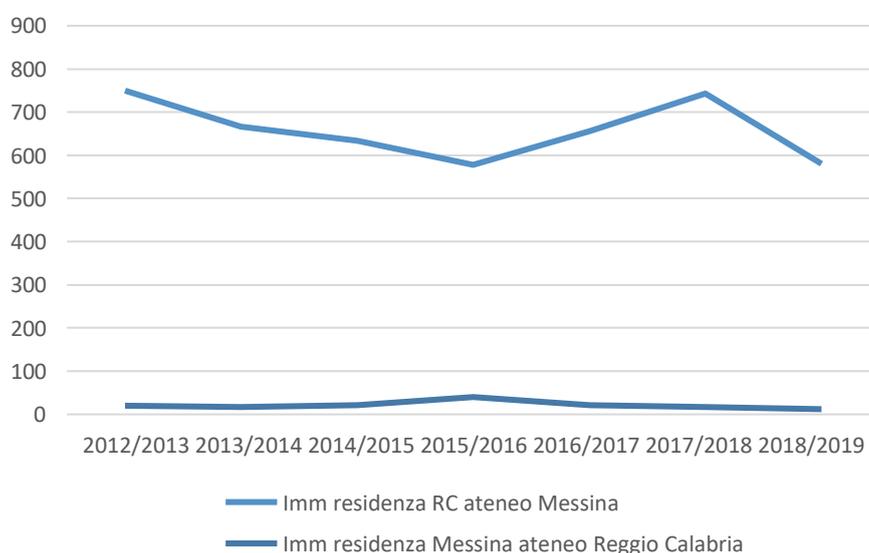
È ragionevole attendersi che l'avversa congiuntura economica produca una flessione del traffico dovuto a ragioni di lavoro, di cui si formuleranno poi stime.

Sarà invece presumibilmente minore l’impatto sulle componenti guidate da ragioni istituzionali, obblighi di servizio o di istruzione, che come si è visto rappresentano la quota maggiore dei passeggeri pendolari.

Osservati sotto il profilo delle previsioni di domanda di trasporto fra Reggio Calabria e Messina, i flussi dovuti a motivi di istruzione universitaria presentano peculiarità.

Il grafico che segue presenta il numero di nuovi immatricolati negli atenei delle province di Messina e Reggio Calabria, riportati nel Portale dei dati dell’istruzione superiore del Miur. Questi prendono in considerazione gli studenti negli atenei di Messina e Reggio Calabria provenienti rispettivamente dalle province di Reggio Calabria e di Messina. Va evidenziato che il numero di nuovi iscritti in Calabria è estremamente contenuto: appena 20 iscritti nell’anno accademico 2012/2013 e solo 12 in quello 2018/2019. Nel caso di Messina i dati sono più incoraggianti, anche se in netto calo: 750 nel periodo iniziale e 580 in quello finale. L’andamento è però discontinuo: nel caso di Messina è negativo nei primi tre anni, positivo nei due successivi e di nuovo negativo nell’ultimo periodo; nel caso di Reggio Calabria dopo una variazione negativa, seguono due positive e poi ancora tre periodi in calo. Sostanzialmente, la variazione media del numero di nuove matricole è -3,3% nella provincia di Messina e -0,2% nella provincia di Reggio Calabria.

Figura 23 - Immatricolazioni degli Atenei di Reggio Calabria e Messina, 2012-2019



Fonte: elaborazioni su dati Miur

Al tempo stesso il grafico mostra un cospicuo flusso fra le due sponde dello Stretto, per la massima parte nella direzione dell’Università di Messina, ciò che testimonia l’intensa domanda di trasporto da parte degli studenti dei due Atenei.

5.2.3. Stima della domanda potenziale

Le stime qui presentate sono state elaborate tenendo conto soprattutto dei dati storici di traffico, dei risultati delle consultazioni con i principali *stakeholders* (per le quali si rimanda ai materiali in Appendice B) e delle variabili socioeconomiche riferite ai territori delle province di Messina e di Reggio Calabria, così come prima rappresentate. Tali stime, è opportuno precisarlo, risentono di difficoltà dovute principalmente a due fattori: da un lato, la carenza di dati disponibili sulle caratteristiche della domanda attuale, soprattutto in riferimento alla tipologia di utente e alla relativa motivazione al viaggio; dall’altro, l’incertezza sull’andamento futuro del traffico passeggeri dovuta alla situazione attuale di emergenza sanitaria.

A causa della scarsità dei dati disponibili, si è scelto di impostare la stima della domanda potenziale su scenari diversi (“alto” e “basso”), ciascuno segmentato in un arco di tempo di breve termine (2020-21) e di

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

Tenuto conto del quadro storico e tendenziale delineato precedentemente, le seguenti tabelle e grafici mostrano le stime effettuate circa l'andamento futuro della domanda. Dai dati 2016-2019 riportati dalle tabelle risulta una flessione cumulativa di quasi l'11% dei passeggeri. Come si vedrà nel paragrafo 5.3 di questo capitolo, l'obiettivo perseguito da questa Amministrazione è un moderato incremento delle corse in fasce orarie al momento non operate e nei giorni festivi.

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

Tabella 17 - Scenario basso

	Anno	Corse	Pax	Residenti	Ordinari	Studenti Immatricolati
	2016	9.462	728.082	422.288	305.794	22.104
	2017	9.382	704.860	408.819	296.041	22.883
	2018	9.411	683.218	396.266	286.952	24.227
	2019	8.971	650.061	377.035	273.026	24.055
Breve Periodo	2020	5.267	381.665	192.590	189.075	4.811
	2021	5.815	421.358	190.022	181.512	23.884
Lungo Periodo	2022	6.420	465.179	269.804	195.375	23.714
	2023	7.087	513.558	297.863	215.694	23.546
	2024	7.824	566.967	328.841	238.126	23.379
	2025	8.638	625.932	363.041	262.891	23.212

Figura 24 - Scenario basso

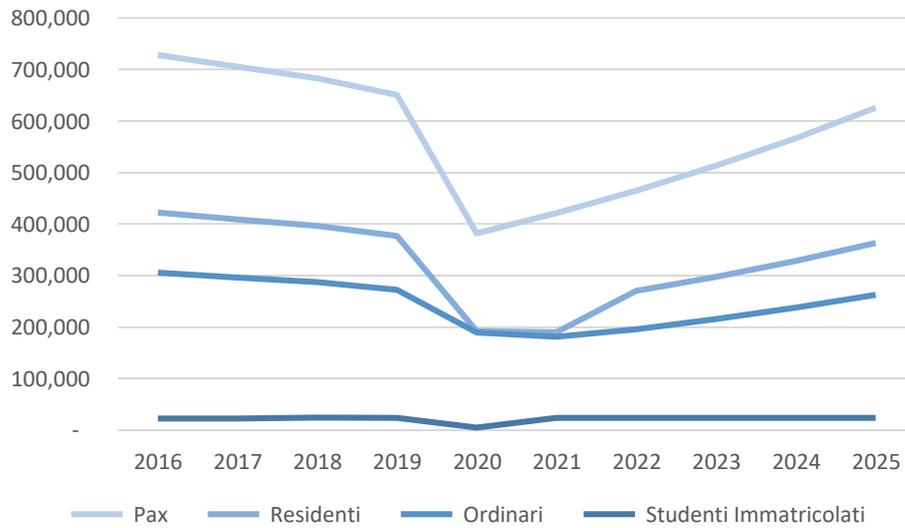
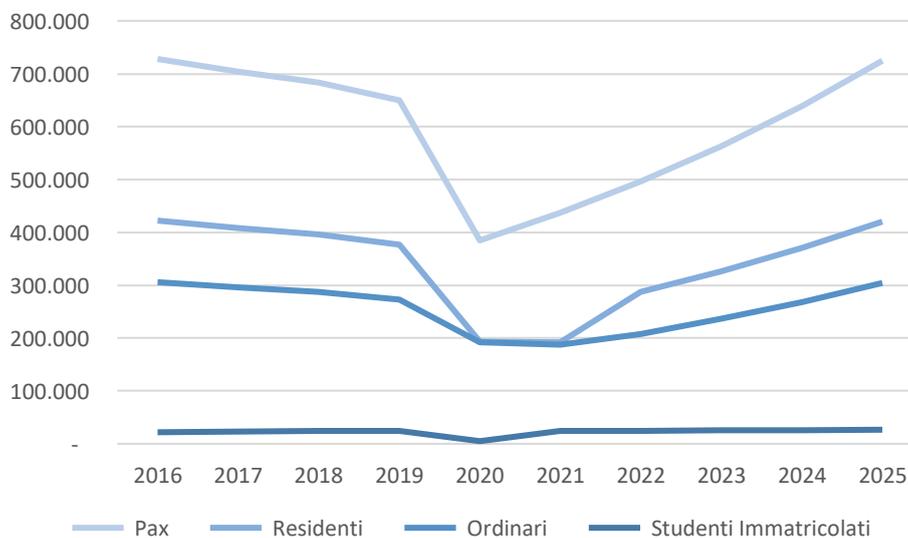


Tabella 18 - Scenario alto

	Anni	Corse	Pax	Residenti	Ordinari	Studenti Immatricolati
	2016	9.462	728.082	422.288	305.794	22.104
	2017	9.382	704.860	408.819	296.041	22.883
	2018	9.411	683.218	396.266	286.952	24.227
	2019	8.971	650.061	377.035	273.026	24.055
Breve Periodo	2020	5.267	381.665	192.590	189.075	4.811
	2021	5.815	434.334	190.022	181.512	23.884
Lungo Periodo	2022	6.617	494.272	286.678	207.594	24.656
	2023	7.530	562.482	326.240	236.242	25.273
	2024	8.570	640.105	371.261	268.844	25.904
	2025	9.752	728.439	422.495	305.944	26.552

Figura 25 - Scenario alto



Il numero di passeggeri (che si ricorda essere in parte stimato sulla base dei viaggi massimi consentiti per ogni abbonamento)¹⁷ è stato distinto tra residenti e ordinari (rispettivamente 58% e 42% nel 2018, come riportato nel paragrafo 5.1.

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

- per gennaio e febbraio 2020 si è stimato un numero di passeggeri invariato rispetto al 2019;
- nei mesi da marzo a giugno si è ipotizzato un drastico calo dei passeggeri pari all'80% rispetto ai livelli del 2019, seguito da una graduale ripresa da luglio fino a fine anno;
- infatti, negli ultimi due trimestri viene ipotizzata una ripresa verso i livelli del 2019, ma con un differenziale al ribasso che riflette l'andamento dell'occupazione stimato dall'ISTAT (-4%);
- tale decurtazione è stata applicata integralmente ai passeggeri con biglietto ordinario, mentre solo in parte (per un terzo) a quelli in abbonamento che, essendo per la maggior parte forze dell'ordine e studenti, si può ritenere risentano meno dell'impatto della maggiore disoccupazione.

Il periodo 2021-25 si caratterizza invece per due scenari alternativi, uno "basso" e l'altro "alto".

Lo **scenario basso** assume che alla fine del periodo la domanda torni in prossimità del livello pre-crisi (626 mila passeggeri nel 2015 a fronte di 650 mila nel 2019), ciò che richiede un tasso medio annuo di crescita del 10% a partire dal 2021.

Lo **scenario alto** ipotizza invece un graduale ritorno del traffico ai livelli dell'anno 2016 (725 mila passeggeri), con un tasso medio di crescita del 13,5% all'anno a partire dal 2021.

Sebbene la previsione di una crescita costante dell'ordine del 10% all'anno possa apparire elevata, il primo scenario sembra molto prudentiale, considerato che a base di esso vi è né più né meno che il ritorno in cinque anni ai livelli, già bassi, del 2019: in sostanza il ripristino della situazione ante – Covid-19.

La realizzazione dello scenario alto è invece più sfidante e richiede la realizzazione di varie condizioni: innanzitutto, che siano soddisfatti i fabbisogni emersi dalle consultazioni pubbliche, attraverso un incremento delle corse (anche nelle ore notturne), una riduzione delle tariffe di abbonamento e del biglietto ordinario, nonché un profilo di abbonamento più ampio e duraturo; in secondo luogo, che siano potenziati i servizi terrestri di trasporto collettivo; che siano, inoltre, sostanzialmente assenti effetti indotti da variazioni in diminuzione dell'occupazione; da ultimo, che l'intensificazione delle corse (anche in orari notturni o nei periodi festivi) contribuisca favorevolmente all'utilizzo del servizio da parte di categorie di utenti ulteriori e con motivazioni legate al tempo libero.

5.3. Nuova articolazione dei livelli minimi dei servizi sulla linea

La valutazione sui livelli di servizio minimi per la tratta Messina-Reggio Calabria, congiuntamente all'analisi della domanda descritta nel paragrafo precedente, delinea un profilo di utenza caratterizzato sostanzialmente da pendolari che si spostano per motivi di lavoro, studio o di carattere istituzionale.

In ordine alla accessibilità delle tariffe per gli utenti indicati, gli abbonamenti dovranno essere correlati a differenti tipologie di utenza, distinte in base sia a particolari categorie professionali, sia a specifiche esigenze di viaggio, quali quelle sanitarie. L'analisi ha inoltre evidenziato come vi sia una preferenza per l'intensificazione delle corse, in modo tale da dare sia ulteriori opzioni di viaggio per i pendolari, agevolandoli negli orari di servizio, sia da soddisfare esigenze di utenti che viaggiano per motivi di culturali e di svago, agevolando lo spostamento, anche serale, tra le due sponde. In ultimo, si rileva anche l'esigenza

di un servizio che propenda verso la sostenibilità dal punto di vista ambientale, mediante l'utilizzo sia di

¹⁷ Cfr. Composizione dell'utenza paragrafo 5.1.

mezzi sia di strutture portuali poco inquinanti.

Tenuto conto di quanto sopra, il MIT ritiene che la consultazione del mercato possa effettuarsi sulla base delle condizioni di servizio indicate di seguito e sistematizzate nelle tabelle successive.

Tabella 19 - Condizioni attuali di servizio, Messina-Reggio Calabria-Messina

Corse Messina-Reggio Calabria-Messina

Attuale operativo			
Giorni Feriali		Giorni Festivi	
ME-RC	RC-ME	ME-RC	RC-ME
05:55	06:45	08:40	08:00
07:00	07:45	10:10	09:30
07:30	08:10	11:40	11:00
08:30	09:10	14:20	13:40
09:00	09:40	16:10	15:30
10:25	11:05	17:40	17:00
11:30	12:10		
13:05	13:45		
13:40	14:20		
14:30	15:10		
15:05	15:45		
16:00	16:40		
16:30	17:10		
17:40	18:20		
19:00	19:45		
20:20	20:55		

Per quanto riguarda le corse da effettuare, gli obiettivi per il servizio pubblico sono i seguenti:

- 16 A/R nei giorni feriali con una fascia oraria di operatività che va dalle 5:30 alle 21:00;
- 6 A/R nei giorni di sabato, domenica, festivi, con una fascia oraria di operatività che va dalle 08:00 alle 18:00;
- previsione di una ulteriore corsa A/R nella fascia oraria tra le 23 e mezzanotte, anche il sabato/domenica e festivi.

Tabella 20 – Condizioni tariffarie, Messina-Reggio Calabria-Messina

Categoria	Vigenti		Obiettivo	
	Descrizione	Costo	Descrizione	Costo
Corsa singola		€ 3,50		€ 4,00
Corsa A/R in giornata		€ 6,50		€ 7,00
Abbonamento ordinario	40 corse in 45 giorni	€ 80,00	40 corse in 60 giorni	€ 80,00
Abbonamento agevolato	Reddito ISEE < 15000 €	€ 60,00	Reddito ISEE < 15000 € 40 corse in 60 giorni	€ 60,00
Abbonamento FF.OO.	40 corse in 45 giorni	€ 50,00	40 corse in 60 giorni	€ 50,00
Abbonamento studenti	10 corse in 15 giorni	€ 15,00	10 corse in 20 giorni	€ 15,00

Quanto alle tariffe, l'obiettivo prevede un innalzamento di 0,50 € per i biglietti ordinari e il mantenimento

degli abbonamenti al medesimo costo, a fronte di un aumento dei giorni per poterne usufruire (60 giorni per gli abbonamenti ordinari ed agevolati e 20 giorni per l'abbonamento studenti).

Per quanto riguarda il naviglio, si riportano alla tabella seguente le caratteristiche obiettivo per il servizio pubblico.

Tabella 21 - Caratteristiche obiettivo del naviglio, Messina-Reggio Calabria-Messina

Naviglio	
Parametri	Caratteristiche
Capacità	Due da non meno di 250 posti ed una da non meno di 350 posti
Velocità	28 nodi
Classe ambientale	Impiantistiche e caratteristiche a ridotto impatto ambientale
Vita utile	< 20 anni

APPENDICI

APPENDICE A

Riferimenti tabellari - Dettaglio tratte di trasporto passeggeri con mezzi veloci Messina – Reggio Calabria

Tabella 26 - Trasporto Liberty Lines ME-RC 2016

2016	Corse	Passeggeri	Capacità totale offerta Passeggeri	Load factor Passeggeri
Gennaio	750	49.736	201.704.00	24.66%
Febbraio	768	57.402	205.734.00	27.90%
Marzo	812	66.587	220.288.00	30.23%
Aprile	760	66.309	186.850.00	35.49%
Maggio	812	68.978	196.450.00	35.11%
Giugno	780	60.779	190.842.00	31.85%
Luglio	792	58.215	224.420.00	25.94%
Agosto	812	46.869	233.312.00	20.09%
Settembre	832	64.808	240.982.00	26.89%
Ottobre	792	72.236	239.592.00	30.15%
Novembre	780	65.428	223.764.00	29.24%
Dicembre	772	50.735	181.498.00	27.95%
Totale	9.462	728.082	2.545.436.00	28.60%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 27 - Trasporto Liberty Lines 2017 Messina – Reggio Calabria

2017	Corse	Passeggeri	Capacità totale offerta Passeggeri	Load factor Passeggeri
Gennaio	792	45.995	227.972.00	20.18%
Febbraio	736	56.209	201.298.00	27.92%
Marzo	832	69.454	220.722.00	31.47%
Aprile	720	58.530	195.190.00	29.99%
Maggio	812	66.240	244.594.00	27.08%
Giugno	782	60.020	238.308.00	25.19%
Luglio	792	57.355	235.416.00	24.36%
Agosto	812	46.175	236.676.00	19.51%
Settembre	780	55.831	228.408.00	24.44%
Ottobre	812	76.704	244.116.00	31.42%
Novembre	780	63.360	234.480.00	27.02%
Dicembre	732	48.987	222.256.00	22.04%
Totale	9.382	704.860	2.729.436.00	25.82%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 28 - Trasporto Liberty Lines ME-RC 2018

2018	Corse	Passeggeri	Capacità totale offerta Passeggeri	Load factor Passeggeri
Gennaio	812	49.083	245.284.00	20.01%
Febbraio	736	50.670	219.360.00	23.10%
Marzo	812	65.397	234.274.00	27.91%
Aprile	740	60.217	212.530.00	28.33%
Maggio	812	60.127	226.446.00	26.55%
Giugno	780	57.133	218.320.00	26.17%
Luglio	812	55.708	241.940.00	23.03%
Agosto	812	44.571	238.404.00	18.70%
Settembre	760	56.851	215.624.00	26.37%
Totale	7.076	499.757	2.052.182	24.35%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 29 - Trasporto Blufferries ME-RC 2018

2018	Corse	Passeggeri	Capacità totale offerta Passeggeri	Load factor Passeggeri ¹⁸
Ottobre	806	68.884	316.566.00	21.76%
Novembre	776	62.514	316.092.00	19.78%
Dicembre	753	52.063	311.936.00	16.69%
Totale	2.335	183.461	944.594	19.42%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 30 - Trasporto Blufferries/ Blu Jet ME-RC 2018

2019	Corse	Passeggeri	Capacità totale offerta Passeggeri	Load factor Passeggeri
Gennaio	782	50.972	322.412	15.81%
Febbraio	690	51.126	287.116	17.81%
Marzo	748	61.329	310.194	19.77%
Aprile	740	55.724	305.226	18.26%
Maggio	806	62.572	333.028	18.79%
Giugno	750	54.538	310.900	17.54%
Luglio	814	57.115	340.416	16.78%
Agosto	788	43.577	326.364	13.35%
Settembre	750	56.425	288.160	19.58%
Ottobre	806	70.204	309.600	22.68%
Novembre	660	47.796	245.300	19.48%
Dicembre	637	38.683	227.900	16.97%
Totale	8.971	650.061	3.606.616	18.02%

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

¹⁸ Il Load factor della Compagnia Blufferries per il quarto trimestre 2018 risulta inferiore a quello della compagnia Liberty lines del resto dell'anno in quanto nel subentro ad Ottobre, Blufferries utilizza un naviglio con maggiore capacità di passeggeri.

Tabella 31 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriale ME-RC
2016

Orari	Media 2016	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:00	21	18	21	20	23	22	20	29	13	22	22	25	21
07:00	105	107	116	113	114	124	108	97	63	101	116	110	95
07:30	103	105	109	109	128	112	102	85	53	99	123	122	94
08:30	94	98	90	104	108	106	108	88	62	85	104	97	83
09:00	49	48	47	51	54	59	47	44	32	49	59	57	46
10:25	73	64	70	74	67	82	74	73	64	74	85	66	82
11:30	85	73	82	81	93	88	87	86	64	84	102	92	88
13:05	139	117	143	139	154	150	123	121	79	145	192	168	143
13:40	95	83	93	109	117	97	89	83	52	87	120	118	92
14:30	85	73	73	92	92	89	76	77	51	89	124	108	78
15:05	64	48	57	61	63	63	64	63	70	69	82	63	59
16:00	78	81	76	80	86	80	75	69	66	79	85	87	67
16:30	76	64	67	81	112	75	66	64	51	74	99	91	74
17:40	127	114	122	146	156	139	123	107	85	127	159	134	107
19:05	94	77	85	99	108	96	92	98	99	90	107	86	88
20:15	39	32	31	34	41	47	45	50	44	37	35	31	31

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 32 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriale ME-RC 2017

Orari	Media 2017	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:00	26	21	26	22	26	27	27	29	14	29	35	31	24
07:00	100	93	107	111	101	103	101	99	59	105	118	113	91
07:30	102	88	107	119	112	115	114	95	55	98	118	110	97
08:30	91	76	94	102	97	115	92	92	60	83	98	94	85
09:00	48	44	48	47	46	58	46	45	38	46	53	53	47
10:25	73	59	65	73	73	78	79	77	66	77	82	73	74
11:30	80	66	84	87	86	78	84	80	58	81	96	87	77
13:05	135	98	139	165	145	141	132	119	73	140	178	151	141
13:40	88	77	93	112	90	90	80	71	52	92	118	101	84
14:30	83	62	72	99	87	85	78	71	50	88	124	97	80
15:05	59	54	57	64	62	52	55	56	51	63	70	66	57
16:00	74	61	76	89	80	73	70	66	55	72	95	75	73
16:30	78	70	79	100	85	75	72	65	51	73	101	85	72
17:40	129	103	133	152	151	131	121	118	90	119	172	135	119
19:05	92	73	78	95	99	91	93	108	99	94	103	77	89
20:15	40	26	33	37	41	50	45	46	45	42	40	35	37

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 33 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriale ME-RC 2018

Orari	Media 2018	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:00	21	22	22	23	21	23	22	25	12	23	20	21	18
07:00	99	91	103	109	104	109	109	96	59	103	108	109	90
07:30	102	96	108	112	108	116	107	95	59	104	118	113	93
08:30	85	75	82	93	94	107	96	80	54	80	82	94	81
09:00	49	48	43	51	56	61	43	45	31	47	55	50	53
10:25	69	64	64	71	71	70	74	64	64	74	73	66	69
11:30	71	55	73	70	72	77	75	68	50	75	88	78	73
13:05	127	103	132	146	148	138	97	115	80	137	154	154	124
13:40	85	81	100	108	101	94	77	59	47	80	101	96	76
14:30	79	67	94	91	90	83	71	63	47	77	106	95	72
15:05	58	53	60	63	65	55	54	55	44	61	68	61	56
16:00	73	69	63	73	81	78	72	69	62	75	88	79	68
16:30	71	60	78	86	81	71	64	59	46	73	93	79	60
17:40	119	94	101	122	131	125	112	114	95	119	156	144	115
19:05	85	67	70	92	99	89	80	87	96	88	87	85	75
20:15	38	27	29	38	52	45	40	48	42	38	31	30	34

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 34 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriale ME-RC 2019

Orari	Media 2019	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
05:55	29	17	19	21	21	26	21	20	11	22	30	74	72
07:00	94	99	109	111	107	99	105	103	62	104	106	73	53
07:30	97	94	99	108	101	103	95	85	57	101	123	124	75
08:30	78	78	81	90	85	95	93	84	55	80	81	52	61
09:00	53	50	61	62	47	58	53	50	33	47	58	52	63
10:25	67	57	63	78	76	71	76	73	65	72	66	58	50
11:30	70	59	69	71	68	73	75	70	54	86	82	72	66
13:05	115	118	144	139	129	150	128	115	75	132	144	44	59
13:40	79	73	82	97	83	90	79	67	42	81	118	79	59
14:30	72	65	79	93	80	86	68	69	45	72	103	54	53
15:05	57	51	57	61	55	54	53	53	48	59	67	69	59
16:00	71	60	61	76	75	75	66	69	58	75	83	87	70
16:30	77	61	74	97	85	76	64	68	55	75	101	91	73
17:40	113	103	123	131	129	132	104	110	98	114	149	93	72
19:00	84	78	75	90	76	80	79	84	80	83	100	117	66
20:20	46	28	29	30	38	34	41	43	46	41	50	94	73

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 35 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festive ME-RC 2016

Orari	Media 2016	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	37	34	39	33	42	41	41	34	31	39	43	38	34
09:30	53	44	52	49	59	61	69	51	45	49	64	50	42
11:00	56	47	55	60	59	58	63	54	50	52	61	56	60
13:40	60	53	70	65	71	73	55	48	57	52	70	62	55
15:30	49	49	47	42	51	40	51	56	61	55	49	49	43
17:00	73	55	61	66	69	83	88	75	83	77	75	80	65

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 36 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festive ME-RC 2017

Orari	Media 2017	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	45	34	47	47	45	53	49	49	34	52	53	44	33
09:30	50	27	40	48	59	50	55	45	46	55	62	58	43
11:00	60	40	59	61	69	67	53	53	55	58	72	62	58
13:40	62	40	63	56	73	76	53	49	70	61	75	67	60
15:30	46	32	41	43	49	50	45	41	68	52	44	46	42
17:00	68	46	68	66	71	83	67	66	73	68	82	73	53

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 37 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festive ME-RC 2018

Orari	Media 2018	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	41	39	41	56	41	45	41	39	28	46	46	43	31
09:30	48	38	49	52	48	61	50	42	47	46	49	43	50
11:00	57	49	46	64	64	63	59	56	54	53	60	51	62
13:40	63	64	67	74	66	82	66	41	46	57	73	56	61
15:30	50	49	44	52	51	54	49	53	60	44	49	49	47
17:00	73	68	68	76	77	86	82	65	76	78	74	70	57

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 38 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festive ME-RC 2019

Orari	Media 2019	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	44	37	50	55	37	37	68	45	36	44	40	49	28
09:30	46	33	49	62	48	47	51	56	41	47	47	42	34
11:00	52	47	56	53	61	57	57	55	60	59	54	39	32
13:40	59	52	58	77	62	69	66	62	60	74	58	36	40
15:30	49	39	44	48	48	48	45	48	69	62	55	39	44
17:00	65	61	61	81	69	69	62	58	78	84	73	49	39

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 39 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriali RC-ME 2016

Orari	Media 2016	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:45	195	180	193	196	203	200	198	167	133	198	253	250	164
07:45	193	168	197	213	226	210	179	156	85	187	270	250	178
08:10	88	74	78	87	115	93	84	93	50	86	104	97	89
09:10	82	71	74	79	94	89	85	86	65	81	96	90	76
09:40	50	37	40	55	59	41	37	51	47	47	75	58	49
11:05	59	49	47	57	60	62	65	68	63	63	63	51	59
12:10	77	67	74	92	99	89	76	64	51	72	85	80	74
13:45	88	82	85	104	106	90	85	81	57	85	100	88	92
14:20	67	62	62	64	79	73	65	61	52	73	80	69	67
15:10	69	66	73	74	85	73	68	65	49	69	74	66	63
15:45	55	48	52	56	56	59	54	56	45	54	59	60	58
16:40	71	70	72	77	76	79	72	66	53	66	74	75	71
17:10	63	55	63	69	71	71	70	54	41	52	78	72	61
18:20	90	77	89	93	102	109	95	82	61	83	115	90	82
19:45	49	47	42	50	52	60	51	54	44	49	50	45	46
20:55	16	15	12	13	14	17	18	17	17	17	16	14	15

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 40 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriali RC-ME 2017

Orari	Media 2017	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:45	192	151	186	212	195	201	197	189	135	186	256	227	169
07:45	182	147	194	246	183	173	178	140	86	181	275	221	152
08:10	74	60	82	85	89	74	69	78	43	73	90	74	69
09:10	80	64	75	93	84	80	80	72	78	82	98	78	74
09:40	50	33	46	58	54	49	43	52	43	57	62	53	49
11:05	58	45	54	55	58	58	60	67	59	59	60	56	61
12:10	75	59	71	83	100	83	72	73	56	65	78	78	81
13:45	101	77	109	110	112	98	103	97	70	108	122	106	103
14:20	57	55	62	65	59	58	55	52	33	59	67	58	60
15:10	64	61	68	66	72	71	70	59	44	68	71	63	60
15:45	61	55	58	69	71	68	63	57	44	62	65	60	62
16:40	66	56	63	67	73	78	64	63	48	73	77	69	64
17:10	70	65	71	75	73	76	70	69	47	61	80	78	78
18:20	87	74	88	93	93	95	88	87	58	80	99	102	92
19:45	48	37	50	55	51	58	48	48	36	45	49	44	50
20:55	16	12	15	16	16	20	16	19	16	15	16	14	13

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 41 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriali RC-ME 2018

Orari	Media 2018	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:45	180	167	188	200	193	195	180	163	119	182	214	206	157
07:45	168	127	187	191	185	174	152	131	77	179	243	224	148
08:10	76	79	83	92	82	75	73	71	53	80	81	75	67
09:10	75	63	73	84	85	76	67	74	73	77	76	80	70
09:40	50	43	49	55	56	51	44	46	42	50	66	52	47
11:05	62	48	49	59	76	64	66	64	64	64	61	62	67
12:10	71	59	69	75	79	74	77	68	47	67	77	85	75
13:45	92	82	89	97	103	105	102	83	60	91	106	97	96
14:20	57	47	59	64	60	67	52	51	39	60	69	62	59
15:10	60	55	59	72	69	63	61	56	46	64	67	54	53
15:45	61	58	61	64	70	67	60	58	44	62	70	64	59
16:40	69	58	70	71	70	81	73	71	52	71	74	67	71
17:10	65	65	69	79	78	75	59	57	42	61	68	75	58
18:20	83	74	77	89	95	99	89	79	59	75	88	98	82
19:45	45	44	39	54	47	49	48	44	36	47	46	43	42
20:55	17	13	13	16	19	19	19	23	18	20	16	12	12

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 42 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera feriali RC-ME 2019

Orari	Media 2019	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
06:45	147	160	172	178	163	170	162	157	111	168	176	64	82
07:45	151	137	179	211	173	190	151	134	84	163	212	65	116
08:10	74	62	71	77	72	79	71	70	44	74	94	88	84
09:10	72	59	77	81	72	72	68	69	65	74	93	60	73
09:40	58	39	49	65	56	53	46	50	43	52	71	116	62
11:05	73	57	62	64	70	63	65	73	73	71	85	131	64
12:10	78	63	72	85	81	72	68	69	51	75	100	116	79
13:45	84	89	90	96	87	98	90	85	55	87	104	54	71
14:20	63	56	57	69	62	64	58	53	45	59	74	90	64
15:10	54	51	71	66	61	56	54	53	44	60	60	32	44
15:45	64	65	68	66	67	70	69	63	51	71	64	59	53
16:40	63	61	64	73	60	66	63	71	48	65	67	60	58
17:10	65	56	58	71	70	71	70	65	39	58	74	89	56
18:20	81	86	91	98	103	106	100	82	52	82	77	59	40
19:45	54	39	43	52	52	54	52	52	36	53	68	85	60
20:55	23	10	10	13	14	13	18	16	17	18	27	58	64

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 43 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festivi RC-ME 2016

Orari	Media 2016	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	54	47	52	48	65	60	59	66	59	53	49	46	45
09:30	48	36	43	42	51	46	52	54	65	53	52	44	42
11:00	48	34	43	39	48	46	56	52	50	44	48	60	53
13:40	62	47	61	56	69	70	67	65	63	65	68	65	53
15:30	53	44	56	50	59	54	61	45	47	45	60	64	49
17:00	75	56	64	81	82	86	73	66	63	73	97	91	66

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 44 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festivi RC-ME 2017

Orari	Media 2017	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	61	43	56	63	58	70	68	71	79	56	61	54	53
09:30	48	30	38	44	51	45	49	58	55	51	48	47	49
11:00	51	31	51	48	46	56	51	46	57	59	55	52	53
13:40	60	43	61	64	65	68	52	63	55	60	67	65	51
15:30	60	46	54	63	62	66	56	50	58	54	77	80	56
17:00	77	44	62	89	83	89	71	66	62	69	116	100	63

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 45 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festivi RC-ME 2018

Orari	Media 2018	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:00	60	46	59	66	75	72	69	56	63	62	55	50	47
09:30	51	44	46	50	58	54	54	53	61	52	47	46	47
11:00	56	49	50	53	61	63	58	56	59	55	57	45	60
13:40	58	50	57	79	57	60	57	50	47	58	67	59	53
15:30	64	61	63	71	62	74	62	58	63	62	68	64	66
17:00	75	68	86	87	77	98	66	62	55	67	90	75	74

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 46 - Medie mensili passeggeri trasportati per singola corsa giornaliera festivi RC-ME 2019

Orari	Media 2019	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
08:40	56	41	50	55	60	62	57	67	60	60	59	54	28
10:10	48	39	43	48	53	43	48	46	65	50	46	60	50
11:40	59	45	50	65	65	53	65	59	68	68	54	23	44
14:20	61	45	60	71	55	52	76	62	63	55	54	45	45
16:10	59	53	67	64	58	51	64	54	58	63	66	38	47
17:40	73	60	78	108	76	74	71	65	57	76	72	66	49

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 47 - Frequenza di corse per classi di n. di passeggeri trasportati feriali ME-RC 2016-2018

Classi	Tot	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Tra 1 e 49	2419	247	189	179	145	156	194	192	406	174	152	186	199
Tra 50 e 99	6043	520	489	478	422	510	555	623	589	561	401	446	449
Tra 100 e 149	2832	164	235	326	279	305	234	191	57	219	365	290	167
Tra 150 e 199	432	8	29	55	55	42	22	10	1	34	86	58	32
Tra 200 e 249	52	0	2	8	4	3	0	0	0	4	22	8	1
Tra 250 e 299	5	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	0	1
Tra 300 e 349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maggiore di 350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	11783	939	944	1047	907	1016	1005	1016	1053	992	1027	988	849

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 48 - Frequenza di corse per classi di n. di passeggeri trasportati festivi ME-RC 2016-2018

Classi	Tot	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Tra 1 e 49	842	96	62	58	71	53	63	82	74	72	42	61	108
Tra 50 e 99	1.080	64	69	89	112	96	93	89	81	86	103	94	104
Tra 100 e 149	71	2	4	6	12	13	5	3	7	4	7	6	2
Tra 150 e 199	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
Tra 200 e 249	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tra 250 e 299	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tra 300 e 349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maggiore di 350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	1.994	162	135	153	195	162	162	174	162	162	152	161	214

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 49 - Frequenza di corse per classi di n. di passeggeri trasportati festivi RC-ME 2016-2018

Classi	Totale	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Tra 1 e 49	2.641	298	215	163	149	155	211	213	493	199	146	197	202
Tra 50 e 99	6.913	510	564	648	533	633	601	638	480	620	612	569	505
Tra 100 e 149	1.015	50	49	106	112	103	79	84	68	63	131	104	66
Tra 150 e 199	596	61	68	46	45	71	72	69	14	65	21	25	39
Tra 200 e 249	418	15	40	56	61	45	38	12	0	28	45	45	33
Tra 250 e 299	150	2	7	20	7	8	2	0	0	14	48	40	2
Tra 300 e 349	40	0	1	5	0	1	0	0	0	1	23	8	1
Maggiore di 350	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	11.774	936	944	1.045	907	1.016	1.003	1.016	1.055	990	1.026	988	848

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

Tabella 50 - Frequenza di corse per classi di n. di passeggeri trasportati festivi RC-ME 2016-2018

Classi	Tot	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre
Tra 1 e 49	833	100	62	67	72	53	57	71	60	67	51	66	107
Tra 50 e 99	1.018	60	68	68	107	84	97	95	94	91	82	76	96
Tra 100 e 149	126	2	5	16	14	23	8	7	8	4	12	17	10
Tra 150 e 199	15	0	0	2	1	2	0	1	0	0	6	2	1
Tra 200 e 249	2	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
Tra 250 e 299	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tra 300 e 349	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Maggiore di 350	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale	1.994	162	135	153	195	162	162	174	162	162	152	161	214

Fonte: elaborazioni su dati Autorità competenti

APPENDICE B

Risultati della consultazione pubblica

Si sintetizzano di seguito i principali risultati e le prime conclusioni desumibili dalla consultazione pubblica indetta dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e svoltasi dal 26 maggio 2020 al 5 giugno 2020.

Sono pervenute 27 risposte, di cui 20 questionari validi, due questionari nulli e un documento integrativo, focalizzato sulla sostenibilità ambientale del naviglio da utilizzare sulla linea, sottoscritto da 5 categorie di stakeholders in sostituzione del questionario.

Rispetto al totale, tre questionari sono pervenuti da enti territoriali, specificamente dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, dalla città metropolitana di Messina e dalla Regione Calabria; per questi nella parte finale del documento sono state estratte le principali considerazioni e proposte.

Tabella 51 - Risposte pervenute

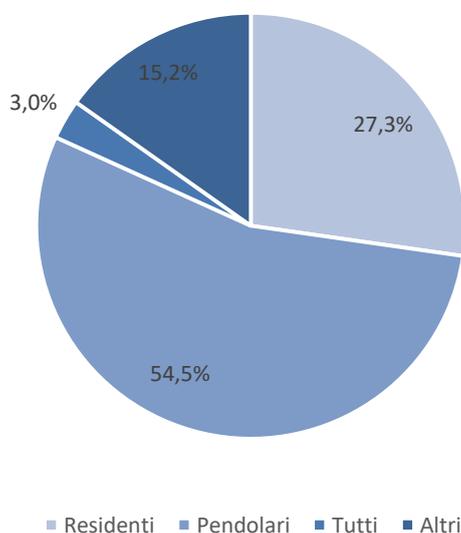
	Numero	Percentuale
Risposte pervenute	27	100%
Risposte valide	20	74%
Risposte nulle	2	8%
Risposte con altra tipologia di documento	5	19%

Di seguito si riportano i risultati per ogni singola domanda del questionario. Si evidenzia che, data la possibilità di effettuare scelte multiple, le statistiche riportate graficamente sono calcolate tenendo conto della frequenza di ogni opzione sul totale delle risposte ottenute.

Domanda 1. Considerati i servizi attualmente forniti sulla tratta Messina – Reggio Calabria, si ritiene che esistano tipologie di utenti meritevoli di particolare tutela sotto il profilo dell'interesse pubblico?

Il 100% risponde affermativamente, ritenendo che vi siano categorie meritevoli di tutela sotto il profilo dell'interesse pubblico. La risposta sulle categorie è così distinta:

Figura 26 - Utenti maggiormente meritevoli di tutela



La categoria “pendolari” è quella che ha ricevuto più risposte, pari al 54,5% (90% dei rispondenti se si considerano le sovrapposizioni nelle risposte), seguita dalla categoria residenti (27,3%). Nella categoria “Altri” rientrano soprattutto studenti e persone con ridotta mobilità.

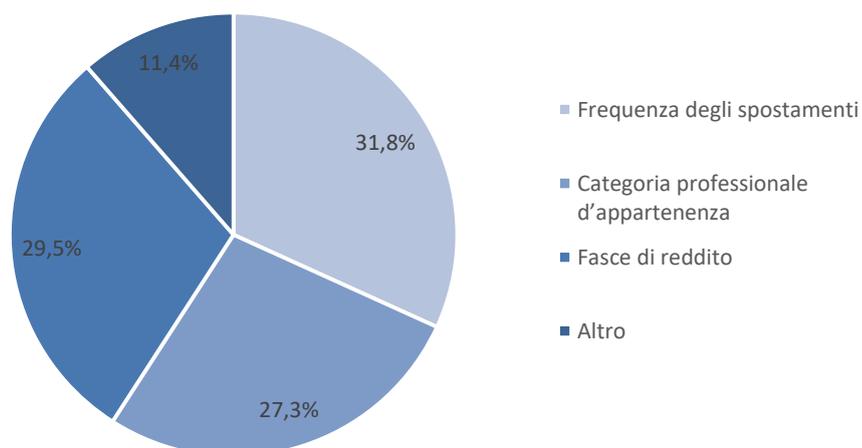
Domanda 2. Nel caso in cui fosse abolito il servizio di trasporto passeggeri marittimo veloce sulla linea Messina – Reggio Calabria quali potrebbero essere le alternative trasportistiche idonee a soddisfare le esigenze di mobilità emerse dall’analisi condotta sinora (ad esempio soluzioni intermodali che presuppongono un potenziamento dei collegamenti terrestri fra Reggio Calabria e Villa San Giovanni ovvero la previsione di collegamenti via mare tra i due porti calabresi)?

L’88% degli intervistati ritiene insostituibile, necessaria e da potenziare la tratta Messina-Reggio Calabria. Solo in un caso è stata considerata, come alternativa, la tratta di Villa San Giovanni, ma a condizione di un necessario potenziamento dei collegamenti terrestri fra Reggio Calabria e Villa San Giovanni, mentre nel lungo termine l’unica alternativa è rappresentata dal Ponte sullo Stretto.

Domanda 3. Si ritiene che le categorie di utenti che attualmente beneficiano di regimi tariffari agevolati debbano essere ampliate?

Il 100% risponde positivamente. Le ulteriori categorie da salvaguardare sono proposte sulla base dei criteri rappresentati di seguito con relativa percentuale di frequenza:

Figura 27 - Nuove categorie per previsione di tariffe agevolate

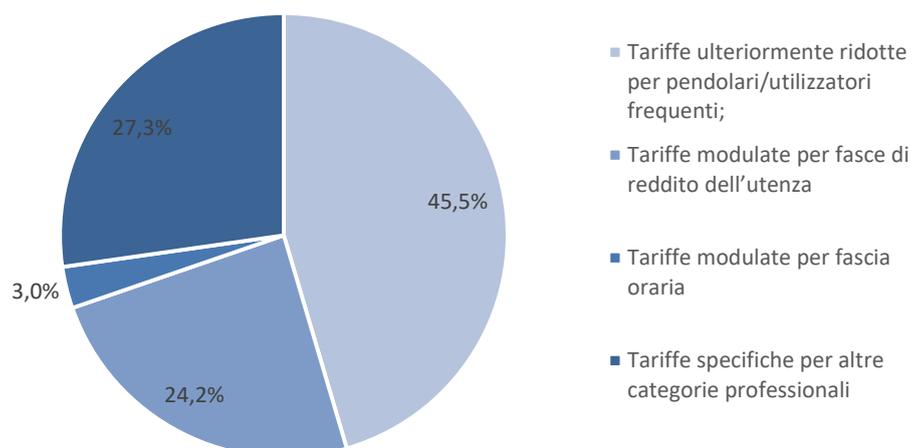


Per il 31,8% delle risposte (70% dei rispondenti considerando la sovrapposizione) bisognerebbe individuare le agevolazioni in base alla frequenza degli spostamenti e alle fasce di reddito; a pari merito per il 27,3%, la categoria professionale e la fascia di reddito dovrebbero rappresentare un criterio per riconoscimento di tariffe agevolate. L’ 11,4% che ha selezionato la voce “altri” ha specificato come ulteriori criteri la disabilità e gli spostamenti per questioni di salute.

Domanda 4. Si ritiene che la tariffazione, in abbonamento, attualmente riservata a determinate classi di utenti sia effettivamente adeguata alle loro necessità?

Alla domanda il 15% risponde positivamente, mentre l’85% ritiene che le tariffe in abbonamento non siano adeguate alle necessità dell’utenza destinataria.

Figura 28 – Indicazioni per le tariffe in abbonamento

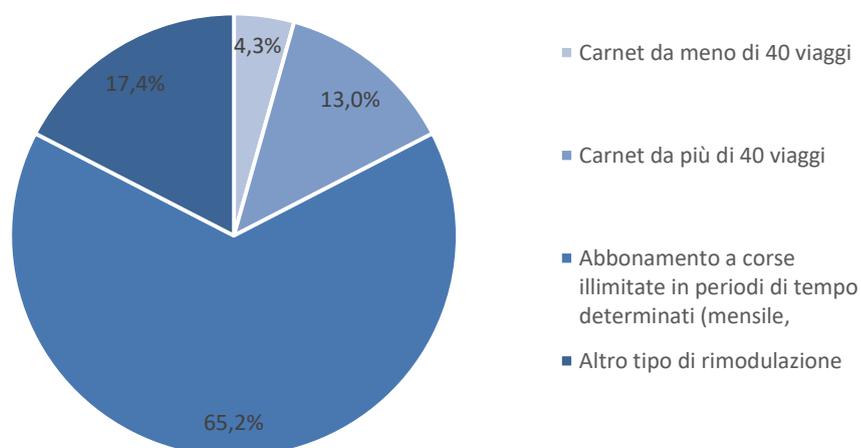


Tra chi non ritiene l'abbonamento adeguato, la richiesta di tariffe ulteriormente ridotte per pendolari/utilizzatori frequenti è l'opzione maggiormente risposta con il 45,5% (88,2% dei rispondenti se si considera la sovrapposizione tra risposte), mentre le tariffe modulate per fascia oraria sono le meno preferite (3%).

Domanda 5. Si ritiene che le tariffe ordinarie attualmente applicate siano adeguatamente accessibili all'utenza?

Alla domanda, il 94,4% non ritiene che le tariffe ordinarie attualmente applicate siano adeguatamente accessibili all'utenza; tra i vari rispondenti, due propongono una tariffa andata e ritorno pari a 5 euro anziché 7. Di seguito sono espresse le opzioni che, nell'opinione dei rispondenti, possono rendere le tariffe più accessibili.

Figura 29 - Proposte per tariffe più accessibili



L'abbonamento a corse illimitate in periodi di tempo predefiniti registra il 65.2% di frequenza (a cui corrisponde il 75% degli intervistati se si considerano le risposte multiple). Nella categoria "altro" rientra ad esempio un tipo di abbonamento smart non cartaceo, che consente di evitare il passaggio in biglietteria ed accedere

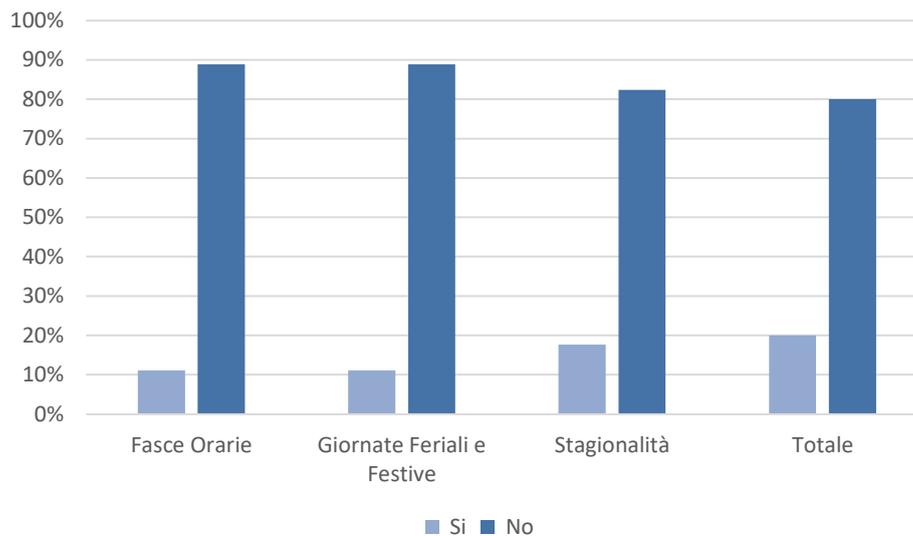
direttamente alla nave.

Domanda 6. Si ritiene che le frequenze attualmente offerte siano sufficienti ed efficientemente distribuite? Sotto l'aspetto qualitativo cosa si ritiene migliorabile?

L'80% delle risposte evidenzia una offerta insufficiente.

In generale, si richiede un'estensione dell'orario di servizio, in particolar modo nella fascia serale (dopo le 20:00), e un potenziamento dei servizi nei giorni di sabato, domenica e festivi, anche considerando il significativo pendolarismo di forze dell'ordine e operatori sanitari.

Figura 30 - Adeguatezza frequenze offerte



Dal punto di vista qualitativo, vengono evidenziati prevalentemente i seguenti aspetti:

- carenza infrastrutturale e dell'offerta di servizi nel Porto di Messina;
- richiesta di maggior spazio a bordo per la mobilità leggera (bici, monopattini ecc.);
- flotta considerata troppo vetusta e inquinante;
- carenza nella gestione dei disservizi.

Conclusioni

Complessivamente emerge che:

- la maggioranza degli intervistati ritiene inadeguate alternative trasportistiche;
- la maggioranza degli intervistati ritiene fondamentale mantenere e potenziare i collegamenti tra Reggio Calabria e Messina, richiedendo l'introduzione di corse aggiuntive dopo le ore 20 e considerando insufficienti le corse nei fine settimana;
- si registra una tendenziale insoddisfazione rispetto alle politiche tariffarie adottate e una propensione ad agevolare residenti e pendolari che si muovono per motivi lavorativi, di studio e sanitari;
- viene richiesta una maggiore attenzione alle coincidenze con gli orari di partenza/arrivo dei voli e con gli orari dei treni ad alta velocità;
- molto favorevolmente è vista la possibilità di introdurre opzioni di bigliettazione a utilizzi illimitati in periodi di tempo determinati;
- le risposte evidenziano carenze infrastrutturali e nei servizi offerti al terminal di Messina;

- gli intervistati manifestano interesse al rinnovo del naviglio, considerato datato ed eccessivamente inquinante. Nello specifico, 5 stakeholders auspicano l'utilizzo di unità a basso impatto ambientale (anche elettriche).

Si sintetizzano inoltre di seguito le principali informazioni emerse dal questionario compilato dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria e dalla Regione Calabria, con alcuni estratti di interesse.

Città Metropolitana di Reggio Calabria

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- la linea Messina-Reggio Calabria è considerata imprescindibile;
- l'alternativa da Villa San Giovanni richiederebbe non solo un forte potenziamento dell'attuale offerta, ma anche un cospicuo rafforzamento del traffico su rotaia, quantomeno dalla stazione di Melito Porto Salvo fino a Villa San Giovanni;
- si ritiene necessaria un'estensione del servizio nella fascia serale e notturna;
- fondamentale l'integrazione del servizio con il trasporto pubblico locale, come evidenziato anche dalla Regione Calabria (v. di seguito).

Regione Calabria

- Anche secondo la Regione Calabria la linea Messina-Reggio Calabria risulta imprescindibile;
- Risulta necessaria una maggiore integrazione in prospettiva, con servizi di trasporto pubblico anche a livello tariffario, sul presupposto che il collegamento marittimo integra quello urbano (nell'ottica di un'area urbana integrata fra le città metropolitane di Reggio Calabria e Messina);
- si avanza inoltre l'ipotesi di valutare la delega delle funzioni attinenti alla continuità territoriale al costituendo Ente di governo del Bacino dello Stretto;
- si indica come opportuna un'estensione degli orari e delle frequenze nei fine settimana e nei giorni festivi; da considerare anche l'introduzione corse dopo le 20:00 per spostamenti di tipo culturale e ricreativo;
- da ultimo, si suggerisce una rivisitazione della continuità territoriale in ottica di trasporto pubblico locale. Più corse e tariffe più basse, si rileva, incentiverebbero gli spostamenti. Ad esempio, le università dei due comuni capoluoghi potrebbero formulare la propria offerta formativa in ottica sinergica, non duplicando i corsi di laurea.

Città Metropolitana di Messina

Dalla consultazione emergono i seguenti punti salienti:

- la linea Messina-Reggio Calabria è considerata indispensabile;
- si ritiene necessaria una maggiore attenzione alle coincidenze con gli orari di partenza e arrivo dei voli e dei treni ad alta velocità.

APPENDICE C

Costi portuali

Alla presente appendice si sintetizzano i principali costi portuali stimati per la linea Messina-Reggio Calabria con mezzi navali veloci.

Ipotizzando un numero medio di coppie di corse/giorno pari a 14, svolte da una sola unità, si può stimare in circa 200 €/giorno i costi comprensivi di oneri per rifiuti, rifornimento idrico, spese varie (spese doganali, tariffa prontezza operativa rimorchiatori, eventuali spese di pilotaggio VHF, etc).

A questi si aggiungono i costi giornalieri di ormeggio, di circa 300,00 € a Messina e di 480,00 € a Reggio Calabria.