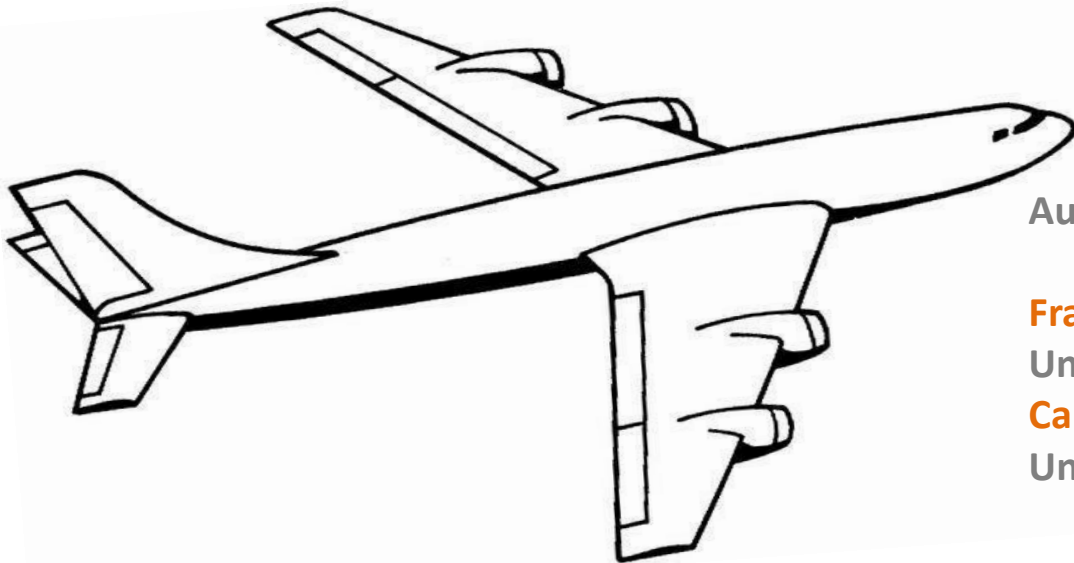




XVII Riunione Scientifica della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica
Nuovi sviluppi dell'economia dei trasporti: alla ricerca di un equilibrio tra crescita economica, sostenibilità ambientale e inclusività sociale
Università Bocconi, Milano, 1 luglio 2015

Presentazione:

**“Gli oneri di servizio pubblico nel trasporto aereo:
caratteristiche ed esperienze in Sardegna”**



Autori:

Francesca Palmas, fpalmas@alice.it
Università di Palermo - Università di Cagliari
Carlo Marcetti, marcetti@uniolbia.it
Università di Sassari - Università di Cagliari

CONTENUTI

- 1. Elementi e concetti introduttivi**
- 2. Le fasi della continuità territoriale in Sardegna**
- 3. La metodologia e i principali risultati**
- 4. Conclusioni e prospettive per future ricerche**

GLI ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO (OSP)

Sono gli oneri a carico di un gestore pubblico o privato di un servizio di pubblica utilità al fine di garantire uno standard minimo predefinito di qualità di servizi, per i quali non sia possibile l'equilibrio economico.

Al fine di garantire tali servizi indispensabili per collettività (definiti anche come servizi universali/essenziali), sia in Italia che a livello internazionale, sono frequenti meccanismi di compensazione finanziaria pubblica, differenti nei diversi ambiti di applicazione:

- Telecomunicazioni
- Servizi postali
- Fornitura di altri servizi (acqua, elettricità, gas, etc)
- Trasporti (TPL, ferroviario, marittimo, aereo)

GLI OSP NEL TRASPORTO AEREO

ORIGINI E CONTESTO

1978 - Airline Deregulation Act - USA

EAS (Essential Air Services)

1987 – 1992 Processo di liberalizzazione aerea in Europa

PSO (Public Service Obligation)

**1999 – PSO in Italia: gli oneri di servizio pubblico (OSP) sono noti
anche come di “continuità territoriale”**

**Se da una parte la massima apertura del mercato assicura indubbi vantaggi,
dall'altra mette a rischio le rotte poco remunerative, a discapito delle
popolazioni e dei territori.**

QUANDO GLI STATI MEMBRI DELL'EU POSSONO IMPORRE GLI OSP NEL TRASPORTO AEREO?

Art.16 del Regolamento CE n. 1008/2008

(già art. 4 del Regolamento CEE n. 2408/92)

In deroga ai principi comunitari di divieto di aiuti di Stato, al fine di garantire il servizio di trasporto nei territori geograficamente svantaggiati, i singoli Stati possono adottare interventi finanziari nei confronti delle compagnie che accettino di entrare in un mercato, ritenuto ad alta rilevanza sociale, alle condizioni dagli Stati stessi individuate. I servizi di trasporto aereo devono in particolare servire aeroporti situati in regioni periferiche o in via di sviluppo oppure devono essere relativi a rotte a bassa densità di traffico verso qualsiasi aeroporto regionale se essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione.

IN CHE COSA CONSISTONO GLI OSP

Imporre oneri di servizio pubblico significa rendere obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo secondo criteri di **continuità, frequenza, regolarità, capacità e tariffazione** cui i vettori non si atterrebbero se tenessero unicamente conto del proprio interesse commerciale.

PROCESSO DI ASSEGNAZIONE DELLE ROTTE

Prima fase: uno o più vettori possono accettare di operare il/i servizio/i secondo le condizioni imposte. Qualora nessun vettore accetti gli oneri imposti, **la seconda fase** prevede una gara d'appalto comunitaria per l'assegnazione della rotta in regime di esclusiva, per un periodo massimo di quattro anni (cinque qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica) e con una compensazione finanziaria alla compagnia vincitrice della gara, quantificata in relazione al disavanzo presumibile della linea, così come dichiarato nell'offerta per la partecipazione alla gara europea che non può superare il totale dei costi sostenuti per l'esercizio del/i servizio/i onerato/i più un margine di profitto ragionevole.

LE ROTTE IN REGIME DI OSP IN ITALIA

AREA GEOGRAFICA	ROTTTE (26+4 totali)
Regione Valle d'Aosta	Aosta - Roma Fiumicino e vv.
Provincia Autonoma di Bolzano	Bolzano - Roma Fiumicino e vv.
Regione Sardegna	<p>Alghero-Roma Fiumicino e vv., Alghero-Milano Linate e vv, Cagliari-Roma Fiumicino e vv.</p> <p>Cagliari-Milano Linate e vv., Olbia-Roma Fiumicino e vv., Olbia-Milano Linate e vv., Alghero-Bologna e vv., Alghero-Torino e vv.</p> <p>Cagliari-Bologna e vv., Cagliari-Torino e vv.</p> <p>Cagliari-Firenze e vv.*, Cagliari-Verona e vv.</p> <p>Cagliari-Napoli e vv., Cagliari-Palermo e vv.*</p> <p>Olbia-Bologna e vv.,Olbia-Verona e vv.</p> <p>*rotte attualmente esercitate in regime di libero mercato.</p>
Regione Siciliana	Pantelleria - Trapani e vv., Pantelleria - Palermo e vv., Lampedusa - Palermo e vv. Lampedusa - Catania e vv.
Regione Calabria	<p>Reggio Calabria - Milano Malpensa e vv.</p> <p>Reggio Calabria - Pisa San Giusto e vv.</p> <p>Reggio Calabria - Torino Caselle e vv.</p> <p>Crotone – Milano Linate e vv.</p> <p>Crotone – Roma Fiumicino e vv.</p>
Regione Toscana	<p>Elba Marina di Campo - Pisa e vv.</p> <p>Elba Marina di Campo - Firenze e vv.</p> <p>Elba Marina di Campo - Milano Linate e vv.</p>

OSP IN SARDEGNA

QUADRO NORMATIVO 1/2

RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Regolamento CEE 2408/92 del 23 luglio 1992, Art.4.	Norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità
L. n. 144 del 17 maggio 1999, art. 36	Aeroporti sardi e delle isole minori della Sicilia
D.M. n. 101/T dell'1 agosto 2000, e successivamente novellato dal D.M. n. 150T del 21 dicembre 2000	OSP nelle rotte di aeree di Alghero-Roma Fiumicino e vv., Alghero-Milano Linate e vv., Cagliari-Roma Fiumicino e vv., Cagliari-Milano Linate e vv., Olbia-Roma Fiumicino e vv., Olbia-Milano Linate e vv.
DM 8 novembre 2004	18/19 rotte
D.M. n. 36 del 29 dicembre 2005 Rotte minori – CT 2	OSP nelle rotte aeree di Alghero-Bologna e vv., Alghero-Torino e vv., Cagliari-Bologna e vv., Cagliari-Torino e vv., Cagliari-Firenze e vv.*, Cagliari-Verona e vv., Cagliari-Napoli e vv., Cagliari-Palermo e vv.*, Olbia-Bologna e vv., Olbia-Verona e vv.
Legge n. 296, 27 dicembre 2006, art. 1, commi 837 e 840	Trasferimento dallo Stato alla Regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale e l'assunzione dei relativi oneri finanziari alla medesima regione (La RAS ha ruolo principale nella definizione della propria continuità territoriale aerea).

* Rotte OSP cessate dal 26.10.2014 (in realtà erano già scadute il 27.10.2012, sono state prorogate in alcuni periodi)

OSP IN SARDEGNA

QUADRO NORMATIVO 2/2

RIFERIMENTO NORMATIVO	DESCRIZIONE SINTETICA
Decisione 2007/332/CE	la Commissione Europea, sulla base del Regolamento comunitario 2408/92 (abrogato e sostituito dal Regolamento comunitario n° 1008/2008 del 24 settembre 2008) ha approvato il regime di oneri di servizio pubblico sulle rotte che collegano la Sardegna con le principali destinazioni nazionali (Roma e Milano).
Regolamento CE n. 1008/2008	Norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità
D.M. n. n. 103 del 05 agosto 2008 Collegamenti principali – Roma – Milano CT1 OSP fino al 26.10.2013	OSP nelle rotte di aeree di Alghero-Roma Fiumicino e vv., Alghero-Milano Linate e vv., Cagliari-Roma Fiumicino e vv., Cagliari-Milano Linate e vv., Olbia-Roma Fiumicino e vv., Olbia-Milano Linate e vv.
L.R:n.25 del 2 dicembre 2011	Norme per la copertura finanziare della continuità territoriale aerea
D.M. n. 61 del 21 febbraio 2013 Collegamenti principali – Roma – Milano CT1 OSP entrati in vigore il 27.10.2013	OSP nelle rotte di aeree di Alghero-Roma Fiumicino e vv., Alghero-Milano Linate e vv., Cagliari-Roma Fiumicino e vv., Cagliari-Milano Linate e vv., Olbia-Roma Fiumicino e vv., Olbia-Milano Linate e vv.

OSP IN SARDEGNA

DESTINATARI ESCLUSIVI DELLE TARIFFE ONERATE FINO AL 26.10.2013

- **passaggeri con residenza e domicilio in Sardegna**
- **emigranti sardi**
- **individui con domicilio in Sardegna e residenza al di fuori**
- **disabili**
- **giovani (dai 2 ai 25 anni)**
- **anziani (oltre i 70 anni)**
- **studenti universitari fino ai 27 anni**

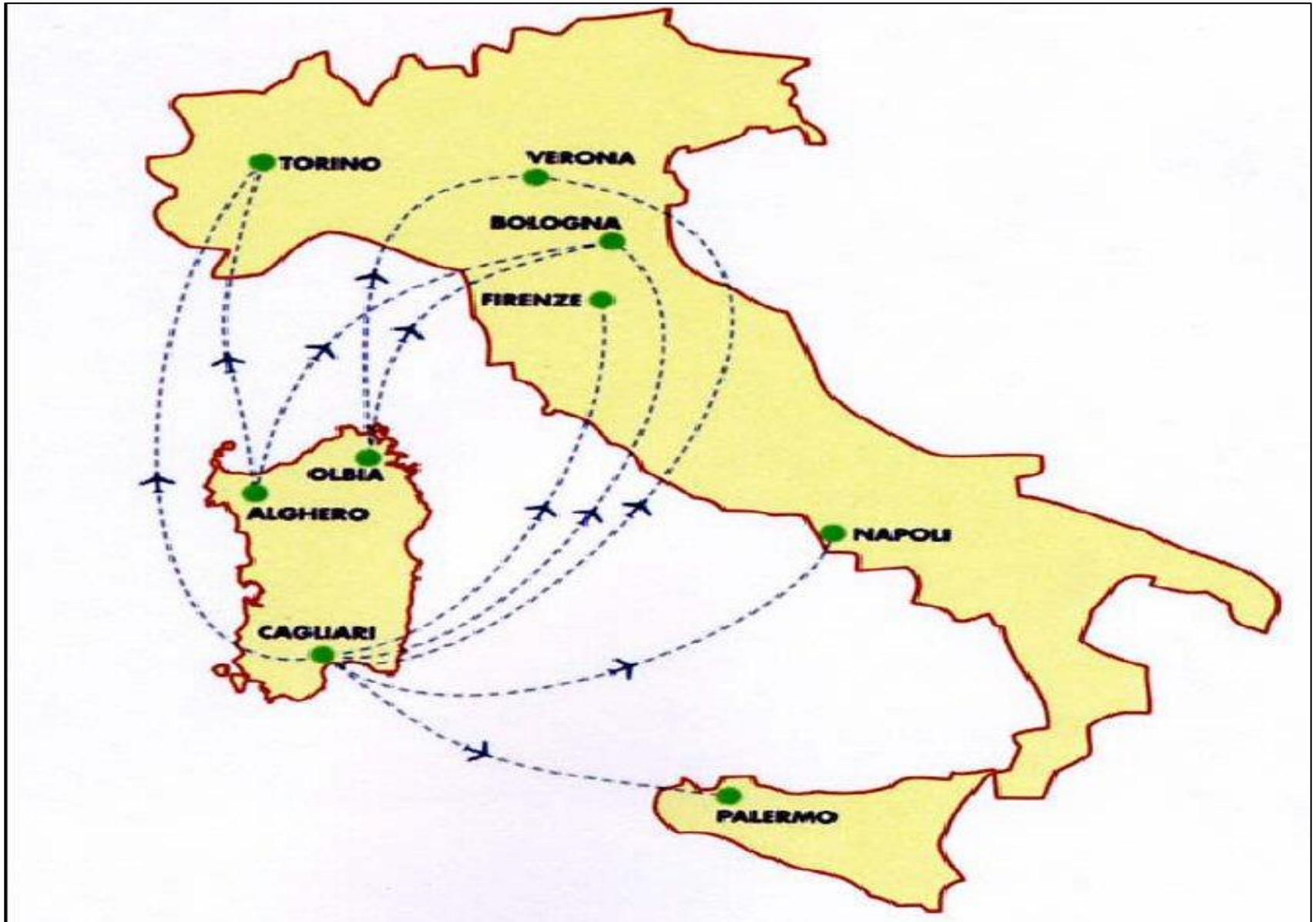
OSP IN SARDEGNA

LE ROTTE

<p style="text-align: center;">CT 1</p> <p style="text-align: center;">Continuità territoriale</p> <p style="text-align: center;">Tratte verso Roma e Milano</p>	<p style="text-align: center;">CT 2</p> <p style="text-align: center;">Continuità territoriale</p> <p style="text-align: center;">Tratte verso aeroporti minori</p>
<p>Alghero-Roma Fiumicino e vv.</p> <p>Alghero-Milano Linate e vv</p> <p>Cagliari-Roma Fiumicino e vv.</p> <p>Cagliari-Milano Linate e vv.</p> <p>Olbia-Roma Fiumicino e vv.</p> <p>Olbia-Milano Linate e vv.</p> <p>- Fino al 26.10.2013 doppia tariffa tutto l'anno</p> <p>- Tariffa unica per 9 mesi entrate e doppia tariffa per 3 mesi in vigore il 27.10.2013 (D.M. n. 61/2003)</p> <p>(A seguito della gara per l'assegnazione in esclusiva dell'esercizio dei voli, da e per la Sardegna, con compensazione economica, le rotte onerate sono operate, a partire dal 27.10.2013 per i successivi 4 anni, dai vettori Alitalia e Meridiana Fly)</p>	<p>Alghero-Bologna e vv.</p> <p>Alghero-Torino e vv.</p> <p>Cagliari-Bologna e vv.</p> <p>Cagliari-Torino e vv.</p> <p>Cagliari-Firenze e vv.*,</p> <p>Cagliari-Verona e vv.</p> <p>Cagliari-Napoli e vv.</p> <p>Cagliari-Palermo e vv.*</p> <p>Olbia-Bologna e vv.</p> <p>Olbia-Verona e vv.</p> <p>Per tutte le suddette rotte (in nero) il solo vettore Meridiana Fly ha accettato di operare senza compensazioni, secondo le condizioni imposte dalla RAS.</p> <p>I collegamenti di Cagliari con Firenze e Palermo e di Alghero con Bologna e Torino vengono, invece, esercitati in regime di libero mercato.</p>

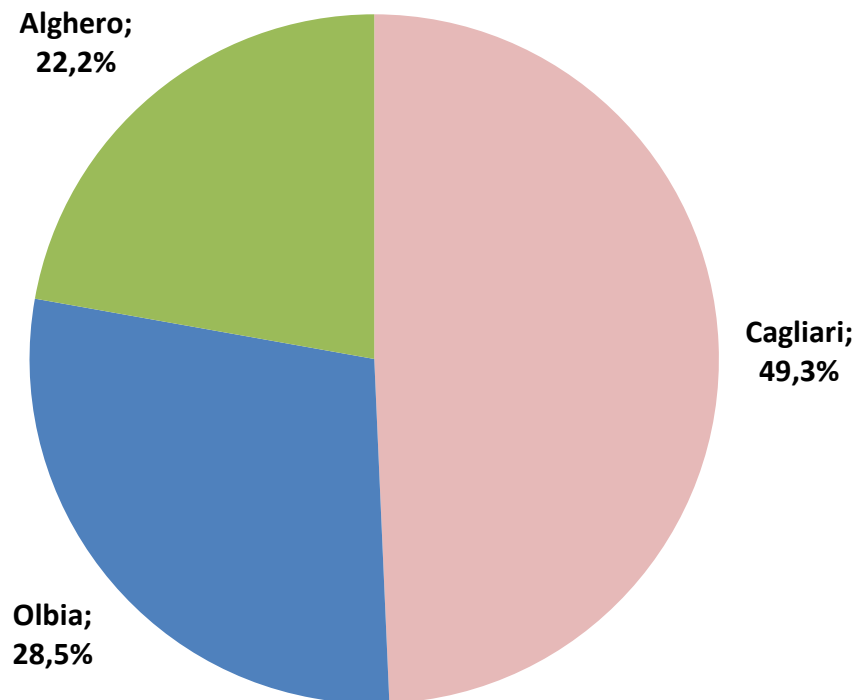
CONTINUITA' TERRITORIALE ROTTE MINORI – CT 2

D.M. n.36 del 29.12.2005

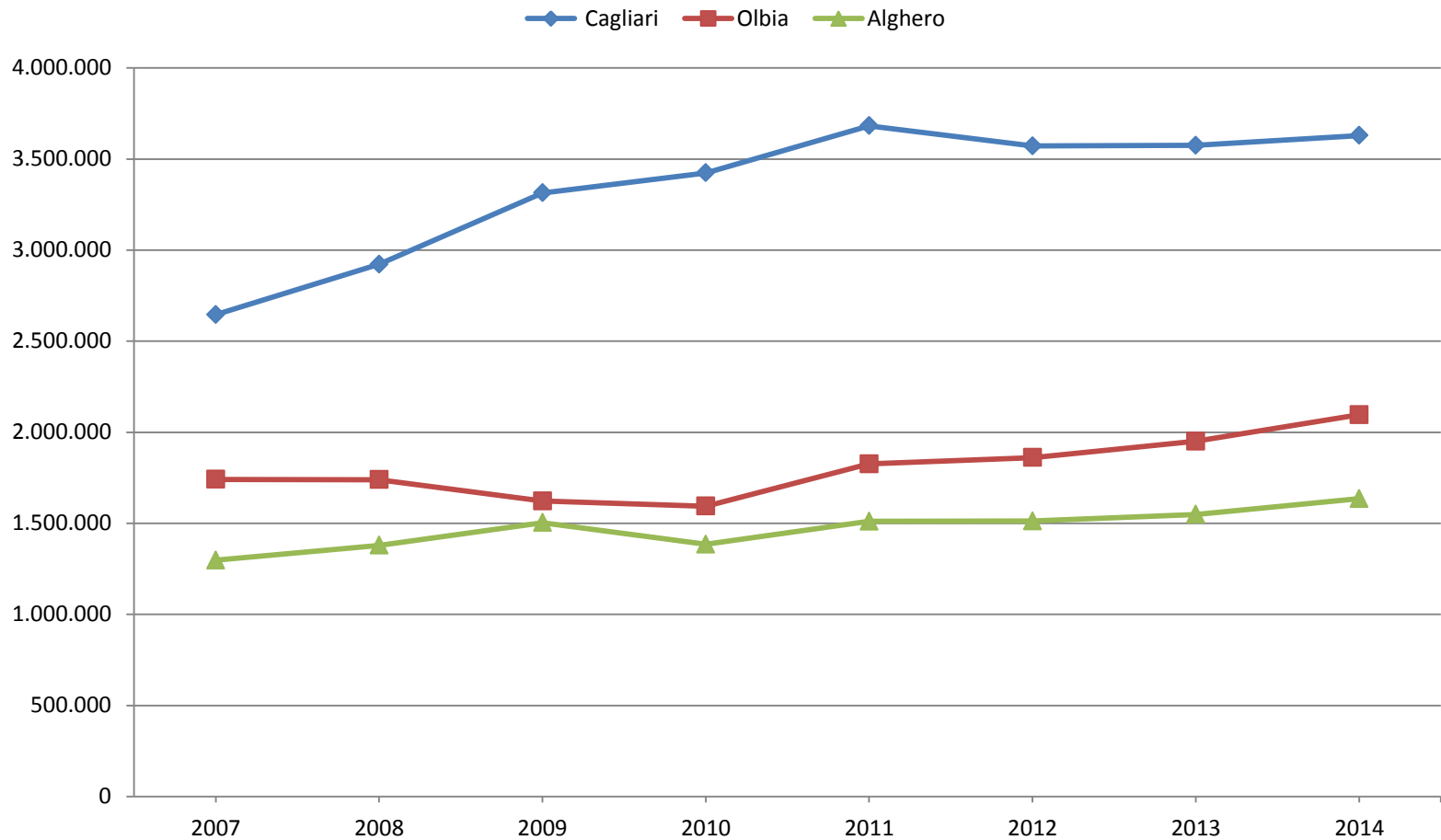


LE QUOTE % DEI PASSEGGERI PER AEREOPORTO TRAFFICO COMMERCIALE

Sardegna - Aviazione Commerciale
Traffico aereo passeggeri per aeroporto - quote %
Anno 2014



EVOLUZIONE DEL NUMERO DEI PASSEGGERI NEI TRE AEROPORTI SARDI DAL 2007 AL 2014



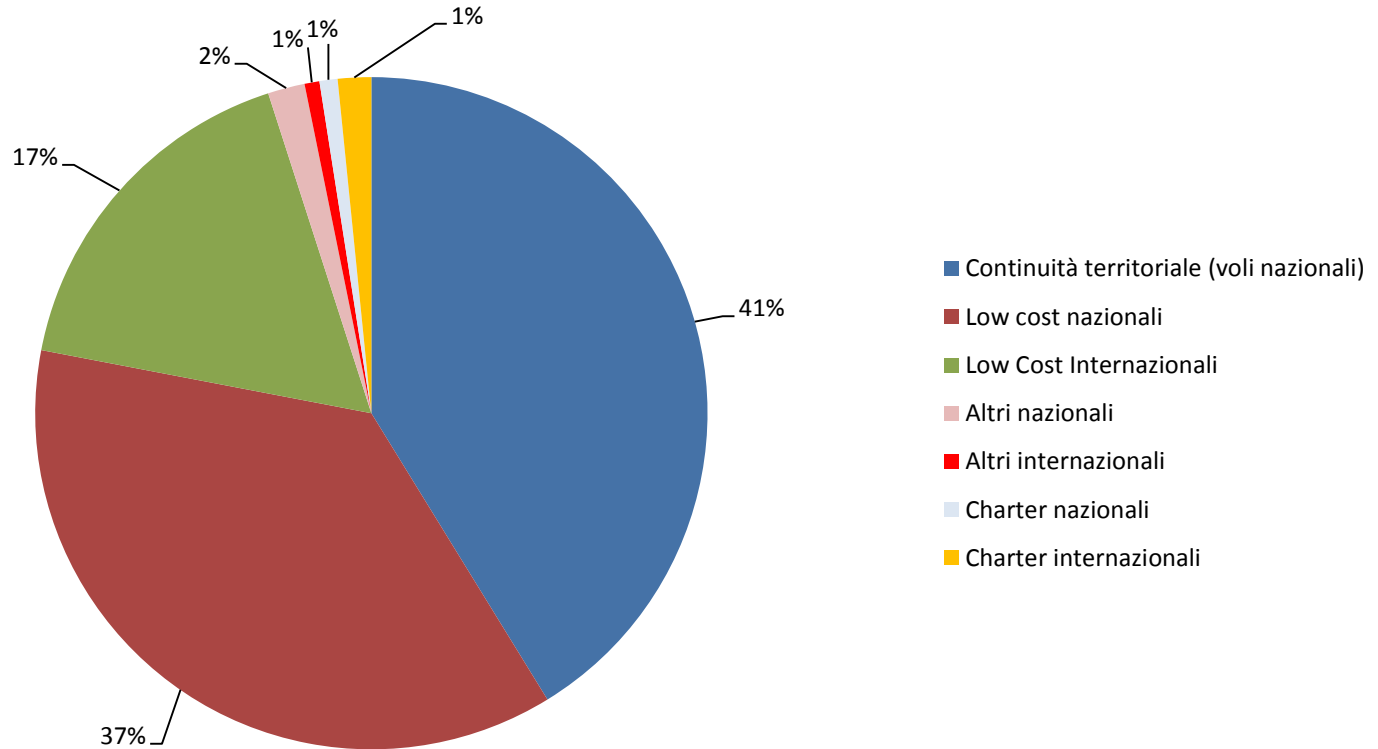
EVOLUZIONE DEL NUMERO DEI PASSEGGERI

SARDEGNA								
Passeggeri - Traffico totale annuale commerciale								
Variazioni annuali % per aeroporto								
Anni 2007 - 2014								
ANNO	Cagliari		Olbia		Alghero		Totale Sardegna	
	val. assoluti	var. annuali %	val. assoluti	Var. annuali %	val. assoluti	var. annuali %	val. assoluti	var. annuali %
2007	2.645.845	-	1.741.120	-	1.297.442	-	5.684.407	-
2008	2.921.882	10,4%	1.739.619	-0,1%	1.378.879	6,3%	6.040.380	6,2%
2009	3.313.834	13,4%	1.621.945	-6,7%	1.503.580	9,0%	6.439.359	6,6%
2010	3.423.315	3,3%	1.593.915	-1,7%	1.384.940	-7,9%	6.402.170	-0,6%
2011	3.681.944	7,55%	1.825.580	14,5%	1.511.167	9,1%	7.018.691	9,6%
2012	3.571.286	-3,0%	1.861.075	1,9%	1.512.334	0,1%	6.944.695	-1,0%
2013	3.574.610	0,1%	1.950.615	4,8%	1.549.004	2,4%	7.074.229	1,9%
2014	3.629.284	1,53%	2.095.828	7,4%	1.635.067	5,5%	7.360.169	4,0%
Variaz. 2014/2008	707.042	24,2%	356.209	20,5%	256.188	18,6%	1.319.789	21,9%

INCIDENZA % DEL NUMERO DI PASSEGGERI

AEROPORTO DI CAGLIARI - ANNO 2012

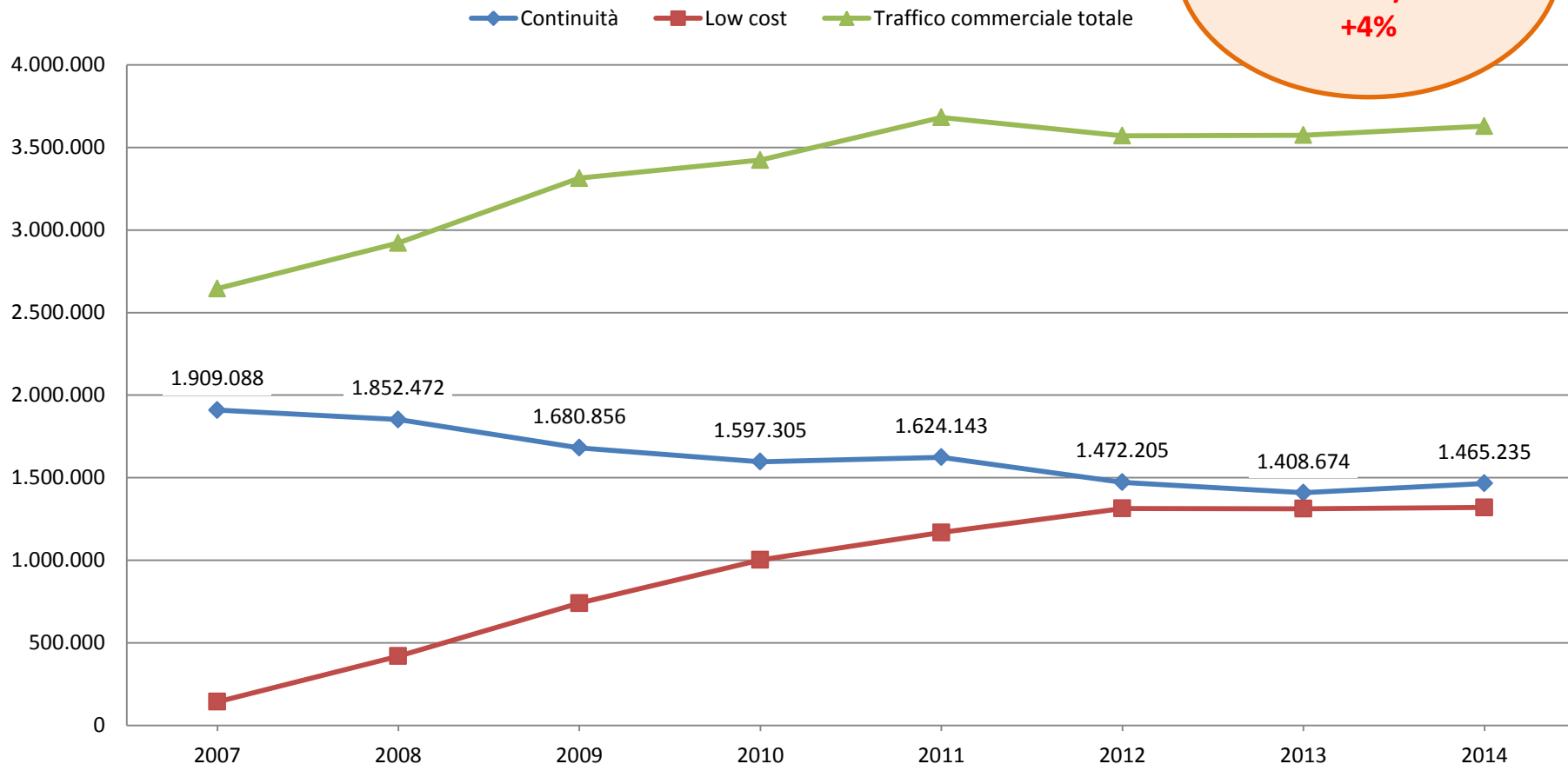
La composizione percentuale del movimento passeggeri nei voli commerciali per tipo di vettore utilizzato e per origine/destinazione (nazionale /internazionale)



TRAFFICO PASSEGGERI NAZIONALI

AEROPORTO DI CAGLIARI
EVOLUZIONE DEL MOVIMENTO PASSEGGERI
SERIE ANNUALI DAL 2007 AL 2014

**CT - 2007/2014
- 23%**
**CT - 2013/2014
+4%**



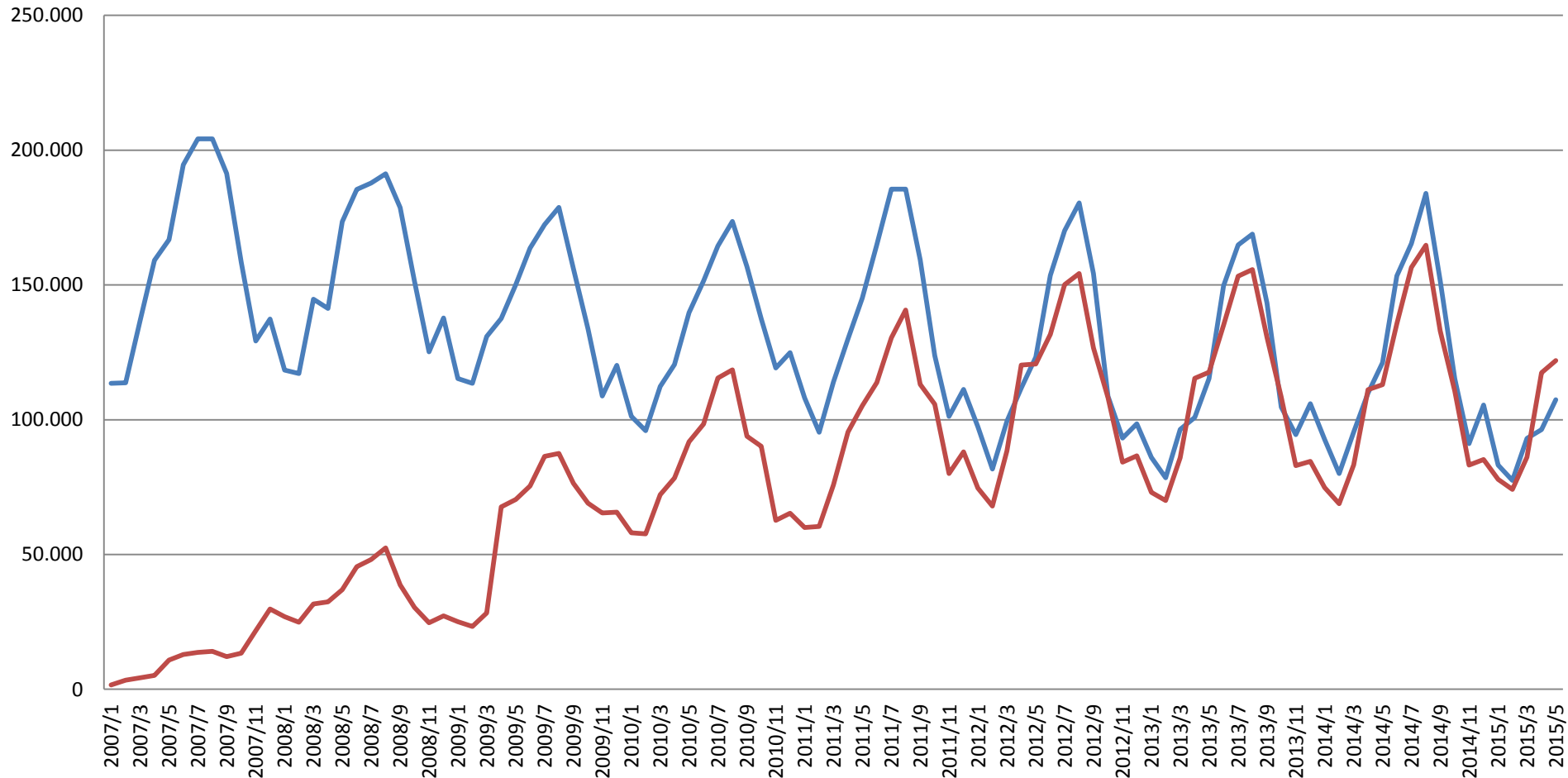
TRAFFICO PASSEGGERI NAZIONALE

AEROPORTO DI CAGLIARI

EVOLUZIONE DEL MOVIMENTO PASSEGGERI PER TIPOLOGIA DI VETTORE UTILIZZATO

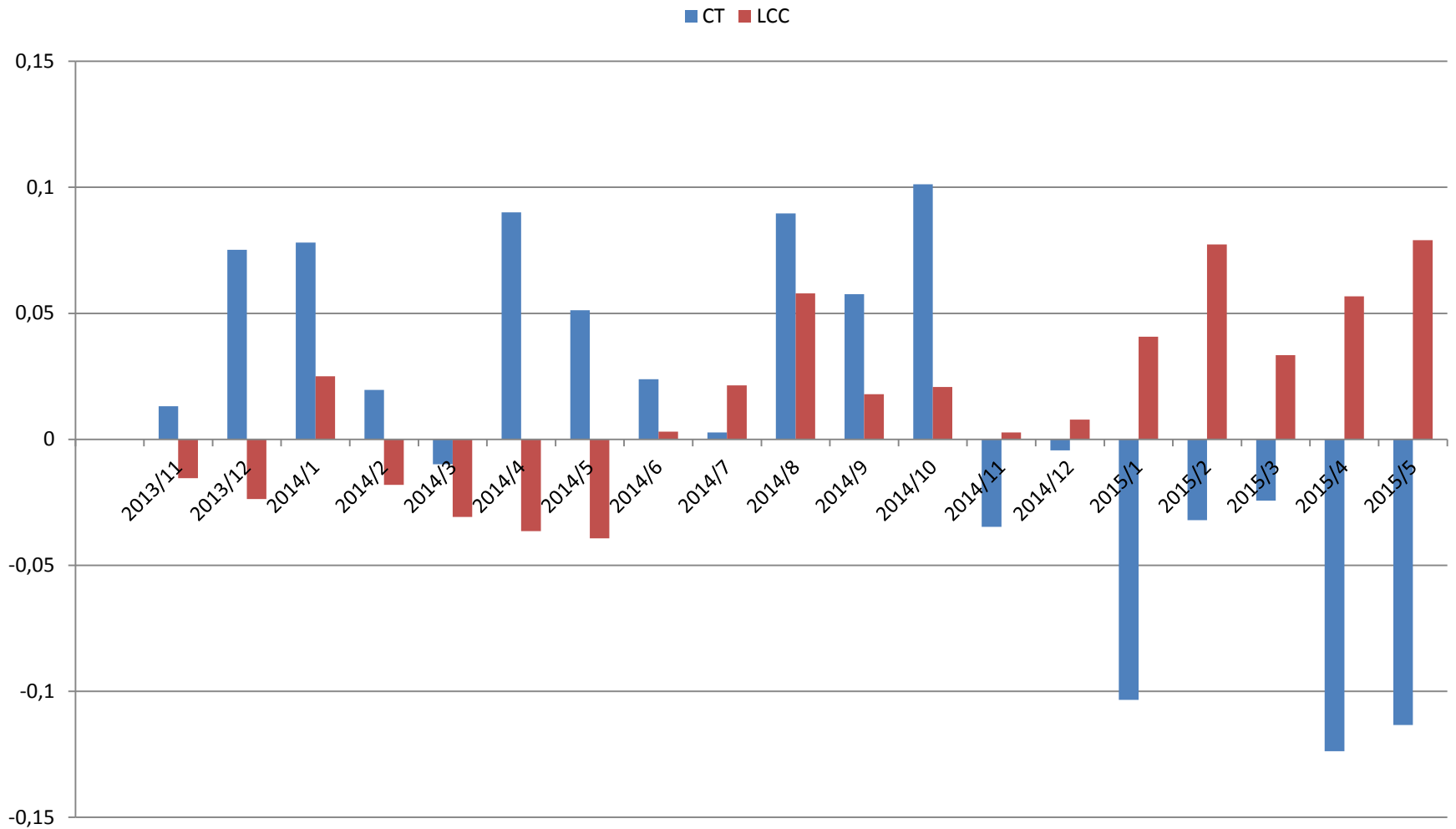
SERIE STORICHE MENSILI DAL 2007:1 AL 2015:5

Continuità territoriale Low cost

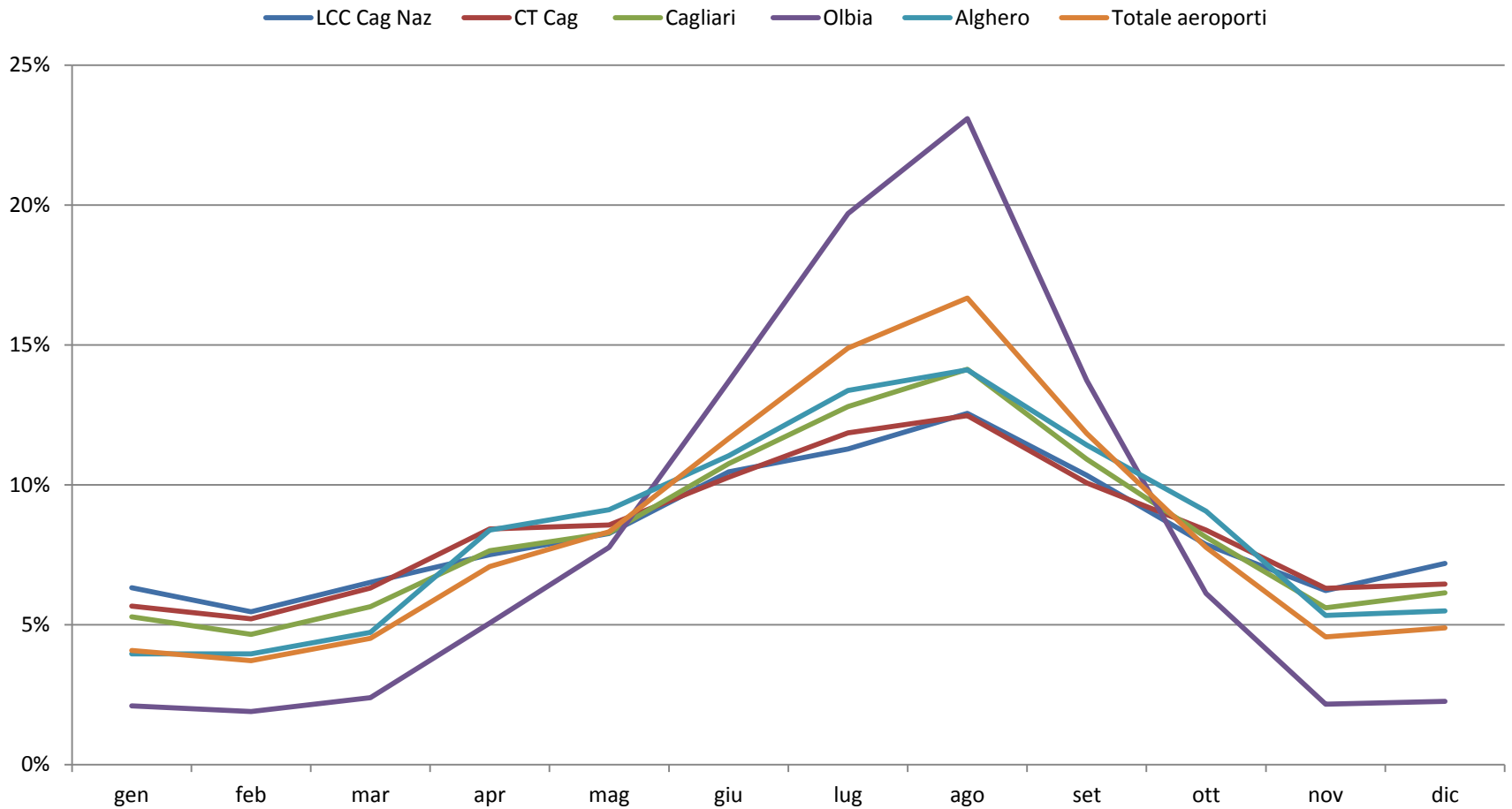


Traffico passeggeri nazionale aeroporto di Cagliari

Tassi di variazione % annuale periodo 2012:11 -2015:5



LA STAGIONALITA' NEL TRAFICO AEREO DELLA SARDEGNA – ANNO 2014



LA STAGIONALITA' NEL TRAFICO AEREO DELLA SARDEGNA –ANNO 2014

SARDEGNA

LA STAGIONALITA' DEI MOVIMENTI PASSEGGERI PER ORIGINE/DESTINAZIONE DI VOLO E PER TIPO DI VETTORE UTILIZZATO IN DETERMINATI PERIODI DELL'ANNO - SOMMA QUOTE PERCENTUALI MENSILI SUL TOTALE ANNUALE - ANNI 2012 E 2014

Anno	Periodo stagionale			Periodo stagionale	
	giugno+luglio+agosto+settembre			luglio+agosto	
	2012	2014		2012	2014
LCC Cag Naz	45%	45%		24%	24%
CT Cag	43%	45%		23%	24%
Cagliari	46%	49%		25%	27%
Olbia	69%	70%		42%	43%
Alghero	49%	50%		27%	27%
Totale aeroporti	53%	55%		30%	32%

CHE COSA MIGLIORARE NELL'APPLICAZIONE DEGLI OSP NEL TRASPORTO AEREO ?

- **INDIVIDUARE E DEFINIRE LE NECESSITA'**
- **INDIVIDUARE E DEFINIRE I PARAMETRI**
- **ANALIZZARE LE RISPOSTE DEL MERCATO**

LIMITAZIONI E PROSPETTIVE PER FUTURE RICERCHE

- CARENZA DI DATI SOPRATTUTTO IN RIFERIMENTO ALLE CARATTERISTICHE ED ESIGENZE DEI PASSEGGERI
- LE VALUTAZIONI SI BASANO PREVALENTEMENTE SU STIME DAL PUNTO DI VISTA DELL'OFFERTA
- TEMA DI RILEVANZA EUROPEA

“Grazie per la cortese attenzione”

Francesca Palmas

**Dottore di ricerca in scienze del turismo: metodologie, modelli e politiche-
Dipartimento SEAS - Scienze Economiche Aziendali e Statistiche
Università degli Studi di Palermo**

fpalmas@alice.it



"La Comunità ha il compito di promuovere nell'insieme della Comunità, mediante l'instaurazione di un mercato comune e di un'unione economica e monetaria e mediante l'attuazione delle politiche e delle azioni comuni di cui agli articoli 3 e 4, uno sviluppo armonioso, equilibrato e sostenibile delle attività economiche, un elevato livello di occupazione e di protezione sociale, la parità tra uomini e donne, una crescita sostenibile e non inflazionistica, un alto grado di competitività e di convergenza dei risultati economici, un elevato livello di protezione dell'ambiente ed il miglioramento della qualità di quest'ultimo, il miglioramento del tenore e della qualità della vita, la coesione economica e sociale e la solidarietà tra Stati membri"



all'Art. 3 cita "Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale [cfr. XIV] e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso [cfr. artt. 29 c. 2, 37 c. 1, 48 c. 1, 51 c. 1], di razza, di lingua [cfr. art. 6], di religione [cfr. artt. 8, 19], di opinioni politiche [cfr. art. 22], di condizioni personali e sociali.

E' compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese.", e all'Art. 16 cita "Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità o di sicurezza. Nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche [cfr. art. 120 c. 2, XIII c. 2].

Ogni cittadino è libero di uscire dai territorio della Repubblica e di rientrarvi, salvo gli obblighi di legge [cfr. art. 35 c.4]."

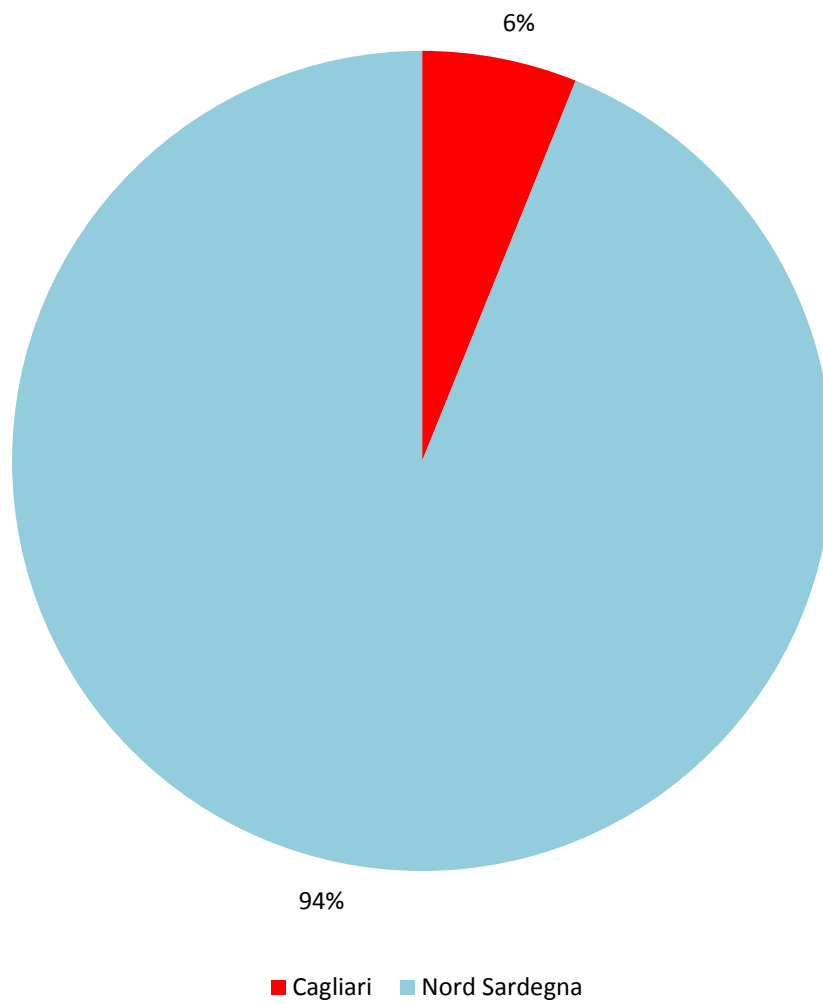
Il Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008, che ha modificato il Regolamento (CEE) n. 2408/92, consente agli stati membri, in presenza di determinate condizioni, di garantire il diritto alla mobilità della popolazione residente in un territorio non adeguatamente collegato, mediante l'imposizione degli oneri di servizio pubblico.

Avvalendosi di tale facoltà, lo Stato italiano ha imposto i sunnominati oneri relativamente ai servizi aerei di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna e delle isole minori della Sicilia e i principali aeroporti nazionali.

SOMME IMPEGNATE

- CT 1 – 50 MILIONI DI EURO
- CT 2 – 14 MILIONI DI EURO

Movimento dei passeggeri nei porti della Sardegna
Quota media percentuale - Anni dal 2008 al 2014



Evoluzione passeggeri Autorità portuale Nord Sardegna

Valori assoluti e tasso di variazione annuale

Anni dal 2008 al 2012

ANNO	OLBIA		GOLFO ARANCI		PORTO TORRES		TOTALE NORD SARDEGNA	
	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %	Passeggeri	Var. %
2008	3.820.001	-	821.284	-	888.583	-	5.529.868	-
2009	3.914.799	2%	911.878	11%	1.051.296	18%	5.877.973	6%
2010	3.811.003	-3%	942.675	3%	989.354	-6%	5.743.032	-2%
2011	2.667.648	-30%	880.514	-7%	859.931	-13%	4.408.093	-23%
2012	2.515.979	-6%	410.437	-53%	771.649	-10%	3.698.065	-16%
2013	2.304.478	-8%	471.274	15%	678.244	-12%	3.453.996	-7%
2014	2.389.474	4%	446.972	-5%	725.784	7%	3.562.230	3%
Variazione 2014-2008	-1.430.527	-37%	-374.312	-46%	-162.799	-18%	-1.967.638	-36%