REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE

N. 110 DEL 11/11/2022

Oggetto: Oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria. Determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di servizi a norma dell'art. 14-quater della Legge 241/90 e s.m.i.

Il Dirigente responsabile, previo controllo degli atti richiamati, attesta la regolarità amministrativa nonché la legittimità del decreto e la sua conformità alle disposizioni di legge e di regolamento comunitarie, nazionali e regionali.

Sottoscritto dal Direttore di Dipartimento
Dott.CAUTERUCCIO MARIA ANTONELLA

(con firma digitale)

Cod. Proposta 18342
Copia informatica conforme ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e s.m.

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

PREMESSO CHE:

- con D.P.G.R. n. 85 del 15/09/2022 è stata indetta, su delega del Sig. Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, a norma dell'art.14 della L. 241/90 e s.m.i. e dell'art. 36 della Legge 144/199, la Conferenza di servizi (Conferenza) finalizzata ad individuare il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria (OSP);

- con successiva disposizione del Dirigente Generale del Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria del 15/09/2022, prot. n. 406296,è stata convocata la Conferenza de qua;

- in data 20.09.2022, giusta convocazione sopra richiamata, si è tenuta la prima seduta della Conferenza nel corso della quale i rappresentanti e delegati delle Amministrazioni invitate a partecipare, ivi presenti, hanno espresso le loro indicazioni circa il contenuto del progetto "OSP" da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria(OSP);

- in data 10.10.2022, a seguito della sospensione condivisa dai partecipanti nelle sedute del 20/09/2022 e 05/10/2022, si è tenuta la seduta conclusiva della Conferenza, nel corso della quale i rappresentanti e delegati delle Amministrazioni invitate a partecipare ivi presenti hanno espresso assenso, all'unanimità e senza condizioni sul contenuto degli OSP da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria(OSP);

- sono risultati presenti alla Conferenza tutti gli Enti Pubblici convocati, i quali si sono espressi sulla decisione oggetto della conferenza e sul contenuto degli OSP, per come descritto nel verbale di seduta conclusiva del 10.10.2022 (allegato al presente decreto congiuntamente agli allegati tecnici) è stato dunque conseguito assenso unanime e senza condizioni da parte di tutte le Amministrazioni convocate in Conferenza;

DATO ATTO CHE in data 03/11/2022, giusta delibera della Conferenza, con nota prot. n. 485154, è stata trasmessa a mezzo pec alla Presidenza della Regione Siciliana,una informativa sugli esiti della Conferenza, e decorso il termine stabilito dalla deliberazione non sono pervenute osservazioni in merito all'assenso espresso dalla Conferenza sul contenuto degli OSP, e pertanto l'informativa si intende recepita positivamente;

RITENUTO necessario dover procedere con tempestività all'adozione della determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza a norma dell'art. 14-quater della Legge 241/90 e s.m.i.

DECRETA

1. di adottare, a norma dell'art. 14-quater della Legge 241/90 e s.m.i., la determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di servizi in oggetto, individuando il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria, per come descritto nel verbale di seduta conclusiva del 10.10.2022,allegato al presente provvedimento congiuntamente agli allegati tecnici;

Copia informatica conforme ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e s.m.

2. di demandare al Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale, Mobilità l'esecuzione di tutti gli adempimenti tecnico-amministrativi correlati con il presente Decreto;

3. di pubblicare il presente decreto sul Bollettino Ufficiale della Regione Calabria.

IL Presidente.
Roberto Occhiuto
(con firma digitale)
(atto firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.lgs 82/2005 e s.m.i.)

DIPARTIMENTO TURISMO, MARKETING TERRITORIALE E MOBILITA’

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE

OGGETTO Oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l’aeroporto di Reggio Calabria. Determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di servizi a norma dell’art. 14-quater della Legge 241/90 e s.m.i.

PARERE DI LEGITTIMITA’ E DI REGOLARITA’ AMMINISTRATIVA

Il Direttore Generale del Dipartimento DIPARTIMENTO TURISMO, MARKETING TERRITORIALE E MOBILITA’, attesta la regolarità tecnica e la legittimità del presente atto.

IL DIRETTORE GENERALE

Maria Antonella Cauteruccio

Data 11/11/2022

Copia informatica conforme ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e s.m.

ALLEGATO I
Questionario realizzato dalla DGCOMP e dalla DGMOVE per la notifica degli OSP alla Commissione

Notifica di oneri di servizio pubblico (OSP) imposti in base agli articoli 16 e 17 del Regolamento(CE) n. 1008/2008([1])

*Si prega di allegare questo modulo ai documenti da trasmettere alla DG MOVE per essere pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea*
*Il modulo va inviato all'indirizzo: MOVE-PSO@ec.europa.eu
*Le pagine 1 e 2 vanno trasmesse unitamente alla nota relativa all'imposizione dell'OSP.
*La pagina 3 deve essere inviata insieme alla nota del bando di gara.

REGGIO CALABRIA(REG) – BOLOGNA (BLQ)		
Informazioni sulla Regione		
Regione servita dall'OSP([2])	Regione Calabria (Italy)	
Tipo di rotta	**È una regione periferica o in via di sviluppo?** **Il collegamento è una rotta a bassa densità di traffico considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita?**	La Regione Calabria è periferica ed è localizzata nell'estremo meridionale della penisola italiana. Presenta una scarsa accessibilità attiva e passiva, non solo a causa dei problemi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia e all'Europa, ma anche per lo stato attuale delle reti di trasporto. Il Governo regionale e nazionale sono impegnati in un importante piano di adeguamento sia per le infrastrutture stradali che ferroviarie nell'area di riferimento. Tuttavia i suddetti piani di investimento richiedono risorse finanziarie e tempi di realizzazione molto consistenti. Stante la perifericità della Regione, il ruolo del trasporto aereo è, dunque, centrale per i passeggeri. L'attuale bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria, comprende 58 comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria, (39 dei 97 Comuni della Città Metropolitana, ricadono nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Lamezia Terme) e il comune di Messina, in quanto l'Aeroporto di Reggio Calabria risulta poco distante e facilmente raggiungibile dagli abitanti del Comune di Messina. I Comuni della costa jonica a Sud di Messina, invece, rientrano nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Catania in quanto lo stesso è raggiungibile in tempi brevi. Gli abitanti di alcuni Comuni situati lungo la costa tirrenica della Sicilia, potrebbero raggiungere l'Aeroporto di Reggio Calabria in tempi leggermente inferiori rispetto a quanto occorre per raggiungere l'Aeroporto di Palermo, ma considerando il tempo di traghettamento ed i relativi costi tale percorso risulta essere meno appetibile. Dunque, in assenza di un sistema di trasporti integrato, dei Comuni Siciliani, nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria è stato considerato solo il Comune di Messina, che si estende su una superficie di 213,75 kmq per una popolazione totale di 220.094 unità al 1° gennaio 2022 [dati ISTAT 2022]. Per precisione, per la definizione del limite dell'area di bacino di attrazione sono stati rilevati nel dettaglio i tempi di accesso da tutti i comuni della Calabria ai tre aeroporti calabresi. I Comuni per i quali il tempo di

		accesso all'aeroporto di Reggio Calabria è risultato inferiore rispetto ai tempi di accesso agli altri aeroporti sono stati associati all'area di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria. La popolazione residente nella Città Metropolitana di Reggio Calabria e afferente al bacino di utenza dell'Aeroporto in esame, è stimata in circa 520.000 abitanti (519.775, dati ISTAT al 1° gennaio 2022) che rappresenta oltre il 28% dell'intera popolazione calabrese. Se si considera anche il Comune di Messina, il bacino di utenza si attesta a circa 740.000 utenti (519.775 abitanti del bacino di utenza interno alla Città Metropolitana di Reggio Calabria e 220.094 abitanti del Comune di Messina, dati ISTAT al 1° gennaio 2022). Secondo l'Eurostat, la Calabria ha il PIL (prodotto interno lordo) pro capite più basso d'Italia. Secondo la statistica, rilevando i dati analizzati, esistono le enormi disparità fra le varie regioni dell'Unione Europea. In basso alla classifica abbiamo la Calabria (56%), che è citata insieme ad altre regioni europee che hanno un PIL pro capite inferiore alla media UE [Eurostat – 2020].
Motivazioni relative alle esigenze della regione([3])	Il collegamento con la destinazione proposta, in considerazione delle condizioni di marginalità e ridotto sviluppo della Regione, sembra idoneo per garantire in tempi ragionevoli anche il raggiungimento di centri per l'istruzione universitaria e la cura della salute. Relativamente alla mobilità per l'istruzione universitaria, i dati Istat aggiornati all'anno 2020, evidenziano che gli studenti calabresi e siciliani che scelgono le università meridionali sono diminuiti nel corso del tempo, così come il numero di immatricolati presso le università del Centro Italia. Al contrario, nel periodo 2019 - 2020 le immatricolazioni di studenti calabresi e siciliani nelle università del Nord Italia hanno registrato un incremento del numero di studenti (pari al **+**17%) degli immatricolati rispetto al periodo 2004 – 2005, ed un incremento pari a **+27%** di quelli immatricolati nell'anno accademico 2010 - 2011, registrando, inoltre, un incremento delle immatricolazioni principalmente nelle regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto. A completa ricognizione di quanto sopra esposto, l'imposizione di OSP sul collegamento è giustificata dal fatto che il territorio è geograficamente svantaggiato, ed in condizioni di arretratezza infrastrutturale. I collegamenti ferroviari e stradali, non possono essere ritenuti un'alternativa valida per le distanze da percorrere, i costi da sostenere ed i tempi di percorrenza. I servizi aerei in regime di OSP, pertanto, permetterebbero di assicurare per tutto l'anno collegamenti regolari anche in periodi di bassa stagione e quindi scarsamente appetibili dal punto di vista commerciale per i vettori comunitari.	

Informazioni* sulla *rotta/sulle rotte	
A partire da quando è stato imposto l'OSP sulla rotta? ([4])	DM Impositivo n. 227/2010 DM Abrogativo n. 748/2010 GARA ANDATA DESERTA DM IMPOSITIVO n. 43/2015 DM ABROGATIVO n. 398/2016 GARA ANDATA DESERTA
Traffico totale sulla rotta durante gli ultimi due anni (espresso in numero di passeggeri)	**REG–BLQ** rotta *non operata*

Traffico totale[5] ***registrato negli aeroporti serviti durante gli ultimi due anni***[5] ***(dati Assoaeroporti)***	***Aeroporto di destinazione*** *(che serve la regione interessata)*	**2020** **BLQ** – 2.506.258 *pax*
		2021 **BLQ** – 4.103.816 *pax*
	Aeroporto di origine	**2020** **REG** – 108.538 *pax*
		2021 **REG** – 147.588 *pax*

Informazioni su servizi aerei alternativi	
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione/origine[6]	Lamezia Terme **(SUF)** 131 Km – 1h 20m, in autovettura (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme sono prevalentemente non sovrapposti). L'aeroporto di Crotone è significativamente più distante (216 Km - 2h31 in autovettura) e non costituisce in alcun caso una alternativa di viaggio rispetto all'aeroporto di Reggio Calabria. Catania **(CTA)** Reggio Calabria – Messina: 14 Miglia Marine pari a circa 26 Km, con un tempo di percorrenza, in aliscafo, di circa 30 minuti. Messina – Catania: 99 Km – 1h 10m, in autovettura. Complessivamente la tratta da Reggio Calabria a Catania, comporta un tempo di viaggio pari a circa 1h 40 m, mentre la sola tratta da Messina a Catania 1h 10m (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Catania sono prevalentemente non sovrapposti). Volendo quantificare il solo tempo di percorrenza da Messina a Reggio Calabria (aeroporto dello stretto), il tempo stimato è pari a 30 m per il traghettamento, e 15 m, in bus (gli orari delle partenze dei bus dal porto di Reggio Calabria da e verso l'aeroporto dello stretto, sono coordinati in coincidenza con quelli degli arrivi degli aliscafi da Messina), per complessivi 45 minuti. Pertanto i tempi per raggiungere l'aeroporto dello stretto dalla città di Messina, sono più brevi rispetto a quelli per raggiungere, sempre da Messina, l'aeroporto di Catania.
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione	Aeroporto di Forlì (80 km -53 minuti in autovettura) Aeroporto di Parma (95 km - 60 minuti in autovettura) Aeroporto di Firenze (95 km - 60 minuti in autovettura) Aeroporto di Rimini (125 km - 1 ora e 15 minuti in autovettura) Aeroporto di Verona (137 km - 1 ora e 20 minuti in autovettura)
Descrizione di servizi aerei alternativi (frequenze, orari, scali, stagionalità)	***SERVIZI AEREI ALTERNATIVI A REGGIO CALABRIA REG – BOLOGNA BLQ*** *(stagione, frequenze settimanali, scali, orari)* **<u>Lamezia Terme SUF – Bologna BLQ A/R:</u>** • **WINTER 2021 - n. voli in + out: 8 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 08:00 – 09:00 ***Orari voli out***: 06:40 – 19:15 • **SUMMER 2021 - n. voli in + out: 12 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 07:00-09:00

	Orari voli out: 09:00-10:00; 20:00-21:00 **<u>Catania CTA – Bologna BLQ A/R:</u>** • **WINTER 2021 - n. voli in + out: 28 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 07:00 – 23:00 ***Orari voli out***: 07:00 – 23:00 • **SUMMER 2021 - n. voli in + out: 28 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 07:00 – 23:00 ***Orari voli out***: 07:00 – 23:00
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Il maggiore tempo di viaggio occorrente è dovuto al tempo necessario per coprire il percorso, via strada e/o via mare, tra gli aeroporti di origine/destinazione e gli aeroporti alternativi (cfr. per Lamezia Terme 1h 20m, per Catania 1h 40m, per Crotone 2h 30m).
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri.	Le alternative offerte da servizi aerei alternativi per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggio superiori rispetto a quelli offerti dal servizio aereo soggetto a OSP.

Informazioni sulle modalità di trasporto alternative						
Altre modalità di trasporto disponibili (contrassegnare la casella)	Marittimo?	**NO**	Ferroviario?	**SI**	Stradale?	**SI**
Descrizione dei servizi offerti dalle modalità di trasporto alternative (frequenze, orari, scali, stagionalità)	**Treno** *(servizi disponibili per tutto l'anno. I dati dell'offerta sono stati rilevati a settembre 2022):* • *Stazione di arrivo Bologna Centrale:* Offerta complessiva di n. 13 servizi al giorno, con 0, 1 o 2 cambi (*Villa San Giovanni, Roma Termini, Paola, Formia-Gaeta, Gioia Tauro, Napoli Centrale, Parma, Lamezia Terme, Salerno*). Tempo di percorrenza minimo 7 ore e 23 minuti e massimo 16 ore. **Servizio autobus***:* • *Stazione di arrivo Bologna autostazione:* Offerta n. 3servizi al giorno (5 servizi di domenica e 2 mercoledi' e giovedi') (Flixbus, Federico, Itabus e Lirosi),diretti o con un cambio a Roma Tiburtina. Tempo di percorrenza minimo 13 ore e 15 minuti, tempo di percorrenza massimo 19 ore e 40 minuti. **Autovettura:** • *Bologna:* Tempo di percorrenza minimo 10h e 17m per 1040 km. Strade percorse: *A2, A1*					
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Le alternative offerte da altri modi di trasporto per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggio non paragonabili con quelli offerti dal trasporto aereo (almeno 7 ore). Nello specifico: **Treno:** ☐ Tempo di percorrenza minimo 7 ore e 23 minuti. **Servizio autobus***:* ☐ Tempo di percorrenza minimo 13 ore e 15 minuti. **Autovettura:** ☐ Tempo di percorrenza minimo 10 ore e 17 minuti. Strade percorse: *A2, A1* **Aereo:**					

	□ Tempo di percorrenza minimo 1 ora e 50 minuti.
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri	Le modalità di trasporto alternative via strada e ferro comportano tempi di percorrenza superiori alle tre ore ed il mezzo aereo risulta essere la modalità più efficiente di trasporto.

Informazioni sull'OSP	
Breve presentazione dell'OSP intermini di tariffe, orari, frequenze e capacità.	Caratteristiche principali: □ Frequenze settimanali: 3 con 6 voli A/R (**REG-Q**); □ Tariffa ssima: *50,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nella gione Calabria; □ tariffa ssima: *40,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nel mune di Messina; □ offerta minima di posti disponibili: 145 posti a lere.
Come sono stati stabiliti questi aspetti del servizio?	Le caratteristiche del servizio sono definite attraverso una decisione collegiale delle pubbliche amministrazioni interessate, sulla base di quanto stabilito dalle leggi dello Stato Italiano (legge 17 Maggio 1999 n.144, art. 36 e s.m.i.) e in ragione delle necessità della comunità. Per garantire la concreta realizzazione del progetto, si è tenuto conto anche delle risorse finanziarie disponibili, e se ne è verificata la compatibilità a sostenere l'onere finanziario dell'imposizione nell'ipotesi in cui nessun vettore presenti accettazione e si debba procedere a gara europea. Le ragioni della scelta delle destinazioni risiede nel rilevante numero di residenti che viaggia verso le medesime destinazioni per raggiungere centri di istruzione e/o cura della salute. *(Si veda anche lo Studio* "Oneri di Servizio Pubblico, Aeroporto di Reggio Calabria - Regolamento UE 1008/2008 - Analisi dei fabbisogni").

Informazioni sul bando di gara	
Specificare se il bando di gara, per motivi di efficienza operativa, riguarda diverse rotte	No
Specificare se il bando di gara si propone di offrire l'esclusività senza compensazione finanziaria. In caso di risposta negativa, si prega di illustrare le motivazioni per cui questa opzione non è idonea	È stata effettuata una stima del costo che un vettore dovrebbe sostenere per l'esercizio del collegamento e questa è stata confrontata con i presumibili ricavi da biglietteria, ipotizzando l'offerta minima dei posti a sedere su ciascun volo e il sistema di tariffazione da imporre. Dalla suddetta analisi è emerso che esiste uno sbilancio finanziario assorbibile attraverso l'erogazione di una compensazione. Pertanto, il bando di gara non offre l'esclusività senza

	compensazione finanziaria in quanto la rotta in questione, in assenza di un contributo economico, non sarebbe commercialmente conveniente ed economicamente sostenibile.
Specificare se è stata offerta una compensazione finanziaria ed indicarne l'importo	Per i due anni di esercizio (eventualmente prorogabili) relativi alla gara per l'affidamento in esclusiva del servizio aereo di cui alla presente imposizione, si è previsto di offrire una compensazione finanziaria massima complessiva, al netto di IVA, pari a €. 3.003.302, per complessivi €. 3.303.632,20 al lordo d'Iva (vedasi allegato "modelli compensazione"). Come indicato alla sezione precedente, lo Stato membro dispone della copertura finanziaria necessaria per farvi fronte (fondi statali di cui alla Legge 350/200, art. 4 co. 206 e 207, e fondi di cui alla Deliberazione della G.R. della Calabria n. 439 del 21/09/2022).
Specificare in che modo sono stati calcolati la compensazione offerta tramite il bando di gara e il capitolato d'oneri	Si premette che la compensazione finanziaria è calcolata in ottemperanza alle norme dell'Unione europea in materia di servizi di interesse economico generale. L'importo massimo della compensazione messa a base di gara è stato calcolato sulla base della metodologia dell'attribuzione dei costi, quindi come differenza tra i costi presunti del servizio e gli ipotetici ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti. La compensazione riconosciuta al vettore è calcolata tenendo conto di un margine di utile ragionevole sui costi verificati a consuntivo al termine di ciascuno dei due anni di esercizio, comprensivo di un coefficiente di rischio relativo al settore aeronautico riferito alla rotta onerata oggetto del bando. La determinazione dell'esatto importo avviene alla fine di ciascun anno di esercizio del servizio. Il calcolo è effettuato sulla base della contabilità analitica del vettore, tenendo conto dei costi effettivamente sostenuti e dei ricavi effettivamente prodotto dal servizio, nel limite massimo dell'importo indicato nell'offerta, secondo le prescrizioni contenute nel capitolato d'oneri allegato al bando di gara. In nessun caso viene erogata una compensazione superiore al limite massimo stabilito dalla Convenzione. Allo scopo, si rinvia al documento sul calcolo della compensazione contenente gli studi effettuati sugli eventuali costi e ricavi per la compagnia aggiudicataria del servizio.

(1)Regolamento(CE) n.1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GUL 293del31.10.2008,pag.3).
(2)Si prega di indicare in particolare le città che devono essere servite dalle rotte soggette a OSP.
(3)Si prega di indicare i motivi menzionati all'articolo16,paragrafo1, e all'articolo 16,paragrafo3, lettera a), del regolamento n.1008/2008e quale di questi giustifica la necessità di imporre l'OSP.
(4)Si prega di allegare il testo dell'ultima imposizione o modifica dell'OSP in base al regolamento n.1008/2008o, se applicabile,del regolamento n.2408/92.

(5)Passeggeri in partenza e in arrivo.
(6)L'elenco dovrebbe comprendere almeno gli aeroporti che si trovano in un raggio di 150km o in un'isocrona di 1ora e 30 minuti dalla/e città della regione interessata.

(7)GUC8 dell'11.1.2012, pag.4.
(8)CausaC-280/00 *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, punti 87-93.Le quattro condizioni sono le seguenti: 1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro; 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e

trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti; 3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento; 4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

(9)Regolamento(UE) n. 360/2012 della Commissione, del 25 aprile 2012, relativo all'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti d'importanza minore (*de minimis*) concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GUL114 del 26.4.2012, pag. 8).

(10)Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUL 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

Riguarda ad esempio i collegamenti verso le isole con traffico annuale non superiore a 300000 passeggeri nei due esercizi precedenti.

(11) GUC8 dell'11.1.2012, pag. 15

ALLEGATO I
Questionario realizzato dalla DGCOMP e dalla DGMOVE per la notifica degli OSP alla Commissione

Notifica di oneri di servizio pubblico (OSP) imposti in base agli articoli 16 e 17 del Regolamento(CE) n.1008/2008([1])

*Si prega di allegare questo modulo ai documenti da trasmettere alla DG MOVE per essere pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea*
*Il modulo va inviato all'indirizzo: MOVE-PSO@ec.europa.eu
*Le pagine 1 e 2 vanno trasmesse unitamente alla nota relativa all'imposizione dell'OSP.
*La pagina 3 deve essere inviata insieme alla nota del bando di gara.

REGGIO CALABRIA(REG) – TORINO (TRN)		
Informazioni sulla Regione		
Regione servita dall'OSP([2])	Regione Calabria (Italy)	
Tipo di rotta	**È una regione periferica o in via di sviluppo?** **Il collegamento è una rotta a bassa densità di traffico considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita?**	La Regione Calabria è periferica ed è localizzata nell'estremo meridionale della penisola italiana. Presenta una scarsa accessibilità attiva e passiva, non solo a causa dei problemi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia e all'Europa, ma anche per lo stato attuale delle reti di trasporto. Il Governo regionale e nazionale sono impegnati in un importante piano di adeguamento sia per le infrastrutture stradali che ferroviarie nell'area di riferimento. Tuttavia i suddetti piani di investimento richiedono risorse finanziarie e tempi di realizzazione molto consistenti. Stante la perifericità della Regione, il ruolo del trasporto aereo è, dunque, centrale per i passeggeri. L'attuale bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria, comprende 58 comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria, (39 dei 97 Comuni della Città Metropolitana, ricadono nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Lamezia Terme) e il comune di Messina, in quanto l'Aeroporto di Reggio Calabria risulta poco distante e facilmente raggiungibile dagli abitanti del Comune di Messina. I Comuni della costa jonica a Sud di Messina, invece, rientrano nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Catania in quanto lo stesso è raggiungibile in tempi brevi. Gli abitanti di alcuni Comuni situati lungo la costa tirrenica della Sicilia, potrebbero raggiungere l'Aeroporto di Reggio Calabria in tempi leggermente inferiori rispetto a quanto occorre per raggiungere l'Aeroporto di Palermo, ma considerando il tempo di traghettamento ed i relativi costi tale percorso risulta essere meno appetibile. Dunque, in assenza di un sistema di trasporti integrato, dei Comuni Siciliani, nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria è stato considerato solo il Comune di Messina, che si estende su una superficie di 213,75 kmq per una popolazione totale di 220.094 unità al 1° gennaio 2022 [dati ISTAT 2022]. Per precisione, per la definizione del limite dell'area di bacino di attrazione sono stati rilevati nel dettaglio i tempi di accesso da tutti i comuni della Calabria ai tre aeroporti calabresi. I Comuni per i quali il tempo di accesso all'aeroporto di Reggio Calabria è risultato inferiore rispetto ai tempi di accesso agli altri aeroporti

		sono stati associati all'area di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria. La popolazione residente nella Città Metropolitana di Reggio Calabria e afferente al bacino di utenza dell'Aeroporto in esame, è stimata in circa 520.000 abitanti (519.775, dati ISTAT al 1° gennaio 2022) che rappresenta oltre il 28% dell'intera popolazione calabrese. Se si considera anche il Comune di Messina, il bacino di utenza si attesta a circa 740.000 utenti (519.775 abitanti del bacino di utenza interno alla Città Metropolitana di Reggio Calabria e 220.094 abitanti del Comune di Messina, dati ISTAT al 1° gennaio 2022). Secondo l'Eurostat, la Calabria ha il PIL (prodotto interno lordo) pro capite più basso d'Italia. Secondo la statistica, rilevando i dati analizzati, esistono le enormi disparità fra le varie regioni dell'Unione Europea. In basso alla classifica abbiamo la Calabria (56%), che è citata insieme ad altre regioni europee che hanno un PIL pro capite inferiore alla media UE [Eurostat – 2020].
Motivazioni relative alle esigenze della regione([3])	Il collegamento con la destinazione proposta, in considerazione delle condizioni di marginalità e ridotto sviluppo della Regione, sembra idoneo per garantire in tempi ragionevoli anche il raggiungimento di centri per l'istruzione universitaria e la cura della salute. Relativamente alla mobilità per l'istruzione universitaria, i dati Istat aggiornati all'anno 2020, evidenziano che gli studenti calabresi e siciliani che scelgono le università meridionali sono diminuiti nel corso del tempo, così come il numero di immatricolati presso le università del Centro Italia. Al contrario, nel periodo 2019 - 2020 le immatricolazioni di studenti calabresi e siciliani nelle università del Nord Italia hanno registrato un incremento del numero di studenti (pari al **+**17%) degli immatricolati rispetto al periodo 2004 – 2005, ed un incremento pari a +27% di quelli immatricolati nell'anno accademico 2010 - 2011, registrando, inoltre, un incremento delle immatricolazioni principalmente nelle regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto. A completa ricognizione di quanto sopra esposto, l'imposizione di OSP sul collegamento è giustificata dal fatto che il territorio è geograficamente svantaggiato, ed in condizioni di arretratezza infrastrutturale. I collegamenti ferroviari e stradali, non possono essere ritenuti un'alternativa valida per le distanze da percorrere, i costi da sostenere ed i tempi di percorrenza. I servizi aerei in regime di OSP, pertanto, permetterebbero di assicurare per tutto l'anno collegamenti regolari anche in periodi di bassa stagione e quindi scarsamente appetibili dal punto di vista commerciale per i vettori comunitari.	

Informazioni* sulla *rotta/sulle rotte		
A partire da quando è stato imposto l'OSP sulla rotta? ([4])		DM Impositivo n. 227/2010 DM Abrogativo n. 748/2010 GARA ANDATA DESERTA DM IMPOSITIVO n. 108/2011. Volo operato per un anno da Alitalia
Traffico totale sulla rotta durante gli ultimi due anni (espresso in numero di passeggeri)		**2020** **REG – TRN** non operato **2021** **REG – TRN- *6.048 pax***
Traffico totale([5]) ***registrato negli aeroporti serviti durante gli ultimi due anni[5] (dati Assoaeroporti)***	***Aeroporto di destinazione*** *(che serve la regione interessata)*	**2020** **TRN –** 1.407.375 *pax*
		2021 **TRN –** 2.066.106*pax*

	Aeroporto di origine	**2020** **REG –** 108.538 *pax*
		2021 **REG –** 147.588 *pax*

Informazioni su servizi aerei alternativi	
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione/origine([6])	Lamezia Terme **(SUF)** 131 Km – 1h 20m, in autovettura (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme sono prevalentemente non sovrapposti). L'aeroporto di Crotone è significativamente più distante (216 Km – 2h 31m in autovettura) e non costituisce in alcun caso una alternativa di viaggio rispetto all'aeroporto di Reggio Calabria. Catania **(CTA)** Reggio Calabria – Messina: 14 Miglia Marine pari a circa 26 Km, con un tempo di percorrenza, in aliscafo, di circa 30 minuti. Messina – Catania: 99 Km – 1h 10m, in autovettura. Complessivamente la tratta da Reggio Calabria a Catania, comporta un tempo di viaggio pari a circa 1h 40 m, mentre la sola tratta da Messina a Catania 1h 10m (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Catania sono prevalentemente non sovrapposti). Volendo quantificare il solo tempo di percorrenza da Messina a Reggio Calabria (aeroporto dello stretto), il tempo stimato è pari a 30 m per il traghettamento, e 15 m, in bus (gli orari delle partenze dei bus dal porto di Reggio Calabria da e verso l'aeroporto dello stretto, sono coordinati in coincidenza con quelli degli arrivi degli aliscafi da Messina), per complessivi 45 minuti. Pertanto i tempi per raggiungere l'aeroporto dello stretto dalla città di Messina, sono più brevi rispetto a quelli per raggiungere, sempre da Messina, l'aeroporto di Catania.
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione	Aeroporto di Cuneo (115 km - 1 ora e 20 minuti in autovettura) Aeroporto di Aosta (113 km – 1 ora e 12 minuti in autovettura) Aeroporto di Milano Malpensa (140 km – 1 ora e 24 minuti in autovettura)
Descrizione di servizi aerei alternativi (frequenze, orari, scali, stagionalità)	***SERVIZI AEREI ALTERNATIVI A REGGIO CALABRIA REG –TORINO TRN*** *(stagione, frequenze settimanali, ,scali, orari)* **Lamezia Terme SUF – Torino TRN A/R:** • **WINTER 2021 - n. voli in + out: 12 a/r x settimana** ***Orari voli in***:15:00 – 16:00 ***Orari voli out***:16:00-17:00 • **SUMMER 2021 - n.voli in + out: 26 a/r x settimana** ***Orari voli in***:15:00 – 16:00;20:00-21:00 ***Orari voli out*:11:00 – 12:00;20:00-21:00** **Catania CTA – Torino TRN A/R:** • **WINTER 2021 - n. voli in + out: 28 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 07:00 – 23:00 ***Orari voli out***: 07:00 – 23:00

	• **SUMMER 2021 - n. voli in + out: 28 a/r x settimana** ***Orari voli in***: 07:00 – 23:00 ***Orari voli out***: 07:00 – 23:00
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Il maggiore tempo di viaggio occorrente è dovuto al tempo necessario per coprire il percorso, via strada e/o via mare, tra gli aeroporti di origine/destinazione e gli aeroporti alternativi (cfr. per Lamezia Terme 1h 20m, per Catania 1h 40m, per Crotone 2h 30m).
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri.	Le alternative offerte da servizi aerei alternativi per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggio superiori rispetto a quelli offerti dal servizio aereo soggetto a OSP.

Informazioni sulle modalità di trasporto alternative						
Altre modalità di trasporto disponibili (contrassegnare la casella)	Marittimo?	**NO**	Ferroviario?	**SI**	Stradale?	**SI**
Descrizione dei servizi offerti dalle modalità di trasporto alternative (frequenze, orari, scali, stagionalità)	**Treno** *(servizi disponibili per tutto l'anno. I dati dell'offerta sono stati rilevati a Luglio 2022):* • *Stazione di arrivo Torino (Porta Nuova e Porta Susa):* Offerta complessiva di n.10 servizi al giorno, con 0, 1 o 2 cambi (Paola, *Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Salerno, Vibo Valentia – Pizzo, Genova Piazza Principe*). Tempo di percorrenzaminimo10 ore e 10 minuti e massimo 19 ore e 50 minuti. **Servizio autobus***:* • *Stazione di arrivo Torino (Vittorio Emanuele e Stura):* Offerta n.4 servizi al giorno (Itabus, Flixbus, Federico e Lirosi), diretti o con 1 cambio (Bologna o Roma) e n. 5 servizi il mercoledi' e n. 6 servizi la domenica. Tempo di percorrenza minimo 18 ore, 10 minuti, tempo di percorrenza massimo 23 ore e 50 minuti. **Autovettura:** • *Torino:* tempo di percorrenza minimo 13 ore, 23 minuti per 1.362 km. Strade percorse: *A1 e A2.*					
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Le alternative offerte da altri modi di trasporto per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggi o non paragonabili con quelli offerti dal trasporto aereo (almeno 10 ore). Nello specifico: **Treno:** • Tempo di percorrenza minimo 10 ore e 10 minuti. **Servizio autobus***:* • Tempo di percorrenza minimo 18ore,10minuti. **Autovettura:** • Tempo di percorrenza minimo 13 ore, 23 minuti. Strade percorse: *A1 e A2.* **Aereo:** • Tempo di percorrenza minimo 2 ore					
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri	Le modalità di trasporto alternative via strada e ferro comportano tempi di percorrenza superiori alle tre ore ed il mezzo aereo risulta essere la modalità più efficiente di trasporto.					

Informazioni sull'OSP	
	Caratteristiche principali:

Breve presentazione dell'OSP intermini di tariffe, orari, frequenze e capacità.	• Frequenze settimanali: 3 con 6 voli A/R (**REG-TRN**); • tariffa massima: *50,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nella Regione Calabria; • tariffa massima: *40,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nel comune di Messina; • offerta minima di posti disponibili: 133 posti a sedere.
Come sono stati stabiliti questi aspetti del servizio?	Le caratteristiche del servizio sono definite attraverso una decisione collegiale delle pubbliche amministrazioni interessate, sulla base di quanto stabilito dalle leggi dello Stato Italiano (legge 17 Maggio 1999 n.144, art. 36 e s.m.i.) e in ragione delle necessità della comunità. Per garantire la concreta realizzazione del progetto, si è tenuto conto anche delle risorse finanziarie disponibili, e se ne è verificata la compatibilità a sostenere l'onere finanziario dell'imposizione nell'ipotesi in cui nessun vettore presenti accettazione e si debba procedere a gara europea. Le ragioni della scelta delle destinazioni risiede nel rilevante numero di residenti che viaggia verso le medesime destinazioni per raggiungere centri di istruzione e/o cura della salute. *(Si veda anche lo Studio* "Oneri di Servizio Pubblico, Aeroporto di Reggio Calabria - Regolamento UE 1008/2008 - Analisi dei fabbisogni").

Informazioni sul bando di gara	
Specificare se il bando di gara, per motivi di efficienza operativa, riguarda diverse rotte	No
Specificare se il bando di gara si propone di offrire l'esclusività senza compensazione finanziaria. In caso di risposta negativa, si prega di illustrare le motivazioni per cui questa opzione non è idonea	È stata effettuata una stima del costo che un vettore dovrebbe sostenere per l'esercizio del collegamento e questa è stata confrontata con i presumibili ricavi da biglietteria, ipotizzando l'offerta minima dei posti a sedere su ciascun volo e il sistema di tariffazione da imporre. Dalla suddetta analisi è emerso che esiste uno sbilancio finanziario assorbibile attraverso l'erogazione di una compensazione. Pertanto, il bando di gara non offre l'esclusività senza compensazione finanziaria in quanto la rotta in questione, in assenza di un contributo economico, non sarebbe commercialmente conveniente ed economicamente sostenibile.
Specificare se è stata offerta una compensazione finanziaria ed indicarne l'importo	Per i due anni di esercizio (eventualmente prorogabili) relativi alla gara per l'affidamento in esclusiva del servizio aereo di cui alla presente imposizione, si è previsto di offrire una compensazione finanziaria massima complessiva, al netto di IVA, pari a €. 4.636.388, per complessivi €. 5.100.026,80 al lordo d'Iva (vedasi allegato "modello compensazione"). Come indicato alla sezione precedente, lo Stato membro dispone della copertura finanziaria necessaria per farvi fronte

	(fondi statali di cui alla Legge 350/200, art. 4 co. 206 e 207, e fondi di cui alla Deliberazione della G.R. della Calabria n. 439 del 21/09/2022).
Specificare in che modo sono stati calcolati la compensazione offerta tramite il bando di gara e il capitolato d'oneri	Si premette che la compensazione finanziaria è calcolata in ottemperanza alle norme dell'Unione europea in materia di servizi di interesse economico generale. L'importo massimo della compensazione messa a base di gara è stato calcolato sulla base della metodologia dell'attribuzione dei costi, quindi come differenza tra i costi presunti del servizio e gli ipotetici ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti. La compensazione riconosciuta al vettore è calcolata tenendo conto di un margine di utile ragionevole sui costi verificati a consuntivo al termine di ciascuno dei due anni di esercizio, comprensivo di un coefficiente di rischio relativo al settore aeronautico riferito alla rotta onerata oggetto del bando. La determinazione dell'esatto importo avviene alla fine di ciascun anno di esercizio del servizio. Il calcolo è effettuato sulla base della contabilità analitica del vettore, tenendo conto dei costi effettivamente sostenuti e dei ricavi effettivamente prodotto dal servizio, nel limite massimo dell'importo indicato nell'offerta, secondo le prescrizioni contenute nel capitolato d'oneri allegato al bando di gara. In nessun caso viene erogata una compensazione superiore al limite massimo stabilito dalla Convenzione. Allo scopo, si rinvia al documento sul calcolo della compensazione contenente gli studi effettuati sugli eventuali costi e ricavi per la compagnia aggiudicataria del servizio.

(1)Regolamento(CE) n.1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GUL 293 del 31.10.2008, pag.3).
(2)Si prega di indicare in particolare le città che devono essere servite dalle rotte soggette a OSP.
(3)Si prega di indicare i motivi menzionati all'articolo16,paragrafo1, e all'articolo 16,paragrafo3, lettera a), del regolamento n.1008/2008e quale di questi giustifica la necessità di imporre l'OSP.
(4)Si prega di allegare il testo dell'ultima imposizione o modifica dell'OSP in base al regolamento n.1008/2008o, se applicabile,del regolamento n.2408/92.
(5)Passeggeri in partenza e in arrivo.
(6)L'elenco dovrebbe comprendere almeno gli aeroporti che si trovano in un raggio di 150km o in un'isocrona di 1ora e 30 minuti dalla/e città della regione interessata.
(7)GUC8 dell'11.1.2012, pag. 4.
(8)CausaC-280/00 *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, punti87-93.Le quattro condizioni sono le seguenti: 1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro; 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti; 3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento; 4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.
(9)Regolamento(UE) n.360/2012 della Commissione, del 25 aprile2012, relativo all'applicazione degli articoli 107e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti d'importanza minore (*de minimis*) concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GUL114 del 26.4.2012, pag.8).
(10)Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUL 7 dell'11.1.2012, pag.3).
Riguarda ad esempio i collegamenti verso le isole con traffico annuale non superiore a 300000 passeggeri nei due esercizi precedenti.

(11) GUC8 dell’11.1.2012, pag.15

ALLEGATO I
Questionario realizzato dalla DGCOMP e dalla DGMOVE per la notifica degli OSP alla Commissione

Notifica di oneri di servizio pubblico (OSP) imposti in base agli articoli 16 e 17 del Regolamento(CE) n.1008/2008([1])

*Si prega di allegare questo modulo ai documenti da trasmettere alla DG MOVE per essere pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea*
*Il modulo va inviato all'indirizzo: MOVE-PSO@ec.europa.eu
*Le pagine 1 e 2 vanno trasmesse unitamente alla nota relativa all'imposizione dell'OSP.
*La pagina 3 deve essere inviata insieme alla nota del bando di gara.

REGGIO CALABRIA (REG) – VENEZIA (VCE)		
Informazioni sulla Regione		
Regione servita dall'OSP([2])	Regione Calabria (Italy)	
Tipo di rotta	**È una regione periferica o in via di sviluppo?** **Il collegamento è una rotta a bassa densità di traffico considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita?**	La Regione Calabria è periferica ed è localizzata nell'estremo meridionale della penisola italiana. Presenta una scarsa accessibilità attiva e passiva, non solo a causa dei problemi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia e all'Europa, ma anche per lo stato attuale delle reti di trasporto. Il Governo regionale e nazionale sono impegnati in un importante piano di adeguamento sia per le infrastrutture stradali che ferroviarie nell'area di riferimento. Tuttavia i suddetti piani di investimento richiedono risorse finanziarie e tempi di realizzazione molto consistenti. Stante la perifericità della Regione, il ruolo del trasporto aereo è, dunque, centrale per i passeggeri. L'attuale bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria, comprende 58 comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria, (39 dei 97 Comuni della Città Metropolitana, ricadono nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Lamezia Terme) e il comune di Messina, in quanto l'Aeroporto di Reggio Calabria risulta poco distante e facilmente raggiungibile dagli abitanti del Comune di Messina. I Comuni della costa jonica a Sud di Messina, invece, rientrano nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Catania in quanto lo stesso è raggiungibile in tempi brevi. Gli abitanti di alcuni Comuni situati lungo la costa tirrenica della Sicilia, potrebbero raggiungere l'Aeroporto di Reggio Calabria in tempi leggermente inferiori rispetto a quanto occorre per raggiungere l'Aeroporto di Palermo, ma considerando il tempo di traghettamento ed i relativi costi tale percorso risulta essere meno appetibile. Dunque, in assenza di un sistema di trasporti integrato, dei Comuni Siciliani, nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria è stato considerato solo il Comune di Messina, che si estende su una superficie di 213,75 kmq per una popolazione totale di 220.094 unità al 1° gennaio 2022 [dati ISTAT 2022]. Per precisione, per la definizione del limite dell'area di bacino di attrazione sono stati rilevati nel dettaglio i tempi di accesso da tutti i comuni della Calabria ai tre aeroporti calabresi. I Comuni per i quali il tempo di accesso all'aeroporto di Reggio Calabria è risultato inferiore rispetto ai tempi di accesso agli altri aeroporti

		sono stati associati all'area di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria. La popolazione residente nella Città Metropolitana di Reggio Calabria e afferente al bacino di utenza dell'Aeroporto in esame, è stimata in circa 520.000 abitanti (519.775, dati ISTAT al 1° gennaio 2022) che rappresenta oltre il 28% dell'intera popolazione calabrese. Se si considera anche il Comune di Messina, il bacino di utenza si attesta a circa 740.000 utenti (519.775 abitanti del bacino di utenza interno alla Città Metropolitana di Reggio Calabria e 220.094 abitanti del Comune di Messina, dati ISTAT al 1° gennaio 2022). Secondo l'Eurostat, la Calabria ha il PIL (prodotto interno lordo) pro capite più basso d'Italia. Secondo la statistica, rilevando i dati analizzati, esistono le enormi disparità fra le varie regioni dell'Unione Europea. In basso alla classifica abbiamo la Calabria (56%), che è citata insieme ad altre regioni europee che hanno un PIL pro capite inferiore alla media UE [Eurostat – 2020].
Motivazioni relative alle esigenze della regione([3])	Il collegamento con la destinazione proposta, in considerazione delle condizioni di marginalità e ridotto sviluppo della Regione, sembra idoneo per garantire in tempi ragionevoli anche il raggiungimento di centri per l'istruzione universitaria e la cura della salute (per come esplicitato nello studio del fabbisogno). Relativamente alla mobilità per l'istruzione universitaria, i dati Istat aggiornati all'anno 2020, evidenziano che gli studenti calabresi e siciliani che scelgono le università meridionali sono diminuiti nel corso del tempo, così come il numero di immatricolati presso le università del Centro Italia. Al contrario, nel periodo 2019 - 2020 le immatricolazioni di studenti calabresi e siciliani nelle università del Nord Italia hanno registrato un incremento del numero di studenti (pari al +17%) degli immatricolati rispetto al periodo 2004 – 2005, ed un incremento pari a +27% di quelli immatricolati nell'anno accademico 2010 - 2011, registrando, inoltre, un incremento delle immatricolazioni principalmente nelle regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto. Molto significativo, risulta, nel caso del Veneto, l'incremento registrato nel periodo che va dal 2010 al 2020 del numero degli studenti calabresi e di quelli residenti nella città di Messina, che si sono immatricolati nelle diverse facoltà della città di Venezia e in quelle delle province vicinorie (Padova e Verona): l'incremento tra gli studenti immatricolati nell'anno 2010 e quelli immatricolati nell'anno 2020, è stato pari ad oltre il 25%, con un trend in crescita esponenziale annuale destinato ad aumentare; il dato si registra maggiormente nelle diverse facoltà della città di Padova, i cui tempi di percorrenza, per raggiungere la città di Venezia, non superano, in treno i 25 minuti, ed in auto i 35 minuti. A completa ricognizione di quanto sopra esposto, l'imposizione di OSP sul collegamento è giustificata dal fatto che il territorio è geograficamente svantaggiato, ed in condizioni di arretratezza infrastrutturale. I collegamenti ferroviari e stradali, non possono essere ritenuti un'alternativa valida per le distanze da percorrere, i costi da sostenere ed i tempi di percorrenza. I servizi aerei in regime di OSP, pertanto, permetterebbero di assicurare per tutto l'anno collegamenti regolari anche in periodi di bassa stagione e quindi scarsamente appetibili dal punto di vista commerciale per i vettori comunitari.	

Informazioni* sulla *rotta/sulle rotte		
A partire da quando è stato imposto l'OSP sulla rotta? ([4])		DM Impositivo n. 227/2010 DM Abrogativo n. 748/2010 GARA ANDATA DESERTA
Traffico totale sulla rotta durante gli ultimi due anni (espresso in numero di passeggeri)		**REG – VCE** *non operata*
		2020

Traffico totale*(5) *registrato negli aeroporti serviti durante gli ultimi due anni*[5] *(dati Assoaeroporti)	***Aeroporto di destinazione*** *(che serve la regione interessata)*	**VCE** – 2.799.688 *pax*
		2021 **VCE** – 3.437.204 *pax*
	Aeroporto di origine	**2020** **REG** – 108.538 *pax*
		2021 **REG** – 147.588 *pax*

Informazioni su servizi aerei alternativi	
***Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione/origine*(6)**	Lamezia Terme **(SUF)** 131 Km – 1h 20m, in autovettura (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme sono prevalentemente non sovrapposti). L'aeroporto di Crotone è significativamente più distante (216 Km - 2h31 in autovettura) e non costituisce in alcun caso una alternativa di viaggio rispetto all'aeroporto di Reggio Calabria. Catania **(CTA)** Reggio Calabria – Messina: 14 Miglia Marine pari a circa 26 Km, con un tempo di percorrenza, in aliscafo, di circa 30 minuti. Messina – Catania: 99 Km – 1h 10m, in autovettura. Complessivamente la tratta da Reggio Calabria a Catania, comporta un tempo di viaggio pari a circa 1h 40 m, mentre la sola tratta da Messina a Catania 1h 10m (assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Catania sono prevalentemente non sovrapposti). Volendo quantificare il solo tempo di percorrenza da Messina a Reggio Calabria (aeroporto dello stretto), il tempo stimato è pari a 30 m per il traghettamento, e 15 m, in bus (gli orari delle partenze dei bus dal porto di Reggio Calabria da e verso l'aeroporto dello stretto, sono coordinati in coincidenza con quelli degli arrivi degli aliscafi da Messina), per complessivi 45 minuti. Pertanto i tempi per raggiungere l'aeroporto dello stretto dalla città di Messina, sono più brevi rispetto a quelli per raggiungere, sempre da Messina, l'aeroporto di Catania.
Aeroporti alternativi rispetto all'aeroporto di destinazione	Aeroporto di Treviso (31km- 24 minuti in autovettura) Aeroporto di Trieste (116 km – 1 ora e 20 minuti in autovettura) Aeroporto di Verona (130 km – 1 ora e 25 minuti in autovettura)
Descrizione di servizi aerei alternativi (frequenze, orari, scali, stagionalità)	***SERVIZI AEREI ALTERNATIVI A REGGIO CALABRIA REG – VENEZIA VCE*** *(stagione, frequenze settimanali, scali, orari)* **<u>Lamezia Terme SUF – Venezia VCE A/R:</u>** • WINTER 2021 – n. voli in + out: 6 a/r x settimana (solo nel mese di Gennaio) Fascia Oraria prevalente voli in 14:00 - 18:00 Fascia Oraria prevalente voli out:11:00 - 16:00 • SUMMER 2021 - n.voli in + out: 5 a/r x settimana Fascia Oraria prevalente voli in 14:00 - 18:00 Fascia Oraria prevalente voli out:11:00 - 16:00 **<u>Lamezia Terme SUF – Treviso TSF A/R:</u>** • WINTER 2021 - n. voli in + out: 20 a/r x settimana (nov - dic 2021)

	Fascia Oraria prevalente voli in 15:00-19:00 Fascia Oraria prevalente voli out: 07:00 – 09:00; 17:00 - 19:00 • SUMMER 2021 - n. voli in + out: 16 a/r x settimana Fascia Oraria prevalente voli in 15:00 - 16:00; 20:00 - 21:00 Fascia Oraria prevalente voli out: 11:00 - 12:00; 17:00 - 18:00 **<u>Catania CTA – Venezia VCE A/R:</u>** • WINTER 2021 - n. voli in + out: 21 a/r x settimana Fascia Oraria prevalente voli in: 07:00 – 23:00 Fascia Oraria prevalente voli out: 07:00 – 23:00 • SUMMER 2021 - n. voli in + out: 21 a/r x settimana Fascia Oraria prevalente voli in: 07:00 – 23:00 Fascia Oraria prevalente voli out: 07:00 – 23:00
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Il maggiore tempo di viaggio occorrente è dovuto al tempo necessario per coprire il percorso, via strada e/o via mare, tra gli aeroporti di origine/destinazione e gli aeroporti alternativi (cfr. per Lamezia Terme 1h 20m, per Catania 1h 40m, per Crotone 2h 30m).
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri.	Le alternative offerte da servizi aerei alternativi per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggio superiori rispetto a quelli offerti dal servizio aereo soggetto a OSP.

Informazioni sulle modalità di trasporto alternative						
Altre modalità di trasporto disponibili (contrassegnare la casella)	Marittimo?	**NO**	Ferroviario?	**SI**	Stradale?	**SI**
Descrizione dei servizi offerti dalle modalità di trasporto alternative (frequenze, orari, scali, stagionalità)	**Treno** *(servizi Trenitalia e Italo, disponibili per tutto l'anno. I dati dell'offerta sono stati rilevati a Settembre 2022):* • *Stazione di arrivo Venezia (Venezia S.Lucia e Venezia Mestre):* Offerta complessiva di n.12 servizi al giorno, con 0, 1, 2 o 3 cambi (Roma Termini, *Formia Gaeta, Chiusi-Chianciano Terme e Bologna Centrale*). Tempo di percorrenza minimo 9 ore e 22 minuti e massimo 17 ore e 16 minuti. **Servizio autobus***:* • *Stazione di arrivo Venezia (Venezia S.Lucia e Venezia Mestre) :* Offerta n. 3 servizi al giorno (Itabus, Flixbus), con 1 cambio. Tempo di percorrenza minimo 18 ore, tempo di percorrenza massimo 22 ore e 15 minuti. **Autovettura:** • *Venezia:* tempo di percorrenza minimo 11 ore, 44 minuti. Strade percorse: *A2, SP1, A30, A1, A13, SS 309.*					
Raffronto dei tempi di viaggio tra il servizio aereo soggetto a OSP e i servizi alternativi	Le alternative offerte da altri modi di trasporto per raggiungere le destinazioni di interesse sono caratterizzate da tempi di viaggio non paragonabili con quelli offerti dal trasporto aereo (almeno 9 ore e 22 minuti). Nello specifico: **Treno:** • Tempo di percorrenza minimo 9 ore e 22 minuti. **Servizio autobus***:* • Tempo di percorrenza minimo 18 ore. **Autovettura:** • Tempo di percorrenza minimo 11 ore, 44 minuti. **Aereo:**					

	• Tempo di percorrenza minimo 2 ore, 15 minuti
Conclusioni sulla mancanza di una valida alternativa per i passeggeri	Le modalità di trasporto alternative via strada e ferro comportano tempi di percorrenza superiori alle tre ore, ed il mezzo aereo risulta essere la modalità più efficiente di trasporto.

Informazioni sull'OSP	
Breve presentazione dell'OSP intermini di tariffe, orari, frequenze e capacità.	Caratteristiche principali: • Frequenze settimanali: 3 con 6 voli A/R (REG-VCE); • Tariffa massima: *50,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nella Regione Calabria; • tariffa massima: *40,12 Euro* al netto di diritti e tasse per i residenti nel comune di Messina; • offerta minima di posti disponibili: 133 posti a sedere.
Come sono stati stabiliti questi aspetti del servizio?	Le caratteristiche del servizio sono definite attraverso una decisione collegiale delle pubbliche amministrazioni interessate, sulla base di quanto stabilito dalle leggi dello Stato Italiano (legge 17 Maggio 1999 n. 144, art. 36 e s.m.i.) e in ragione delle necessità della comunità. Per garantire la concreta realizzazione del progetto, si è tenuto conto anche delle risorse finanziarie disponibili, e se ne è verificata la compatibilità a sostenere l'onere finanziario dell'imposizione nell'ipotesi in cui nessun vettore presenti accettazione e si debba procedere a gara europea. Le ragioni della scelta delle destinazioni risiede nel rilevante numero di residenti che viaggia verso le medesime destinazioni per raggiungere centri di istruzione e/o cura della salute. *(Si veda anche lo Studio* "Oneri di Servizio Pubblico, Aeroporto di Reggio Calabria - Regolamento UE 1008/2008 - Analisi dei fabbisogni").

Informazioni sul bando di gara	
Specificare se il bando di gara, per motivi di efficienza operativa, riguarda diverse rotte	No
Specificare se il bando di gara si propone di offrire l'esclusività senza compensazione finanziaria. In caso di risposta negativa, si prega di illustrare le motivazioni per cui questa opzione non è idonea	È stata effettuata una stima del costo che un vettore dovrebbe sostenere per l'esercizio del collegamento e questa è stata confrontata con i presumibili ricavi da biglietteria, ipotizzando l'offerta minima dei posti a sedere su ciascun volo e il sistema di tariffazione da imporre. Dalla suddetta analisi è emerso che esiste uno sbilancio finanziario assorbibile attraverso l'erogazione di una compensazione. Pertanto, il bando di gara non offre l'esclusività senza compensazione finanziaria in quanto la rotta in questione, in assenza di un contributo economico, non sarebbe commercialmente conveniente ed economicamente sostenibile.

Specificare se è stata offerta una compensazione finanziaria ed indicarne l'importo	Per i due anni di esercizio (eventualmente prorogabili) relativi alla gara per l'affidamento in esclusiva del servizio aereo di cui alla presente imposizione, si è previsto di offrire una compensazione finanziaria massima complessiva, al netto di IVA, pari a €. 4.064.242, per complessivi €. 4.470.666,20 al lordo d'Iva (vedasi allegato "modello compensazione"). Come indicato alla sezione precedente, lo Stato membro dispone della copertura finanziaria necessaria per farvi fronte (fondi statali di cui alla Legge 350/200, art. 4 co. 206 e 207, e fondi di cui alla Deliberazione della G.R. della Calabria n. 439 del 21/09/2022).
Specificare in che modo sono stati calcolati la compensazione offerta tramite il bando di gara e il capitolato d'oneri	Si premette che la compensazione finanziaria è calcolata in ottemperanza alle norme dell'Unione europea in materia di servizi di interesse economico generale. L'importo massimo della compensazione messa a base di gara è stato calcolato sulla base della metodologia dell'attribuzione dei costi, quindi come differenza tra i costi presunti del servizio e gli ipotetici ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti. La compensazione riconosciuta al vettore è calcolata tenendo conto di un margine di utile ragionevole sui costi verificati a consuntivo al termine di ciascuno dei due anni di esercizio, comprensivo di un coefficiente di rischio relativo al settore aeronautico riferito alla rotta onerata oggetto del bando. La determinazione dell'esatto importo avviene alla fine di ciascun anno di esercizio del servizio. Il calcolo è effettuato sulla base della contabilità analitica del vettore, tenendo conto dei costi effettivamente sostenuti e dei ricavi effettivamente prodotto dal servizio, nel limite massimo dell'importo indicato nell'offerta, secondo le prescrizioni contenute nel capitolato d'oneri allegato al bando di gara. In nessun caso viene erogata una compensazione superiore al limite massimo stabilito dalla Convenzione. Allo scopo, si rinvia al documento sul calcolo della compensazione contenente gli studi effettuati sugli eventuali costi e ricavi per la compagnia aggiudicataria del servizio.

(1)Regolamento(CE) n.1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) (GUL 293 del 31.10.2008, pag. 3).
(2)Si prega di indicare in particolare le città che devono essere servite dalle rotte soggette a OSP.
(3)Si prega di indicare i motivi menzionati all'articolo16,paragrafo1, e all'articolo 16,paragrafo3, lettera a), del regolamento n.1008/2008e quale di questi giustifica la necessità di imporre l'OSP.
(4)Si prega di allegare il testo dell'ultima imposizione o modifica dell'OSP in base al regolamento n.1008/2008o, se applicabile,del regolamento n.2408/92.
(5)Passeggeri in partenza e in arrivo.
(6)L'elenco dovrebbe comprendere almeno gli aeroporti che si trovano in un raggio di 150 km o in un'isocrona di 1 ora e 30 minuti dalla/e città della regione interessata.
(7)GUC8 dell'11.1.2012, pag.4.
(8)CausaC-280/00 *Altmark Trans GmbH e Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, punti87-93.Le quattro condizioni sono le seguenti: 1. l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro; 2. i parametri sulla base dei quali viene calcolata la compensazione devono essere previamente definiti in modo obiettivo e trasparente, al fine di evitare che essa comporti un vantaggio economico atto a favorire l'impresa beneficiaria rispetto a imprese concorrenti; 3. la compensazione non può eccedere quanto necessario per coprire tutti o parte dei costi originati dall'adempimento degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto degli introiti relativi agli stessi nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento; 4. quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'esecuzione di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non venga effettuata nell'ambito di una procedura di appalto pubblico che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto al fine di poter soddisfare le esigenze di servizio pubblico richieste, avrebbe dovuto sopportare per adempiere tali obblighi, tenendo conto degli introiti ad essi attinenti nonché di un margine di utile ragionevole per l'adempimento di detti obblighi.

(9)Regolamento(UE) n.360/2012 della Commissione, del 25 aprile2012, relativo all'applicazione degli articoli 107e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti d'importanza minore (*de minimis*) concessi ad imprese che forniscono servizi di interesse economico generale (GUL114 del 26.4.2012, pag. 8).

(10)Decisione della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GUL 7 dell'11.1.2012, pag. 3).

Riguarda ad esempio i collegamenti verso le isole con traffico annuale non superiore a 300000 passeggeri nei due esercizi precedenti.

(11) GUC8 dell'11.1.2012, pag. 15

Compensazione per il vettore aereo per i voli in continuità territoriale da e per l'Aeroporto di Reggio Calabria: nota di accompagnamento al modello di stima della compensazione

Preparato per S.A.CAL. S.p.A.

6 ottobre 2022

Altamente confidenziale

1 Premessa e quadro regolatorio di riferimento

Regione Calabria ha intenzione di introdurre un regime di oneri di servizio pubblico ("OSP") volto a garantire la continuità aerea territoriale da e per l'Aeroporto di Reggio Calabria.

Il regime OSP proposto intende coprire tre rotte: Reggio Calabria – Venezia e v.v., Reggio Calabria – Torino e v.v. e Reggio Calabria – Bologna e v.v, con tre frequenze settimanali su tutte le rotte e garantendo il servizio durante tutto l'anno. Secondo quanto riferitoci da SA.CAL. S.p.A. ("SACAL") – società di gestione dell'Aeroporto di Reggio Calabria – nessuna delle tre rotte è attualmente operata in regime di libero mercato.

La prestazione di servizi aerei è disciplinata a livello euro-unitario dal Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 ("Regolamento"), il quale prevede che:[1]

[1] Regolamento (CE) N. 1008/2008 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione), L 293/3, par. 11.

Oxera Consulting LLP is a limited liability partnership registered in England no. OC392464, registered office: Park Central, 40/41 Park End Street, Oxford OX1 1JD, UK; in Belgium, no. 0651 990 151, branch office: Avenue Louise 81, 1050 Brussels, Belgium; and in Italy, REA no. RM - 1530473, branch office: Via delle Quattro Fontane 15, 00184 Rome, Italy. Oxera Consulting (France) LLP, a French branch, registered office: 60 Avenue Charles de Gaulle, CS 60016, 92573 Neuilly-sur-Seine, France and registered in Nanterre, RCS no. 844 900 407 00025. Oxera Consulting (Netherlands) LLP, a Dutch branch, registered office: Strawinskylaan 3051, 1077 ZX Amsterdam, The Netherlands and registered in Amsterdam, KvK no. 72446218. Oxera Consulting GmbH is registered in Germany, no. HRB 148781 B (Local Court of Charlottenburg), registered office: Rahel-Hirsch-Straße 10, Berlin 10557, Germany.

Although every effort has been made to ensure the accuracy of the material and the integrity of the analysis presented herein, Oxera accepts no liability for any actions taken on the basis of its contents.

No Oxera entity is either authorised or regulated by any Financial Authority or Regulation within any of the countries within which it operates or provides services. Anyone considering a specific investment should consult their own broker or other investment adviser. Oxera accepts no liability for any specific investment decision, which must be at the investor's own risk.

© Oxera 2022. All rights reserved. Except for the quotation of short passages for the purposes of criticism or review, no part may be used or reproduced without permission.

> Per tener conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche, in particolare la loro lontananza, insularità e piccole dimensioni, nonché della necessità di collegarle adeguatamente con le regioni centrali della Comunità, **può essere giustificata l'adozione di disposizioni speciali concernenti le norme relative al periodo di validità dei contratti per oneri di servizio pubblico per le rotte verso tali regioni**. [enfasi aggiunta]

Gli articoli 16 – 18 del citato Regolamento disciplinano appunto gli OSP. A tale Regolamento si affiancano gli Orientamenti Interpretativi della Commissione al citato Regolamento ("Orientamenti interpretativi") della Commissione europea in materia di OSP per la prestazione di servizi di trasporto aereo. Secondo gli Orientamenti interpretativi:[2]

> La compensazione non può superare l'importo necessario a coprire i costi netti sostenuti per la prestazione dell'OSP, tenendo conto dei conseguenti ricavi ottenuti dal vettore aereo e di un margine di profitto ragionevole. Il termine «profitto ragionevole» non è definito nel regolamento n. 1008/2008.

Gli Orientamenti interpretativi considerano quindi la definizione di "profitto ragionevole" fornita in altri ambiti:[3]

> Nel contesto dei servizi di interesse economico generale, tale termine è definito all'articolo 5, paragrafo 5, della decisione 2012/21/UE della Commissione (nel prosieguo la «decisione SIEG») come il tasso di remunerazione del capitale che un'impresa media esigerebbe nel valutare se prestare o meno il servizio di interesse economico generale per l'intero periodo di incarico, tenendo conto del livello di rischio. Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 7, di tale decisione, «se la prestazione di servizi di interesse economico generale non è connessa a un rischio commerciale o contrattuale significativo, in particolare quando il costo netto sostenuto per la prestazione del servizio è essenzialmente compensato interamente ex post, l'utile ragionevole non può superare il tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti base». Sembra ragionevole applicare per analogia questi principi al contesto degli OSP nel trasporto aereo in conformità con il regolamento. Se l'utile superasse il livello ragionevole, la compensazione potrebbe anche sollevare questioni relative alla conformità con la normativa in materia di aiuti di Stato.

Quanto al calcolo puntuale dell'importo della compensazione, gli Orientamenti interpretativi aggiungono che:[4]

> L'importo della compensazione corrisposto al vettore aereo dovrebbe essere calcolato sulla base dei costi reali ed effettivi e delle entrate derivanti dall'esercizio della rotta registrati dal vettore aereo. Per renderli trasparenti e verificabili, il vettore aereo deve utilizzare e tenere aggiornato un sistema contabile sufficientemente dettagliato da consentire il calcolo dei costi e delle entrate corrispondenti a tale specifica rotta soggetta a OSP. In ogni caso, la compensazione è limitata all'importo riportato nel bando di gara del vettore aereo.

---

[2] Comunicazione della Commissione, Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio— Oneri di servizio pubblico (OSP), 2017/C 194/01, par. 98.

[3] *Ivi*, par. 98.

[4] *Ivi*, par. 99.

Affinché si possa escludere la presenza di aiuti di Stato, gli Orientamenti interpretativi indicano che si debba tenere conto delle cc.dd. quattro condizioni cumulative *Altmark* riportate a seguire:[5]

1) l'impresa beneficiaria deve essere effettivamente incaricata dell'assolvimento di obblighi di servizio pubblico e detti obblighi devono essere definiti in modo chiaro;
2) i parametri utilizzati per il calcolo della compensazione devono essere stabiliti anticipatamente in modo obiettivo e trasparente;
3) la compensazione non può eccedere quanto necessario a coprire interamente o in parte i costi derivanti dall'adempimento degli OSP, tenendo conto dei relativi introiti nonché di un margine di utile ragionevole per il suddetto adempimento;
4) quando la scelta dell'impresa da incaricare dell'adempimento di obblighi di servizio pubblico, in un caso specifico, non è effettuata nell'ambito di una gara pubblica che consenta di selezionare il candidato in grado di fornire tali servizi al costo minore per la collettività, il livello della necessaria compensazione deve essere determinato sulla base di un'analisi dei costi che un'impresa media, gestita in modo efficiente e adeguatamente dotata di mezzi di trasporto, avrebbe sostenuto.

Gli Orientamenti interpretativi chiariscono infine che:[6]

> Qualora queste quattro condizioni siano soddisfatte, le compensazioni degli OSP non costituiscono aiuti di Stato e in questo caso non è necessaria una notifica degli aiuti di Stato alla Commissione (tuttavia, come spiegato in precedenza, i requisiti in materia di notifica o pubblicazione del regolamento n. 1008/2008 continuano ad essere applicabili). Spetta essenzialmente alle autorità nazionali interessate valutare se questi quattro criteri siano soddisfatti da compensazioni concesse in conformità con l'articolo 17, paragrafo 8, del regolamento n. 1008/2008.
>
> […] nell'applicare il quarto criterio Altmark, qualora sia stata presentata una sola offerta nella procedura di gara d'appalto, non si può generalmente presumere che questo criterio sia stato soddisfatto, a meno che i) non vi siano salvaguardie particolarmente solide nella progettazione della procedura che assicurino la fornitura dei servizi al costo minore per la collettività o ii) lo Stato membro interessato verifichi attraverso ulteriori strumenti che il risultato corrisponda al costo minore per la collettività. Ciò significa che se si soddisfano le condizioni del regolamento n. 1008/2008, alla luce delle spiegazioni di cui sopra, si può in linea di principio ritenere che non si è in presenza di aiuti di Stato.

Tenuto conto di tale cornice regolatoria, SACAL ha incaricato Oxera di sviluppare un modello volto a stimare la compensazione per il vettore aereo selezionato dalla gara per il soddisfacimento dei requisiti previsti dal regime OSP da e per l'Aeroporto di Reggio Calabria ("compensazione").

[5] *Ivi*, par. 102.

[6] *Ivi*, par. 104.

Nonostante il Regolamento e gli Orientamenti interpretativi non definiscano puntualmente come determinare la compensazione, si ritiene che tale esercizio richieda un attento bilanciamento tra (i) il rispetto di quanto previsto dal citato Regolamento e dagli Orientamenti interpretativi per minimizzare il rischio di aiuti di Stato e (ii) la definizione di un ammontare che non scoraggi la partecipazione alla gara per l'aggiudicazione degli OSP da parte dei vettori aerei, qualora questi non siano disposti a erogare il servizio in regime di c.d. OSP "aperto", ossia senza esclusiva e compensazione.

Nello sviluppare il modello di stima della compensazione, Oxera ha tenuto conto del modello di calcolo della compensazione recentemente elaborato con riferimento al regime OSP da e per l'Aeroporto di Crotone, anch'esso gestito da SACAL, oltre che delle osservazioni e delle indicazioni ricevute dai partecipanti alla Conferenza di Servizi tenutasi il 20 settembre 2022 e il 5 ottobre 2022. Tale modello, a sua volta, teneva conto del calcolo della compensazione elaborato dalle autorità italiane in sede di definizione del regime OSP che avrebbe dovuto interessare l'Aeroporto di Crotone a partire dal 1° febbraio 2021 (firmato dalla Regione Calabria il 3 giugno 2020) e da precedenti stime della compensazione svolte in occasione della definizione di regimi OSP per la continuità aerea territoriale da altre autorità regionali.

Il modello di stima della compensazione ipotizza un regime OSP dalle seguenti caratteristiche:

- **rotte OSP proposte e numero di frequenze minime. Reggio Calabria – Venezia e v.v.**, **Reggio Calabria – Torino e v.v. e Reggio Calabria – Bologna e v.v.** con 3 frequenze settimanali. In tutti i casi la singola frequenza settimanale include entrambi i movimenti di andata e ritorno;
- **durata del regime OSP.** Il regime OSP proposto è pensato per restare in vigore tutto l'anno. Si ipotizza un totale annuale di 312 voli l'anno tra andata e ritorno per ciascuna rotta;
- **data di partenza del regime OSP.** A decorrere dalla *IATA Summer Season 2023* (i.e. 26 marzo 2023);
- **tariffe massime per i residenti in Calabria e presso la provincia di Messina.** Tale soglia massima, determinata dalle autorità italiane, sarà oggetto di aggiornamento da parte dell'ENAC per tenere conto dell'inflazione e del costo del *jet fuel*.

La presente nota ha lo scopo di descrivere sinteticamente i principali elementi costitutivi del modello di stima della compensazione, le ipotesi su cui poggia il modello e i risultati ottenuti. La nota accompagna il modello Excel 'Calcolo compensazione OSP aeroporto Reggio Calabria 05.10.2022' prodotto da Oxera ed è articolata come segue:

- la sezione 2 descrive i principali elementi costitutivi del modello di stima della compensazione;
- la sezione 3 conclude presentando i risultati dell'analisi.

2 Principali elementi costitutivi del modello di stima della compensazione

La presente sezione passa in rassegna i principali elementi costitutivi del modello di stima della compensazione.

2.1 Tipologia di aeromobile medio

I costi presunti annuali del vettore aereo che opererà ciascuna rotta del regime OSP proposto sono stati calcolati ipotizzando un **aeromobile medio con 133 posti**. Tale dato deriva dalla media delle capienze dei due aeromobili presi in considerazione, ossia l'Airbus A-319 (145 posti circa) e il Boeing B-735 (120 posti circa). Considerando gli aeromobili più rappresentativi del traffico storico osservato sui tre aeroporti calabresi gestiti da SACAL durante il periodo settembre 2021 – agosto 2022, sono questi gli aeromobili con capienza uguale o inferiore a 145 posti.

Tabella 2.1 Voli effettuati sulla tratte da e per gli aeroporti calabresi durante il periodo settembre 2021 – agosto 2022

Codice aeromobile	Capacità media per volo	Numero voli effettuati tra settembre '21 e agosto '22	% voli sul totale	% cumulativa voli
B738	189	5012	38%	38%
A320	178	3287	25%	63%
A319	**145**	**2623**	**20%**	**83%**
B38M	196	1075	8%	91%
A321	236	930	7%	98%
B735	**120**	**107**	**1%**	**99%**
B734	189	24	0%	99%
DH8D	78	23	0%	99%
SB20	50	20	0%	99%
AT7F	68	15	0%	100%
B73M	195	14	0%	100%
B733	144	13	0%	100%
DH8A	78	8	0%	100%
B190	19	7	0%	100%
B789	359	6	0%	100%
E145	49	5	0%	100%
F100	104	5	0%	100%
E190	100	2	0%	100%
LJ40	7	2	0%	100%
CRJX	100	2	0%	100%
ATR76	72	1	0%	100%

Fonte: analisi Oxera su dati ricevuti da SACAL.

Si nota che, anziché utilizzare il numero di posti medio calcolato su un più ampio numero di aeromobili rappresentativi, è stato necessario tenere conto che, allo stato attuale, la lunghezza della pista dell'Aeroporto di Reggio Calabria non consente ad aeromobili di capacità superiore a 145 posti di decollare e atterrare. Per tali ragioni, i dati sui costi e il fattore di riempimento

medio sono dati dalla media degli aeromobili più rappresentativi che consentono di rispettare il vincolo tecnico di cui sopra.

2.2 Stima della domanda attesa annuale e dei *load factor*

La domanda attesa annuale per le rotte Reggio Calabria – Torino e v.v., Reggio Calabria – Venezia e v.v. e Reggio Calabria – Bologna e v.v. è calcolata a partire dalla domanda osservata sulla rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. nel 2019.

Tale rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. è stata scelta come riferimento in quanto è l'unica rotta tra quelle oggetto di OSP a essere stata operata negli ultimi cinque anni circa. Tuttavia si nota che tale rotta è stata operata in maniera parziale.[7] Abbiamo quindi stimato il numero di passeggeri per i mesi non serviti a partire dalla domanda registrata sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. nel 2018 e nel 2019 che, al contrario della rotta Reggio Calabria – Torino e v.v., è stata operata con maggiore regolarità.

Per prima cosa abbiamo ricostruito la domanda per i mesi mancanti per la rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. per il 2019. A partire dai dati della rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. nel 2018 abbiamo calcolato la proporzione tra due mesi consecutivi e l'abbiamo applicata ai dati del 2019 per colmare i mesi mancanti sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. nel 2019, ossia durante i mesi di agosto, settembre e ottobre 2019.

La domanda ricostruita sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. è stata quindi usata come *benchmark* per stimare i mesi mancanti della rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. nel 2019 (per la quale non osserviamo domanda nei mesi di gennaio, febbraio, marzo, novembre e dicembre 2019).

Ad esempio, dai dati del 2018 per la rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. si evince che il numero di passeggeri ad agosto è stato pari all'83% del numero di passeggeri di luglio sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v.. Poiché disponiamo del numero di passeggeri per il mese di luglio sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. nel 2019, tale dato viene moltiplicato per 83% così da ottenere il numero di passeggeri sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. per agosto 2019. Lo stesso procedimento è stato utilizzato per stimare i passeggeri negli altri mesi privi di offerta di trasporto aereo sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v.. Si rimanda al foglio 'Stima domanda mensile' per i dettagli sul numero di passeggeri mensili stimato per le rotte utilizzate come riferimento.

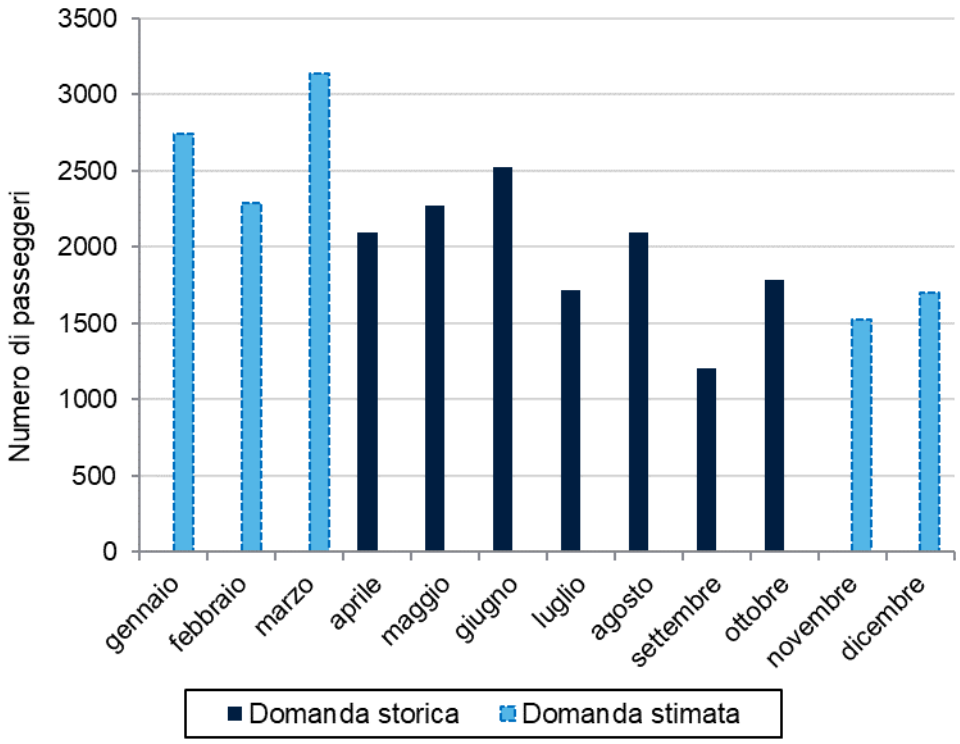
Una volta ricostruita la domanda mensile sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. nel 2019 – e quindi il peso della domanda di ciascun mese rispetto alla domanda del mese precedente – si procede a ricostruire la domanda nei mesi mancanti sulla rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. nel 2019. Ad esempio, considerato che la domanda sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. a novembre 2019 rappresenta l'86% di quella di ottobre

[7] Si nota che nel 2019 la rotta Reggio Calabria – Bologna e v.v. è stata operata solamente durante i mesi di gennaio (in parte), marzo (un solo giorno), aprile, maggio e giugno (in parte).

2019, la stessa proporzione è stata applicata alla domanda sulla rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. di ottobre 2019 per ottenere il valore della domanda su tale rotta per novembre 2019, pari a 1.528 passeggeri.

Il grafico a seguire mostra la domanda, espressa in termini di numero di passeggeri, per la rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. nel 2019 dopo aver ricostruito i mesi mancanti. La domanda stimata per tale rotta nel 2019 è pari a 25.103 passeggeri.

Figura 2.1 Ricostruzione domanda di passeggeri mensili per la rotta Reggio Calabria – Torino e v.v., 2019



Fonte: analisi Oxera su dati di traffico per l'aeroporto di Reggio Calabria ricevuti da SACAL.

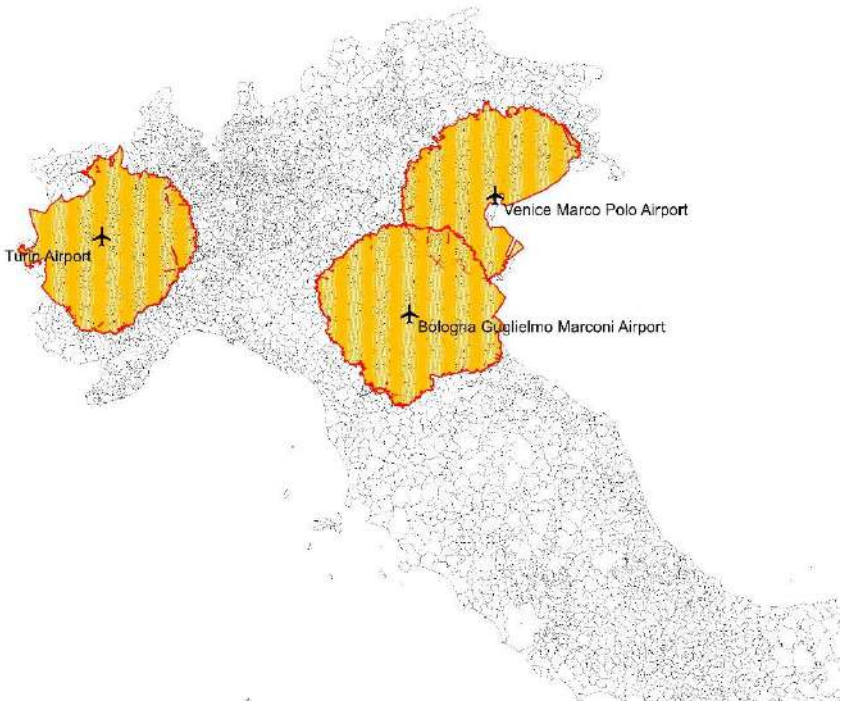
Per tenere conto dell'evoluzione della domanda tra il 2019 e la domanda attuale si è tenuto conto della variazione della stessa osservata sulla rotta Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. tra il periodo gennaio – dicembre 2019 e gli ultimi 12 mesi disponibili (periodi gennaio – agosto 2022 e settembre – dicembre 2021). Nello specifico, si osserva un calo della domanda pari a **4,28%.** Ci avvaliamo dei dati per la Reggio Calabria – Milano Linate e v.v. dal momento che solo per tale rotta si registrano passeggeri sia nel 2019 sia più recentemente durante il periodo settembre 2021– agosto 2022.[8] Applicando tale riduzione alla domanda ricostruita per la rotta **Reggio Calabria – Torino e v.v. nel 2019** otteniamo una domanda attesa pari a **24.029 passeggeri l'anno**.

[8] La serie storica del numero di passeggeri non è completa, i mesi mancanti del 2019 (agosto, settembre e ottobre) sono stati inputati a partire dai dati del 2018 seguendo la metodologia spiegata sopra.

A questo punto, partendo dalla domanda attesa stimata per la rotta Reggio Calabria – Torino e vv. nel 2019, è possibile stimare la domanda per la rotta Reggio Calabria – Bologna e vv. e la rotta Reggio Calabria – Venezia e vv., per le quali non sono disponibili dati storici per il 2019. Per ricalibrare la domanda stimata per la rotta Reggio Calabria – Torino e v.v. è stato considerato come fattore di conversione il rapporto tra il numero di abitanti nei bacini di utenza (o *catchment area*) dell'Aeroporto di Torino rispetto al numero di abitanti nelle *catchment area* degli Aeroporti di Bologna e Venezia.

La *catchment area* attorno a ciascun aeroporto è stata identificata considerando una distanza stradale di 100 chilometri. La popolazione di ciascuna *catchment area* è stata ottenuta sommando il numero di abitati di ogni comune compreso nell'area.[9] La figura a seguire illustra l'estensione geografica dei tre bacini di utenza considerati. Come è possibile notare, vi è una parziale sovrapposizione tra il bacino d'utenza dell'aeroporto di Bologna e quello dell'aeroporto di Venezia. Abbiamo ritenuto quindi opportuno stimare la domanda per le due rotte suddividendo equamente tra le due rotte la popolazione residente nei comuni situati nell'area in cui i bacini di utenza si sovrappongono.

Figura 2.2 *Catchment area* degli Aeroporti di Torino, Venezia e Bologna calcolate tramite *isodistance* di 100 chilometri



Fonte: Analisi Oxera tramite MapInfo.

La tabella a seguire mostra il rapporto tra gli abitanti nella *catchment area* di Torino rispetto a quelli nelle *catchment area* di Venezia e Bologna (corrette per

[9] Tale calcolo non tiene conto della popolazione dei comuni la cui superficie è contenuta solo parzialmente all'interno dei 100 km di percorrenza stradale a partire dall'aeroporto di interesse.

tenere conto della sovrapposizione delle due *catchment area*). Tale rapporto è stato utilizzato per correggere al rialzo la domanda attesa stimata per la rotta Reggio Calabria – Torino e vv. al fine di ottenere la domanda stimata per le rotte vitali sugli aeroporti di **Bologna e Venezia**.

Tabella 2.1 Fattore di conversione utilizzato per costruire la domanda da e per gli Aeroporti di Bologna e Venezia

Catchment area	Popolazione *catchment area*	Rapporto su popolazione *catchment area* di Torino
Torino	3.562.286	100%
Bologna	5.032.944	141%
Venezia	3.999.872	112%

Fonte: Analisi Oxera basata su dati ISTAT.

Si è scelto di utilizzare il numero di abitanti come input per la costruzione del fattore di conversione ipotizzando che maggiore è la popolazione in una determinata area, maggiori sono le opportunità di lavoro e di educazione e l'offerta di servizi sanitari. In altre parole, la numerosità della popolazione è usata come *proxy* di attrattività della rotta vitale. La correzione per la sovrapposizione tra *catchment area* è motivata dal fatto che alcune aree di interesse per i viaggiatori sono raggiungibili anche da un secondo aeroporto coperto da rotta OSP.

I *load factor* medi teorici sono quindi calcolati come il rapporto tra la domanda annuale attesa e la capacità annuale dell'OSP. La tabella a seguire illustra il calcolo dei *load factor* teorici per le rotte Reggio Calabria – Venezia e v.v., Reggio Calabria – Torino e v.v. e Reggio Calabria – Bologna e v.v..

Tabella 2.2 Calcolo dei *load factor* medio

Rotta OSP	Numero voli annuali [A]	Posti medi per volo [B]	Capacità annuale [C]=[A]*[B]	Passeggeri annuali [D]	*Load factor* medio [E]=[D]/[C]
REG-TRN	312	133	41.384	24.029	58%
REG-BLQ	312	133	41.384	33.949	82%
REG-VCE	312	133	41.384	26.981	65%

Fonte: Analisi Oxera.

2.3 Costi medi attesi

I costi medi attesi per il vettore aereo sono stati estratti dal *software* Apex attraverso la funzione di simulazione dei costi che verrebbero sostenuti dalle compagnie aeree per operare ciascuna rotta, tenuto conto delle frequenze previste dall'OSP e del *load factor* medio stimato al passaggio precedente.

Le compagnie aeree sono state selezionate sulla base dei dati storici forniti da SACAL e in particolare considerando solo i vettori aerei (i) che hanno operato

da e verso gli aeroporti calabresi durante il periodo settembre 2021 – agosto 2022 con gli aeromobili di interesse (i.e. Airbus A-319 e Boeing 735) e (ii) che sono presenti sul *software* Apex. Sono state selezionate quindi le seguenti compagnie aeree per l'aeromobile A319: easyJet, Eurowings, ITA Airways, Volotea e Austrian Airlines. Si nota, invece, che i costi medi attesi estratti per l'aeromobile B735 sono quelli relativi alla sola Blue Air, essendo quest'ultima l'unica compagnia aerea (considerando i tre aeroporti calabresi) a operare voli col suddetto aeromobile i cui costi sono disponibili su Apex.

La stima del costo annuale per rotta deriva dalla media dei costi dei due aeromobili selezionati. La tabella a seguire illustra il costo annuale stimato per ciascuna delle tre rotte OSP proposte.

Tabella 2.3 Costo totale annuo atteso per rotta OSP

Rotta OSP	Costo totale annuo atteso (€)
REG-TRN	3.421.534
REG-BLQ	3.111.317
REG-VCE	3.287.351

2.4 Tariffa media (per residenti e non) attesa

Piuttosto che stimare la quota di passeggeri residenti sul totale dei passeggeri attesi e le tariffe medie che il vettore aereo applicherà ai residenti e separatamente ai non residenti, anche tenuto conto del tetto massimo previsto per le tariffe dei residenti calabresi e della provincia di Messina, abbiamo ritenuto preferibile stimare la tariffa media sulle rotte oggetto di analisi per tutti i passeggeri, residenti calabresi e non, per tutto l'anno.

Abbiamo utilizzato come base di stima il prezzo del biglietto aereo medio ponderato per il numero di passeggeri osservato nel corso dell'ultimo anno circa sulle rotte per Roma Fiumicino, Milano Linate, Milano Malpensa, Bergamo Orio al Serio e Torino dagli aeroporti gestiti da SACAL e v.v., estratto dal *software* Apex considerando il periodo giugno 2021 – maggio 2022. La tariffa media così calcolata è pari a 50,12 euro a tratta per ogni rotta.

La tabella a seguire illustra le rotte considerate per la determinazione della tariffa media attesa da applicare alla rotta OSP.

Tabella 2.4 Tariffe medie utilizzate nell'analisi

Rotta	Compagnia aerea	Tariffa media ponderata per il numero di passeggeri osservati tra settembre 2021- agosto 2022 (€)
CRV-BGY	Ryanair	42,71
REG-FCO	ITA Airways	65,67
REG-LIN	ITA Airways	78,46
SUF-BGY	Ryanair	32,16
SUF-FCO	ITA Airways	75,66
SUF-LIN	ITA Airways	58,73
SUF-MPX	easyJet	39,44
SUF-MPX	Ryanair	34,52
SUF-MPX	Wizz Air	32,19
SUF-TRN	Blue Air	61,55
SUF-TRN	Ryanair	41,41
SUF-TRN	Wizz Air	38,92
Media aritmetica	**-**	**50,12**

Fonte: Analisi Oxera basata su dati estratti dal *software* Apex.

2.5 Ricavi attesi

I ricavi attesi per la rotta oggetto di analisi sono stati determinati come segue:

$$\begin{aligned} Ricavi\ presunti\ annuali \\ = Capacità\ media \times load\ factor\ teorico \\ \times numero\ di\ frequenze\ giornaliere \\ \times settimane\ di\ operatività\ del\ regime\ OSP\ proposto \\ \times tariffa\ media\ attesa \end{aligned}$$

Nel caso base (i.e. aeromobile con 133 posti e tariffa media pari a €50,12 a tratta), tale esercizio restituisce i ricavi presunti annui riportati nella tabella a seguire.

Tabella 2.5 Ricavi attesi per rotta OSP

Rotta OSP	Ricavi attesi annuali (€)
REG-TRN	1.204.275
REG-BLQ	1.701.449
REG-VCE	1.352.206

Fonte: Analisi Oxera.

2.6 Profittabilità media attesa

La profittabilità media attesa dalla compagnia aerea da utilizzare ai fini del calcolo dell'utile previsto – e quindi della compensazione – si basa sul margine EBIT (espresso in termini percentuali) che IATA riporta per il mercato europeo: 4,80% nel 2019 e -2,60% nel 2022.

Si ipotizza che nel 2024 il margine EBIT atteso dalle compagnie aeree attive in Europa torni al livello pre-COVID-19, ossia 4,80%. Secondo IATA, infatti, entro il 2024 il traffico aereo in Europa tornerà ai livelli pre-pandemici.[10]

La profittabilità media attesa dalla compagnia aerea che erogherà gli OSP per il 2023 è stata calcolata come la media aritmetica tra la profittabilità attesa da IATA per il 2022 in Europa (i.e. -2,60%) e quella ipotizzata per il 2024 (i.e. 4,80%). Tale esercizio restituisce un margine EBIT atteso per il 2023 pari a 1,10%.

I valori stimati per il 2023 e per il 2024 sono quindi stati "mediati" algebricamente per ottenere un **margine EBIT medio pari a 2,95%**. Applicando tale coefficiente ai costi totali annui presunti si ottiene il margine EBIT annuo per ciascuna rotta OSP proposta. I risultati sono illustrati nella tabella a seguire.

[10] Secondo IATA: "*In the next few years, the intra-Europe market is expected to benefit from passenger preferences for short-haul travel as confidence rebuilds. This will be facilitated by increasingly harmonized and restriction-free movement within the EU. Total passenger numbers to/from/within Europe are expected to reach 86% of 2019 values in 2022, before making a full recovery in 2024 (105%)*". Si veda IATA (2022), 'Air Passenger Numbers to Recover in 2024', 1 marzo. Disponibile al seguente link: https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/#:~:text=Geneva%20%2D%20The%20International%20Air%20Transport,%25%20of%20the%202019%20total (ultimo accesso il 6 ottobre 2022).

Tabella 2.6 Margine per rotta OSP

Rotta OSP	Margine annuale (€)
REG-TRN	100.935
REG-BLQ	91.784
REG-VCE	96.977

Fonte: Analisi Oxera.

3 Conclusioni

Tenuto conto di quanto descritto sinora, sulle rotte OSP proposte i costi totali annui presunti superano i ricavi presunti. La tabella a seguire illustra la perdita che il vettore aereo registrerebbe su ciascuna rotta.

Tabella 3.1 Perdita stimata per rotta OSP

Rotta OSP	Perdita annuale (€)
REG-TRN	(2.217.259)
REG-BLQ	(1.409.867)
REG-VCE	(1.935.144)

Fonte: Analisi Oxera.

Tenendo quindi conto della marginalità attesa di cui alla sezione 2.6, l'ammontare totale della compensazione su tutte le rotte (tenendo conto di due anni di regime OSP) è complessivamente pari a **€ 11.703.932.** La tabella a seguire illustra il calcolo della compensazione a partire dai suoi principali elementi costitutivi.

Tabella 3.2 Calcolo della compensazione

		Reggio Calabria – Torino e v.v.	**Reggio Calabria – Bologna e v.v.**	**Reggio Calabria – Venezia e v.v.**
Frequenze settimanali	[A]	3	3	3
Numero di movimenti annuali	[B]	312	312	312
Capacità media	[C]	133	133	133
Costo totale annuale atteso	[D]	€ 3.421.534	€ 3.111.317	€ 3.287.351
Load factor medio teorico	[E]	58%	82%	65%
Tariffa media attesa	[F]	€ 50,12	€ 50,12	€ 50,12
Domanda attesa annuale	[G]=[B]*[C]*[E]	24.029	33.949	26.981
Ricavi presunti annuali	[H]=[F]*[G]	€ 1.204.275	€ 1.701.449	€ 1.352.206
Utile(Perdita) presunta annuale	[I]=[H]–[D]	€ (2.217.259)	€ (1.409.867)	€ (1.935.144)
Margine EBIT medio atteso per il triennio 2023-25	[L]	2,95%	2,95%	2,95%
Margine annuale	[M]=[L]*[D]	€ 100.935	€ 91.784	€ 96.977
Compensazione totale annuale	**[N]= –[I]+[M]**	**€ 2.318.194**	**€ 1.501.651**	**€ 2.032.121**
Compensazione totale su due anni	**[O]=[N]*2**	**€ 4.636.388**	**€ 3.003.302**	**€ 4.064.242**

Note: Analisi Oxera.

Si nota che gli importi di cui sopra non tengono conto del potenziale costo relativo al parcheggio dell'aeromobile presso l'Aeroporto di Reggio Calabria durante la fascia oraria notturna. Apprendiamo da SACAL che la tariffa per il parcheggio presso l'aeroporto in questione è pari a 0,07 euro/tonnellata, dove il costo per le prime due ore di servizio è a carico del gestore aeroportuale.

A seguire si riporta una stima dei costi giornalieri da sommare eventualmente al calcolo della compensazione di cui sopra qualora si ritenesse che il vettore faccia stazionare un aeromobile presso l'aeroporto di Reggio Calabria durante la fascia oraria notturna. La stima dei costi di parcheggio è stata calcolata ipotizzando che un aeromobile stazioni presso l'aeroporto di Reggio Calabria in media nove ore, di cui le prime due a carico di SACAL.

Tabella 3.3 Stima dei costi di parcheggio a carico del vettore in caso di sosta notturna di un aeromobile presso l'aeroporto di Reggio Calabria

Modello aeromobile	Peso (tonnellate)[1]	Stima costi di parcheggio giornaliera[2]	Costo annuale per una rotta (312 movimenti l'anno)
Airbus A-319	69,00	€ 33,81	**€ 10.549**
Boeing B-735	60,00	€ 29,40	**€ 9.173**
Costo medio annuale per una rotta			**€ 9.861**

Note: [1] Il peso è determinato come media aritmetica tra quello massimo in fase di decollo e quello massimo in fase di atterraggio. [2] Il costo giornaliero è stimato ipotizzando nove ore di sosta di cui le prime due a carico di SACAL.

Fonte: Analisi Oxera basata su dati forniti da SACAL per il costo orario del parcheggio presso lo scalo di Reggio Calabria e dati sul peso degli aeromobili provenienti dalle seguenti fonti: Airbus 319 si veda il link https://aircraft,airbus,com/en/aircraft/a320/a319ceo (ultimo accesso il 6 ottobre 2022).

REGIONE CALABRIA
DIPARTIMENTO
TURISMO, MARKETING TERRITORIALE, MOBILITÀ
Settore Trasporti, Mobilità Sostenibile, Osservatorio

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO AEROPORTO DELLO STRETTO
VERBALE CONCLUSIVO CONFERENZA DI SERVIZI DEL 10/10/2022

Il giorno 10 ottobre 2022 alle ore 10:30, tutti collegati in modalità telematica "da remoto", in video conferenza, *giusta* convocazione del Dirigente Generale del Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria del 15/09/2022 (nota prot. n. 406296), e *giusta* resoconti della conferenza di servizi del 20/09/2022 e del 05/10/2022, redatti e sottoscritti dal responsabile del procedimento ing. Rodolfo Bova e dalla Dirigente del Settore Avv. Filomena Tiziana Corallini (che si allegano al presente verbale), per la prosecuzione della medesima conferenza già avviata lo scorso 20 settembre e proseguita il successivo 5/10/2022, sono presenti:

1. D.ssa Giuseppina Princi, Vice Presidente della Regione Calabria, giusta delega del Presidente della Regione Calabria (prot. n. 408280 del 16/09/2022);
2. Avv. Filomena Tiziana Corallini, Dipartimento Turismo, Marketing territoriale, Mobilità, Regione Calabria
3. Ing. Giuseppe Pavone, Dipartimento Turismo, Marketing territoriale, Mobilità, Regione Calabria
4. Ing. Rodolfo Bova, Dipartimento Turismo, Marketing territoriale, Mobilità, Regione Calabria
5. Dott. Costantino Fiorillo, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, giusta delega del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
6. Ing. Michele Domenichiello, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, giusta delega del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (uff. di Gabinetto n. 0031056 del 19/09/2022)
7. D.ssa Teresa Evangelistella, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
8. Avv. Luigi Guidone, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
9. D.ssa Daniela Candido, Enac, giusta delega del Presidente Enac (prot. n. 115142 del 20/09/2022)
10. D.ssa Livia Coraggio, Enac
11. Dott. Roberto Giametta, Enac
12. Dott. Marco Franchini, Sacal Spa
13. D.ssa Tiziana Ferragina, Sacal Spa
14. Dott. Roberto Alimonti, Oxera Consulting
15. Avv. Carmelo Versace, Sindaco Città Metropolitana di Reggio Calabria
16. Ing. Lorenzo Benestare, Città Metropolitana di Reggio Calabria
17. Dott. Paolo Brunetti, Sindaco f.f. Comune di Reggio Calabria
18. Arch. Roberto Siracusano, giusta delega Sindaco Città Metropolitana di Messina (prot. n. 2082/2022/gab del 20/09/2022)
19. Ing. Salvatore Mondello, Assessore del Comune di Messina, giusta delega del Sindaco del Comune di Messina (prot. n. 0249320/2022 del 06/10/2022).

Risultano, pertanto, presenti tutte le Amministrazioni convocate.

Presiede la Conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria, D.ssa Giuseppina Princi, e coordina i lavori l'Avv. Filomena Tiziana Corallini, dirigente del Dipartimento Turismo, Marketing territoriale, mobilità della Regione Calabria.

Alle ore 10.45, avvia i lavori della conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria la quale, preliminarmente, rappresenta l'avvenuta trasmissione, ad opera degli uffici, di tutta la documentazione da esaminare, così come convenuto nella seduta del 05/10 u.s. e, nella fattispecie: Allegato 1 (rimodulato ed integrato relativamente alla destinazione Venezia, nonché allegato 1 relativo alla rotta REG – VRN); studio sui fabbisogni di trasporto aereo, anch'esso integrato; nuovi calcoli della compensazione relativamente alle due soluzioni (destinazione Venezia e Verona); comunica, inoltre, l'assenza di osservazioni pervenute relativamente alla documentazione trasmessa, auspicando che detti elaborati risultino adeguati. Chiede ai partecipanti di intervenire sull'argomento.

Risultano presenti, quali delegati per il MIMS, sia l'ing. Domenichiello sia il Direttore Generale Dott. Costantino Fiorillo, il quale interviene per un cortese saluto auspicando la celere definizione della Conferenza (sul presupposto che la documentazione trasmessa dalla Regione Calabria risulta esaustiva e idonea a chiarire le questioni in considerazione). Di seguito, i rappresentanti del MIMS relazionano in merito alla documentazione integrativa trasmessa dalla Regione Calabria. Essi rappresentano di aver verificato la documentazione pervenuta e di aver rinvenuto, nella predetta, i chiarimenti richiesti rispetto alle caratteristiche della domanda di mobilità verso la Regione Veneto. Esprimono, infine, condivisione per la scelta di OSP sulla rotta REG – VCE, verosimilmente più idonea rispetto a quella REG – VRN. Sostengono, da ultimo, che andrebbe ulteriormente chiarita la questione relativa alle modalità di informazione alla Regione Sicilia dell'attivazione del progetto OSP, considerando che parte dei beneficiari della tariffa (residenti nel Comune di Messina) ricadono in quel territorio regionale. Propongono, pertanto, di trasmettere una nota informativa prima dell'atto di chiusura della Conferenza, ed attendere, per la validazione dell'atto stesso, che non sia evidenziata, entro un termine predefinito, una contrarietà formale da parte di quella Amministrazione.

Interviene sul tema in considerazione la Vice Presidente, la quale propone di definire intanto positivamente la Conferenza e di trasmetterne gli esiti alla Regione Sicilia al fine di acquisire eventuali osservazioni in merito.

Il Ministero valuta come percorribile la proposta della Vice Presidente ferma restando, comunque, la necessità di riaprire il tavolo della Conferenza qualora, la Regione Sicilia dovesse far pervenire obiezioni al progetto. Si rimette, infine, alle valutazioni della Regione Calabria in ordine al percorso amministrativo da seguire per informare la Regione Sicilia.

La Vice Presidente comunica, in sintesi, il percorso programmato: chiusura della Conferenza e informativa alla Regione Sicilia con richiesta di osservazioni entro un termine predeterminato.

Interviene il Ministero per evidenziare che, nell'Allegato 1, è stata prevista la possibilità, dopo i due anni posti a base dell'eventuale gara, della proroga del servizio al massimo per un anno , suggerendo, invece, di inserire – muovendosi nell'ambito della normativa vigente in materia - genericamente "*due anni eventualmente prorogabili*"; il Ministero chiede altresì alla regione Calabria di inserire nel paragrafo dell'Allegato I dedicato alle informazioni sulla gara, ed in particolare sulla compensazione, un esplicito rinvio al documento sul calcolo della compensazione contenente gli studi effettuati sugli eventuali costi e ricavi per la compagnia aggiudicataria del servizio.

Interviene il Sindaco di Reggio Calabria, il quale fa presente di essere soddisfatto delle modifiche e delle integrazioni apportate alla documentazione trasmessa dalla Regione Calabria.

Anche la Città Metropolitana di Reggio Calabria non rileva motivi ostativi alla proposta, a fronte delle integrazioni pervenute, e si dichiara favorevole alla soluzione relativa al volo REG – VCE.

Infine, anche la Città Metropolitana di Messina si dichiara favorevole alla soluzione da ultimo richiamata che rappresentava la proposta originaria dell'OSP.

La Vice Presidente della Regione, sentiti i pareri delle Amministrazioni presenti, ritiene che la Conferenza possa ritenersi definitivamente conclusa sul progetto che prevede quindi le rotte REG – TRN, REG – BLQ e REG – VCE.

Il referente regionale Responsabile del Procedimento chiede al MIMS ed all'Enac di ipotizzare una data di avvio del servizio: condivise le scarse possibilità - legate ai tempi tecnici per svolgere gli adempimenti consequenziali e per ottenere un imprescindibile riscontro da parte della Commissione Europea in tempi brevi - di avviare il servizio contestualmente all'avvio della stagione Summer Iata 2023, la Conferenza si determina per la data di sabato 27/05/2023 quale giorno di inizio del servizio onerato.

La Vice Presidente avvia una discussione su ulteriori elementi, con particolare riferimento agli orari dei voli. In relazione a tale aspetto la rappresentante dell'Enac sostiene che gli orari debbano rientrare nella fascia oraria di operatività dello scalo, e cioè tra le ore 08:00 e le ore 20:00; detta posizione viene condivisa anche dalle Amministrazioni locali presenti.

I rappresentanti della Regione evidenziano che risulterebbe poco efficace imporre orari prestabiliti per i voli. Ciò in quanto il vettore aereo si potrebbe trovar costretto a basare l'aeromobile una notte a Reggio Calabria con ripartenza il giorno seguente; propongono, pertanto, anziché una predeterminazione degli orari, l'inserimento, nell'eventuale bando di gara, della previsione di una premialità per i vettori che garantiranno i voli all'interno delle fasce orarie dalle 08:00 alle 10:00 e dalle 18:00 alle 20:00 ed anche per i vettori che, muovendosi all'interno della più ampia fascia 08:00 – 20:00, garantirà frequenze in giorni consecutivi.

Dopo ampia discussione, la Conferenza stabilisce, in sintesi: a) di prevedere una premialità per le compagnie che assicureranno voli da e per la destinazione nelle fasce 08:00 – 10:00 e 18:00 – 20:00 su tre giorni settimanali non consecutivi (con punteggio premiale maggiore rispetto alla premialità indicata a seguire); b) una premialità (inferiore rispetto a quella del caso precedente) per le compagnie che assicureranno voli da e per la destinazione in due giorni settimanali consecutivi, con orario di arrivo la sera e partenza la mattina successiva (immaginando il basamento dell'aeromobile presso lo scalo reggino per la notte dei primi due voli e lasciando la possibilità di libera scelta per la giornata del terzo volo).

La Vice Presidente dichiara condivisa e confermata la suddetta proposta sulle tipologie di premialità.

Il Ministero evidenzia, infine, sia la questione dell'incidenza del costo del carburante sui costi complessivi per la compagnia aerea, sia la necessità di indicare la quotazione del jet fuel che è stata considerata alla base della determinazione dei costi e che sarà assunta quale riferimento per l'aggiornamento delle tariffe successive; ricordando che relativamente al progetto OSP di Crotone, il Ministero, di concerto con l'Enac, ha assunto quale quotazione di riferimento, la media di quelle registrate nei dodici mesi precedenti la Conferenza di Servizi, propone, pertanto, alla Conferenza di utilizzare i medesimi parametri.

I rappresentanti della Regione condividono la suddetta proposta consistente nel riferimento alla media registrata nei dodici mesi precedenti la Conferenza di Servizi.

Infine, la Conferenza stabilisce che le tariffe residenti possano trovare applicazione, così come stabilito per Crotone, anche per le seguenti categorie di non residenti: over 70 anni, bimbi/ragazzi da 2 a 21 anni, soggetti diversamente abili, e studenti universitari fino all'età di 27 anni.

Si approva, infine, la proposta di prevedere nell'eventuale bando di gara una premialità per il vettore che applicherà una tariffa agevolata per i lavoratori abituali non residenti nella provincia di Reggio Calabria e nella città di Messina. Detta agevolazione tariffaria non è da intendersi quale tariffa impositiva, come nei casi prima indicati, ma esclusivamente quale eventuale tariffa agevolata che liberamente il vettore potrà obbligarsi, in fase di gara, ad applicare.

Su ulteriore richiesta del Ministero in merito alle modalità di coinvolgimento della regione Sicilia, la Vice Presidente ribadisce che la Regione Calabria non acquisirà un nulla osta in merito alla chiusura positiva della Conferenza ma stabilirà un termine di cinque giorni entro il quale la regione Sicilia potrà rappresentare le proprie osservazioni in merito; decorso il predetto termine in assenza di osservazioni, la informativa si intenderà recepita positivamente.

La seduta pertanto, alle ore 13:00, viene dichiarata conclusa positivamente dalla Vice Presidente della Regione Calabria.

Si allegano:

1. studio sull'analisi dei fabbisogni
2. deleghe dei partecipanti
3. "allegato 1" relativi alle proposte di rotte: REG – TRN, REG – BLQ, REG – VCE
4. modello di compensazione comprensivo di relazione illustrativa
5. resoconti delle sedute della Conferenza del 20/09/2022 e del 5/10/2022

D.ssa Giuseppina Princi – V. Presidente Regione Calabria

GIUSEPPINA
PRINCI
Regione Calabria
26/10/2022
11:03:39
GMT+00:00

Dott. Costantino Fiorillo – Direttore Generale MIMS

Firmato digitalmente da
Costantino Fiorillo
CN = Costantino Fiorillo
O = Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
C = IT

Ing. Michele Domenichiello – MIMS

MICHELE
DOMENICHIELLO
MINISTERO DELLE
INFRASTRUTTURE E DEI
TRASPORTI
26.10.2022 16:51:15
UTC

D.ssa Daniela Candido – ENAC

Daniela Candido
ENAC - Ente
Nazionale per
l'Aviazione Civile
26.10.2022 13:08:27
GMT+00:00

Avv. Carmelo Versace – Città Metropolitana Reggio Calabria

Carmelo Versace
Vice Sindaco Metropolitano
27.10.2022 09:18:16 GMT+02:00

Arch. Roberto Siracusano – Città Metropolitana di Messina

Firmato digitalmente da:
Siracusano Roberto
Firmato il 27/10/2022 10:14
Seriale Certificato: 653094138616200742870399540500180776555
Valido dal 17/02/2020 al 16/02/2023
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

Dott. Paolo Brunetti – Comune di Reggio Calabria

Firmato digitalmente da:
BRUNETTI PAOLO
Firmato il 27/10/2022 12:01
Seriale Certificato: 935941
Valido dal 22/11/2021 al 22/11/2024
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Ing. Salvatore Mondello – Comune di Messina

Firmato digitalmente da:
MONDELLO SALVATORE
Firmato il 27/10/2022 13:35
Seriale Certificato: 57528
Valido dal 07/01/2021 al 07/01/2024
InfoCamere Qualified Electronic Signature CA

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Rodolfo Bova

Rodolfo
Bova
Regione
Calabria
28.10.2022
08:09:53
GMT+01:00

REGIONE CALABRIA
DIPARTIMENTO
TURISMO, MARKETING TERRITORIALE, MOBILITA'
Settore Trasporti, Mobilità Sostenibile, Osservatorio

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO AEROPORTO DELLO STRETTO
VERBALE CONFERENZA DI SERVIZI DEL 20/09/2022

Il giorno 20 settembre 2022 alle ore 12:00, tutti collegati in modalità telematica "da remoto", in video conferenza, giusta convocazione del Dirigente Generale del Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria del 15/09/2022 (nota prot. n. 406296), sono presenti:

1. D.ssa Giuseppina Princi, Vice Presidente della Regione Calabria, giusta delega del Presidente della Regione Calabria (prot. n. 408280 del 16/09/2022);
2. Avv. Filomena Tiziana Corallini, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
3. Ing. Giuseppe Pavone, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
4. Ing. Rodolfo Bova, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
5. Ing. Michele Domenichiello, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili giusta delega del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (uff. di Gabinetto n. 0031056 del 19/09/2022)
6. D.ssa Teresa Evangelistella, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
7. Avv. Luigi Guidone, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
8. D.ssa Daniela Candido, Enac, giusta delega del Presidente Enac (prot. n. 115142 del 20/09/2022)
9. D.ssa Livia Coraggio, Enac
10. Dott. Roberto Giametta, Enac
11. Dott. Marco Franchini, Sacal Spa
12. D.ssa Tiziana Ferragina, Sacal Spa
13. Dott. Roberto Alimonti, Oxera Consulting
14. Avv. Carmelo Versace, Sindaco Città Metropolitana di Reggio Calabria
15. Ing. Lorenzo Benestare, Città Metropolitana di Reggio Calabria
16. Dott. Paolo Brunetti, Sindaco f.f. Comune di Reggio Calabria
17. Arch. Roberto Siracusano, giusta delega Sindaco Città Metropolitana di Messina (prot. n. 2082/2022/gab del 20/09/2022)
18. Ing. Salvatore Mondello, Assessore del Comune di Messina (non risulta pervenuta agli atti dell'ufficio delega formale da parte del Sindaco del Comune di Messina).

Risultano pertanto essere presenti tutti gli Enti locali convocati.
Presiede la Conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria, D.ssa Giuseppina Princi, e coordina i lavori l'Avv. Filomena Tiziana Corrallini, dirigente del dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità della Regione Calabria.
Alle ore 12.05, apre la conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria, portando i saluti del Presidente; la D.ssa Princi, evidenzia l'importanza data alla odierna conferenza da parte della Amministrazione Regionale, consapevole del ruolo strategico dello scalo aeroportuale di Reggio Calabria sia per la posizione logistica ove ricade il bacino interessato (area metropolitana di Reggio Calabria e di Messina), sia per l'economia di un territorio che conta in oltre 700 mila abitanti la popolazione residente nelle due aeree, sia per le strategie di sviluppo sociale del territorio interessato; per tale motivo, ribadisce che l'impegno della Regione Calabria risulta notevole anche in termini di risorse economiche (13 meuro la somma messa a disposizione della Regione Calabria per gli OSP dell'aeroporto dello stretto, che si aggiungono i circa 3 meuro di fondi statali).
La Vice Presidente rammenta ai presenti che la scelta della odierna proposta da parte della Regione Calabria (tratte REG – TRN, REG – BLQ e REG – VCE), è frutto di pregresse interlocuzioni con gli Enti locali coinvolti (per ultimo l'incontro dell'8 settembre u.s. presso lo scalo reggino) e scaturisce da un approfondito studio sull'analisi del fabbisogno di trasporto, ivi inclusa la mobilità sanitaria passiva e le esigenze per motivi di studio degli studenti calabresi e siciliani.

L'ing. Domenichiello, direttore della Divisione n. 2 del MIMS, evidenzia che i tempi ristretti intercorsi tra la data dell'invio della convocazione (e dei relativi allegati tecnici) e la data odierna, non hanno consentito una attenta valutazione della proposta e pertanto chiede un rinvio di almeno 7/10 giorni, per poter procedere ad una accurata disamina della documentazione pervenuta.
La Vice Presidente, considerata la presenza di tutti gli Enti coinvolti, propone di stabilire già in questa sede, di comune accordo, una nuova data utile di prosecuzione della conferenza.
Il Sindaco metropolitano di Reggio Calabria comunica di aver ricevuto la documentazione nella giornata del 16/09/2022 e anche lui manifesta l'esigenza oggettiva di procedere ad un rinvio della seduta, necessario ad un approfondimento della documentazione trasmessa.
Il Dott. Franchini, Amministratore Unico di Sacal Spa, rammenta che i tempi stretti della convocazione sono dettati dall'obiettivo di pervenire in tempi brevi alla chiusura positiva della conferenza, tale da consentire di attivare i nuovi voli già dalla prossima stagione Summer 2023, anche considerando che per i residenti di Messina, ciò comporterà delle integrazioni con il piano dei trasferimenti marittimi da e per la Calabria.
L'ing. Pavone illustra il progetto degli OSP (la scelta delle tratte scaturisce da un approfondito studio sull'analisi del fabbisogno di trasporto, ivi inclusa la mobilità sanitaria passiva e le esigenze per motivi di studio), soffermandosi sulle tariffe a favore dei residenti di Calabria e Sicilia: Euro 50,12 per i residenti calabresi ed Euro 40,12 per quelli siciliani (quest'ultimi sopportano già il costo del trasferimento da Messina allo scalo aeroportuale); altra valutazione è quella relativa agli orari dei voli, poiché quest'ultimi dovranno essere coordinati con quelli della continuità territoriale marittima per i residenti in Sicilia.
L'ing. Domenichiello sottopone all'attenzione dei presenti la possibilità di rinviare la conferenza o al 28 settembre o ai giorni 4 o 5 ottobre p.v.
Su proposta della Vice Presidente, sentiti tutti i presenti, si concorda il rinvio della seduta al 5/10/2022 con inizio alle ore 10:30, sempre in modalità telematica.
La D.ssa Evangelistella del MIMS, evidenzia che gli allegati "1" trasmessi, contengono, nella parte introduttiva, degli errori materiali relativamente alle infrastrutture esistenti sul territorio di riferimento (linee ferroviarie e infrastrutture stradali) e necessitano pertanto di alcune integrazioni: non risulta, inoltre, indicata la differenza della tariffa (per come dichiarato dall'ing. Pavone in Conferenza) tra i residenti in Regione Calabria e i residenti in Regione Sicilia; evidenzia inoltre, relativamente alla compensazione, che non risulta indicato se detto importo sia al netto o meno dell'Iva.
La Vice Presidente invita l'ing. Bova a verificare le eventuali integrazione da inserire negli allegati "1" per come richiesto dalla D.ssa Evangelistella; lo stesso ing. Bova, nel garantire che verificherà le integrazioni richieste in tempi brevi, propone alla Vice Presidente di voler valutare l'opportunità di non procedere alla chiusura del verbale odierno, ma di considerare la chiusura della seduta come una mera sospensione condivisa della conferenza, indicando nello stesso verbale l'aggiornamento della seduta alla data già concordata del 5/10/2022.
L'avv. Corallini evidenzia che detta soluzione consentirebbe una semplificazione della procedura amministrativa; si darebbe infatti atto dell'aggiornamento della seduta alla nuova data concordata, tale da non procedere ad una nuova convocazione.
La Vice Presidente, sentiti tutti i presenti, condivide la soluzione proposta dal Dipartimento Turismo.
La D.ssa Candido, direttore del trasporto aereo di Enac, chiede di evidenziare il riferimento normativo regionale dei fondi stanziati dalla Regione Calabria per l'OSP (il provvedimento della Giunta Regionale di stanziamento delle risorse sarà quindi indicato nelle schede "allegato 1" che saranno oggetto di integrazione per come richiesto dal MIMS).
La seduta pertanto, all'unanimità, viene sospesa ed aggiornata a mercoledì 5 ottobre alle ore 10:30, previa formale comunicazione (anche con l'indicazione del link di collegamento telematico), che il Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria si impegna a trasmettere, a mezzo pec, agli interessati nei tempi previsti.
Si da atto pertanto che il presente verbale vale anche quale nuova formale convocazione per i presenti per la seduta del 5 ottobre 2022. La seduta viene sospesa alle ore 13:10.

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Rodolfo Bova

RODOLFO
BOVA
REGIONE
CALABRIA
03.10.2022
08:51:00
UTC

Il Dirigente del Settore
Avv. Filomena Tiziana Corallini

FILOMENA TIZIANA CORALLINI
REGIONE CALABRIA
03.10.2022 09:36:20 UTC

REGIONE CALABRIA
DIPARTIMENTO
TURISMO, MARKETING TERRITORIALE, MOBILITA'
Settore Trasporti, Mobilità Sostenibile, Osservatorio

ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO AEROPORTO DELLO STRETTO
RESOCONTO CONFERENZA DI SERVIZI DEL 05/10/2022

Il giorno 5 ottobre 2022 alle ore 10:35, tutti collegati in modalità telematica "da remoto", in video conferenza, giusta convocazione del Dirigente Generale del Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria del 15/09/2022 (nota prot. n. 406296), e giusta resoconto della conferenza di servizi del 20/09/2022 (redatto e sottoscritto dal responsabile del procedimento ing. Rodolfo Bova e dalla Dirigente del Settore Avv. Filomena Tiziana Corallini, allegato al presente), per la prosecuzione della medesima conferenza già avviata lo scorso 20 settembre, sono presenti:

1. D.ssa Giuseppina Princi, Vice Presidente della Regione Calabria, giusta delega del Presidente della Regione Calabria (prot. n. 408280 del 16/09/2022);
2. Avv. Filomena Tiziana Corallini, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
3. Ing. Giuseppe Pavone, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
4. Ing. Rodolfo Bova, dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità Regione Calabria
5. Ing. Michele Domenichiello, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili giusta delega del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (uff. di Gabinetto n. 0031056 del 19/09/2022)
6. D.ssa Teresa Evangelistella, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
7. Avv. Luigi Guidone, Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
8. D.ssa Daniela Candido, Enac, giusta delega del Presidente Enac (prot. n. 115142 del 20/09/2022)
9. D.ssa Livia Coraggio, Enac
10. Dott. Roberto Giametta, Enac
11. Dott. Marco Franchini, Sacal Spa
12. D.ssa Tiziana Ferragina, Sacal Spa
13. Dott. Roberto Alimonti, Oxera Consulting LLP
14. Avv. Carmelo Versace, Sindaco Città Metropolitana di Reggio Calabria
15. Ing. Lorenzo Benestare, Città Metropolitana di Reggio Calabria
16. Dott. Paolo Brunetti, Sindaco f.f. Comune di Reggio Calabria
17. Arch. Roberto Siracusano, giusta delega Sindaco Città Metropolitana di Messina (prot. n. 2082/2022/gab del 20/09/2022)
18. Ing. Salvatore Mondello, Assessore del Comune di Messina, giusta delega del Sindaco del Comune di Messina (prot. n. 0248369/2022 del 05/10/2022).

Risultano pertanto essere presenti tutte le Amministrazioni convocate.

Presiede la Conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria, D.ssa Giuseppina Princi, e coordina i lavori l'Avv. Filomena Tiziana Corrallini, dirigente del dipartimento turismo, marketing territoriale, mobilità della Regione Calabria.

Alle ore 10.35, apre la conferenza la Vice Presidente della Regione Calabria, portando i saluti del Presidente; la D.ssa Princi comunica che la seduta odierna si svolge quale aggiornamento della precedente seduta del 20/09 u.s., per come stabilito dalla conferenza all'unanimità, e che gli allegati, rimodulati secondo le

osservazioni del MIMS e dell'Enac, sono stati inviati in data 28/09/2022, a tutti i partecipanti, con la pec di trasmissione dei dati per l'odierno collegamento telematico.

Il rappresentante della Sacal Spa, nel ricordare alla conferenza che i collegamenti con i tre scali sono vitali per il territorio, auspica, ed allo scopo chiede al Ministero ed a Enac, una accelerazione delle procedure affinché, già dalla prossima stagione SUMMER 2023, le rotte proposte possano essere operative.

Su richiesta della Vice Presidente, il responsabile del procedimento procede alla illustrazione delle integrazioni apportate alle tre schede "Allegato 1", relativamente: all'inserimento della tariffa per i soli residenti nella città di Messina (pari ad Euro 40,12), alla specifica che gli importi della compensazione sono al netto di Iva, e alla rettifica degli errori materiali relativamente alle infrastrutture esistenti sul territorio di riferimento (linee ferroviarie e infrastrutture stradali). Viene evidenziato, inoltre, che negli stessi allegati sono stati anche calcolati e messi a confronto i tempi di percorrenza da Reggio Calabria a Catania, da Messina a Reggio Calabria e da Messina a Catania, per escludere che quest'ultima destinazione possa essere considerata quale valida alternativa allo scalo aeroportuale dello stretto per i cittadini reggini e per quelli del Comune di Messina. Si fa notare, a riguardo, che dalla comparazione dei tempi di percorrenza si evince che quello dello stretto ha tempi di percorrenza, per essere raggiunto, inferiori rispetto allo scalo catanese, come più precisamente evidenziato nell'Allegato 1. Si da atto, infine, che è stata rimodulata l'offerta dei posti minimi disponibili per singola tratta, riducendo la disponibilità minima a 133 sedili.

Il dott. Alimonti, della società di consulenza per la Sacal, illustra il calcolo della compensazione, soffermandosi, relativamente alla disponibilità di offerta minima disponibile, principalmente sulla tipologia di aeromobile che sarà presumibilmente utilizzato: evidenzia come, negli ultimi due anni, le compagnie che hanno volato su Reggio Calabria, avevano tutte una capacità di sedili superiori a quella oggi posta quale requisito minimo del bando di gara (133 posti). Spiega inoltre che il calcolo della compensazione è stato effettuato in maniera pragmatica, inserendo meno ipotesi possibili e basandosi su una tariffa media.

In Ministero rappresenta la necessità che lo studio relativo alla rotta REG – VCE sia arricchito da elementi di maggior dettaglio sulla domanda di trasporto aereo, anche ai fini di un positivo riscontro da parte della Commissione europea. Sottolinea l'esigenza che siano riviste le motivazioni di trasporto, differenziando ed integrando eventuali altre tipologie di domanda (o meglio motivare la domanda di mobilità universitaria rispetto alle altre rotte proposte). Lo studio, di fatto, va bene per come è stato elaborato, occorrerebbe esclusivamente affinare i dati ed incrementarli con ulteriori informazioni, evidenziando quelle che sono le esigenze di mobilità da e per Reggio Calabria, in particolare verso la destinazione VCE.

I partecipanti alla conferenza prendono in esame l'ipotesi, prospettata dalla Regione, di valutare la destinazione Verona come alternativa alla destinazione Venezia.

A riguardo, il Dott. Alimonti specifica che lo studio dell'alternativa Verona ha evidenziato che lo scalo veronese abbraccia un bacino d'utenza maggiore rispetto a quello di Venezia, e che ciò comporterebbe un aumento della domanda rispetto a Venezia. Per questo motivo Oxera ha anche sviluppato un calcolo sulla compensazione sulla rotta REG – VRN; lo studio ha evidenziato una minore compensazione a favore del vettore, poiché maggiore risulterebbe la redditività della tratta.

Il Ministero fa presente che, essendo intervenuta una nuova proposta di rotta (REG – VRN), è necessario acquisire la nuova documentazione aggiornata con il nuovo studio Oxera sul calcolo della compensazione e lo studio sull'analisi dei fabbisogni, rimodulato ed integrato, per capire meglio come è stata definita la nuova analisi della domanda con l'inserimento di un nuovo mercato quale quello di Verona. Chiede pertanto un aggiornamento della seduta odierna al fine di consentire una analisi più approfondita della documentazione che sarà inviata dalla Regione con l'inserimento della nuova tratta REG – VRN.

La Vice Presidente, ritenendo accettabile la richiesta del MIMS di aggiornare la seduta ad altra data, in considerazione del fatto che il nuovo studio con la proposta del volo su Verona risulterebbe già formulato da Oxera (per come affermato dal Dott. Alimonti), propone la data di lunedì 10/10/2022; si impegna, inoltre, a garantire la trasmissione, da parte degli uffici regionali preposti, entro giovedì 06/10/2022, di tutta la nuova documentazione, ivi compreso il nuovo studio sulla compensazione, il nuovo Allegato 1 (REG – VRN) e lo studio aggiornato sull'analisi dei fabbisogni di trasporto aereo da e per l'aeroporto dello stretto

La proposta della Vice Presidente viene favorevolmente accolta dalla Conferenza.

Il Dott. Alimonti evidenzia come il modello elaborato da Oxera risulti già completo, e conferma che provvederanno a correggere esclusivamente la nota di accompagnamento con la previsione della nuova rotta su VRN; comunica, inoltre, che dall'analisi della rotta REG - VRN emerge che il bacino d'utenza

risulterebbe più ampio (per la posizione logistica dello scalo), e pertanto garantirebbe un riempimento maggiore degli aeromobili utilizzati.

Il Comune di Reggio Calabria, nel prendere atto della nuova proposta di rotta su Verona, manifesta il proprio disappunto per la nuova scelta, auspicando, comunque, che attraverso una rivisitazione dello studio e un'integrazione dello stesso, per come richiesto dal MIMS, la scelta possa nuovamente ricadere su Venezia; ciò anche in considerazione del fatto che il volo su Bologna, per la posizione geografica della città emiliana, potrebbe sicuramente essere appetibile anche dall'utenza veronese.

In Ministero rappresenta la necessità che lo studio relativo alla rotta REG – VCE sia arricchito da elementi di maggior dettaglio sulla domanda di trasporto aereo, anche ai fini di un positivo riscontro da parte della Commissione europea. Sottolinea l'esigenza che siano riviste le motivazioni di trasporto, differenziando ed integrando eventuali altre tipologie di domanda (o meglio motivare la domanda di mobilità universitaria rispetto alle altre rotte proposte). Lo studio, di fatto, va bene per come è stato elaborato, occorrerebbe esclusivamente affinare i dati ed incrementarli con ulteriori informazioni, evidenziando quelle che sono le esigenze di mobilità da e per Reggio Calabria, in particolare verso la destinazione VCE.

La Vice Presidente, nel ringraziare gli uffici regionali per gli sforzi profusi in questi giorni sul progetto OSP, come già detto conferma l'impegno ad inviare, entro il 06/10/2022, la nuova documentazione: Allegato 1 con la proposta Venezia (rimodulato ed integrato con ulteriori dati sulla mobilità universitaria), un nuovo Allegato 1 con la proposta Verona, i nuovi calcoli sulla compensazione che prevedano sia la soluzione Venezia che quella Verona, e lo studio integrato sui fabbisogni di trasporto aereo da e per l'aeroporto dello stretto.

Il rappresentante della Sacal Spa rimarca la necessità di una tempistica molto breve, poiché un vettore è più sollecitato ad avviare una nuova rotta nella stagione estiva piuttosto che in quella invernale.

L'ENAC comunica il suo impegno a velocizzare il più possibile le procedure, evidenziando comunque che appare inverosimile avviare l'OSP con l'inizio della Summer 2023, ma che comunque Enac farà di tutto per accorciare i tempi della procedura.

La seduta pertanto, all'unanimità, viene sospesa ed aggiornata a lunedì 10 ottobre alle ore 10:30, previa formale comunicazione (anche con l'indicazione del link di collegamento telematico), che il Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità della Regione Calabria si impegna a trasmettere, a mezzo pec, agli interessati nei tempi previsti.

Si dà atto, pertanto, che il presente resoconto vale anche quale nuova formale convocazione per i presenti per la seduta del 10 ottobre 2022. La seduta viene sospesa alle ore 12:55.

Il Responsabile del Procedimento
Ing. Rodolfo Bova

RODOLFO
BOVA
REGIONE
CALABRIA
17.10.2022
09:53:38
UTC

Il Dirigente del Settore
Avv. Filomena Tiziana Corallini

FILOMENA TIZIANA CORALLINI
REGIONE CALABRIA
17.10.2022 10:33:06 UTC

REGIONE CALABRIA

DIPARTIMENTO
Turismo, Marketing territoriale, Mobilità

Oneri di Servizio Pubblico
Aeroporto di Reggio Calabria

Regolamento UE 1008/2008

ANALISI DEI FABBISOGNI

Versione
14/09/2022

Cronologia delle versioni

0.90 07/07/2022 (senza conclusioni e dati di mobilità sanitaria passiva Regione Sicilia)
1.00 01/08/2022 (senza dati di mobilità sanitaria passiva Regione Sicilia)
2.00 06/09/2022 (con dati Regione Sicilia)
2.01 13/09/2022 (aggiornamento e revisioni minori)
2.02 14/09/2022 (aggiornamento dati sanitari Regione Sicilia)
2.03 23/09/2022 (aggiornamento dati sanitari completi Regione Sicilia)
2.04 26/09/2022 (aggiornamento e revisioni minori)

Gruppo di lavoro

Ing. Oriana Falbo
Ing. Giusi Mercurio

Sommario

1. Introduzione....4
2. Contesto socio economico....5
2.1. Meridione d'Italia....5
2.2. Calabria....9
2.3. La Città Metropolitana di Reggio Calabria....14
3. Dotazione infrastrutturale e accessibilità....19
3.1. Trasporto su strada....20
3.2. Trasporto su ferrovia....24
3.3. Trasporto aereo....29
3.4. Servizi passeggeri modalità strada....34
3.5. Accessibilità e tempi di viaggio per la Città Metropolitana di Reggio Calabria....36
3.6. Accessibilità dell'aeroporto di Reggio Calabria....37
3.7. Accessibilità degli altri aeroporti calabresi....38
4. Macroaree e bacino di riferimento....39
4.1. DPR n. 201/2015 e individuazione delle macroaree....39
4.2. Bacino di utenza dell'aeroporto di Reggio Calabria....41
5. Analisi della domanda di trasporto....43
5.1. Profilazione dell'utenza....43
5.2. Mobilità sanitaria passiva....44
5.3. Mobilità universitaria....57
5.4. Mobilità complessiva....63
Conclusioni....66

1. Introduzione

L'articolo 36 della Legge 17 maggio 1999, n. 144, prevede che il Ministro dei trasporti e della navigazione (oggi Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili), al fine di conseguire l'obiettivo della continuità territoriale, possa disporre con proprio decreto gli oneri di servizio pubblico (OSP) per alcuni scali aeroportuali, e cioè rendere obbligatorio lo svolgimento di un servizio aereo secondo criteri di continuità, regolarità, capacità e tariffazione cui i vettori non si atterrebbero se tenessero unicamente conto del proprio interesse commerciale. Conseguentemente, qualora nessun vettore accetti gli oneri imposti, si provvede mediante gara all'assegnazione della rotta in regime di esclusiva.
Le disposizioni di legge sopra richiamate prevedono che i Presidenti delle regioni interessate, su delega del Ministro, presiedono una conferenza di servizi con la partecipazione, oltre che delle regioni, delle pubbliche amministrazioni competenti, al fine di determinare il contenuto degli oneri di servizio pubblico, e cioè le rotte, i livelli tariffari, le frequenze e gli orari dei voli, la capacità di offerta.
Per quanto di interesse della Calabria, le previsioni della Legge 17 maggio 1999, n. 144, originariamente limitate alla Sardegna e alla Sicilia, sono state estese agli aeroporti di Crotone (con l'articolo 82 della Legge 27 dicembre 2002, n. 289) e di Reggio Calabria e Messina (con l'articolo 4 della Legge 24 dicembre 2003, n. 350).

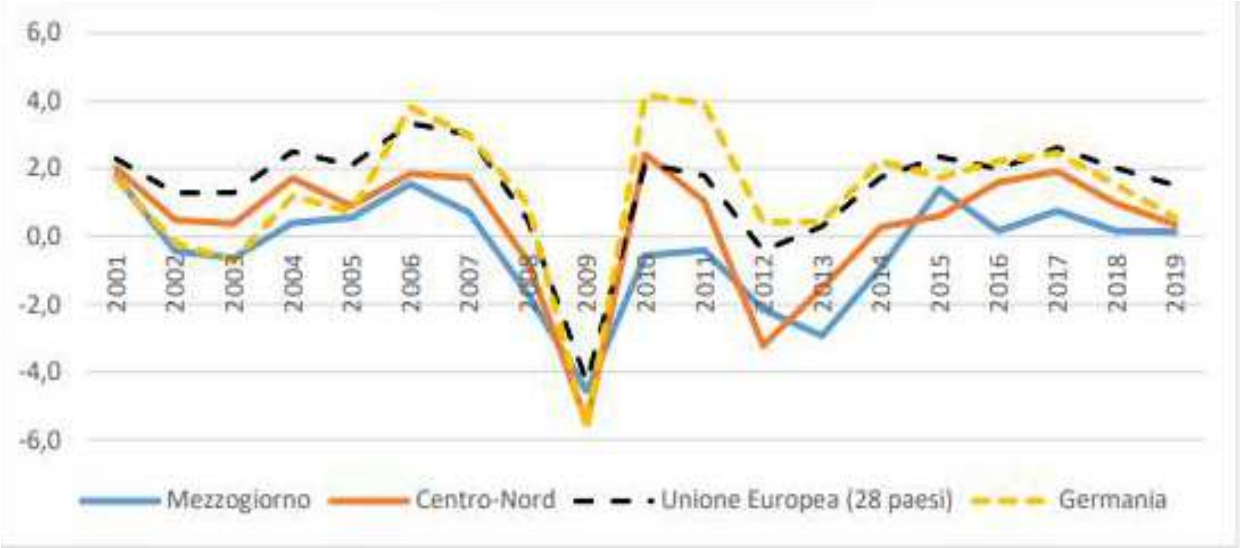
In riferimento ai collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria, al fine di poter avviare l' iter procedurale per l'imposizione di oneri di servizio pubblico sui servizi aerei di linea, a seguito della verifica delle risorse disponibili in via residuale - di cui all'art. 4, commi 206 e 207, della legge 24 dicembre 2003 n. 350, il MIT ha disposto la somma di € 2.856.989,10; come risultante della differenza tra € 4.000.000,00 originariamente destinati ai collegamenti onerati da e per lo scalo di Reggio Calabria e € 1.143.010,90, somma complessivamente erogata per l'esercizio in esclusiva e con compensazione della rotta onerata Reggio Calabria – Torino e vv nel biennio 2011- 2013.

Il presente studio è finalizzato all'analisi della domanda e dell'offerta di trasporto del suddetto Aeroporto, individuando le esigenze di mobilità, concentrandosi sui motivi dello spostamento più rilevanti ai fini della continuità territoriale (salute, studio), e valutando le modalità con le quali le varie destinazioni sono servite, sia con i servizi arei, sia con altre modalità di trasporto.

2. Contesto socio economico.

2.1. Meridione d'Italia

L'Italia sempre più lontana dall'Europa, il Sud sempre più lontano dal Nord con impatti sull'occupazione e sulla società più significativi al Sud.
Da ciò che emerge dal rapporto Svimez del 2020, per quanto il confronto tra macro-aree della dinamica del PIL nel 2019 parli sostanzialmente di una condivisione dello stato di stagnazione del prodotto nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord, è comunque opportuno evidenziare che anche nell'ultimo anno dell'era pre-Covid, la dinamica delle regioni meridionali, con una crescita del PIL di un solo decimo di punto percentuale, è stata ancor più insoddisfacente rispetto al Centro-Nord (+0,3%). *[Rapporto Svimez 2020]*



Fonte: Elaborazioni SVIMEZ 2020 su dati ISTAT e EUROSTAT. [Rapporto Svimez 2020]

Fig. 2.1. *Tassi di crescita annuali del Prodotto Interno Lordo (prima della crisi pandemica).*

Il Mezzogiorno si è allontanato progressivamente dal resto del Paese dal 2008 per effetto di fasi recessive più profonde e ripartenze più lente che ne hanno svilito le possibilità di riassorbire l'impatto della Grande crisi. Tra il 2008 e il 2014 il PIL del Mezzogiorno è crollato del –12,6% contro il –7,2% nel Centro-Nord. Hanno determinato un così profondo asimmetrico impatto territoriale della crisi, l'andamento più deludente dei consumi totali (–12,4% nel Mezzogiorno; –3,8 nel Centro-Nord) e un calo più intenso degli investimenti (–38,7% nel Mezzogiorno contro il –25,9% nel Centro-Nord). A deprimere i consumi totali al Sud hanno contribuito sia il calo del –14,8% dei consumi delle famiglie (–4,3% nel Centro-Nord), sia la diminuzione del –6,7% dei consumi finali delle Amministrazioni Pubbliche (–2,1% nel Centro-Nord). A peggiorare il quadro si è aggiunta la strutturale incapacità del Mezzogiorno di compensare gli effetti depressivi della domanda interna agganciando la domanda estera come è avvenuto nel Centro-Nord. Il ritorno in terreno positivo del tasso di crescita del PIL meridionale nel periodo 2015-2018 (+2,5% nel quadriennio) si è alimentato alla ripresa degli investimenti e delle esportazioni. In crescita si sono mostrati anche i consumi delle famiglie, mentre è mancato il contributo alla crescita dei consumi finali delle Amministrazioni Pubbliche, ancora in calo. Nel quadriennio il Mezzogiorno è

però cresciuto ad un ritmo dimezzato rispetto al Centro-Nord (+5,2%). *[Rapporto Svimez 2020]*
La lunga crisi che ha interessato l'area meridionale, il ritmo insufficiente dalla successiva ripresa sfociata nella stagnazione del 2019, hanno avuto come inevitabile conseguenza l'allargamento del divario di sviluppo tra il Nord e il Sud del Paese.
Nel 2019 il prodotto per abitante è stato nel Mezzogiorno pari al 55,1% del dato rilevato nel Centro-Nord, valore inferiore ai livelli pre-crisi (57,0% nel 2007). Il primato negativo del crollo del PIL nell'anno del Covid-19 spetta ad una regione del Mezzogiorno e ad una del Nord: la Basilicata (–12,9%) e il Veneto (–12,4%). Nel Mezzogiorno: Puglia (–10,8%) e Molise (–11,7%). Elevate le perdite anche in Calabria (–8,9%). *[Rapporto Svimez 2020]*

Varie recenti valutazioni concordano nel ritenere prossimo il ritorno del PIL ai valori del 2019, prima della crisi pandemica. In particolare secondo l'OCSE "*rispetto ad altre grandi economie, in Italia la ripresa continuerà a ritardare, con un PIL che recupererà i livelli del 2019 solo nel primo semestre del 2022*". Secondo una previsione del settembre 2021 dell'ufficio studi di Confcommercio "*la ripresa dell'economia italiana è più intensa delle attese, ma la spinta data dal rimbalzo post-pandemico, da sola, non è ancora sufficiente a garantire prospettive di crescita robusta, diffusa e duratura […] Nel complesso, il biennio 2021-22 dovrebbe portare al pieno recupero della perdita di PIL subita nel corso della pandemia, anche se questo non consentirà di tornare sui livelli massimi del 2007.*"

Dal punto di vista invece prettamente demografico, la crisi demografica italiana risulta essere più grave al sud per la ripresa dell'emigrazione.
Il Mezzogiorno è destinato ad un lento e pesante declino demografico. Dal 2019 al 2065 la popolazione italiana dovrebbe ridursi di 6,9 milioni di abitanti, di cui 5,1 milioni in meno al Sud e 1,8 nel Nord. Nel Mezzogiorno si concentrano dunque i tre quarti delle perdite nazionali a fronte di una popolazione che vale poco più di un terzo del totale. Nel Sud, in particolare, una fragile demografia poggia su un altrettanto fragile tessuto economico. La popolazione dell'Italia dal 2015 ha smesso di crescere, da allora non sperimenta che continui e crescenti cali che investono il Nord ma molto di più il Sud. La natalità si è ridotta infatti in modo impressionante: ancora nei primi anni '70 l'Italia era tra i paesi a più elevato numero di nascite, ora è tra quelli che ne hanno meno e nel 1995 con 1,19 figli per donna raggiunge il poco invidiabile record mondiale. La tendenza si è aggravata dal 2011, quando anche il Mezzogiorno si avvia sul sentiero della decrescita naturale che si manifesterà negli anni successivi con particolare intensità. *[Rapporto Svimez 2020]*
La perdita di popolazione nel Mezzogiorno si concentra nella componente in età da lavoro. Dall'inizio del nuovo secolo ad oggi, la popolazione meridionale è diminuita di 33mila abitanti a fronte di un aumento di 3 milioni e 282 mila nel Centro-Nord; nello stesso periodo la popolazione del Sud al netto degli stranieri è diminuita di 777,2 mila unità, e quella del Nord appena di 15,5 mila unità. Il Mezzogiorno aveva raggiunto il massimo storico nel 1948 e dal 1964 non ha sperimentato che costanti, robuste riduzioni. Nel Mezzogiorno lo scorso anno sono nati 150,4 mila bambini, 6,4 mila bambini in meno che nel 2018 e 329 mila in meno rispetto al picco raggiunto nel 1947. Già prima della pandemia, nel 2019, tutte le regioni italiane hanno registrato un saldo naturale negativo e in netto peggioramento rispetto all'anno precedente. Nel 2018 si sono cancellati dal Mezzogiorno oltre 138mila residenti, di cui 20 mila hanno scelto un paese estero come residenza, una quota decisamente più elevata che in passato, come più elevata risulta la quota dei laureati, un terzo del totale. Quasi i due terzi dei cittadini italiani che nel 2018 ha lasciato il Mezzogiorno per una regione del Centro-Nord, aveva almeno un titolo di studio di secondo livello: diploma superiore il 38% e laurea il 30%. La perdita di capitale umano altamente specializzato appare in tutta la sua gravità ove si consideri che nel Mezzogiorno tra la popolazione residente di 15 anni e più il 32% è in possesso di un diploma superiore,

mentre solo l'11% di una laurea. Il flusso di emigrati dal Sud verso il Centro-Nord ha raggiunto nel 2018 circa 118mila unità, 7 mila in più dell'anno precedente. Le partenze più consistenti avvengono nelle regioni più grandi come la Campania con 33,8 mila unità, la Sicilia con 28,7 mila e la Puglia con 21,2mila unità; ad esse si unisce la Calabria (14,8 mila) che presenta il più elevato tasso migratorio, 4,5 per mille seguita da Basilicata (3,8 per mille) e Molise (3,5 per mille). *[Rapporto Svimez 2020]*

Per ciò che concerne invece l'occupazione dei giovani nel Mezzogiorno, il lockdown ha incrociato un mercato del lavoro sostanzialmente stagnante da più di un anno, in linea con un deciso rallentamento dell'attività produttiva. La crescita congiunturale dell'occupazione era già modesta, la ricerca di lavoro in diminuzione e l'inattività in aumento. Il Covid-19 non è stato una «livella», non ha reso tutti un po' più poveri ma più uguali. Gli andamenti più recenti sul mercato del lavoro mostrano l'esatto contrario: la crisi seguita alla pandemia è stata un acceleratore di quei processi di ingiustizia sociale in atto ormai da molti anni che ampliano le distanze tra cittadini e territori. La crisi si è scaricata quasi interamente sulle fasce più fragili dei lavoratori. Cassa integrazione e blocco dei licenziamenti, nonostante l'ampliamento a settori ed imprese non coperte, hanno costituito un argine allo tsunami della crisi per i lavoratori tutelati, ma hanno inevitabilmente incanalato l'onda nociva dei licenziamenti, dei mancati rinnovi dei contratti a termine, e delle mancate assunzioni verso le componenti più precarie e verso i territori più deboli dove tali tipologie sono più diffuse.
Gli 840 mila posti di lavoro persi tra il secondo trimestre 2020 e lo stesso trimestre dell'anno precedente sono composti infatti per due terzi da contratti a termine (non rinnovati al momento della scadenza e/o non attivati) e per la restante parte da lavoratori autonomi. Questo effetto «selettivo» della crisi ha determinato un ulteriore ampliamento dei divari interni al mercato del lavoro, concentrando le perdite di occupazione tra i giovani, le donne e nel Mezzogiorno. A livello territoriale l'impatto sui giovani è stato ancora più pesante nelle regioni meridionali, già caratterizzate da bassissimi livelli di partecipazione al mercato del lavoro. E questo per effetto di una doppia penalizzazione: da un lato ha pesato il mancato rinnovo dei contratti nel periodo del lockdown, dall'altro si sono chiuse le porte per coloro che dal 2020 sarebbero dovuti entrare nel mercato del lavoro. *[Rapporto Svimez 2020]*

Il calo nell'occupazione giovanile registrato nel periodo della crisi pandemica si colloca all'interno di una tendenza di lungo periodo sfavorevole ai giovani che, mentre nella fase recessiva 2008-2014 ha interessato anche gli altri paesi europei, negli anni della ripresa costituisce un'anomalia del sistema italiano. Il tasso di occupazione dei giovani tra i 15 ed i 34 anni che nell'Unione Europea nel 2008 era vicino al 60% è sostanzialmente tornato su quei livelli (58,7% e 58,9% rispettivamente nella UE-28 e nella UE-15).
In Italia lo stesso tasso al 50,3% nel 2008 è al 41,7% nel 2019. Il dato nazionale riflette tassi di occupazione per gli under 35 del 29,5% nel Mezzogiorno (-6,3 punti rispetto al 2008 e circa 30 punti sotto la media europea) e del 49% nel Centro-Nord (10 punti in meno rispetto al 2008 quando era in linea con la media europea). Nel complesso del periodo 2008-2020 si è assistito ad una profonda ricomposizione per età dell'occupazione che va al di là del solo effetto demografico come testimoniato dalla riduzione dei tassi di occupazione. *[Rapporto Svimez 2020]*

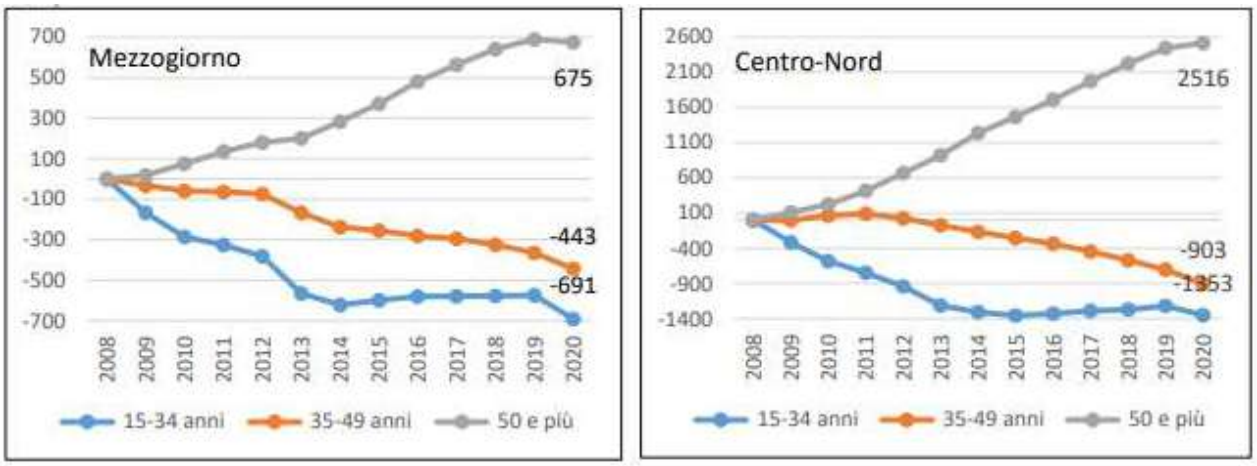


Fig. 2.2. *Occupati nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord per età (anni 2008-2020, variazioni assolute in migliaia con base 2008) [Rapporto Svimez 2020]*

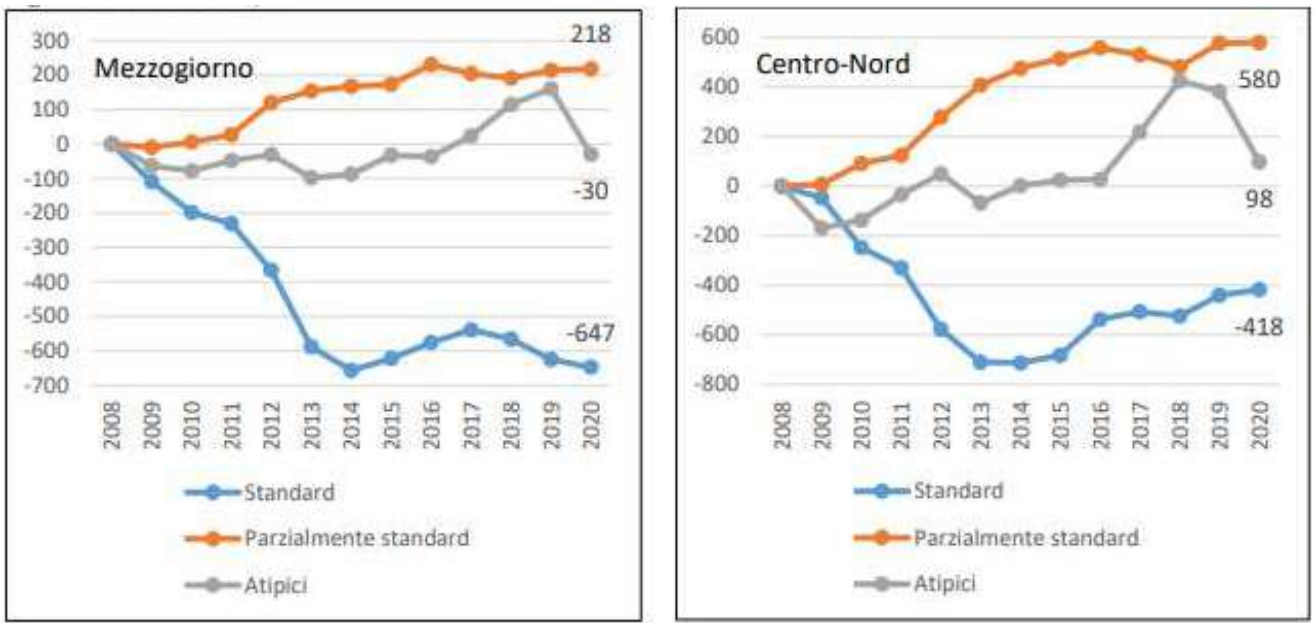


Fig. 2.3. *Occupati nel Mezzogiorno e nel Centro-Nord per età (anni 2008-2020, variazioni assolute in migliaia con base 2008) [Rapporto Svimez 2020]*

Il divario Nord-Sud non si limita al livello dell'occupazione: è cresciuto nel corso degli ultimi 10 anni anche con riguardo all'intensità lavorativa ed alla stabilità dell'occupazione. La crisi occupazionale del 2020 interviene su due mercati del lavoro, quello del Nord e del Sud, caratterizzati da dinamiche significativamente diverse nelle tipologie di contratto. Già prima della pandemia nel Mezzogiorno si era esaurita la spinta espansiva che dal 2018 riguardava esclusivamente la componente atipica. Nel Mezzogiorno è maggiore infatti la precarietà del lavoro: i dipendenti a termine sono il 22,3% dei dipendenti totali a fronte del 15,1% del Centro-Nord. Non solo, nelle regioni meridionali circa un quarto di quelli che hanno un'occupazione a termine ha quel lavoro almeno da cinque anni contro il 12,3% del CentroNord. Nel Nord, in altri termini, le posizioni a termine preludono più spesso a

un'assunzione a tempo indeterminato, sia pure nell'arco di qualche anno. *[Rapporto Svimez 2020]*

Nel Mezzogiorno il pendolarismo fuori regione è decisamente più intenso che nel resto del Paese, nel 2019 è praticato da circa 240mila persone, il 10,3% del complesso dei pendolari dell'area a fronte del 6,3% nel Centro-Nord. Un quinto dei pendolari meridionali (57 mila unità) si muove verso le altre regioni del Sud; i restanti quattro quinti (185 mila pari al 3% degli occupati residenti) si dirigono verso le regioni del Centro-Nord o i paesi esteri. *[Rapporto Svimez 2020]*

Per quanto riguarda i settori, l'agricoltura ha un ruolo decisamente marginale, mentre l'industria e soprattutto le costruzioni presentano una quota consistente. I pendolari meridionali, in complesso, si caratterizzano per un più elevato grado di istruzione e per una professionalità più elevata rispetto agli occupati totali. *[Rapporto Svimez anno 2019].*

2.2. Calabria

Tra il 31 dicembre 2020 e lo stesso giorno del 2021 il calo demografico in Italia è stato pari a -253.091 abitanti, e non fa eccezione la Calabria che ha avuto una riduzione di -16.015 abitanti, pari al 6,3% del calo nazionale. Un calo che si inserisce in un trend già iniziato negli anni precedenti: tra il 2018 e il 2021 la Calabria ha perso 67.435 abitanti con una variazione percentuale di -3,5% (-0,9% nell'ultimo anno, terza in Italia dopo Molise e Basilicata). *[Dati da database ISTAT al 1° gennaio 2022]*

Tab. 2.1. *Popolazione calabrese dal 2018 al 1° gennaio 2022 (dati Istat 2022).*

	Popolazione Calabria (2018-2021)
2018	1.912.021
2019	1.894.110
2020	1.860.601
2021	1.844.586

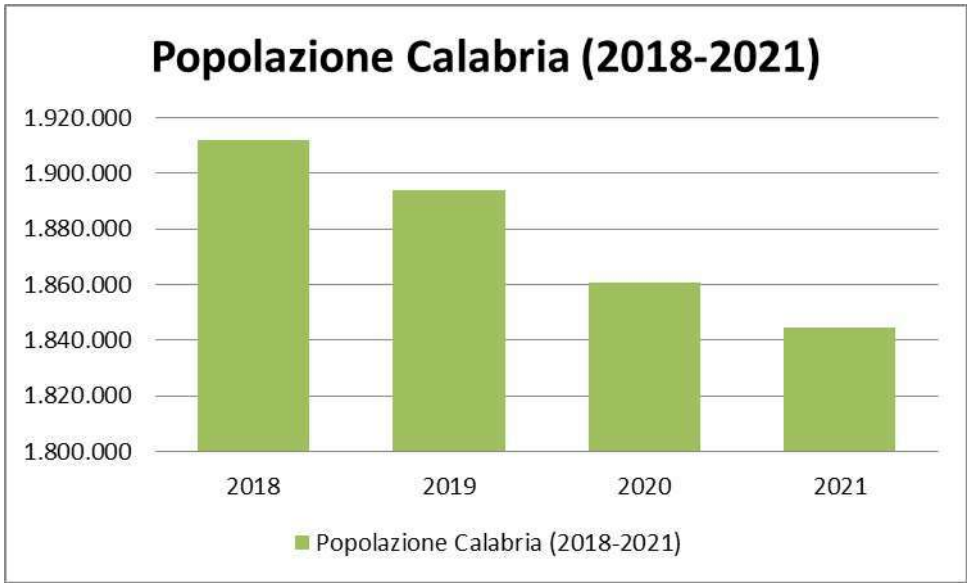


Fig. 2.4. *Andamento della popolazione calabrese dal 2018 al 1° gennaio 2022 (dati ISTAT 2022).*

Il saldo migratorio in Calabria nel 2021 è stato pari a -6.076 unità, a fronte di 37.194 iscritti e 43.270 cancellati dai registri anagrafici dei residenti. La riduzione di 16.015 abitanti in Calabria tra il 2020 e il 2021 (da 1.860.601 del 2020 a 1.844.586) deriva quindi per il 62,1% dal saldo naturale (-9.939) e per il 37,9% dal saldo migratorio (-6.076).
La riduzione della popolazione è avvenuta in tutte le province. Si è avuto un maggiore calo degli abitanti nella provincia di Cosenza (-4.948) seguita a breve distanza dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria (-4.813). Da sottolineare, però, che in percentuale la variazione più marcata si è avuta in provincia di Crotone con -1,43%; la minore riduzione percentuale della popolazione è stata registrata in provincia di Catanzaro con -0,72%. *[Dati da database ISTAT al 1° gennaio 2022]*

Tab. 2.2. *Variazione della popolazione nelle province calabresi: confronto 1 gennaio 2022 (dati ISTAT 2022).*

Periodo	Popolazione 2020	Popolazione 2021	Variazione popolazione	Variazione % popolazione
Italia	59.236.213	58.983.122	-253.091	-0,43
Calabria	1.860.601	1.844.586	-16.015	-0,87
Cosenza	676.119	671.171	-4.948	-0,74
Catanzaro	344.439	341.991	-2.448	-0,72
Reggio di Calabria	**523.791**	**518.978**	**-4.813**	**-0,93**
Crotone	164.059	161.744	-2.315	-1,43
Vibo Valentia	152.193	150.702	-1.491	-0,99

Nella tabella seguente si riporta il dettaglio del comportamento migratorio dal 2016 al 2020 della Calabria. *[Dati da database ISTAT al 1° gennaio 2022]*

Tab. 2.3. *Comportamento migratorio dal 2016 al 2020 della Calabria.*

Calabria							
Anno	***Iscritti***		***Cancellati***		***Saldo Migratorio con l'estero***	***Saldo Migratorio Italia***	***Saldo Migratorio totale***
1 gen-31 dic	***DA estero***	***DA Italia***	***PER estero***	***PER Italia***			
2016	10.514	28.440	4.465	35.298	6.049	-6.858	-809
2017	11.978	26.385	4.709	34.619	7.269	-8.234	-965
2018	11.686	26.090	4.639	35.166	7.047	-9.076	-2.029
2019	9.180	30.046	7.070	41.145	2.110	-11.099	-8.989
2020	6.553	25.535	5.306	33.806	1.247	-8.271	-7.024

In Calabria sono attivi tre sistemi principali di attività produttive: il sistema industriale in senso lato, comprensivo di trasporti e logistica, il sistema agricolo ed agroalimentare, il

sistema turistico e culturale, comprensivo da un lato del sistema dei parchi e, in senso ampio, del sistema formazione e ricerca.
Come contributo al PIL, i mercati più importanti della regione sono costituiti dall'agricoltura, caccia e silvicoltura, le attività manifatturiere, il settore delle costruzioni e quello relativo alla vendita all'ingrosso e al dettaglio. Il tessuto produttivo regionale presenta una certa gracilità dovuta alle piccole dimensioni delle attività, alla scarsa presenza di imprese che operano nei settori tradizionali, ad una bassa cooperazione tra le Università e i Centri di Ricerca e tra questi e il sistema delle imprese, ad una modesta integrazione delle realtà produttive con il sistema infrastrutturale e logistico. Per quanto attiene al commercio con l'estero, i beni prodotti dalle aziende regionali sono destinati in buona parte al mercato domestico e solo alcuni di essi, relativamente a particolari settori merceologici, sono destinati anche ai mercati esteri. In virtù della sua posizione strategica, la Calabria sembra costituire un punto nevralgico delle transazioni che avvengono all'interno della UE, ed in particolar modo all'interno dei Paesi che si affacciano nel bacino del Mediterraneo: tale area sembra oggi una delle zone commerciali più importanti al mondo comprendendo circa 40 Stati e 700 milioni di individui. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*

Secondo l'Eurostat, la Calabria ha il PIL (prodotto interno lordo) pro capite più basso d'Italia. Sul podio con il PIL più alto è la provincia autonoma di Bolzano. Secondo la statistica, rilevando i dati analizzati, esistono le enormi disparità fra le varie regioni dell'Unione Europea. In basso alla classifica abbiamo la Calabria (56%), la Sicilia (58%), la Campania (61%) e la Puglia (62%). Il gruppo meridionale italiano è citato insieme ad altre regioni europee che hanno un PIL pro capite inferiore alla media UE *[Eurostat – 2020].*

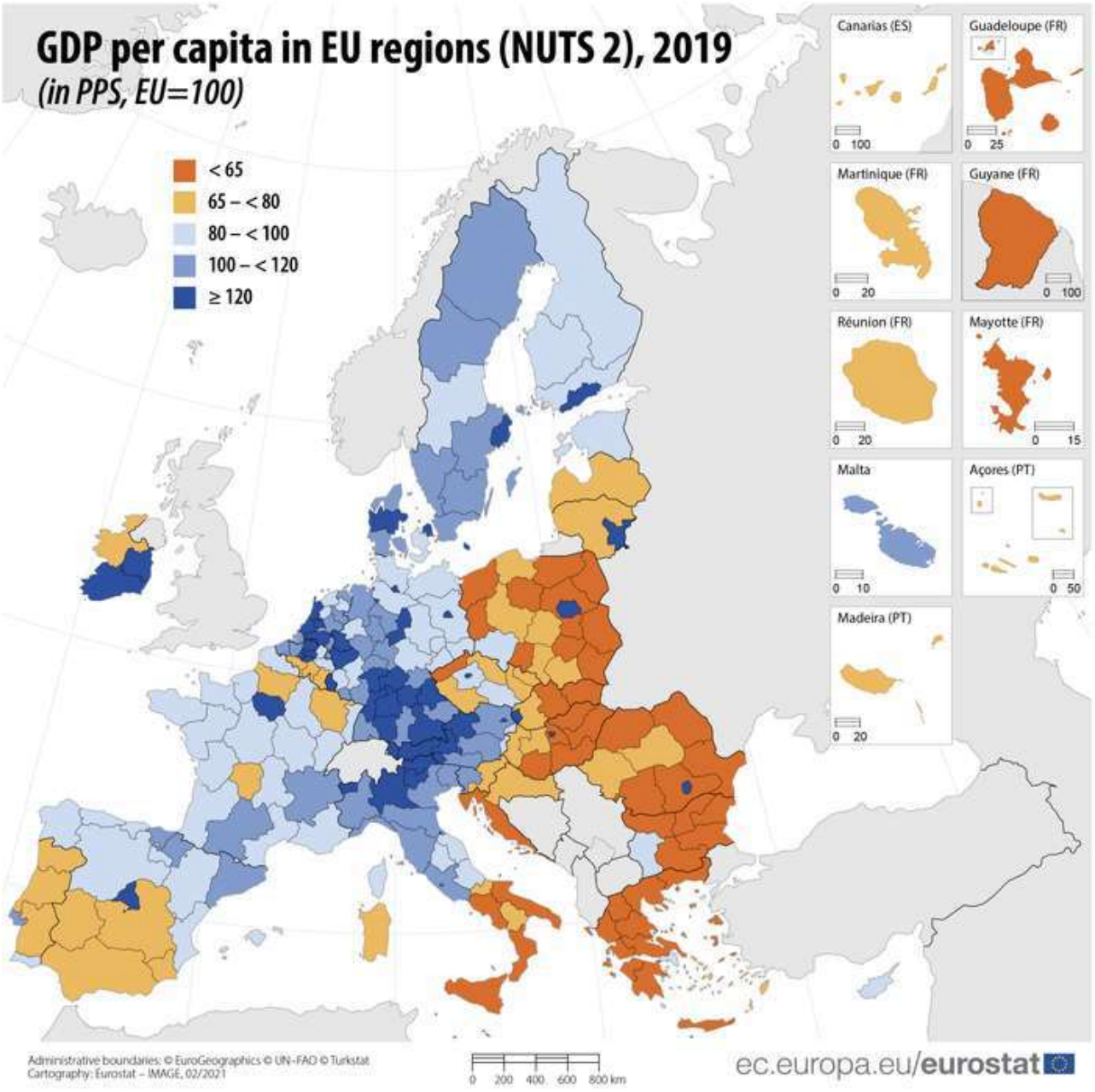


Fig. 2.5. *PIL % procapite per regioni dell'UE [Eurostat – 2020].*

Per la regione Calabria il tasso di occupazione si è attestato al 41,1%, ancora circa quattro punti percentuali sotto ai livelli pre-crisi del 2007 e con un divario negativo di 17 punti percentuali rispetto al resto del Paese (58,1%). *[dati Eurostat 2022]*

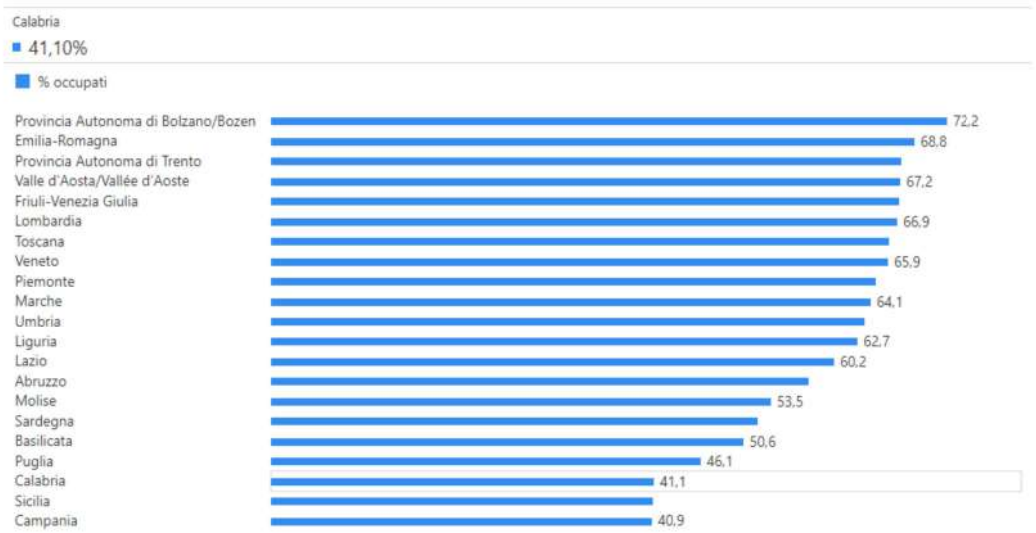


Fig. 2.6. *Tasso di occupazione nelle regioni italiane nel 2020. [dati Eurostat 2022]*

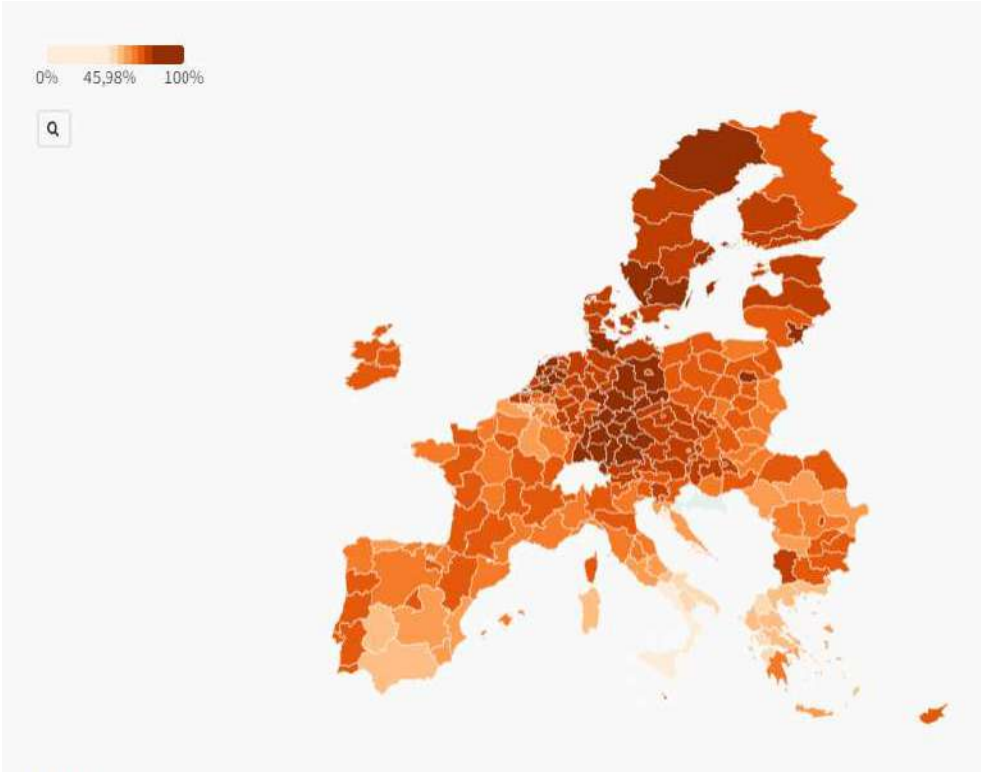


Fig. 2.7. *Tasso di occupazione nelle regioni europee nel 2020. [dati Eurostat 2022]*

2.3. La Città Metropolitana di Reggio Calabria

La città metropolitana di Reggio Calabria è la 9ª città metropolitana italiana per superficie territoriale, istituita il 31 gennaio 2016 in sostituzione della provincia di Reggio Calabria.

Comprende 97 comuni e si estende su un'area di 3183 Kmq, per una popolazione totale pari a 518978 unità al 1° gennaio 2022 *[dati ISTAT 2022].*
Il dato rappresenta più del 28% della popolazione regionale (1 844 586 abitanti al 1° gennaio 2022 *[dati ISTAT 2022].*

L'indice di densità demografica (abitanti/Kmq) è, dunque, pari a 163,05 ab/Kmq, e risulta prossimo al valore nazionale di 195,26 ab/Kmq e di quella del Sud Italia (181,93 ab/Kmq). [Dati Eurostat]

La Città Metropolitana di Reggio Calabria comprende il territorio dei Comuni di seguito raffigurati.

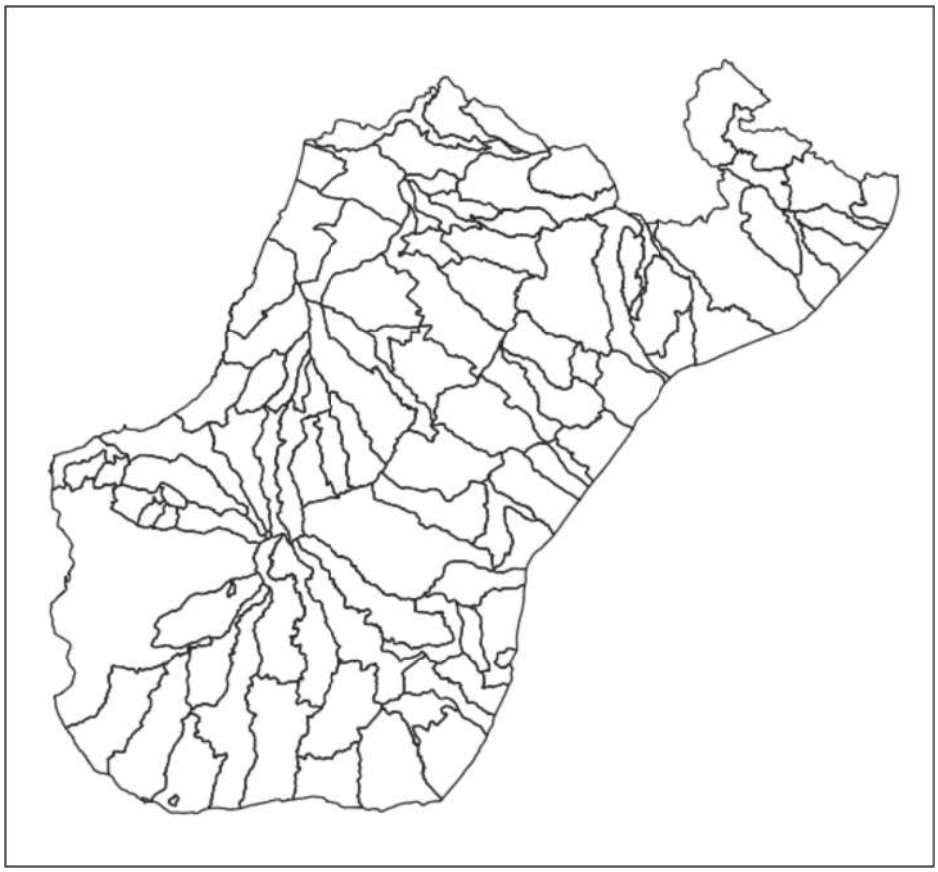


Fig. 2.8. *Cartografia dei Comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria*

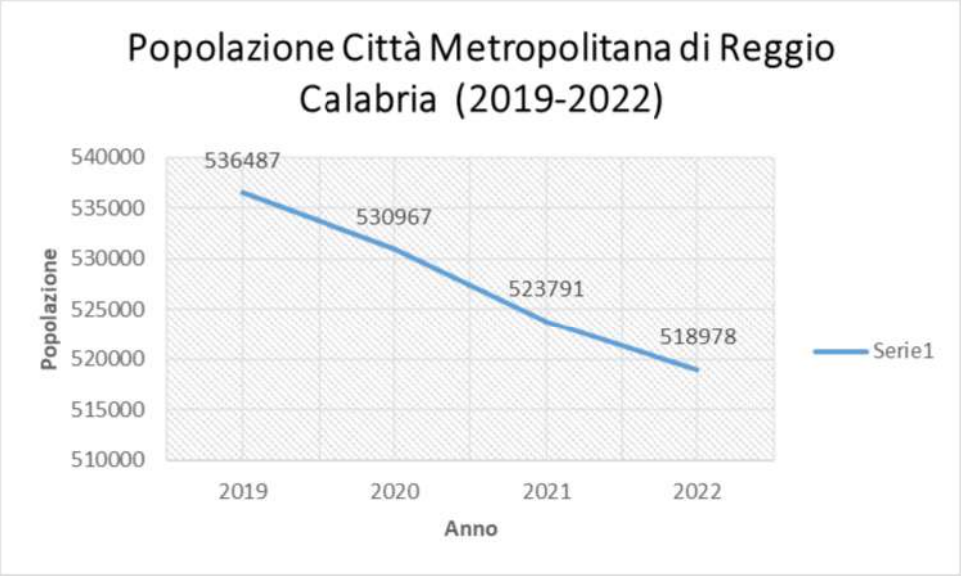


Fig. 2.9. *- Serie storica abitanti Città Metropolitana di Reggio Calabria [dati ISTAT 2022].*

In relazione al flusso migratorio, nella tabella seguente si riporta il dettaglio del comportamento migratorio dal 2016 al 2020 da e verso la Città Metropolitana di Reggio Calabria *[dati ISTAT 2022].*

Tab. 2.4. *Comportamento migratorio dal 2019 al 2020 della Città di Reggio Calabria [dati ISTAT 2022].*

Città Metropolitana di Reggio Calabria							
Anno	***Iscritti***		***Cancellati***		***Saldo Migratorio con l'estero***	***Saldo Migratorio Italia***	***Saldo Migratorio totale***
1 gen-31 dic	***DA estero***	***DA Italia***	***PER estero***	***PER Italia***			
2019	2758	7368	2129	11487	629	-4119	-3490
2020	1934	6315	1549	8979	385	-2664	-2279

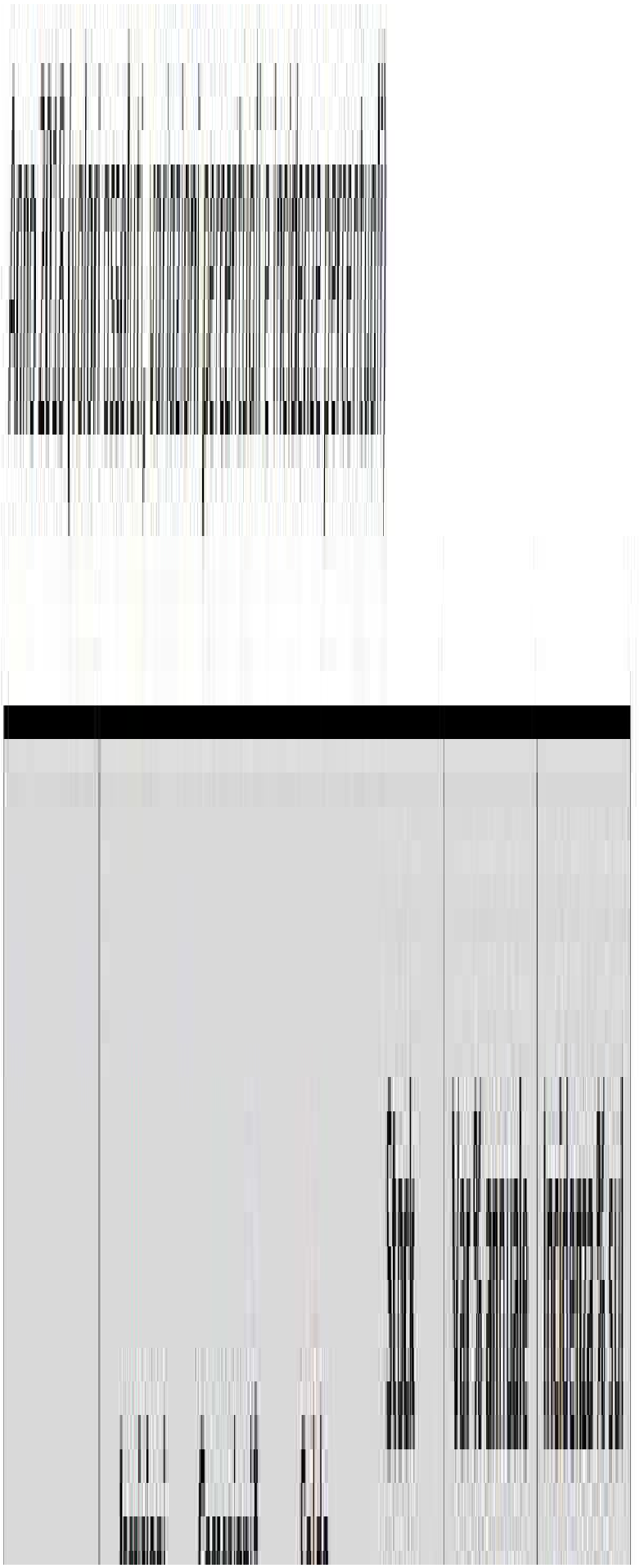
Il rapporto sull'economia 2020 con i principali dati economici del 2019 elaborati dalla Camera di Commercio di Reggio Calabria mette in evidenza gli effetti prodotti sul territorio reggino dalla crisi dovuta al Covid-19.
Un quadro, peraltro confermato anche a livello nazionale, che inquadra l'economia globale in una recessione senza precedenti, con una variazione del PIL italiano prevista al -12,8%, ovvero 2,6 punti peggio di quanto mediamente stimato per l'intera unione europea (-10,2%).
Nel 2019 il valore aggiunto a prezzi correnti della Città metropolitana di Reggio Calabria, pari a 8,6 miliardi di euro, è cresciuto del +0,5%. Tuttavia, il valore aggiunto procapite (pari a circa 15.700 euro) appare ancora molto lontano da quello prodotto a livello nazionale (26.600 euro).

Tab. 2.5 *– Valore aggiunto a prezzi concorrenti delle province calabresi, del Mezzogiorno e dell'Italia per settore [dati Unioncamere-Infocamere, Movimprese, 2018-2019].*

Nel corso dello stesso anno, si registra una sostanziale stabilità del tessuto imprenditoriale che cresce, rispetto al 2018, soltanto dello 0,06%; un risultato superiore a quello mediamente osservato in Calabria (+0,01%) e a livello nazionale (-0,13%). Le ditte individuali, che pure rappresentano il cuore pulsante dell'economia locale, sono la forma giuridica che mostra maggiori problemi (il loro numero diminuisce del -1,9% rispetto al 2018). Crescono, invece, del +4,9% le società di capitali, a conferma di un processo di "irrobustimento" del tessuto imprenditoriale in atto già da diversi anni. Frena la crescita delle imprese giovanili, ma non di quelle a conduzione femminile (+0,5%) e straniera (+0,6%).
La vera anima dell'economia locale è il commercio. Le attività commerciali, infatti, rappresentano il 35,1% delle imprese reggine. Numerose sul territorio sono anche le attività legate a settori più tradizionali quali l'agricoltura (il 15,5% delle imprese locali), l'edilizia (il 10,5%) e la manifattura (il 7,1%).

Tab. 2.6 *– Riepilogo della nati-mortalità delle imprese nelle province calabresi, nel Mezzogiorno e in Italia [dati Unioncamere-Infocamere, Movimprese, 2018-2019].*

Tab. 2.7 *– Quadro demografico delle imprese femminili, giovanili e straniere nella Città metropolitana di Reggio Calabria [dati Unioncamere-Infocamere, Movimprese, 2018].*



Mercato del lavoro

Nel corso del I trimestre 2020, il numero di occupati reggini si attesta a 137 mila unità (+3,4% rispetto al I trimestre 2019); di contro gli occupati diminuiscono a livello regionale (-1,0%) e rimangono sostanzialmente stabili a livello nazionale (+0,2%). Sempre nel corso del I trimestre 2020, si raggiunge un tasso di occupazione pari al 29,3% (più di 1 punto percentuale in più rispetto al I trimestre 2019) e un tasso di disoccupazione pari a 15,7% (in riduzione di 5,4 p. p.). Il quadro, apparentemente positivo, deve comunque confrontarsi con le misure anti-licenziamento previste dal governo per arginare gli effetti della pandemia da COVID-19 che, di fatto, rendono impossibile la risoluzione da parte delle imprese dei contratti per motivi economici. Un quadro più rispondente all'attuale situazione si potrà avere solo quando questa misura temporanea verrà abbandonata, con il rischio di un ricorso massivo della popolazione alle domande di disoccupazione. Stando al consuntivo dell'anno ormai alle spalle, il numero di occupati diminuisce del -1,6% rispetto al 2018. A livello regionale, la contrazione appare meno accentuata (-0,1%), mentre l'occupazione continua a crescere, grazie alla spinta dei contratti atipici, a livello nazionale (+0,6%). *[Camera di Commercio della Provincia di Reggio Calabria – 2020]*

***Tab. 2.8** – Occupato nelle province calabresi, nel Mezzogiorno e in Italia [dati ISTAT 2010 - 2019].*

Rispetto al 2018, diminuiscono anche le persone in cerca di occupazione: del -6,8% nel territorio reggino; del -3,6% a livello regionale e del -6,3% a livello nazionale. La riduzione del numero di persone in cerca di lavoro (che rappresenta un indicatore di "scoraggiamento") si ripercuote positivamente sul tasso di disoccupazione (rapporto tra le persone in cerca di occupazione e il totale delle forze lavoro) che passa dal 19,8% del 2018 al 18,9% del 2019 e soprattutto sul tasso di disoccupazione giovanile (ossia quello relativo alle forze di lavoro di età compresa tra i 15 e i 24 anni), in calo rispetto al 2018 di oltre 15 punti percentuali. Il dato provinciale si attesta al 36,8%, ben 7,6 punti al di sopra del valore nazionale (29,2%), ma 11,8 punti al di sotto della media regionale. *[Camera di Commercio della Provincia di Reggio Calabria – 2020]*

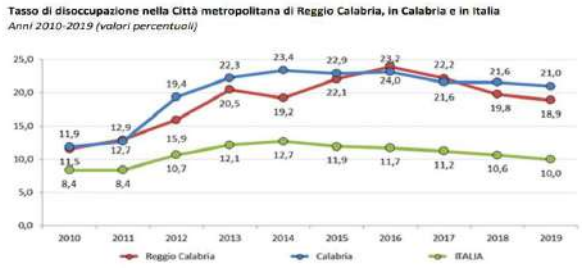


***Fig. 210** – Tasso di disoccupazione nella Città metropolitana di Reggio Calabria, in Calabria e in Italia [dati ISTAT 2010 - 2019].*

3. Dotazione infrastrutturale e accessibilità

Dal rapporto Svimez del 2020 Il divario nella dotazione complessiva di reti ferroviarie del Mezzogiorno, nonostante i miglioramenti, resta rilevante rispetto al Centro-Nord, non solo per la ridotta diffusione della rete AV, ma anche per altre carenze qualitative delle reti ordinarie. Le strutture di intermodalità ferroviaria di RFI sono praticamente inesistenti nel Mezzogiorno, mentre estremamente modesta è la presenza di interporti, che insieme (i centri intermodali sono più incentrati sullo scambio modale gomma-ferro, mentre gli interporti aggiungono servizi di stoccaggio e lavorazione dei flussi di merci) dovrebbero rappresentare (con i porti o in alternativa ad essi, nel caso di notevoli distanze dalla costa o di saturazione degli scali marittimi) un fattore determinante di competitività industriale, commerciale e logistica del territorio*. [Rapporto Svimez 2020]*
Da un precedente rapporto Svimez risulta che rispetto alla media europea a 15 paesi (posta uguale a 100), la dotazione di autostrade del Mezzogiorno è passata dal 1990 al 2015 da 105,2 a 80,7 nel 2015.
I porti del Mezzogiorno, pur vantando numero e lunghezza degli accosti nettamente superiori a quelli del Centro-Nord, presentano una dotazione estremamente modesta, con un indice sintetico pari a 58,9 dovuto alla forte carenza di capacità di movimentazione e stoccaggio delle merci.
Relativamente migliore risulta l'indice sintetico degli aeroporti (69,4), ma anche in questo comparto si scontano carenze qualitative dell'offerta (distanza dai centri urbani, aree di parcheggio aeromobili e superficie delle piste). Le strutture di intermodalità ferroviaria al Sud sono praticamente inesistenti, mentre estremamente modesta è la presenza di interporti*. [Rapporto Svimez anno 2019]*
Nel ranking regionale europeo la regione del Mezzogiorno più competitiva è la Campania, ma posizionata quasi a metà graduatoria (100° su 263), seguita da Puglia (143°), Calabria (175°), Sicilia (161°), Abruzzo (176°), Sardegna (203°), Basilicata (234°) e Molise (245°). Ma anche le regioni più competitive del nostro Paese si collocano su posizioni di retroguardia, come Lazio (50°), Piemonte (54°), Liguria (76°), Lombardia (79°), Veneto (106°) e Emilia-Romagna (121°). *[Rapporto Svimez 2020]*

***Tab. 3.1.** Dotazione di infrastrutture terrestri in rapporto alla popolazione – Numeri indici (UE 15=100,0)*

Regioni e Ripartizioni territoriali	Indici 1990 (UE 15 = 100,0)				Indici 2017 (UE 15 = 100,0)			
	Autostrade	Ferrovie ordinarie		Ferrovie AV (*)	Autostrade	Ferrovie ordinarie		Ferrovie AV (*)
		Totali	Elettrificate			Totali	Elettrificate	
Abruzzo	263,3	105,2	192,5	0,0	160,0	104,4	110,5	0,0
Molise	99,9	191,5	54,5	0,0	69,0	224,4	88,6	0,0
Campania	71,9	44,0	81,1	0,0	45,4	49,4	67,3	119,7
Puglia	72,0	52,4	68,3	0,0	45,9	54,4	68,4	0,0
Basilicata	43,5	143,3	14,7	0,0	31,3	159,8	169,5	0,0
Calabria	130,0	100,7	88,8	0,0	87,4	114,2	114,1	0,0
Sicilia	105,2	71,5	55,5	0,0	80,2	71,3	71,8	0,0
Sardegna	0,0	65,1	0,0	0,0	0,0	68,0	0,0	0,0
Centro-Nord	105,1	72,0	118,0	121,0	77,7	73,4	100,3	124,9
Mezzogiorno	91,4	68,8	71,0	0,0	61,6	72,5	73,6	33,6
Italia	100,1	70,8	101,0	77,3	72,0	72,9	91,0	93,3
UE 15	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(*) Media UE riferita ai soli Paesi dotati di linee AV (reti con velocità superiore a 250 km/h).
Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati EUROSTAT e ISTAT. [Rapporto Svimez 2020]

3.1. Trasporto su strada

La rete stradale extraurbana calabrese ha un'estensione di circa 9.000 km, di cui circa 290 km di rete autostradale e circa 1.500 km di strade statali.

Tab.3.2.: *dettaglio strade, autostrade ANAS (fonte ANAS aggiornato al 1 gennaio 2022).*

Compartimento di Catanzaro - Strade in gestione ANAS	Num. strade	Estesa
Autostrade in gestione diretta:	2	Km 289,186
Raccordi autostradali:	1	Km 5,615
Strade Statali:	49	Km 1.526,196
Strade in corso di classifica o declassifica (NSA):	6	Km 159,750
Totale:	58	Km 1.980,747

Fig. 3.1.: *rete strade e autostrade ANAS in Calabria (fonte Anas aggiornata al 1 gennaio 2022).*

Sotto il profilo amministrativo, ad eccezione delle strade provinciali che sono gestite dalle Province territorialmente competenti, le altre strade extraurbane calabresi appartengono al patrimonio stradale dello Stato affidato ad ANAS, società concessionaria della gestione della rete stradale e autostradale di interesse nazionale in Calabria.
Al fine di poter analizzare la dotazione attuale di infrastrutture stradali in Calabria e ricostruire un quadro comparativo rispetto al livello di infrastrutturazione delle altre regioni italiane, si è fatto riferimento a specifici indicatori proposti in molteplici studi di settore, ed

in particolare all'indicatore sintetico di dotazione di infrastrutture stradali, elaborato dall'istituto G. Tagliacarne (utilizzato anche nel Piano Regionale dei Trasporti della Calabria). Appare utile sottolineare che per la determinazione del suddetto indicatore, sono stati considerati, oltre l'estensione della rete stradale, anche elementi indicativi dello stato della rete stradale, come ad esempio la presenza di 3 corsie nelle autostrade, il numero di porte e stazioni autostradali, la spesa provinciale per la manutenzione stradale *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*
Con riferimento a questo indicatore è possibile notare come la Calabria, contrariamente a quanto comunemente si pensa, risulta tutt'altro che interessata da un deficit di infrastrutture stradali; posto uguale a 100 l'indice medio di infrastrutturazione a scala nazionale, la Calabria presenta un indice pari a 108,8, valore nettamente superiore a quello del Mezzogiorno (88,2) e comunque maggiore rispetto al dato nazionale. Vi è inoltre da considerare che nell'ultimo decennio sono stati significativi gli investimenti sulla rete stradale: è stato completato l'ammodernamento dell'Autostrada A2 e sono stati aperti al traffico alcuni tratti del nuovo tracciato della S.S. 106.
Anche il livello di infrastrutturazione a scala provinciale risulta superiore alla media nazionale, ad eccezione della provincia di Crotone che registra un valore di dotazione infrastrutturale pari a 63,1.

Tab. 3.3. *Indicatore sintetico di dotazione infrastrutture stradali, 2012 (indice Italia = 100)*

Area territoriale	Indicatore di dotazione di rete stradale
Prov. Cosenza	114,2
Prov. Crotone	63,1
Prov. Catanzaro	113,7
Prov. Vibo Valentia	146,7
Prov. Reggio di Calabria	103,1
CALABRIA	108,8
Mezzogiorno	88,2
ITALIA	100,0

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Questa analisi porterebbe a considerare la Calabria come una regione dotata di un buon livello di infrastrutturazione stradale. È tuttavia necessario puntualizzare che gli indicatori di dotazione infrastrutturale presi a riferimento non esprimono informazioni specifiche sulla qualità delle infrastrutture analizzate, sulle loro caratteristiche plano - altimetriche, sul loro stato e fabbisogno manutentivo, sul loro livello di sicurezza, sulla domanda di mobilità soddisfatta e potenziale; è evidente, ad esempio, che una strada in pianura con andamento planoaltimetrico ottimale non può essere paragonata nelle prestazioni offerte e nel fabbisogno manutentivo ad una strada con tracciato collinare o montano. In realtà, l'attuale assetto del sistema viario calabrese presenta carenze diffuse e, in qualche caso, estremamente critiche, dovute in generale ai tracciati vetusti, alle ridotte sezioni stradali, alla geologia del territorio, alle condizioni di traffico. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*
Gli assi costieri della viabilità primaria (S.S. 106 lungo la costa ionica e S.S. 18 sul versante tirrenico) presentano criticità diffuse, sia per le caratteristiche costruttive (sezioni viarie modeste e disomogenee, tracciati plano - altimetrici vetusti e non adeguati ai livelli di traffico), sia per le condizioni di circolazione. A causa dell'edificazione incontrollata lungo estesi tratti stradali, tali direttrici viarie, realizzate per consentire spostamenti su distanze medio-lunghe, si sono trasformate nel tempo in attraversamenti urbani, in cui i flussi

veicolari sono spesso interrotti e rallentati dalla presenza di accessi secondari, di attività locali a margine, di semaforizzazioni, con riflessi negativi sul viaggiatore e sugli stessi ambiti urbani, particolarmente accentuati nella stagione turistica estiva.
Gli assi trasversali della rete stradale primaria, pur presentando, nella maggior parte dei casi, buone caratteristiche geometriche, sono interessati in alcuni tratti da fenomeni di congestione per l'attraversamento di centri abitati (S.S. 107 Paola-Crotone) e da bassi standard di sicurezza (S.S. 682 Rosarno - Grotteria Marina). Particolarmente grave è la situazione del raccordo tra S.S. 106 e A2, che vede la tangenziale di Reggio Calabria tra le strade con i più gravi problemi di sicurezza d'Italia. Per quanto riguarda la rete stradale secondaria, le strade provinciali e gli assi viari minori presentano in genere limiti strutturali e funzionali*. [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*

Fig. 3.2. *– Rete stradale calabrese inclusa nella rete TEN-T (Reg. UE 1315/2013)*

3.2. Trasporto su ferrovia

La Calabria presenta una scarsa accessibilità attiva e passiva del territorio per i problemi connessi alla posizione geografica rispetto all'Italia e all'Europa ed allo stato attuale delle reti di trasporto.
Ad esempio da un confronto sull'accessibilità ferroviaria tra le realtà di Reggio Calabria e di Bologna emerge che nel primo caso la possibilità di spostamento verso i capoluoghi delle regioni vicine è resa possibile in tempo superiore alle 3 ore, cosa che nel secondo caso avviene invece in un tempo inferiore alle 3 ore.

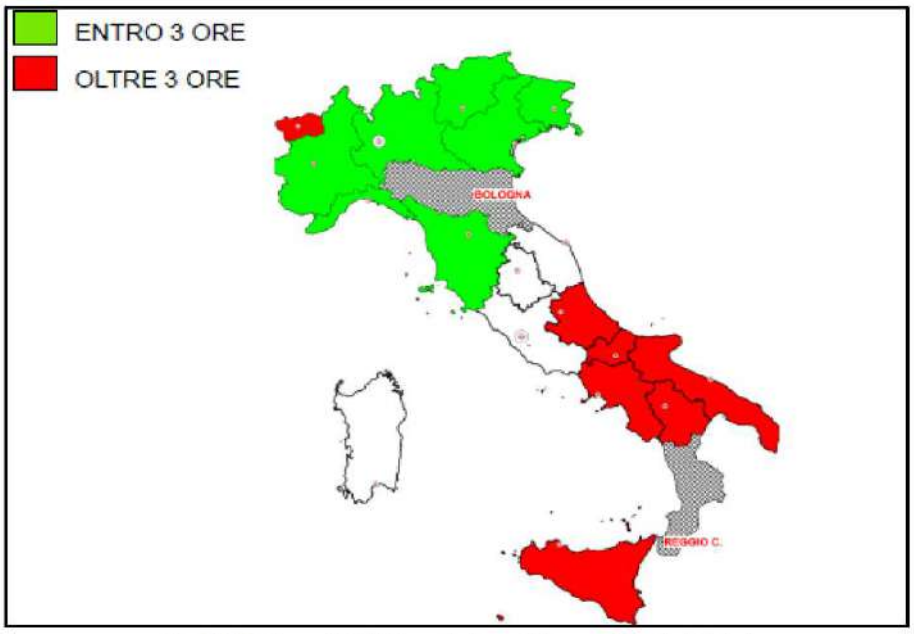


Fig. 3.3. *– Accessibilità ferroviaria dei nodi di Bologna e Reggio Calabria*

In Calabria il trasporto ferroviario soffre di rilevanti criticità: problemi infrastrutturali, carenze nei servizi, vetustà del materiale rotabile, assenza di forme di integrazione e informazione pregiudicano, da parte degli utenti, la scelta di tale modalità di trasporto, che dovrebbe essere prevalente su determinate scale territoriali, con evidenti ripercussioni sul sistema dei trasporti regionale.

La rete ferroviaria calabrese è costituita dalle linee nazionali delle Ferrovie dello Stato (gestite dalla società R.F.I., Rete Ferroviaria Italiana) e dalle linee regionali in concessione a Ferrovie della Calabria s.r.l. La rete R.F.I. e quella delle Ferrovie della Calabria non sono fra loro interconnesse, essendo la prima a scartamento ordinario (1,435 m) e la seconda a scartamento ridotto (0,950 m).

Rete RFI La rete R.F.I. si sviluppa in gran parte lungo il perimetro costiero regionale; essa ha un "estensione complessiva di circa 850 km e presenta oltre 100 stazioni con servizio viaggiatori. In rapporto al sistema di trazione, la rete R.F.I comprende 279 km di linee elettrificate a doppio binario, 209 km di linee elettrificate a singolo binario e 363 km di linee non elettrificate (a trazione diesel) ed a singolo binario. In base alle caratteristiche di traffico, R.F.I. classifica le linee in:

- linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da un'elevata qualità dell'infrastruttura, che costituiscono le direttrici principali di collegamento con la rete nazionale e internazionale;
- linee complementari, con minori livelli di densità di traffico, che costituiscono la maglia di collegamento in ambito regionale e connettono tra loro le direttrici principali.

Le linee fondamentali della rete R.F.I. sono:

- la direttrice tirrenica Praja - Paola - Lamezia Terme - Reggio Calabria, che costituisce l'asse portante del trasporto ferroviario regionale; con 240 km di linea a doppio binario elettrificata (ma non strutturata per permettere l'alta velocità), essa consente di collegare tra loro le più importanti località della costa tirrenica calabrese ed è funzionale alla connessione tra la rete ferroviaria siciliana e il resto della rete nazionale;
- la linea Eccellente - Rosarno (via Tropea), di interesse locale, costituisce una diramazione della direttrice tirrenica lungo la costa vibonese; essa si sviluppa per 71 km su un tracciato ferroviario ad unico binario elettrificato;
- la linea Rosarno - S. Ferdinando (elettrificata ed a singolo binario), che collega il porto di Gioia Tauro con la rete ferroviaria nazionale, in corrispondenza della stazione di Rosarno.

Fanno invece parte delle linee complementari R.F.I.:

- la direttrice ionica Rocca Imperiale - Reggio Calabria, importante per il collegamento della costa ionica calabrese con le principali località della Basilicata e della Puglia; essa si sviluppa per 391 km su un tracciato ferroviario non elettrificato e ad unico binario;
- la linea trasversale Paola - Sibari, che consente il collegamento della direttrice tirrenica con quella ionica; essa ha una lunghezza di 92 km ed è elettrificata ed a singolo binario, ad esclusione della tratta Castiglione - Cosenza che è a doppio binario;
- la linea trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido, che consente, anch'essa, il raccordo tra i versanti tirrenico e ionico; essa si sviluppa per 48 km su un tracciato ferroviario non elettrificato ed a singolo binario.

Fig. 3.4. *– Rete ferroviaria calabrese inclusa nella rete TEN-T (Reg. UE 1315/2013)*

Con riferimento alla rete ferroviaria di interesse nazionale (Ferrovie dello Stato), un quadro comparativo del livello di infrastrutturazione in Calabria, rispetto ad altre realtà territoriali, può essere ricostruito sulla base dell'indicatore sintetico di dotazione di infrastrutture ferroviarie, elaborato dall'Istituto G. Tagliacarne;

Sulla base di tale indicatore, la Calabria gode di un livello complessivo di dotazione infrastrutturale inferiore rispetto a quello medio nazionale, anche se superiore rispetto a quello medio del Mezzogiorno. Posto uguale a 100 l'indice medio di infrastrutturazione a

scala nazionale, la Calabria presenta un indice pari a 89,0, a fronte di un indice medio di 76,3 relativo alle regioni meridionali.
A scala provinciale, le condizioni meno favorevoli si registrano nelle province di Crotone e Catanzaro, che presentano valori di dotazione infrastrutturale pari rispettivamente a 19,5 e 68,9.
Per una migliore comprensione dei valori appare opportuno segnalare che nella determinazione dell'indicatore viene considerata non solo la dotazione fisica (lunghezza totale della rete, lunghezza delle linee elettrificate a doppio binario, lunghezza delle linee elettrificate a singolo binario, ecc.) ma anche la tipologia di servizi attivati (presenza di treni veloci, frequenza dei treni veloci, ecc.). *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Tab. 3.4. *Indicatore sintetico di dotazione infrastrutture ferroviarie, 2012 (indice Italia =100) [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Area territoriale	Indicatore di dotazione di rete ferroviaria
Prov. Cosenza	94,9
Prov. Crotone	19,5
Prov. Catanzaro	68,9
Prov. Vibo Valentia	205,6
Prov. Reggio di Calabria	84,8
CALABRIA	89,0
Mezzogiorno	76,3
ITALIA	100,0

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

L'accessibilità alla rete TEN-T ferroviaria. In Calabria la rete TEN-T è costituita:

- per la rete Centrale dal tratto ferroviario tirrenico che si dirama da Tortora Marina fino a Villa San Giovanni;
- per la rete Globale dai tratti Paola-Sibari-Rocca Imperiale, Lamezia Terme-Catanzaro Lido e Villa San Giovanni-Melito di Porto Salvo.

Tab. 3.5. *Analisi accessibilità ferroviaria. [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Zona	Comune	Sup. [km^2]	Pop. [abit.]	Dens. [ab./km^2]	Stazione della rete principale più vicina	d [km]	t [min]
1	Reggio di Calabria	239,04	183974	769,63	Reggio Calabria Lido	1	6
2	Melito di Porto Salvo	35,41	11436	322,97	Melito di Porto Salvo	1	5
3	Bovalino	18,06	8945	495,39	Melito di Porto Salvo	57	62
4	Villa San Giovanni	12,17	13813	1134,55	Villa San Giovanni	1	1
5	Palmi	32,12	19024	592,25	Palmi	3	7
6	Gioia Tauro	39,87	19802	496,69	Gioia Tauro	1	4
7	Siderno	31,86	18120	568,74	Rosarno	46	45
8	Rosarno	39,56	14949	377,90	Rosarno	2	5
9	Caulonia	101,76	7133	70,10	Rosarno	62	57
10	Serra San Bruno	40,57	6773	166,93	Vibo - Pizzo	41	56
11	Mileto	35,65	6794	190,55	Mileto	11	15
12	Soverato	7,79	9219	1183,06	Catanzaro Lido	19	22
13	Vibo Valentia	46,57	33897	727,84	Vibo - Pizzo	8	11
14	Borgia	42,38	7602	179,40	Catanzaro Lido	11	17
15	Curinga	52,53	6778	129,04	S. Pietro a Maida	9	11
16	Catanzaro	112,72	90840	805,86	Catanzaro Lido	13	24
17	Lamezia Terme	162,43	70515	434,13	Lamezia Terme Centrale	11	12
18	Sellia Marina	41,46	7475	180,31	Catanzaro Lido	17	23
19	Cirò Marina	41,68	14973	359,22	Sibari	81	88
20	Crotone	182,00	61131	335,89	Catanzaro Lido	68	72
21	Cutro	133,69	10533	78,79	Catanzaro Lido	47	56
22	San Giovanni in Fiore	282,53	17501	61,94	Torano Lattarico	88	76
23	Rossano	150,92	36889	244,44	Sibari	31	36
24	Corigliano Calabro	195,64	40479	206,90	Sibari	21	27
25	Cassano all'Ionio	159,07	18587	116,85	Sibari	14	19
26	Castrovillari	130,64	22284	170,58	Spezzano Albanese	19	26
27	Scalea	22,56	10952	485,55	Scalea	2	5
28	Cetraro	66,14	10135	153,23	Cetraro Marina	2	6
29	San Marco Argentano	80,50	7417	92,14	San Marco Roggiano	11	13
30	Montalto Uffugo	76,67	19517	254,55	Torano Lattarico	24	27
31	Paola	42,88	16214	378,11	Paola	1	3
32	Cosenza	37,86	67679	1787,56	Torano Lattarico	29	25
33	Gizzeria	37,19	4829	129,83	Falerna	13	20

Per la accessibilità alla rete Ten di Catanzaro Lido-Lamezia T. occorre in realtà precisare che la stessa è a binario unico non elettrificata con tempi di percorrenza eccessivi rispetto al rango di rete TEN. Per cui aggiungendo i tempi effettivi di collegamento alla rete TEN del nodo di Lamezia Terme i tempi superano abbondantemente l'ora per tutti i comuni della fascia ionica.

L'intera fascia ionica si collocherebbe dunque ben al di sotto dello standard di accessibilità alla rete TEN.

3.3. Trasporto aereo

Dai dati Istat del rapporto del 5 maggio 2020, emerge che il trasporto aereo è un settore in crescita negli ultimi 10 anni. Nel 2017 risultano attive in Italia 193 imprese, che fatturano 9,4 miliardi di euro e occupano poco meno di 20 mila unità di lavoro, il 99,7% delle quali con dipendenti. Tra il 2010 e il 2018 il numero di passeggeri trasportati in Italia è aumentato del 33,3%. In particolare, i passeggeri dei voli internazionali sono cresciuti del 53,0% e quelli dei voli nazionali del 7,2%.
Da tali dati Istat risulta però che gli scenari sono stati disattesi: in base ai valori che descrivono l'andamento del settore, il traffico aereo nel mese di maggio 2020 sarebbe stato di circa 17,9 milioni di passeggeri trasportati e si stima che avrebbe raggiunto il picco di circa 21 milioni nel mese di agosto 2020. Si è verificato invece un crollo improvviso e verticale del settore in cinque settimane. Da poco meno di 460 mila passeggeri in arrivo e partenza negli aeroporti italiani di domenica 23 febbraio 2020, si è passati ai 6,8 mila di domenica 29 marzo. *[Rapporto Istat 5 maggio 2020- Comunicato Stampa n. 13/2021]*
Rispetto al 2019, nel mese di marzo sono stati cancellati due voli su tre (66,3%) e i passeggeri sono diminuiti dell'85% (da circa 14 milioni a poco più di 2 milioni).
Si è inoltre registrato un forte impatto anche sul turismo e sui trasporti, settori fortemente connessi al trasporto aereo. Il flusso dei passeggeri arrivati in Italia con voli internazionali nel corso del decennio 2009-2018 presenta lo stesso andamento di quello dei clienti stranieri negli esercizi ricettivi italiani. *[Dati traffico 2020 ENAC]*

Il trasporto aereo è stato uno dei settori più colpiti dalla crisi innescata dall'emergenza epidemiologica da COVID-19 e i dati di traffico 2020 risultano fortemente influenzati dalle misure restrittive introdotte a livello nazionale e internazionale per il contenimento della pandemia in atto. Dall'inizio del primo lockdown (marzo 2020) timidi segnali positivi si sono iniziati a registrare solo nel mese di giugno; i mesi di luglio, agosto e settembre hanno indubbiamente evidenziato una ripresa rispetto ai mesi precedenti (anche se nel complesso hanno totalizzato un –57% in termini di movimenti ed un –69% in termini di passeggeri rispetto allo stesso periodo del 2019); da ottobre in poi, con l'inizio della nuova (ma prevista) ondata pandemica, il traffico ha ripreso a diminuire drasticamente anche se, è importante sottolinearlo, non sono state nuovamente adottate misure "generalizzate" di blocco dell'operatività aeroportuale. Con riferimento ai servizi aerei commerciali di linea e non linea charter, si evidenzia che nel corso 2020 sono transitati negli aeroporti italiani circa 52,8 milioni di passeggeri, con un decremento rispetto al 2019 pari al -72,5%. Il traffico nazionale, con i suoi 25 mln di passeggeri, ha registrato un decremento più moderato (-61% in confronto con il 2019) rispetto a quello del traffico internazionale, pari a -78,3% (con 27,7 mln di passeggeri). *[Dati traffico 2020 ENAC]*

Da un altro rapporto Istat emerge che il traffico aereo gestito dalla rete degli aeroporti, in Italia come negli altri paesi Ue, è prevalentemente di medio raggio: nel 2018 i passeggeri intra-Ue nel nostro paese rappresentano il 59% del totale, mentre il traffico nazionale pesa per il 21%. Gli aeroporti di Lazio e Lombardia rappresentano oltre metà del trasporto aereo di passeggeri nazionale (26,2% e 25,0% rispettivamente), essenzialmente attraverso gli scali di Fiumicino e Ciampino, e di Malpensa, Linate e Orio al Serio. Queste due regioni sono prevalenti anche nel traffico di lungo raggio (extra-Ue).
Gli spostamenti interni sono relativamente rilevanti nelle regioni periferiche e, in particolare, di quelle del Mezzogiorno, in quanto l'aereo rappresenta il mezzo più veloce di collegamento con il resto del paese e non ha subito la concorrenza dell'alta velocità ferroviaria. *[Rapporto Istat anno 2019].*

Il ruolo del trasporto aereo è centrale per i passeggeri, stante la perifericità della Regione, ed è importante il ruolo definito dal Piano Nazionale Aeroporti per gli scali della Calabria. Secondo il Piano Nazionale, rispetto all'area sovra regionale Sud ed al bacino di traffico omogeneo Calabria, risultano aeroporti di interesse nazionale i tre aeroporti calabresi di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone, e, tra questi, assume particolare rilevanza strategica quello di Lamezia Terme. Le prospettive di sviluppo, in coerenza con quanto previsto dal Piano Nazionale, riguardano la specializzazione di ciascuno scalo, rispetto alla funzionalità del sistema aeroportuale calabrese, ed il raggiungimento, pur tendenziale, dell'equilibrio economico-finanziario. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*

La Calabria è dotata di 3 aeroporti civili aperti al traffico commerciale nazionale e internazionale (aeroporto di Lamezia Terme, aeroporto di Reggio Calabria e aeroporto di Crotone) che si differenziano tra loro per classe di appartenenza, caratteristiche strutturali e servizi offerti. Secondo la classificazione riportata nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" predisposto dall'Enac – Ente Nazionale per l'aviazione Civile (edizione 2 del 21/10/2003), l'aeroporto di Lamezia Terme risulta di classe 4D, mentre gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone sono di classe 4C. Il codice alfanumerico di classificazione dipende dalle caratteristiche di pista dell'aeroporto; nel codice, il simbolo numerico è riferito all'aeromobile che necessita di maggior corsa durante la fase di decollo, mentre quello alfabetico individua l'intervallo di apertura alare o di larghezza massima del carrello principale dell'aeromobile più grande che può operare nell'aeroporto, vincolante per esigenze di manovra nelle fasi di rullaggio al suolo e sosta nel piazzale.
Gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria fanno parte dello SNIT10 (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) definito nel 2001 dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica; gli stessi aeroporti sono inoltre inseriti nel livello Comprehensive della reteTEN-T (ovvero nello strato di base della rete TEN-T) definita a scala europea dal Regolamento (UE) 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell"11 dicembre 2013. Secondo invece il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/09/2014, l'aeroporto di Lamezia Terme rientra tra gli 11 aeroporti nazionali strategici, mentre gli altri 2 aeroporti calabresi (Reggio Calabria e Crotone) appartengono ai 26 aeroporti di interesse nazionale. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

L'aeroporto di Reggio Calabria (Aeroporto dello Stretto) è situato lungo la costa che si affaccia sullo Stretto di Messina, nella zona sud della città reggina, in località Ravagnese e dista dal centro della città circa 4 chilometri. Il suo bacino potenziale di utenza è costituito dalle due città di Reggio Calabria e Messina e dai relativi territori provinciali, che ricoprono un'area con oltre 1,2 milioni di abitanti. Nato come base militare all'inizio degli anni '30, l'aeroporto è stato riqualificato dopo la seconda guerra mondiale; nel corso degli anni le sue infrastrutture di volo sono state potenziate, nonostante i molti vincoli imposti dall'urbanizzazione incontrollata delle aree circostanti. La Società di gestione dell'aeroporto è la SoGAS S.p.A., a capitale pubblico, partecipata dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria, Città Metropolitana di Messina, Comune di Reggio Calabria, Regione Calabria e Camera di Commercio di Reggio Calabria. Lo scalo aeroportuale si sviluppa su una superficie di circa 144 ha, ad una quota media di 29 m sul livello del mare, delimitata da un lato dall'abitato di Ravagnese e, dall'altro dalla linea ferroviaria Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo ed il mare.

Dal punto di vista infrastrutturale, esso presenta:

• nella zona air-side, due piste di volo e tre piazzali per lo stazionamento degli aeromobili di aviazione commerciale e generale;

• sul lato terra (land-side), un'aerostazione passeggeri e 3 aree di parcheggio per autovetture e mezzi pubblici. L'aeroporto dello Stretto è caratterizzato dalla presenza di un sistema di 2 piste di volo incidenti:

• la principale (runway RWY 15/33), parallela alla costa, di lunghezza pari a 1.998 m e larghezza 45 m, di recente riqualificata con l'inserimento di uno "start point" sulla realizzata piazzola di inversione, che consente un aumento della distanza utile al decollo da testata 33;

• la secondaria (runway RWY 11/29), posta in direzione monte/mare, avente una lunghezza di 1.699 m e una larghezza di 45 m, utilizzabile solo per il decollo da testata 29.

Le dimensioni delle piste consentono l'utilizzo dell'aeroporto da parte di tutti gli aerei di medio raggio (narrow body) utilizzati per percorsi medio-brevi ed in grado di trasportare fino a 200 passeggeri. L'aeroporto è dotato di un piazzale di sosta degli aeromobili (apron) che occupa una superficie complessiva di circa 31.100 mq e consente lo stazionamento contemporaneo di 5 aeromobili commerciali di categoria "C" in condizioni operative "self manouvering".

Esistono inoltre altri due piazzali di aviazione generale (Gen Av) destinati allo stazionamento temporaneo di velivoli da turismo o a servizio della Protezione Civile, comprendente 7 stalli per velivoli da turismo e 3 per velivoli tipo canadair. I piazzali sono collegati alla pista 15/33 mediante 3 raccordi. L'aerostazione passeggeri occupa una superficie di circa 7.200 mq ed è disposta su due livelli.

Le operazioni di imbarco passeggeri avvengono dal livello inferiore posto a quota apron, mentre le operazioni di sbarco avvengono dal livello superiore del terminal, a quota viabilità esterna. L'aeroporto è dotato di un hangar per la manutenzione ed il ricovero di aeromobili di categoria "A" gestito dal locale Aeroclub dello Stretto ed è dotato di altro hangar in un'area assegnata al V Reparto Volo della Polizia di Stato. L'Aeroclub dello Stretto ed il V Reparto Volo condividono il raccordo di collegamento con la pista 11/29 per raggiungere, con i propri velivoli, le piste di volo. Lo scalo dispone, sul lato terra, di 3 aree di parcheggio per autoveicoli di cui una a pagamento, della capacità complessiva di 184 posti auto, destinata ai passeggeri dello scalo. Inoltre sono presenti altre due aree di sosta destinate agli operatori aeroportuali ed agli autonoleggi, per un totale di altri 210 posti auto. Nel piazzale antistante l'aerostazione sono altresì presenti stalli di sosta riservati a motoveicoli, taxi ed autobus urbani ed extraurbani. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Tab. 3.6. *Indicatore sintetico di dotazione di aeroporti, 2012 (indice Italia = 100). [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Area territoriale	Indicatore di dotazionedi aeroporti
Prov. Cosenza	0,0
Prov. Crotone	111,5
Prov. Catanzaro	198,3
Prov. Vibo Valentia	0,0
Prov. Reggio di Calabria	132,2
CALABRIA	76,4
Mezzogiorno	62,4
ITALIA	100,0

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Oltre al livello di infrastrutturazione, le criticità del sistema aeroportuale calabrese riguardano principalmente l'offerta di voli che, pur presentando tassi di crescita negli ultimi anni, risulta modesta nel panorama del trasporto aereo nazionale e internazionale. Pur disponendo di 3 aeroporti e di una posizione privilegiata nel bacino del Mediterraneo, la Calabria offre connessioni dirette sulle relazioni nazionali e internazionali con frequenza limitata, spesso ridotta ad alcuni giorni a settimana e con carattere stagionale. Inoltre la mancanza di integrazione modale riduce ulteriormente le potenzialità dei nodi aeroportuali calabresi. Le potenzialità di crescita dei 3 scali calabresi sono significative anche se, in una logica di bacino, la relativa vicinanza può apparire un elemento di ostacolo, qualora non governata*. [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Nel 2021 gli aeroporti calabresi hanno registrato 1.949.728 passeggeri, con un calo del 44,5% rispetto al 2019 ma in crescita del 73,5% rispetto al 2020 (figure 3.6, 3.7, 3.8). L'aeroporto di Lamezia Terme si conferma lo scalo più importante della regione attraendo oltre il 87% dei passeggeri in arrivo o in partenza dalla Calabria seguito dall'Aeroporto di Reggio Calabria con il 7,6% e dall'Aeroporto di Crotone con il 4,9%.

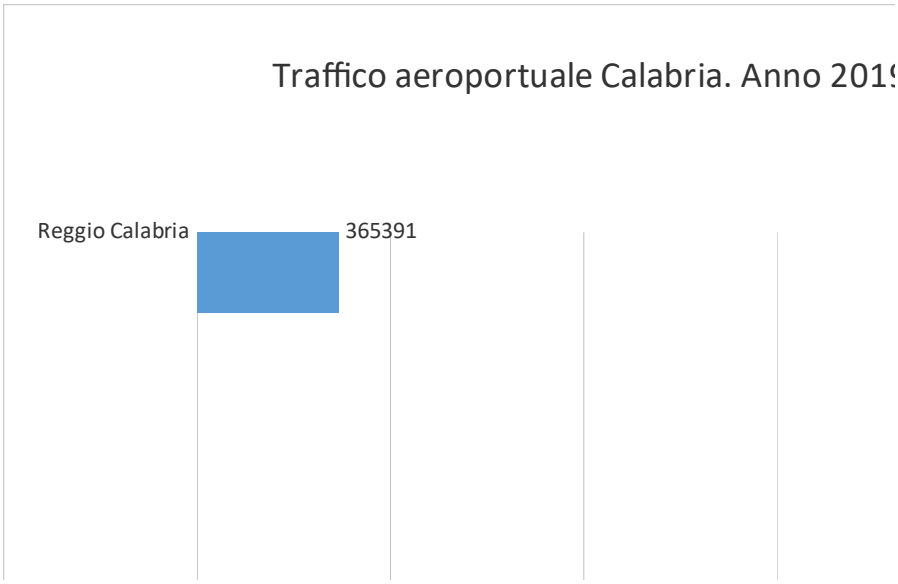


Figura 3.6 *– Traffico aeroportuale in Calabria (2019) [fonte dati: elaborazione da assaeroporti.com]*

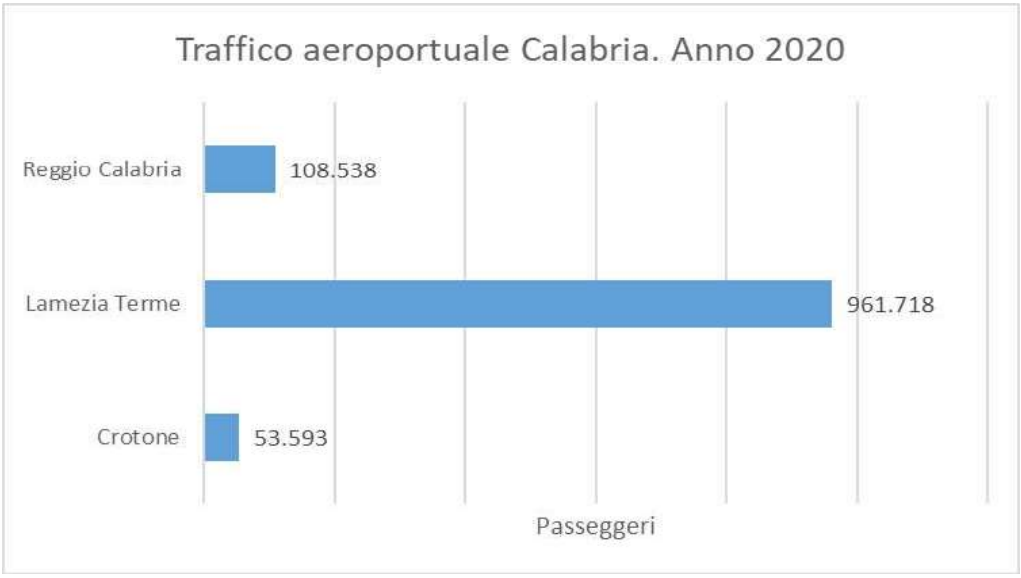


***Figura 3.7** – Traffico aeroportuale in Calabria (2020) [fonte dati: elaborazione da assaeroporti.com]*

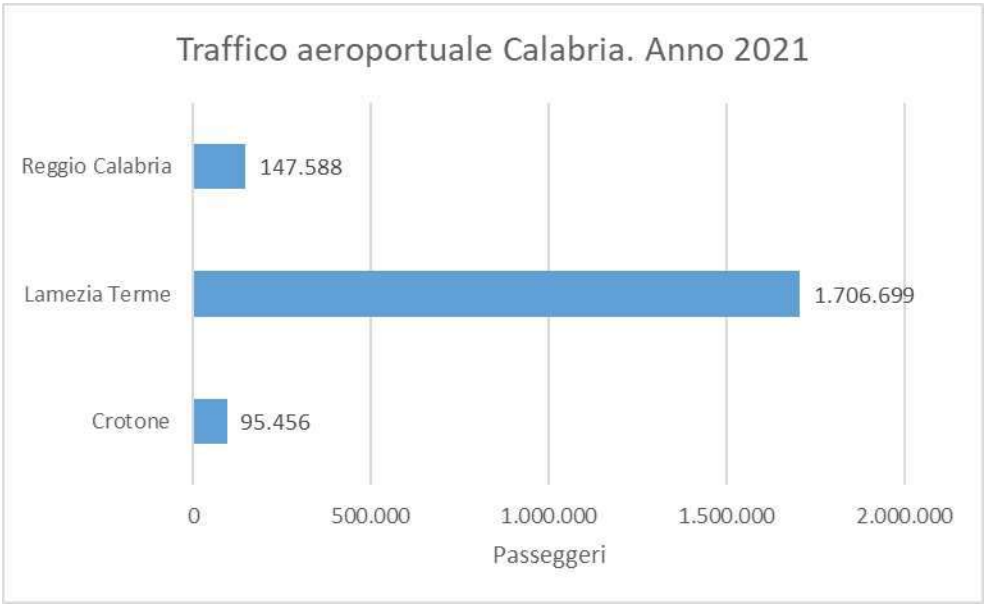


***Figura 3.8** - Traffico aeroportuale in Calabria (2021) [fonte dati: elaborazione da assaeroporti.com]*

Nell'ultimo ventennio i movimenti dell'Aeroporto di Reggio Calabria (Figura 3.5) si sono ridotti del 45%, con una riduzione del numero di passeggeri che si sono attesati al di sotto di 370.000 nel corso del 2019, di 110.000 nel 2020 e di 150.000 nel 2021.

Dunque, anche l'aeroporto di Reggio Calabria ha subito gli effetti nefasti dell'emergenza sanitaria, perdendo il 60% del traffico passeggeri registrato nell'anno 2019, prima dell'avvento della pandemia. A fine anno l'aeroporto ha totalizzato poco più di 147.000 passeggeri ed un numero di voli pari a 3.417, tra atterraggi e decolli.

***Figura 3.9** – Serie storica traffico passeggeri aeroporto di Reggio Calabria [Elaborazione dati da assaeroporti.com]*

Il traffico di linea è esclusivamente nazionale ed ha come direttrici principali gli aeroporti di Roma e Milano Linate. Nel periodo estivo è operativo anche un collegamento di linea con Torino. Attualmente l'unica compagnia aerea che effettua collegamenti di linea dall'aeroporto di Reggio Calabria è ITA Aiways, a cui si aggiungerà Blue Air nel periodo estivo. Nell'aeroporto operano anche alcune compagnie charteristiche, in concomitanza di eventi sportivi. *[SACAL – Carta dei Servizi 2022]*

3.4. Servizi passeggeri modalità strada

In Calabria, il trasporto interregionale su gomma ha acquisito nel tempo una notevole importanza sia per la carenza di servizi del trasporto ferroviario/aereo sia per la competitività delle tariffe. *[Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016].*

Tab. 3.7. *Offerte aziende di trasporto collettivo su gomma interregionale, treno e aereo. [Piano Regionale dei Trasporti (Regione Calabria) – 2016]*

Modo	Azienda	Origine	Destin.	Durata [hh:mm]	Tariffa [€]
Bus	Venus	Lamezia Terme (CZ)	Roma	06:55	32,00
			Milano	15:05	65,00
			Torino	16:35	78,00
		Reggio Calabria	Roma	09:35	41,00
			Milano	17:15	74,00
			Torino	18:45	86,00
	Lirosi	Lamezia Terme (CZ)	Roma	06:35	28,00
			Milano	14:35	70,00
			Torino	15:05	80,00
		Reggio Calabria	Roma	09:00	36,00
			Milano	17:00	78,00
			Torino	17:30	88,00
	Federico	Lamezia Terme (CZ)	Roma	07:00	28,00
			Milano	14:15	64,00
			Torino	16:15	72,00
		Reggio Calabria	Roma	10:30	39,00
			Milano	-	-
			Torino	-	-
	Romano	Crotone	Roma	07:45	38,00
			Milano	15:20	73,00
			Torino	17:25	81,00
	Simet	Corigliano Calabro	Roma	06:15	23,00
			Milano	13:30	45,00
			Torino	14:10	49,00
		Crotone	Roma	08:30	26,00
			Milano	15:30	60,00
			Torino	16:10	64,00
Treno	Trenitalia	Lamezia Terme (CZ)	Roma	06:00	51,50
			Milano	09:05	103,00
			Torino	10:30	96,50
		Reggio Calabria	Roma	07:25	61,00
			Milano	10:30	115,50
			Torino	11:55	106,00
		Corigliano Calabro	Roma	09:20	50,00
			Milano	12:10	68,00
			Torino	14:50	92,00
		Crotone	Roma	08:40	47,00
			Milano	13:00	74,00
			Torino	13:40	86,00
Aereo	Alitalia	Lamezia Terme (CZ)	Roma	01:10	64,00
			Milano	01:40	109,00
			Torino	4:00	160,00
		Reggio Calabria	Roma	01:10	75,00
			Milano	01:35	110,00
			Torino	03:35	151,00
	Ryanair	Crotone	Roma	01.10	20,00
			Milano	01:50	49,00
			Torino	-	-

Fonti: Dati reperiti dai siti delle aziende di trasporto

3.5. Accessibilità e tempi di viaggio per la Città Metropolitana di Reggio Calabria

L'isolamento infrastrutturale della provincia di Reggio Calabria può essere evidenziato attraverso l'analisi dei tempi di viaggio dei modi di trasporto su strada e su ferro.

Si prendono a riferimento le principali città del mezzogiorno per evidenziare che anche i collegamenti con le regioni limitrofe presentano tempi di viaggio che superano le soglie temporali (3 ore) prese come riferimento dal Regolamento (CE) N. 1008/2008 circa le modalità di trasporto alternative.

Dalla tabella sotto riportata, fatta eccezione per Catania che in modalità auto è raggiungibile in 2 ore e 16 minuti ma in modalità treno necessitano comunque anche 4 ore e 14 minuti, si evince che per raggiungere le città di Napoli, Salerno, Bari e Palermo sia in modalità treno che in modalità auto, i tempi di viaggio superano abbondantemente le 3 ore tollerate dal Regolamento Europeo superando di ben più di un'ora le 3 ore per le città di Napoli, Salerno e Bari e arrivando a quasi 9 ore in treno e 5 ore in macchina per le città di Bari e quasi 7 ore in treno e 5 in macchina per Napoli. Qualsiasi valutazione per destinazioni nel centro-nord dell'Italia è superflua.

Si evince, inoltre, che sia la modalità treno che la modalità auto si equivalgono in termini di tempo per le città di Palermo, mentre per le città di Bari e Catania si riduce di circa due ore per Bari e un'ora per Catania il tempo utilizzando l'auto. Per Napoli e Salerno il mezzo più veloce risulta invece il treno che permette di raggiungere la destinazione un'ora prima.

Tab. 3.8. *Tempi di viaggio in ore da Reggio Calabria*

	da **REGGIO CALABRIA**				
Modalità	per **NAPOLI**	per **SALERNO**	per **BARI**	per **PALERMO**	per **CATANIA**
TRENO	**4,17 ÷ 6,35**	**3,32 ÷ 5,51**	**7,10 ÷ 8,52**	**4,08 ÷ 6,14**	**3,12 ÷ 4,14**
AUTO	**5,04**	**4,26**	**4,56**	**3,42**	**2,16**

Per una maggiore completezza, di seguito di riporta un grafico comparativo tra i tempi di viaggio (in cui sono stati considerati i tempi minimi di percorrenza per la modalità treno) e il target previsto dal Regolamento Europeo (3 ore).

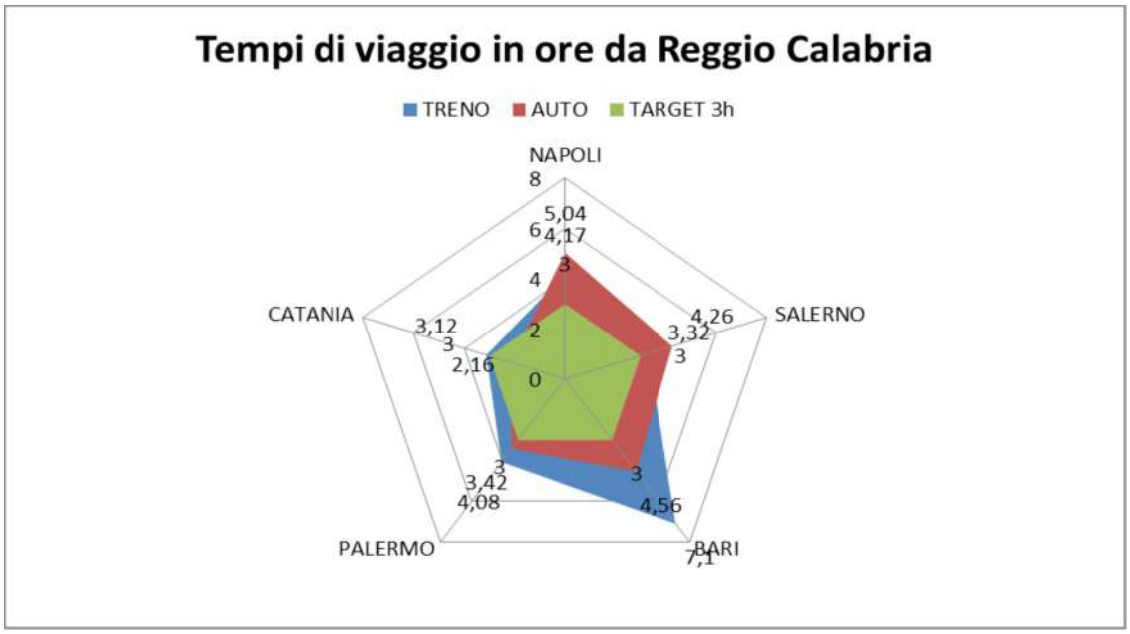


Figura 3.10. *–Grafico comparativo: tempi di viaggio da Reggio Calabria vs target di 3 ore (Regolamento Europeo N. 1008/2008).*

3.6. Accessibilità dell'aeroporto di Reggio Calabria

L'aeroporto dello Stretto è raggiungibile sia da Nord (area tirrenica) che da Sud (area ionica).
Lo scalo è collegato, via strada, mediante la tangenziale di raccordo tra l'autostrada A2 del Mediterraneo e la S.S. 106 Ionica.
L'Aeroporto di Reggio Calabria è servito dalla stazione ferroviaria di Reggio Calabria Aeroporto, realizzata nel 2013 e posta sulla linea Taranto – Reggio Calabria.

Il sistema ferroviario che interessa l'area aeroportuale è costituito dalla linea tirrenica Salerno – Reggio Calabria e dalla linea jonica Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo.
La linea tirrenica è a doppio binario ed elettrificata, invece la linea jonica, eccetto nelle tratte estreme Reggio Calabria-Melito di Porto Salvo e Bari-Bivio Metaponto, è a semplice binario e non elettrificata, con lunghi tempi di percorrenza.

Inoltre l'aeroporto è servito da diverse linee urbane dell'Azienda municipalizzata, generate dai maggiori punti attrattivi della città (porto, stazione ferroviaria centrale, centro storico, università, presidi sanitari, ecc.) e da linee dedicate e dirette dal porto di Reggio Calabria via tangenziale, in concomitanza dell'arrivo di aliscafi e navi dalla Sicilia, per garantire il trasferimento dell'utenza messinese.
Sono inoltre in esercizio autolinee extraurbane di collegamento con il porto di Villa S. Giovanni e la Sicilia (Messina) e con la fascia costiera ionica calabrese (fino a Caulonia Marina). *(Regione Calabria) – 2016]*

3.7. Accessibilità degli altri aeroporti calabresi

L'aeroporto più vicino all'aeroporto di Reggio Calabria è l'aeroporto di Lamezia Terme (1 ora e 20 minuti per 131 km). La parte prevalente del bacino di utenza dell'aeroporto di Reggio Calabria (cioè la porzione di territorio in cui l'aeroporto più prossimo è quello di Reggio Calabria, puntualmente identificato al successivo paragrafo 4.2) è a distanze superiori a 100 km dall'aeroporto di Lamezia Terme. In particolare:

- per la città di Reggio Calabria (capoluogo di provincia con 58.478 abitanti):
  - la distanza sulla rete stradale è pari a *131 km*;
  - il tempo di viaggio su strada (veicolo privato) è pari a circa *80 minuti* (strade percorse: SS 106, A2, SS 280);
  - il tempo di viaggio più breve col trasporto collettivo su gomma è pari a non meno di circa *120 minuti* nelle migliori condizioni e con una copertura oraria molto limitata;
  - il tempo di viaggio col trasporto collettivo intermodale su gomma e su ferro (raggiungendo col servizio urbano l'aeroporto dalla stazione ferroviaria di Lamezia Terme Centrale), è compreso a seconda delle corse utilizzate fra *144 minuti* e *291 minuti*, con 1 o 2 cambi, e con una copertura oraria dal mattino alle 7 fino alle 19 da Reggio Calabria a Lamezia e dalle 5:45 fino alle 18:15 da Lamezia a Reggio Calabria.

Pertanto, assumendo la definizione di bacino di utenza definita nella Comunicazione della Commissione "*Orientamenti sugli aiuti di Stato agli aeroporti e alle compagnie aeree*" del 2014, i bacini di utenza degli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme sono prevalentemente non sovrapposti.

L'aeroporto di Catania e di Crotone sono significativamente più distanti e non costituiscono in alcun caso una alternativa di viaggio rispetto all'aeroporto di Reggio Calabria.

4. Macroaree e bacino di riferimento

4.1. DPR n. 201/2015 e individuazione delle macroaree

Il Decreto del Presidente della Repubblica 17 settembre 2015, n. 201, individua gli aeroporti di interesse nazionale, a norma dell'articolo 698 del codice della navigazione e, fra questi, specifica quelli di particolare rilevanza strategica. Gli aeroporti sono raggruppati in 10 bacini di traffico. Il dettaglio è riportato nella tabella e nella figura seguenti.

Tab. 4.1. *Bacini di traffico, aeroporti di interesse nazionale e aeroporti di particolare rilevanza strategica*

Bacini di traffico	Aeroporti di interesse nazionale	Aeroporti di particolare rilevanza strategica
Nord Ovest	Milano Malpensa, Milano Linate, Torino, Bergamo, Genova, Brescia, Cuneo	Milano Malpensa*, Torino
Nord Est	Venezia, Verona, Treviso, Trieste	Venezia*
Centro Nord	Bologna, Pisa, Firenze, Rimini, Parma, Ancona	Bologna, Pisa/Firenze
Centro Italia	Roma Fiumicino, Ciampino, Perugia, Pescara	Roma Fiumicino*
Campania	Napoli, Salerno	Napoli
Mediterraneo/Adriatico	Bari, Brindisi, Taranto	Bari
Calabria	Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone	Lamezia Terme
Sicilia orientale	Catania, Comiso	Catania
Sicilia occidentale	Palermo, Trapani, Pantelleria, Lampedusa	Palermo
Sardegna	Cagliari, Olbia, Alghero	Cagliari

* gate intercontinentale

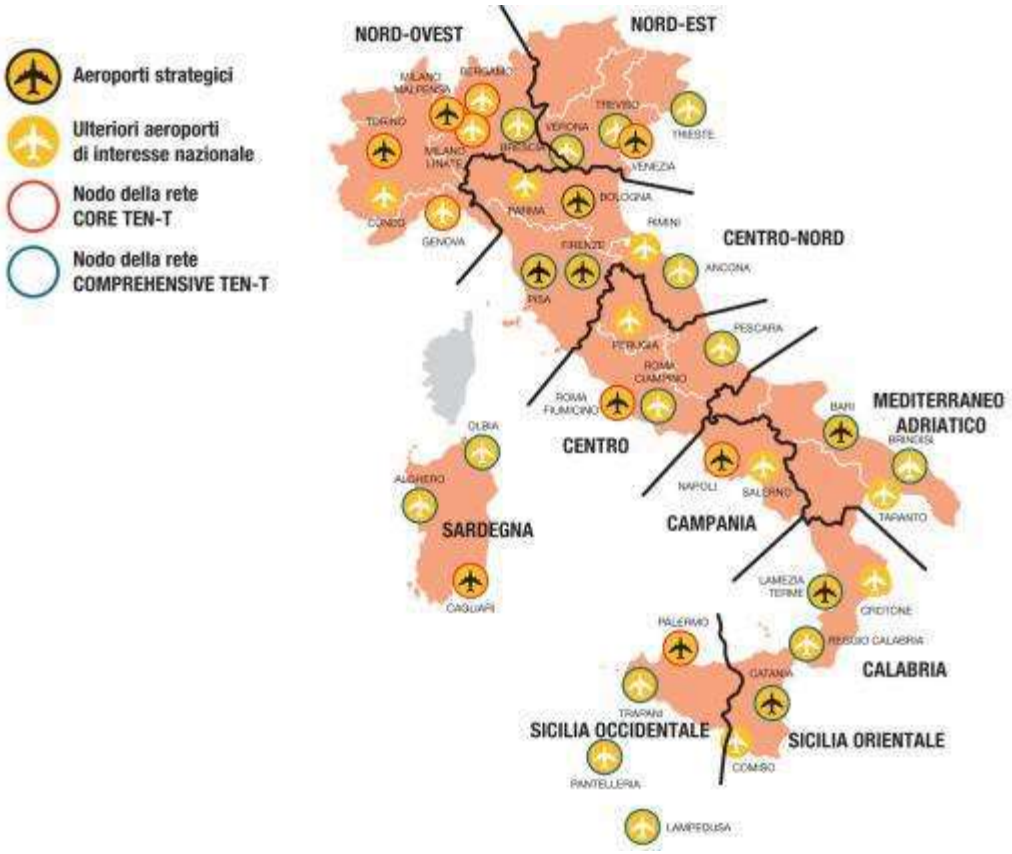


Fig. 4.1. *Bacini di traffico, aeroporti di interesse nazionale e aeroporti di particolare rilevanza strategica (fonte: ENAC)*

Nel seguito di questo studio le esigenze di mobilità da e per il bacino di utenza dell'aeroporto di Reggio Calabria sono analizzate con riferimento a otto macroaree, individuate a partire dai bacini di traffico, accorpando Sicilia Occidentale e Sicilia Orientale ed escludendo la Calabria. Le macroaree così individuate sono le seguenti:

1. Nord Ovest;
2. Nord Est;
3. Centro Nord;
4. Centro Italia (nel seguito anche solo "Centro");
5. Campania (nel seguito anche "Polo Campano");
6. Mediterraneo/Adriatico (nel seguito anche "Polo Pugliese");
7. Sicilia (unione dei bacini di traffico della Sicilia Occidentale e della Sicilia Orientale);
8. Sardegna.

4.2. Bacino di utenza dell'aeroporto di Reggio Calabria

L'attuale bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria, comprende 58 comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria, (39 dei 97 Comuni della Città Metropolitana, ricadono nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Lamezia Terme) e il comune di Messina in quanto l'Aeroporto di Reggio Calabria risulta poco distante e facilmente raggiungibile dagli abitanti del Comune di Messina.

I Comuni della costa jonica a Sud di Messina, invece, rientrano nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Catania in quanto lo stesso è raggiungibile in tempi inferiori. Gli abitanti di alcuni Comuni situati lungo la costa tirrenica della Sicilia, potrebbero raggiungere l'Aeroporto di Reggio Calabria in tempi leggermente inferiori rispetto a quanto occorre per raggiungere l'Aeroporto di Palermo ma, considerando l'incertezza sul tempo di traghettamento (incluso il tempo di attesa) ed i relativi costi, tale percorso risulta essere meno conveniente. Dunque, in assenza di un sistema di trasporti integrato, dei Comuni Siciliani, nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria è stato considerato solo il Comune di Messina, che si estende su una superficie di 213,75 kmq per una popolazione totale di 220.094 unità al 1° gennaio 2022 [dati ISTAT 2022].

Oltre a Reggio Calabria, altri centri abitati di particolare importanza all'interno del bacino di utenza sono: Gioia Tauro, Melito Porto Salvo, Palmi, Taurianova e Villa San Giovanni.

Per precisione, per la definizione del limite dell'area di bacino di attrazione sono stati rilevati nel dettaglio i tempi di accesso da tutti i comuni della Calabria ai tre aeroporti calabresi. I Comuni per i quali il tempo di accesso all'aeroporto di Reggio Calabria è risultato inferiore rispetto ai tempi di accesso agli altri aeroporti sono stati associati all'area di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria.

La popolazione residente nel bacino di attrazione è stimata in circa 520.000 abitanti (519.775, dati ISTAT al 1° gennaio 2022) che rappresenta oltre il 28% dell'intera popolazione calabrese.

Se si considera anche il comune di Messina, il bacino di utenza arriva a circa 740.000 utenti (519.775 abitanti dei Comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabri e 220.094 abitanti del comune di Messina, dati ISTAT al 1° gennaio 2022).

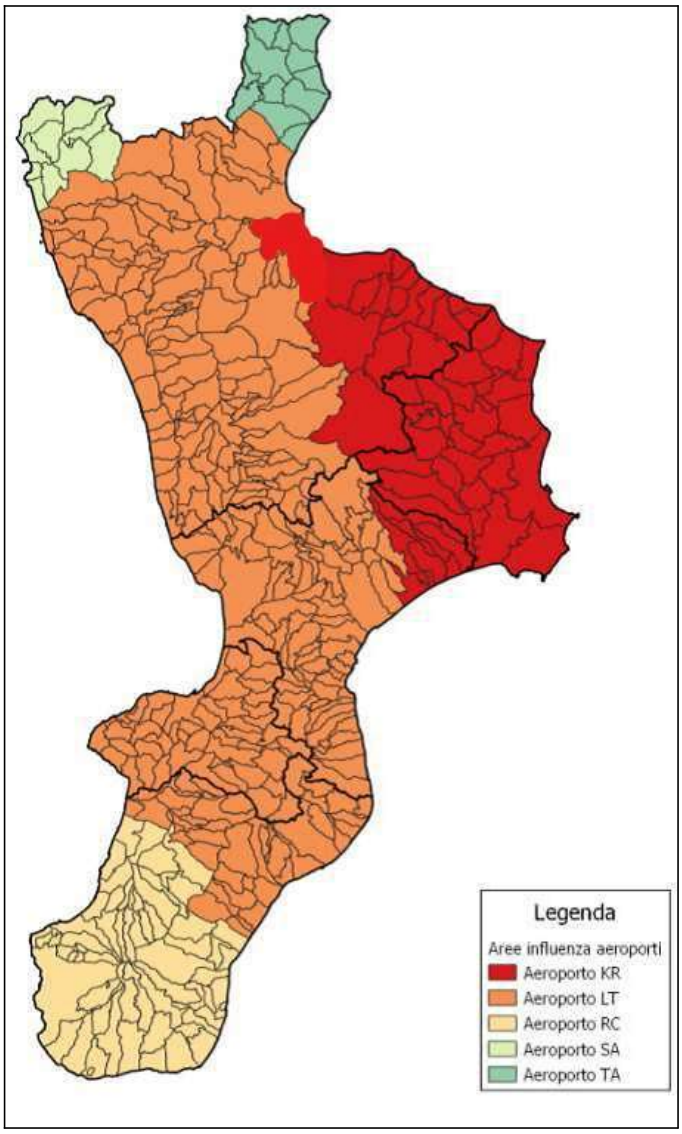


Fig. 4.2. In giallo i Comuni calabresi afferenti al *bacino di utenza dell'aeroporto di Reggio Calabria*

Per la precisione, i comuni della Calabria ricadenti nell'area di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria sono il comune di Messina e i seguenti 58 Comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria: Africo, Ardore, Bagaladi, Bagnara Calabra, Benestare, Bianco, Bova, Bova Marina, Bovalino, Brancaleone, Bruzzano Zeffirio, Calanna, Campo Calabro, Caraffa del Bianco, Cardeto, Careri, Casignana, Cittanova, Condofuri, Cosoleto, Delianuova, Ferruzzano, Fiumara, Gioia Tauro, Laganadi, Melicuccà, Melito Porto Salvo, Molochio, Montebello Jonico, Motta San Giovanni, Oppido Mamertina, Palizzi, Palmi, Platì, Reggio Calabria, Rizziconi, Roccaforte del G., Roghudi, Samo, San Lorenzo, San Luca, San Procopio, San Roberto, Sant'Agata del B., Sant'Alessio in Aspr., Sant'Eufemia d'Aspr., S. Cristina d'Aspr., S. Stefano d'Aspr., Scido, Scilla, Seminara, Sinopoli, Staiti, Taurianova, Terranova Sappo M., Varapodio e Villa San Giovanni.

5. Analisi della domanda di trasporto

5.1. Profilazione dell'utenza.

Dai dati del monitoraggio 2021 realizzato dalla SACAL acquisiti con profilazione del campione di utenza intervistato, si evincono i motivi di viaggio: lavoro, vacanza, studio, cure mediche e altro.

Il 41,8% ha intrapreso il viaggio per motivi non elencati tra le possibili opzioni, il 22,5% per godere delle proprie vacanze, il 13,5% per cure mediche e l'11.5% per motivi di studio.

Tabella 5.1 – Motivi di viaggio utenti 2021 [dati ISTAT 2022].

Motivo viaggio	%
Lavoro	10.8
Vacanza	22.5
Studio	11.5
Cure mediche	13.5
Altro	41.8

Fig. 5.1. *Motivi di viaggio utenti 2021 – Monitoraggio Sacal 2021*

5.2. Mobilità sanitaria passiva

Da un'analisi Istat riportata nel Rapporto BES 2020, si evince che in dieci anni in Italia si hanno meno posti letto, medici più anziani e maggiore disuguaglianza nell'accesso alle cure.
Risulta in aumento la percentuale di persone che si spostano in un'altra regione per un ricovero, specie al Mezzogiorno la mobilità ospedaliera, misurata con la percentuale di persone che si spostano in un'altra regione per un ricovero consente di valutare la capacità del sistema sanitario regionale di rispondere ai bisogni sanitari dei propri residenti, nonché di far emergere eventuali deficit di qualità e di offerta del sistema ospedaliero regionale. Si tratta di un indicatore proxy della dimensione della qualità, chiamato responsivness, che descrive la capacità dell'offerta di soddisfare i bisogni dell'utenza, sia in termini di efficacia, sia di tempestività/accessibilità e soddisfazione per i servizi ricevuti. L'indicatore è misurato come rapporto percentuale tra le dimissioni ospedaliere effettuate in regioni diverse da quella di residenza e il totale delle dimissioni dei residenti nella regione e si riferisce ai soli ricoveri ospedalieri in regime ordinario per "acuti" (sono esclusi i ricoveri dei reparti di "unità spinale", "recupero e riabilitazione funzionale", "neuro-riabilitazione" e "lungodegenti"). Nel nostro Paese, l'emigrazione ospedaliera si attesta intorno all'8% ed è in continuo aumento: si è passati da 7,2% nel 2004 a 8,3% nel 2019, con una forte differenziazione territoriale. La percentuale di persone che si spostano in un'altra regione per un ricovero è maggiore al Mezzogiorno, con quote più elevate per i residenti nelle piccole regioni, per i quali è più facile ricoverarsi in una regione diversa per prossimità geografica. La percentuale di dimissioni ospedaliere effettuate in regioni diverse da quella di residenza è pari al 28,1% in Molise e al 24% in Basilicata. Una situazione critica si registra per la Calabria, dove la percentuale di emigrazione ospedaliera è del 20,4%; in questo caso, la criticità è dovuta anche a una carenza infrastrutturale, in quanto la Calabria ha il minor numero di posti letto per abitante (2,5 per 1.000 abitanti) del Paese. *[Rapporto BES 2020]*

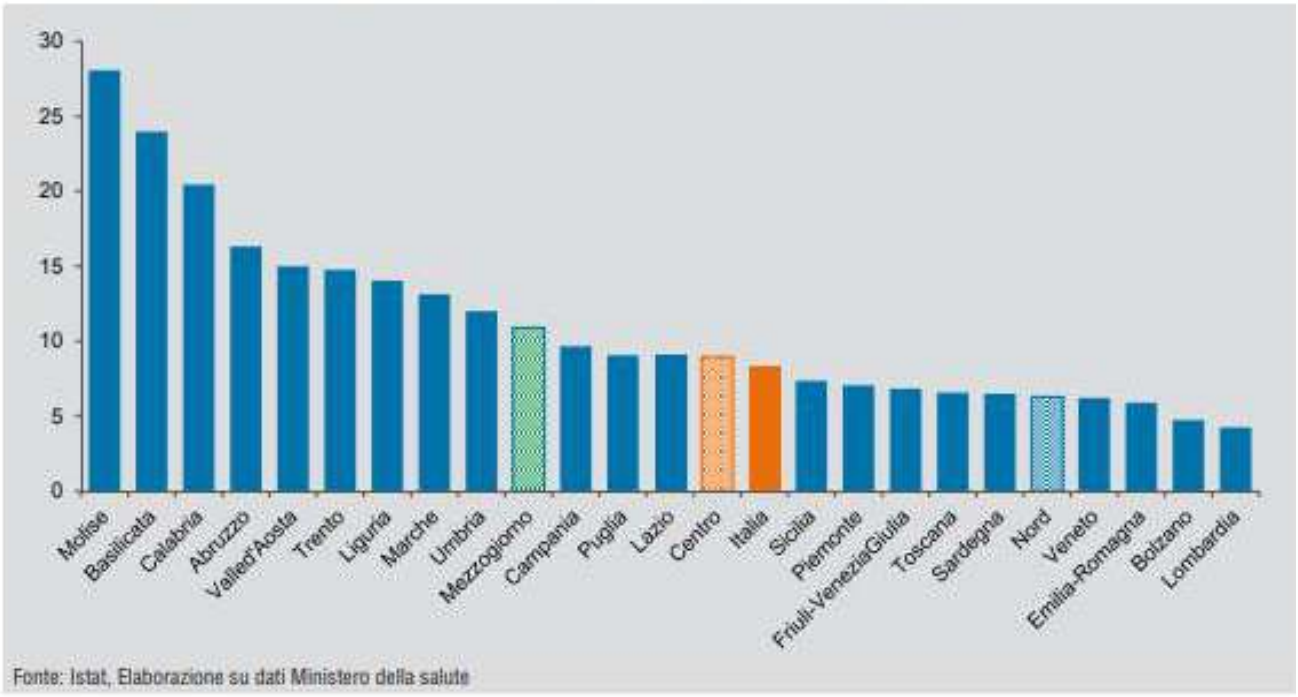


Fig. 5.2. *Emigrazione ospedaliera in regioni diverse da quella di residenza per ricoveri ordinari acuti, per regione e ripartizione geografica. Anno 2019. Per 100 dimissioni di residenti nella regione.*

Il sistema ospedaliero regionale con la minore "perdita" di ricoveri è quello della Lombardia (4,2%), seguito da quelli della provincia autonoma di Bolzano (4,7%) e dell'Emilia-Romagna (5,9%) (Figura 6). L'assistenza sociale e sanitaria, finalizzata alla cura dei bisogni specifici della parte più fragile della popolazione come le persone con problemi di salute o di disagio sociale ed economico, viene erogata attraverso i servizi delle strutture di tipo residenziale o a domicilio. [Rapporto BES 2020]

Al fine di effettuare l'analisi di mobilità sanitaria passiva sono stati considerati i dati relativi alle prestazioni sanitarie erogate fuori dalle Regioni di riferimento agli utenti rientranti nel bacino di attrazione dell'Aeroporto di Reggio Calabria.

I dati relativi alla Regione Calabria sono stati forniti dal competente Dipartimento, suddivisi per singolo comune e riferiti all'anno 2019.

I dati di mobilità sanitaria passiva del Comune di Messina, rientrante nel suddetto bacino, richiesti alla Regione Sicilia con nota Prot. N. 345588 del 26/07/2022 e pervenuti con note Prot. N. 40062 del 01/09/2022 e Prot. N.41707 del 13/09/2022, riguardano tutta l'Area Metropolitana di Messina. Dunque, al fine di poterli analizzare, sono stati contestualizzati al Comune di Messina tramite proporzione basata sul numero degli abitanti.

Ricoveri

Considerando i comuni del bacino di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria, si è effettuata un'analisi dei dati di mobilità passiva per ricoveri fuori regione.

Tab. 5.2.: *Ricoveri all'anno e spostamenti per ricoveri e visite all'anno nel Bacino di Reggio Calabria e nel bacino del Comune di Messina, per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

Tabella Bacino utenza	Bacino RC		Bacino Messina	
Regione	**ricoveri/anno**	**Spost./anno**	**ricoveri/anno**	**Spost./anno**
V.AOSTA	8	32	2	8
PIEMONTE	179	716	108	432
LIGURIA	137	548	72	288
LOMBARDIA	1.119	4.476	580	2320
VENETO	137	548	186	744
FRIULI	20	80	18	72
TRENTINO	14	56	15	20
EMILIA R.	945	3.780	217	868
TOSCANA	485	1.940	164	656
MARCHE	29	116	10	40
MOLISE	12	48	4	16
ABRUZZO	39	156	7	28
UMBRIA	75	300	14	56
LAZIO	940	3.760	362	1731
BASILICATA	91	364	6	24
PUGLIA	243	972	20	80
CAMPANIA	270	1.080	66	264
SICILIA	110	440	-	-
SARDEGNA	6	24	8	32
Tot.	**4859**	**19436**	**1773**	**5888**

Tab. 5.3.: *Ricoveri all'anno e spostamenti per ricoveri e visite all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

tabella Bacino utenza	Bacino RC + Messina	
Regione	**Ricoveri /anno**	**Spost./anno**
V.AOSTA	10	40
PIEMONTE	287	1148
LIGURIA	209	836
LOMBARDIA	1699	6796
VENETO	323	1292
FRIULI	38	152
TRENTINO	29	76
EMILIA R.	1162	4648
TOSCANA	649	2596
MARCHE	39	156
MOLISE	16	64
ABRUZZO	46	184
UMBRIA	89	356
LAZIO	1302	5.491
BASILICATA	97	388
PUGLIA	263	1052
CAMPANIA	336	1344
SICILIA	110	440
SARDEGNA	14	56
Tot.	**6718**	**27115**

Di seguito vengono, invece, riportati i ricoveri all'anno e gli spostamenti per ricoveri all'anno per Macroarea per come definite nel paragrafo 4.1.

Tab. 5.4.: *Ricoveri all'anno e spostamenti per ricoveri all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

Macroarea	Città / aeroporti di riferimento	Regioni	ricoveri/anno	Spost./anno
NORD OVEST	Milano/Torino	V.AOSTA	2205	8820
		PIEMONTE		
		LIGURIA		
		LOMBARDIA		
NORD EST	Venezia	VENETO	390	1520
		FRIULI		
		P.A. BOLZANO		
		P.A. TRENTO		
CENTRO NORD	Bologna/Pisa/Firenze	EMILIA R.	1850	7400
		TOSCANA		
		MARCHE		
CENTRO	Roma	UMBRIA	1437	6.031
		LAZIO		
		ABRUZZO		
POLO PUGLIESE	Bari	MOLISE	376	1504
		BASILICATA		
		PUGLIA		
POLO CAMPANO	Napoli	CAMPANIA	336	1344
SICILIA	Palermo/Catania	SICILIA	110	440
SARDEGNA	Cagliari	SARDEGNA	14	56
TOT			**6718**	**27115**

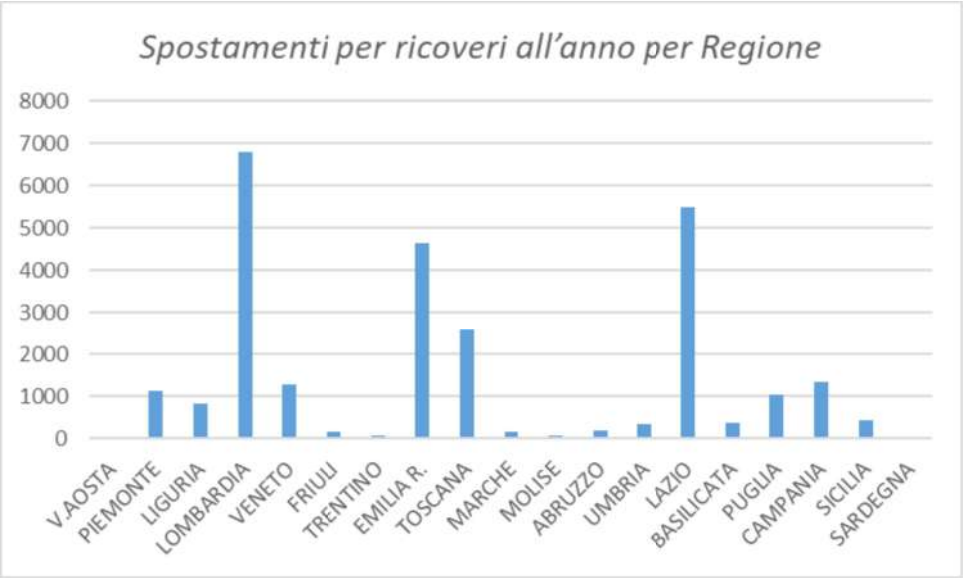


Fig. 5.3.: *Spostamenti per ricoveri all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria].*

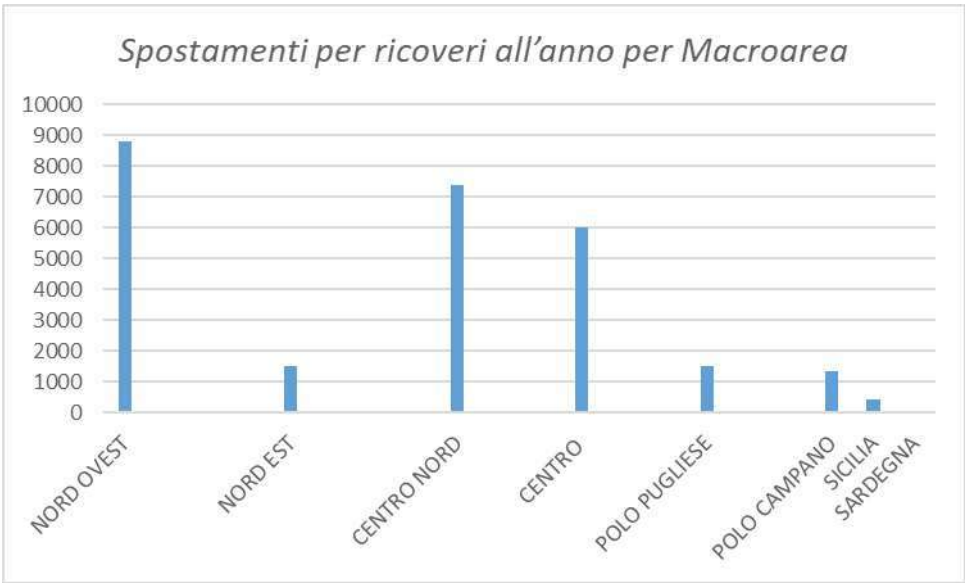


Fig. 5.4.: *Spostamenti per ricoveri all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

Visite specialistiche

Considerando i comuni del bacino di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria, si è effettuata un'analisi dei dati di mobilità passiva per le visite specialistiche fuori regione. *[Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*
Di seguito viene riportata la tabella con i dati estratti degli spostamenti per visite facendo l'ipotesi di uno spostamento di 1 paziente per complessivi 1x2 viaggi per visita specialistica.

Tab. 5.5.: *Visite e spostamenti per visite specialistiche all'anno nel bacino di Reggio Calabri e nel bacino del Comune di Messina, per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

tabella Bacino utenza	bacino RC		Bacino Messina	
Regione	visite/anno	Spost./anno	visite/anno	Spost./anno
V.AOSTA	553	1107	29	58
PIEMONTE	7328	14656	1960	3920
P.A. BOLZANO	102	205	148	296
LIGURIA	1657	3314	498	996
LOMBARDIA	10279	20558	9537	19074
VENETO	1355	2709	2227	4454
FRIULI	272	543	342	684
P.A. TRENTO	87	174	156	312
EMILIA R.	1616	3232	2480	4960
TOSCANA	1291	2582	3055	6110
MARCHE	257	514	148	296
MOLISE	252	505	57	114
ABRUZZO	418	836	96	192
UMBRIA	427	855	344	688
LAZIO	6934	13869	2449	4898
BASILICATA	91	183	48	96
PUGLIA	1239	2478	226	452
CAMPANIA	1290	2579	592	1184
SICILIA	5815	11631	-	-
SARDEGNA	111	221	122	244
Tot.	**41376**	**82751**	**24514**	**49028**

Tab. 5.6: *Visite e spostamenti per visite specialistiche all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

tabella Bacino utenza	bacino RC e Messina	
Regione	Visite/anno	Spost./anno
V.AOSTA	582	1165
PIEMONTE	9288	18576
P.A. BOLZANO	250	501
LIGURIA	2155	4310
LOMBARDIA	19816	39632
VENETO	3582	7163
FRIULI	614	1227
P.A. TRENTO	243	486
EMILIA R.	4096	8192
TOSCANA	4346	8692
MARCHE	405	810
MOLISE	309	619
ABRUZZO	514	1028
UMBRIA	771	1543
LAZIO	9383	18767
BASILICATA	139	279
PUGLIA	1465	2930
CAMPANIA	1882	3763
SICILIA	5815	11631
SARDEGNA	233	465
Tot.	**65890**	**131779**

Di seguito vengono invece riportate le visite all'anno e gli spostamenti per le visite all'anno per Macroarea per come definite nel paragrafo 4.1.

Tab. 5.7: *Visite e spostamenti per visite specialistiche all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria].*

Macroarea	Città / aeroporti di riferimento	Regioni	visite/anno	Spost./anno
NORD OVEST	Milano/Torino	V.AOSTA PIEMONTE LIGURIA LOMBARDIA	31842	63683
NORD EST	Venezia	VENETO FRIULI P.A. BOLZANO P.A. TRENTO	4689	9378
CENTRO NORD	Bologna/Pisa/Firenze	EMILIA R. TOSCANA MARCHE	8847	17694
CENTRO	Roma	UMBRIA LAZIO ABRUZZO	10669	21338
POLO PUGLIESE	Bari	MOLISE BASILICATA PUGLIA	1914	3828
POLO CAMPANO	Napoli	CAMPANIA	1882	3763
SICILIA	Palermo/Catania	SICILIA	5815	11631
SARDEGNA	Cagliari	SARDEGNA	233	465
TOT			**65890**	**131779**

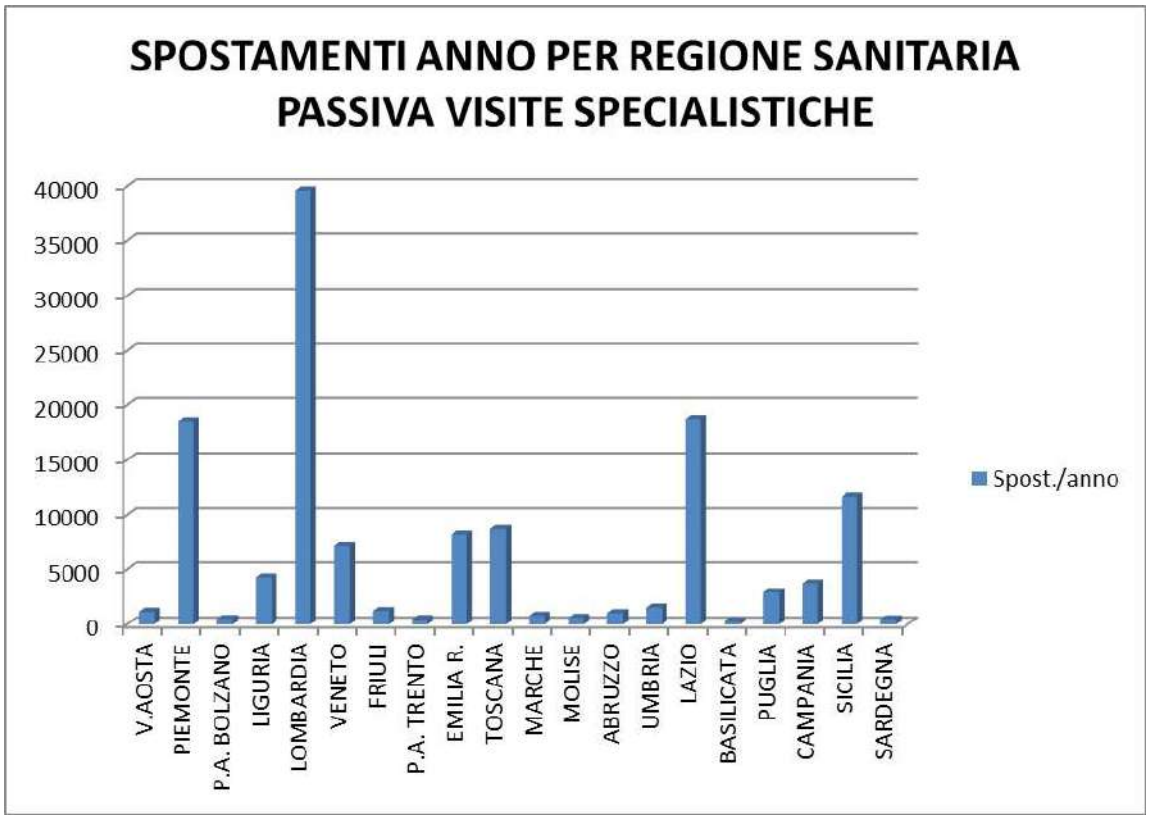


Fig. 5.5.: *Spostamenti per visite all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

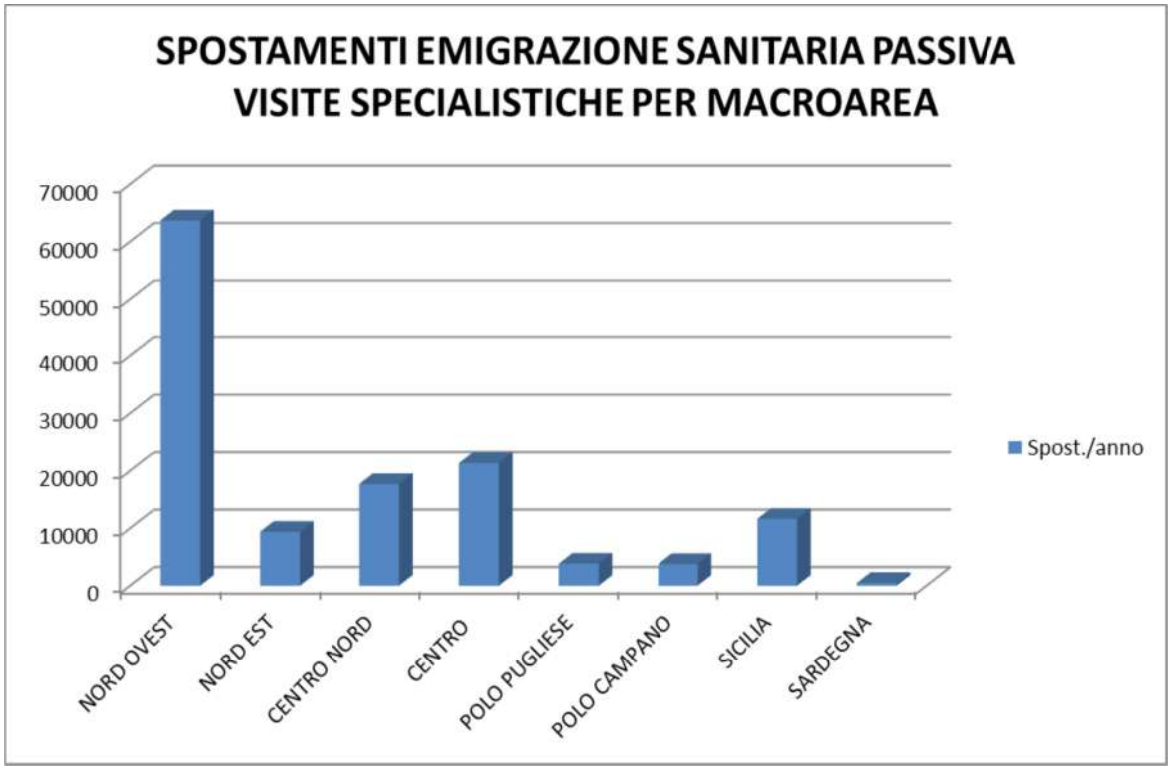


Fig. 5.6.: *Spostamenti per visite all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

Emigrazione sanitaria complessiva (ricoveri e specialistica)

Considerando i comuni del bacino di attrazione dell'aeroporto di Reggio Calabria, l'analisi dei dati di mobilità passiva complessiva per ricoveri e per visite specialistiche fuori regione. *[Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia],* sono stati estratti i seguenti dati riportati nella tabella 5.8, dove i dati sono stati aggregati per regione, e nella tabella 5.9, dove i dati sono stati aggregati per Macroarea per come definite nel paragrafo 4.1.

Tab. 5.8.: *Visite e spostamenti per visite e per ricoveri all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

Regione	**visite e ricoveri /anno**	**Spost./anno**
V.AOSTA	592	1205
PIEMONTE	9575	19724
LIGURIA	2364	5146
LOMBARDIA	21515	46428
VENETO	3905	8455
FRIULI	652	1379
TRENTINO	522	1063
EMILIA R.	5258	12840
TOSCANA	4995	11288
MARCHE	444	966
MOLISE	325	683
ABRUZZO	560	1212
UMBRIA	860	1899
LAZIO	10685	24258
BASILICATA	236	667
PUGLIA	1728	3982
CAMPANIA	2218	5107
SICILIA	5925	12071
SARDEGNA	247	521
Tot.	**72607**	**158894**

Tab. 5.9: *Visite e spostamenti per visite e per ricoveri all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria].*

Macroarea	Città / aeroporti di riferimento	Regioni	ricoveri/anno	Spost./anno
NORD OVEST	Milano/Torino	V.AOSTA	34046	72503
		PIEMONTE		
		LIGURIA		
		LOMBARDIA		
NORD EST	Venezia	VENETO	5078	10897
		FRIULI		
		TRENTINO		
CENTRO NORD	Bologna/Pisa/ Firenze	EMILIA R.	10697	25094
		TOSCANA		
		MARCHE		
CENTRO	Roma	UMBRIA	12106	27.369
		LAZIO		
		ABRUZZO		
POLO PUGLIESE	Bari	MOLISE	2290	5332
		BASILICATA		
		PUGLIA		
POLO CAMPANO	Napoli	CAMPANIA	2218	5107
SICILIA	Palermo/Catania	SICILIA	5925	12071
SARDEGNA	Cagliari	SARDEGNA	247	521
TOT			**72607**	**158894**

Gli spostamenti complessivi per mobilità passiva ammontano a **158894.**

Di seguito vengono riportati i grafici con gli spostamenti totali aggregati per Regione (Figura 5.7) e per Macroarea (figura 5.8).

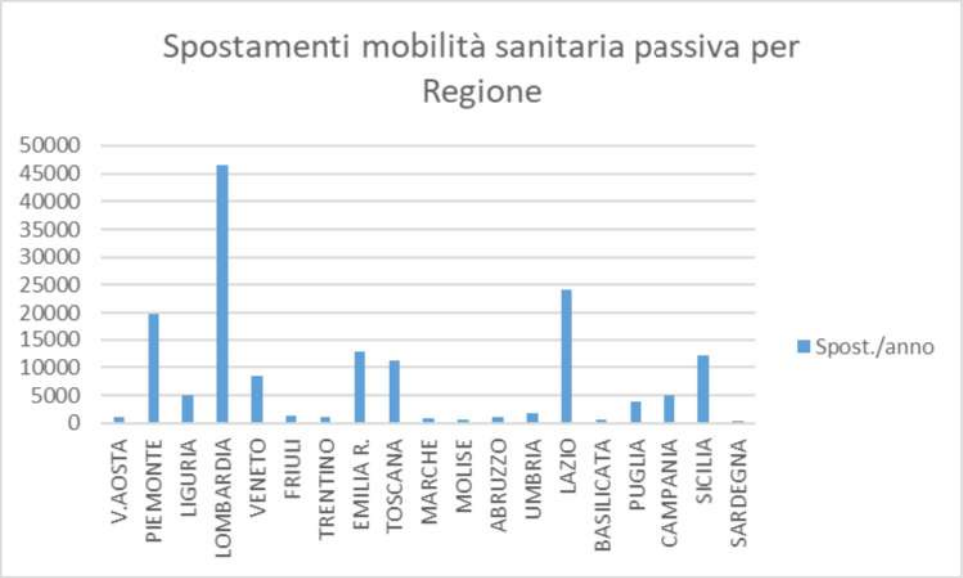


Fig. 5.7.: *Spostamenti per visite e per ricoveri all'anno per Regione. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

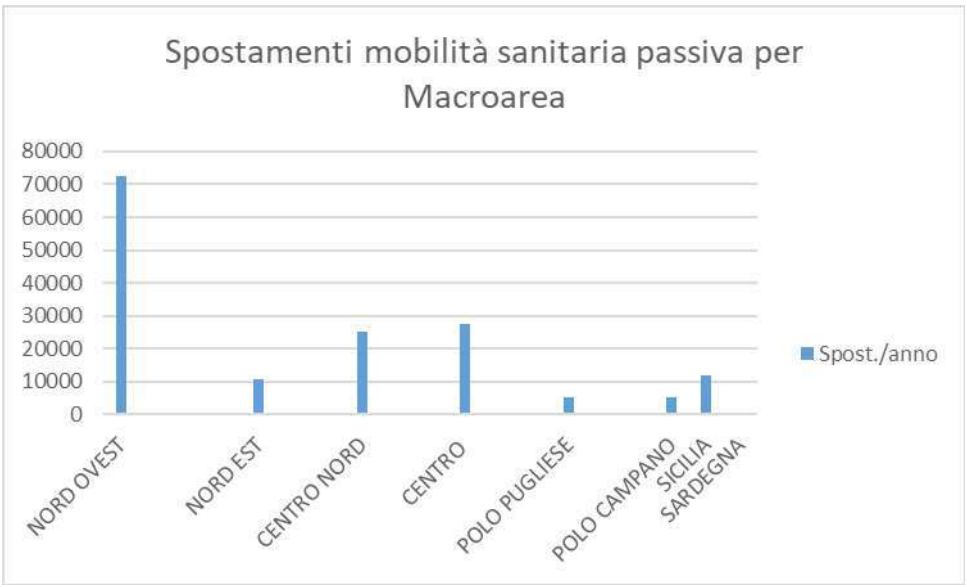


Fig. 5.8.: *Spostamenti per visite e per ricoveri all'anno per Macroarea. [Dipartimento della Salute della Regione Calabria e Dipartimento per la Pianificazione Strategica della Regione Sicilia].*

5.3. Mobilità universitaria

La mobilità universitaria tra gli anni accademici 2012/13 e 2017/18 è complessivamente cresciuta: in questo periodo, infatti, la quota di studenti iscritti nell'area di residenza (capacità di trattenimento[1] delle ASU[2]) si è ridotta da circa il 67% al 63,7%.

Le aree caratterizzate dalla maggiore capacità di trattenimento sono quelle di Torino e Roma: per entrambe, infatti, tra gli iscritti nell'anno accademico 2017/18, l'indicatore si attesta intorno all'88%. Seguono l'area di Milano (con oltre l'80%) e quelle di Cagliari e Napoli (circa il 75%). *[Rapporto sul Territorio Istat anno 2020]*

Figura 1.9 *–La capacità di trattenimento delle Aree degli studi Universitari – Anno 2017/2018 [Rapporto sul Territorio Istat anno 2020]*

Dalla figura 5.9 si può notare che 13 delle 15 aree del Mezzogiorno presentano valori dell'indicatore inferiori alla media generale: buona capacità di trattenimento (superiore al 65%) si riscontra solo per le aree di Napoli e di Cagliari.
La propensione alla mobilità è più elevata per gli iscritti dei percorsi biennali di laurea specialistica/magistrale rispetto agli studenti dei corsi di laurea di primo livello. Per ciò che concerne la Calabria, per l'insieme delle lauree di primo livello, la capacità di trattenimento risulta essere compreso tra il 50.0% e il 63.6%, mentre per le specialistiche l'indicatore risulta essere inferiore al 50.0 %.
Dall'analisi della figura 5.10 si evince che gli spostamenti non sempre sono di medio-lungo raggio, l'area più ambita è, comunque, quella di Roma, verso la quale si dirigono flussi intensi di studenti gran parte delle zone del Mezzogiorno e anche da buona parte di quelle del Centro. *[Rapporto sul Territorio Istat anno 2020]*

[1] La capacità di trattenimento indica la propensione a studiare nell'aria di residenza degli studenti dell'area stessa che si sono iscritti ad un corso universitario in Italia: il rapporto è dunque tra i residenti di un'area che studiano nell'area stessa e il totale degli iscritti all'università – in qualunque sede del Paese – residenti in quell'area.

[2] I Comuni "principali" (in termini di popolazione e/o di sedi didattiche con iscritti) afferenti alla singola Area degli Studenti Universitari ASU di Messina: comprende Messina, Reggio di Calabria.

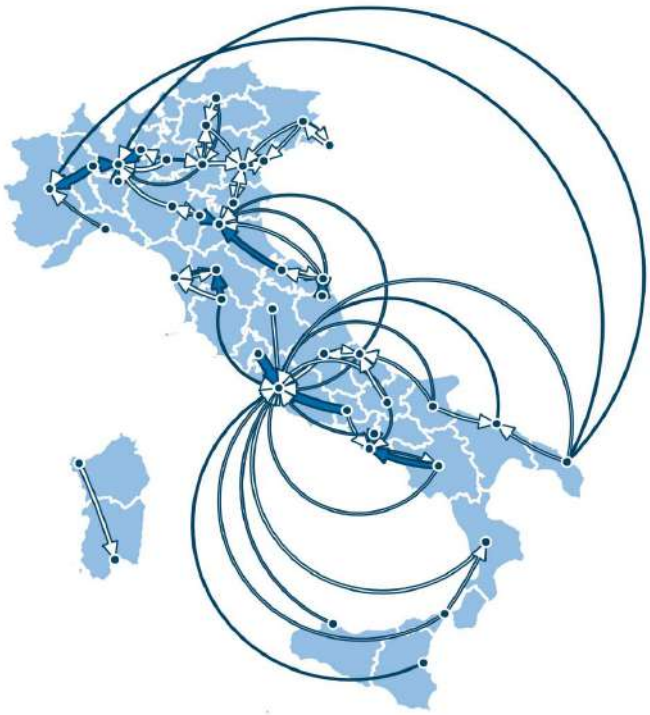


Figura 5.10 *– Flusso degli studenti iscritti all'Università in un'Area diversa da quella di residenza – Anno 2017/2018 [Rapporto Istat anno 2020]*

In riferimento alle Città Metropolitane di Reggio Calabria e di Messina, dall'analisi dei dati degli studenti iscritti alle varie Università, dall'A.A. 2010/2011 all'A.A. 2020/2021, si è registrato un leggero calo delle iscrizioni (fig. 5.11).

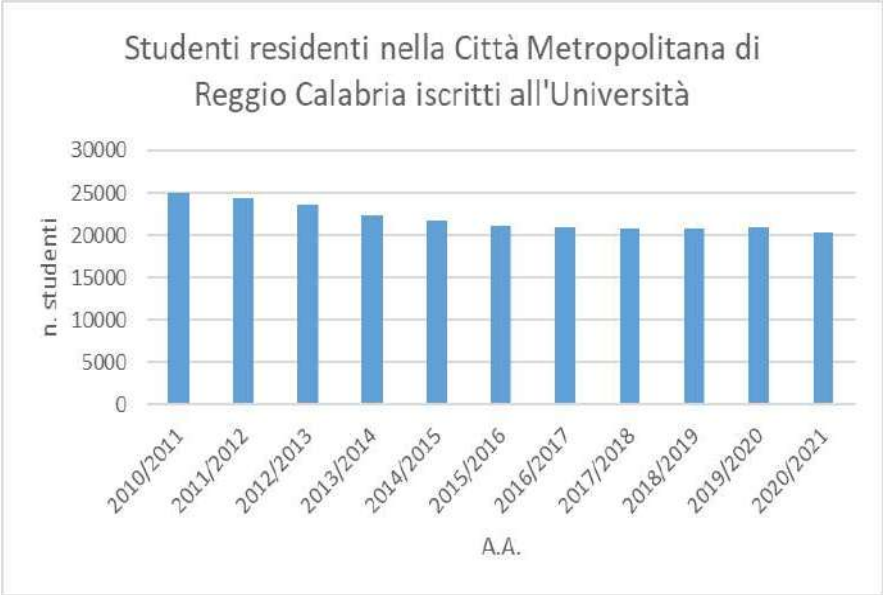


Figura 5.11 *– Studenti universitari residenti nelle Città Metropolitane di Reggio Calabria e Messina - Elaborazione dati USTAT MIUR.*

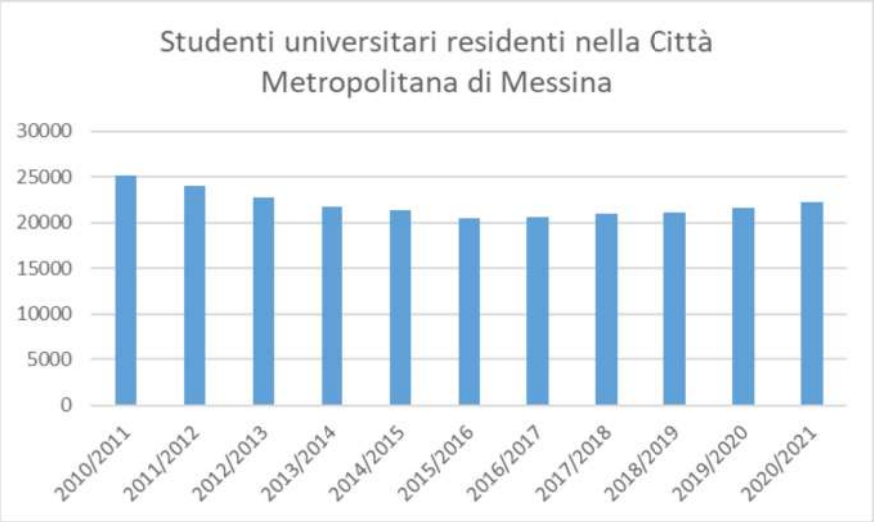


Figura 5.12 – *Studenti universitari residenti nelle Città Metropolitane di Reggio Calabria e Messina - Elaborazione dati USTAT MIUR.*

Nella tabella 5.10 vengono riportati gli studenti universitari residenti nelle Città Metropolitane di Reggio Calabria e di Messina e i relativi spostamenti.
Per ciò che riguarda l'elaborazione dei dati, degli studenti reggini, non sono stati presi in considerazione quelli iscritti alle Università calabresi (Cosenza, Reggio Calabria Catanzaro) e all'Università di Messina; degli studenti residenti nella Città Metropolitana di Messina, non sono stati considerati quelli iscritti alle Università siciliane e calabresi.
Da tale analisi risulta che gli studenti universitari residenti nella Città Metropolitana di Reggio Calabria sono 9506, quelli residenti nella Città Metropolitana di Messina 7008, per un totale di 16514.

Tab. 5.10: *Studenti universitari della Città Metropolitana di Reggio Calabria e di Messina iscritti nelle università fuori regione. [Banca dati USTAF-MIUR].*

Regione	Iscritti
V.AOSTA	4
PIEMONTE	1298
LIGURIA	98
LOMBARDIA	3794
VENETO	357
FRIULI	95
TRENTINO	87
EMILIA R.	1376
TOSCANA	1113
MARCHE	160
MOLISE	4
ABRUZZO	179
UMBRIA	187
LAZIO	4181
BASILICATA	7

PUGLIA	70
CAMPANIA	3385
SICILIA	106
SARDEGNA	13
Tot.	**16514**

Considerando che dalla banca dati dell'USTAT MIUR non sono disponibili dati recenti relativi agli iscritti alle Università per Comune di residenza, in proporzione ai dati Provinciali, l'aliquota degli studenti universitari residenti nel bacino di utenza dell'Aeroporto di Reggio Calabria (par. 4.2) è stata stimata pari a 8847 studenti.

Viene di seguito riportata la tabella contenente gli studenti del bacino di utenza divisi per Regione e Macroarea (per come definite nel paragrafo 4.1.) e i relativi spostamenti annuali.
Al fine di ricavare tali spostamenti, sono stati ipotizzati almeno 3 spostamenti/anno per studente per complessivi 3x2 viaggi.
Gli spostamenti totali risultano essere **53082.**

Tab. 5.11: *Spostamenti per motivi di studio all'anno per Regione e Macroarea. [Banca dati USTAF-MIUR]*

Macroarea	Regioni	Spostamenti del bacino di utenza	Tot.
NORD OVEST	V.AOSTA	13	16695
	PIEMONTE	4172	
	LIGURIA	315	
	LOMBARDIA	12195	
NORD EST	VENETO	1148	1733
	FRIULI	305	
	TRENTINO	280	
CENTRO NORD	EMILIA R.	4423	8515
	TOSCANA	3578	
	MARCHE	514	
CENTRO	UMBRIA	601	14616
	LAZIO	13439	
	ABRUZZO	575	
POLO PUGLIESE	MOLISE	13	260
	BASILICATA	23	
	PUGLIA	225	
POLO CAMPANO	CAMPANIA	10881	10881
SICILIA	SICILIA	341	341
SARDEGNA	SARDEGNA	42	42
TOT.			**53082**

Di seguito vengono riportati i grafici con gli spostamenti totali aggregati per Regione (Fig. 5.12) e per Macroarea (Fig. 5.13) per come definite nel paragrafo 4.1.

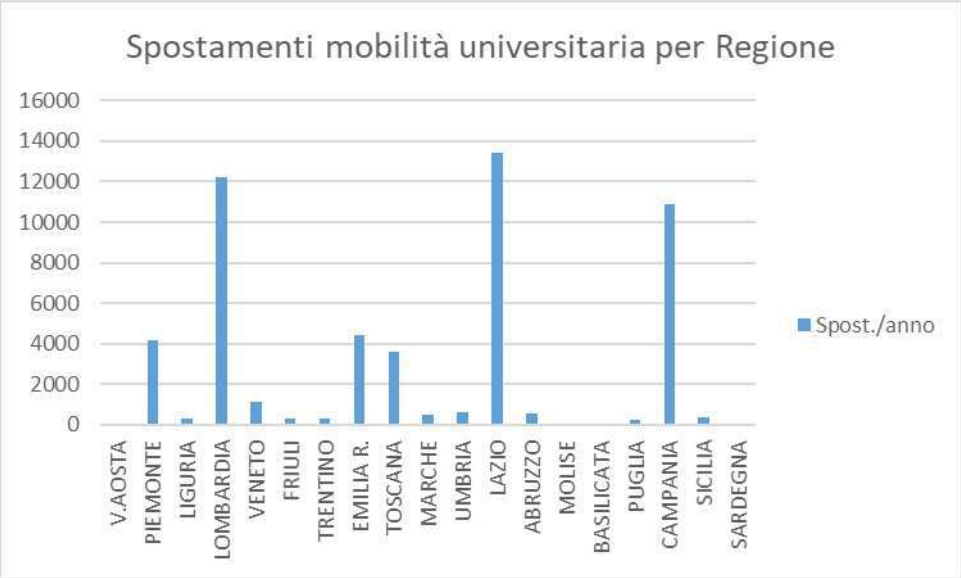


Fig. 5.13.: *Spostamenti per motivi di studio all'anno per Regione. [Banca dati USTAF-MIUR]*

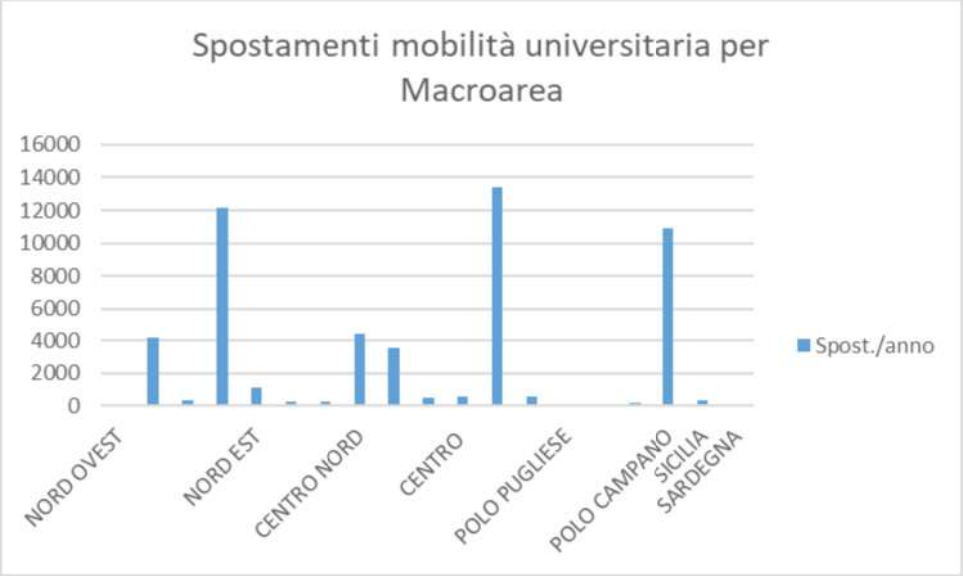


Fig. 5.14.: *Spostamenti per motivi di studio all'anno per Macroarea. [Banca dati USTAF-MIUR]*

Complessivamente, relativamente alla mobilità per motivi universitari, è utile tenere presente che, dagli ultimi dati aggiornati riferiti all'anno accademico 2020/2021 (fonti Istat e Ustat Miur – ufficio statistico del Miur), si evidenzia che gli studenti calabresi e siciliani che scelgono le università meridionali sono diminuiti nel corso del tempo, così come il numero di immatricolazioni presso le università del Centro Italia.
Di contro, nell'anno anno accademico 2020 – 2021, le immatricolazioni di studenti calabresi e siciliani nelle università del Nord Italia hanno registrato un incremento del numero iscritti, pari al +17% degli immatricolati rispetto a quello del 2004 – 2005, ed un incremento pari a +27% di quelli immatricolati nell'anno accademico 2010 – 2011, registrando, inoltre, un incremento delle immatricolazioni principalmente nelle regioni Emilia Romagna, Piemonte e Veneto, regioni sedi degli scali aeroportuali che sono oggetto di proposta di oneri di servizio pubblico dall'aeroporto dello stretto.

Molto significativo risulta il caso del Piemonte, dove il dato evidenzia, nel periodo che va dal 2010 al 2020, un notevolissimo incremento del numero degli studenti calabresi e di quelli residenti nella città metropolitana di Messina, che si sono immatricolati nelle diverse facoltà della città piemontesi (principalmente nel capoluogo di regione per la presenza di facoltà fortemente specializzate in discipline tecniche): l'incremento tra gli studenti immatricolati nell'anno 2010 e quelli immatricolati nell'anno 2020, provenienti da quelle aeree, è stato pari a +100% (passando da 1151 a 2350 iscritti), con un forte trend in crescita esponenziale annuale destinato ad aumentare.

Nel caso del Veneto, buono è l'incremento registrato nel periodo che va dal 2010 al 2020, del numero degli studenti calabresi e di quelli residenti nella città metropolitana di Messina, che si sono immatricolati nelle diverse facoltà della città di Venezia e in quelle delle province vicinorie (Padova e Verona): l'incremento tra gli studenti immatricolati nell'anno 2010 e quelli immatricolati nell'anno 2020, è stato pari ad oltre il 25%, anche in questo caso con un trend in crescita esponenziale annuale destinato ad aumentare.

Infine in Emilia Romagna, il dato evidenzia un apprezzabile incremento, registrato sempre nello stesso periodo che va dal 2010 al 2020, del numero degli studenti calabresi e di quelli residenti nella città metropolitana di Messina, che si sono immatricolati nelle diverse facoltà delle città emiliane (principalmente nel capoluogo di regione ed anche a Rimini, quest'ultima per la presenza di facoltà fortemente specializzate in materia di turismo): l'incremento tra gli studenti immatricolati nell'anno 2010 e quelli immatricolati nell'anno 2020, è stato pari al 10%.

5.4. Mobilità complessiva

È stata effettuata un'analisi aggregata dei dati riportati nei paragrafi precedenti, riferiti alla mobilità sanitaria e a quella universitaria, sia perché tali tipologie di mobilità sono quelle che si ritengono maggiormente degne di tutela e garanzia di continuità territoriale, sia perché sono quelle per le quali i dati di stima sono più affidabili.

Per avere una visione chiara dei flussi di mobilità si è realizzata un'aggregazione di tali dati che vengono qui di seguito riportati.
Nelle tabelle seguenti, sono riportati gli spostamenti per anno (per motivazioni sanitarie e universitarie) aggregati per regione e per macroaree per come definite nel paragrafo 4.1. (Tab. 5.12).

Tab. 5.12: *Spostamenti per motivi di studio e per visite e ricoveri all'anno per regione e per Macroarea.*

Macroarea	Regioni	Spost./anno	Spost./anno
NORD OVEST	V.AOSTA	1231	105893
	PIEMONTE	28068	
	LIGURIA	5776	
	LOMBARDIA	70818	
NORD EST	VENETO	10751	14051
	FRIULI	1989	
	TRENTINO	1311	
CENTRO NORD	EMILIA R.	21686	42124
	TOSCANA	18444	
	MARCHE	1994	
CENTRO	UMBRIA	2357	49006
	LAZIO	44507	
	ABRUZZO	2142	
POLO PUGLIESE	MOLISE	579	5072
	BASILICATA	593	
	PUGLIA	3900	
POLO CAMPANO	CAMPANIA	25421	25421
SICILIA	SICILIA	12753	12753
SARDEGNA	SARDEGNA	329	329
TOT.			**254649**

Di seguito vengono riportati i grafici con gli spostamenti totali per motivazioni sanitarie e universitarie, aggregati per Regione (Fig. 5.15) e per Macroarea (Fig. 5.16) per come definite nel paragrafo 4.1.

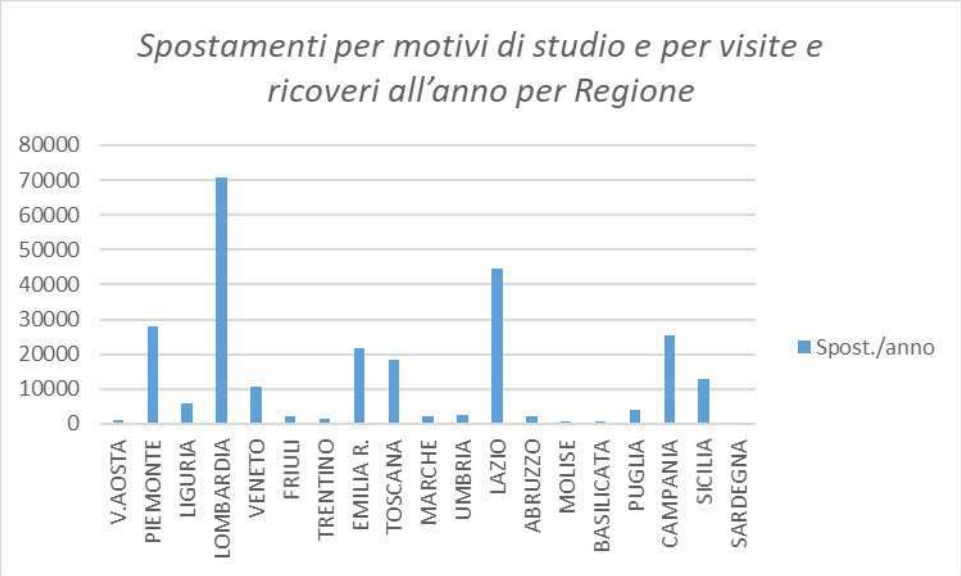


Fig. 5.15.: *Spostamenti per motivi di studio e per visite e ricoveri all'anno per Regione*

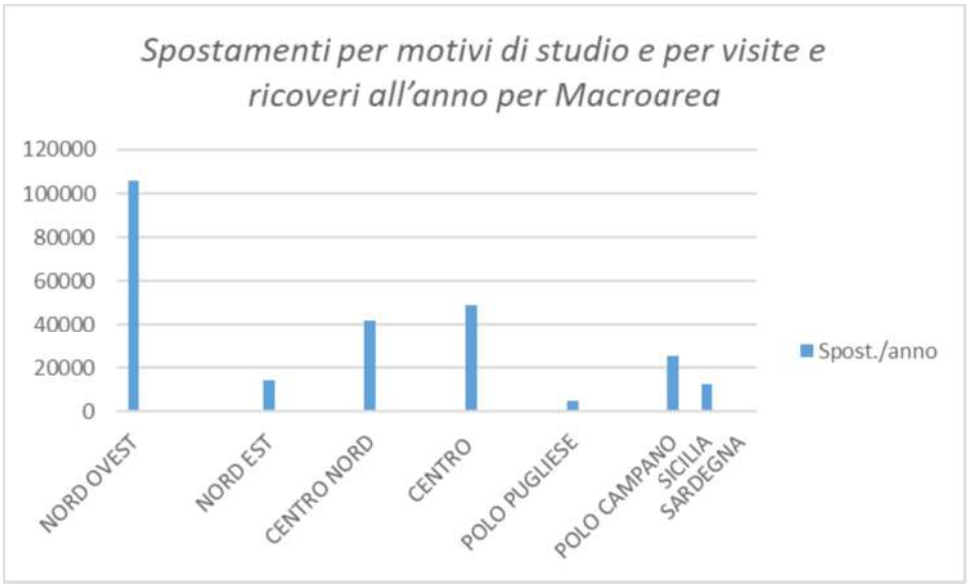


Fig. 5.16.: *Spostamenti per motivi di studio e per visite e ricoveri all'anno per Macroarea.*

Come si può evincere da una veloce analisi dei dati sopra riportati, e come si può vedere anche meglio dai grafici di cui sopra, le macroaree maggiormente interessate dai flussi di mobilità per motivi sanitari e di studio dal bacino di riferimento dell'aeroporto di Reggio Calabria, sono:

- la macroarea Nord Ovest con 105.893 spostamenti all'anno;
- la macroarea Centro con 49.006 spostamenti all'anno;
- la macroarea Centro Nord con 42124 spostamenti all'anno.

La macroarea Nord Ovest è servita dai collegamenti aerei con gli aeroporti di Milano Linate e Torino (stagionale), la Macroarea Centro è servita dal collegamento con l'Aeroporto di Roma Fiumicino, mentre per la macroarea Centro Nord (Città/Aeroporti di riferimento: Bologna, Pisa, Firenze) ad oggi non vi sono servizi di collegamento aereo.

Conclusioni

In conclusione, accertato che l'aeroporto di Lamezia Terme non rappresenta una alternativa valida (vedi paragrafo 3.7), e ch lo scalo di Catania, in termini di tempi di percorrenza, maggiormente per l'utenza calabrese (considerando l'attraversamento via mare) non risulta molto agevole da raggiungere, si ritiene necessario garantire la continuità territoriale dall'aeroporto di Reggio Calabria verso le seguenti Macroaree (così come definite al paragrafo 4.1)

- Centro-Nord;
- Nord-Ovest;
- Centro.

per le quali:

- vi è una significativa esigenza di mobilità, con particolare riferimento alla mobilità per motivi di studio e sanitari, ritenuti degni di particolare tutela (vedi paragrafo 5.4);
- tutte le modalità di trasporto, inclusa quella ferroviaria, sono caratterizzate da tempi di viaggio di gran lunga superiori a 3 ore (vedi paragrafo 3.5).

Si rammenta che lo studio è stato effettuato tenendo conto anche dei residente nel Comune di Messina (circa il 30% della popolazione del bacino di riferimento individuato).

Allo stato attuale, esistendo dei collegamenti aerei verso le macroaree Centro e Nord-Ovest (vedi paragrafo 3.3), si ritiene:

- che non vi sia l'esigenza di oneri di servizio pubblico per l'area Centro, essendo gli spostamenti concentrati sul Lazio e comunque già coperti con un collegamento aereo attualmente operato da e per Roma Fiumicino;
- che permanga una esigenza di oneri di servizio pubblico nell'area Nord-Ovest, e specificamente verso il Piemonte, essendovi significativi spostamenti verso questa Regione (terza fra le regioni di destinazione) a fronte di collegamenti aerei operati solo da e per Milano Linate.

Pertanto si ritengono prioritarie:

- le destinazioni del Centro-Nord e soprattutto Bologna (essendo più elevata la domanda di spostamento verso l'Emilia Romagna rispetto a quello della Toscana);
- la destinazione Piemonte nell'area Nord-Ovest, il cui aeroporto di riferimento è Torino.

Accanto a queste priorità i dati esaminati, evidenziano inoltre che risulta indispensabile, nei limiti delle risorse disponibili, garantire un collegamento anche verso il Nord-Est Italia (scali aeroportuali di riferimento che insistono nella Regione Veneto, e nello specifico in quello di Venezia).

REGIONE CALABRIA
Il Presidente

Regione Calabria
Aoo REGCAL
Prot. N. 408280 del 16/09/2022

Dott. ssa Giuseppina Princi
Vice Presidente della Giunta regionale
vicepresidenza@pec.regione.calabria.it

e, p.c.

Dott.ssa Maria Antonella Cauteruccio
Dirigente Generale reggente
Turismo, Marketing territoriale e Mobilità
dipartimento.turismob@pec.regione.calabria.it

SACAL spa
sacalspa@legalmail.it

Oggetto: **Oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea da e per l'aeroporto di Reggio Calabria e Messina. Provvedimenti tesi ad assicurare la continuità territoriale di aree del territorio nazionale - comunicazione di indizione Conferenza di servizi (ex art. 14 e ss. L.241,190, art. 35 L. 144199, art. 4, comma 206, L. n. 350/2003) e convocazione prima riunione ai sensi dell'art, L4 bis, c. 2, L. 241/90– 20 settembre p.v. ore 12:00 –Conferimento delega.**

Con riferimento a quanto in oggetto, con la presente si conferisce alla S.V. delega a partecipare alla conferenza di servizi a margine indicata, che si terrà in modalità telematica **giorno 20 settembre p.v. alle ore 12,00**.

Distinti saluti.

Roberto Occhiuto

ROBERTO OCCHIUTO
Regione Calabria
16.09.2022 14:46:33
GMT+01:00

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

VISTO il decreto n. 85 del 15 settembre 2022 con cui il Presidente della Regione Calabria ha indetto la Conferenza di servizi, di cui all'articolo 14 della Legge 7 agosto 1990, n. 241, finalizzata a definire il contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria e Messina, e ha demandato al Dipartimento "Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità" l'esecuzione dei correlati e conseguenti adempimenti;

VISTA la nota prot. n 406296 del 15 settembre 2022 con la quale la Dirigente Generale del Dipartimento "Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità" della Regione Calabria ha convocato per il giorno 20 settembre 2022 alle ore 12:00 la prima riunione della Conferenza di servizi, che si svolgerà in forma simultanea e modalità sincrona con la partecipazione contestuale, in via telematica, dei rappresentanti delle Amministrazioni competenti;

DELEGA

il Dott, Costantino FIORILLO, Direttore della Direzione generale per gli aeroporti, il trasporto aereo e i servizi Satellitari, e l'Ing. Michele DOMENICHIELLO, Direttore della "Divisione 2 – Affari generali e personale, trasporto aereo e politica tariffaria, affari economici e bilancio" della Direzione generale medesima, a rappresentare, anche disgiuntamente, questo Ministero nella Conferenza di servizi convocata, per il 20 settembre 2022, dalla Dirigente Generale del Dipartimento "Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità" della Regione Calabria, per l'individuazione del contenuto degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria e Messina, in conformità alle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1008/2008.

Roma,

Enrico GIOVANNINI

ENRICO GIOVANNINI
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
16.09.2022 18:49:40
GMT+01:00

ENAC
ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE

Il Presidente

Regione Calabria

Presidenza
presidente@pec.regione.calabria.it
Dipartimento Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità
sistemamobilita@pec.regione.calabria.it

e, p.c.
Direttore Trasporto Aereo e Licenze
c.a. Dott.ssa Daniela Candido

Oggetto: Oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea da e per l'aeroporto di Reggio Calabria e i principali aeroporti nazionali. Conferenza di servizi ex art. 36 della Legge 144/1999, art. 14 e ss. legge 241/90.

Con riferimento alla nota prot. n. 406296 del 15 settembre 2022 del Dirigente Generale dott.ssa Maria Antonella Cauteruccio, con la quale è stata convocata la Conferenza di Servizi che si svolgerà in forma simultanea e modalità sincrona, avente carattere decisorio e finalizzata a individuare i contenuti degli oneri di servizio pubblico da imporre sui collegamenti aerei da e per l'aeroporto di Reggio Calabria, delego il direttore della Direzione Trasporto Aereo e Licenze, dott.ssa Daniela Candido, ad assumere le determinazioni in merito alla proposta allegata alla nota di convocazione summenzionata, a richiedere eventuali chiarimenti o integrazioni documentali e a partecipare alle sedute della stessa, legittimandola ad esprimere in modo vincolante la volontà dello scrivente Ente su tutte le decisioni di competenza della Conferenza stessa.

Distinti saluti

Pierluigi Di Palma

Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma
centr. +39 06 44596-1
c.f. 97158180584

tel. +39 06 44596200
fax +39 06 44596201
segreteria.presidente@enac.gov.it
www.enac.gov.it

Presidente, Presidente <segreteria.presidente@enac.gov.it>

Fwd: Conferenza di Servizi OSP Reggio Calabria

1 messaggio

Candido, Daniela <d.candido@enac.gov.it> 16 settembre 2022 15:31
A: Presidente Presidente <segreteria.presidente@enac.gov.it>
Cc: Claudio Eminente <c.eminente@enac.gov.it>

Buonasera,
in allegato la convocazione per la CdS OSP Reggio Calabria per martedì 20/9 ore 12 unitamente alla delega per la firma del Presidente .
Grazie
Daniela

Direzione Trasporto Aereo e Licenze
Il Direttore
Dott.ssa Daniela Candido

web: www.enac.gov.it
email: d.candido@enac.gov.it - protocollo@pec.enac.gov.it
tel.: +39 0644596532

2 allegati

convocazione CdS_15.9.2022.pdf
1218K

delega ENAC.docx
55K

CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA

GABINETTO ISTITUZIONALE

Prot. n. 2082 /22/gab
del 20/09/2022

All'Arch. Roberto Siracusano
S E D E

e, p.c. Alla Regione Calabria
Dip. "Turismo. Marcketing terrioriale e Mobilità"

sistemamobilita@pec.regione.calabria.it

Il SINDACO METROPOLITANO

VISTA la nota prot. n. 29218 del 15.09.2022 inoltrata dalla Regione Calabria, Dipartimento "Turismo, Marketing Territoriale e Mobilità"**;**

ATTESO il proprio impedimento ad intervenire personalmente:

D E L E G A

l'Arch. Roberto Siracusano**,** dirigente reggente della V^ Direzione "Ambiente e Pianificazione", ad intervenire in via telematica, in rappresentanza della Città Metropolitana di Messina, alla Conferenza di servizi convocata in data odierna, alle ore 12.00**,** i cui lavori verteranno su *"Oneri di servizio pubblico relativamente ai servizi aerei di linea da e per l'aeroporto di Reggio Calabria e Messina . Provvedimenti tesi ad assicurare la continuità territoriale nazionale".*

Il Sindaco Metropolitano
Dott. Federico BASILE

Firmato digitalmente da:
BASILE FEDERICO
SINDACO CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA
Firmato il 20/09/2022 09:52
Seriale Certificato: 1467729252231770852792536876095740012 88
Valido dal 23/06/2022 al 22/06/2025
ArubaPEC S.p.A. NG CA 3

COMUNE DI MESSINA
COMUNE DI MESSINA
U
Protocollo N.0249320/2022 del 06/10/2022

CITTÀ DI MESSINA

SERVIZIO GABINETTO SINDACO

Al Dipartimento Turismo, Marketing e Mobilità
Regione Calabria

Al Sig. Assessore Salvatore Mondello

OGGETTO: DELEGA - Conferenza di Servizi per oneri di servizio pubblico da e per l'"aeroporto dello Stretto. Seduta del 05.10.2022.

Il sottoscritto Federico Basile, Sindaco del Comune di Messina

RICHIAMATA la nota del Dipartimento Turismo, Marketing e Mobilità – Regione Calabria - acquisita agli atti di questo Ufficio prot. n. 246603 del 04.10.2022, con la quale è stata convocata la Conferenza di Servizi, in oggetto indicato, per il 5 ottobre 2022 alle ore 9.00, in collegamento telematico da remoto;

CONSIDERATO CHE i lavori della sopracitata Conferenza di Servizi sono stati aggiornati a lunedì 10 ottobre 2022, alle ore 10.30, sempre in collegamento telematico

DELEGA

L'Assessore Salvatore Mondello a rappresentarlo in seno alla Conferenza di Servizi, che si terrà in modalità telematica da remoto, lunedì 10 ottobre alle ore 10.30.

IL SINDACO
f.to dott. Federico Basile

**Firma autografa omessa ai sensi dell'art.3 del D.Lgs.n.39/1993*

Palazzo Zanca - Piazza Unione Europea, 1 – 98122 Messina
e-mail: ***protocollogenerale@comune.messina.it*** – PEC: ***protocollo@pec.comune.messina.it***