



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Gestione Europea Congiunta delle Connessioni e dei Trasporti
Transfrontalieri per le isole – GEECCTT-ÎLES



T1.5.14 – CAPITOLATO D’ONERI PER LA CONCESSIONE DEL SERVIZIO PUBBLICO PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO MARITTIMO S.TERESA DI GALLURA – BONIFACIO

Dicembre 2017

Regione Autonoma della Sardegna



La cooperazione al cuore del Mediterraneo

Indice

1.	CONTESTO DI RIFERIMENTO	3
1.1.	L'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO	5
1.2.	LA DOMANDA DI MOBILITÀ	5
	<i>La domanda trasportata attuale</i>	5
	<i>Confronto tra le rotte Sardegna-Corsica</i>	7
	<i>Appfondimenti sul traffico merci e dei veicoli</i>	8
2.	MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO	10
2.1.	PORTI DA COLLEGARE	10
2.2.	LUNGHEZZA DELLE TRATTE	10
2.3.	SPECIFICHE TECNICHE DEI SERVIZI DA GARANTIRE	10
2.4.	CARATTERISTICHE DEI MEZZI NAUTICI NECESSARI	11
	<i>Dimensionamento della capacità minima</i>	11
3.	ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA E CALCOLO BASE D'ASTA	12
3.1.	QUADRO DI RIFERIMENTO	12
3.2.	ELEMENTI GENERALI E CONSIDERAZIONI PRELIMINARI	12
3.3.	CALCOLO DEL COSTO MEDIO PONDERATO	13
3.4.	STIMA DEL RISULTATO DI CONTO ECONOMICO E CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE ECONOMICA A BASE D'ASTA	14
	<i>Stima dei ricavi da traffico</i>	14
	<i>Stima dei costi operativi</i>	15
	<i>Capitale investito e ammortamenti</i>	16
	<i>Riepilogo conto economico e quadro economico d'appalto</i>	16
	<i>Analisi sensitività del conto economico alle variazioni di scenario</i>	18

1. CONTESTO DI RIFERIMENTO

In attuazione della Legge regionale 18/2012 “Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima e modifiche alla Legge Regionale 1/1977”, la Regione Sardegna ha approvato nel mese di ottobre 2017 il disegno di legge recante “Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica”, disponendo l'imposizione di obblighi di servizio pubblico nel collegamento marittimo della tratta S. Teresa di Gallura-Bonifacio.

In aggiunta all'identificazione del servizio sulla rotta S. Teresa – Bonifacio quale servizio di cabotaggio avente preminente interesse regionale (L.R. 18/2012, art. 4, comma 1, lett. c), e il cui esercizio è quindi ricadente nelle funzioni relative ai servizi marittimi di interesse regionale e della continuità territoriale marittima, la Commissione Europea, nella decisione del 16 marzo 2004 (2005/163/CE), ha ritenuto che il collegamento fra le due isole, pur essendo di natura internazionale, è tuttavia da considerarsi un collegamento frontaliero a breve distanza e di interesse prevalentemente locale sia per le comunità sarde sia per quelle corse. La Commissione ha inoltre evidenziato che le caratteristiche di tale collegamento, in particolare l'interesse prettamente locale e il basso potenziale di sviluppo, non fanno ritenere che le compensazioni erogate dalle Autorità pubbliche per l'esercizio siano suscettibili di alterare gli scambi in misura contraria all'interesse comune.

Lo storico servizio pubblico di collegamento tra le due isole, e in particolare tra i due porti di Santa Teresa e Bonifacio, è stato espletato fino al 1 aprile 2016 dalla società Saremar SpA, affidataria del servizio di collegamento con le isole minori e con la Corsica. A partire da tale data è quindi venuto meno l'esercizio del servizio pubblico sulla rotta, considerato necessario al fine di assicurare certezza e continuità nei collegamenti marittimi tra Sardegna e Corsica.

Al momento, i collegamenti sulla tratta Santa Teresa – Bonifacio sono eserciti soltanto da operatori privati che operano in regime di libero mercato, in virtù del Regolamento CEE N. 4055/86 del Consiglio del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e fra Stati membri e paesi terzi, senza però fornire alcuna certezza in ordine alla continuità, regolarità, tariffazione e capacità marittima.

I forti legami storici e culturali tra la Corsica e la Sardegna, già affermati nella stipula dell'Accordo di collaborazione del 1993 tra il Governo della Repubblica Francese e il Governo Italiano finalizzato a sviluppare la cooperazione transfrontaliera tra le isole, hanno portato il 24 aprile 2017 alla firma di una dichiarazione di intenti volta a promuovere strumenti di gestione congiunta fra la Regione Sardegna e la Corsica, quali il Gruppo Europeo di Cooperazione Territoriale (GECT), entità giuridica fortemente innovativa e creata in seno all'UE per la gestione congiunta dei servizi transfrontalieri di trasporto tra le isole, in un'ottica di continuità territoriale transfrontaliera tra la Corsica e la Sardegna, l'isola d'Elba e le reti TEN-T per ottimizzare e valorizzare le relazioni tra le isole, rafforzando la rete di relazioni attraverso collegamenti inter-insulari. Tale GECT, il primo in ambito trasporti interamente realizzato nell'area di Programma, costituirebbe un'azione pilota per i restanti territori transfrontalieri.

A tal fine, la Regione Sardegna ha presentato la propria candidatura, nell'ambito del Programma di

Cooperazione Interreg V-A Italia Francia Marittimo 2014 2020, cofinanziato dal FESR, approvato con Decisione di esecuzione C (2015) n. 4102 del 11 Giugno 2015 della Commissione europea, per il Progetto “GEECCTT - Plan d’Action: GESTION EUROPÉENNE CONJOINTE DES CONNEXIONS/TRANSPORTS TRANSFRONTALIERS POUR LES ÎLES”.

Nelle more dell’attivazione del GECT, la dichiarazione di intenti Sardegna-Corsica (4/2017) prevede che debbano essere individuati gli strumenti atti all’imposizione degli obblighi di servizio pubblico nelle rotte S. Teresa di Gallura-Bonifacio e Propriano-Porto Torres, a cura rispettivamente della Regione Sardegna e della Collectivité Territoriale de Corse.

L’Assessorato della Regione Sardegna ha già effettuato una verifica di mercato, preliminare rispetto all’eventuale avvio di procedure di evidenza pubblica, al fine di appurare la presenza di manifestazioni di interesse di operatori del settore all’effettuazione dei servizi del collegamento marittimo Santa Teresa – Bonifacio a condizioni compatibili con l’interesse pubblico e senza la necessità di riconoscere una compensazione finanziaria.

Tale indagine ha avuto un esito parzialmente negativo, in quanto gli operatori economici interessati hanno manifestato l’impossibilità di garantire il servizio di trasporto marittimo per la rotta in esame nei mesi c.d. invernali (da novembre a marzo) senza compensazione degli oneri di servizio pubblico, diversamente dai restanti mesi in un cui la domanda di mercato consente la prestazione del servizio in regime di libero mercato¹.

In quest’ottica, la Regione Sardegna ha in corso di definizione l’indizione di una procedura aperta per l’individuazione dell’operatore di mercato con oggetto l’espletamento del servizio pubblico di trasporto marittimo tra la Sardegna e la Corsica. La stima provvisoria della necessità di contributo per l’obbligo di servizio pubblico sulla tratta quantifica in € 775.000 al netto dell’I.V.A. il fabbisogno annuo per ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020, a copertura dei costi del servizio da svolgersi per un periodo di 5 mesi tra novembre e marzo².

Per le restanti rotte marittime di interesse regionale, la Regione Autonoma della Sardegna assicura la continuità territoriale marittima e l’accessibilità delle sue isole minori (La Maddalena, San Pietro e Asinara) attraverso servizi di collegamento marittimo diurno e notturno disciplinati da specifici contratti di servizio, stipulati nel tempo in seguito all’espletamento di diverse procedure di gara ad evidenza pubblica.

Tali servizi sottoposti a Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) sono storicamente affiancati sulle tratte La Maddalena - Palau e Carloforte – Calasetta da servizi stagionali estivi operati in regime di libero mercato, regolati e disciplinati dalle competenti Autorità Marittime.

¹ Facendo riferimento alle risposte alla Manifestazione di Interesse di Regione Sardegna di Moby (9/2017), in cui si sottolinea la disponibilità ad espletare il servizio con compensazione nei 6 mesi non estivi, e di Blu Navy (8/2017), in cui si dichiara la disponibilità a effettuare il servizio annuale ma con adeguata compensazione economica.

² Come da Relazione tecnico finanziaria e relativa integrazione del DDL concernente “Disposizione in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica”.

1.1. L'ATTUALE OFFERTA DI TRASPORTO

A partire dalla cessazione dell'attività di Saremar (1 aprile 2016) l'offerta di trasporto tra i due porti di Santa Teresa e Bonifacio è interamente espletata da operatori privati, operanti in regime di libero mercato: Moby Lines per l'intero periodo e Blu Navy, che non espleta il servizio nel periodo invernale.

L'operatore Moby effettua, in particolare, 3 coppie di corse Santa Teresa di Gallura – Bonifacio nei giorni feriali dal lunedì al venerdì del periodo invernale, con la prima partenza mattutina alle 7 dal porto sardo, e 2 coppie nei festivi³, con la prima partenza alle 9 da Santa Teresa.

Nel periodo antecedente all'aprile 2016, la società pubblica Saremar era l'unico operatore che effettuava il servizio invernale sulla rotta Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, data la sospensione stagionale del servizio di Moby.

Nel corso dell'anno 2015 Saremar ha effettuato un totale di 902 coppie di corse, di cui 538 nel periodo invernale ottobre-maggio, con una media giornaliera di 2,2, e 364 in quello estivo giugno-settembre, con una media di 3 coppie di corse⁴. L'offerta nel periodo invernale novembre-marzo, in particolare, consisteva in:

- 6 corse giornaliere (da Santa Teresa Gallura 7:30, 11:00, 15:30; da Bonifacio 9:00, 14:00, 17:00), il lunedì, il mercoledì e il venerdì;
- 4 corse giornaliere (da Santa Teresa 7:30, 15:30; da Bonifacio 9:00, 17:00), il martedì, il giovedì e il sabato
- 4 corse giornaliere (da Santa Teresa 9:00, 15:30; da Bonifacio 10:30, 17:00) la domenica e i festivi.

1.2. LA DOMANDA DI MOBILITÀ

La domanda trasportata attuale

Globalmente, la domanda di mobilità tra la Corsica sud-occidentale (Ajaccio, Propriano e Bonifacio) e la Sardegna settentrionale (Porto Torres e Santa Teresa di Gallura) consta in ~245.000 passeggeri annui⁵, di cui il ~99% riconducibile alla rotta Santa Teresa – Bonifacio, e ~45.000 tonnellate annue trasportate⁶, di cui ~51% sulla rotta di Bonifacio (dati 2016).

Analizzando i totali annui dei traffici 2013-2016, la rotta Bonifacio-Santa Teresa di Gallura presenta un trend sostanzialmente stabile nel periodo, sottolineando il complessivo comportamento anelastico della domanda rispetto alle variazioni intercorse sull'offerta (es. cessazione dell'offerta Saremar nel 2016) e rispetto alle variazioni delle tariffe.

³ Sono stati assunti a riferimento gli orari da sito web dell'operatore, effettuando verifiche sugli orari delle corse da novembre 2017 a marzo 2018. Il servizio è sospeso in alcuni giorni festivi, quali Natale 2017 e Capodanno 2018.

⁴ Fonte: Bilancio 2015 Saremar della linea Santa Teresa – Bonifacio, che considera il periodo invernale di 244 giorni.

⁵ Fonte: Statistiche di traffico 2016 dell'intero servizio sulla rotta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio

⁶ Fonte: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de la Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC e CTC, novembre 2017.

Limitatamente ai periodi gennaio – marzo e novembre – dicembre⁷, la domanda trasportata sui servizi ex Saremar sulla rotta presenta un trend costante nel biennio 2014-2015, con ~27.000 passeggeri e ~12.000 automezzi. L'anno 2016 è invece caratterizzato dalla cessazione del servizio di Saremar a partire dal 1° aprile, la cui quota di domanda nei mesi di novembre e dicembre è stata pienamente assorbita dall'offerta che ha espletato Moby.

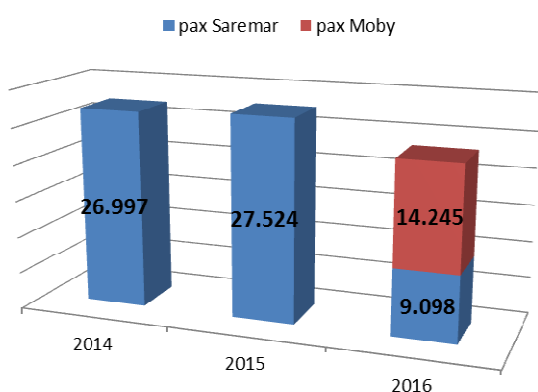


Figura 1 - Passeggeri trasportati nei 5 mesi invernali dai servizi Saremar e Moby negli anni 2014-2016

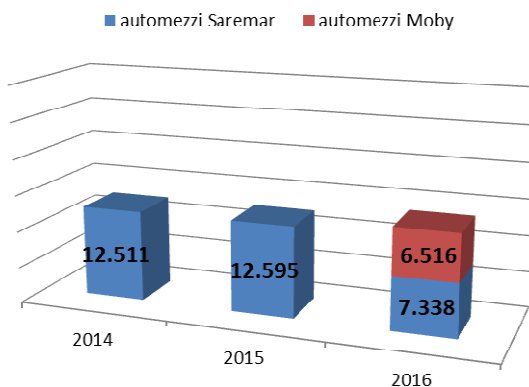


Figura 2 - Automezzi trasportati nei 5 mesi invernali dai servizi Saremar e Moby negli anni 2014-2016

Il dettaglio dei passeggeri e degli automezzi trasportati nei periodi invernali degli anni 2014-2016, per società di trasporto e per direzione, è riportato in tabella.

MESI	OPERATORE	DESTINAZIONE	2014		2015		2016	
			PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI
Gennaio	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.425	1.205	2.754	1.278	2.089	1.044
		Bonifacio	2.180	1.038	2.198	1.027	1.909	877
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Febbraio	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.526	1.163	2.289	1.074	2.562	1.250
		Bonifacio	2.596	1.217	2.442	1.182	2.538	1.275
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	0	0
		Bonifacio	0	0	0	0	0	0
Marzo	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.136	1.390	2.964	1.281	2.854	1.472
		Bonifacio	2.931	1.387	2.784	1.256	2.927	1.420
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	1.242	465
		Bonifacio	0	0	0	0	1.186	429
Novembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	3.173	1.413	3.133	1.405	0	0
		Bonifacio	2.832	1.367	2.819	1.393	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.924	1.309
		Bonifacio	0	0	0	0	2.699	1.418
Dicembre	SAREMAR	Santa Teresa di G	2.487	1.083	2.999	1.256	0	0

⁷ Fonte: Statistiche di traffico 2016 dell'intero servizio sulla rotta Santa Teresa di Gallura - Bonifacio

MESI	OPERATORE	DESTINAZIONE	2014		2015		2016	
			PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI	PAX	AUTOMEZZI
		Bonifacio	2.711	1.248	3.142	1.443	0	0
	MOBY S.p.A.	Santa Teresa di G	0	0	0	0	2.901	1.552
		Bonifacio	0	0	0	0	3.293	1.343
Totali			26.997	12.511	27.524	12.595	29.124	13.854

I flussi passeggeri sulla rotta Santa Teresa – Bonifacio non comprendono spostamenti sistematici transfrontalieri da parte di residenti in Sardegna per motivi riconducibili a “studio” o a “lavoro” tra Sardegna e Corsica⁸.

La domanda media per corsa nel periodo invernale (dati 2015)⁹ risulta pari a ~37 passeggeri, a 10 auto, a 6 veicoli commerciali e a ~0,2 unità per ciascuna delle tipologie “moto”, “roulotte” e “bus”.

Confronto tra le rotte Sardegna-Corsica

L’analisi di confronto dei traffici passeggeri e merci delle tre rotte Santa Teresa di Gallura – Bonifacio, Propriano – Porto Torres e Ajaccio – Porto Torres evidenzia l’andamento pressoché stabile nel quadriennio 2013-2016 dei passeggeri sulla rotta di Bonifacio, il cui volume rappresenta il 99% del totale delle tre tratte.

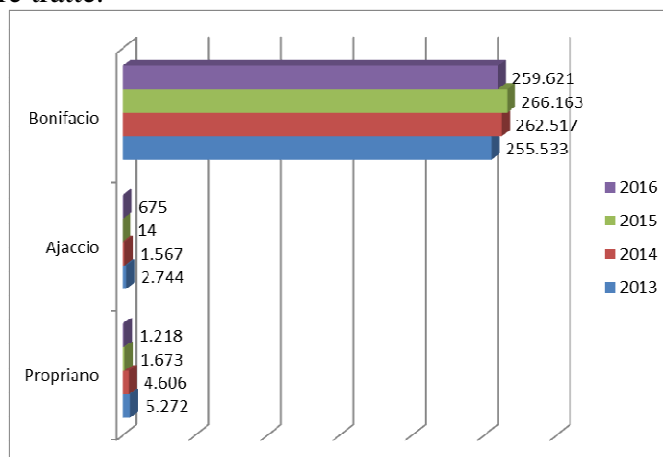


Figura 3 - Andamento della domanda di mobilità dei passeggeri sulle tre rotte Sardegna – Corsica dal 2013 al 2016

Una maggiore quota è invece in capo alla rotta di Propriano in merito al traffico merci, che costituiva il 78% dei traffici totali delle tre rotte Corsica-Sardegna nel 2013 e il 47% nel 2016. La domanda di trasporto merci sulla rotta Propriano-Porto Torres, in particolare, è diminuita di ~61%, in relazione alla drastica riduzione dell’offerta da 3 a 1 viaggio settimanale e alla contrazione generale del mercato. In relazione a tale riduzione, i traffici sulla rotta di Bonifacio hanno parzialmente acquisito domanda aggiuntiva, pari a un incremento del ~54% tra il 2014 e il 2015, poi

⁸ Fonte: analisi T Bridge su DB ISTAT (2011) per i residenti italiani

⁹ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati Saremar 2015 forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti

calato al 22% considerando il traffico merci del 2016 rispetto a quello del 2014¹⁰. In quest'ottica, opportune valutazioni economiche sugli scenari di progetto sono state formulate al fine di tener conto del rischio potenziale del parziale assorbimento da parte della rotta di Propriano di quote di domanda attualmente in carico alla Santa Teresa di Gallura - Bonifacio.

Le valutazioni della ripartizione in prospettiva delle quote dei traffici mercantili tra le rotte di Bonifacio e di Propriano potrà essere oggetto di valutazione congiunta, in base al livello di offerta e al reciproco sistema tariffario.

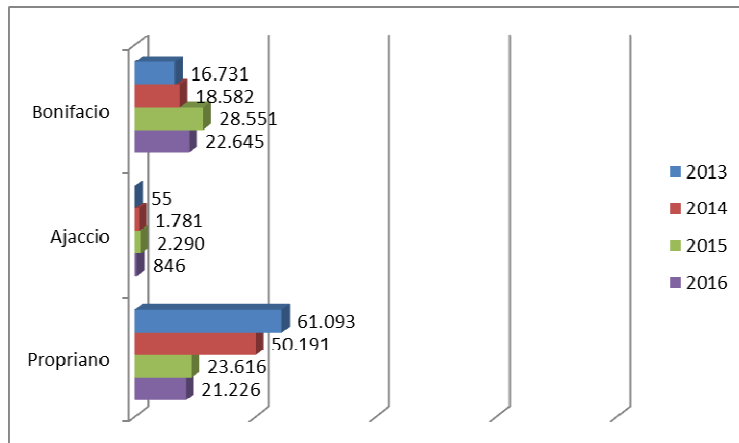
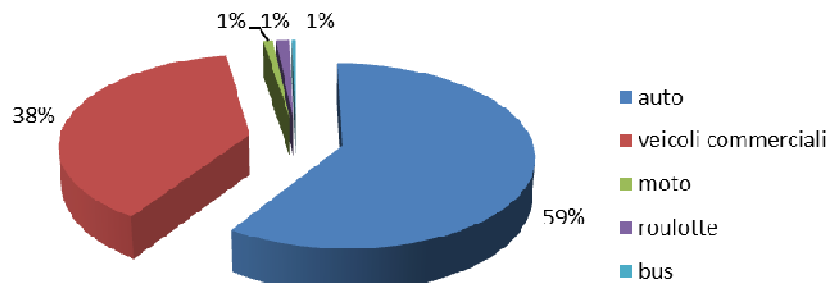


Figura 4 - Andamento della domanda di trasporto delle merci in tonnellate sulle tre rotte Sardegna – Corsica dal 2013 al 2016

Approfondimenti sul traffico merci e dei veicoli

Limitatamente al traffico dei veicoli sulla rotta di progetto, nei periodi gennaio-marzo e novembre-dicembre 2015 sono stati movimentati ~12.100 mezzi, di cui il 59% (~7.200) relativo alle auto e il 38% (~4.700) ai veicoli commerciali,¹¹ con ~58.000 metri lineari di veicoli commerciali movimentati¹².



¹⁰ Fonte: «Exploitation du transport maritime de passagers et de marchandises entre les ports de Corse et de la Sardaigne (Propriano / Porto Torres), à titre provisoire, dans l'attente de la création du GECT», OTC e CTC, novembre 2017.

¹¹ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti.

¹² Fonte: Bilancio 2015 Saremar della linea Santa Teresa – Bonifacio.

Il 44% del totale di auto movimentate sulla rotta Santa Teresa-Bonifacio (~3.200) è relativo ai veicoli con lunghezza compresa tra 3,5 e 4 metri e il 40% (~2.900) a quelli con lunghezza tra 4 e 4,5 metri; mentre la quota preponderante di veicoli commerciali (47%, ~2.200) riguarda mezzi con lunghezza compresa tra 6 e 6,5 metri. Un'analisi maggiormente di dettaglio della ripartizione dei veicoli commerciali per lunghezza evidenzia che il 53% del totale del trasportato include i mezzi con lunghezza inferiore o uguale a 6,5 metri.

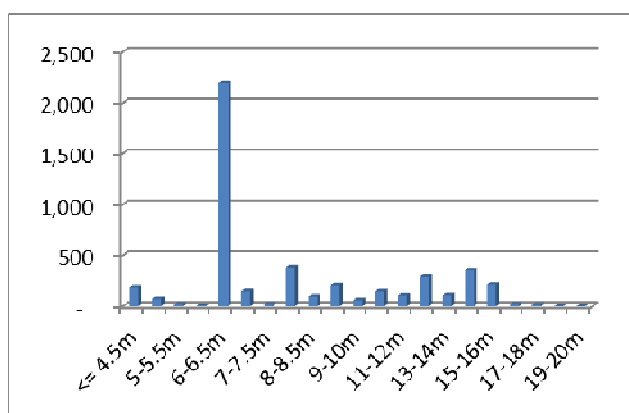


Figura 5 - Numero di veicoli commerciali trasportati sulla rotta di progetto per classe di lunghezza (2015)

Il maggior numero di veicoli trasportati (~9.000, di cui ~1.800 auto e ~800 veicoli commerciali) nel 2015 è riferito al mese di dicembre, seppur il trend di traffico dei cinque mesi invernali delle tre principali categorie veicolari (auto da 3,5 a 4 m, auto da 4 a 4,5 m e commerciali da 6 a 6,5 m) è piuttosto costante, come evidenziato in Figura 3.¹³

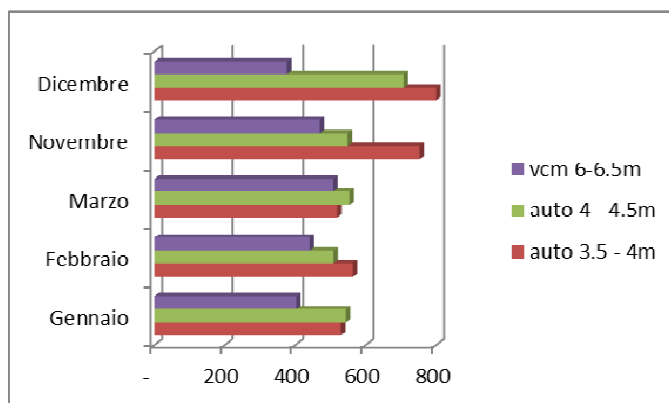


Figura 6 - Veicoli trasportati delle 3 principali categorie sulla rotta di progetto nei 5 mesi invernali

¹³ Fonte: elaborazioni T Bridge a partire da dati forniti da Regione Sardegna e da ulteriori approfondimenti

2. MODALITA' DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO

2.1. PORTI DA COLLEGARE

Santa Teresa di Gallura e Bonifacio costituiscono storicamente i porti che garantiscono il più breve e naturale collegamento tra le due isole Sardegna e Corsica.

L'effetto delle correnti marine generate dai rilievi della Corsica e della Sardegna, la particolare tipologia di fondale e le frequenti condizioni meteorologiche avverse rendono lo stretto di Bonifacio un'area particolarmente problematica alla navigazione. Mediamente il 12,5% delle corse annue è sospeso per le condizioni meteo-marine avverse.

I porti di Santa Teresa di Gallura e Bonifacio presentano inoltre le seguenti principali criticità, che limitano l'accessibilità alle infrastrutture:

- Limitazioni all'accesso alle navi di lunghezza superiore a 65 metri;
- Limitazioni all'utilizzo delle rampe d'accesso ai veicoli di massa superiore a 3,5 tonnellate;
- Presenza di una sola banchina a Bonifacio, seppur in presenza di un progetto di sviluppo che dovrebbe dotare il porto di ulteriori due banchine nel 2019;
- Scarsa accessibilità lato terra ai principali poli e alle principali arterie viabilistiche delle due isole (es. Olbia in Sardegna e Ajaccio in Corsica).

2.2. LUNGHEZZA DELLE TRATTE

La lunghezza della tratta marittima Santa Teresa di Gallura – Bonifacio è di 9 miglia nautiche.

2.3. SPECIFICHE TECNICHE DEI SERVIZI DA GARANTIRE

In coerenza con le analisi del contesto attuale e antecedente al 2016, e con le valutazioni economico-finanziarie al fine di stimare la sostenibilità economica, il servizio marittimo transfrontaliero minimo da espletare tra Santa Teresa di Gallura e Bonifacio consiste:

- nel periodo invernale compreso tra il 1° gennaio e il 31 marzo e il 1° novembre e il 31 dicembre di ciascuno degli anni 2018, 2019 e 2020 in 2 coppie di corse giornaliere da lunedì a domenica.

Eventuali servizi aggiuntivi proposti dal Concorrente saranno valutati in qualità di offerta migliorativa.

Le corse minime dovranno essere espletate indicativamente secondo i seguenti orari:

- da Santa Teresa Gallura 7:30,e/o 11:00, 15:30; da Bonifacio 9:00, e/o 14:00, 17:00 nei giorni feriali;
- da Santa Teresa 9:00, 15:30; da Bonifacio 10:30, 17:00 nei festivi.

2.4. CARATTERISTICHE DEI MEZZI NAUTICI NECESSARI

Dimensionamento della capacità minima

Il dimensionamento delle capacità minime di trasporto è stato effettuato a partire dai dati medi mensili rilevati per i passeggeri e per ciascuna categoria di veicolo nel 2015, pari a una media di ~37 passeggeri, 10 auto, 6 veicoli commerciali e a ~0,2 unità per ciascuna delle tipologie “moto”, “roulotte” e “bus”.

Per considerare fenomeni di eventuale maggiore afflusso nei mesi invernali, i valori indicativi di capacità minima del naviglio sono stati incrementati del 30%. Pertanto si ritiene che un limite minimo di 50 passeggeri e 103 metri lineari di stiva (25 veicoli in totale con un’occupazione media di 4 metri lineari per le auto e 6,5 per i commerciali), consentirebbe di soddisfare pienamente la domanda di trasporto.

3. ANALISI ECONOMICO-FINANZIARIA E CALCOLO BASE D'ASTA

3.1. QUADRO DI RIFERIMENTO

L'analisi economico-finanziaria e il calcolo della base d'asta sono state sviluppate secondo le indicazioni della delibera CIPE n. 111 del 9 novembre 2007 che definisce i criteri per la determinazione degli oneri di servizio pubblico nel settore dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo.

Per la quantificazione delle diverse grandezze economiche prese in considerazione per la simulazione del conto economico, è stato fatto riferimento a diverse fonti in possesso dell'Amministrazione tra le quali:

- bilanci e conti economici per linea dei servizi svolti dalla compagnia Saremar S.p.A (fino al 2015);
- dati di traffico dei servizi sulla tratta in oggetto per gli anni 2014, 2015, 2016 suddivisi per periodicità (invernale ed estiva), tipologia di trasportato e compagnia coinvolta;
- tariffe 2015 (applicabili al 2016) della compagnia Saremar per tipologia di trasportato (ipotizzando come periodicità la stagione invernale);
- dati sui preventivi della compagnia Moby, relative alle tariffe applicate per tipologia di trasportato (ipotizzando come periodicità la stagione invernale);
- dati, informazioni e studi relativi al settore marittimo in possesso dell'Amministrazione.

3.2. ELEMENTI GENERALI E CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

Al fine di garantire un servizio pubblico marittimo per la tratta in oggetto, come dettato dall'articolo 4 del regolamento CEE N. 3577/1992 del Consiglio e s.m.i. in materia di libera prestazione di servizi di cabotaggio, e la Comunicazione della Commissione UECOM(2014) 232 del 22.4.2014 sull'interpretazione del Regolamento CEE N. 3577/1992 sopracitato, è stato definito uno scenario di base che garantisce un servizio di collegamento diurno nell'arco temporale dei prossimi 3 anni (2018, 2019, 2020).

In particolare il periodo in oggetto il cui servizio dovrà essere garantito, è rappresentato dai 5 mesi invernali-autunnali di novembre, dicembre, gennaio, febbraio e marzo.

Il contratto di tale servizio sarà caratterizzato dal pagamento di una compensazione fissa coprente i 5 mesi sopracitati per l'intera durata del periodo regolatorio di tre anni determinata secondo i criteri stabiliti dal CIPE a copertura del differenziale tra i ricavi tariffari e diversi previsti e la sommatoria dei costi operativi ammessi con i costi di rimborso e di remunerazione del capitale investito del servizio calcolata in base al costo medio ponderato del capitale investito.

Ai fini della determinazione del corrispettivo, lo scenario di offerta di servizio è quello di 2,3 coppie di corse giornaliere medie nel periodo (corrispondente all'ex Saremar invernale).

I futuri contratti dovranno tenere conto:

- della libertà tariffaria applicabile entro i limiti delle tariffe massime che saranno stabilite dall'apposito Decreto dell'Assessore dei Trasporti;

- dell'andamento dei prezzi dei combustibili.

La Compensazione per l'assunzione degli obblighi di Servizio è determinata con il metodo di cui alla citata Delibera CIPE, che comprende:

- il costo netto sostenuto dalla Società per l'adempimento degli obblighi di Servizio;
- un margine di utile ragionevole, non maggiore del rendimento del capitale investito, stimato con la metodologia del costo medio ponderato del capitale commisurato al livello di rischio trasferito alla Società.

Per la stima dell'utile ragionevole è stata assunta la seguente condizione:

- sulla specifica linea l'utilizzo di una sola nave di proprietà corrispondente ad un investimento in capitale di 4,5 milioni di euro nello scenario di gara, valutati congrui con il valore residuo di una nave di seconda mano con certificazione per la navigazione internazionale. Lo stato di conservazione di una nave di seconda mano ha impatto diretto sul suo valore, e impatto inverso sui suoi costi di manutenzione, che sono rapportabili al n° di viaggi effettuati.

3.3. CALCOLO DEL COSTO MEDIO PONDERATO

Il costo medio ponderato del capitale è stato calcolato con la seguente formula:

$$WACC = K_e \times \frac{E}{D+E} + K_d \times (1 - t) \times \frac{D}{D+E}$$

Dove:

- WACC = costo medio ponderato del capitale (Weighted Average Cost of Capital);
- K_e = costo del capitale proprio (Cost of Equity);
- $E/(D+E)$ = percentuale del capitale proprio sul totale del capitale investito (capitale di rischio + capitale di debito);
- K_d = costo del capitale di debito prima delle imposte (Cost of Debt);
- t = aliquota d'imposta ("scudo fiscale");
- $D/(D+E)$ = percentuale del capitale di debito sul totale del capitale investito (capitale di rischio + capitale di debito).

Il costo del capitale proprio rappresenta il rendimento atteso, in condizioni non influenzate da fenomeni contingenti, dal settore di appartenenza dell'azienda ed è stato calcolato utilizzando il Capital Asset Pricing Model (CAPT), attraverso la formula:

$$K_e = R_f + \beta \times (R_m - R_f) + S_p$$

Dove:

- K_e = costo del capitale proprio (Cost of Equity);
- R_f = tasso privo di rischio (risk-free rate), pari al rendimento offerto nel medio-lungo termine da investimenti quali i titoli di stato;
- β = coefficiente "beta" espressivo del rischio che caratterizza la particolare impresa rispetto al mercato finanziario in generale;

- $R_m - R_f$ = premio per il rischio azionario, ovvero il rendimento addizionale richiesto da un investitore avverso al rischio rispetto al rendimento delle attività prive di rischio; esso è pari alla differenza tra il rendimento medio del mercato azionario e il tasso privo di rischio;
- S_p = Small size premium o Additional premium, ovvero il rendimento addizionale richiesto dall'investitore razionale che investe in società di piccole dimensioni o non quotate, che comportano una minore liquidabilità dell'investimento.

Il valore del costo medio ponderato del capitale investito, in precedenti ma recenti studi, era stato valutato pari a 6,33%, corrispondente alla situazione di un'impresa caratterizzata da una normale finanziaria equilibrata per il settore ($\text{Debiti/Equity}=2$).

Il recente andamento del costo del denaro, a partire dai tassi Euribor, tuttavia autorizza a proiettare una riduzione di mezzo punto percentuale del WACC, portandolo al 5,83%, con conseguente riduzione della remunerazione del capitale investito netto.

3.4. STIMA DEL RISULTATO DI CONTO ECONOMICO E CALCOLO DELLA COMPENSAZIONE ECONOMICA A BASE D'ASTA

Al fine di stimare il risultato di conto economico e calcolare la compensazione economica a base d'asta del servizio transfrontaliero marittimo invernale Santa Teresa di Gallura - Bonifacio, è stato elaborato un modello economico-finanziario, caratterizzato da specifiche variabili di input, relativamente a costi (spese acquisizione e traffico e manutenzione), ricavi (tariffe e volumi), valore delle immobilizzazioni (nave) e remunerazione del capitale investito, la cui modulazione comporta la formulazione di molteplici scenari.

Dal modello è stato costruito in primis uno scenario di partenza per le successive simulazioni e affinamenti, c.d. Scenario Base, in cui sono stati presi a riferimento:

- contabilità economica nel periodo 2013-2014-2015 della compagnia Saremar;
- serie storica della domanda di traffico nel periodo di interesse registrata su tale servizio nello stesso triennio;
- tariffario della compagnia Saremar applicato nel 2015 (ultimo dato reperibile) per tipologia trasportata.

Il modello economico-finanziario considera inoltre come valori di input per lo Scenario il numero medio giornaliero di viaggi o coppie di corse, pari conservativamente a 2,3 (anziché 2, come definito in termini di servizi minimi e facendo riferimento alle statistiche di Saremar nel triennio 2013-2014-2015), e il numero di mesi di effettuazione del servizio, pari a 5 (da novembre a marzo).

Stima dei ricavi da traffico

Per la stima dei ricavi da traffico è stato fatto riferimento ai ricavi medi desumibili dalla contabilità economica nel periodo 2013-2014-2015 della compagnia Saremar, alla serie storica della domanda di traffico nel periodo di interesse registrata su tale servizio (nello stesso triennio) e infine al tariffario della compagnia Saremar applicato nel 2015 (ultimo dato reperibile) per tipologia trasportata. Ai fini dell'analisi e delle stime, è stato anche assunto a riferimento il tariffario attuale

di Moby Lines nel periodo invernale.

Si è proceduto, pertanto, ad una stima dei ricavi associando ai volumi di traffico delle diverse tipologie di utenza del 2015 le tariffe adeguate in funzione della variazione stabilita dall'Ordinanza n. 60/2016 della Capitaneria di Porto La Maddalena, "Revisione tariffe di Security – Porto di Santa Teresa Gallura". Infine è stato eseguito un confronto con il tariffario odierno (2017-2018) applicato dal libero mercato (Moby Lines) sulle singole tipologie di trasportato e periodo invernale-autunnale di interesse.

A valle degli input sopracitati, usati per definire la stima dei ricavi nello Scenario a base d'asta, sono state individuate le seguenti variazioni tariffarie:

- Tariffe: relativamente a quelle passeggeri, ipotizzate in incremento del 25% rispetto a quelle Saremar 2016, in considerazione del gap rispetto alle attuali Moby che risultano più elevate del ~30%. Le tariffe dei veicoli commerciali si ipotizzano ridotte del 15% per essere allineate alle attuali di Moby.
- Volumi: il traffico merci e passeggeri è costante negli anni e appare anelastico rispetto alla variazione delle tariffe. Lo scenario complessivo della domanda tra la Sardegna e la Corsica fa ritenere prudenzialmente di non considerare incrementi del traffico rispetto al 2014-16;

Stima dei costi operativi

La valutazione dei costi operativi rilevanti e pertinenti ai fini delle determinazioni tariffarie e di rimborso degli oneri di servizio pubblico è stata effettuata in base alle indicazioni della Delibera CIPE n.111/2007, stimando, quindi, il valore delle voci di cui all'art. 2425 lett. B del Cod. Civ., con esclusione delle voci relative agli ammortamenti e svalutazioni, agli accantonamenti per rischi e ad altri accantonamenti. Sono stati pertanto stimati i costi relativi alle seguenti voci:

- Costo del personale: navigante e di terra;
- Costo per materie prime, sussidiarie, di consumo e di merci, tra cui i costi carburante e lubrificanti;
- Costi per servizi: provvigioni per acquisizione e traffico, manutenzioni e locazioni, assicurazioni, costi portuali, spese generali di amministrazione e altre spese.

La determinazione del costo del personale è stata effettuata a partire dai bilanci Saremar, differenziando il costo del personale navigante, in funzione del numero di viaggi, e il costo del personale di terra considerato fisso.

Relativamente alle materie prime, è stato stimato il costo per i carburanti e lubrificanti sulla base dell'analisi dei dati della flotta sociale ex Saremar sulla stessa tratta esercita con navi traghetto di analoghe dimensioni a quelle attualmente in uso sulla tratta (1900-2200 tonnellate di dislocamento) e riportando il costo all'evoluzione dei prezzi degli stessi.

Il costo per servizi ipotizzato a base d'asta è stato valutato stimando le seguenti voci:

- Costo per acquisizione e traffico (passeggeri, veicoli e merci): è storicamente corrispondente al 22% dei ricavi lordi da traffico e rimborsato a titolo di provvigione ad agenzie di viaggio, biglietterie, raccomandatori ecc. nei mesi invernali, ed è inferiore al dato rilevato nei mesi

estivi (28%) in conseguenza di maggior traffico con minor importo unitario medio dei biglietti. Rispetto a questo dato è stata assunta una riduzione del 25% quale target raggiungibile di efficienza e automazione dei servizi anche on-line, portandolo al 16,5% dei ricavi lordi.

- Costo delle manutenzioni, assicurazioni, spese di amministrazione e altri costi: sono stati assunti in analogia a quelli registrati nei bilanci della ex Saremar sulla stessa linea. In particolare le manutenzioni sono rapportate al numero di viaggi effettuati, mentre i costi assicurativi e le spese di amministrazione sono rapportate ai mesi d'esercizio. Si ipotizza di ridurre il costo delle manutenzioni Saremar 2013-2014 del 30% per raggiungere un target medio del 7% dei costi rispetto al valore della nave, che pare maggiormente congruo rispetto ai valori medi del settore, seppur ancora moderatamente più elevato. L'incidenza di tali costi di manutenzione è calcolata prudenzialmente su un valore della nave di € 5,5 milioni, anche per tener conto della variabilità dei valori target di settore.
- Costo per servizi portuali: è stato assunto pari a quello rilevabile nei bilanci della ex-Saremar. I costi portuali sono rapportati al n° di viaggi effettuati, e sono stimati in 275 €/viaggio. Una loro variazione potrà riflettersi sulle tariffe, quindi sono assunti invariati.

Capitale investito e ammortamenti

Per la determinazione dei costi di rimborso del capitale investito regolatorio si è assunta la dotazione di una nave di seconda mano del valore stimato in 4,5 milioni di euro, da cui la relativa quota di ammortamento.

Per la stima della remunerazione del capitale investito, oltre alla citata immobilizzazione al netto del suo fondo di ammortamento, sono state stimate rimanenze di combustibili e lubrificanti pari ad un mese di scorta media, crediti clienti rapportati a 39 giorni di fatturato con Iva al netto dei debiti fornitori rapportati a 92 giorni di costi con Iva, quindi esclusi il costo del personale e gli ammortamenti.

Ai fini della congrua remunerazione di tale capitale investito netto è stato utilizzato il tasso di remunerazione del capitale che ingloba nel tasso stesso il margine di utile ragionevole, non maggiore del rendimento del capitale investito, stimato con la metodologia del costo medio ponderato del capitale commisurato al livello di rischio trasferito alla Società.

Stante la riduzione intervenuta nel costo del denaro (Euribor a 12 mesi 2014 = 0,5% ed Euribor a 12 mesi 2017 = -0,15% da cui variazione = -0,65%) e assumendo tale variazione anche per il triennio 2018-2020, si può ipotizzare un tasso percentuale WACC inferiore al valore precedente di 0,5% e quindi pari a 5,83% (il peso del debito sul totale delle fonti finanziarie è ipotizzato del 77%).

Riepilogo conto economico e quadro economico d'appalto

Ai fini della determinazione di un contributo economico in linea con quanto definito dal disegno di legge recante "Disposizioni in materia di continuità territoriale marittima tra la Sardegna e la Corsica" (ottobre 2017), è stato simulato uno "Scenario a base d'asta", che comporta un contributo di € 758.000 per i 5 mesi di esercizio, congruo con la definizione attuale del DL, che valuta in €

775.000 l'onere del servizio pubblico, IVA esclusa.

<p>VALORE NAVE RICAVI</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ TARIFFA PAX ➤ TARIFFA COMMERCIALE <p>COSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ SPESE ACQUISIZIONE E TRAFFICO ➤ SPESE MANUTENZIONE <p>REMUNERAZIONE CAPITALE INVESTITO</p>	<p>4,5 MIL RICAVI</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 125% 2016 SAR ➤ 85% 2016 SAR <p>COSTI</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ 75% 2015 SAR (EFFICIENZA) ➤ 7% COSTO NAVE (BENCHMARK) <p>5,83 % (<COSTO DENARO)</p>
---	--

Figura 7 - Schema riassuntivo dello Scenario a base d'asta

Sono di seguito riportati il **riepilogo del conto economico** dello Scenario a base d'asta e il quadro economico dell'appalto.

	ANNO TIPO (valori in k €)
A) Valore della produzione	
1) Ricavi dalle vendite	907,1
Totale Valore della Produzione	907,1
B) Costi della produzione	
2) Costi per il Personale	820,3
3) Costi per Servizi	546,3
4) Costi per materie prime	133,0
Totale Costi di Produzione	1.499,6
C) Ammortamenti	62,5
D) Valore del Capitale Investito	4.276,2
E) Remunerazione Capitale investito-Utile Ragionevole	103,1
Risultato Operativo A-B	-592,5
Valore della Compensazione annua	758,1

Valutazione della compensazione comprensiva di IVA (5 mesi)		
SOMME DA APPALTARE (k€)		
A1	Valore della compensazione annuale costante per il servizio di collegamento invernale Santa Teresa di Gallura - Bonifacio	758,1
A1.1	Di cui costi stimati per il personale (Valore annuale costante)	820,3
A2	COSTI DELLA SICUREZZA non soggetti a ribasso (DUVRI)	-----
A3	IVA 10% dell'appalto	75,8
A	TOTALE SOMME DA APPALTARE (A1+A2+A3)	833,9

Analisi sensitività del conto economico alle variazioni di scenario

Per valutare gli effetti sul risultato economico di possibili variazioni dello scenario a base d'asta sul sono state simulate due situazioni:

- una peggiorativa dello scenario, che considera che i volumi di traffico dei veicoli commerciali, in caso di attivazione delle corse relative alla rotta Propriano - Porto Torres, potrebbero essere ridotte per effetto di una concorrenza “interna” al sistema dei traffici. La potenziale **erosione dei volumi dei veicoli commerciali da/per S. Teresa si è quantificata nel 30% del traffico** e quindi dei ricavi corrispondenti. Tale valore è assunto sulla base dell'incremento di trasporto riscontrato sulla rotta negli anni di riduzioni del servizio da Propriano. L'impatto sul risultato economico, valutato dalla necessità di maggiore compensazione nel caso in questione sarebbe pari a **+100.000 € di contributo annuo**.
- una migliorativa dello scenario considerando che i viaggi sulla rotta siano offerti per **2 coppie di corse medie giornaliere**. Nel caso si è valutata una riduzione dei costi variabili (a meno del personale). L'impatto sul risultato economico, valutato dalla necessità di minore compensazione nel caso in questione sarebbe pari a **-60.000 € di contributo annuo**.