AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

REGIONE CAMPANIA

ACaMIR
Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

PROCEDURA DI PIANIFICAZIONE DEI SERVIZI DI COLLEGAMENTO MARITTIMO REGIONALE E DI AFFIDAMENTO DEI SERVIZI MINIMI DI TRASPORTO MARITTIMO IN AMBITO REGIONALE

Relazione esiti alla verifica del mercato ai sensi della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019, Titolo I, Misura 2

Rev	Descrizione	Data	Approvato
2	Emissione	08.10.2026	

Il Funzionario EQ
ing. Federica Borzillo

Il RUP
ing. Luigi Pagliara

Il Direttore Generale
ing. Maria Teresa Di Mattia

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Sommario

Gruppo di lavoro **3**
1 Premessa e inquadramento normativo **5**
2 Iter sviluppato per effettuare la verifica del mercato **6**
2.1 Comunicazione preventiva 6
2.2 Avvio e conclusione della consultazione di mercato 6
2.3 Modalità di svolgimento 6
2.4 Documentazione resa disponibile 7
2.5 Ulteriori consultazioni 7
3 Ambito e oggetto della verifica **8**
3.1 Inquadramento generale 8
3.2 Esigenze di servizio pubblico individuate 9
3.2.1 Numero di corse al giorno per ambito 9
3.2.2 Numero di corse al giorno per sub-ambito 10
3.3 Produzione migliatica annuale 13
3.4 Contesto infrastrutturale e disponibilità degli approdi 13
3.4.1 Disponibilità degli approdi e vincoli infrastrutturali 13
3.4.2 Criteri di assegnazione degli approdi 15
4 Esiti della verifica del mercato **17**
4.1 Imprese partecipanti 17
4.2 Sintesi delle manifestazioni di interesse 17
4.2.1 Ambito Ischia/Procida 17
4.2.2 Ambito Capri 20
4.3 Criticità e proposte emerse in sede di consultazione 22
4.3.1 Ambito generale 22
4.3.2 Ambito tariffe 23
4.3.3 Ambito infrastrutture 23
4.4 Confronti successivi 24
5 Scelte adottate dall'Ente in esito alla verifica e relative motivazioni **25**
5.1 Motivazioni finali 25
5.2 Determinazioni dell'Ente 27
6 Risorse pubbliche per la copertura dei servizi **28**
6.1 Quadro attuale delle risorse pubbliche 28
6.2 Quadro prospettico delle risorse pubbliche 28
6.3 Valutazioni conclusive sul fabbisogno pubblico 29

Gruppo di lavoro

ACaMIR Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti:

ing. Maria Teresa di Mattia

ing. Giovanni Argento

ing. Luigi Pagliara (RUP procedura)

ing. Federica Borzillo

Direzione Generale per la Mobilità:

avv. Giuseppe Carannante

dott. Francesco Guida

dott.ssa Maria Sofia di Grado

dott.ssa Maria Pia di Palma

dott. Domenico Aiello

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

ADVISOR ECONOMICO-FINANZIARIO, LEGALE E DI SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO

pts GRIMALDI ALLIANCE T BRIDGE BV'TECH

PTSCLAS:

Oliviero Baccelli

Giorgia Tidei

Enea Sabatini

Lorenzo Zecchin

Grimaldi Alliance:

Cristiano Chiofalo

Vincenzo Volpe

Marco Ingiulla

T Bridge:

Francesco Edoardo Misso

Maryam Chegeni

Silvia Manca

Erica Giordano

Maria Cristina La Ragione

Raffaele Loi

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

1 Premessa e inquadramento normativo

La presente Relazione degli esiti della verifica del mercato (di seguito, "Relazione" o "RdE") è redatta dall'Agenzia Campana per la Mobilità, le Infrastrutture e le Reti (ACaMIR), in qualità di Soggetto Competente, ai sensi della Misura 2 dell'Allegato "A" alla Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019 come revisionata dalla Delibera n. 59/2026.

Il documento si inserisce nel procedimento di pianificazione dei servizi di collegamento marittimo regionale e di definizione delle modalità di affidamento dei servizi minimi di trasporto marittimo in ambito regionale, costituendo l'esito conclusivo della fase di verifica del mercato e ponendosi in continuità con la Relazione generale propedeutica già trasmessa all'Autorità.

La verifica del mercato è stata condotta al fine di accertare, in modo oggettivo e documentato, l'interesse e la disponibilità degli operatori economici a svolgere, in tutto o in parte, i servizi oggetto di pianificazione, nonché le condizioni e i regimi di esercizio ritenuti sostenibili dagli stessi. L'attività istruttoria è stata pertanto finalizzata a valutare la capacità del mercato di garantire il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità individuate dall'Ente, sia in regime di libero mercato sia attraverso eventuali forme di regolazione o OSP (Obblighi di Servizio Pubblico).

L'intero procedimento è stato svolto nel rispetto dei principi di trasparenza, parità di trattamento, proporzionalità e tutela della concorrenza, assicurando la massima apertura alla partecipazione degli operatori interessati e la piena tracciabilità delle valutazioni effettuate.

La presente Relazione ricostruisce l'iter seguito per lo svolgimento della consultazione, ne illustra gli esiti in termini di partecipazione e contenuti dei contributi ricevuti e dà conto delle analisi e delle valutazioni effettuate dall'Ente sulla base degli elementi istruttori acquisiti. Sono altresì esplicitate le determinazioni assunte e le relative motivazioni, con particolare riferimento alla coerenza delle scelte rispetto all'obiettivo di garantire il soddisfacimento delle esigenze di mobilità con il minore impatto possibile sulle dinamiche concorrenziali.

In particolare, con riferimento alle esigenze di servizio pubblico individuate, descritte al paragrafo 3.2, il Capitolo 4 illustra gli esiti della verifica di mercato effettuata da ACaMIR, sulla base delle manifestazioni di interesse pervenute.

Il successivo Capitolo 5 descrive, per ciascuno dei cinque sub-ambiti di servizio, gli esiti della verifica e il conseguente iter procedurale individuato.

Infine, al Capitolo 6, il documento evidenzia le eventuali risorse pubbliche destinate alla copertura dei servizi, ponendole in stretta correlazione con le scelte operate nell'ambito della procedura e assicurando che il ricorso al finanziamento pubblico risulti coerente con le esigenze di servizio individuate, nonché efficiente, sostenibile e adeguatamente motivato.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

2 Iter sviluppato per effettuare la verifica del mercato

2.1 Comunicazione preventiva

Ai sensi della Misura 2, punto 4, della Delibera ART n. 22/2019 come revisionata dalla Delibera n. 59/2026, il Soggetto Competente ha provveduto a comunicare preventivamente all'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) l'avvio del procedimento di verifica del mercato, indicando i termini previsti per l'inizio e la conclusione della consultazione.

La *"Relazione generale propedeutica alla procedura di verifica del mercato ai sensi della delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019, Titolo I, Misura 2"*, elaborata da ACaMIR e inviata alla Direzione generale per la mobilità (prot. n. 4597 del 04.08.2025), è stata trasmessa ad ART in data 28.08.2025, con prot. Regione Campania n. 418899/2025 per eventuali suggerimenti e/o osservazioni.

La documentazione e il relativo questionario per la manifestazione di interesse sono stati pubblicati in data 20 novembre 2025 in una sezione dedicata dei siti istituzionali di ACaMIR e della Regione Campania, nonché sulla GURI e sulla GUUE, assicurando ampia diffusione e trasparenza dell'iniziativa. Le Imprese di Navigazione sono state invitate a riscontrare il proprio interesse entro il 19 dicembre 2025 con un preavviso di 30 giorni, superiore al termine minimo previsto dalla disciplina regolatoria.

Infine, la documentazione relativa alla "*Consultazione finalizzata alla verifica del mercato ex Misura 2, punto 4 dell'Allegato A della delibera ART n. 22/2019"* con i relativi allegati è stata trasmessa ad ART in data 25.11.2025 con prot. Regione Campania n. 655316/2025.

2.2 Avvio e conclusione della consultazione di mercato

La consultazione di mercato si è svolta nel periodo compreso tra il **20 novembre 2025 e il 19 dicembre 2025**, secondo quanto indicato nell'Avviso pubblico.

L'Avviso di avvio della consultazione è stato pubblicato in data 20 novembre 2025 nelle sezioni dedicate dei siti istituzionali di ACaMIR e della Regione Campania, nonché sul BURC.

Il termine per la presentazione delle manifestazioni di interesse è stato fissato al 19 dicembre 2025, garantendo un periodo di 30 giorni per la partecipazione degli operatori economici.

Gli operatori interessati hanno potuto trasmettere i propri riscontri mediante la compilazione dell'apposito questionario e l'invio dello stesso via PEC all'indirizzo acam@pec.acam-campania.it entro il termine stabilito.

La consultazione si è conclusa alla scadenza prevista, senza richieste motivate di proroga.

2.3 Modalità di svolgimento

La procedura è stata articolata attraverso una pluralità di strumenti, finalizzati a favorire la più ampia partecipazione e la raccolta di contributi qualificati:

- predisposizione di un questionario strutturato;
- possibilità di trasmissione di contributi scritti via PEC;
- incontri di presentazione e confronto con gli operatori interessati.

Il questionario è stato predisposto al fine di acquisire dalle imprese di navigazione elementi informativi utili a verificare l'effettivo interesse del mercato all'esercizio, in tutto o in parte, dei servizi minimi di collegamento marittimo tra Ischia, Procida e Capri, come delineati nel progetto di rete regionale. In particolare, sono state richieste:

- informazioni generali sull'impresa (assetto societario, organizzazione, esperienza nel settore);
- indicazioni sui servizi già svolti;
- eventuale disponibilità ad assumere l'esercizio delle tratte oggetto di consultazione;
- condizioni operative ritenute sostenibili (frequenze, articolazione stagionale, fasce orarie);
- osservazioni sull'attuale sistema tariffario e proposte migliorative;
- dati relativi ai mezzi che si sarebbero intesi impiegare;
- una stima preliminare dei principali elementi economici.

Le informazioni raccolte erano finalizzate a consentire la valutazione del grado di interesse concreto del mercato e l'acquisizione di elementi utili alla definizione del futuro assetto organizzativo dei servizi marittimi regionali, in coerenza con il quadro regolatorio di riferimento.

2.4 Documentazione resa disponibile

Al fine di garantire parità di trattamento, trasparenza e completezza informativa, con la pubblicazione dell'Avviso di avvio della consultazione sono stati resi disponibili agli operatori economici i seguenti documenti:

- 01_Avviso avvio consultazione mercato
- 02_Relazione verifica di mercato Del. 22/2019;
- 03_Allegato A - Questionario consultazione mercato IN;
- 03_Allegato A - Questionario consultazione mercato IN (formato editabile);
- 04_Allegato B - Servizi Minimi Stato di Fatto;
- 05_Allegato C - Quadro programmatorio preliminare progetto di rete;
- 06_Allegato D - Informazioni raccolte IN Autorizzate.

La documentazione pubblicata illustra in modo organico il quadro regolatorio di riferimento, lo stato dei servizi minimi esistenti e gli elementi programmatori preliminari del progetto di rete, nonché le informazioni disponibili relative ai servizi autorizzati. È stato inoltre reso disponibile un questionario strutturato, finalizzato alla raccolta delle manifestazioni di interesse e dei contributi degli operatori economici.

Le modalità di pubblicazione adottate hanno garantito la piena accessibilità ai contenuti e condizioni di parità informativa per tutti i soggetti potenzialmente interessati alla partecipazione alla consultazione.

2.5 Ulteriori consultazioni

In coerenza con il percorso di definizione delle esigenze di servizio pubblico e con l'obiettivo di garantire un livello di offerta adeguato ai fabbisogni di mobilità rilevati, si è ritenuto opportuno prevedere, per alcune tratte, una copertura dei servizi estesa all'intero anno. La scelta è finalizzata ad assicurare la continuità territoriale anche nei periodi di bassa e media stagione, nei quali si registrano comunque flussi significativi di mobilità sistematica connessi ad esigenze di lavoro, studio e accesso ai servizi essenziali.

L'estensione temporale di alcune corse esistenti comporta un incremento della produzione complessiva quantificabile in circa 18.048 miglia/anno.

L'intervento si configura come un adeguamento delle esigenze di servizio pubblico e non determina effetti restrittivi sulla concorrenza né limita l'apertura del mercato, in quanto introduce requisiti aggiuntivi funzionali al soddisfacimento dei fabbisogni di mobilità individuati, senza incidere sulle condizioni di accesso degli operatori.

Nell'ambito delle attività propedeutiche alla verifica di mercato, secondo quanto previsto dalla Delibera ART n. 22/2019 come revisionata dalla Delibera n. 59/2026, sono state pertanto avviate ulteriori interlocuzioni con gli operatori economici che avevano già precedentemente manifestato il proprio interesse, al fine di verificarne la disponibilità ad effettuare, anche solo parzialmente, i servizi oggetto di potenziamento, in un contesto caratterizzato dall'ampliamento delle tratte e della produzione complessiva.

In particolare, è stata avviata una successiva interlocuzione con l'impresa Caremar (nota prot. n. 1737 del 29.04.2026 riscontrata con nota acquisita da ACaMIR al prot. n. 1768 del 29.04.2026), con l'impresa Medmar (nota prot. n. 1738 del 29.04.2026 riscontrata con nota acquisita da ACaMIR al prot. n. 1811 del 04.05.2026 e ulteriore integrazione acquisita da ACaMIR al prot. n. 2090 del 22.05.2026) e con l'impresa Alilauro (nota prot. n. 1736 del 29.04.2026 riscontrata con nota acquisita da ACaMIR al prot. n. 1810 del 04.05.2026 e ulteriore integrazione acquisita da ACaMIR al prot. n. 2045 del 20.05.2026).

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

3 Ambito e oggetto della verifica

L'individuazione dei servizi di collegamento marittimo in continuità territoriale è stata sviluppata mediante un approccio metodologico volto a integrare molteplici dimensioni: criteri trasportistici, esigenze di utenti e stakeholder (rilevate tramite le campagne di indagine mediante questionari già descritte), vincoli infrastrutturali ed esigenze economiche.

In relazione al contesto territoriale di riferimento, il progetto è stato articolato in due ambiti:

1. **Ischia–Procida**: riguarda i collegamenti marittimi tra le isole di Ischia e Procida e i comuni di Napoli, Pozzuoli e Monte di Procida;
2. **Capri**: riguarda i collegamenti tra l'isola di Capri e i comuni di Napoli e Sorrento.

Ciascun ambito è suddiviso in sub-ambiti in funzione della tipologia di unità impiegata:

1. **Traghetti/TMV**: abilitati al trasporto di passeggeri e veicoli
2. **Unità Veloci**: destinate al solo trasporto passeggeri.

Inoltre, con riferimento all'ambito Ischia–Procida, è previsto un ulteriore sub-ambito:

3. **Rinforzo motonave**: relativo a servizi attualmente autorizzati da ricondurre ai servizi minimi.

In Tabella 1 si riassumono gli ambiti e sub-ambiti individuati.

Tabella 1: Ambiti e sub-ambiti individuati

AMBITO	SUBAMBITO
Ischia/Procida	Traghetti/TMV
	UV
	Rinforzo Motonave
Capri	Traghetti/TMV
	UV

3.1 Inquadramento generale

L'ambito Ischia–Procida si articola su due direttrici:

- **SSMM1**: include i servizi di collegamento dalle isole di Ischia e Procida verso Napoli e si articola in 5 linee;
- **SSMM2**: include i servizi di collegamento dalle isole di Ischia e Procida verso i comuni di Pozzuoli e Monte di Procida e si articola in anch'essa 5 linee.

L'ambito Capri, invece, è strutturato su un'unica direttrice:

- **SSMM3**: include i servizi di collegamento verso i comuni di Napoli e Sorrento e si articola in 2 linee.

La seguente Tabella 2 riporta il quadro complessivo delle linee riferite a ciascun ambito e direttrice, nello scenario di progetto.

Tabella 2: Quadro complessivo delle linee - Scenario di progetto

AMBITO	DIRETTRICE	CODE	LINEE
ISCHIA/PROCIDA	**SSMM1**	1.1	Ischia – Napoli
		1.2	Ischia – Procida – Napoli
		1.3	Casamicciola – Napoli
		1.4	Casamicciola – Procida – Napoli
		1.5	Procida – Napoli
	SSMM2	2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli
		2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli
		2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli
		2.3	Procida – Monte di Procida
		2.4	Procida – Pozzuoli
CAPRI	**SSMM3**	3.1	Capri – Napoli
		3.2	Capri – Sorrento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

3.2 Esigenze di servizio pubblico individuate

Nel progetto di rete sono previste 98 corse/giorno in alta stagione, 100 corse/giorno in media stagione e 90 corse/giorno in bassa stagione.

Si riportano di seguito il numero di corse giornaliere per ambito e sub-ambito.

3.2.1 Numero di corse al giorno per ambito

Con riferimento all'**ambito Ischia–Procida** sono state individuate complessivamente **63 corse/giorno** ripartite tra le diverse linee e fasce orarie come illustrato nella seguente Tabella 3.

Tabella 3: Nuovo programma di esercizio - ANNUALE – Ambito Ischia-Procida

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli		1	2	1		1	1	**6**
	Napoli – Ischia				1		1	1	**3**
1.2	Ischia – Procida – Napoli		2	2	2	2	1	2	**11**
	Napoli – Procida – Ischia		1	4	1	2	2	4***	**14*** **
1.3	Casamicciola – Napoli								**0**
	Napoli – Casamicciola					1			**1**
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli				1				**1**
	Napoli – Procida – Casamicciola								**0**
1.5	Procida – Napoli		1	1					**2**
	Napoli – Procida		1	1			1**		**3****
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli			1					**1**
	Pozzuoli – Procida – Ischia				1		1		**2**
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	1					1		**2**
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	1		1					**2**
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli		1	1	1	1			**4**
	Pozzuoli – Casamicciola			2		1	1		**4**
2.3	Procida – Monte di Procida		1*		1*				**2***
	Monte di Procida – Procida		1*		1*				**2***
2.4	Procida – Pozzuoli		1	1					**2**
	Pozzuoli – Procida			1					**1**
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA		**2**	**10**	**17**	**10**	**7**	**9****	**8*****	**63********

** Evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico.*
*** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente all'alta stagione.*
**** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente alla bassa-media stagione.*
***** Specifica che il valore totale comprende le corse delle linee 1.2 e 1.5 effettuate rispettivamente soltanto in bassa-media e in alta stagione.*

Con riferimento all'**ambito Capri** sono state individuate complessivamente **68 corse/giorno**, delle quali 40 corse/giorno in media e alta stagione (cfr. Tabella 4) e 28 corse/giorno in bassa stagione (cfr. Tabella 5), ripartite tra le diverse linee e fasce orarie come illustrato nelle tabelle che seguono.

Tabella 4: Nuovo programma di esercizio - MEDIA E ALTA STAGIONE – Ambito Capri

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli	2	1	5	1	2	2	3*	**16***
	Napoli – Capri	2	2	5	2	1	2	2*	**16***

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		4
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		4	5	12	4	4	5	6*	40*

** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente all'alta stagione.*

Tabella 5: Nuovo programma di esercizio - BASSA STAGIONE – Ambito Capri

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli		2	3		1	3	1	10
	Napoli – Capri	1	2	2	2		2	1	10
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		4
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		1	6	7	3	2	6	3	28

3.2.2 Numero di corse al giorno per sub-ambito

Il **sub-ambito Ischia-Procida traghetti/TMV** prevede un totale di **26 corse/giorno** presenti tutto l'anno, ad eccezione delle 4 corse relative alla linea 2.4 Procida-Monte di Procida, presenti solo durante il periodo scolastico (cfr. Tabella 6).

Tabella 6: Sub-ambito Ischia-Procida traghetti/TMV – PROGRAMMA ANNUALE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli			1	1			1	3
	Napoli – Ischia								0
1.2	Ischia – Procida – Napoli		1			1	1	1	4
	Napoli – Procida – Ischia		1	1		1	1	2	6
1.3	Casamicciola – Napoli								0
	Napoli – Casamicciola					1			1
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli				1				1
	Napoli – Procida – Casamicciola								0
1.5	Procida – Napoli								0
	Napoli – Procida			1					1
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli			1					1
	Pozzuoli – Procida – Ischia				1		1		2
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli						1		1
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola			1					1
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Casamicciola								0
2.3	Procida – Monte di Procida		1*		1*				2*
	Monte di Procida – Procida		1*		1*				2*
2.4	Procida – Pozzuoli			1					1
	Pozzuoli – Procida								0
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA		0	4*	6	5*	3	4	4	26*

** Evidenzia l'esercizio delle corse limitatamente al periodo scolastico.*

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Il **sub-ambito Ischia–Procida UV** prevede complessivamente **21 corse/giorno**, con alcune variazioni in funzione della stagionalità, come riportato nella seguente Tabella 7.

Tabella 7: Sub-ambito Ischia-Procida UV – PROGRAMMA ANNUALE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli			1					1
	Napoli – Ischia							1	1
1.2	Ischia – Procida – Napoli		1	1	2	1		1	6
	Napoli – Procida – Ischia			2	1	1	1	2**	7**
1.3	Casamicciola – Napoli								0
	Napoli – Casamicciola								0
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli								0
	Napoli – Procida – Casamicciola								0
1.5	Procida – Napoli		1	1					2
	Napoli – Procida		1				1*		2*
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Procida – Ischia								0
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola								0
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Casamicciola								0
2.3	Procida – Monte di Procida								0
	Monte di Procida – Procida								0
2.4	Procida – Pozzuoli		1						1
	Pozzuoli – Procida			1					1
	TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA	**0**	**4**	**6**	**3**	**2**	**2***	**4****	**21*****

** Specifica l'effettuazione di una corsa limitatamente all'alta stagione.*
*** Specifica l'effettuazione di una corsa limitatamente alla media e bassa stagione.*
**** Specifica che il valore totale comprende le corse delle linee 1.2 e 1.5 effettuate rispettivamente soltanto in bassa-media e in alta stagione.*

Il **sub-ambito Ischia-Procida Rinforzo Motonave** prevede complessivamente **16 corse/giorno** con stagionalità annuale (cfr. Tabella 8).

Tabella 8: Sub-ambito Ischia-Procida Rinforzo Motonave - ANNUALE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli		1				1		2
	Napoli – Ischia				1		1		2
1.2	Ischia – Procida – Napoli			1					1
	Napoli – Procida – Ischia			1					1
1.3	Casamicciola – Napoli								0
	Napoli – Casamicciola								0
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli								0
	Napoli – Procida – Casamicciola								0
1.5	Procida – Napoli								0
	Napoli – Procida								0

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Procida – Ischia								0
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	1							1
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	1							1
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli		1	1	1	1			4
	Pozzuoli – Casamicciola			2		1	1		4
2.3	Procida – Monte di Procida								0
	Monte di Procida – Procida								0
2.4	Procida – Pozzuoli								0
	Pozzuoli – Procida								0
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA		**2**	**2**	**5**	**2**	**2**	**3**	**0**	**16**

Le corse relative al **sub-ambito Capri traghetti/TMV** sono complessivamente **44 corse/giorno,** di cui 24 corse/giorno in alta stagione (22 corse/giorno in media stagione) e 20 corse/giorno in bassa stagione, distribuite nelle varie fasce come indicato nelle seguenti Tabella 9 e Tabella 10.

Tabella 9: Sub-ambito Capri traghetti/TMV - MEDIA E ALTA STAGIONE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli	2		2	1	1		2*	8*
	Napoli – Capri	2		2	1		1	2*	8*
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		4
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		**4**	**2**	**6**	**3**	**2**	**2**	**5***	**24***

** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente all'alta stagione.*

Tabella 10: Sub-ambito Capri traghetti/TMV – BASSA STAGIONE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli		1	2		1	1	1	6
	Napoli – Capri	1		2	1		1	1	6
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		4
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		**1**	**3**	**6**	**2**	**2**	**3**	**3**	**20**

Le corse relative al **sub-ambito Capri UV** sono pari complessivamente a **24 corse/giorno**, di cui 16 corse/giorno in media e alta stagione e 8 corse/giorno in bassa stagione, distribuite nelle varie fasce come indicato nelle seguenti Tabella 11 e Tabella 12.

Tabella 11: Sub-ambito Capri UV - MEDIA E ALTA STAGIONE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli		1	3		1	2	1	8
	Napoli – Capri		2	3	1	1	1		8
TOTALE AMBITO CAPRI		**0**	**3**	**6**	**1**	**2**	**3**	**1**	**16**

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Tabella 12: Sub-ambito Capri UV – BASSA STAGIONE

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli		1	1			2		4
	Napoli – Capri		2		1		1		4
TOTALE AMBITO CAPRI		0	3	1	1	0	3	0	8

3.3 Produzione migliatica annuale

La produzione migliatica annuale prevista con l'attuazione del progetto di rete è pari complessivamente a **498.770 miglia/anno**, con un aumento di **+169.357 miglia** rispetto al programma di esercizio attuale **(+51%)**. In particolare, la produzione migliatica aumenta del 37% per l'ambito Ischia/Procida e del 84% per l'ambito Capri, rispetto ai rispettivi programmi di esercizio vigenti (cfr. Tabella 13).

Tabella 13: Produzione migliatica annuale prevista con l'attuazione del progetto di rete

AMBITO	SUBAMBITO	PRODUZIONE ATTUALE miglia/anno	PRODUZIONE PROGETTO miglia/anno	PRODUZIONE ATTUALE miglia/anno	PRODUZIONE PROGETTO miglia/anno	Δ PRODUZIONE miglia/anno
Ischia/Procida	Traghetti/TMV	127.764	124.836	227.177	310.378	+83.201 (+36,6%)
	UV	91.483	106.608			
	Rinforzo Motonave	7.930	78.934			
Capri	Traghetti/TMV	102.236	109.512	102.236	188.392	+86.156 (+84,3%)
	UV	-	78.880			
TOTALE		329.413	498.770	329.413	498.770	+169.357 (+51,4%)

3.4 Contesto infrastrutturale e disponibilità degli approdi

In fase di costruzione del progetto di rete sono stati considerati i vincoli di capacità degli approdi connessi alle rispettive caratteristiche infrastrutturali che possono, in alcuni casi, limitare la piena utilizzabilità delle infrastrutture.

Inoltre, si è tenuto conto delle ordinanze e dei regolamenti vigenti che disciplinano l'accesso al porto e definiscono modalità e criteri di assegnazione degli approdi.

3.4.1 Disponibilità degli approdi e vincoli infrastrutturali

Il funzionamento degli approdi dipende dalle caratteristiche geometriche e funzionali che li caratterizzano.

Si riportano di seguito le principali caratteristiche degli approdi inclusi nel perimetro dei servizi minimi.

Approdi isolani

- **Capri – Marina Grande**: è dotato di una banchina principale di 450 mt. e del molo Banchinella di 60 mt., con fondali compresi tra i 2,5 mt. e 13 mt. L'accessibilità è condizionata dalla ristrettezza del bacino portuale e dalla necessità di manovre intervallate. Durante la stagione estiva, la contemporaneità è limitata ad un massimo di 4 unità diurne e 3 notturne.
- **Ischia**: dispone di diverse banchine (Olimpica, Redentore, Scivolo, pontile aliscafi) per un totale di 10 accosti. Fondali e dimensioni rendono l'approdo idoneo al traffico Ro/Ro, sebbene con limiti alla simultaneità delle operazioni (ad esempio la banchina Olimpica ha lunghezza 106 mt. e fondale di 6 mt.).
- **Casamicciola**: presenta banchine multifunzionali. L'impiego contemporaneo di unità Ro/Ro è possibile, ma con limitazioni legate al traffico operativo.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

- **Procida**: dispone di 7 posti di ormeggio per navi Ro-Pax presso la Banchina commerciale (zona B) e 2 posti di ormeggio dedicati alle unità veloci (Terminal Aliscafi). Tuttavia, a causa di problematiche di insabbiamento, l'utilizzo contemporaneo di più ormeggi è fortemente limitato.

Porti di terraferma

- **Pozzuoli**: il Molo Emporio Ovest (195 mt.) può accogliere fino a 4 unità Ro/Ro-Pax. L'area è soggetta a bradisismo con conseguente variabilità dei fondali (da circa 3,5 mt. a circa 6,5 mt.) e possibile rischio di secche.
- **Acquamorta (Monte di Procida)**: il molo sopraflutto (134 mt., e fondale tra 2,6 mt. e 5 mt.) consente l'ormeggio simultaneo di 2 unità passeggeri. L'area è sprovvista di impianti di rifornimento. Non presenta particolari vincoli alle manovre.
- **Napoli – Porta di Massa**: dispone di 170 mt. lineari di banchina con fondale di 8,33 mt., piazzale operativo di circa 4,56 mq e 5 scivoli di imbarco/sbarco. È utilizzato prevalentemente da traghetti tradizionali (ad esempio Caremar e Medmar) con tempo minimo di sosta pari a 30 minuti. Il rifornimento è garantito H24 tramite autobotte, con tempo tecnico minimo di 60 minuti.
- **Napoli – Molo Beverello**: dispone di una banchina di circa 200 mt. e fondali variabili tra 2 mt. e 6 mt. È dotato di 8 ormeggi in andana (o di punta con nave perpendicolare alla banchina) e 1 ormeggio a murata (o all'inglese con barca parallela al molo per facilitare l'accesso a terra e l'imbarco) ideale per catamarani. È utilizzato esclusivamente da unità veloci (ad esempio SNAV, Alilauro, Caremar, NLG), con tempo minimo di sosta pari a 15 minuti. Il rifornimento avviene attraverso distributore fisso, operativo dalle 6:00 alle 14:00, con possibilità di erogazione anche H24 in caso di particolare urgenza.

Si riporta in Tabella 14 una sintesi delle principali caratteristiche degli approdi per i porti oggetto di ricognizione, cui fanno seguito alcune annotazioni specifiche.

Tabella 14: Principali caratteristiche degli approdi

Porto	Lunghezza utile (mt)	Fondale (mt)	Capacità Ro/Ro	Tempi min. sosta (min)	Rifornimento carburante	Note operative principali
Capri	450 + 60	2,5 – 13	Periodo estivo: max 3/4 Periodo invernale: max 2/3	10 – 15 min (Ro/Ro, TMV) /5 – 10 min (UV)	Non previsto	Intervalli obbligati, manovre complesse
Casamicciola	n.d.	n.d.	1 – 2 simultanee	30 min (Ro/Ro, TMV) /15 min (UV)	n.d.	Uso coordinato con le altre unità
Ischia	fino a 106	5 – 6	max 3 simultanee	10 (Ro/Ro, TMV) / 5 (UV)	n.d.	Alta capacità, con vincoli alla simultaneità
Pozzuoli	195	3,5 – 6,5	4	20 min (Ro/Ro, TMV) / 15 min (UV)	Sì	Presenza di secche, coordinamento radio obbligatorio
Monte di Procida	134	2,6 – 5,0	2 (solo pax)	15 min (UV)	n.d.	-
Procida	100 × 10	variabile (criticità insabbiamento)	7 Ro/Ro + 2 UV	15 min (Ro/Ro) / 20 min (TMV) / 15 min (UV)	Non indicato	Solo 4 ormeggi utilizzabili, problemi strutturali e vento
Napoli - Porta di Massa	170	8,33	5 scivoli Ro/Ro	30 min (traghetti)	Sì H24 con autobotte – 60 min	Ampio piazzale da 4,650 mq
Napoli - Beverello	200	2 – 6	9 ormeggi (UV)	15 min (unità veloci)	Distributore fisso 06–14 / H24	Terminal per Unità Veloci, ormeggi in andana e murata

In definitiva, il servizio è condizionato da vincoli infrastrutturali che riducono la capacità degli approdi e, in alcuni casi, ne impediscono l'operatività alla massima capacità.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Nella seguente Tabella 15 sono riportati i vincoli operativi e le criticità emerse dalla consultazione delle compagnie.

Tabella 15: Vincoli operativi degli approdi e criticità emerse

Porto	Vincoli operativi e limitazioni
Capri	• è consentito l'impegno del bacino portuale per manovre di un mezzo alla volta; • se M/N è al molo 5, i moli 4, 6 e 7 devono essere liberi; • ormeggio contemporaneo di max 4 unità navali nelle ore diurne e 3 unità navali nelle ore notturne nel periodo estivo; • ormeggio contemporaneo di max 3 unità navali nelle ore diurne e 2 unità navali nelle ore notturne nel periodo invernale; • sosta notturna al molo 2 e 5 principale o molo 21 Banchinella;
Casamicciola	• ormeggio contemporaneo di 3 Ro/Ro, di cui 2 per operazioni commerciali; • ormeggio contemporaneo di 2 aliscafi; • è consentito l'impegno del bacino portuale per manovre di un mezzo alla volta; • in condizioni meteomarine avverse è vietata ogni tipo di operazione di imbarco/sbarco;
Ischia	• ormeggio contemporaneo di 3 Ro/Ro, di cui 2 per operazioni commerciali; • è consentito l'impegno del bacino portuale per manovre di un mezzo alla volta; • lo specchio acqueo destinato all'ormeggio delle unità che effettuano servizi di trasporto di linea è compreso fra le bitte 44 e 48;
Pozzuoli	• ormeggio contemporaneo di 3 Ro/Ro, di cui 2 con operazioni commerciali; • ormeggio contemporaneo di 2 aliscafi; • è consentito l'impegno del bacino portuale per manovre di un mezzo alla volta; • in condizioni meteomarine avverse è vietata ogni tipo di operazione di imbarco/sbarco;
Procida	• problematiche di insabbiamento relative agli ormeggi n. 1, 2 e 3 della banchina commerciale che risultano non utilizzabili (con poche eccezioni); • la problematica relativa ai bassi fondali appare esistente anche per i 2 ormeggi del terminal Aliscafi, alla quale si aggiungono le problematiche strutturali dello stesso, quali la lunghezza, che risulta essere inferiore rispetto ai vettori autorizzati che attualmente ospita; • risulta incompatibile l'ormeggio contemporaneo di più unità navali; • mancata funzionalità delle 2 boe di ormeggio presenti in porto, che non permettono, nelle stagioni invernali, la possibilità di ospitare in sicurezza un'unità navale in sosta notturna; • i CC.DD. respingenti del pontile UU.VV., risultano essere un vincolo nella scelta delle unità da poter far ormeggiare, con specifico rimando all'ingombro di eventuali aliscafi che talune compagnie di navigazioni hanno già espresso voler impiegare; • l'esposizione del porto ai venti provenienti dal III e IV quadrante, non consentono lunghe soste alle unità navali di linea, soprattutto nel periodo invernale.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

3.4.2 Criteri di assegnazione degli approdi

In linea generale, l'assegnazione degli approdi per i servizi TPL marittimi varia in base al porto.

In alcuni porti (ad esempio Capri, Pozzuoli, Napoli Beverello e Napoli Porta di Massa) l'assegnazione degli approdi è regolamentata da specifica ordinanza, in altri casi l'assegnazione segue logiche consolidate, pur in assenza di documentazione univoca.

Le capitanerie specificano comunque la necessità di coordinamento per evitare interferenze operative, specie tra unità Ro/Ro.

Tabella 16: Assegnazione degli approdi

Porto	Modalità di assegnazione degli approdi

Porto	Modalità di assegnazione degli approdi
Capri	**Ordinanza 24/2014 e Ordinanza 19/2026.** L'ormeggio delle navi traghetto RO/RO di tipo convenzionale deve essere effettuato presso il molo n. 5 ove sono consentite le operazioni commerciali di imbarco/sbarco passeggeri ed automezzi. L'ormeggio delle navi traghetto RO/RO veloci deve essere effettuato presso il molo n. 5 (o in subordine presso il molo n. 2), oppure, in condizioni meteomarine favorevoli, presso la testata del molo Banchinella. **Ordinanza n. 99/1999 Capitaneria porto di Napoli.** Gli accosti in partenza o in arrivo possono essere accordati alle unità in base alla disponibilità di spazi in banchina, tenendo presente che le navi traghetto devono restare all'ormeggio almeno 30 minuti e le unità veloci almeno 15 minuti.
Casamicciola	**Ordinanza 58/2009.** Tutte le unità autorizzate all'accosto, prima di entrare nel porto devono richiedere via radio specifico nulla osta all'ingresso all'Ufficio Locale Marittimo di Casamicciola Terme, che procederà, qualora necessario, ad indicare l'ormeggio presso il quale effettuare l'accosto. Tutte le unità in attesa di autorizzazione all'ormeggio che deve essere rilasciata ai sensi del presente provvedimento dovranno attendere fuori del porto di Casamicciola Terme mantenendosi a debita distanza dall'imboccatura del porto al fine di non ostacolare le manovre di ingresso/uscita delle unità navali.
Ischia	**Ordinanza 14/2009 e Ordinanza 106/2025.** Le unità in ingresso devono attendere la pertinente autorizzazione all'entrata da parte dell'Autorità Marittima fuori del porto di Ischia, mantenendosi a debita distanza dall'imboccatura del porto al fine di non ostacolare le manovre di ingresso/uscita delle unità navali. La pianificazione di massima degli ormeggi è predisposta dall'Autorità Marittima, sulla base dei programmi di esercizio degli operatori che devono essere inviati annualmente dagli Armatori.
Pozzuoli e Monte di Procida	**Ordinanza 68/2012 e successive modifiche.** I comandanti delle unità navali da trasporto passeggeri e/o veicoli, prima di entrare e/o uscire da uno dei porti ricadenti nel Circondario, devono comunicare, o richiedere se eventualmente non nota, all'Autorità marittima, via radio V.H.F., la banchina ove poter eseguire le operazioni di imbarco e/o sbarco dei passeggeri e/o dei veicoli, comunicando il numero totale delle persone presenti a bordo ed il porto di provenienza/destinazione. Salvo diverse disposizioni, le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e/o veicoli dovranno sempre avvenire: • nel porto di Pozzuoli: sulla banchina "Emporio Ovest" o, in determinati casi appositamente autorizzati dall'Autorità marittima, sul molo Caligoliano, nell'area destinata alle operazioni commerciali; • nel porto di Acquamorta (Monte di Procida): sulla banchina commerciale Primo Braccio Molo di sopraflutto.
Procida	**Ordinanza 26/2010.** Tutte le unità in ingresso nel porto commerciale dovranno contattare tramite VHF (canale 11), 5 minuti prima di raggiungere le ostruzioni portuali e – comunque – ad una distanza non inferiore a 500 metri dalle stesse, la Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Procida. In base all'ordine di chiamata verrà stabilità la priorità di accesso. Le navi e le unità veloci di linea possono trovare ormeggio presso la Banchina commerciale (ormeggi dal n. 1 al n. 5) e al Pontile Aliscafi (ormeggio di levante e di ponente).
Napoli - Porta di Massa e Napoli - Beverello	**Ordinanza n. 99/1999 Capitaneria di Porto di Napoli.** Salvo diversa indicazione del Comandante del porto, ogni mezzo deve ormeggiare al posto assegnato in modo da non ostacolare o rendere difficoltosi l'ormeggio e la manovra delle altre navi. Prima dell'entrata nei porti le navi devono contattare via radio VHF (canale 14) l'Autorità Marittima, fornendo i dati relativi al mezzo, alla provenienza e al numero di passeggeri e mezzi imbarcati, nonché l'ora di arrivo in porto. Gli accosti in partenza o in arrivo possono essere accordati alle unità in base alla disponibilità di spazi in banchina, tenendo presente che le navi traghetto devono restare all'ormeggio almeno 30 minuti e le unità veloci almeno 15 minuti.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

4 Esiti della verifica del mercato

4.1 Imprese partecipanti

Alla consultazione di mercato hanno preso parte sia operatori già attivi nell'esercizio dei servizi minimi di collegamento marittimo regionali (**operatori incumbent**), sia soggetti che operano prevalentemente in regime di servizi autorizzati o stagionali e che hanno manifestato un interesse potenziale su specifiche linee (**altri operatori**).

Operatori incumbent

Rientrano in questa categoria gli operatori attualmente titolari o prevalenti sulle linee oggetto di servizio minimo (SIEG) nel perimetro Ischia/Procida e Capri:

- **Caremar**, principale gestore dei servizi minimi su tutti i sub-ambiti (Ischia – Procida Traghetti/TMV e Unità Veloci, Capri Traghetti/TMV);
- **Medmar**, presente principalmente nel sub-ambito Ischia – Procida/Rinforzo Motonave, attualmente in regime autorizzato e gestore dei servizi minimi notturni tra Pozzuoli, Procida e Casamicciola;
- **Ippocampo**, operatore attivo sulla linea 2.3 Procida–Monte di Procida in regime di servizio minimo.

Altri operatori

Hanno partecipato alla consultazione diversi operatori non titolari di SIEG, attivi prevalentemente nel segmento dei servizi autorizzati o stagionali:

- **Alilauro e Aligruson (Gruppo Lauro)**, oggi attivi in regime autorizzato con Unità Veloci;
- **SNAV e NLG**, attivi in modo coordinato sulle Unità Veloci da/per Capri;
- **CSAN – Compagnia di Sviluppo Aeronautico e Navale**, nuovo operatore interessato, che ha manifestato interesse per alcune linee del sub-ambito Ischia – Procida.

4.2 Sintesi delle manifestazioni di interesse

Alla luce del perimetro dei servizi oggetto di consultazione, si riportano di seguito le manifestazioni di interesse e le osservazioni pervenute dagli operatori economici, al fine di verificare in concreto la disponibilità alla copertura, totale o parziale, delle tratte individuate.

L'analisi è articolata per ambiti territoriali e sub-ambiti omogenei di servizio, in considerazione delle differenze nella tipologia di mezzi impiegati, nella stagionalità e nelle modalità di esecuzione prospettate dagli operatori.

4.2.1 Ambito Ischia/Procida

Per l'ambito Ischia/Procida il progetto di rete prevede un incremento dei servizi rispetto al perimetro dei servizi minimi attuali (cfr. precedente Tabella 13).

Rispetto all'attuale quadro orario dei servizi sono state, infatti, apportate le seguenti integrazioni:

- rafforzamento dei collegamenti con una coppia di corse (Unità Veloci) annuali;
- rafforzamento dei collegamenti con motonave (intero sub-ambito rinforzo motonave);
- riduzione del numero di M/N in partenza/arrivo al porto di Ischia nella fascia oraria 7:00 – 12:00.

Poiché nel progetto di rete l'ambito Ischia/Procida è stato ulteriormente segmentato per sub-ambiti omogenei di servizio, di seguito si riportano le differenze per ciascun sub-ambito.

Sub-ambito Ischia/Procida Traghetti/TMV

Come già anticipato al par. 3.2, questo sub-ambito comprende un insieme di collegamenti marittimi che connettono Ischia, Procida, Monte di Procida, Pozzuoli e Napoli, con frequenze variabili tra 1 e 6 corse/giorno e una stagionalità prevalentemente bassa–media–alta, indicativa di un servizio programmabile tutto l'anno con intensificazioni stagionali.

I collegamenti principali interessano la tratta Napoli – Ischia A/R, mentre ulteriori relazioni secondarie garantiscono la connessione locale con Pozzuoli e Monte di Procida.

La tipologia di mezzi prevista è esclusivamente M/N (motonavi), coerente con le esigenze di trasporto misto passeggeri/merci e con la funzione di continuità territoriale del servizio.

Manifestazioni di interesse

- **Caremar** ha manifestato interesse su quasi tutte le tratte, con compensazione.
- **CSAN** ha espresso interesse selettivo sulle relazioni su Pozzuoli, senza indicare in modo esplicito la modalità di esecuzione.
- **Ippocampo** ha confermato interesse sulle tratte locali Procida – Monte di Procida, con compensazione.

L'interesse è dunque presente ma prevalentemente subordinato a compensazione economica, in particolare sulle tratte strutturali annuali. In Tabella 17 si riassumono gli esiti della Manifestazioni di interesse per il sub-ambito Ischia/Procida Traghetti/TMV.

Tabella 17: Manifestazioni di interesse – Sub-ambito Ischia/Procida Traghetti/TMV - ANNUALE

CODE	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO	OPERATORI INTERESSATI	MODALITÀ DI ESECUZIONE
1.1	Ischia – Napoli	3	Caremar	Compensazione
	Napoli – Ischia	0		
1.2	Ischia – Procida – Napoli	4	Caremar	Compensazione
	Napoli – Procida – Ischia	6		
1.3	Casamicciola – Napoli	0	Caremar	Compensazione
	Napoli – Casamicciola	1		
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	1	Caremar	Compensazione
	Napoli – Procida – Casamicciola	0		
1.5	Procida – Napoli	0	Caremar	Compensazione
	Napoli – Procida	1		
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	1	Caremar CSAN	Compensazione Non si esprime
	Pozzuoli – Procida – Ischia	2		
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	1	Caremar	Compensazione
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	1		
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Casamicciola	0		
2.3	Procida – Monte di Procida	2*	Caremar Ippocampo	Compensazione Compensazione
	Monte di Procida – Procida	2*		
2.4	Procida – Pozzuoli	1	Caremar	Compensazione
	Pozzuoli – Procida	0		
	TOTALE SUB AMBITO	**26**		

** Evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico*

Sub-ambito Ischia/Procida Unità Veloci

Come già anticipato al par. 3.2, questo sub-ambito riguarda collegamenti aggiuntivi rispetto al servizio ordinario, attivati prevalentemente in media–alta stagione.

Comprende collegamenti caratterizzati da un servizio con elevata cadenza nei periodi di maggiore domanda, con frequenze comprese tra 1 e 7 corse/giorno. La stagionalità è prevalentemente bassa–media–alta, con alcune corse limitate esclusivamente a specifiche fasi stagionali (1 in alta stagione e 1 in bassa-media stagione).

Le principali direttrici da UV costituiscono l'ossatura del servizio veloce nell'area e garantiscono connessioni rapide con il capoluogo e tra le isole:

- Napoli–Procida–Ischia (7 corse);
- Ischia–Procida–Napoli (6 corse);
- Procida–Napoli (2 corse);
- Napoli – Ischia (2 corse);

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

- Procida – Pozzuoli (2 corse).

L'impiego esclusivo di UV risponde alla necessità di ridurre i tempi di percorrenza e offrire un servizio più competitivo nei confronti della mobilità turistica e pendolare ad alta frequenza.

Manifestazioni di Interesse

- **Caremar** ha manifestato interesse su gran parte delle tratte, con compensazione.
- **Alilauro** ha dichiarato, in un primo momento, la disponibilità al libero mercato per la tratta Ischia–Napoli, subordinandolo tuttavia a contributi a copertura degli investimenti per ammodernamenti del naviglio. In seconda istanza ha declinato l'interesse a svolgere il servizio seppure parzialmente.

Si evidenzia quindi che non c'è un interesse contendibile su nessuna tratta, ma una prevalenza di richieste di compensazione sulle tratte strutturali. In Tabella 18 si riassumono gli esiti della manifestazione di interesse per il sub-ambito Ischia/Procida Unità Veloci.

Tabella 18: Manifestazioni di interesse – Sub-ambito Ischia/Procida Unità Veloci - ANNUALE

CODE	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO	OPERATORI INTERESSATI	MODALITÀ DI ESECUZIONE
1.1	Ischia – Napoli	1	Alilauro	Compensazione*
	Napoli – Ischia	1		
1.2	Ischia – Procida – Napoli	6	Caremar	Compensazione
	Napoli – Procida – Ischia	7***		
1.3	Casamicciola – Napoli	0	n.a.	n.a.
	Napoli – Casamicciola	0		
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	0	n.a.	n.a.
	Napoli – Procida – Casamicciola	0		
1.5	Procida – Napoli	2	Caremar	Compensazione
	Napoli – Procida	2**		
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Procida – Ischia	0		
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	0		
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Casamicciola	0		
2.3	Procida – Monte di Procida	0	n.a.	n.a.
	Monte di Procida – Procida	0		
2.4	Procida – Pozzuoli	1	Caremar	Compensazione
	Pozzuoli – Procida	1		
	TOTALE SUB AMBITO	**21**** **		

** Disponibilità allo svolgimento del servizio senza compensazione subordinata a contributi o condizioni economiche specifiche.*
*** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente all'alta stagione.*
**** Specifica l'effettuazione di una delle corse limitatamente alla media e bassa stagione.*
***** Specifica che il valore totale comprende le corse delle linee 1.2 e 1.5 effettuate rispettivamente soltanto in bassa-media e in alta stagione*

Sub-ambito Ischia/Procida Rinforzo Motonave

Come già anticipato al par. 3.2, questo sub-ambito riguarda un insieme di collegamenti aggiuntivi rispetto al servizio ordinario, attivati in bassa-media–alta stagione per rispondere alla domanda in tutto l'anno. Le tratte presentano una frequenza variabile tra 1 e 4 corse/giorno, con una maggiore frequenza per i collegamenti tra Casamicciola e Pozzuoli.

I principali rinforzi sono relativi alla tratta Napoli – Ischia A/R (anche con intermezzo a Procida); l'offerta più consistente riguarda i collegamenti locali Casamicciola – Pozzuoli A/R (8 corse).

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

La tipologia di nave prevista è esclusivamente M/N, adeguata anche alla gestione dei flussi stagionali e al trasporto combinato passeggeri-merci.

Manifestazioni di Interesse

- **Caremar e Medmar** hanno manifestato interesse su gran parte delle tratte.
- Per alcune relazioni è stata prospettata la possibilità di esercizio in libero mercato, in particolare nei periodi di maggiore domanda.

L'interesse congiunto dei due operatori sulle principali direttrici suggerisce un potenziale grado di contendibilità elevato nei segmenti stagionali caratterizzati da elevata domanda. In Tabella 19 si riassumono gli esiti della Manifestazioni di interesse per il sub-ambito Ischia/Procida Rinforzo Motonave.

Tabella 19: Manifestazioni di interesse – Sub-ambito Ischia/Procida Rinforzo Motonave - ANNUALE

CODE	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO	OPERATORI INTERESSATI	MODALITÀ DI ESECUZIONE
1.1	Ischia – Napoli	2	Caremar Medmar	Compensazione Libero Mercato
	Napoli – Ischia	2		
1.2	Ischia – Procida – Napoli	1	Caremar Medmar	Compensazione Libero Mercato
	Napoli – Procida – Ischia	1		
1.3	Casamicciola – Napoli	0	n.a.	n.a.
	Napoli – Casamicciola	0		
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	0	n.a.	n.a.
	Napoli – Procida – Casamicciola	0		
1.5	Procida – Napoli	0	n.a.	n.a.
	Napoli – Procida	0		
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Procida – Ischia	0		
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	1	Caremar	Compensazione
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	1		
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	4	Caremar Medmar	Compensazione Libero Mercato
	Pozzuoli – Casamicciola	4		
Coe2.3	Procida – Monte di Procida	0	n.a.	n.a.
	Monte di Procida – Procida	0		
2.4	Procida – Pozzuoli	0	n.a.	n.a.
	Pozzuoli – Procida	0		
	TOTALE SUB AMBITO	**16**		

4.2.2 Ambito Capri

Per l'ambito Capri il progetto di rete conferma i collegamenti ad elevata intensità di servizio, caratterizzati da una significativa articolazione stagionale e da un volume complessivo di corse pari a 40 in media-alta stagione e 28 in bassa stagione.

In considerazione delle differenze nella tipologia di mezzi impiegati e della scelta di includere nel perimetro dei servizi minimi anche collegamenti oggi svolti in regime autorizzato con unità veloci, la trattazione del progetto di rete per l'ambito Capri è articolata in sub-ambiti omogenei di servizio, distinguendo tra:

- Traghetti/TMV
- Unità Veloci (UV)

Questa articolazione consente di rappresentare in modo puntuale le caratteristiche operative dei servizi e di valutare in maniera differenziata il grado di interesse espresso dagli operatori economici.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Sub-ambito Capri Traghetti/TMV

Il sub-ambito comprende le principali tratte che connettono l'isola con Napoli e Sorrento, con un volume di servizio significativo e una stagionalità estesa. Le frequenze variano tra 4 e 14 corse/giorno, con un'intensificazione progressiva dalla bassa alla media-alta stagione, in coerenza con l'elevata domanda turistica che caratterizza l'isola.

La tipologia di mezzi prevista include sia M/N (motonavi) sia TMV, permettendo la gestione di passeggeri e veicoli e garantendo una maggiore flessibilità operativa in base ai livelli di domanda.

Manifestazioni di Interesse

- **Caremar** è l'unico operatore che ha manifestato interesse;
- Modalità di esecuzione richiesta: con compensazione.

Si configura quindi un sub-ambito con un unico operatore interessato. In Tabella 20 si riassumono gli esiti della Manifestazioni di interesse per il sub-ambito Capri Traghetti/TMV.

Tabella 20: Manifestazioni di interesse – Sub-ambito Capri Traghetti/TMV

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO		OPERATORI INTERESSATI	MODALITÀ DI ESECUZIONE
		M/A STAGIONE	BASSA STAGIONE		
3.1	Capri – Napoli	7	6	Caremar	Compensazione
	Napoli – Capri	7	6		
3.2	Capri – Sorrento	4	4	Caremar	Compensazione
	Sorrento – Capri	4	4		
TOTALE SUB AMBITO		**22**	**20**		

Sub ambito Capri UV

Il sub-ambito comprende i collegamenti ad alta frequenza tra l'isola e il porto di Napoli. Il servizio prevede 12 corse per ciascuna direttrice (Capri–Napoli e Napoli–Capri), con una stagionalità classificata come bassa–media–alta, articolata in una unica componente:

- 4 coppie di corse attive solo in bassa stagione;
- 8 coppie di corse attive esclusivamente nella media-alta stagione.

L'offerta è quindi strutturata per modulare la capacità trasportistica in funzione della forte dinamica stagionale della domanda, tipica dei servizi rapidi da/per Capri. I collegamenti sono effettuati esclusivamente con UV, soluzione coerente con la necessità di assicurare tempi di percorrenza ridotti e un'elevata attrattività del servizio per l'utenza turistica e pendolare.

Manifestazioni di Interesse

- **SNAV:** non si esprime sulla modalità.
- **NLG:** disponibilità in libero mercato.
- **Aligruson:** libero mercato condizionato a contributi per investimenti.

Il segmento presenta dunque un potenziale livello elevato di concorrenzialità, con pluralità di operatori interessati, sebbene con richieste differenti rispetto alla modalità di esecuzione. In Tabella 21 si riassumono gli esiti della Manifestazioni di interesse per il sub-ambito Capri UV.

Tabella 21: Manifestazioni di interesse – Sub-ambito Capri UV

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO		OPERATORI INTERESSATI	MODALITÀ DI ESECUZIONE
		M/A STAGIONE	BASSA STAGIONE		
3.1	Capri – Napoli	8	4	SNAV NLG Aligruson	Non si esprime Libero Mercato Libero Mercato*
	Napoli – Capri	8	4		
TOTALE SUB AMBITO		**16**	**8**		

** Disponibilità allo svolgimento del servizio senza compensazione subordinata a contributi o condizioni economiche specifiche.*

Quadro sintetico delle manifestazioni di interesse emerse dagli operatori

Si riporta di seguito in Tabella 22 un quadro sintetico complessivo degli esiti dell'interesse manifestato dagli operatori.

Tabella 22: Quadro sintetico complessivo degli esiti delle manifestazioni di interesse

	Ambito	Ischia/Procida			Capri		Parere su libero mercato
	Sub ambito	Traghetti/ TMV	Unità Veloci	Rinforzo Motonave	Traghetti/ TMV	Unità Veloci	
Operatori	**Caremar**	Integralmente	Parzialmente	Integralmente	Integralmente	-	**NO**
	Medmar	-	-	Parzialmente	-	-	**SI**
	Ippocampo	Parzialmente	-	-	-	-	**NO**
	SNAV	-	-	-	-	Quasi integralmente (cooperazione)	**n.s.***
	NLG	-	-	-	-		**SI**
	Alilauro	-	Parzialmente	-	-	-	**n.s.***
	Aligruson	-	-	-	-	Parzialmente	**n.s.***
	CSAN	Parzialmente	-	-	-	-	**n.s.***

** Non specificato*

4.3 Criticità e proposte emerse in sede di consultazione

Nel corso della consultazione sono pervenuti diversi contributi da parte degli operatori marittimi interessati che hanno espresso disponibilità, osservazioni e richieste con riferimento al perimetro dei servizi individuati per la verifica di mercato.

Le posizioni emerse delineano un quadro variegato, caratterizzato da interessi parziali e da condizioni spesso connesse alla sostenibilità economica, alla durata degli affidamenti, al regime tariffario e alle criticità infrastrutturali. Nessun operatore si è dichiarato disponibile a coprire integralmente l'intero perimetro dei servizi minimi, bensì sono stati manifestati interessi selettivi su specifiche direttrici o tipologie di servizio.

4.3.1 Ambito generale

Nessun operatore si è dichiarato disponibile a coprire integralmente l'insieme dei servizi minimi previsti e ciascuno di loro ha mostrato una disponibilità parziale e/o vincolata ad alcune condizioni che sono riassunte nella seguente Tabella 23.

Tabella 23: Disponibilità degli operatori marittimi ad effettuare i servizi

Operatore	Note
Caremar	Conferma la propria disponibilità per tutte le linee attualmente affidate, oltre a servizi aggiuntivi previsti nello scenario progettuale. L'adesione è subordinata a: • compensazione adeguata alla copertura dei costi dei servizi minimi; • durata contrattuale minima 10–12 anni, ritenuta necessaria per sostenere gli investimenti sul naviglio; • risoluzione di criticità infrastrutturali su scali quali Pozzuoli, Capri e Procida.
Medmar	Disponibile esclusivamente a regime di libero mercato, limitatamente alle tratte storiche: • Ischia–Napoli; • Casamicciola–Pozzuoli. Non manifesta interesse a servizi minimi compensati, né propone investimenti infrastrutturali.
Alilauro/ Aligruson	Interesse parziale su alcune direttrici, tra cui: • Ischia–Napoli (Alilauro), • Napoli–Capri (Aligruson). Disponibilità condizionata a: • sostegno economico per rinnovo flotta; • introduzione di premialità regolatorie per operatori che investono; • miglioramenti infrastrutturali su Forio, Ischia e Capri.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

Operatore	Note
SNAV/NLG	Disponibilità circoscritta alla rotta Napoli–Capri UV, con le seguenti condizioni: • mantenimento delle autorizzazioni attualmente assegnate; • durata autorizzativa di almeno 9 anni (NLG) e 10 anni (SNAV); • assenza di richiesta di compensazione, ma revisione tariffaria e possibilità di incremento dei prezzi; • preferenza per modello concorrenziale con almeno due operatori sulla Napoli–Capri.
Ippocampo	Disponibilità limitata alla linea Monte di Procida–Procida (servizi scolastici). Condizioni richieste: • incremento della compensazione economica; • copertura dei trasferimenti a vuoto; • durata pluriennale del bando. Segnala criticità nel porto di Acquamorta (spazi, biglietteria, costi infrastrutturali).
CSAN	Non fornisce osservazioni né disponibilità operative.

4.3.2 Ambito tariffe

Tutti gli operatori hanno evidenziato delle criticità rispetto all'attuale sistema tariffario mentre per quanto concerne le soluzioni è emersa una forte eterogeneità di posizioni, sia per quanto riguarda gli obiettivi sia per le modalità di aggiornamento delle tariffe, così come riportato in Tabella 24.

Tabella 24: Obiettivi e proposte di aggiornamento delle tariffe pervenute dagli operatori marittimi

Operatore	Note
Caremar	Introduzione della stagionalità tariffaria con differenziazione delle tariffe in base ai periodi dell'anno, introducendo prezzi più alti nei momenti di maggior affluenza (alta stagione) e tariffe più contenute nei periodi di bassa domanda per ottimizzare i ricavi nei momenti di picco e rendere il servizio più accessibile nei mesi meno turistici. Applicazione automatica degli adeguamenti tariffari tramite un meccanismo stabile e prevedibile di aggiornamento annuale, legato direttamente agli indici ISTAT, così da evitare ritardi nell'adeguamento ai costi operativi crescenti. Si evidenzia inoltre la necessità che la Regione preveda forme di compensazione economica qualora l'adeguamento delle tariffe non venga autorizzato nei tempi necessari, per evitare squilibri nei conti dell'azienda.
Alilauro/ Aligruson	L'intero impianto tariffario richiede una revisione profonda. Non viene quindi proposta una semplice modifica puntuale, ma una revisione sistemica che renda il modello attuale più coerente con l'evoluzione del mercato, dei costi e della domanda di mobilità. Aumento tariffe, con incrementi compresi tra il 10% e il 20% per i passeggeri non residenti, con l'intento di reperire maggiore marginalità da un segmento considerato meno "protetto" rispetto ai residenti, che usufruiscono del servizio con frequenza e necessità diverse.
SNAV/NLG	Proposta di tariffa unica per tutti gli operatori con revisione degli abbonamenti, creazione di un sistema tariffario standardizzato valido per tutte le compagnie e riduzione della concorrenza basata esclusivamente sul prezzo. Introduzione di agevolazioni dedicate a specifiche categorie, come studenti e sportivi, per rispondere alle necessità sociali e promuovere mobilità sostenibile e accessibile. Anche in questo caso, viene richiesto un meccanismo automatico che permetta un aggiornamento costante e non soggetto a ritardi autorizzativi.
Ippocampo	Propone un aumento significativo delle tariffe dedicate ai residenti, quantificato intorno al 30%, necessario per sostenere i costi operativi e garantire la sostenibilità economica del servizio.

4.3.3 Ambito infrastrutture

Gli operatori riferiscono di problemi ricorrenti e trasversali nei porti delle isole e della terraferma, fornendo dettagli specifici su banchine, fondali, ormeggi, strutture di servizio e limitazioni operative.

Vengono elencate alcune criticità generiche ed in particolare:

- carenza di ormeggi e spazi operativi dedicati:
  - in molti porti (Ischia, Forio, Napoli) gli ormeggi dedicati al servizio di linea sono insufficienti o non prioritari;
  - in alta stagione, la congestione dei porti rende complessa la gestione delle manovre e la puntualità dei servizi;
  - mancano spesso spazi operativi protetti per carico/scarico, operazioni di rifornimento o attesa delle unità;

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

  - gli operatori chiedono ormeggi riservati per i servizi minimi e finestre dedicate alle manovre;
- illuminazione inadeguata nelle banchine di diversi porti regionali, con impatto diretto sulla sicurezza, soprattutto per manovre notturne;
- fondali insufficienti per mezzi veloci e traghetti, specie in alcune fasce orarie o con particolari maree, e ormeggi inutilizzabili senza interventi di dragaggio;
- mancanza di strutture di supporto come biglietterie, depositi, aree di stoccaggio, spazi per il personale di terra o per le dotazioni di bordo;
- inadeguatezza della gestione dei flussi passeggeri, soprattutto in alta stagione, con rischi per sicurezza e tempi di imbarco.

Inoltre, vengono evidenziate criticità specifiche per i principali porti interessati:

- **Pozzuoli**: problemi legati al fenomeno del bradisismo che crea dislivelli e deformazioni delle banchine e comporta difficoltà nelle operazioni di imbarco/sbarco automezzi e variazioni improvvise nell'operatività del porto;
- **Capri**: ostacoli nella collocazione delle rampe dei traghetti, anche legati alla presenza del distributore benzina e accessibilità ridotta in alcuni punti della banchina, con impatto sulle operazioni di carico/scarico;
- **Procida**: pontile degli aliscafi frequentemente non operativo per mancanza di dragaggio e cancellazioni ricorrenti, specie per le UV, particolarmente sensibili alla profondità del fondale, legate all'insabbiamento.

In Tabella 25 si riassumono le principali criticità da ciascun operatore.

Tabella 25: Criticità infrastrutturali riferite dagli operatori economici per porto di approdo

Operatore	Note
Caremar	**Capri** - nel molo Banchinella, si verificano ostacoli al corretto posizionamento delle rampe di accesso alle navi a causa dell'impianto di distributore di benzina. **Pozzuoli** - a causa del fenomeno del bradisismo difficoltà di imbarco e sbarco degli automezzi. **Procida** - confermata la difficoltà nell'utilizzo del pontile dedicato agli aliscafi in quanto insabbiato.
Alilauro	**Ischia** - la disponibilità di ormeggi risulta insufficiente
Aligruson	**Napoli** – disponibilità degli ormeggi insufficiente. Limitazione degli orari di possibile bunkeraggio: il servizio di rifornimento presso il Molo Beverello, come previsto dal regolamento vigente, è attivo esclusivamente dalle ore 06:00 alle ore 14:00.
Ippocampo	**Pozzuoli** - restyling che non ha migliorato né la navigabilità né la sicurezza. Richiesta di installazione box adibito alle biglietterie nel porto di Acquamorta.

4.4 Confronti successivi

Con i soggetti che hanno manifestato interesse parziale e che sono stati chiamati ad esprimere ulteriormente l'interesse rispetto ad alcune integrazioni al programma di servizi ipotizzato (cfr. par. 2.5), è sopraggiunta la necessità di incontri informali al fine di rendere più chiari, a tutti gli stakeholder ed in particolare alle imprese, gli sviluppi della procedura secondo l'iter previsto della Delibera ART n. 22/2019.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

5 Scelte adottate dall'Ente in esito alla verifica e relative motivazioni

La verifica di mercato ha evidenziato un interesse selettivo e non integrale da parte degli operatori economici. Nessun operatore ha manifestato disponibilità alla copertura complessiva dei servizi minimi in regime integralmente di libero mercato.

L'interesse espresso risulta prevalentemente concentrato sulle direttrici ad alta domanda e maggiormente attrattive sotto il profilo commerciale, mentre per la generalità dei collegamenti strutturali è stata richiesta compensazione economica o sono state poste condizioni regolatorie ed economiche specifiche.

È altresì emersa una significativa eterogeneità tra i diversi sub-ambiti territoriali, con livelli differenti di contendibilità, nonché la presenza di criticità infrastrutturali che incidono sulla sostenibilità operativa dei servizi.

Alla luce degli esiti della verifica di mercato, l'ACaMIR, a supporto tecnico della Regione Campania, ha valutato le diverse opzioni di intervento previste dalla Delibera ART n. 22/2019, considerando quali opzioni sequenziali:

1. il ricorso esclusivo al mercato;
2. l'eventuale imposizione di OSP orizzontali;
3. il ricorso a procedure di affidamento tramite Contratto di Servizio.

In particolare, sono state analizzate le condizioni di efficacia e sostenibilità del ricorso esclusivo al mercato, verificando se le dinamiche concorrenziali e l'offerta degli operatori presenti fossero idonee a garantire, in autonomia, livelli di servizio adeguati e coerenti con gli obiettivi di interesse pubblico.

In conseguenza dell'esito della verifica di mercato, è stata considerata l'eventuale imposizione di Obblighi di Servizio Pubblico (OSP) di carattere orizzontale, valutando se tali misure potessero assicurare un miglioramento della qualità, della frequenza o dell'accessibilità del servizio nelle aree, o per le tipologie di utenza risultate critiche, dando la possibilità a tutti gli operatori di entrare nel mercato, ma nel rispetto delle regole imposte.

Infine, è in corso l'esame degli strumenti di compensazione economica, da attivare nei casi in cui gli oneri derivanti dagli OSP non risultino sostenibili dal mercato e si rendesse necessario garantire un equilibrio economico-finanziario agli operatori incaricati ricorrendo a procedure di affidamento tramite Contratto di Servizio come previsto dalla normativa vigente.

5.1 Motivazioni finali

Come illustrato, dagli esiti della verifica di mercato **è emerso un interesse solo parziale del mercato a soddisfare le esigenze di servizio pubblico individuate** dalla Regione in ciascuno dei sub-ambiti. Ne consegue che il ricorso al libero mercato non costituisce lo strumento idoneo a soddisfare per intero le esigenze di servizio pubblico individuate.

A tal riguardo, merita di essere approfondito lo scenario emerso nei sub-ambiti "Ischia–Procida – Rinforzo Motonave", "Ischia–Procida – Unità veloci" e "Napoli-Capri Unità veloci".

Sul sub-ambito "Ischia–Procida – Rinforzo Motonave"

Con riferimento al sub-ambito Ischia–Procida – Rinforzo Motonave, si rileva che Medmar ha manifestato interesse a svolgere in regime di libero mercato, come attualmente avviene, le tratte Ischia–Napoli e Casamicciola–Pozzuoli, mentre non ha espresso alcun interesse esplicito per le corse Casamicciola–Procida–Pozzuoli e vv. (attualmente svolto dallo stesso operatore con compensazione).

L'operatore Caremar, invece, ha manifestato interesse a svolgere integralmente il servizio nel suddetto sub-ambito, ma con una "adeguata compensazione economica".

Agli operatori Medmar e Caremar è stato chiesto di confermare l'interesse all'esercizio della linea Ischia-Napoli anche nei periodi di bassa stagione (cfr. paragrafo 2.5) e gli stessi valuteranno l'opportunità di accettare, in considerazione del contesto complessivo, vincolando la scelta al raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario.

Tenuto conto della contendibilità medio-alta del sub-ambito, della pluralità di operatori presenti sulle tratte stagionali, e dell'interesse parziale degli operatori come rilevato in sede di verifica di mercato, **si ritiene che le esigenze di collegamento possano essere soddisfatte mediante l'imposizione di OSP orizzontali** che vincolino la possibilità

di offrire il servizio nelle tratte maggiormente remunerative a fronte della garanzia di una offerta minima anche per tratte considerate meno appetibili.

Sul sub-ambito "Ischia–Procida – Unità veloci"

Con riferimento al sub-ambito Ischia–Procida – Unità veloci, si rileva che Alilauro ha manifestato interesse a svolgere in regime di libero mercato, come attualmente avviene, la tratta Ischia–Napoli (2 corse), mentre non ha espresso alcun interesse esplicito per le altre 19 corse del sub-ambito.

L'operatore Caremar, invece, ha manifestato interesse a svolgere quasi integralmente il servizio nel suddetto sub-ambito (19 corse su 21), ma con una "adeguata compensazione economica".

All'operatore Alilauro è stato chiesto di confermare l'interesse all'esercizio della linea Ischia-Napoli anche nei periodi di bassa stagione (cfr. paragrafo 2.5) e lo ha confermato.

Tenuto conto della contendibilità media del sub-ambito, della pluralità di operatori presenti nel sub-ambito, e dell'interesse parziale degli operatori come rilevato in sede di verifica di mercato, **si ritiene che le esigenze di collegamento possano essere soddisfatte mediante l'imposizione di OSP orizzontali** che vincolino la possibilità di offrire il servizio nelle tratte maggiormente remunerative a fronte della garanzia di una offerta minima anche per tratte considerate meno appetibili.

Sul sub-ambito "Napoli-Capri Unità veloci"

Per quanto concerne invece il sub-ambito Napoli-Capri Unità veloci, l'interesse al libero mercato manifestato dalle imprese SNAV e NLG appare sottoposto alle seguenti condizioni:

a. la conferma degli attuali collegamenti autorizzati sulla medesima tratta;
b. l'esercizio del collegamento in forma congiunta con almeno due operatori (Snav e NLG);
c. durata autorizzativa di almeno 9 anni (NLG) e 10 anni (SNAV).

A ciò si aggiunge che per le corse Capri–Napoli UV delle 17:10 e Napoli–Capri UV delle 14:00 e delle 18:10, l'interesse manifestato da SNAV è limitato alla media e alta stagione.

In questo scenario, si ritiene che l'interesse espresso non sia sufficiente a garantire l'effettuazione del collegamento in regime di libero mercato. Infatti, l'interesse manifestato da SNAV risulta limitato alla media e alta stagione per alcune corse essenziali, con conseguente assenza di copertura nei periodi di bassa stagione; inoltre, le condizioni poste da entrambi gli operatori — tra cui la conferma delle autorizzazioni vigenti, la durata autorizzativa pluriennale e l'esercizio congiunto — configurano un interesse condizionato che non offre garanzie sufficienti di continuità e regolarità del servizio pubblico.

Diversamente, in coerenza con la contendibilità alta, seppur condizionata, rilevata in sede di verifica di mercato, **si ritiene che le esigenze di mobilità degli utenti possano essere soddisfatte mediante la concessione di servizi con imposizione di OSP orizzontali**, al fine di assicurare la continuità del collegamento anche nei periodi di bassa stagione. L'OSP, in particolare, è finalizzato a garantire un servizio adeguato su tutte le rotte individuate e non limitatamente a quelle ritenute più redditizie o nei periodi più remunerativi di media e alta stagione.

Sul "Sub-ambito Ischia/Procida Traghetti/TMV" e sul Sub-ambito Capri Traghetti/TMV

Con riferimento ai restanti due **sub-ambiti**, le imprese di navigazione hanno manifestato interesse ad esercitare i relativi collegamenti in regime di servizi minimi solo in presenza di adeguate compensazioni economiche (Caremar).

Altri operatori, invece, non si esprimono sul punto (CSAN) oppure ritengono non praticabile il libero mercato sulla tratta di interesse Monte di Procida/Procida (Ippocampo).

In questo scenario, coerentemente con la bassa contendibilità rilevata in sede di verifica di mercato, **si ritiene che le esigenze di servizio pubblico possano essere soddisfatte mediante il ricorso a procedura di gara per affidamento del servizio tramite Contratto di Servizio con compensazione economica**.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

5.2 Determinazioni dell'Ente

In considerazione della complessità dell'esercizio dei servizi marittimi di interesse pubblico, le valutazioni sono state sviluppate considerando la necessità di garantire adeguate economie di scala minime nella gestione operativa dei mezzi impiegati per le imprese di navigazione.

Sulla base degli elementi emersi, l'ACaMIR rileva che le scelte adottate risultano coerenti con il quadro normativo e regolatorio vigente e pienamente giustificate alla luce degli esiti della verifica di mercato e pertanto, per ciascun ambito, al fine di garantire il soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico, propone l'assunzione delle determinazioni indicate in Tabella 26.

Tabella 26: Sintesi delle determinazioni agli esiti della verifica di mercato

AMBITO	SUB-AMBITO	ESITO VERIFICA	CONTENDENDIBILITA'	DETERMINAZIONE PROPOSTA
Ischia/Procida	Traghetti/TMV	Prevalentemente Compensazione	**Bassa**	**Procedura di affidamento con compensazione**
	Unita Veloci	Interesse parziale e condizionato	**Media**	**Concessione di servizi con OSP**
	Rinforzo Motonave	Pluralità operatori su tratte stagionali	**Medio-alta**	**Concessione di servizi con OSP**
Capri	Traghetti/TMV	Unico Operatore a compensazione	**Bassa**	**Procedura di affidamento con compensazione**
	Unita Veloci	Pluralità operatori in Libero mercato condizionato	**Alta (condizionata)**	**Concessione di servizi con OSP**

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

6 Risorse pubbliche per la copertura dei servizi

Il presente capitolo illustra il quadro delle risorse pubbliche destinate alla copertura dei servizi di collegamento marittimo oggetto della verifica di mercato, alla luce degli esiti della consultazione effettuata e delle esigenze di servizio pubblico emerse nel corso dell'istruttoria.

L'analisi tiene conto, in particolare:

- delle manifestazioni di interesse pervenute;
- delle caratteristiche economiche dei diversi collegamenti;
- delle esigenze di continuità territoriale rilevate;
- della necessità di assicurare un adeguato equilibrio tra i servizi esercitabili in regime di mercato e quelli per i quali si rende necessario prevedere specifici obblighi di servizio pubblico.

Sulla base degli elementi acquisiti, vengono quindi esaminati:

- il quadro attuale dei servizi assistiti da risorse pubbliche;
- il possibile assetto prospettico dei collegamenti, in relazione agli esiti della verifica di mercato;
- il fabbisogno di risorse pubbliche connesso ai servizi individuati.

6.1 Quadro attuale delle risorse pubbliche

L'attuale assetto dei collegamenti marittimi regionali è caratterizzato dalla coesistenza di:

- servizi eserciti in regime di mercato;
- servizi svolti nell'ambito di contratti di servizio con compensazione.

L'impegno di risorse pubbliche nell'attuale assetto, illustrato in Tabella 27, risulta pertanto già oggi finalizzato a garantire regolarità dei collegamenti, presidio territoriale, continuità del servizio, accessibilità delle isole, nonché il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità delle comunità insulari.

Tabella 27: Sintesi della produzione con compensazione (SCENARIO ATTUALE)

AMBITO	SUBAMBITO	PRODUZIONE ATTUALE miglia/anno	Regime Esercizio	Compensazione
Ischia/Procida	**Traghetti/TMV**	127.764	Cds	SI
	UV	91.483	Cds	SI
	Rinforzo Motonave	7.930	Cds	SI
Capri	**Traghetti/TMV**	102.236	Cds	SI
	UV	-	-	-
	TOTALE	**329.413**		

6.2 Quadro prospettico delle risorse pubbliche

L'assetto prospettico sviluppato all'esito della verifica di mercato è stato costruito con la finalità di assicurare:

- il migliore soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità;
- il mantenimento di adeguati spazi di operatività concorrenziale;
- una migliore copertura dei collegamenti;
- il contenimento e la razionalizzazione delle risorse pubbliche

L'analisi delle manifestazioni di interesse e dei contributi acquisiti nel corso della consultazione ha evidenziato una disponibilità solo parziale degli operatori a garantire alcune componenti del servizio in regime di mercato, nonché la permanenza di servizi caratterizzati da limitata sostenibilità economica, in particolare con riferimento ai collegamenti invernali, alle fasce orarie a minore domanda, ai servizi destinati ai residenti e ai collegamenti funzionali alla continuità territoriale.

In questo contesto, lo scenario prospettico risulta orientato non ad estendere il perimetro dei servizi eserciti con compensazione, bensì alla razionalizzazione delle risorse pubbliche già oggi impiegate e alla definizione di un equilibrio tra servizi eserciti in regime di libero mercato e servizi soggetti a obblighi di servizio pubblico.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento

La presenza di risorse pubbliche nell'assetto di progetto, illustrato in Tabella 28, risulta da adeguare per i servizi attualmente svolti con contratto di servizio (329.413 miglia anno, cfr. Tabella 27) mentre risulta da verificare per le miglia incrementali inserite nello Scenario di progetto.

In particolare, come riportato in Tabella 28, su un incremento complessivo di +169.357 miglia/anno (differenza tra produzione di progetto e produzione attuale), 146.046 miglia/anno oggi sono svolte in regime "autorizzatorio", mentre 26.239 miglia/anno è l'incremento di produzione dovuto alle estensioni all'anno di servizi attualmente svolti solo nei periodi di media-alta stagione (sia in regime di compensazione che in regime autorizzatorio).

Tabella 28: Sintesi della produzione (Scenario di progetto)

AMBITO	SUBAMBITO	PROD. MIGLIATICA DI PROGETTO miglia/anno	Regime di Esercizio futuro proposto	DELTA PROGETTO miglia/anno			Compensazione
				DIFF. TOTALI (prog.-attuali)	di cui oggi "autorizzati"	di cui nuovi servizi	
Ischia/ Procida	**Traghetti/TMV**	124.836	Cds	- 2.928	0	0	si
	UV	106.608	Cds	15.125	10.960	4.165	da verificare
	Rinforzo Motonave	78.934	OSP Orizzontali	71.004	56.206	14.798	da verificare
Capri	**Traghetti/TMV**	109.512	Cds	7.276	0	7.276	si
	UV	78.880	OSP Orizzontale	78.880	78.880	0	senza compensazione
TOTALE		**498.770**		**169.357**	**146.046**	**26.239**	

In definitiva, per le componenti caratterizzate da maggiore sostenibilità economica, si propone una impostazione orientata al mantenimento dell'operatività in regime di mercato, anche mediante eventuali OSP orizzontali.

Per le componenti caratterizzate da ridotta redditività o funzionali al soddisfacimento di esigenze di continuità territoriale, si propone di valutare anche l'eventualità di prevedere forme di intervento pubblico nei limiti strettamente necessari a garantire il servizio.

6.3 Valutazioni conclusive sul fabbisogno pubblico

L'analisi comparativa tra il quadro attuale e lo scenario prospettico evidenzia come una quota significativa delle risorse pubbliche considerate nello scenario di progetto risulti già oggi destinata alla copertura di servizi caratterizzati da limitata sostenibilità economica o funzionali al soddisfacimento di esigenze di continuità territoriale.

L'eventuale incremento delle risorse pubbliche rispetto all'attuale configurazione risulta principalmente correlato al rafforzamento dei servizi richiesti nel corso della verifica delle esigenze di servizio pubblico e del percorso di consultazione svolto con i territori e gli stakeholders interessati.

In tale contesto, lo scenario prospettico risulta orientato non all'estensione generalizzata del perimetro dei servizi esercitati con compensazione, bensì alla definizione di un equilibrio tra servizi di mercato e servizi soggetti a obblighi di servizio pubblico, perseguendo il soddisfacimento delle esigenze essenziali di mobilità, il mantenimento di adeguati spazi di operatività concorrenziale e la minimizzazione dell'intervento pubblico.

AGENZIA CAMPANA PER LA MOBILITA LE INFRASTRUTTURE E LE RETI
Protocollo Partenza N. 4670/2026 del 08-10-2026
Allegato 1 - Copia Documento