



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 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**

Rev	Descrizione	Data	Approvato
1	Emissione	19/11/2025	DDG n. 468 del 20.11.2025

Il Responsabile del Progetto
ing. Luigi Pagliara

Il Direttore Generale
ing. Maria Teresa Di Mattia

Sommario

Gruppo di lavoro.....	4
1 Inquadramento Normativo	6
1.1 Il Regolamento (CEE) n. 3577/1992.....	6
1.2 La disciplina nazionale e regionale	6
2 Quadro regolatorio di riferimento: la delibera ART 22/2019	8
2.1 L'iter di definizione delle esigenze di servizio pubblico e le ulteriori attività propedeutiche richieste al Soggetto Competente	8
2.2 Gli strumenti di intervento per il soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico e il ruolo dell'ART.....	8
3 Attuale quadro di offerta di servizi di collegamento da e per le Isole.....	10
3.1 Servizi "minimi" in continuità territoriale	10
3.1.1 Ambito "Ischia/Procida"	11
3.1.2 Ambito "Capri".....	15
3.2 I servizi Autorizzati e SIEG	18
3.2.1 I servizi Autorizzati.....	18
3.2.2 I servizi SIEG ad alta valenza turistica	20
4 Gli indicatori territoriali relativi al servizio in continuità territoriale	22
4.1 Tasso di offerta nella punta del mattino	22
4.2 Tasso di offerta giornaliero	23
5 Caratteristiche e capacità del naviglio attualmente impiegato per i servizi minimi	24
6 Il quadro tariffario attualmente vigente per i servizi minimi	28
6.1 Il sistema tariffario attualmente applicato da Caremar	28
6.2 Il sistema tariffario vigente per i servizi eserciti da Medmar.....	33
6.3 I sistemi tariffari vigenti per i collegamenti Procida – Monte di Procida eserciti da Ippocampo	35
7 Analisi della domanda di mobilità.....	36
7.1 La mobilità sistematica	36
7.1.1 Focus sulla demografia dell'Isola di Ischia	37
7.1.2 Focus sulla demografia dell'Isola di Procida	39
7.1.3 Focus sulla demografia dell'Isola di Capri.....	40
7.2 La mobilità occasionale.....	41
7.3 La mobilità relativa allo sviluppo socioeconomico	41
7.4 La domanda soddisfatta.....	42
7.4.1 Componente passeggeri – servizi Caremar.....	42
7.4.2 Componente passeggeri – servizi Ippocampo e Medmar	43
7.4.3 La componente auto e veicoli commerciali.....	44
7.5 L'analisi della domanda potenziale	47
8 Il processo di consultazione degli stakeholders	49
8.1 Il percorso di consultazione.....	49

8.2	I risultati della consultazione degli utenti	52
8.2.1	<i>Abitudini di spostamento.....</i>	52
8.2.2	<i>Livello qualitativo e quantitativo del servizio offerto.....</i>	54
8.2.3	<i>Richiesta di nuove rotte</i>	56
8.2.4	<i>Sintesi delle esigenze di mobilità.....</i>	56
8.3	I risultati della consultazione degli stakeholder.....	57
8.3.1	<i>Livello quantitativo del servizio offerto</i>	58
8.3.2	<i>Livello qualitativo del servizio offerto.....</i>	58
9	I servizi individuati per la verifica del mercato.....	60
9.1	L'approccio metodologico.....	60
9.2	La rappresentazione dei servizi minimi e la produzione prevista	61
9.3	Il nuovo assetto di rete.....	63
9.3.1	<i>Ambito "Capri".....</i>	63
9.3.2	<i>Ambito "Ischia/Procida"</i>	65
10	Gli indicatori territoriali dello scenario di progetto.....	74
11	La disponibilità a pagare degli utenti	75
12	Caratteristiche e capacità del naviglio previsto per i servizi	77
13	Disponibilità degli approdi	79
13.1	La modalità di assegnazione degli approdi	79
13.2	Il sistema e caratteristiche tecniche degli approdi e delle banchine	80
14	Allegati.....	82



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



ADVISOR ECONOMICO-FINANZIARIO, LEGALE E DI SUPPORTO TECNICO SPECIALISTICO



PTSCLAS

Alessio Izzi

Oliviero Bacelli

Giorgia Tidei

Enea Sabatini

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



1 Inquadramento Normativo

1.1 Il Regolamento (CEE) n. 3577/1992

Al fine di realizzare il mercato interno, il Regolamento CEE n. 3577/1992 del Consiglio del 7 dicembre 1992 concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo) ("Regolamento n. 3577/92" o "Regolamento") ha sancito il generale principio della libera prestazione di servizi di trasporto marittimo e la conseguente abolizione delle restrizioni alla libera prestazione di tali servizi all'interno degli Stati membri nel settore dei trasporti marittimi.

Nel generale contesto di liberalizzazione del cabotaggio marittimo delineato da tale Regolamento, il legislatore comunitario ha tuttavia chiarito che l'istituzione di "*pubblici servizi che comportano determinati diritti ed obblighi per gli armatori interessati*" può in ogni caso essere giustificata per "*garantire adeguati servizi di trasporto regolari verso, da e tra le isole, sempreché non si effettuino discriminazioni basate sulla cittadinanza o sulla residenza*" (considerando 9 al Regolamento).

A tale riguardo, fermo il principio della libera prestazione dei servizi di cabotaggio marittimo, l'art. 4, comma 1 del Regolamento n. 3577/92 prevede in particolare che uno Stato membro "*può concludere contratti di servizio pubblico, o imporre obblighi di servizio pubblico come condizione per la fornitura di servizi di cabotaggio, alle compagnie di navigazione che partecipano ai servizi regolari da, tra e verso le isole*".

Come noto, il contenuto del Regolamento n. 3577/1992 è stato oggetto di un'apposita Comunicazione della Commissione europea¹, oltre che della giurisprudenza unionale in materia².

1.2 La disciplina nazionale e regionale

A livello nazionale, i compiti e le funzioni in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale, con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, sono oggi devolute alle Regioni e agli enti locali.

Con riferimento al trasporto marittimo, in particolare, in attuazione della Legge 15 marzo 1997, n. 59³, l'art. 10 del D.Lgs. 19 novembre 1997, n. 422⁴ ha conferito alle Regioni "*le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi marittimi ... di interesse regionale*" (comma 1), prevedendo che la gestione di tali servizi debba essere affidata mediante la definizione di "*obblighi di servizio pubblico*" (art. 17) e la previsione di "*contratti di servizio*" (art. 18) nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza⁵.

In attuazione della suddetta normativa, la Regione Campania ha adottato la Legge Regionale 28 marzo 2002, n. 3⁶, con la quale è stata introdotta la disciplina del sistema di trasporto pubblico locale ed i sistemi di mobilità nella Regione Campania.

In forza della Legge n. 3/2002, in base alle rispettive finalità, i "*servizi di trasporto pubblico regionale e locale*" si distinguono in "*servizi pubblici di linea*" e "*servizi pubblici non di linea*".

¹ Comunicazione della Commissione sull'interpretazione del regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi all'interno degli Stati membri (cabotaggio marittimo).

² Tra tutte, cfr. la sentenza della Corte di giustizia UE del 20 febbraio 2001, causa C-205/99, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir) e altri c. Administración General del Estado, nonché la sentenza del Tribunale UE del 1° marzo 2017, causa T-454/13, SNCM c. Commissione Europea.

³ Recante "*Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa*".

⁴ Recante "*Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59*".

⁵ In attuazione della Legge n. 59/1997 cit., ulteriori compiti e funzioni amministrative (ivi inclusa la "*disciplina della navigazione interna*") sono state conferite alle Regioni, tra l'altro, con il D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 112 (recante "*Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997*"). L'art. 105 del D.Lgs. 112/1998 lascia tuttavia impregnicate le funzioni conferite o delegate alle Regioni dagli articoli 5, 6 e 7 del D.Lgs. n. 422/97 in materia di trasporto pubblico locale.

⁶ Recante "*Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania*".

⁷ Intesi come "*l'insieme delle reti e dei servizi di trasporto pubblico non riservati alla competenza statale*", tra cui l'art. 3, comma 1, lett. p) riconduce espressamente anche i "*servizi marittimi*".



Ai sensi dell'art. 5 di tale disciplina, i "servizi pubblici di linea"⁸ sono a loro volta suddivisi in:

- **servizi minimi**, "qualitativamente e quantitativamente sufficienti a soddisfare la domanda di mobilità", che devono essere definiti tenendo conto dei criteri di cui all'art. 16 del D.Lgs. n. 422/97;
- **servizi di trasporto aggiuntivi** ai servizi minimi, che possono essere istituiti dagli enti locali, d'intesa con la Regione, ai fini della compatibilità di rete;
- **servizi autorizzati**, ossia "servizi di linea residuali per i quali non sussistono obblighi di servizio pubblico", che possono essere esercitati da imprese di trasporto in possesso dei requisiti previsti e autorizzate dall'ente competente, ai sensi dell'art. 39 della Legge n. 3/2002.

Inoltre, la Legge n. 3/2002 ha attribuito alla Regione Campania le funzioni e i compiti di "programmazione e vigilanza" in conformità della normativa nazionale⁹ e per l'attuazione delle finalità previste dall'art. 2, comma 1 della medesima, oltre che una serie di specifiche e ulteriori "funzioni amministrative"¹⁰.

Sotto il primo profilo, ai sensi della Legge n. 3/2002 l'attività di pianificazione regionale dei trasporti si distingue in "pianificazione degli investimenti" e in "pianificazione dei servizi per la mobilità" (art. 13, comma 1 della Legge n. 3/2002).

Quest'ultima, in particolare, riguarda "la gestione del sistema dei trasporti, l'utilizzo ottimale delle risorse infrastrutturali, umane ed organizzative disponibili al fine di soddisfare la domanda di mobilità" (art. 13, comma 2 della Legge n. 3/2002) e prevede, tra l'altro:

- (i) l'approvazione di "linee direttive del trasporto pubblico" da parte della Giunta Regionale (art. 16, Legge n. 3/2002);
- (ii) l'approvazione di "programmi triennali di trasporto pubblico locale" da parte della Regione o degli enti locali competenti, ciascuno per i servizi di propria competenza (art. 17, comma 1, Legge n. 3/2002);
- (iii) l'adozione, da parte della Giunta Regionale, di un atto contenente l'individuazione della "rete dei servizi minimi del territorio regionale" necessari a soddisfare le esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in conformità all'art. 16, comma 1 del D.Lgs. n. 422/1997 (art. 16, comma 2, Legge n. 3/2002).

In vista della scadenza della programmazione triennale dei servizi (DGR n. 604/2021- 10 gennaio 2025) e della scadenza del contratto Caremar (15 luglio 2024), con delibera di Giunta regionale n. 337 del 13.06.2023 si è dato avvio al procedimento per l'assegnazione dei servizi minimi di trasporto marittimo di passeggeri in ambito regionale, individuando ACaMIR quale stazione appaltante della relativa procedura, con facoltà di avvalersi di un Advisor per la predisposizione di tutti i documenti propedeutici e di gara, anche in considerazione della particolare complessità delle attività, comprensive della definizione delle esigenze di servizio pubblico, destinate a confluire nella programmazione dei servizi minimi di collegamento marittimo regionale.

Con delibera di Giunta regionale n. 159 del 10.04.2024 si è preso atto dell'esigenza di garantire la continuità dei servizi minimi di collegamento marittimo secondo il programma triennale di cui alla DGR n. 604/2021, mediante l'adozione di provvedimenti ai sensi dell'art. 5 par. 5 del Regolamento CE n. 1370/2007, per la durata delle procedure di cui alla DGR n. 337/2023 (punto 8) e non oltre la data del 15.07.2025; alla delibera di Giunta sono seguite le concordi determinazioni delle parti in ordine alla proroga contrattuale.

Successivamente, con delibera di Giunta regionale n. 540 del 14.10.2024, in considerazione della pendenza delle attività, si è proceduto ad aggiornare il termine per la definizione delle esigenze di servizio pubblico nonché per tutte le ulteriori attività previste dalla Delibera Autorità di Regolazione dei Trasporti n. 22/2019, esteso al 31.12.2025, nonché ad aggiornare alla medesima data l'assetto complessivo dell'offerta dei servizi marittimi. Alla delibera di Giunta sono seguite concordi determinazioni delle parti in ordine alla proroga contrattuale.

⁸ I quali, secondo l'art. 3, comma 3, lett. a) della Legge n. 3/2002, sono "adibiti normalmente al trasporto collettivo di persone, bagagli e pacchi, aventi lo scopo di collegare due o più località ed effettuati con itinerario, orari e tariffe prestabilite e con offerta indifferenziata al pubblico, anche se questo sia costituito da una particolare categoria di persone".

⁹ Legge n. 59/1997, D.Lgs. n. 422/97, D.Lgs. n. 112/98 e D.Lgs. n. 400/99, art. 3-bis del D.L. 138/2011 conv. con mod. dalla Legge n. 148/2011.

¹⁰ Tra cui quelle in materia di "reti, impianti e servizi marittimi, ivi compresi i porti di rilievo regionale e interregionale" e di "organizzazione dello svolgimento dei servizi di trasporto pubblico locale in attuazione dell'articolo 3-bis del decreto-legge 13 agosto 2011, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 settembre 2011, n. 148" (art. 6, comma 1, lett. c) e c-bis) della Legge n. 3/2002).

2 Quadro regolatorio di riferimento: la delibera ART 22/2019

2.1 L'iter di definizione delle esigenze di servizio pubblico e le ulteriori attività propedeutiche richieste al Soggetto Competente

Come noto, i principi del Regolamento n. 3577/92 e della giurisprudenza in materia sono stati recepiti, a livello nazionale, nella delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART" o "Autorità") n. 22 del 13 marzo 2019 ("Delibera ART n. 22/2019")¹¹, la quale disciplina, tra l'altro, il complesso delle 'attività propedeutiche' che il 'Soggetto competente' ("SC") è tenuto a seguire prima di procedere all'eventuale affidamento di Contratti di servizio tramite gara.

A tale riguardo, la Misura 2 della Delibera ART n. 22/2019 prevede che qualora, nell'esercizio delle proprie competenze programmatiche, il SC rilevi "fabbisogni di mobilità in evasi suscettibili di essere soddisfatti attraverso servizi di collegamento marittimo" e, in ogni caso, "prima di procedere all'affidamento di CdS tramite gara", il SC è tenuto a attuare una serie di "attività propedeutiche" consistenti nella:

1. **definizione delle esigenze di servizio pubblico**, volta a individuare "una o più relazioni origine-destinazione (di seguito: O-D) che richiedono servizi di trasporto marittimo, le fasce orarie di interesse per l'utenza durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e la relativa disponibilità a pagare massima";
2. **verifica del mercato**, volta ad appurare, per ciascuno dei collegamenti considerati, la sussistenza di un interesse economico totale o parziale delle imprese di navigazione ("IN") alla fornitura del servizio in assenza di compensazione, in libero mercato;
3. **identificazione dello strumento di intervento a tutela delle esigenze di servizio pubblico meno restrittivo della libertà degli scambi nel settore marittimo**, volta a stabilire, alla luce degli esiti della verifica di mercato, quale tra gli strumenti di intervento previsti dalla Delibera n. 22/2019 risponde meglio alle esigenze di servizio pubblico individuate dal Soggetto competente.

2.2 Gli strumenti di intervento per il soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico e il ruolo dell'ART

Alla luce degli elementi emersi nell'ambito della verifica di mercato, il SC è tenuto a **individuare gli strumenti di intervento** necessari al soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico definite.

A tale riguardo, la Misura 2 della Delibera ART 22/2019 prevede che:

- qualora la verifica del mercato rivelì un interesse da parte delle IN a coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in **assenza di compensazione**, attraverso servizi già eserciti, da riprogrammare o da attivare *ex novo*, il SC non attua alcun intervento, ferma restando la facoltà di valutare l'introduzione di sussidi alla domanda;
- qualora emerga, pur in presenza di un interesse parziale da parte delle IN, l'impossibilità di coprire per intero l'esigenza di fornitura del servizio in assenza di compensazione, il SC valuta la possibilità di ricorrere all'imposizione di **OSP orizzontali**;
- qualora il SC, in esito alla verifica del mercato, rilevi un sistema tariffario dei servizi esistenti o di quelli proposti inadeguati rispetto alla disponibilità a pagare di specifiche categorie di utenti, quali i residenti dei territori insulari, valuta, anche in combinazione con l'imposizione di OSP orizzontali, l'utilizzo di **sussidi alla domanda**, nella forma di compensazione diretta della differenza tra il prezzo pieno dei servizi offerti in regime di mercato e un prezzo predeterminato ritenuto socialmente congruo;
- qualora in esito alla verifica di mercato emerga che le esigenze di servizio pubblico non possano essere soddisfatte attraverso il ricorso ai suddetti strumenti, il SC può avviare le procedure di **affidamento del servizio tramite Contratto di Servizio**.

¹¹ recante "Misure regolatorie per la definizione dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo di passeggeri da, tra e verso le isole, e degli schemi delle convenzioni da inserire nei capitoli delle medesime gare, ai sensi dell'articolo 37, comma 2, lettera f), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214 e successive modificazioni e integrazioni".



Nell'ambito delle procedure sopra richiamate, la Misura 2 della Delibera ART n. 22/2019 attribuisce all'Autorità rilevanti funzioni di monitoraggio dell'applicazione della regolazione di settore. Vi rientrano, tra l'altro, le previsioni in forza delle quali:

- il SC è tenuto a comunicare all'Autorità "i termini di avvio e conclusione della consultazione almeno quattordici giorni prima della relativa data di inizio programmata, allegando la relativa documentazione resa pubblica in relazione alle esigenze di servizio pubblico" (Misura 2, punto 4);
- al termine della verifica di mercato, il SC è tenuto a trasmettere una "*apposita relazione sugli esiti della stessa*" all'Autorità, la quale si esprime circa la "*conformità della procedura seguita*" alla Delibera ART n. 22/2019 entro 45 giorni dal relativo ricevimento (Misura 2, punto 9).

Con la presente "Relazione generale propedeutica alla procedura di verifica del mercato", ai sensi e per gli effetti della Misura 2, punto 4 della Delibera ART n. 22/2019, la Regione Campania, per il tramite di ACAMIR e in qualità di 'Soggetto Competente', intende comunicare a Codesta Spett.le Autorità che la consultazione per la verifica del mercato avrà inizio il 20.11.2025 e terminerà il 19.12.2025.

Inoltre, si allega la relativa documentazione che sarà resa pubblica in relazione alle esigenze di servizio pubblico rilevate (Allegati da A a C, come definiti nel testo del documento).

Entro il termine finale del 19.12.2025, gli operatori economici interessati potranno far pervenire i propri riscontri alla consultazione, mediante la compilazione in un apposito questionario riportato quale Allegato A alla presente relazione, da trasmettere via pec all'indirizzo: acam@pec.acam-campania.it.

3 Attuale quadro di offerta di servizi di collegamento da e per le Isole

Gli attuali servizi minimi di collegamento marittimo in regime di continuità territoriale garantiscono i collegamenti tra i porti della Città Metropolitana di Napoli, ossia del Capoluogo, Napoli, di Pozzuoli, di Sorrento e di Monte di Procida, e le isole dell'Arcipelago Campano (NA), quali:

- Ischia, con riferimento ai porti di Ischia e Casamicciola;
- Procida;
- Capri.

Come descritto in seguito, i servizi attuali sono stati strutturati prendendo a riferimento il dettaglio delle fasce orarie e delle stagionalità riportati in Tabella 1 e in Tabella 2.

Tabella 1 - Fasce orarie di riferimento

Sigle Fascia	Nome Fascia	Inizio	Fine	Descrizione
MPM	morbida primo mattino (notturna)	0:00	6:59	in partenza dall'origine tra le 00:00 e le 06:59 e con arrivo alla destinazione finale prima delle 07:00
PM	punta mattina	7:00	9:00	in arrivo alla destinazione finale tra le 07:00 e le 09:00
MM	morbida mattina	9:00	12:29	se non compresa nelle categorie precedenti, in partenza dall'origine tra le 09:00 e le 12:29
PP	punta rientro pomeriggio	12:30	14:30	in partenza dall'origine tra le 12:30 e le 14:30
MP	morbida pomeriggio	14:31	16:59	in partenza dall'origine tra le 14:31 e le 16:59
PS	punta rientro sera	17:00	19:00	in partenza dall'origine tra le 17:00 e le 19:00
MS	morbida sera	19:01	23:59	in partenza dall'origine dopo le 19:00

Tabella 2 - Stagionalità

Stagionalità	Periodo di riferimento
Bassa stagione	dall'1/1 al 31/3 e dall'1/11 al 31/12
Media stagione	dall'1/4 al 31/05 e dall'1/10 al 31/10
Alta stagione	dall'1/6 al 30/9

Relativamente al naviglio offerto, si fa riferimento alle tipologie riportate in Tabella 3.

Tabella 3 – Tipo di mezzo

Tipo mezzo	Descrizione
M/N	Motonave
Uv	Unità veloce
TMV	Traghetto Motonave Veloce

3.1 Servizi "minimi" in continuità territoriale

Il quadro degli attuali servizi di collegamento in continuità territoriale da e verso le isole dell'Arcipelago Campano (c.d. "servizi minimi") è articolabile nei due ambiti "Ischia/Procida" e "Capri", come di seguito specificato:

- Ischia, Casamicciola, Procida ↔ Napoli Beverello, Napoli Calata di Massa, Pozzuoli e Monte di Procida
- Capri Principale ↔ Napoli Calata di Massa e Sorrento.

La differenziazione in ambiti è riconducibile in primis a due ordini di fattori:

- geografico e socioeconomico, ossia per la vicinanza geografica e per le esigenze di mobilità prevalenti ed afferenti ai flussi da e per i principali poli di generazione ed attrazione della domanda (es. poli sanitari, scolastici, poli produttivi e di servizi);
- funzionale in merito al servizio di trasporto pubblico marittimo in continuità territoriale, in quanto i fabbisogni di servizio per coprire le principali esigenze di mobilità sono strutturati in "unità minime" che corrispondono all'insieme delle rotte raggruppabili in ciascuno dei due ambiti.

Attualmente, i servizi minimi sono erogati:

- prevalentemente dalla società di navigazione **Caremar** e sono attivi **tutti i giorni della settimana**;
- nell'ambito "Ischia/Procida" si segnalano inoltre 2 corse nella fascia notturna sulla linea Casamicciola–Procida–Pozzuoli, operate da **Medmar** con mezzo nave e attive tutto l'anno;
- completano l'offerta 4 corse (2 andata e 2 ritorno) della linea Procida–Monte di Procida (servizi scolastici), operate da **Ippocampo** con unità veloci (UV), attive nel periodo 01/09 – 08/06.

3.1.1 Ambito "Ischia/Procida"

Il territorio insulare riconducibile all'ambito "Ischia/Procida" è caratterizzato da una estensione di 50,84 km², da una popolazione residente di 72.051 abitanti (ISTAT, 1/1/2025) e da una densità di 1.417 ab. /km².

I porti di collegamento sulla terraferma con "Ischia/Procida" sono Napoli Beverello, Napoli Calata di Massa, Pozzuoli e Monte di Procida per l'intero periodo dell'anno.

Per l'ambito "Ischia/Procida" il servizio in regime di continuità territoriale è riconducibile a due direttiri:

- SSMM1 Napoli – Procida – Ischia/Casamicciola, con origine/destinazione sulla terraferma Napoli;
- SSMM2 Pozzuoli/Monte di Procida-Procida-Ischia/Casamicciola, con origine/destinazione sulla terraferma Pozzuoli e Monte di Procida.

3.1.1.1 Diretrice SSMM1: Napoli-Procida-Ischia/Casamicciola

La direttrice SSMM1 è caratterizzata dalle seguenti linee di collegamento marittimo, caratterizzate dalle distanze in miglia nautiche di seguito rappresentate e illustrate graficamente in Figura 1:

- 1.1 - ISCHIA-NAPOLI, 16 miglia nautiche;
- 1.2 - ISCHIA-PROCIDA-NAPOLI, 17 miglia nautiche;
- 1.3 - CASAMICCIOLA-NAPOLI, 18 miglia nautiche;
- 1.4 - CASAMICCIOLA-PROCIDA-NAPOLI, 19 miglia nautiche;
- 1.5 - PROCIDA-NAPOLI, 13 miglia nautiche.

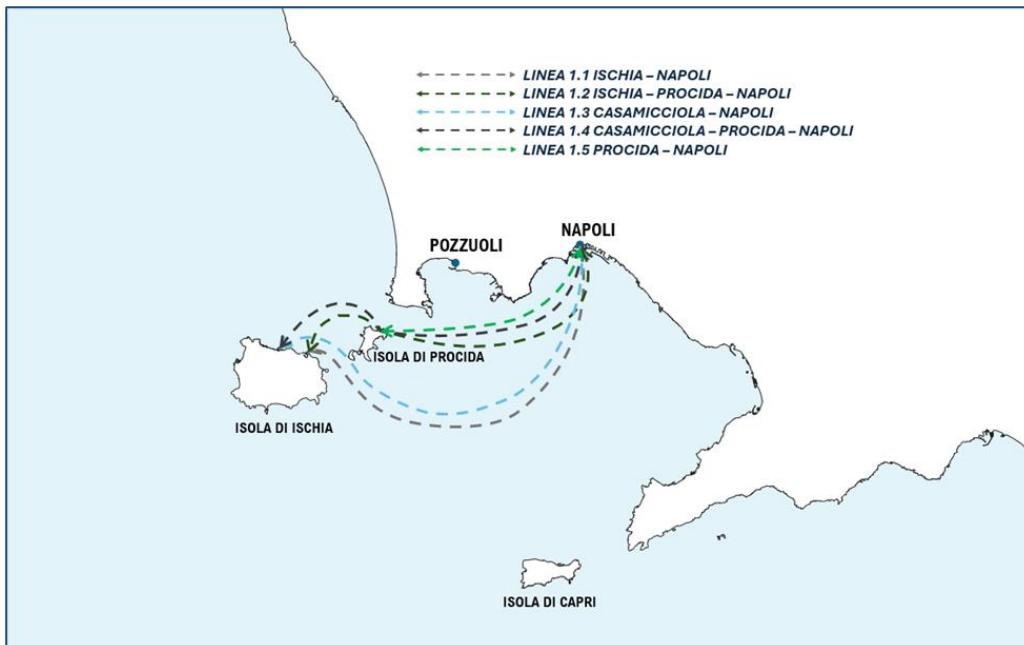


Figura 1 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM1

Il servizio è articolato come evidenziato in Tabella 4, per linea e per direzione.

Tabella 4 - Numero di corse giornaliere per fascia oraria – SSMM1 (La corsa indicata con * è esercita limitatamente all'alta stagione)

COD	TRATTA/ DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT giorno
1.1	Ischia – Napoli			1	1			1	3
	Napoli – Ischia								0
1.2	Ischia – Procida – Napoli		2	1	2	2	1	1*	9
	Napoli – Procida – Ischia		1	4	1	2	2	3	13
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
TOTALE		0	4	8	5	5	3	5	30

In Tabella 5 sono riportate il numero di corse e miglia annuali

Tabella 5 - Numero di corse e miglia annuali - SSMM1

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
1.1	Ischia – Napoli	16	1.098	17.568	17.568
	Napoli – Ischia	16	0	0	
1.2	Ischia – Procida – Napoli		3.416	58.072	138.941

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
	Napoli – Procida – Ischia	17	4.757	80.869	
1.3	Casamicciola – Napoli	18	-	-	6.588
	Napoli – Casamicciola	18	366	6.588	
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	366	6.954	6.954
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	-	-	
1.5	Procida – Napoli	13	732	9.516	15.860
	Napoli – Procida	13	488	6.344	
TOTALE			11.223	185.911	

Nella Tabella 6 e nella Tabella 7 sono riportati, inoltre, gli orari attuali per singola corsa.

Tabella 6 - Orari attuali, corse SSMM 1, da Isola di Ischia/Procida a Napoli (La corsa indicata con * è esercita limitatamente all'alta stagione)

LINEA	PERCORSO	TIPO DI MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
1.2	Ischia-Procida-Napoli	M/N	06:10	07:50	PM
1.5	Procida-Napoli	Uv	06:35	07:15	PM
1.2	Ischia-Procida-Napoli	Uv	07:25	08:40	PM
1.1	Ischia-Napoli	M/N	08:45	10:10	MM
1.5	Procida-Napoli	Uv	09:20	10:05	MM
1.2	Ischia-Procida-Napoli	Uv	10:15	11:30	MM
1.4	Casamicciola-Procida-Napoli	M/N	12:55	14:30	PP
1.2	Ischia-Procida-Napoli	Uv	13:00	14:00	PP
1.1	Ischia-Napoli	M/N	13:50	15:15	PP
1.2	Ischia-Procida-Napoli	Uv	14:30	15:35	PP
1.2	Ischia-Procida-Napoli	M/N	15:30	17:10	MP
1.2	Ischia-Procida-Napoli	Uv	16:25	17:30	MP
1.2	Ischia-Procida-Napoli	M/N	17:20	18:55	PS
1.2	Ischia-Procida-Napoli	M/N	19:40	21:15	MS
1.2	Ischia-Procida-Napoli*	Uv	19:45*	20:50	MS
1.1	Ischia-Napoli	M/N	20:20	21:40	MS

Tabella 7 - Orari attuali, corse SSMM 1, da Napoli a Isola di Ischia/Procida (La corsa indicata con * è esercita limitatamente all'alta stagione)

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	06:00	07:45	PM
1.5	Napoli-Procida	Uv	07:30	08:05	PM
1.2	Napoli-Procida-Ischia	Uv	08:55	10:00	MM
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	09:25	10:55	MM
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	10:45	12:30	MM
1.2	Napoli-Procida-Ischia	Uv	11:45	12:45	MM
1.2	Napoli-Procida-Ischia	Uv	13:10	14:15	PP
1.2	Napoli-Procida-Ischia	Uv	14:45	15:50	MP
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	15:10	16:50	MP

1.3	Napoli-Casamicciola	M/N	15:45	17:00	MP
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	17:35	19:15	PS
1.5	Napoli-Procida *	Uv	17:45*	18:25	PS
1.2	Napoli-Procida-Ischia	Uv	18:15	19:20	PS
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	19:25	21:00	MS
1.2	Napoli-Procida-Ischia ¹²	Uv / Uv	20:05 /21:05	21:10/22:05	MS/MS
1.2	Napoli-Procida-Ischia	M/N	21:55	23:30	MS

3.1.1.2 Diretrice SSMM2: Pozzuoli/Monte di Procida-Procida-Ischia/Casamicciola

La direttrice SSMM2 è caratterizzata dalle seguenti linee di collegamento marittimo, caratterizzate dalle distanze in miglia nautiche di seguito rappresentate e illustrate graficamente in Figura 2:

- 2.1 - ISCHIA-PROCIDA-POZZUOLI, 11 miglia nautiche;
- 2.2 - CASAMICCIOLA-PROCIDA-POZZUOLI (con 2 corse notturne destinate al trasporto delle merci), 13 miglia nautiche;
- 2.3 - PROCIDA-MONTE DI PROCIDA (4 corse assegnate ai servizi scolastici), 3 miglia nautiche;
- 2.4 - PROCIDA-POZZUOLI, 7 miglia nautiche.

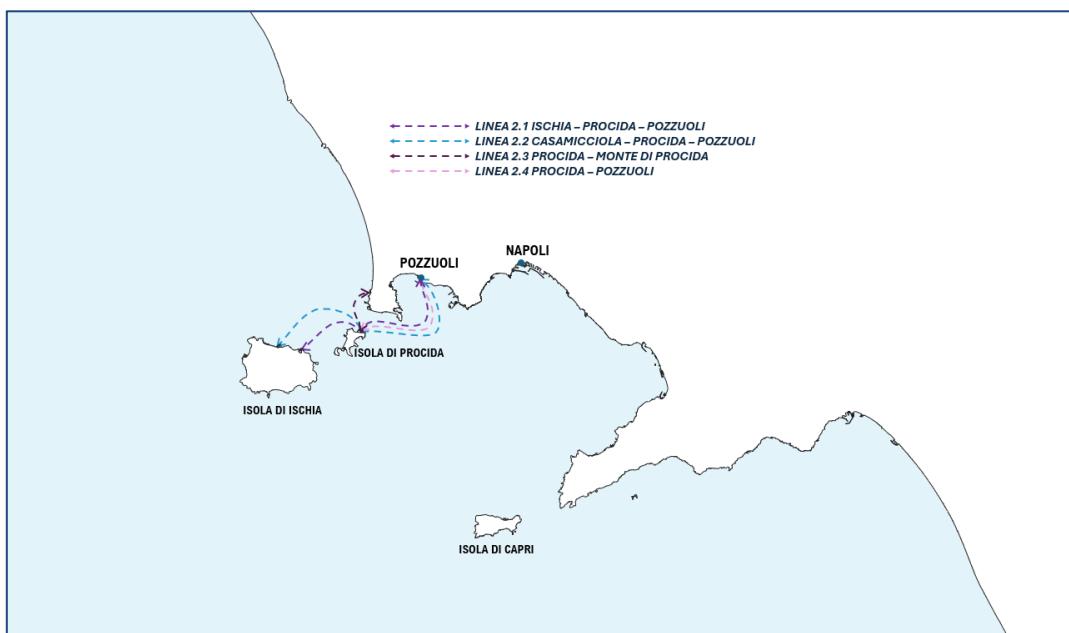


Figura 2 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM2

Il servizio è articolato come evidenziato in Tabella 8, per linea e per direzione.

Tabella 8 - Numero di corse giornaliere per fascia oraria – SSMM2

COD	TRATTA/ DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT. giorno
2.1	Ischia-Procida-Pozzuoli			2					2
	Pozzuoli-Procida-Ischia				1			1	2
2.2	Casamicciola-Procida-Pozzuoli	1					1		2
	Pozzuoli-Procida-Casamicciola	1		1					2
2.3	Procida-Monte di Procida		1		1				2

¹² la corsa viene effettuata alle 20:05 in media e bassa stagione e alle 21:05 in alta stagione

	Monte di Procida-Procida		1		1			2
2.4	Procida-Pozzuoli		1					1
	Pozzuoli-Procida			1				1
	TOTALE	2	3	4	3	0	1	14

In Tabella 9 sono riportate il numero di corse e miglia annuali

Tabella 9 - Numero di corse e miglia annuali - SSMM 2

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
2.1	Ischia-Procida-Pozzuoli	11	732	8.052	16.104
	Pozzuoli-Procida-Ischia	11	732	8.052	
2.2	Casamicciola-Procida-Pozzuoli	13	671	8.723	17.446
	Pozzuoli-Procida-Casamicciola	13	671	8.723	
2.3	Procida-Monte di Procida	3	432	1.296	2.592
	Monte di Procida-Procida	3	432	1.296	
2.4	Procida-Pozzuoli	7	366	2.562	5.124
	Pozzuoli-Procida	7	366	2.562	
	TOTALE		4.402	41.266	

Nella Tabella 10 e nella Tabella 11 sono riportati, inoltre, gli orari attuali per singola corsa.

Tabella 10 - Orari attuali, corse SSMM 2, da Ischia/Casamicciola/Procida a Pozzuoli/Monte di Procida

LINEA	PERCORSO	TIPO DI MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
2.2	Casamicciola-Procida-Pozzuoli	M/N Medmar	2:30	3:50	MPM
2.3	Procida-Monte di Procida	M/N Ippocampo	7:50	8:00	PM
2.4	Procida-Pozzuoli	UV	08:10	08:35	PM
2.1	Ischia-Procida-Pozzuoli	M/N	08:20	09:35	MM
2.1	Ischia-Procida-Pozzuoli	M/N	11:30	12:30	MM
2.3	Procida-Monte di Procida	M/N Ippocampo	14:10	14:20	PP
2.2	Casamicciola-Procida-Pozzuoli	M/N	17:30	18:40	PS

Tabella 11 - Orari attuali, corse SSMM 2, da Pozzuoli/Monte di Procida a Ischia/Casamicciola/Procida

LINEA	PERCORSO	TIPO DI MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
2.2	Pozzuoli-Procida-Casamicciola	M/N Medmar	4:10	5:30	MPM
2.3	Monte di Procida-Procida	M/N Ippocampo	7:30	7:40	PM
2.4	Pozzuoli-Procida	M/N	8:50	9:10	MM
2.1	Pozzuoli-Procida-Casamicciola	UV	10:15	11:25	MM
2.1	Monte di Procida-Procida	M/N Ippocampo	13:10	13:40	PP
2.1	Pozzuoli-Procida-Ischia	M/N	14:00	15:10	PP
2.1	Pozzuoli-Procida-Ischia	UV	19:00	20:05	MS

3.1.2 Ambito "Capri"

Il territorio insulare riconducibile all'ambito "Capri" è caratterizzato da una estensione di 10,42 km², da una popolazione residente di 13.515 abitanti (ISTAT, 1/1/2025) e da una densità di circa 1296.87 ab. /km².

I porti di collegamento sulla terraferma con Capri sono Napoli Calata di Massa e Sorrento per tutto l'anno.

Per l'ambito Capri è stata individuata un'unica direttrice SSMM3.

3.1.2.1 *Direttrice SSMM3: Napoli/Sorrento-Capri*

La direttrice SSMM3 è caratterizzata dalle seguenti linee di collegamento marittimo, caratterizzate dalle distanze in miglia nautiche di seguito rappresentate e illustrate graficamente in Figura 3:

- 3.1 – CAPRI-NAPOLI, 17 miglia nautiche;
- 3.2 - CAPRI-SORRENTO, 8 miglia nautiche.



Figura 3 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM3

Il servizio è articolato come evidenziato in Tabella 12 e in Tabella 13, per linea, direzione e stagionalità.

Tabella 12 - Numero di corse giornaliere per fascia oraria in media e alta stagione – SSMM3 (Le corse indicate con * sono esercite limitatamente all'alta stagione)

COD	TRATTA/ DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO-MEDIA/ALTA STAGIONE							
		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		2	2	6	3	2	2	3	20

Tabella 13 - Numero di corse giornaliere per fascia oraria in bassa stagione

COD	TRATTA/ DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO-BASSA STAGIONE							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri-Napoli		1	2		1	1	1	6
	Napoli-Capri	1		2	1	0	1	1	6
3.2	Capri-Sorrento		1	1	1		1		4
	Sorrento-Capri		1	1		1		1	4
TOTALE		1	3	6	2	2	3	3	20



In Tabella 14 sono riportate il numero di corse e miglia annuali

Tabella 14 - Numero di corse e miglia annuali - SSMM 3

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
2.1	Capri-Napoli	17	2.318	39.406	78.812
	Napoli-Capri	17	2.318	39.406	
2.2	Capri-Sorrento	8	1.464	11.712	23.424
	Sorrento-Capri	8	1.464	11.712	
TOTALE			7.564	102.236	

Nella Tabella 15, nella Tabella 16, nella Tabella 17 e nella Tabella 18 sono riportati i quadri orari attuali per la linea 3.1 Capri-Napoli in base alla stagionalità.

Tabella 15 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Capri a Napoli, bassa stagione

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.1	Capri-Napoli	M/N	6:40	8:00	PM
3.1	Capri-Napoli	TMV	10:20	11:20	MM
3.1	Capri-Napoli	M/N	11:00	12:25	MM
3.1	Capri-Napoli	TMV	15:38	16:25	MP
3.1	Capri-Napoli	M/N	18:00	19:10	PS
3.1	Capri-Napoli	TMV	20:17	21:05	MS

Tabella 16 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Capri a Napoli, media ed alta stagione (La corsa indicata con * è esercita limitatamente all'alta stagione)

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.1	Capri-Napoli	M/N	5:40	8:00	MPM
3.1	Capri-Napoli	M/N	9:40	11:20	MM
3.1	Capri-Napoli	TMV	10:20	12:25	MM
3.1	Capri-Napoli	M/N	14:30	16:25	PP
3.1	Capri-Napoli	TMV	15:38	19:10	MP
3.1	Capri-Napoli	TMV	20:17	21:05	MS
3.1	Capri-Napoli*	TMV	23:00	23:50	MS

Tabella 17 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Napoli a Capri, bassa stagione

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.1	Napoli-Capri	TMV	5:35	6:30	MPM
3.1	Napoli-Capri	M/N	9:00	10:27	MM
3.1	Napoli-Capri	TMV	12:00	12:57	MM
3.1	Napoli-Capri	M/N	14:20	15:47	PP
3.1	Napoli-Capri	TMV	17:25	18:17	PS
3.1	Napoli-Capri	M/N	19:40	21:02	MS

Tabella 18 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Napoli a Capri, media ed alta stagione (La corsa indicata con * è esercita



limitatamente all'alta stagione)

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.1	Napoli-Capri	TMV	5:35	6:30	MPM
3.1	Napoli-Capri	M/N	7:55	9:17	MM
3.1	Napoli-Capri	TMV	12:00	12:57	MM
3.1	Napoli-Capri	M/N	12:40	14:07	PP
3.1	Napoli-Capri	TMV	17:25	18:17	PS
3.1	Napoli-Capri	M/N	19:10	20:32	MS
3.1	Napoli-Capri*	TMV	21:35	22:27	MS

Nella Tabella 19 e Tabella 20 nella sono riportati i quadri orari attuali per la linea 3.2 Capri-Sorrento.

Tabella 19 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Sorrento a Capri, tutto l'anno

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.2	Sorrento-Capri	TMV	7:45	8:10	PM
3.2	Sorrento-Capri	TMV	9:25	9:57	MM
3.2	Sorrento-Capri	TMV	14:40	15:07	MP
3.2	Sorrento-Capri	TMV	19:25	19:47	MS

Tabella 20 - Orari attuali, corse SSMM 3, da Capri a Sorrento, tutto l'anno

LINEA	PERCORSO	MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
3.2	Capri-Sorrento	TMV	7:00	7:25	PM
3.2	Capri-Sorrento	TMV	8:40	9:05	MM
3.2	Capri-Sorrento	TMV	13:35	14:10	PP
3.2	Capri-Sorrento	TMV	18:40	19:05	PS

3.2 I servizi Autorizzati e SIEG

Nell'arcipelago campano, oltre ai servizi in regime di continuità territoriale, sono erogati anche servizi c.d. "Autorizzati", operati dalle imprese di navigazione in regime di mercato libero, e servizi "ad alta valenza turistica", qualificabili quali servizi SIEG - Servizi di Interesse Economico Generale.

A differenza dei servizi in continuità territoriale, una parte dei servizi Autorizzati e dei SIEG è esercito limitatamente ad alcuni giorni della settimana e presenta variazioni di rotta in base alla stagione.

I servizi Autorizzati, in particolare, presentano una variabilità stagionale (annuali, media/alta stagione o solo alta stagione), mentre i servizi SIEG sono attivi limitatamente al periodo compreso tra il 15 giugno e il 15 settembre in rinforzo ai collegamenti ordinari nei periodi di alta stagione e di maggiore afflusso di domanda da e per le Isole.

3.2.1 I servizi Autorizzati

I servizi autorizzati sono articolati nelle seguenti direttive:

- **SSAA 1** - tra l'arcipelago campano e i principali porti del golfo di Napoli, ~ 65 % del totale delle corse dei servizi autorizzati;
- **SSAA 2** - inter-isole, ossia tra le isole di Ischia, Procida e Capri e i collegamenti locali dell'isola di Ischia, ~ 5 %;
- **SSAA 3** - di cabotaggio locale tra località di una medesima area / circondario (es. Costiera Amalfitana), ~ 13 %;
- **SSAA 4** - di cabotaggio di «media distanza», ossia tra località di circondari diversi (es. Pozzuoli – Sorrento), ~17 %.

I servizi SSAA 3, che effettuano servizi di cabotaggio locale, sono stati poi classificati ulteriormente in base all'ambito di operatività:

- **3.1** - Area Vesuviana, 366 corse annue, ~2,4 % del totale dei SSAA 3;
- **3.2** - Costiera Sorrentina, 1.400, ~ 9,5 %;
- **3.3** - Costiera Amalfitana, 13.042, ~ 88,1%.

I servizi SSAA 4, che effettuano servizi di cabotaggio di media distanza, sono invece classificati nelle seguenti categorie:

- **4.1** - Napoli – Costiera Sorrentina, 4.106 corse annue, ~ 21,6% del totale dei SSAA 4;
- **4.2** - Napoli – Costiera Amalfitana, 1.072, ~ 5,6%;
- **4.3** - Area Vesuviana – Costiera Sorrentina, 2.157, ~ 11,3%;
- **4.4** - Area Vesuviana – Costiera Amalfitana, 235, ~ 1,2%;
- **4.5** - Costiera Amalfitana – Costiera Sorrentina, 11.503, ~ 60,3%.

Le relazioni servite da servizi autorizzati sono illustrate graficamente in Figura 4.

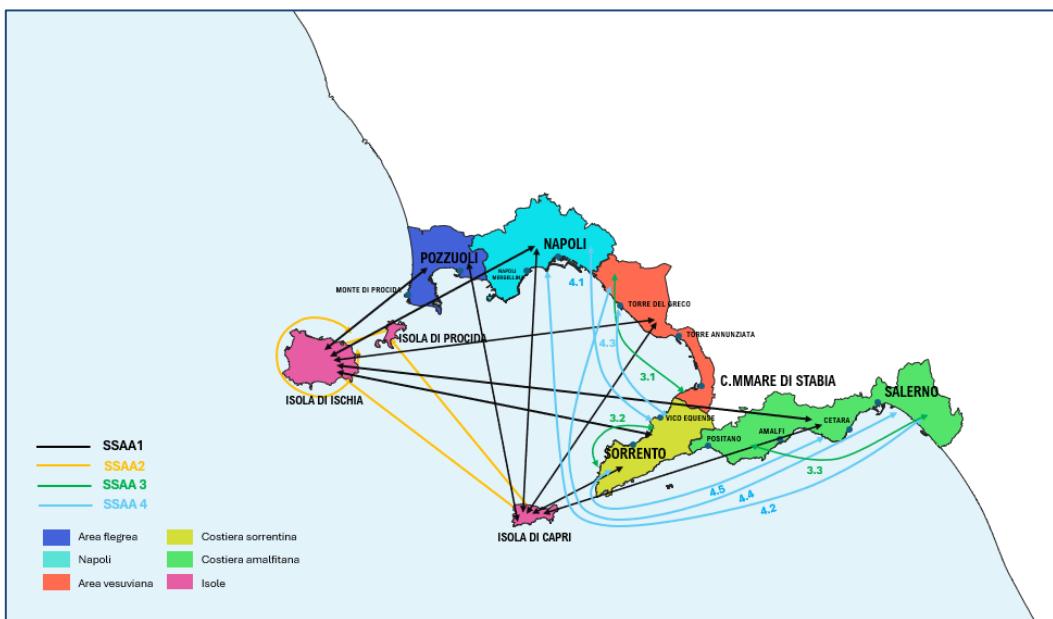


Figura 4 – Servizi autorizzati di collegamento marittimo con le isole dell'Arcipelago Campano

Il totale annuo dell'offerta associata ai servizi autorizzati consta in ~112.000 corse ~1,47 M di miglia, articolato in 4 direttive (cfr. Tabella 21).

Tabella 21 - Numero di corse per stagionalità e annue e produzione annua dei servizi autorizzati di collegamento con le isole dell'Arcipelago Campano

DIRETTRICE	LINEA	NUMERO DI CORSE				MIGLIA ANNUE
		BASSA STAGIONE	MEDIA STAGIONE	ALTA STAGIONE	TOTALE ANNUO	
SSAA1	1	17.092	20.731	34.503	72.326	987.714
SSAA2	2	210	1.770	3.499	5.479	59.136
SSAA3	3.2	0	122	244	366	3.330
	3.3	51	408	941	1.400	4.241
	3.4	2.323	4.107	6.612	13.042	117.469
SSAA4	4.1	1.368	1.099	1.639	4.106	53.378
	4.2	92	306	674	1.072	32.109
	4.3	209	687	1.261	2.157	14.367
	4.4	21	92	122	235	8.460



DIRETTRICE	LINEA	NUMERO DI CORSE				MIGLIA ANNUE
		BASSA STAGIONE	MEDIA STAGIONE	ALTA STAGIONE	TOTALE ANNUO	
	4.5	885	3.938	6.680	11.503	188.876
	TOTALE	22.251	33.260	56.175	111.686	1.469.082

3.2.2 I servizi SIEG ad alta valenza turistica

Ai fini di una completa rappresentazione conoscitiva dei servizi marittimi che interessano il Golfo di Napoli, si rappresenta che per le annualità 2025-2028 è stata avviata una procedura di appalto per l'affidamento di servizi ad Alta Valenza Turistica. In particolare, l'oggetto dell'appalto è costituito dall'affidamento dei servizi di collegamento marittimo relativi alle linee del versante cilentano (linea A1, A2, B1, B2) per le annualità 2025—2028, e flegreo per le annualità 2026- 2028, con periodicità giugno – settembre secondo i programmi di esercizio e relativi porti/approdi di cui al Decreto DG Mobilità n. 35 del 28/03/2025".

I servizi SIEG sono riconducibili a tre tipologie di collegamento marittimo:

- **Lotto n. 1:** Direttrice Cilentana Linea A1 e A2;
- **Lotto n. 2:** Direttrice Cilentana Linea B1 e B2;
- **Lotto n. 3:** Direttrice Flegrea.

La rete complessiva dei servizi ad Alta Valenza Turistica consiste in 636 corse annue e una produzione complessiva di ~33.000 miglia annue (cfr. Tabella 22).

Tabella 22 - Corse e miglia annue dei servizi SIEG

DIRETTRICE	LINEA	NUMERO CORSE ANNUE	MIGLIA ANNUE	
Lotto 1	A1 - Salerno-Costa d'Amalfi	120	516	8.532
	A2 - Salerno-Acciaroli	52		2.044
Lotto 2	B1 - Agropoli – Cilento e viceversa	172		9.615
	B2 - Cilento - Agropoli e viceversa	172		9.615
Lotto 3	Flegrea	120	120	2.880
	TOTALE	636		2.880
				32.685

Ai fini della presente Verifica di Mercato, a completamento del quadro di servizi che attualmente collegano le Isole, si ritiene utile fornire un quadro di maggiore dettaglio per la linea c.d. "Flegrea" che interessa anche i porti delle isole di Ischia (Casamicciola) e Procida (Procida e Monte di Procida).

La linea è a servizio dell'area dei Campi Flegrei, nella sua più ampia accezione territoriale, che raggruppa mete e ricchezze turistiche che spaziano dai siti archeologici, alle aree marine protette, alle Isole di Ischia – unica nel suo genere per la ricchezza di risorse termali – e di Procida. La programmazione del suddetto sistema di trasporto alternativo deve consentire di connettere in modo strutturale le principali destinazioni dell'area, tra loro e con la città di Napoli.

Gli approdi funzionali allo svolgimento del servizio pubblico sono: porti di: Napoli Beverello, Pozzuoli, Baia, Bacoli, Monte di Procida, Torregaveta, Procida, Ischia. Sono previste due corse al giorno per complessive 48,0 miglia/giorno (andata + ritorno) e frequenza giornaliera dal lunedì al venerdì (cfr. Tabella 23).



Tabella 23 – Servizi Alta Valenza Turistica 2025-2028 – Linea Flegrea

Linea Flegrea				
Pozzuoli - Baia - Monte di Procida - Torregaveta - Procida - Casamicciola - Procida - Torregaveta LUN-VEN				
Periodicità: 07/06-07/09 2025	Frequenza 1: dal lunedì al venerdì		Programma di esercizio	
tratta	miglia/tratta	miglia/giorno (A+R)	Andata	Ritorno
Pozzuoli - Baia	2,0	4,0	09:10 - 09:20	↑ 19:45 - 19:55
Baia - Monte di Procida	5,0	10,0	09:30 - 09:55	19:05 - 19:35
Monte di Procida - Torregaveta	1,0	2,0	10:00 - 10:05	18:55 - 19:00
Torregaveta - Procida	2,0	4,0	10:10 - 10:20	18:40 - 18:50
Procida - Casamicciola	6,0	12,0	10:25 - 10:55	18:00 - 18:35
Casamicciola - Procida	6,0	12,0	11:05 - 11:35	17:15 - 17:50
Procida - Torregaveta	2,0	4,0	↓ 11:40 - 11:50	17:00 - 17:10
tot. Miglia	24,0	48,0		
		ore di navigazione	2 h + 40 min	2 h + 55 min
		sosta inoperosa (intervallo tra A e R)		5 h + 10 min

4 Gli indicatori territoriali relativi al servizio in continuità territoriale

L'analisi territoriale relativa al servizio in continuità territoriale si basa su dati socioeconomici e sugli spostamenti sistematici, con l'obiettivo di definire indicatori utili a misurare il livello di servizio ("offerta") in relazione al contesto sociodemografico di ciascuna isola dell'arcipelago campano ("domanda"). I dati utilizzati sono i seguenti:

- la popolazione mobile (fascia d'età compresa tra 15 e 64 anni) aggiornata al 2024, secondo i dati ISTAT, delle isole di Capri, Ischia e Procida;
- il numero di spostamenti sistematici in uscita dalle isole dell'arcipelago campano, sulla base della matrice origine-destinazione ISTAT del 2011;
- il numero di corse giornaliere da e verso le isole dell'arcipelago campano.

Conseguentemente sono stati definiti i seguenti indicatori:

1. numero di corse di andata dall'isola verso la terraferma nelle fasce orarie MPM ("morbida primo mattino") e PM ("punta mattutina") per ogni 1.000 spostamenti sistematici nelle fasce considerate;
2. numero di corse giornaliere di andata da ciascuna isola verso la terraferma per ogni 1.000 residenti mobili della stessa isola.

Per calcolare tali indicatori in riferimento ai singoli porti di destinazione sulla terraferma, è stata necessaria una ripartizione del numero di residenti mobili e degli spostamenti sistematici in uscita da ciascuna isola tramite un coefficiente di ripartizione, calcolato sulla base della matrice origine-destinazione ISTAT del 2011. Tale coefficiente è stato ottenuto analizzando le coppie origine-destinazione (O-D) e individuando, per ciascun caso, il porto di destinazione più probabile (cfr. Tabella 24).

Tabella 24 – Percentuali di ripartizione dell'indicatore in base alla destinazione (elaborazione matrice ISTAT 2011)

Collegamento OD	Percentuali di ripartizione
CAPRI-NAPOLI	70%
CAPRI-SORRENTO	30%
ISCHIA-NAPOLI	82%
ISCHIA-POZZUOLI	18%
PROCIDA-NAPOLI	77%
PROCIDA-POZZUOLI	23%

Di seguito, per ogni indicatore, sono riportate le formule utilizzate e i risultati per ogni coppia OD e per ciascuna stagionalità, con riferimento allo scenario attuale.

4.1 Tasso di offerta nella punta del mattino

Il numero di corse nelle fasce MPM e PM ogni 1.000 spostamenti sistematici, ossia il primo indicatore, valuta l'adeguatezza del servizio offerto durante le fasce orarie maggiormente significative per gli spostamenti sistematici (fasce MPM e PM), rapportando le corse disponibili al numero di spostamenti sistematici. L'indicatore è calcolato attraverso la seguente formula:

$$N_{1000 \text{ sp. oneway}} = \frac{N_{corse \text{ o-d oneway}}}{sp_{out} \times c_{rip}} \times 1000$$

Dove:

- $N_{corse \text{ o-d oneway}}$ è il numero di corse colleganti il porto di origine col porto di destinazione per le fasce MPM e PM;
- sp_{out} è il numero di spostamenti in uscita dal porto di origine nelle fasce MPM-PM;
- c_{rip} è il coefficiente di ripartizione per le destinazioni. La somma dei coefficienti di ripartizione relativi a una stessa origine è pari a 1.

Tabella 25 - Numero corse in fascia MPM-PM di andata dall'isola per ogni 1.000 spostamenti (scenario attuale)

ORIGINE	DESTINAZIONE	LINEE CHE EFFETTUANO IL SERVIZIO	ALTA STAGIONE	MEDIA STAGIONE	BASSA STAGIONE
CAPRI	NAPOLI	3.1	4,58	4,58	4,58
	SORRENTO	3.2	10,68	10,68	10,68
ISCHIA	NAPOLI	1.1-1.2-1.3-1.4	1,40	1,40	1,40
	POZZUOLI	2.1-2.2	3,18	3,18	3,18
PROCIDA	NAPOLI	1.2-1.4-1.5	4,05	4,05	4,05
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.4	9,04	9,04	9,04

4.2 Tasso di offerta giornaliero

Il secondo indicatore misura la densità dell'offerta di trasporto, in uscita dall'Isola, in funzione della popolazione mobile attraverso la formula seguente:

$$N_{1000 \text{ res. oneway}} = \frac{N_{\text{corse o-d oneway}}}{res_{out} \times c_{rip}} \times 1000$$

- $N_{\text{corse o-d oneway}}$ è il numero di corse giornaliere colleganti il porto di origine col porto di destinazione;
- res_{out} è il numero medio giornaliero di residenti mobili in uscita dal porto di origine;
- c_{rip} è il coefficiente di ripartizione per le destinazioni. La somma dei coefficienti di ripartizione relativi a una stessa origine è pari a 1.

Tabella 26 – Numero corse giornaliere di andata dall'isola per ogni 1.000 residenti mobili (scenario attuale)

ORIGINE	DESTINAZIONE	LINEE CHE EFFETTUANO IL SERVIZIO	ALTA STAGIONE	MEDIA STAGIONE	BASSA STAGIONE
CAPRI	NAPOLI	3.1	1,13	0,97	0,97
	SORRENTO	3.2	1,50	1,50	1,50
ISCHIA	NAPOLI	1.1-1.2-1.3-1.4	0,42	0,39	0,39
	POZZUOLI	2.1-2.2	0,54	0,54	0,54
PROCIDA	NAPOLI	1.2-1.4-1.5	2,68	2,47	2,47
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.4	3,45	3,45	3,45

L'analisi congiunta dei due indicatori evidenzia differenze significative tra le isole.

Ischia presenta valori più contenuti in entrambi gli indicatori, sia rispetto agli spostamenti sistematici sia rispetto alla popolazione mobile, indicando un'offerta più bassa in proporzione alla domanda. Capri, secondo il primo indicatore, evidenzia i valori più elevati tra tutte le isole, in particolare sulla direttrice verso Sorrento (10,68), a conferma di una maggiore intensità del servizio nelle fasce di punta per 1.000 spostamenti. Tuttavia, in base al secondo indicatore, Capri registra valori più contenuti rispetto a Procida in rapporto alla popolazione mobile. Procida, infatti, si distingue nel secondo indicatore avendo valori più elevati in entrambe le destinazioni (fino a 3,45 corse per 1.000 residenti), evidenziando una maggiore frequenza del servizio in relazione alla popolazione mobile.

5 Caratteristiche e capacità del naviglio attualmente impiegato per i servizi minimi

Per l'esercizio dei servizi minimi di collegamento in continuità territoriale con le isole vengono oggi impiegate complessivamente 11 unità navali: 9 da parte di Caremar, considerando anche le unità navali di scorta tecnica, e una unità ciascuno da parte di Ippocampo e Medmar, i cui servizi sono più limitati temporalmente e si integrano in modo sinergico e complementare con quelli svolti da Caremar.

Di seguito si fornisce un quadro delle principali caratteristiche delle diverse unità navali impiegate.

Si specifica che, per quanto riguarda Caremar, i dati sono stati acquisiti in riscontro ad apposita richiesta formulata all'impresa, eventualmente integrate con ulteriori informazioni note o reperibili su portali dedicati.

Nel caso del naviglio impiegato da Ippocampo e Medmar si è fatto invece riferimento a informazioni reperite in rete e/o su portali dedicati.

UNITA' NAVALE	ADEONA
A white and blue ferry named 'ADEONA' is shown from a side-on perspective, sailing on the water. In the background, a coastal town with colorful buildings is visible across a body of water.	Impresa
	Caremar
	Tipologia
	Motonave
	Anno Costruzione
	1980
	Stazza Lorda
	1.386
	Lunghezza (mt)
	70
	Larghezza (mt)
	14
	Velocità (nodi)
	15
	Capacità Passeggeri
	690/590
	Capacità Veicoli in Mt lineari
	166

UNITA' NAVALE	FAUNO
A white and blue ferry named 'FAUNO' is shown docked at a port. The harbor is filled with many other boats and the town's buildings are visible in the background.	Impresa
	Caremar
	Tipologia
	Motonave
	Anno Costruzione
	1981
	Stazza Lorda
	1.386
	Lunghezza (mt)
	70
	Larghezza (mt)
	14
	Velocità (nodi)
	15
	Capacità Passeggeri
	690/590
	Capacità Veicoli in Mt lineari
	166

UNITA' NAVALE	DRIADE
A white and blue ferry named 'DRIADE' is shown from a side-on perspective, sailing on the water. In the background, a coastal town with colorful buildings is visible across a body of water.	Impresa
	Caremar
	Tipologia
	Motonave
	Anno Costruzione
	1980
	Stazza Lorda
	1.398
	Lunghezza (mt)
	70
	Larghezza (mt)
	14
	Velocità (nodi)
	15
	Capacità Passeggeri
	690/590
	Capacità Veicoli in Mt lineari
	166

UNITA' NAVALE



NAIADE	
Impresa	Caremar
Tipologia	Motonave
Anno Costruzione	1980
Stazza Lorda	1.396
Lunghezza (mt)	70
Larghezza (mt)	14
Velocità (nodi)	15
Capacità Passeggeri	690/590
Capacità Veicoli in Mt lineari	166

UNITA' NAVALE



ISOLA DI PROCIDA	
Impresa	Caremar
Tipologia	TMV
Anno Costruzione	1999
Stazza Lorda	1.925
Lunghezza (mt)	71
Larghezza (mt)	12
Velocità (nodi)	25
Capacità Passeggeri	621
Capacità Veicoli in Mt lineari	160

UNITA' NAVALE



ISOLA DI CAPRI	
Impresa	Caremar
Tipologia	TMV
Anno Costruzione	1998
Stazza Lorda	1.925
Lunghezza (mt)	71
Larghezza (mt)	12
Velocità (nodi)	25
Capacità Passeggeri	621
Capacità Veicoli in Mt lineari	160

UNITA' NAVALE



ISOLA DI VULCANO	
Impresa	Caremar
Tipologia	TMV
Anno Costruzione	1998
Stazza Lorda	1.925
Lunghezza (mt)	71
Larghezza (mt)	12
Velocità (nodi)	25
Capacità Passeggeri	522
Capacità Veicoli in Mt lineari	160

UNITA' NAVALE	ISOLA DI SAN PIETRO
	Impresa Caremar
	Tipologia Unità Veloce
	Anno Costruzione 1992
	Stazza Lorda 383
	Lunghezza (mt) 47
	Larghezza (mt) 8
	Velocità (nodi) 25
	Capacità Passeggeri 343
	Capacità Veicoli in Mt lineari n.a.

UNITA' NAVALE	ACHERNAR
	Impresa Caremar
	Tipologia Unità Veloce
	Anno Costruzione 1993
	Stazza Lorda 624
	Lunghezza (mt) 44
	Larghezza (mt) 11
	Velocità (nodi) 25
	Capacità Passeggeri 425
	Capacità Veicoli in Mt lineari n.a.

Per i servizi notturni erogati da Medmar e per i collegamenti scolastici Procida – Monte di Procida erogati da Ippocampo sono utilizzate le seguenti unità navali.

Occorre tuttavia precisare che trattasi di imprese che erogano anche servizi in regime autorizzato, ulteriori rispetto a quelli minimi considerati all'interno del perimetro di verifica di mercato.

NITA' NAVALE	MARIA BUONO
	Impresa Medmar
	Tipologia Motonave
	Anno Costruzione 1990
	Stazza Lorda 2.543
	Lunghezza (mt) 84
	Larghezza (mt) 15
	Velocità (nodi) 11,7 / 13,9
	Capacità Passeggeri n.d.
	Capacità Veicoli in Mt lineari n.d.

UNITA' NAVALE

	VACANZE
Impresa	Ippocampo
Tipologia	Motonave
Anno Costruzione	n.d.
Stazza Lorda	n.d.
Lunghezza (mt)	22
Larghezza (mt)	6
Velocità (nodi)	11
Capacità Passeggeri	n.d.
Capacità Veicoli in Mt lineari	n.d.

6 Il quadro tariffario attualmente vigente per i servizi minimi

Alla luce del perimetro dei servizi rientranti nel progetto di rete in esame, l'analisi del tariffario attualmente praticato per i collegamenti tra le isole e la terraferma deve considerare la presenza di piani tariffari specifici in funzione dei servizi resi da ciascuno dei tre soggetti esercenti servizi minimi di collegamento. Allo stato attuale, infatti:

- la gran parte dei servizi è oggi svolta da CAREMAR, compagnia nata dal processo di privatizzazione della ex Tirrenia;
- a questi si aggiungono servizi di trasporto merci notturne per collegamenti che interessano i porti di Ischia, Procida e Pozzuoli, considerati all'interno del più ampio perimetro di servizi di interesse economico generale (SIEG) eserciti dalla compagnia Medmar a seguito di aggiudicazione di un apposito bando di gara;
- servizi di collegamento scolastico sulla direttrice Procida/Monte di Procida, eserciti dalla società IPPOCAMPO, anch'essa risultata affidataria a seguito di specifica procedura a evidenza pubblica.

Ciascuna impresa adotta uno specifico tariffario in funzione dei servizi resi. Nelle pagine seguenti si darà conto delle relative tariffe applicate.

6.1 Il sistema tariffario attualmente applicato da Caremar

Il sistema tariffario attualmente vigente nei collegamenti in continuità territoriale con le isole è strutturato sulla base di tre dimensioni:

- a) tipologia di fruitori del servizio;
- b) modalità di fruizione;
- c) tipologia di collegamento acquistato.

Mettendo a sistema queste tre condizioni l'attuale schema tariffario vede la possibilità per l'utente di acquistare abbonamenti su base mensile e titoli di viaggio specifici in funzione della tipologia di collegamento (con Motonave, TMV o aliscafo) e della modalità di fruizione (solo ingresso passeggeri, auto o veicoli commerciali, bus, ecc.).

Il tariffario attualmente vigente distingue inoltre tra fruitori c.d. "ordinari" e i soggetti "residenti" sulle isole; questa seconda categoria di utenti beneficia normalmente di tariffe agevolate, di importo inferiore rispetto a quelle per gli utilizzatori ordinari del servizio.

Di seguito (cfr. Tabella 27**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**) si riportano le tariffe attualmente praticate per l'anno 2025 dall'attuale gestore del servizio, approvate come da DD n. 102 del 23.06.2023.

Tabella 27 - Tariffe passeggeri corsa singola Caremar - anno 2025

TARIFFE PASSEGGERI		
Tratta collegamento	Ordinari	Residenti
TRAGHETTI		
SORRENTO-CAPRI	€ 16,40	€ 2,50
NAPOLI-CAPRI nave	€ 14,00	€ 3,60
NAPOLI-CAPRI tmv	€ 20,30	€ 3,60
NAPOLI-ISCHIA	€ 14,00	€ 3,60
NAPOLI-PROCIDA	€ 12,00	€ 3,20
POZZUOLI-ISCHIA	€ 10,60	€ 2,40
POZZUOLI-PROCIDA	€ 9,00	€ 2,40
ISCHIA-PROCIDA	€ 8,90	€ 2,00
ALISCAFI		
NAPOLI-ISCHIA	€ 20,40	€ 5,70
NAPOLI-PROCIDA	€ 16,40	€ 4,90
POZZUOLI-PROCIDA	€ 10,10	€ 2,50
ISCHIA-PROCIDA	€ 9,90	€ 2,60



Per gli utilizzatori frequenti del servizio, il tariffario prevede formule di abbonamento su base mensile, distinte per tratta e modalità di collegamento, come riportato nella seguente Tabella 28.

Tabella 28 - Tariffe passeggeri abbonamento mensile Caremar - anno 2025

ABBONAMENTI MENSILI			
Tratta collegamento	Nave	TMV	Aliscafo
SORRENTO/CAPRI	-	37,00 €	-
NAPOLI/PROCIDA	43,30 €	-	79,40 €
NAPOLI/CAPRI	48,70 €	97,20 €	-
NAPOLI/ISCHIA	51,20 €	-	99,40 €
POZZUOLI/ISCHIA	33,80 €	-	-
POZZUOLI/PROCIDA	25,30 €	-	34,20 €
PROCIDA/ISCHIA	23,00 €	-	36,40 €

Il tariffario vigente prevede altresì riduzioni per i ragazzi dai 4 ai 12 anni non compiuti alla data del viaggio, di nuovo distinguendo le tariffe ordinarie da quelle dei residenti (cfr. Tabella 29).

Tabella 29 - Tariffe ridotte corsa singola Caremar - anno 2025

TARFFE BAMBINI		
Tratta	Ordinario	Residente
CAPRI/SORRENTO	10,80 €	1,60 €
PROCIDA/NAPOLI nave	8,90 €	2,10 €
PROCIDA/NAPOLI aliscafo	11,20 €	2,90 €
CAPRI/NAPOLI nave	9,80 €	2,20 €
CAPRI/NAPOLI TMV	13,00 €	2,20 €
ISCHIA/NAPOLI nave	9,80 €	2,20 €
NAPOLI/ISCHIA aliscafo	13,10 €	3,30 €
POZZUOLI/ISCHIA	7,80 €	1,70 €
PROCIDA/POZZUOLI nave	7,20 €	1,60 €
PROCIDA/POZZUOLI aliscafo	7,60 €	1,70 €
PROCIDA/ISCHIA nave	7,10 €	1,40 €
PROCIDA/ISCHIA aliscafo	7,60 €	1,70 €

Le tariffe per auto e moto al seguito, ovviamente trasportabili solo su traghetti, sono invece riportate nella seguente Tabella 30 e variano in funzione della lunghezza del mezzo, nel caso delle auto, o della cilindrata nel caso delle moto. Anche in questo caso, per i residenti sono previste tariffe calmierate (cfr. Tabella 30).

Tabella 30 - Tariffe auto e moto al seguito Caremar anno 2025

Auto al seguito	TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA RESIDENTI	
	Auto fino a 4mt	Auto oltre i 4mt	Auto fino a 4mt	Auto oltre i 4mt
SORRENTO-CAPRI	€ 33,60	€ 44,90	€ 18,10	€ 24,30
NAPOLI-CAPRI nave	€ 44,00	€ 63,00	€ 25,00	€ 36,50
NAPOLI-CAPRI tmv	€ 44,00	€ 63,00	€ 25,00	€ 36,50
NAPOLI-ISCHIA	€ 44,00	€ 63,00	€ 25,00	€ 36,50
NAPOLI-PROCIDA	€ 34,80	€ 46,20	€ 19,20	€ 25,70
POZZUOLI-ISCHIA	€ 33,60	€ 44,90	€ 18,10	€ 24,30
POZZUOLI-PROCIDA	€ 33,60	€ 44,90	€ 18,10	€ 24,30
ISCHIA-PROCIDA	€ 33,60	€ 44,90	€ 18,10	€ 24,30



Moto al seguito	TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA RESIDENTI	
	Moto fino a 250cc	Moto oltre i 250cc	Moto fino a 250cc	Moto oltre i 250cc
SORRENTO-CAPRI	€ 16,70	€ 18,90	€ 7,30	€ 9,30
NAPOLI-CAPRI nave	€ 21,80	€ 26,30	€ 10,30	€ 14,80
NAPOLI-CAPRI tmv	€ 21,80	€ 26,30	€ 10,30	€ 14,80
NAPOLI-ISCHIA	€ 21,80	€ 26,30	€ 10,30	€ 14,80
NAPOLI-PROCIDA	€ 18,10	€ 20,50	€ 8,20	€ 10,30
POZZUOLI-ISCHIA	€ 16,70	€ 18,90	€ 7,30	€ 9,30
POZZUOLI-PROCIDA	€ 16,70	€ 18,90	€ 7,30	€ 9,30
ISCHIA-PROCIDA	€ 16,70	€ 18,90	€ 7,30	€ 9,30

Di seguito si rappresentano invece le tariffe applicate nel caso di trasporto di veicoli commerciali (cfr. Tabella 31, Tabella 32 e Tabella 33).

Lo schema tariffario si articola tra veicoli commerciali vuoti e carichi, oltre che in funzione della lunghezza del mezzo. Sono inoltre previste tariffe specifiche per motofurgoni e bus, anch'esse distinte sulla base della lunghezza dei veicoli.

Tabella 31 - Tariffe veicoli commerciali motofurgoni Caremar - anno 2025

Motofurgoni	TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA RIDOTTA	
	Fino a K.500	Fino a K.2000	Fino a K.500	Fino a K.2000
SORRENTO-CAPRI	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
CAPRI-SOORENTO	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
NAPOLI-CAPRI	€ 25,60	€ 28,00	€ 23,20	€ 25,00
CAPRI-NAPOLI	€ 25,60	€ 28,00	€ 23,20	€ 25,00
NAPOLI-ISCHIA	€ 25,60	€ 28,00	€ 23,20	€ 25,00
ISCHIA-NAPOLI	€ 25,60	€ 28,00	€ 23,20	€ 25,00
NAPOLI-PROCIDA	€ 20,70	€ 24,00	€ 19,10	€ 21,90
PROCIDA-NAPOLI	€ 20,70	€ 24,00	€ 19,10	€ 21,90
POZZUOLI-ISCHIA	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
ISCHIA-POZZUOLI	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
POZZUOLI-PROCIDA	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
PROCIDA-POZZUOLI	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
ISCHIA-PROCIDA	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90
PROCIDA-ISCHIA	€ 19,20	€ 23,00	€ 18,10	€ 20,90



Tabella 32 - Tariffe veicoli commerciali carichi e vuoti Caremar - anno 2025

Tratta collegamento	TARIFFE VEICOLI COMMERCIALI CARICHI																		
	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10mt	11mt	12mt	13mt	14mt	15mt	16mt	17mt	18mt
SORRENTO/CAPRI	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
CAPRI/SORRENTO	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
NAPOLI/PROCIDA	€ 27,90	€ 34,60	€ 41,10	€ 48,60	€ 55,90	€ 63,30	€ 70,50	€ 78,00	€ 85,50	€ 93,40	€ 104,40	€ 116,30	€ 127,60	€ 139,20	€ 151,00	€ 162,30	€ 174,20	€ 185,90	€ 198,50
PROCIDA/NAPOLI	€ 27,90	€ 34,60	€ 41,10	€ 48,60	€ 55,90	€ 63,30	€ 70,50	€ 78,00	€ 85,50	€ 93,40	€ 104,40	€ 116,30	€ 127,60	€ 139,20	€ 151,00	€ 162,30	€ 174,20	€ 185,90	€ 198,50
POZZUOLI/ISCHIA	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
ISCHIA/POZZUOLI	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
POZZUOLI/PROCIDA	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
PROCIDA/POZZUOLI	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
PROCIDA/ISCHIA	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
ISCHIA/PROCIDA	€ 26,70	€ 33,30	€ 39,90	€ 47,00	€ 54,80	€ 62,10	€ 68,90	€ 76,90	€ 84,40	€ 91,80	€ 103,10	€ 114,70	€ 126,30	€ 137,90	€ 149,70	€ 161,00	€ 172,80	€ 185,10	€ 197,50
NAPOLI/CAPRI	€ 30,70	€ 45,00	€ 50,30	€ 58,30	€ 66,00	€ 73,00	€ 80,40	€ 87,40	€ 95,20	€ 101,70	€ 114,00	€ 125,90	€ 137,10	€ 148,40	€ 161,00	€ 172,20	€ 183,70	€ 196,20	€ 208,50
CAPRI/NAPOLI	€ 30,70	€ 45,00	€ 50,30	€ 58,30	€ 66,00	€ 73,00	€ 80,40	€ 87,40	€ 95,20	€ 101,70	€ 114,00	€ 125,90	€ 137,10	€ 148,40	€ 161,00	€ 172,20	€ 183,70	€ 196,20	€ 208,50
NAPOLI/ISCHIA	€ 30,70	€ 45,00	€ 50,30	€ 58,30	€ 66,00	€ 73,00	€ 80,40	€ 87,40	€ 95,20	€ 101,70	€ 114,00	€ 125,90	€ 137,10	€ 148,40	€ 161,00	€ 172,20	€ 183,70	€ 196,20	€ 208,50
ISCHIA/NAPOLI	€ 30,70	€ 45,00	€ 50,30	€ 58,30	€ 66,00	€ 73,00	€ 80,40	€ 87,40	€ 95,20	€ 101,70	€ 114,00	€ 125,90	€ 137,10	€ 148,40	€ 161,00	€ 172,20	€ 183,70	€ 196,20	€ 208,50

Tratta collegamento	TARIFFE VEICOLI COMMERCIALI VUOTI																		
	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10mt	11mt	12mt	13mt	14mt	15mt	16mt	17mt	18mt
SORRENTO/CAPRI	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
CAPRI/SORRENTO	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
NAPOLI/PROCIDA	€ 25,00	€ 30,70	€ 36,10	€ 41,40	€ 47,40	€ 52,60	€ 58,60	€ 64,10	€ 71,60	€ 77,40	€ 85,90	€ 95,20	€ 104,90	€ 114,00	€ 124,90	€ 133,20	€ 141,90	€ 152,30	€ 161,40
PROCIDA/NAPOLI	€ 25,00	€ 30,70	€ 36,10	€ 41,40	€ 47,40	€ 52,60	€ 58,60	€ 64,10	€ 71,60	€ 77,40	€ 85,90	€ 95,20	€ 104,90	€ 114,00	€ 124,90	€ 133,20	€ 141,90	€ 152,30	€ 161,40
POZZUOLI/ISCHIA	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
ISCHIA/POZZUOLI	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
POZZUOLI/PROCIDA	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
PROCIDA/POZZUOLI	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
PROCIDA/ISCHIA	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
ISCHIA/PROCIDA	€ 23,50	€ 29,60	€ 34,80	€ 40,20	€ 46,40	€ 51,50	€ 57,50	€ 63,00	€ 70,50	€ 76,10	€ 84,80	€ 93,90	€ 103,70	€ 112,80	€ 123,20	€ 132,40	€ 140,90	€ 151,00	€ 160,10
NAPOLI/CAPRI	€ 27,90	€ 38,70	€ 43,80	€ 49,90	€ 55,90	€ 61,90	€ 67,40	€ 73,00	€ 78,40	€ 84,40	€ 97,20	€ 103,70	€ 112,50	€ 122,10	€ 131,30	€ 140,00	n.d.		
CAPRI/NAPOLI	€ 27,90	€ 38,70	€ 43,80	€ 49,90	€ 55,90	€ 61,90	€ 67,40	€ 73,00	€ 78,40	€ 84,40	€ 97,20	€ 103,70	€ 112,50	€ 122,10	€ 131,30	€ 140,00			
NAPOLI/ISCHIA	€ 27,90	€ 38,70	€ 43,80	€ 49,90	€ 55,90	€ 61,90	€ 67,40	€ 73,00	€ 78,40	€ 84,40	€ 97,20	€ 103,70	€ 112,50	€ 122,10	€ 131,30	€ 140,00	€ 150,60	€ 159,90	€ 170,30
ISCHIA/NAPOLI	€ 27,90	€ 38,70	€ 43,80	€ 49,90	€ 55,90	€ 61,90	€ 67,40	€ 73,00	€ 78,40	€ 84,40	€ 97,20	€ 103,70	€ 112,50	€ 122,10	€ 131,30	€ 140,00	€ 150,60	€ 159,90	€ 170,30



Tabella 33 - Tariffe veicoli commerciali bus Caremar - anno 2025

Bus	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10mt	11mt	12mt	13mt
SORRENTO/CAPRI	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
CAPRI/SORRENTO	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
NAPOLI/PROCIDA	€ 28,40	€ 34,10	€ 39,80	€ 45,10	€ 51,10	€ 56,40	€ 62,10	€ 67,80	€ 75,30	€ 80,60	€ 89,50	€ 98,70	€ 108,30	€ 117,70
PROCIDA/NAPOLI	€ 28,40	€ 34,10	€ 39,80	€ 45,10	€ 51,10	€ 56,40	€ 62,10	€ 67,80	€ 75,30	€ 80,60	€ 89,50	€ 98,70	€ 108,30	€ 117,70
POZZUOLI/ISCHIA	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
ISCHIA/POZZUOLI	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
POZZUOLI/PROCIDA	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
PROCIDA/POZZUOLI	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
PROCIDA/ISCHIA	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
ISCHIA/PROCIDA	€ 27,30	€ 33,00	€ 38,30	€ 43,90	€ 49,70	€ 55,20	€ 61,00	€ 66,50	€ 73,80	€ 79,50	€ 88,50	€ 97,60	€ 107,10	€ 116,50
NAPOLI/CAPRI	€ 31,20	€ 42,10	€ 47,10	€ 53,40	€ 59,20	€ 65,30	€ 70,60	€ 76,50	€ 81,90	€ 87,60	€ 101,00	€ 107,10	€ 115,80	€ 125,60
CAPRI/NAPOLI	€ 31,20	€ 42,10	€ 47,10	€ 53,40	€ 59,20	€ 65,30	€ 70,60	€ 76,50	€ 81,90	€ 87,60	€ 101,00	€ 107,10	€ 115,80	€ 125,60
NAPOLI-ISCHIA	€ 31,20	€ 42,10	€ 47,10	€ 53,40	€ 59,20	€ 65,30	€ 70,60	€ 76,50	€ 81,90	€ 87,60	€ 101,00	€ 107,10	€ 115,80	€ 125,60
ISCHIA/NAPOLI	€ 31,20	€ 42,10	€ 47,10	€ 53,40	€ 59,20	€ 65,30	€ 70,60	€ 76,50	€ 81,90	€ 87,60	€ 101,00	€ 107,10	€ 115,80	€ 125,60

6.2 Il sistema tariffario vigente per i servizi eserciti da Medmar

Medmar eroga servizi di trasporto con orari notturni, che, nei fatti, sono prevalentemente interessati da traffico merci.

Il sistema tariffario applicato da Medmar prevede tariffe per il transito di passeggeri e auto/moto al seguito, distinguendo le tariffe tra passeggeri ordinari e passeggeri residenti sulle isole (cfr. Tabella 34 e Tabella 35).

Tabella 34 - Tariffe passeggeri corsa singola Medmar - anno 2025

TARIFFE PASSEGGERI		
Tratta collegamento	Ordinari	Residenti
ISCHIA-PROCIDA	€ 7,80	€ 2,00
PROCIDA-POZZUOLI	€ 9,30	€ 2,40
POZZUOLI-ISCHIA	€ 7,90	€ 2,40

Tabella 35 - Tariffe Tariffe auto e moto al seguito Medmar - anno 2025

	TARIFFE ORDINARIE		TARIFFE RESIDENTI		TARIFFE ORDINARIE		TARIFFE RESIDENTI	
	auto fino	auto oltre	auto fino	auto oltre	moto fino	moto oltre	moto fino	moto oltre
	4mt	4 mt	4mt	4 mt	a 250 cc	250 cc	a 250 cc	250 cc
ISCHIA-PROCIDA	€ 28,50	€ 38,00	€ 16,10	€ 21,70	€ 14,20	€ 16,10	€ 6,50	€ 8,20
PROCIDA-POZZUOLI	€ 28,50	€ 38,00	€ 16,10	€ 21,70	€ 14,20	€ 16,10	€ 6,50	€ 8,20
POZZUOLI-ISCHIA	€ 28,50	€ 38,00	€ 16,10	€ 21,70	€ 14,20	€ 16,10	€ 6,50	€ 8,20

Accanto a queste sono previste tariffe per il trasporto dei mezzi pesanti, in funzione della relativa lunghezza e della capacità di carico. Le tariffe applicate sono sintetizzate nelle seguenti Tabella 36, Tabella 37 e Tabella 38.

Tabella 36 - Tariffe veicoli commerciali motofurgoni Medmar - anno 2025

Motofurgoni	TARIFFA ORDINARIA		TARIFFA RIDOTTA	
	Fino a K.500	Fino a K.2000	Fino a K.500	Fino a K.2000
POZZUOLI-ISCHIA	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60
ISCHIA-POZZUOLI	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60
POZZUOLI-PROCIDA	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60
PROCIDA-POZZUOLI	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60
ISCHIA-PROCIDA	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60
PROCIDA-ISCHIA	€ 16,40	€ 19,50	€ 15,30	€ 17,60



Relazione generale propedeutica alla verifica di mercato

Tabella 37 - Tariffe veicoli commerciali carichi e vuoti Medmar - anno 2025

Tratta collegamento	TARIFFE VEICOLI COMMERCIALI CARICHI																		
	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10mt	11mt	12mt	13mt	14mt	15mt	16mt	17mt	18mt
POZZUOLI/ISCHIA	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,40	€ 167,19
ISCHIA/POZZUOLI	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,40	€ 167,19
POZZUOLI/PROCIDA	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,80	€ 167,19
PROCIDA/POZZUOLI	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,80	€ 167,19
PROCIDA/ISCHIA	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,50	€ 167,19
ISCHIA/PROCIDA	€ 22,60	€ 28,20	€ 33,80	€ 39,90	€ 46,40	€ 52,60	€ 58,50	€ 65,20	€ 71,50	€ 77,80	€ 87,40	€ 97,20	€ 107,00	€ 116,90	€ 126,90	€ 136,40	€ 146,40	€ 156,50	€ 167,19

Tratta collegamento	TARIFFE VEICOLI COMMERCIALI VUOTI																		
	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10mt	11mt	12mt	13mt	14mt	15mt	16mt	17mt	18mt
POZZUOLI/ISCHIA	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	€ 34,10	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70
ISCHIA/POZZUOLI	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	34,1	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70
POZZUOLI/PROCIDA	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	34,1	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70
PROCIDA/POZZUOLI	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	€ 34,10	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70
PROCIDA/ISCHIA	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	€ 34,10	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70
ISCHIA/PROCIDA	€ 19,90	€ 25,00	€ 29,50	€ 34,10	€ 39,30	€ 43,60	€ 48,70	€ 53,40	€ 59,70	€ 64,50	€ 71,80	€ 79,50	€ 87,80	€ 95,50	€ 104,40	€ 112,20	€ 119,30	€ 127,90	€ 135,70

Tabella 38 - Tariffe veicoli commerciali bus Medmar - anno 2025

Tratta collegamento	TARIFFE BUS																	
	4,5mt	5mt	5,5mt	6mt	6,5mt	7mt	7,5mt	8mt	8,5mt	9mt	10ml	11mt	12ml	13mt	14ml	15ml	16ml	17ml
POZZUOLI/ISCHIA	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,34	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60
ISCHIA/POZZUOLI	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,30	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60
POZZUOLI/PROCIDA	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,30	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60
PROCIDA/POZZUOLI	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,30	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,99	€ 107,60
PROCIDA/ISCHIA	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,30	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60
ISCHIA/PROCIDA	€ 23,10	€ 27,90	€ 32,50	€ 37,10	€ 42,10	€ 46,80	€ 51,70	€ 56,30	€ 62,60	€ 67,30	€ 74,90	€ 82,70	€ 90,70	€ 98,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60	€ 107,60



6.3 I sistema tariffario vigente per i collegamenti Procida – Monte di Procida eserciti da Ippocampo

I servizi di collegamento scolastico tra Procida e Monte di Procida riguardano il solo trasporto di passeggeri e vengono svolti considerando tariffe differenziate tra passeggeri ordinari e residenti.

Le tariffe applicate sono riportate nella seguente Tabella 39.

Tabella 39 - Tariffe passeggeri Ippocampo - anno 2025

TITOLO DI VIAGGIO	ORDINARI	RESIDENTI
Tariffa in corsa singola di sola andata	4,20 €	1,50 €
Abbonamento mensile pendolari	Non previsto	22,00 €

7 Analisi della domanda di mobilità

L'analisi della domanda di mobilità, con origine e/o destinazione gli ambiti "Ischia/Procida" e "Capri", è articolata in:

- Mobilità **sistematica**, riconducibile alle esigenze di spostamento per motivi di lavoro o di studio;
- Mobilità **occasionale**, legata a spostamenti non sistematici (es. salute, tempo libero, commissioni);
- Mobilità relativa allo **sviluppo socioeconomico** dei territori insulari, prevalentemente riconducibile alle specifiche esigenze di spostamento in determinate fasce orarie della giornata o in determinati periodi dell'anno;
- Mobilità **soddisfatta**, attraverso i dati della domanda soddisfatta dagli attuali servizi marittimi in continuità territoriale nel triennio 2022-2024;
- Domanda **potenziale negli scenari futuri** e con particolare riferimento ad un orizzonte temporale decennale a partire dal 2026.

Coerentemente con le diverse componenti di domanda di mobilità sopra menzionate e al fine di valutare la totalità delle esigenze degli utenti cui sono prioritariamente indirizzati i servizi in continuità territoriale, sono stati assunti a riferimento tre **use cases**:

- **residente isolano** che effettua spostamenti sistematici tra l'isola e la terraferma;
- **non residente isolano** che **svolge un impiego sull'isola** e che effettua spostamenti sistematici tra la terraferma e l'isola stessa;
- **residente isolano** che effettua **spostamenti occasionali**, ossia per motivi diversi da "studio" e "lavoro", tra l'isola e la terraferma.

7.1 La mobilità sistematica

L'analisi della componente sistematica della domanda di trasporto relativa ai collegamenti con le isole di Ischia, di Procida e di Capri è stata svolta a partire dalla matrice degli spostamenti ISTAT 2011 e dai dati aggregati ISTAT 2019 sugli spostamenti emessi ed attratti per Comune. A tal fine è stata analizzata la totalità degli spostamenti "casa-scuola" e "casa-lavoro" aventi origine e/o destinazione i comuni delle isole dell'Arcipelago.

La domanda di mobilità in regione Campania sviluppa complessivamente **oltre 2,4 milioni di spostamenti sistematici quotidiani** (Fonte: Istat 2011).

Il confronto tra i dati ISTAT 2011 e 2019 per gli spostamenti emessi in uscita dai comuni delle Isole Ischia, Procida e Capri evidenzia una variazione rispettivamente pari a -14%, +53%, e -7%.

Con riferimento ai comuni della Città Metropolitana di Napoli (escludendo quelli insulari), invece, il confronto 2011 – 2019 evidenzia un incremento complessivo degli spostamenti pari all'8%.

Secondo i dati ISTAT 2011 aggiornati al 2019, ossia in relazione agli spostamenti per "lavoro" o "studio"¹³, la domanda di mobilità tra la terraferma e i comuni dell'Arcipelago Campano consiste in un totale di ~ 9.600 spostamenti giornalieri, di cui:

- ~ 3.000 in ingresso dai Comuni insulari;
- ~ 1.800 in uscita;
- ~ 4.800 rientri a casa¹⁴.

Con riferimento agli spostamenti di sola andata per "lavoro" o "studio", la domanda di mobilità risulta articolata così come illustrato nelle seguenti Figura 5, Figura 6 e Figura 7.

¹³ I dati di domanda sistematica sono riferiti esclusivamente agli spostamenti sistematici di andata verso il luogo di studio o lavoro dichiarati dalla popolazione residente che dichiara di rientrare giornalmente all'alloggio di residenza.

¹⁴ Si è assunto pari a 1 il rapporto tra spostamenti di andata e ritorno in giornata per relazioni di "studio" e "lavoro" di natura sistematica.

DESTINAZIONE → ORIGINE ↓	Comune di Napoli	Città Metropolitana di Napoli escl. Comune di Napoli	Altre provincie della Campania	Comuni esterni alla Regione Campania
Isola di Ischia	1328	312	70	35
Isola di Procida	661	270	23	8
Isola di Capri	217	76	10	9

ORIGINE → DESTINAZIONE ↓	Comune di Napoli	Città Metropolitana di Napoli escl. Comune di Napoli	Altre provincie della Campania	Comuni esterni alla Regione Campania
Isola di Ischia	201	492	83	9
Isola di Procida	46	244	7	1
Isola di Capri	492	173	39	1



Figura 5 - Indicatori di sintesi della mobilità: Isola di Ischia

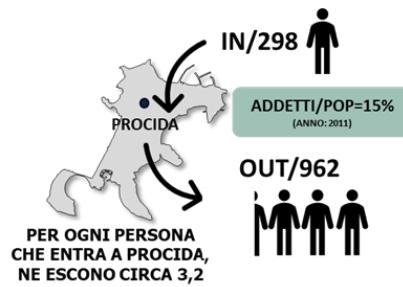


Figura 6 - Indicatori di sintesi della mobilità: Isola di Procida

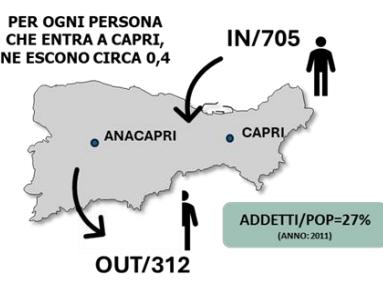


Figura 7 - Indicatori di sintesi della mobilità: Isola di Capri

7.1.1 Focus sulla demografia dell'Isola di Ischia

L'isola di Ischia comprende i comuni di Barano d'Ischia, Casamicciola Terme, Forio, Ischia, Lacco Ameno e Serrara Fontana (cfr. Figura 8). La **popolazione residente totale** è di **62.238 abitanti**¹⁵.

Nell'ultimo trentennio, l'isola di Ischia ha registrato una crescita demografica. Nonostante alcune fluttuazioni, è evidente una tendenza generale alla crescita, passando da 50.048 abitanti nel 1994 a 62.238 nel 2024 (cfr. Figura 9).

¹⁵ Popolazione residente al 1° gennaio 2024 (Fonte ISTAT).



Figura 8 - I Comuni dell'isola di Ischia

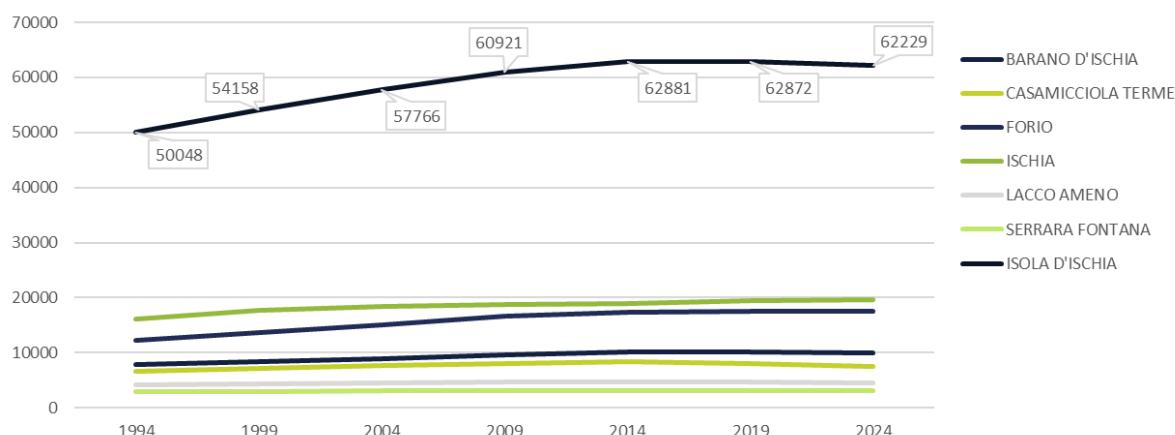


Figura 9 – Andamento demografico dei Comuni dell'Isola di Ischia dal 1994 al 2024. Fonte: ISTAT

Complessivamente, la **popolazione mobile**¹⁶ risulta essere pari a 40.964 (circa il 66% della popolazione isolana) e il totale di **addetti**¹⁷ nei Comuni in analisi risulta essere 11.553 (19% della popolazione isolana) (cfr. Tabella 40).

Tabella 40 – Popolazione totale e mobile per Comune dell'Isola di Ischia. Fonte: ISTAT

COMUNE	POPOLAZIONE TOT.	POPOLAZIONE MOB.	% POP. MOBILE
BARANO D'ISCHIA	9.999	6.563	66%
CASAMICCIOLA T.	7.588	4.975	66%
FORIO	17.467	11.729	67%
ISCHIA	19.594	12.757	65%
LACCO AMENO	4.520	2.949	65%
SERRARA FONTANA	3.070	1.991	65%
TOTALE	62.238	40.964	66%

¹⁶ Popolazione mobile residente al 1° gennaio 2024 di età compresa tra i 15 ed i 64 anni (Fonte ISTAT)

¹⁷ Fonte ISTAT 2011

7.1.2 Focus sulla demografia dell'Isola di Procida

L'isola di Procida, coincidente con l'omonimo comune (cfr. Figura 10), consta di una **popolazione residente totale** di **10.044 abitanti¹⁸**.

Nell'ultimo trentennio, l'isola di Procida ha registrato una contenuta decrescita demografica, passando da 10.647 abitanti nel 1994 a 10.044 nel 2024 (cfr. Figura 11).



Figura 10 - L'isola di Procida

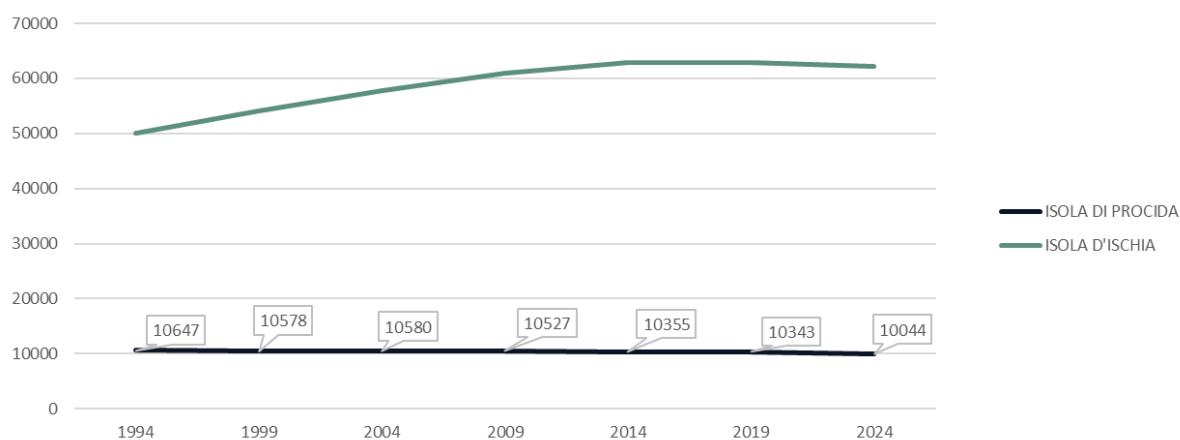


Figura 11 - Andamento demografico dell'Isola di Procida dal 1994 al 2024. Fonte: ISTAT

Complessivamente, la **popolazione mobile¹⁹** risulta essere pari a 6.316 (circa il 63% della popolazione isolana) e il totale di **addetti²⁰** impiegati nel Comune in analisi risulta essere 1.489 (15% della popolazione isolana) (cfr. Tabella 41).

¹⁸ Popolazione residente al 1° gennaio 2024 (Fonte ISTAT).

¹⁹ Popolazione mobile residente al 1° gennaio 2024 di età compresa tra i 15 ed i 64 anni (Fonte ISTAT)

²⁰ Fonte ISTAT 2011

Tabella 41 – Popolazione totale e mobile del Comune dell'Isola di Procida. Fonte: ISTAT

COMUNE	POPOLAZIONE TOT.	POPOLAZIONE MOB.	% POP. MOBILE
PROCIDA	10.044	6.316	63%
TOTALE	10.044	6.316	63%

7.1.3 Focus sulla demografia dell'Isola di Capri

L'isola di Capri comprende i comuni di Anacapri e Capri (cfr. Figura 12). La **popolazione residente totale** è di **13.607 abitanti**²¹.

Nell'ultimo trentennio, l'isola di Capri ha registrato una progressiva crescita demografica, con una leggera flessione registrata tra il 2019 ed il 2024 passando da 14.039 a 13.607 abitanti (cfr. Figura 13).



Figura 12 - I Comuni e l'isola di Capri

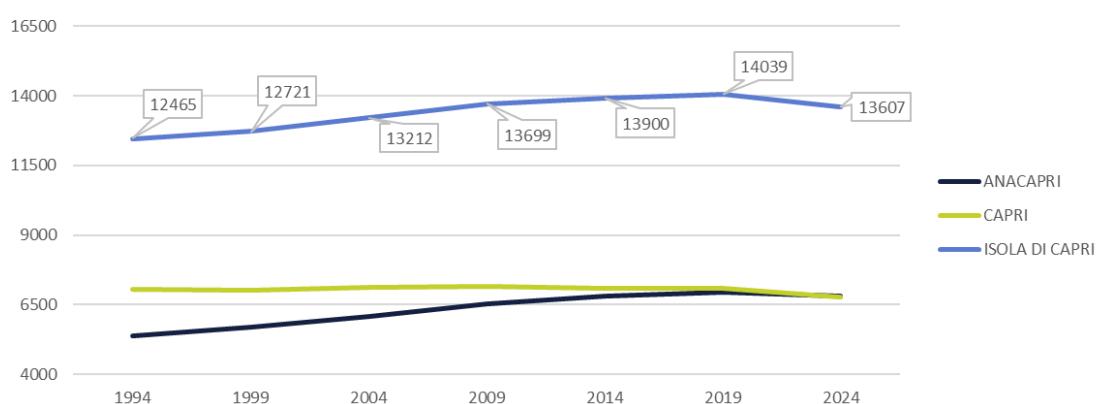


Figura 13 – Andamento demografico dei Comuni dell'Isola di Capri dal 1994 al 2024. Fonte: ISTAT

²¹ Popolazione residente al 1° gennaio 2024 (Fonte ISTAT).

Complessivamente, la **popolazione mobile²²** risulta essere pari a 8.864 (circa il 65% della popolazione isolana) e il totale di **addetti²³** impiegati nei Comuni dell'Isola risulta essere 3.660 (27% della popolazione isolana) (cfr. Tabella 42).

Tabella 42 – Popolazione totale e mobile dei Comuni dell'Isola di Capri. Fonte: ISTAT

COMUNE	POPOLAZIONE TOT.	POPOLAZIONE MOB.	% POP. MOBILE
ANACAPRI	6.821	4.494	66%
CAPRI	6.786	4.370	64%
TOTALE	13.607	8.864	65%

7.2 La mobilità occasionale

La domanda di mobilità occasionale è riferita agli spostamenti generati e attratti per motivazioni diverse dal lavoro e dallo studio, connesse ad esempio alla gestione familiare, al tempo libero e alla salute. Questa tipologia di mobilità si distingue per la sua natura frammentata, discontinua e ad orari non regolari.

Secondo il 20° rapporto ISFORT (anno 2023)²⁴, nel 2019 la distribuzione degli spostamenti per regolarità di frequenza evidenzia che il 60,9% risulta imputabile agli spostamenti sistematici e il 39,1% agli spostamenti occasionali.

Coerentemente, si stima che il contesto delle Isole di Ischia, di Procida e di Capri sia caratterizzato da ~6.200 spostamenti giornalieri per motivi occasionali.

Ne consegue che la totalità degli spostamenti sistematici e occasionali nell'arcipelago, ossia con origine e/o destinazione un Comune insulare e un Comune della terraferma, sia attestabile attorno ai 16.000 spostamenti giornalieri.

7.3 La mobilità relativa allo sviluppo socioeconomico

La domanda relativa allo sviluppo socioeconomico, rappresentata da specifiche esigenze di mobilità particolarmente concentrate in determinate fasce orarie della giornata o in determinati periodi dell'anno, è espressa in termini di numero di **arrivi e presenze turistiche** riferiti al 2022²⁵ a livello regionale, metropolitano e comunale di Napoli e dei comuni dell'arcipelago.

Nel 2022, la città metropolitana di Napoli ha registrato oltre 3,4 milioni di arrivi turistici, pari al 67% del totale regionale (cfr. Tabella 43).

Entrando nel dettaglio e considerando i dati relativi ai comuni dell'arcipelago, sono stati registrati complessivamente 671.419 arrivi turistici, pari al 19,5% del totale relativo alla Città Metropolitana. Di questi, 174.474 (26%) sono relativi agli arrivi sull'isola di Capri, 482.941 (72%) sono relativi all'isola di Ischia e 14.004 (2%) sono relativi all'isola di Procida.

Dal rapporto fra numero di presenze e arrivi turistici totali emerge una permanenza media nei comuni dell'isola di Capri pari a circa 3 giorni, una permanenza media sull'isola di Ischia pari a circa 6 giorni e una permanenza sull'isola di Procida di circa 3,5 giorni.

Tabella 43 - Arrivi e presenze turistiche. Fonte: ISTAT, dati 2022

DOMANDA TURISTICA 2022	Arrivi			Presenze		
	Residenti in Italia	Stranieri	Totale	Residenti in Italia	Stranieri	Totale
Anacapri	13.971	44.404	58.375	33.124	112.161	145.285
Capri	35.288	80.811	116.099	108.621	255.464	364.085
Barano d'Ischia	11.445	6.004	17.449	81.621	51.682	133.303

²² Popolazione mobile residente al 1° gennaio 2024 di età compresa tra i 15 ed i 64 anni (Fonte ISTAT)

²³ Fonte ISTAT 2011

²⁴ Fonte: 20° Rapporto sulla mobilità degli italiani https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2023/12/Rapporto_Mobilita_2023_Def.pdf

²⁵ Fonte: Rapporto SRM – “2024. Numeri, impatti e tendenze del turismo in Campania”, Regione Campania <https://www.regione.campania.it/assets/documents/srm-turismo-campania-febbraio-2024.pdf>



DOMANDA TURISTICA 2022	Arrivi			Presenze		
	Residenti in Italia	Stranieri	Totale	Residenti in Italia	Stranieri	Totale
Casamicciola Terme	30.317	10.263	40.580	171.106	58.635	229.741
Forio	128.139	52.050	180.189	786.450	422.304	1.208.754
Ischia	144.288	37.951	182.239	727.854	182.434	910.288
Lacco Ameno	36.610	9.955	46.565	180.345	47.812	228.157
Serrara Fontana	9.858	6.061	15.919	44.693	38.126	82.819
Procida	10.364	3.640	14.004	34.600	13.760	48.360
Napoli (comune)	543.199	529.550	1.072.749	1.330.735	1.340.962	2.671.697
Città metropolitana di Napoli	1.651.716	1.796.264	3.447.980	5.130.896	6.399.096	11.529.992
Regione Campania	2.809.064	2.360.256	5.169.320	9.312.047	8.439.453	17.751.500

7.4 La domanda soddisfatta

L'analisi è stata condotta a partire dai dati della domanda trasportata nel triennio 2022-2024 relativi ai servizi in continuità territoriale attualmente erogati dalla società Caremar e con particolare riferimento alle direttive SSMM1, SSMM2 e SSMM3. Vengono altresì rappresentati i volumi trasportati anche dagli altri vettori Ippocampo e Medmar che completano il quadro sui passeggeri trasportati nelle rotte attualmente parte dei servizi minimi.

Sono trattate le componenti di domanda passeggeri e veicolare.

7.4.1 Componente passeggeri – servizi Caremar

Nel triennio 2022-2024 la domanda trasportata complessiva è pari a circa 8,3 milioni di passeggeri²⁶, di cui il 70% sui collegamenti verso Ischia, il 27% verso Capri e il 3 % sui collegamenti diretti con Procida (cfr. Tabella 44).

Le direttive SSMM1 e SSMM2 hanno movimentato mediamente circa 1,4 milioni di passeggeri all'anno tramite M/N. Tali direttive registrano una lieve riduzione annua della domanda trasportata sia tra il 2022 e il 2023, sia tra il 2023 e il 2024, passando rispettivamente da 3.894 a 3.788 passeggeri giornalieri²⁷ e da 3.788 a 3.725.

Relativamente alle linee 1.5 e 2.4 Procida–Napoli/Pozzuoli, il numero di passeggeri trasportati tramite UV si mantiene quasi stabile, con una stima di 216 passeggeri al giorno nel 2022, 212 nel 2023 e 204 nel 2024.

Per quanto riguarda le linee 3.1 e 3.2 Capri–Napoli e Capri–Sorrento, sono stati trasportati mediamente 760 mila passeggeri all'anno, registrando un aumento del 16% tra il 2022 e il 2023, passando da 1.923 a 2.237 passeggeri al giorno. Tuttavia, nel 2024 si osserva un calo di circa il 7%, con una media giornaliera di 2.071 passeggeri.

Tabella 44 - Domanda trasportata annua e giornaliera di passeggeri per linea, servizio CAREMAR

DIRETTRICE/LINEE	MEZZO	PASSEGGERI TRASPORTATI/ANNO			PASSEGGERI TRASPORTATI/GIORNO		
		2022	2023	2024	2022	2023	2024
SSMM 1	M/N	1.000.682	973.319	970.176	2.742	2.667	2.651
SSMM 2	M/N	420.607	409.169	393.109	1.152	1.121	1.074
1.2- Ischia – Procida - Napoli	UV	555.499	535.337	511.351	1.522	1.467	1.397
1.5- Procida - Napoli 2.4- Procida - Pozzuoli	UV	78.847	77.555	74.778	216	212	204
3.1- Capri - Napoli	M/N+TMV	508.008	590.402	550.435	1.392	1.618	1.504
3.2- Capri - Sorrento	M/N+TMV	193.900	225.991	207.648	531	619	567
TOTALE		2.757.543	2.811.773	2.707.497	7.555	7.704	7.397

²⁶ Fonte: dati CAREMAR.

²⁷ Dato giornaliero stimato attraverso la media su 365 giorni per gli anni 2022 e 2023, e su 366 giorni per il 2024.

Con particolare riguardo ai passeggeri trasportati nell'anno 2024, anche al fine di fornire un quadro della stagionalità della domanda che interessa detti servizi, la Figura 14 ne riepiloga gli andamenti principali per ciascuna linea.

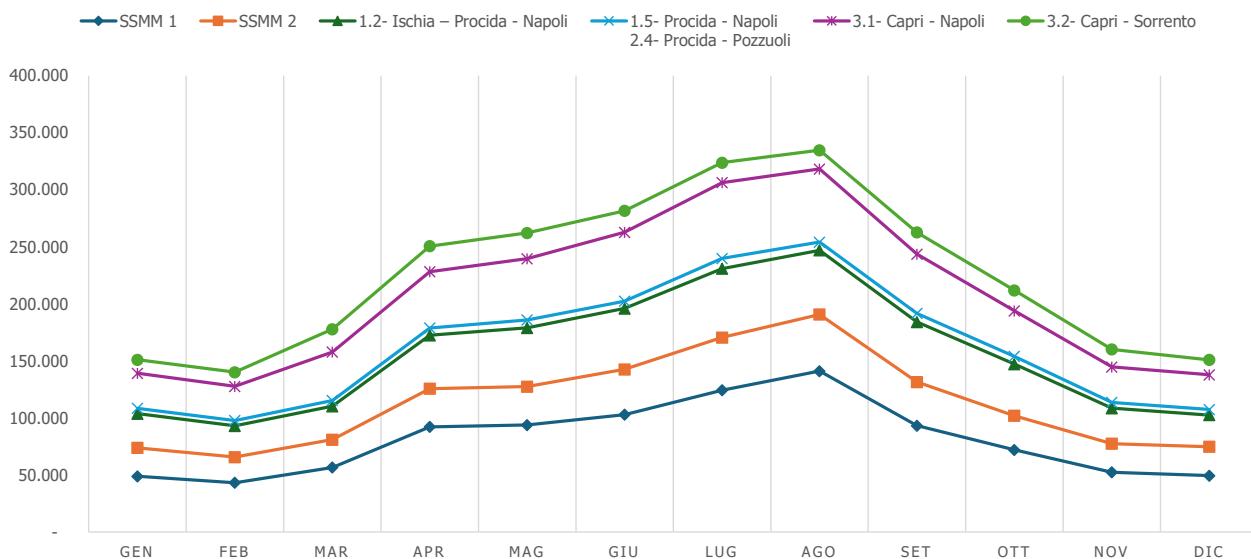


Figura 14 - Andamento mensile dei volumi di passeggeri trasportati per linea sui servizi eserciti da Caremar, anno 2024.

7.4.2 Componente passeggeri – servizi Ippocampo e Medmar

Ippocampo e Medmar sono gli altri due vettori che erogano rispettivamente servizi di collegamento scolastico sulla direttrice Procida – Monte di Procida e collegamenti notturni tra Napoli e l'isola di Ischia.

Di seguito si riportano i volumi trasportati per ciascuno dei due servizi eserciti.

Tabella 45 - Domanda trasportata annua di passeggeri per linea, servizi minimi Ippocampo e Medmar

DIRETTRICE/LINEE	MEZZO	PASSEGGERI TRASPORTATI/ANNO
		2024
Procida – Monte di Procida e vv.	M/N (Ippocampo)	11.297
Napoli – Casamicciola e vv.	M/N (Medmar)	18.224

Con riguardo ai volumi trasportati nei servizi oggi eserciti da Ippocampo, trattandosi di servizi scolastici, si fornisce un andamento specifico per mese relativamente all'anno scolastico 2024/2025, corrispondente al periodo compreso tra settembre 2024 e giugno 2025 (cfr. Figura 15).

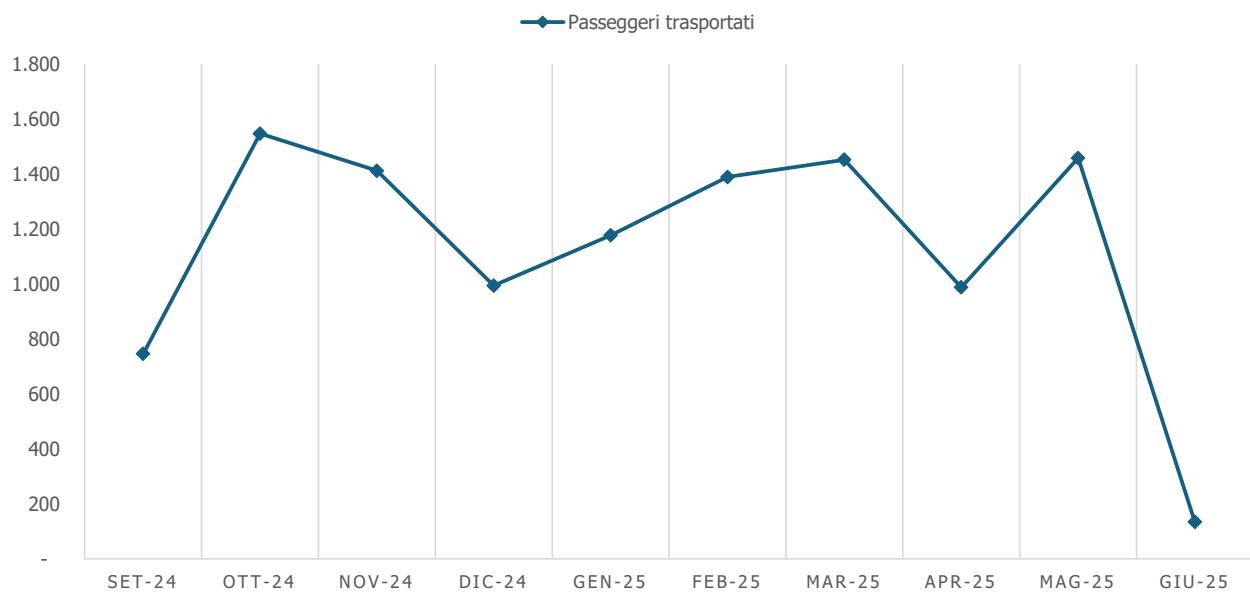


Figura 15 - Andamento mensile dei volumi di passeggeri trasportati per linea sui servizi eserciti da Ippocampo, anno scolastico 2024/2025.

Di seguito viene invece sintetizzato l'andamento dei volumi di passeggeri trasportati su base mensile dalla corsa gestita da Medmar sulla direttrice Casamicciola – Procida – Pozzuoli (cfr. Figura 16)

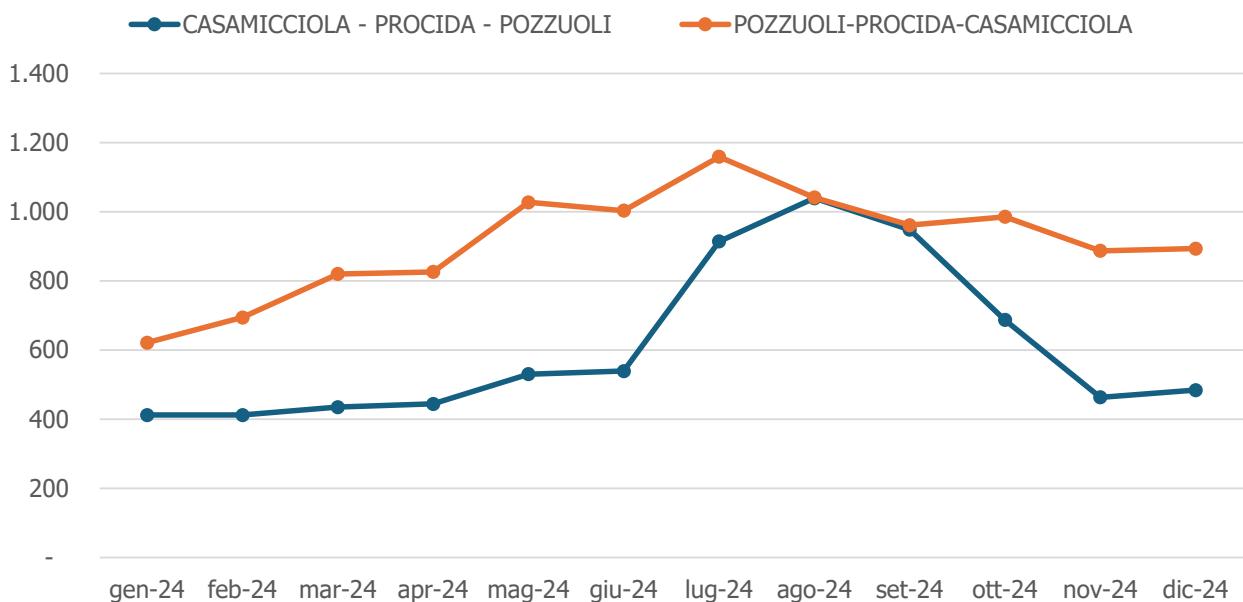


Figura 16 - Andamento mensile dei volumi di passeggeri trasportati per linea sui servizi eserciti da Medmar, anno 2024.

7.4.3 La componente auto e veicoli commerciali

Nel 2024, con riferimento alle rotte in continuità territoriale esercite da CAREMAR sono stati trasportati complessivamente circa 300 mila veicoli, di cui il 63% sui collegamenti verso Ischia, il 37% verso Capri (cfr. Tabella 46).

I collegamenti con Ischia hanno movimentato mediamente 521 veicoli al giorno, di cui 61% da/verso Napoli e 39% da/verso Pozzuoli.

Per quanto riguarda i collegamenti con Capri, sono stati trasportati mediamente 311 passeggeri al giorno, di cui 69% sulla linea da/verso Napoli e 31% da/verso Sorrento.

Tabella 46 - Domanda trasportata annua e giornaliera di veicoli per linea, CAREMAR e Medmar

LINEE	MEZZO	PASSEGGERI TRASPORTATI 2024 / ANNO			PASSEGGERI TRASPORTATI 2024 / GIORNO		
		VEICOLI	VEICOLI COMMERCIALI	TOTALE VEICOLI	VEICOLI	VEICOLI COMMERCIALI	TOTALE VEICOLI
SSMM 1	M/N	85.226	31.039	116.265	233	85	318
SSMM 2	M/N	72.410	10.589	82.999	174	29	203
3.1- Capri- Napoli	M/N+TMV	29.467	48.542	78.009	80	133	213
3.2- Capri- Sorrento	M/N+TMV	19.609	16.172	35.781	54	44	98
Casamicciola – Procida Pozzuoli e vv.	M/N (Medmar)	1.068	11.549	12.617	3	32	35
TOTALE		207.780	117.891	325.671	544	323	867

Al fine di fornire un quadro della stagionalità della domanda che interessa anche il trasporto veicoli, la Figura 17 e la Figura 18 ne riepilogano gli andamenti principali per ciascuna linea, distinguendo le tratte esercite da Caremar da quelle notturne esercite da Medmar.

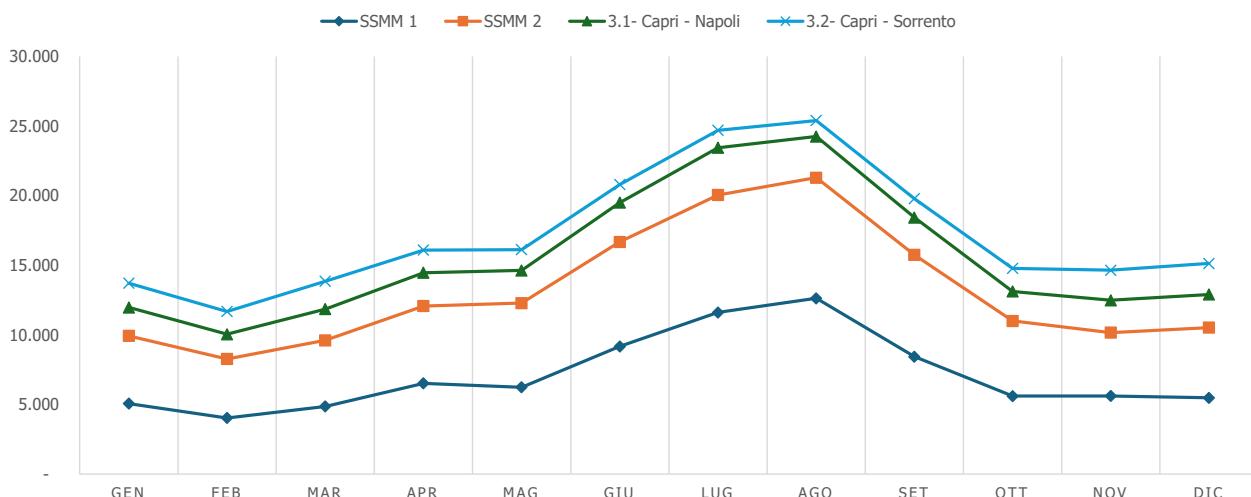


Figura 17 - Andamento mensile dei volumi di veicoli trasportati per linea sui servizi eserciti da Caremar, anno 2024.

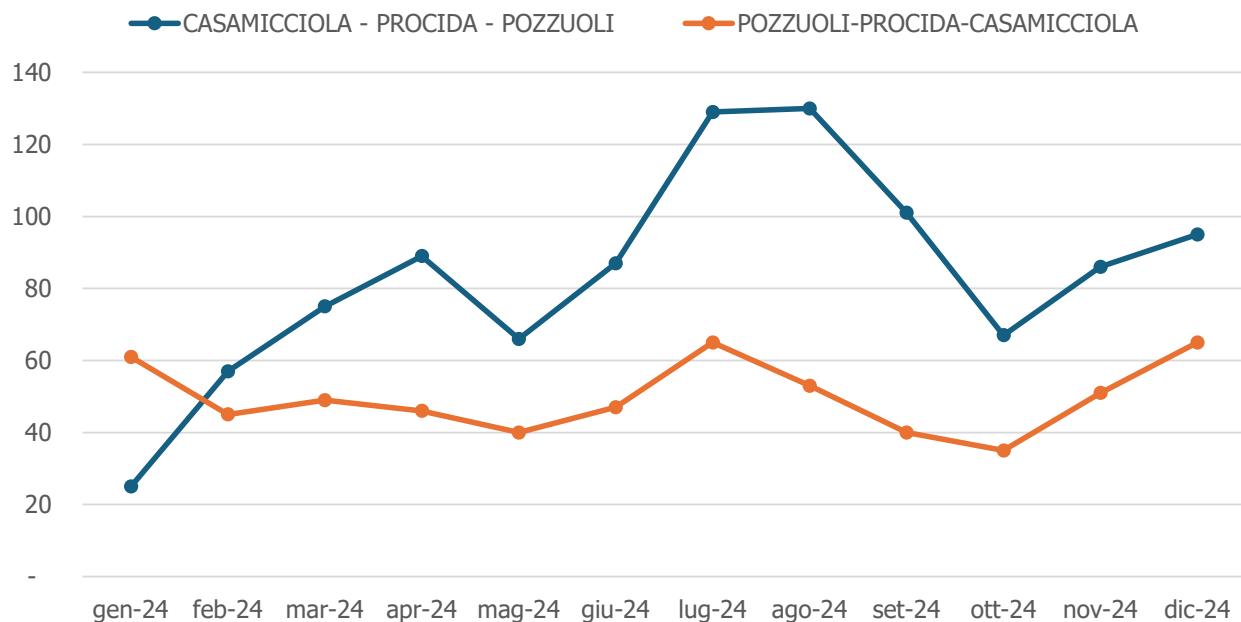


Figura 18 - Andamento mensile dei volumi di veicoli trasportati per linea sui servizi eserciti da Medmar, anno 2024.

La Figura 19 e la Figura 20 riepilogano invece gli andamenti su base mensile dei veicoli commerciali trasportati per ciascuna linea, distinguendo le tratte esercite da Caremar da quelle notturne esercite da Medmar.

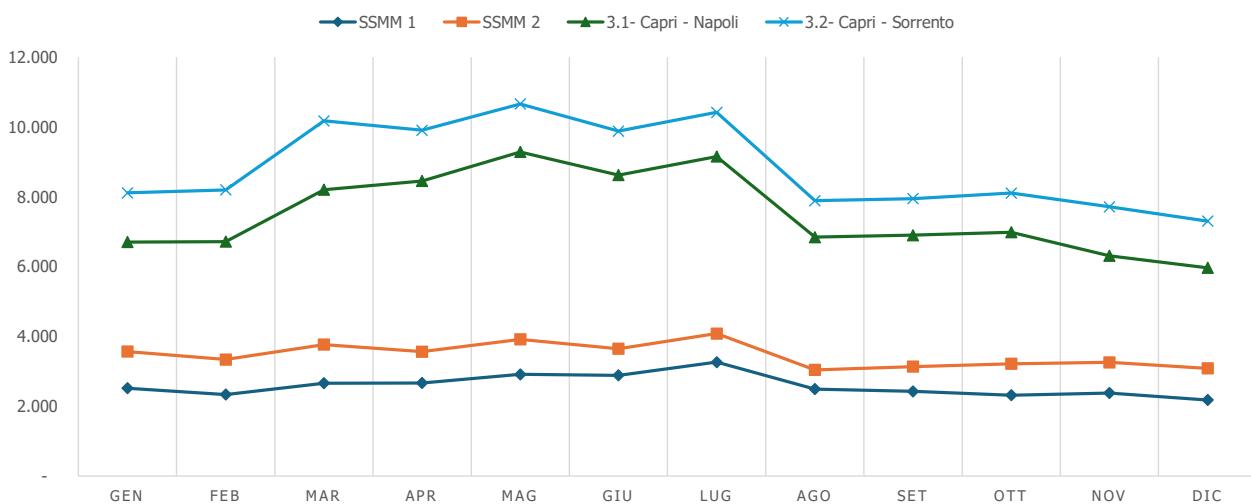


Figura 19 - Andamento mensile dei volumi di veicoli commerciali trasportati per linea sui servizi eserciti da Caremar, anno 2024.

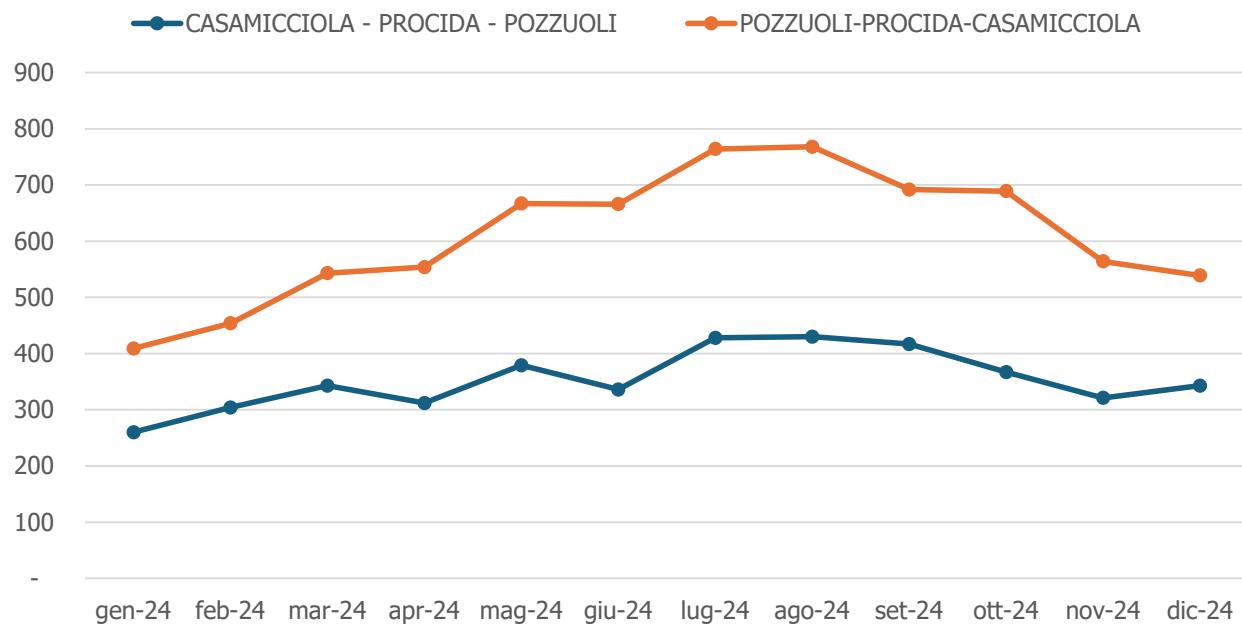


Figura 20 - Andamento mensile dei volumi di veicoli commerciali trasportati per linea sui servizi eserciti da Medmar, anno 2024.

7.5 L'analisi della domanda potenziale

Lo studio della domanda potenziale riconducibile agli orizzonti temporali futuri è effettuato sulla base dell'andamento negli ultimi 8 anni (2016 – 2024) sia della popolazione residente sia degli arrivi turistici nei comuni dell'arcipelago (cfr. Figura 21), al fine di tenere conto della totalità delle complesse dinamiche di evoluzione della mobilità e di sviluppo socio-economico dell'area insulare campana.

L'andamento della popolazione mobile (fascia 15-64 anni) nel periodo considerato è in lenta ma costante diminuzione sia per l'isola di Capri sia per le isole di Ischia e Procida, con un tasso medio di decrescita annuo pari al 0,4%.

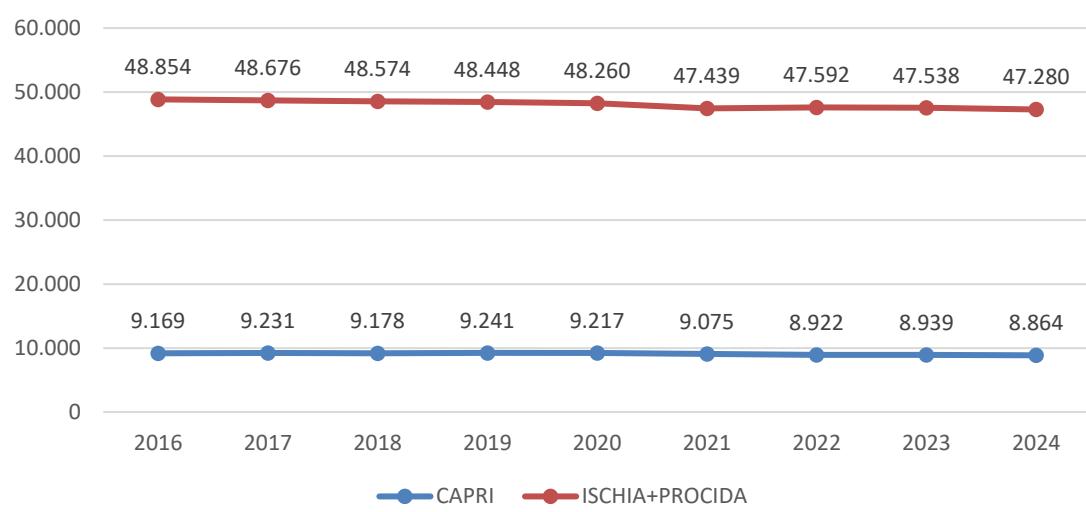


Figura 21 - Popolazione mobile negli anni 2016-2024

Il turismo invece, dopo il crollo avvenuto nel 2020 a causa della pandemia, registra un'importante ripresa a partire dal 2021, con numeri in costante crescita e ormai in linea con i dati registrati fino al 2019 (cfr. Figura 22).

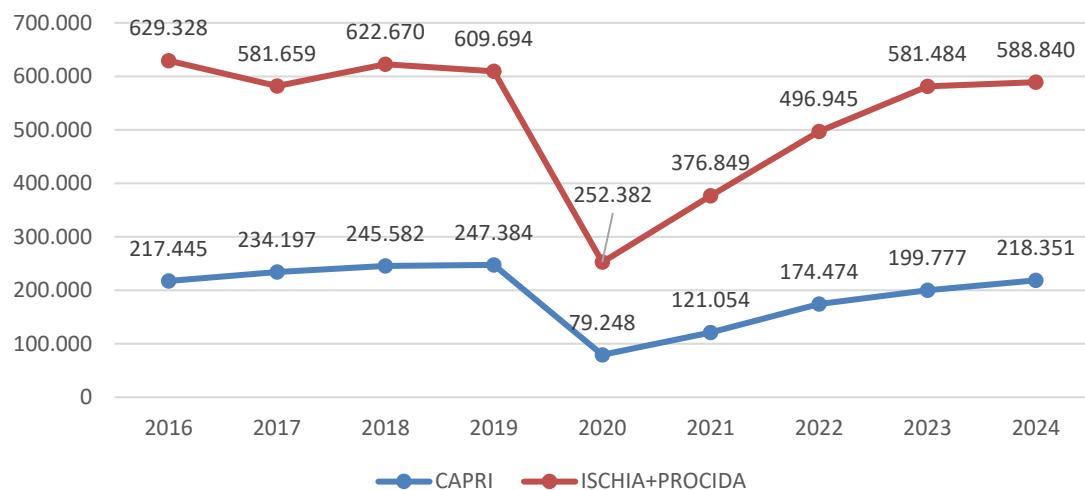


Figura 22 - Arrivi turistici negli anni 2016-2024

Escludendo il periodo maggiormente affetto dagli impatti dovuti alla pandemia da COVID-19 (2020-2022), il settore turistico ha mostrato una tendenza complessivamente in crescita, pur con alcune variazioni: si registrano infatti cali nel 2017 (-3,65%) e nel 2019 (-1,29%) rispetto agli anni precedenti. Considerando questi dati, il tasso medio annuo di crescita risulta pari all'1,20%, mentre nell'ultimo anno rilevato la crescita si è attestata al 3,32%.

Alla luce di queste considerazioni, si prevede, per gli anni a venire, un incremento progressivo della domanda relativa all'utilizzo dei servizi minimi nell'arcipelago campano, ipotizzando i seguenti tassi di crescita da applicare alla domanda trasportata annua (cfr. Figura 23):

- **2025 e 2026:** incremento del 4% annuo, stimato sulla base della crescita dell'ultimo anno (3,32%) e tenendo conto delle variazioni registrate nel periodo analizzato, ad eccezione degli anni di calo già citati;
- **2027:** incremento del 25%, applicato in modo prudentiale e attribuibile all'implementazione del nuovo piano di progetto dei servizi minimi, che prevede un aumento delle corse del 48% rispetto all'attuale Piano di Esercizio;
- **2028 e 2029:** incremento del 2% annuo, in previsione di una probabile fase di stabilizzazione della domanda;
- **2030, 2031 e 2032:** incremento dell'1% annuo, ipotizzando un trend di crescita più contenuto nei periodi successivi.

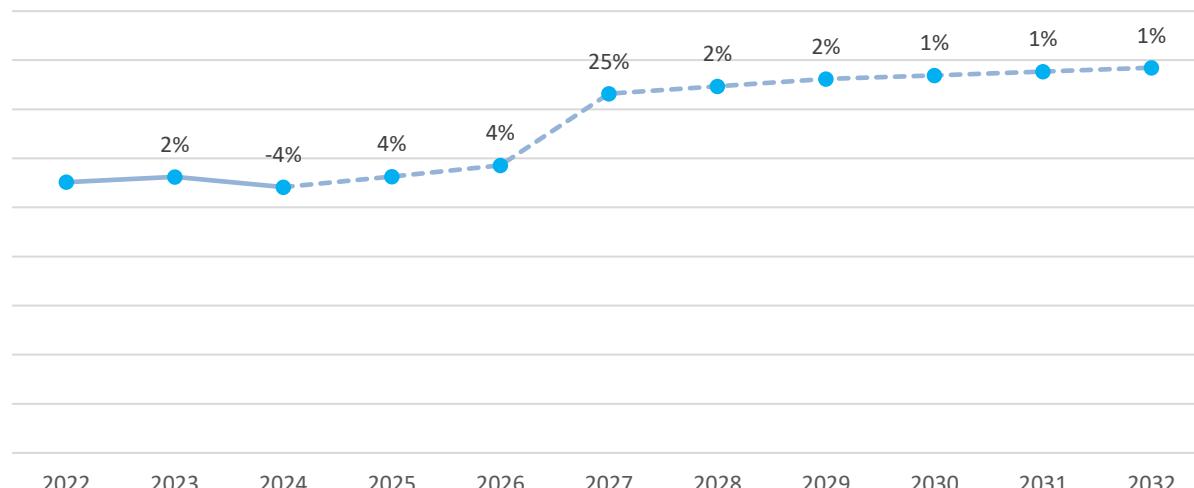


Figura 23 - Domanda potenziale negli anni futuri

8 Il processo di consultazione degli stakeholders

All'interno del più ampio percorso di definizione dell'affidamento dei servizi di cabotaggio marittimo è stato sviluppato un percorso di concertazione e condivisione volto a raccogliere contributi funzionali alla definizione delle esigenze di servizio pubblico, alla base della pianificazione del progetto di rete da affidare.

Il percorso è stato sviluppato in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Reg. CEE n. 3577/1992 che sancisce il principio della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo all'interno degli Stati membri, e alle disposizioni attuative impartite dall'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti) con Delibera n. 22/2019, in particolare contenute nel testo della Misura 2 di cui all'Allegato A della già menzionata delibera.

Le disposizioni regolatorie di cui alla Misura 2 della Delibera ART 22/2019, in particolare, evidenziano:

- come le esigenze di servizio pubblico vadano definite attraverso analisi on desk della domanda attuale e potenziale, indagini e/o simulazioni effettuate direttamente o sulla base di dati e informazioni disponibili, sentiti gli utenti dei servizi di trasporto oggetto di analisi e/o le loro associazioni, al fine di individuare una o più relazioni origine-destinazione che richiedono servizi di trasporto marittimo, le fasce orarie di interesse per l'utenza durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno e la relativa disponibilità a pagare massima;
- che nell'ambito delle attività di cui al precedente punto, l'ente competente ha facoltà di coinvolgere ulteriori soggetti interessati, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) e Marittime (AM), nonché gli operatori economici interessati all'eventuale servizio di trasporto merci.

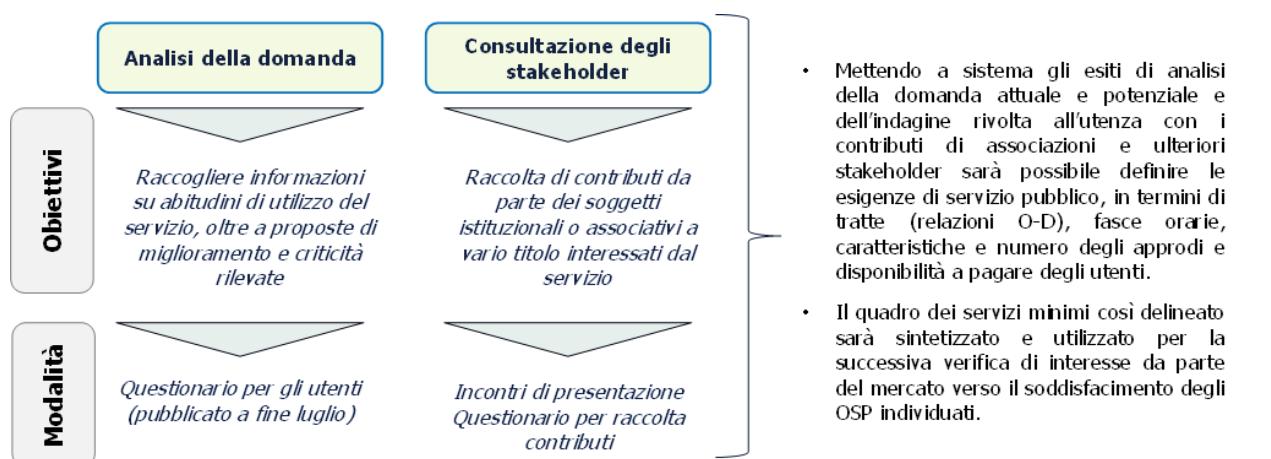
Le esigenze di servizio pubblico devono essere quindi rappresentate in termini di tratte, fasce orarie/orari e mezzi e sono determinate previo confronto con gli stakeholder di riferimento da effettuarsi tramite un procedimento trasparente e imparziale.

Le attività di consultazione – di cui si darà conto nei paragrafi che seguono - sono state finalizzate a verificare la rispondenza dei servizi attualmente eserciti con le esigenze espresse dai soggetti portatori di interesse, siano essi fruitori diretti, enti locali o associazioni/comitati di cittadini organizzati, e a verificare punti di miglioramento sotto un profilo quali/quantitativo oltre che a raccogliere contributi utili alla definizione dello scenario di progetto da porre alla base del nuovo affidamento.

Al termine – ma anche in corso di svolgimento - del percorso, le informazioni ottenute sono risultate funzionali alla definizione del progetto di rete dei servizi marittimi in continuità territoriale in un'ottica di (i) miglioramento della copertura specialmente nelle fasce orarie di maggiore interesse per l'utenza, (ii) aumento della rispondenza alle esigenze espresse dagli utenti (residenti, occasionali, autotrasportatori) e (iii) definizione di azioni di miglioramento della qualità del servizio offerto da inserire nelle previsioni per il nuovo affidamento.

8.1 Il percorso di consultazione

ACAMIR ha avviato iniziative di ascolto rivolte sia verso gli utenti fruitori del servizio e sia verso stakeholder rappresentativi delle comunità di riferimento. Le attività hanno riguardato, in parallelo, analisi della domanda e consultazione degli stakeholder interessati, come riassunto nello schema seguente.

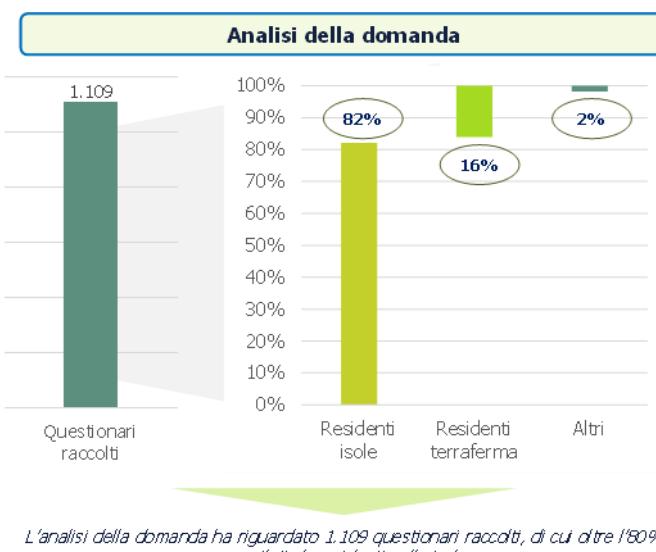


Analisi della domanda degli utenti

Le analisi lato domanda utenti e consultazioni degli stakeholder sono state portate avanti in parallelo in modo da estendere anche al mese di agosto – periodo di maggiore afflusso nelle isole anche di lavoratori stagionali del settore turistico e terziario - per la raccolta di questionari utenti. Agli utenti è stato somministrato un questionario compilabile online da PC, smartphone e tablet che, oltre a raccogliere informazioni sulle abitudini di spostamento, richiedeva all'utente di esprimersi sulle principali tematiche ritenute di prioritaria importanza nella configurazione del servizio.

Il questionario è stato pubblicato a fine luglio 2024 ed è stato mantenuto disponibile per la compilazione fino alla fine del mese di settembre 2024.

Il questionario è stato diffuso sia attraverso i siti web di Regione Campania, ACAMIR e dei Comuni insulari e della terraferma interessati dai servizi minimi, ma anche attraverso appositi QR Code ubicati presso le biglietterie e sul naviglio delle diverse compagnie di navigazione.



Sono stati raccolti oltre 1.100 questionari da parte degli utenti, di cui oltre l'80% dei rispondenti erano cittadini residenti sulle Isole.

Senza anticipare contenuti che saranno descritti in modo maggiormente analitico nei paragrafi seguenti, i questionari hanno evidenziato elementi di criticità del servizio attualmente esercito relativamente a:

- orari dei servizi minimi ritenuti non pienamente adeguati;
- numero di corse ritenuto insufficiente;
- frequente cancellazione delle corse;
- ritardi frequenti.

Quali elementi migliorativi del servizio da considerare nella definizione del nuovo perimetro dei servizi minimi sono stati individuati quattro aspetti:

- a) frequenza dei servizi nella stagione invernale, evidentemente meno serviti anche da attività in regime autorizzato, ma fortemente sentita da utenti che necessitano di spostarsi in modo frequente e sistematico nel corso dell'anno;
- b) quadro orario da affinare per migliorarne l'aderenza alle esigenze dei pendolari, in alcuni casi anche considerando la stagionalità che, in virtù dei maggiori afflussi turistici, determina anche una più ampia esigenza di trasferimento per lavoratori stagionali specie nei settori ricettivo e terziario;
- c) migliorare il piano tariffario che viene considerato non totalmente coerente con le esigenze di servizio;
- d) ammodernamento della flotta con miglioramento dei relativi standard di comfort e qualità del servizio reso.

Percorso di consultazione degli stakeholder

Il percorso di consultazione degli stakeholder è stato articolato in più fasi di lavoro. Il 25 luglio 2024 si è tenuto un primo incontro con i Sindaci dei Comuni interessati dal progetto di affidamento per presentare l'iniziativa del questionario rivolto agli utenti e richiedere un supporto alla diffusione dello stesso oltre che per presentare le successive fasi procedurali del progetto.

L'avvio delle fasi di consultazione è avvenuto il successivo 26 settembre 2024 con un incontro in plenaria tenutosi in ACAMIR.

All'incontro sono stati invitati oltre 100 tra rappresentanti di enti locali, capitanerie di porto e autorità portuali, imprese di navigazione, comitati e associazioni di utenti. I partecipanti sono stati in totale 51.

Nel corso della riunione sono state presentate le caratteristiche del servizio attualmente esercito e il percorso di definizione delle esigenze di servizio pubblico avviato da ACAMIR. Già in quella sede, nel corso del dibattito che è seguito alla presentazione, sono state rappresentate diverse posizioni in merito all'assetto attuale dei servizi, spesso corredate da spunti di miglioramento che gli stakeholder hanno anticipato e che sarebbero state riportate anche nei successivi riscontri formali.

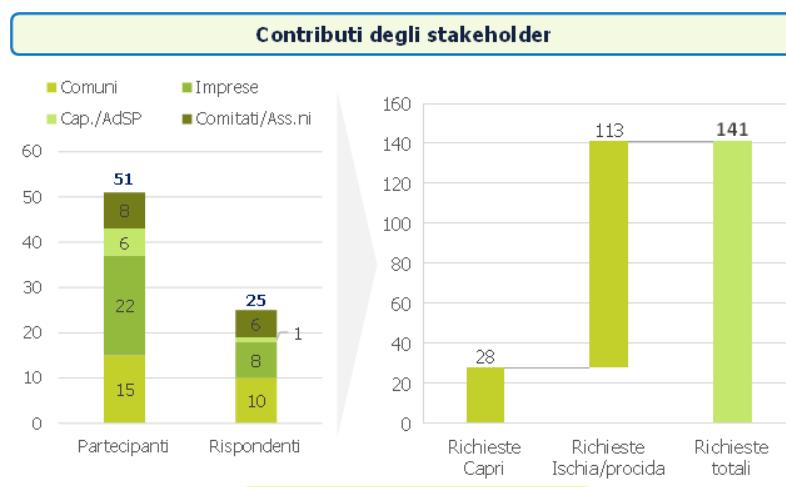
Nei giorni immediatamente successivi all'incontro, a tutti i convocati è stato inviato un plico documentale che conteneva:

- copia del documento elaborato da ACAMIR e presentato nel corso dell'evento;
- quadro orario degli attuali servizi minimi eserciti;
- questionario per gli utenti in cui i diversi stakeholder avevano modo di esprimere criticità e proposte migliorative con un livello di dettaglio molto analitico fino alla singola corsa attualmente esercita.

Tale soluzione è stata ritenuta ottimale per intercettare richieste tanto generali su tematiche attinenti qualità complessiva e organizzazione del servizio, quanto specifiche relativamente alle singole corse in modo da tenere conto del massimo livello di dettaglio possibile ai fini della pianificazione del servizio.

Rispetto ai 51 partecipanti all'incontro, sono stati raccolti 25 contributi²⁸.

Complessivamente sono state oltre 140 le richieste di intervento e modifica dei servizi attualmente eserciti, cui si sommano diverse richieste ulteriori di aggiustamento degli orari rispetto all'attuale stato di fatto.



Dei 51 partecipanti all'incontro tenutosi a Settembre in ACAMIR, 25 hanno risposto alla consultazione. Sono state raccolte e analizzate un totale di 141 richieste, la maggior parte relative all'ambito Ischia/Procida. A queste si aggiungono le richieste di modifica degli orari di servizio rispetto all'attuale stato di fatto.

²⁸ Si rappresenta che ai rispondenti era stato fornito un termine temporale entro cui far pervenire il proprio contributo. Il contributo del Comune di Ischia è arrivato oltre tale termine ma, vista la rilevanza ai fini di una corretta pianificazione del servizio, si è comunque deciso di tenerlo in considerazione per le successive fasi di lavoro.

All'interno del percorso di consultazione degli stakeholder rientra anche una specifica verifica, con l'impresa che attualmente esercisce la quasi totalità dei servizi minimi, degli eventuali vincoli o criticità ravvisate dall'attuale gestore nell'esercizio dei servizi di collegamento con le isole, di cui tenere conto ai fini della predisposizione del nuovo progetto di rete²⁹.

Inoltre, a seguito della presentazione di una prima versione del progetto di rete, ad aprile 2025 sono stati svolti ulteriori incontri con i sindaci delle isole e dei comuni della terraferma interessati dal servizio, per restituire gli esiti del lavoro svolto – già descritto nelle altre sezioni del presente documento – e richiedere di formalizzare eventuali osservazioni ulteriori attraverso le quali provare a verificare margini di affinamento del progetto.

8.2 I risultati della consultazione degli utenti

L'analisi della domanda è stata condotta attraverso l'ausilio di un questionario rivolto all'utenza. La campagna di indagine è stata condotta via web nel periodo compreso tra il 26 luglio 2024 ed il 30 settembre 2024.

Il questionario ha incluso le seguenti categorie di domande:

- profilazione utenza:
 - o fascia di età
 - o condizione lavorativa
 - o Provincia e Comune di residenza/domicilio
- abitudini e caratteristiche di spostamento
- livello di soddisfazione del servizio offerto
- disponibilità a pagare
- proposte e suggerimenti.

Al termine della campagna di indagine sono stati raccolti 1.149 questionari validi, di cui oltre l'80% compilati da residenti nelle isole.

Di seguito sono riportate le principali osservazioni degli utenti, riferite all'intero assetto dei servizi marittimi attualmente erogati (servizi minimi e autorizzati) tra la terraferma — Napoli, Pozzuoli, Monte di Procida, Sorrento — e le isole di Capri, Procida e Ischia.

I risultati della campagna di indagine rivolta agli utenti sono sistematizzati in tre principali aree tematiche:

- abitudini di spostamento, con particolare riferimento alla fascia oraria in relazione alla motivazione dello spostamento;
- livello qualitativo e quantitativo dell'attuale servizio offerto, con riferimento alle caratteristiche dell'offerta e alle frequenze per fascia oraria, per periodicità, in generale, ecc.;
- richiesta di nuove rotte.

8.2.1 Abitudini di spostamento

L'analisi della distribuzione oraria della domanda trasportata è relativa all'intero arcipelago campano e il campione di risposte analizzato è stato selezionato in funzione di indicatori quali: residenza (comuni dell'Arcipelago), porti di partenza e destinazione (esclusivamente porti di partenza/arrivo dei servizi in continuità territoriale) e frequenza dello spostamento (spostamenti con frequenza superiore ai 2 giorni a settimana).

I risultati di tale analisi evidenziano che la domanda trasportata si concentra nella fascia di **morbida di primo mattino** e nella **punta mattutina MPM + PM** (~ 82% fino alle 9) per il viaggio di andata, e nella **fascia di punta serale PS** (~ 41% tra le 17 e le 19) per il viaggio di ritorno (cfr. Figura 24).

²⁹ Si specifica che il gestore attuale non ha avuto accesso a informazioni o documenti relativi al progetto di rete, che, al momento dell'incontro, era ancora fase di discussione interna al gruppo di lavoro.

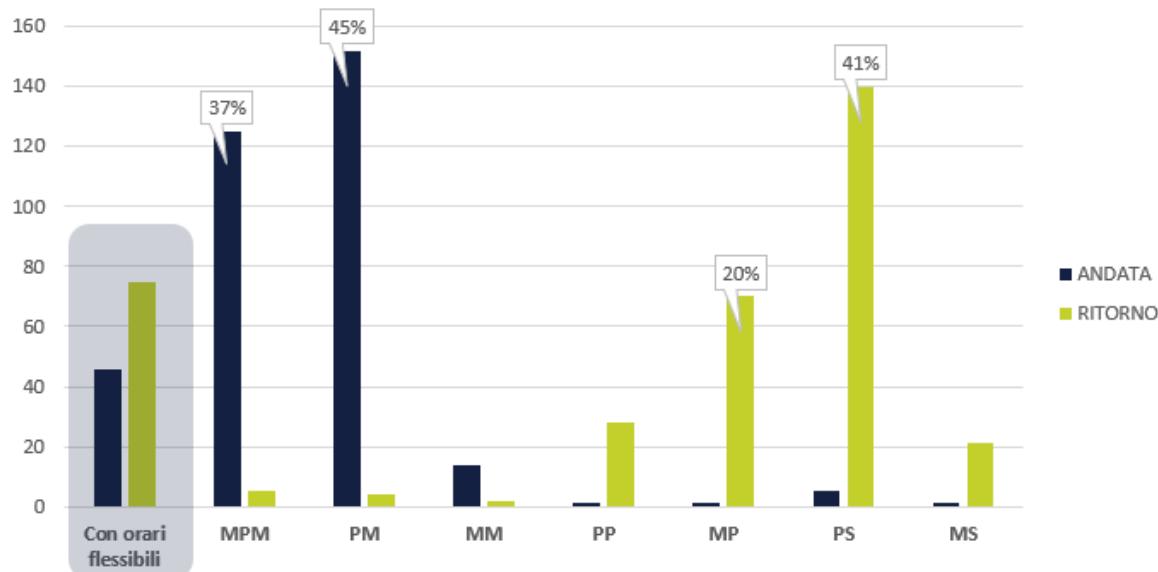


Figura 24 - Distribuzione per fasce orarie degli spostamenti rilevati dalla campagna di indagine rivolta agli utenti, spostamenti di andata e ritorno effettuati in giornata

In termini di spostamenti totali per fascia (andata + ritorno) e distinguendo la frequenza (sistematici / occasionali), si evince che circa il **24% degli spostamenti totali** avviene durante la **punta mattutina**, con arrivo in destinazione tra le 7:00 e le 9:00. Gli **spostamenti sistematici di andata** si concentrano nelle **prime ore del mattino**, con arrivo in destinazione entro le ore 9:00 (MPM e PM). Per gli **spostamenti sistematici di ritorno**, oltre il **40% dei viaggi** avviene nella fascia oraria di **punta serale**, con orario di partenza compreso tra le **17:00 e le 19:00**.

Gli **spostamenti occasionali di andata** avvengono nella **punta mattutina**, con una lieve preferenza anche per la morbida mattutina e con orari più flessibili. Gli **spostamenti occasionali di ritorno**, invece, sono distribuiti su tutta la fascia pomeridiana/serale e in orari flessibili (cfr. Figura 25).

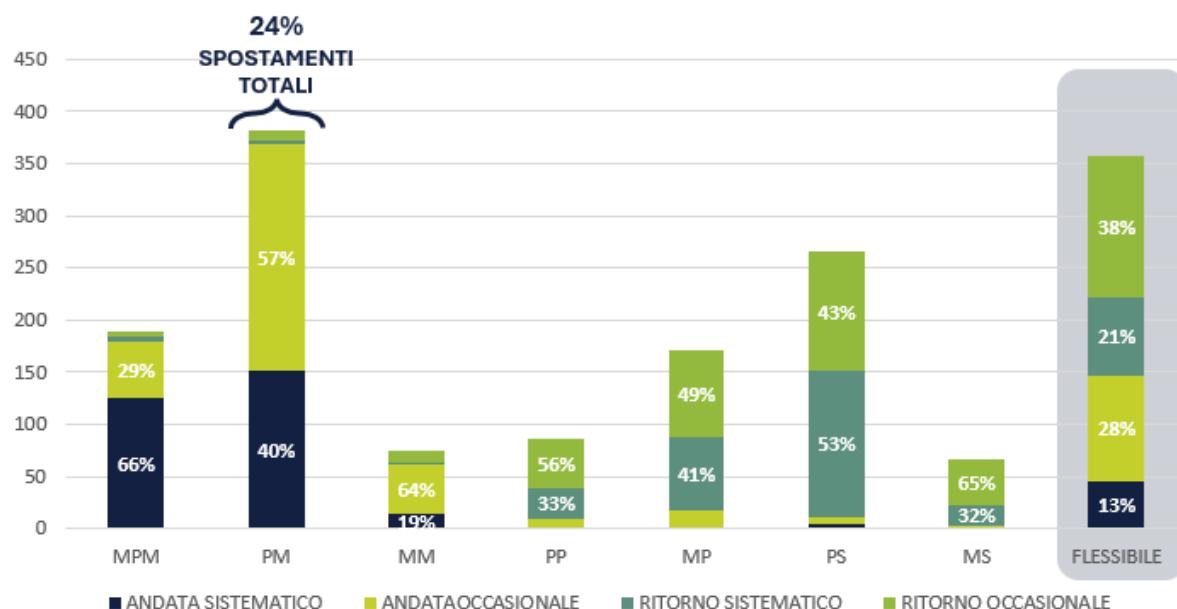


Figura 25 - Distribuzione per fasce orarie degli spostamenti rilevati dalla campagna di indagine rivolta agli utenti, spostamenti totali, disaggregazione per frequenza di spostamento

8.2.2 Livello qualitativo e quantitativo del servizio offerto

L'analisi delle osservazioni degli utenti rispetto alla qualità del servizio offerto è stata condotta considerando le seguenti categorie di utenza:

- utenza che effettua collegamenti marittimi nell'ambito dei servizi minimi dell'arcipelago campano;
- utenza residente (sistematica ed occasionale);
- utenza sistematica (residente e non residente).

Le osservazioni raccolte sulle attuali criticità sono state classificate nei seguenti elementi di interesse (cfr. Figura 26):

- frequenza dei servizi;
- affidabilità del servizio;
- comfort e condizioni del mezzo e di viaggio;
- costo del servizio;
- accessibilità per residenti;
- altro.

Il 65,4% delle osservazioni riportate dagli utenti riguarda **la frequenza dei servizi offerti**, con particolare riferimento alle seguenti criticità:

- intervalli di tempo troppo prolungati tra una corsa e la successiva;
- sovrapposizione delle corse;
- riduzione delle corse nei periodi invernali e festivi;
- insufficienza di corse serali e notturne.

Gli utenti ritengono che la pianificazione dell'attuale quadro orario non sia ottimizzata in quanto alcune fasce orarie risultano essere completamente scoperte, lasciando i passeggeri senza collegamenti per diverse ore. In altre fasce, invece, sono presenti corse erogate da diverse compagnie marittime con orari troppo ravvicinati; pertanto, le partenze sono concentrate in poche fasce orarie, lasciando ulteriori fasce senza collegamenti.

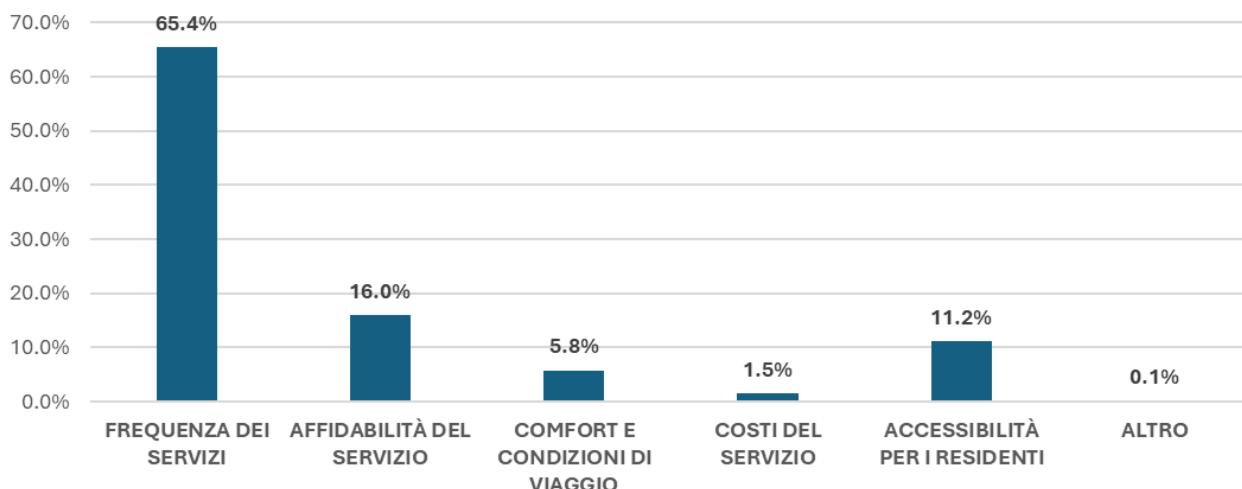


Figura 26 - Percentuale di osservazioni pervenute per tipologia di area tematica di interesse

Si specifica, inoltre, che durante i mesi invernali e nei giorni festivi, il numero di corse viene drasticamente ridotto. Anche durante l'arco della giornata si evidenzia una diminuzione del servizio in corrispondenza delle ore serali, rendendo difficile il rientro a casa per i pendolari.

Le osservazioni degli utenti riguardanti **l'affidabilità del servizio di trasporto marittimo** nell'arcipelago campano (~16%) evidenziano diverse criticità ricorrenti, legate principalmente alla soppressione delle corse e ai ritardi. Secondo quanto segnalato, le corse vengono frequentemente annullate per motivi tecnici o a causa di condizioni meteo avverse, con particolare incidenza nelle fasce serali e nei periodi invernali.

L'utenza percepisce che, soprattutto le compagnie private, sospendano i collegamenti anche per ragioni non strettamente legate al meteo, ipotizzando che tali disservizi siano riconducibili a valutazioni di tipo economico.

Viene inoltre evidenziato che i ritardi sono frequenti e causano disagi ai pendolari, con un peggioramento significativo nei mesi estivi a causa del sovraffollamento dovuto alla presenza turistica durante le operazioni di imbarco e sbarco.

Il 5,8% delle osservazioni riguarda **il comfort e le condizioni del mezzo e del viaggio**. Le principali problematiche risultano legate alla qualità dei mezzi e alle condizioni di viaggio, in particolare a quelle riscontrate presso i moli spesso non riparati, caldi d'estate e freddi d'inverno.

Gli utenti segnalano che le imbarcazioni presentano spesso insufficienti livelli di pulizia, con servizi igienici inadeguati e mancanza di aria condizionata. Inoltre, i mezzi necessitano spesso di manutenzioni, andando ad alimentare la problematica relativa alla sospensione delle corse.

L'11,2% delle osservazioni degli utenti riguarda **l'accessibilità ai servizi marittimi per i residenti**. Le problematiche più ricorrenti risultano essere il sovraffollamento e le difficoltà di prenotazione dei biglietti.

Gli utenti segnalano che le corse sono spesso sovraffollate, in particolare durante i periodi estivi e nei fine settimana, quando la presenza turistica è più significativa. Questo fenomeno rende difficile trovare posti a bordo e, in alcuni casi, costringe i passeggeri a viaggiare in piedi — in violazione delle disposizioni di sicurezza e comfort — o ad attendere la corsa successiva.

Vengono anche evidenziate difficoltà nel processo di acquisto e convalida dei biglietti, che comportano lunghe attese. Alcune compagnie, infatti, richiedono la convalida del titolo di viaggio presso la cassa anche ai possessori di abbonamento.

Ulteriori considerazioni riportate dagli utenti sono di **natura economica**. L'1,5% delle osservazioni riguarda problematiche relative alle tariffe elevate e alla disparità di prezzi.

Gli utenti segnalano che alcune compagnie applicano tariffe più elevate rispetto ad altre, pur offrendo lo stesso servizio. Viene inoltre evidenziato che i mezzi veloci presentano tariffe molto alte, nonostante i tempi di percorrenza non siano significativamente inferiori a quelli dei traghetti. Si sottolinea, infine, che la necessità di prenotare il biglietto in anticipo, per evitare di restare "a terra" nei periodi di sovraffollamento, comporta un costo aggiuntivo, anche per i residenti.

Gli utenti hanno inoltre evidenziato le aree che necessitano di miglioramento per rispondere in modo maggiormente efficace alle esigenze di spostamento (cfr. Figura 27):

1. Frequenza dei Servizi nella Stagione Invernale (760 - ~25%);
2. Tariffe (451 - ~15%);
3. Qualità del Naviglio (405 - ~13%);
4. Orario (492 - ~16%);
5. Frequenza dei Servizi nella Stagione Estiva (273 - ~9%);
6. Qualità del Servizio a Bordo (249 - ~8%);
7. Intermodalità (177 - ~6%);
8. Qualità dei Servizi a Terra (113 - ~3%);
9. Individuazione di un Nuovo Scalo (94 - ~3%);
10. Accessibilità del Servizio (62 - ~2%).

Rispetto agli elementi già citati per le criticità attuali, si evidenziano due ulteriori ambiti di miglioramento, quali il potenziamento dell'intermodalità, attraverso un miglior coordinamento degli orari tra i collegamenti marittimi e gli altri mezzi di trasporto (bus, treno, metropolitana), e l'individuazione di nuovi scali, al fine di ampliare la copertura del servizio.

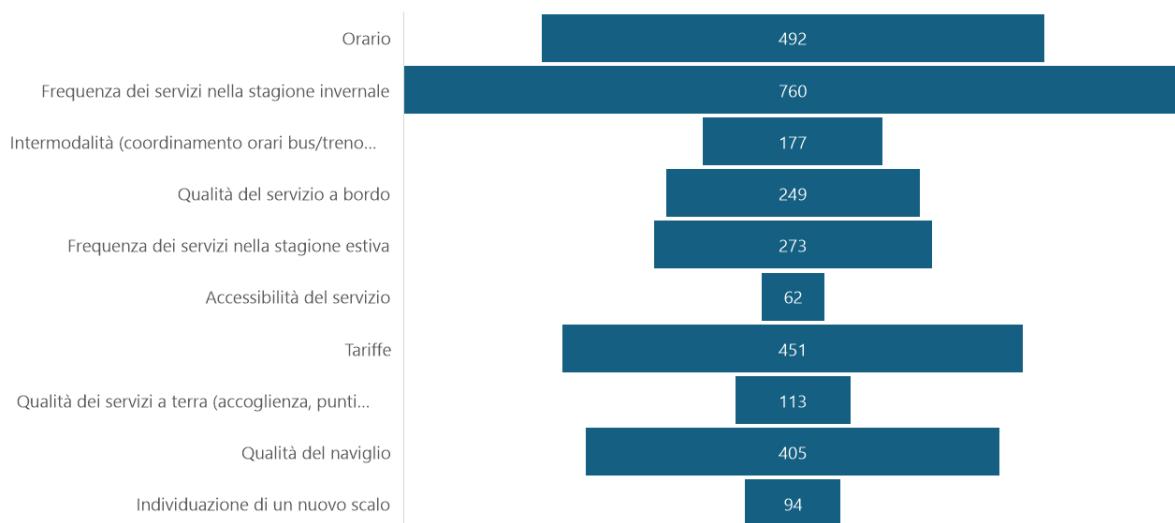


Figura 27 - Numero di osservazioni per aree tematiche di miglioramento dell'attuale servizio

8.2.3 Richiesta di nuove rotte

Si riportano, infine, le indicazioni degli utenti in relazione alla proposta di rotte aggiuntive rispetto all'attuale insieme di rotte facenti parte dell'offerta in continuità territoriale (cfr. Figura 28).

Particolarmente significativa risulta la richiesta di collegamenti in continuità territoriale attualmente riconducibili a servizi autorizzati della direttrice SSAA1, ossia tra le isole dell'arcipelago e la terraferma. Il ~77% del totale di richieste di rotte aggiuntive è associabile a tali tipologie di collegamenti. Di queste, il 70% (46 richieste) è relativo ai collegamenti tra le isole e l'area flegrea (Torregaveta, Pozzuoli, Bacoli, Baia e Bagnoli) e Napoli Mergellina.

Tali richieste evidenziano l'esigenza, da parte degli isolani, di individuare porti e rotte alternative a Napoli, al fine di ridurre i tempi di navigazione, evitare la congestione del centro città e, non meno importante, contenere l'impatto ambientale.

Gli utenti, attraverso lo strumento del questionario, sottolineano, inoltre, la necessità di accompagnare l'introduzione di suddetti servizi marittimi con un potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale, sia su gomma che su ferro.

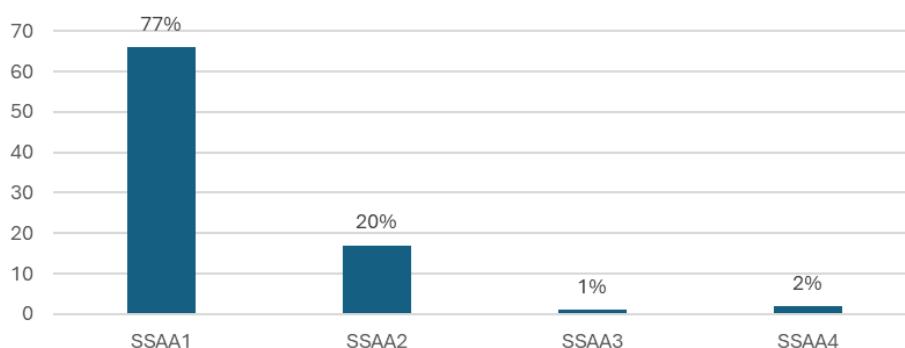


Figura 28 - Percentuale di richieste di nuove rotte per direttive dei servizi autorizzati

8.2.4 Sintesi delle esigenze di mobilità

La definizione delle esigenze di mobilità in relazione alla distribuzione oraria degli spostamenti attuali e/o desiderati è desunta dall'analisi congiunta delle peculiarità territoriali e demografiche del contesto di interesse (§8) e dalle risultanze della campagna di indagine all'utenza (§9.1.1), sono sintetizzate in Tabella 47.

Con riferimento agli *use case* (§8) è stata individuata la fascia prevalente per ciascuno spostamento di andata e di ritorno.

Tabella 47 – Sintesi principali caratteristiche demografiche, socioeconomiche e delle abitudini di spostamento per isola

ISOLA/ANALISI	POPOLAZIONE	POPOLAZIONE MOBILE	DOMANDA SISTEMATICA	DOMANDA TRASPORTATA	ABITUDINI DI SPOSTAMENTO
ISOLA DI CAPRI	13.607	65%	~1.050	~2.200 su Napoli e Sorrento	SISTEMATICI: PREFERENZA PER LE FASCE DI PUNTA, ANDATA MPM E PM (~82%), RITORNO PS (~41%)
ISOLA DI ISCHIA	62.238	66%		~5.500 su Napoli e Pozzuoli	OCCASIONALI: PREFERENZA PER ORARI PIÙ FLESSIBILI, ANDATA PM E MM RITORNO DISTRIBUITO NELLE ORE POMERIDIANE
ISOLA DI PROCIDA	10.044	63%	~3.900		

Per l'utenza residente e non residente sistematica, in particolare, si rende necessario garantire la coppia di collegamenti nelle punte mattutine e serali, mentre per l'utente residente occasionale, che presenta preferenze meno marcate, occorre garantire collegamenti nelle ore di morbida mattutina e pomeridiana (cfr. Tabella 78).

Tabella 48 – Fascia oraria di riferimento per cluster di domanda e per tipologia di spostamento (andata / ritorno)

CLUSTER/FASCIA ORARIA	ANDATA	RITORNO
RESIDENTE SISTEMATICO	PM	PP/ PS
NON RESIDENTE SISTEMATICO		
RESIDENTE OCCASIONALE	PM/MM	MP

8.3 I risultati della consultazione degli stakeholder

Il percorso di consultazione degli stakeholder può essere distinto in due fasi di lavoro.

La prima fase, come in precedenza descritto, ha preso avvio con l'incontro plenario tenutosi in ACAMIR a settembre 2024 e che ha visto la partecipazione di 51 rappresentati tra enti locali, autorità marittime, AdSP, comitati di utenti e compagnie di navigazione.

A seguito dell'analisi dei questionari ricevuti (25 in totale), le richieste presentate sono state valutate in misura anche congiunta con le informazioni raccolte da parte degli utenti, e hanno portato alla definizione di un primo disegno di progetto di rete, basato sulla definizione di criteri progettuali guida da cui far discendere una pianificazione dei servizi che non vedeva nel quadro orario attuale un vincolo di progetto.

Una seconda fase del percorso di consultazione è stata avviata successivamente alla predisposizione del primo disegno di progetto di rete.

Vista la delicatezza del tema, ACAMIR e Regione Campania hanno, infatti, organizzato ad aprile 2025 un secondo ciclo di incontri con i comuni delle isole per presentare gli esiti del percorso di consultazione (prima fase) e lo scenario di progetto di rete dei servizi minimi elaborato a conclusione del percorso sviluppato.

Gli incontri sono stati divisi per ambito (Capri il primo e Ischia/Procida il secondo) e si sono tenuti in modalità mista con alcuni rappresentanti presenti fisicamente nella sede di ACAMIR e altri collegati in videoconferenza.

A seguire l'incontro, agli enti è stato rappresentato un primo schema di quadro orario dei servizi ed è stata trasmessa la presentazione illustrata nel corso dell'incontro: si assegnava, altresì, un termine di 7/10 giorni per far pervenire ulteriori osservazioni.

Nel corso del mese di Maggio 2025, a seguito della ricezione di importanti osservazioni - sia nel merito del progetto e sia nel numero di richieste pervenute - è stato organizzato un secondo round di incontri per discutere delle osservazioni

pervenute, ad esito dei quali sono stati redatti dei verbali per tenere traccia anche formale delle ulteriori richieste avanzate dagli enti, su cui ACAMIR ha assunto l'impegno a valutarne la fattibilità al fine di addivenire a una revisione del progetto di rete dei servizi minimi.

Il progetto di rete è stato quindi ulteriormente rivisto alla luce delle considerazioni/osservazioni pervenute dai Comuni, che in alcuni casi hanno ulteriormente integrato, nelle settimane successive, anche quanto definito all'interno dei verbali.

Le richieste sono state multiple e diversificate, ma in estrema sintesi, riconducibili a quattro macrocategorie:

- ritorno agli orari attuali, con richieste di piccoli aggiustamenti di orario;
- gestione specifica delle corse prevalentemente destinate alle merci, specialmente nei periodi di medio-alta stagione per ridurre i congestionamenti nelle fasi di carico/scarico in porto e sui collegamenti stradali;
- inserimento tra i servizi minimi di corse con unità veloci (anche per limitare lo sbarco di mezzi pesanti e di auto nelle ore di maggiore congestione delle reti stradali sulle isole) ma rinforzare allo stesso tempo le fasce orarie ritenute meno servite ma più critiche per gli spostamenti sistematici;
- valutazione circa la riattivazione di alcuni collegamenti in precedenza eserciti nell'ambito dei servizi minimi.

8.3.1 Livello quantitativo del servizio offerto

A conclusione della prima fase di consultazione degli stakeholder sono state raccolte e analizzate 141 richieste³⁰ riferite al quadro orario attuale dei servizi in continuità territoriale, di cui 113 relative all'ambito "Ischia/Procida" e 28 relative all'ambito "Capri". Tali richieste sono relative ai seguenti aspetti:

- **Modifica del percorso**, in cui si richiede l'aggiunta o la soppressione di uno scalo intermedio o il cambio del porto di partenza/arrivo di una corsa;
- **Estensione della stagionalità della corsa**, in cui si richiede l'estensione della stagionalità di una o più corse attualmente effettuate solo in un determinato periodo dell'anno;
- **Conversione della tipologia di servizio**, in cui si richiede la conversione in servizio minimo di corse attualmente facenti parte del piano dei servizi autorizzati;
- **Richiesta di una nuova corsa**, in cui si richiede l'aggiunta di corse attualmente non presenti nel quadro dei servizi in continuità territoriale;
- Richiesta combinata di modifica del percorso ed estensione della stagionalità della corsa.

Successivamente, il percorso di consultazione ha visto ulteriori incontri con gli enti locali al fine di determinare le migliori condizioni per soddisfare le esigenze raccolte dai territori e addivenire alla definizione di un progetto di rete dei servizi minimi quanto più condiviso e rispondente ai bisogni manifestati.

Le richieste accolte sono naturalmente confluite nel disegno della nuova versione del progetto di rete dei servizi minimi, come descritto nei capitoli successivi della relazione.

8.3.2 Livello qualitativo del servizio offerto

Gli aspetti qualitativi del servizio su cui gli stakeholder hanno espresso osservazioni risultano essere i seguenti:

- Sistema tariffario;
- Riserva di posti per categorie specifiche di utenza;
- Caratteristiche della flotta (naviglio);
- Tutele degli utenti;
- Infrastrutture portuali.

Le principali richieste relative **al sistema tariffario** riguardano l'integrazione tra le compagnie che operano nel golfo.

³⁰ Ogni singola corsa oggetto di proposta di modifica, o di aggiunta o di eliminazione costituisce una richiesta oggetto di analisi.

In particolare, gli stakeholder del Comune di Capri chiedono che gli abbonamenti dei lavoratori residenti sull'isola siano validi su tutte le linee, indipendentemente dall'operatore, e che vi sia un'integrazione tariffaria con il servizio di trasporto pubblico di linea della Città Metropolitana di Napoli.

È inoltre richiesta la possibilità per i residenti di acquistare biglietti andata/ritorno e l'introduzione di tariffe agevolate per specifiche categorie (bambini, studenti, pendolari, pensionati, persone a mobilità ridotta e associazioni sportive). Anche gli stakeholder dell'isola di Ischia avanzano richieste simili, con particolare attenzione alla fruibilità degli abbonamenti e alla possibilità di acquistare i biglietti online. Viene inoltre proposta l'adozione di un biglietto unico elettronico, supportato da una app dedicata, e l'eliminazione degli oneri di prenotazione anticipata per i residenti, inclusi i veicoli.

In merito alla **riserva di posti**, è richiesta la garanzia di un numero adeguato di posti per i residenti e gli operatori dei servizi pubblici essenziali (sanità, trasporti, forze dell'ordine, vigili del fuoco, capitanerie del porto). In particolare, il Comune di Procida sottolinea l'esigenza di assicurare ai residenti la disponibilità di posti a bordo.

Per quanto riguarda **la flotta**, si richiede l'ammodernamento dei mezzi, e una particolare attenzione alle unità veloci, per le quali si verificano frequenti cancellazioni in caso di maltempo. Si sollecita, inoltre, un miglioramento dell'accessibilità a bordo delle unità veloci, affinché le persone a mobilità ridotta possano imbarcarsi senza alcuna forma di discriminazione. In particolare, ascensori e/o montascale dovrebbero essere manovribili direttamente dalle persone a mobilità ridotta o dal loro accompagnatore. Devono inoltre essere previsti percorsi accessibili all'interno delle unità veloci per le persone con disabilità, inclusi i servizi igienici.

Gli stakeholder chiedono l'introduzione di misure a tutela dell'utenza, tra cui rimborsi proporzionati ai ritardi, maggiore trasparenza nella comunicazione delle soppressioni di corse (preferibilmente tramite un'applicazione condivisa tra le compagnie) e l'istituzione di un piano emergenziale in caso di condizioni meteorologiche avverse.

Infine, le società di navigazione richiedono interventi di ammodernamento delle infrastrutture portuali, compresa la garanzia di ormeggi notturni per le unità non operative.

9 I servizi individuati per la verifica del mercato

9.1 L'approccio metodologico

L'individuazione dei servizi di collegamento marittimi in continuità territoriale è stata sviluppata mediante un approccio metodologico che ha inteso mettere a sistema una pluralità di dimensioni quali: criteri trasportistici, esigenze degli utenti e degli stakeholders (rilevate attraverso le specifiche campagne di indagine con questionari precedentemente descritte), limiti infrastrutturali ed esigenze economiche.

Il disegno progettuale ha richiesto inizialmente un'analisi approfondita del contesto attuale dei servizi di collegamento con le isole, che ha riguardato sia il perimetro degli attuali servizi minimi sia quello dei servizi autorizzati e SIEG.

Date le peculiarità specifiche, i servizi sono stati analizzati nello stato di fatto e disegnati nel progetto di rete suddividendo due ambiti "Ischia-Procida" e "Capri".

Tale scelta deriva dal fatto che le relazioni da e per le isole già oggi mantengono una suddivisione operativa anche in termini di impiego di mezzi: il naviglio utilizzato per le relazioni da e per l'isola di Capri, infatti, non hanno interrelazioni regolari con quelle utilizzate per i collegamenti con Ischia/Procida, e viceversa.

Diversamente rispetto a Capri, Ischia e Procida hanno una pluralità di relazioni dove già gli attuali servizi minimi presentano importanti interrelazioni tra le due isole, con orari e direttive che prevedono scali a Procida e attestazione in origine o destinazione da Ischia, rendendo di fatto non separabile la pianificazione dei servizi.

Dopo una prima valutazione sullo stato di fatto e le richieste pervenute di adeguamento del livello dei servizi minimi, è stata sviluppata una preliminare pianificazione del quadro orario progettuale, tenendo conto dell'operatività attuale dei mezzi impiegati nei servizi minimi, considerando i tempi di percorrenza delle tratte e i vincoli infrastrutturali condivisi dalle capitanerie e dalle autorità portuali (es. tempi minimi di sosta nei porti e i tempi minimi tra gli arrivi e le partenze in corrispondenza di ciascun porto e ciascuna tipologia di mezzo, rilevati attraverso un'apposita indagine).

I questionari utenti hanno fornito un ulteriore importante strumento per la definizione di un adeguato assetto progettuale. I punti cardine di cui si è tenuto conto, ricavati appunto dalle analisi dei dati raccolti grazie al questionario somministrato all'utenza, riguardano:

- esigenze di "primo spostamento" da e per le isole concentrato nelle fasce di punta del mattino, in cui si concentra la gran parte degli spostamenti di origine per matrice di lavoro o studio;
- spostamenti di rientro al luogo di origine invece più distribuite nel corso degli orari pomeridiani/serali;
- frequenza dei servizi, ritenuta uno degli elementi maggiormente impattanti sull'attuale assetto dei servizi, percepita come elemento critico e, di conseguenza, di cui tenere conto nella definizione del nuovo progetto di rete. Gli utenti, in particolare, hanno osservato una limitata presenza di servizi in alcune fasce orarie, che rendono più difficile il rientro al luogo di origine.

Questi elementi sono stati considerati in modo centrale nella costruzione del progetto di rete che traguarda un incremento generale dei servizi minimi proprio per rispondere a dette esigenze. Inoltre, si è cercato di riequilibrare il mix tra servizi con unità navali Ro-Ro (che consentono anche il trasporto di veicoli) e Unità Veloci (solo trasporto passeggeri) in modo da disegnare un nuovo quadro di offerta ampliato oltre che nei volumi assoluti di servizi anche nelle differenti modalità di soddisfacimento delle esigenze della popolazione.

I macro-criteri progettuali adottati – identificati sintetizzando le diverse prospettive di stakeholders e utenti del servizio - riguardano in particolare (cfr. Figura 29):

- la garanzia almeno dell'attuale livello di servizio per ciascun ambito di riferimento. Il programma dei servizi minimi attuali viene confermato³¹ ed esteso, attraverso l'integrazione nel programma dei servizi minimi di alcuni servizi attualmente autorizzati e l'estensione della stagionalità di alcune corse;
- la garanzia del servizio bidirezionale nelle fasce orarie:
 - di punta, attraverso almeno una coppia di corse da e verso la terraferma;

³¹ Ad eccezione della corsa delle 9:25 Napoli–Procida–Ischia e di quella delle 11:30 Ischia–Procida–Pozzuoli, che nello scenario di progetto non prevedono lo scalo a Ischia, al fine di ridurre il traffico dei mezzi navali nel porto, su richiesta del Comune di Ischia

- di morbida, prevedendo l'andata verso la terraferma nella fascia morbida mattutina ed il ritorno nella fascia morbida pomeridiana;
- le peculiarità territoriali e l'ascolto di richieste puntuali formulate da utenti e stakeholders.

Nello scenario di progetto, in particolare, nelle **fasce di punta** è prevista, sia per l'ambito "Ischia-Procida" che per l'ambito "Capri", almeno una coppia di corse di collegamenti fra ciascuna isola e la terraferma. L'attività progettuale ha inoltre previsto il soddisfacimento delle richieste degli stakeholders e degli utenti.



Figura 29 - I macro-criteri progettuali adottati

Accanto alle esigenze di ottimizzare/integrare le previsioni di servizi nel progetto di rete, ulteriore riflessione ha riguardato la ricerca di soluzioni operative per migliorare l'appetibilità del servizio per le imprese, nella logica di ricercare le condizioni per favorire l'apertura dei servizi all'interesse del mercato.

L'elaborazione del progetto ha quindi ricercato una pianificazione sinergica per ottimizzare il c.d. "giro-nave", che può costituire un elemento che favorisce l'espressione di un interesse da parte delle imprese di navigazione a esercire i servizi, motivo per cui, ove possibile, si è cercato di costruire una programmazione oraria che – seppur preliminare – presentasse caratteristiche tali da ottimizzare l'impiego delle unità navali.

9.2 La rappresentazione dei servizi minimi e la produzione prevista

L'assetto complessivo dei servizi - oggetto delle prescrizioni regolatorie adottate con Delibera ART 22/2019 – prevede una riorganizzazione dei collegamenti atta a soddisfare le esigenze di mobilità degli *use case* dell'utenza, come precedentemente individuati (cap. 8), con un'attenzione particolare alle fasce orarie di punta del mattino (arrivo tra le 7 e le 9), pomeridiana (partenza tra le 12.30 e 14.30) e serale (partenza tra le 17 e le 19), ricercando un equilibrio tra corse esercite con motonavi, che consentono la possibilità di trasporto dei veicoli e forniscono maggiore affidabilità in condizioni meteo marine avverse, e unità veloci, che assicurano minori tempi di percorrenza e, specialmente verso le isole, limitano l'afflusso dei veicoli pesanti e degli automezzi che in determinate fasce orarie creano importanti problemi di viabilità.

Ai fini della consultazione per la verifica del mercato, gli scenari di progetto sono rappresentati evidenziando quanto previsto nella Misura 2 della delibera ART n. 22/2019, ossia:

- Linea (relazioni O-D);
- Direzione;
- Fasce orarie;
- Numero medio di corse / giorno;
- Produzione migliatica complessiva.

Per assicurare la continuità oraria dei collegamenti marittimi verso le isole dell'arcipelago campano sono state individuate le stesse fasce orarie considerate per definire il quadro orario attuale, che si riportano nella seguente Tabella 49.

Tabella 49 - Fasce orarie di riferimento

Sigle Fascia	Nome Fascia	Inizio	Fine	Descrizione
MPM	morbida primo mattino (notturna)	0:00	6:59	in partenza dall'origine tra le 00:00 e le 06:59 e con arrivo alla destinazione finale prima delle 07:00
PM	punta mattina	7:00	9:00	in arrivo alla destinazione finale tra le 07:00 e le 09:00
MM	morbida mattina	9:00	12:29	se non compresa nelle categorie precedenti, in partenza dall'origine tra le 09:00 e le 12:29
PP	punta rientro pomeriggio	12:30	14:30	in partenza dall'origine tra le 12:30 e le 14:30
MP	morbida pomeriggio	14:31	16:59	in partenza dall'origine tra le 14:31 e le 16:59
PS	punta rientro sera	17:00	19:00	in partenza dall'origine tra le 17:00 e le 19:00
MS	morbida sera	19:01	23:59	in partenza dall'origine dopo le 19:00

Le tabelle seguenti riportano l'elenco delle linee, la produzione migliatica e il numero di corse giornaliere per linea, per direzione (tratta) e per fascia oraria di servizio, così come individuate in base ai criteri progettuali adottati e alle richieste ricevute, programmate in conformità alle indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, ai sensi della Delibera 22/2019. La rete dei servizi di trasporto marittimo regionale è articolata nei 2 ambiti "Ischia / Procida" e "Capri", 3 direttive e 12 linee come riportato in Tabella 50.

Tabella 50 - Elenco delle linee nello scenario di progetto

AMBITO "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
	SSMM3	2.4	Procida – Pozzuoli
		3.1	Capri – Napoli
AMBITO "CAPRI"		3.2	Capri – Sorrento

A conclusione della trattazione sul nuovo assetto dei servizi per ciascuno dei due ambiti individuati, si riepilogano i principali elementi del progetto di rete nel suo complesso, da cui si ricava il dato complessivo di incremento dei servizi che Regione Campania propone per rispondere alle esigenze manifestate da utenti e stakeholders e incrementare i livelli di servizio in continuità territoriale con le isole.

Tabella 51 – Confronto tra la produzione migliatica di progetto e lo stato di fatto attuale.

AMBITO	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
Ischia/Procida	227.177	296.461	+69.284
Capri	102.236	188.392	+86.156
TOTALE	329.413	484.853	+155.440

Complessivamente, nell'ambito del nuovo assetto di rete dei servizi minimi:

- l'ambito Ischia-Procida sviluppa 296.461 miglia nello scenario di progetto, rispetto alle 227.177 miglia attuali, con un incremento di circa il 30,5%;
- l'ambito Capri sviluppa invece 188.392 miglia annuali rispetto a una produzione attuale di 102.236 miglia, con un incremento complessivo pari a circa l'84,3%.

Con riguardo ai servizi oggi eserciti in regime autorizzato di cui si prevede l'inclusione all'interno del progetto di rete dei servizi minimi, sono state raccolte informazioni dalle compagnie di navigazione che oggi erogano servizi sulle medesime direttive/linee al fine di fornire un quadro informativo utile agli operatori a esprimere il loro eventuale interesse nell'esercizio dei servizi. Si rinvia pertanto all'allegato D che riporta informazioni relative ai passeggeri trasportati e al quadro tariffario applicato su detti servizi.

9.3 Il nuovo assetto di rete

9.3.1 Ambito "Capri"

Per l'ambito Capri il progetto di rete prevede un incremento dei servizi rispetto al perimetro dei servizi minimi attuali. In particolare, il progetto prevede due importanti modifiche rispetto all'attuale quadro orario dei servizi:

- l'inserimento di una coppia di corse Capri-Napoli in fascia MPM, per consentire il trasporto delle merci sull'isola, da realizzarsi nei periodi di media e alta stagione per limitare l'afflusso di mezzi pesanti e auto nelle ore di punta, in coerenza anche con le ordinanze adottate dagli enti per razionalizzare gli sbarchi sull'isola;
- inserimento di corse con mezzo unità veloce a incremento dei collegamenti inclusi nei servizi minimi sulla direttrice Capri-Napoli e viceversa.

La tabella seguente riporta un quadro di sintesi tra la produzione migliatica attuale (su base annuale) e quella prevista in applicazione dello scenario di progetto: si evidenzia il significativo incremento previsto nello scenario di progetto, concentrato sulla direttrice Capri - Napoli.

Tabella 52 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Capri

Direttrice	Cod. Linea	Tratta	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
			Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno
SSMM3	3.1	Capri – Napoli	78.812	164.968	+86.156
	3.2	Capri – Sorrento	23.424	23.424	
TOTALE AMBITO CAPRI			102.236	188.392	+86.156

La produzione migliatica prevista nello scenario di progetto si ricava dal prodotto tra la lunghezza di ciascuna tratta/corsa per il numero di corse previste nell'anno, come sintetizzato nella Tabella 53 che segue.

Tabella 53 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
3.1	Capri – Napoli	17	4.852	82.484	164.968
	Napoli – Capri	17	4.852	82.484	
3.2	Capri – Sorrento	8	1.464	11.712	23.424
	Sorrento – Capri	8	1.464	11.712	
TOTALE AMBITO CAPRI			12.632	188.392	

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio - rispettivamente per la media e alta stagione e per la bassa stagione – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 54 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione (*evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico e ** specifica l'effettuazione di una corsa aggiuntiva rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione)

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	2**	15
	Napoli – Capri	2	2	5	2	1	2	1**	15
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	4	38

Tabella 55 – Nuovo programma di esercizio - bassa stagione

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli	0	2	3	0	1	3	1	10
	Napoli – Capri	1	2	2	2	0	2	1	10
3.2	Capri – Sorrento	0	1	1	1	0	1	0	4
	Sorrento – Capri	0	1	1	0	1	0	1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		1	6	7	3	2	6	3	28

Viste le differenze nella tipologia di mezzi impiegati e la scelta di individuare, per i collegamenti con unità veloci, servizi oggi svolti in regime autorizzato da inserire nel perimetro dei servizi minimi come definiti nel nuovo progetto di rete, si ritiene utile rappresentare un ulteriore dettaglio dei servizi per categorie omogenee (cd. "sub-ambiti") al fine di consentire agli operatori di disporre di ulteriori elementi utili a formulare le proprie valutazioni circa l'interesse o meno all'esercizio di detti servizi.

9.3.1.1 Sub ambito Capri traghetti/TMV

Trattasi di un raggruppamento omogeneo di servizi eserciti con traghetti e/o TMV che tendenzialmente coincide con il perimetro degli attuali servizi minimi che gli enti hanno richiesto di confermare nell'ambito della consultazione. Rispetto al quadro orario attuale, si aggiunge per la media e alta stagione la corsa nella fascia oraria MPM, utile a ottimizzare il traffico di veicoli sull'isola ed evitare congestiamenti anche da parte di mezzi pesanti che sbarcano sull'isola nelle ore di punta.

Tabella 56 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
				3.1	3.2
3.1	Capri – Napoli	17	2.532	43.044	86.088
	Napoli – Capri	17	2.532	43.044	
3.2	Capri – Sorrento	8	1.464	11.712	23.424
	Sorrento – Capri	8	1.464	11.712	
TOTALE AMBITO CAPRI		7.992		109.512	

Tabella 57 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione (* specifica l'effettuazione di una corsa aggiuntiva rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione)

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli	2	0	2	1	1	0	1*	7
	Napoli – Capri	2	0	2	1	0	1	1*	7
3.2	Capri – Sorrento	0	1	1	1	0	1	0	4
	Sorrento – Capri	0	1	1	0	1	0	1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		4	2	6	3	2	2	3	22

Tabella 58 – Nuovo programma di esercizio - bassa stagione

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
3.1	Capri – Napoli	0	1	2	0	1	1	1	6
	Napoli – Capri	1	0	2	1	0	1	1	6
3.2	Capri – Sorrento	0	1	1	1	0	1	0	4
	Sorrento – Capri	0	1	1	0	1	0	1	4
TOTALE AMBITO CAPRI		1	3	6	2	2	3	3	20

9.3.1.2 Sub ambito Capri Unità Veloci

Per coprire l'esigenza espressa dagli enti di disporre anche di collegamenti veloci da e per l'isola, pur senza aumentare il numero di approdi sull'isola in particolare per auto e mezzi pesanti, sono stati individuati dei servizi, oggi eserciti dagli operatori in regime autorizzato, che nel progetto di rete si prevede rientrino nel perimetro dei servizi minimi. Le tabelle seguenti sintetizzano i principali indicatori di dimensionamento del sub ambito.

Tabella 59 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
				3.1	78.880
3.1	Capri – Napoli	17	2.320	39.440	78.880
	Napoli – Capri	17	2.320	39.440	
TOTALE AMBITO CAPRI		4.640		78.880	

Tabella 60 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione

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

Tabella 61 – Nuovo programma di esercizio - bassa stagione

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

9.3.2 Ambito "Ischia/Procida"

Per l'ambito "Ischia/Procida" il progetto di rete prevede un incremento dei servizi rispetto al perimetro dei servizi minimi attuali. Rispetto all'attuale quadro orario dei servizi sono state, infatti, apportate le seguenti integrazioni:

- rafforzamento dei collegamenti con unità veloci e l'estensione sull'annualità piena di corse attualmente effettuate negli orari serali ma su base stagionale;
- rafforzamento dei collegamenti con motonave;
- riduzione del numero di M/N in arrivo e in partenza nel porto di Ischia nella fascia 7-12.

La tabella seguente riporta un quadro di sintesi tra la produzione migliatica attuale (su base annuale) e quella prevista in applicazione dello scenario di progetto: anche in questo caso si evidenzia il significativo incremento dei servizi minimi rispetto allo stato di fatto.

Tabella 62 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

Diretrice	Cod. Linea	LINEA	PRODUZIONE ATTUALE		Δ PRODUZIONE
			Miglia/anno	Miglia/anno	
SSMM1	1.1	Ischia – Napoli	2.442	39.072	+ 21.504
	1.2	Ischia – Procida – Napoli	8.724	148.291	+ 9.350
	1.3	Casamicciola – Napoli	366	6.588	0
	1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	366	6.954	0
	1.5	Procida – Napoli	1.586	20.618	+ 4.758
SSMM2	2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	1.098	12.078	- 4.026
	2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	1.342	17.446	0
	2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	2.928	35.136	+ 35.136
	2.3	Procida – Monte di Procida	864	2.592	0
	2.4	Procida – Pozzuoli	1.098	7.686	+ 2.562
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			227.177	296.461	+ 69.284

La produzione migliatica prevista nello scenario di progetto si ricava dal prodotto tra la lunghezza di ciascuna tratta/corsa per il numero di corse previste nell'anno, come sintetizzato nella tabella che segue.

Tabella 63 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
1.1	Ischia – Napoli	16	1.892	30.272
	Napoli – Ischia	16	550	8.800
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	3.874	65.858
	Napoli – Procida – Ischia	17	4.850	82.433
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0
	Napoli – Casamicciola	18	366	6.588
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	366	6.954
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0
1.5	Procida – Napoli	13	732	9.516
	Napoli – Procida	13	854	11.102
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	366	4.026
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	732	8.052
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	671	8.723
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	671	8.723
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	1.464	17.568
	Pozzuoli – Casamicciola	12	1.464	17.568
2.3	Procida – Monte di Procida	3	432	1.296
	Monte di Procida – Procida	3	432	1.296
2.4	Procida – Pozzuoli	7	732	5.124
	Pozzuoli – Procida	7	366	2.562
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			20.814	296.461

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio - rispettivamente per la media e alta stagione e per la bassa stagione – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 64 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione (*evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico, ** specifica l'effettuazione di una corsa aggiuntiva rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione e *** specifica l'effettuazione di una corsa in meno rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione)

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	0**	2
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						2
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	8	7	61

Tabella 65 – Nuovo programma di esercizio - bassa stagione

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli			2	1			1	4
	Napoli – Ischia								0
1.2	Ischia – Procida – Napoli		2	1	2	2	1	2	10
	Napoli – Procida – Ischia		1	3	1	2	2	4	13
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					2
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

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
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	9	15	9	7	6	7	55

Viste le differenze nella tipologia di mezzi impiegati e le modifiche introdotte al progetto di rete anche ipotizzando l'inclusione del perimetro di servizi minimi di tracce oggi esercite in regime autorizzato, la trattazione del progetto di rete per l'ambito Ischia/Procida viene ulteriormente segmentata per sub ambiti omogenei di servizio.

9.3.2.1 Sub ambito Ischia/Procida traghetti/TMV

Trattasi di un raggruppamento omogeneo di servizi eserciti con traghetti e/o TMV che tendenzialmente coincide con il perimetro degli attuali servizi minimi che gli enti hanno richiesto di confermare nell'ambito della consultazione. All'interno di questo raggruppamento si considerano anche i collegamenti scolastici tra Procida e Monte di Procida.

Tabella 66 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

Diretrice	Cod. Linea	LINEA	PRODUZIONE ATTUALE		PRODUZIONE PROGETTO		Δ PRODUZIONE
			Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno	
SSMM1	1.1	Ischia – Napoli	17.568	17.568			0
	1.2	Ischia – Procida – Napoli	68.442	62.220			- 6.222
	1.3	Casamicciola – Napoli	6.588	6.588			0
	1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	6.954	6.954			0
	1.5	Procida – Napoli	0	4.758			+ 4.758
SSMM2	2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	16.104	12.078			- 4.026
	2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	9.516	9.516			0
	2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	0			0
	2.3	Procida – Monte di Procida	2.592	2.592			0
	2.4	Procida – Pozzuoli	0	2.562			+ 2.562
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			127.764	124.836			-2.928

La produzione migliatica prevista nello scenario di progetto si ricava dal prodotto tra la lunghezza di ciascuna tratta/corsa per il numero di corse previste nell'anno, come sintetizzato nella tabella che segue.

Tabella 67 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
1.1	Ischia – Napoli	16	1.098	17.568
	Napoli – Ischia	16	0	0
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	1.464	24.888
	Napoli – Procida – Ischia	17	2.196	37.332
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0
	Napoli – Casamicciola	18	366	6.588
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	366	6.954
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0
1.5	Procida – Napoli	13	0	0
	Napoli – Procida	13	366	4.758

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	366	4.026
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	732	8.052
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	366	4.758
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	366	4.758
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	0	0
	Pozzuoli – Casamicciola	12	0	0
2.3	Procida – Monte di Procida	3	432	1.296
	Monte di Procida – Procida	3	432	1.296
2.4	Procida – Pozzuoli	7	366	2.562
	Pozzuoli – Procida	7	0	0
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			8.916	124.836

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 68 - Nuovo programma di esercizio - annuale (*evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico)

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

9.3.2.2 Sub ambito Ischia/Procida Unità veloci

Il raggruppamento considera le corse complessivamente erogate per i collegamenti con unità veloci e comprende, oltre agli orari dei servizi minimi attualmente svolti con unità veloci – che gli enti hanno richiesto di confermare – ulteriori aggiustamenti rispetto allo stato di fatto, quali:

- estensione all'intera annualità di una coppia di corse sulla direttrice Napoli-Procida-Ischia nella fascia oraria di morbida serale, attualmente esercita solo in media e alta stagione;
- integrazione di una ulteriore coppia di corse di collegamento: in andata tra Ischia e Napoli in partenza da Ischia nella fascia di morbida del mattino (con stagionalità annuale), in rientro da Napoli a Ischia in partenza da Napoli nella fascia di morbida serale (esclusivamente in alta stagione). In particolare, tale integrazione si prevede avvenga inserendo nel perimetro dei servizi minimi corse già oggi esercite in regime autorizzato.

Tabella 69 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

Diretrice	Cod. Linea	LINEA	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
			Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno
SSMM1	1.1	Ischia – Napoli	0	7.808	+ 7.808
	1.2	Ischia – Procida – Napoli	70.499	78.795	+ 8.296
	1.3	Casamicciola – Napoli	0	0	
	1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	0	0	
	1.5	Procida – Napoli	15.860	15.860	
SSMM2	2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	0	0	
	2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	0	0	
	2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	0	
	2.3	Procida – Monte di Procida	0	0	
	2.4	Procida – Pozzuoli	5.124	5.124	
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			91.483	107.587	+ 16.104

La produzione migliatica prevista nello scenario di progetto si ricava dal prodotto tra la lunghezza di ciascuna tratta/corsa per il numero di corse previste nell'anno, come sintetizzato nella tabella che segue.

Tabella 70 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
1.1	Ischia – Napoli	16	366	5.856
	Napoli – Ischia	16	122	1.952
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	2.196	37.332
	Napoli – Procida – Ischia	17	2.440	41.463
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0
	Napoli – Casamicciola	18	0	0
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	0	0
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0
1.5	Procida – Napoli	13	732	9.516
	Napoli – Procida	13	488	6.344
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	0	0
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	0	0
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	0	0
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	0	0
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	0	0
	Pozzuoli – Casamicciola	12	0	0
2.3	Procida – Monte di Procida	3	0	0
	Monte di Procida – Procida	3	0	0
2.4	Procida – Pozzuoli	7	366	2.562
	Pozzuoli – Procida	7	366	2.562



CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
	TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA	7.076	107.587	

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 71 - Nuovo programma di esercizio (* specifica l'effettuazione di una corsa aggiuntiva rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione e ** specifica l'effettuazione di una corsa in meno rispetto a quanto indicato limitatamente all'alta stagione)

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli			1					1
	Napoli – Ischia							0*	0
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				0*		1
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	1	3	19

9.3.2.3 Sub ambito Ischia/Procida rinforzo collegamenti motonave

Trattasi di un raggruppamento omogeneo di servizi eserciti con traghetti e/o TMV in aggiunta e rinforzo rispetto al perimetro di servizi attualmente previsto nello stato di fatto. Questo raggruppamento di servizi – che va a includere anche il servizio di collegamento notturno prevalentemente utilizzato per il trasporto di merci già oggi esercito – riguarda corse attualmente esercite in regime autorizzato che si prevede vengano incluse nel perimetro dei servizi minimi in riscontro alle richieste degli enti che hanno richiesto maggiori collegamenti in continuità territoriale ma, allo stesso tempo, di evitare incrementi di approdi sulle isole che, specialmente negli orari di punta e in alta stagione, comportano rilevanti criticità di gestione dell'afflusso di utenti.

Tabella 72 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

Diretrice	Cod. Linea	LINEA	PRODUZIONE ATTUALE		PRODUZIONE PROGETTO		Δ PRODUZIONE
			Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno	Miglia/anno	
SSMM1	1.1	Ischia – Napoli	0		13.696		+ 13.696
	1.2	Ischia – Procida – Napoli	0		7.276		+ 7.276

Diretrice	Cod. Linea	LINEA	PRODUZIONE ATTUALE		PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE Miglia/anno
			Miglia/anno	Miglia/anno		
SSMM2	1.3	Casamicciola – Napoli	0	0		
	1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	0	0		
	1.5	Procida – Napoli	0	0		
SSMM2	2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	0	0		
	2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	7.930	7.930		
	2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	35.136	+ 35.136	
	2.3	Procida – Monte di Procida	0	0		
	2.4	Procida – Pozzuoli	0	0		
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			7.930	64.038		+ 56.108

La produzione migliatica prevista nello scenario di progetto si ricava dal prodotto tra la lunghezza di ciascuna tratta/corsa per il numero di corse previste nell'anno, come sintetizzato nella tabella che segue.

Tabella 73 – Corse annuali e produzione migliatica annua

CODE	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA
1.1	Ischia – Napoli	16	428	6.848
	Napoli – Ischia	16	428	6.848
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	214	3.638
	Napoli – Procida – Ischia	17	214	3.638
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0
	Napoli – Casamicciola	18	0	0
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	0	0
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0
1.5	Procida – Napoli	13	0	0
	Napoli – Procida	13	0	0
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	0	0
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	0	0
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	305	3.965
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	305	3.965
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	1.464	17.568
	Pozzuoli – Casamicciola	12	1.464	17.568
2.3	Procida – Monte di Procida	3	0	0
	Monte di Procida – Procida	3	0	0
2.4	Procida – Pozzuoli	7	0	0
	Pozzuoli – Procida	7	0	0
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			4.822	64.038

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio - rispettivamente per la media e alta stagione e per la bassa stagione – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 74 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione

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
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

Tabella 75 – Nuovo programma di esercizio - bassa stagione

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
1.1	Ischia – Napoli								0
	Napoli – Ischia								0
1.2	Ischia – Procida – Napoli								0
	Napoli – Procida – Ischia								0
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
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	1	3	1	2	1	0	10

10 Gli indicatori territoriali dello scenario di progetto

Gli indicatori territoriali sono stati calcolati anche per lo scenario di progetto, utilizzando le stesse formule riportate nel Capitolo 4 e il numero di corse giornaliere previsto per ciascun collegamento Isola-Terraferma.

Le seguenti Tabella 76 e Tabella 77 riportano, per ciascun indicatore, il confronto tra i valori dello scenario attuale e quelli dello scenario di progetto.

Tabella 76 - Numero corse in fascia MPM-PM di andata dall'isola verso la terraferma per ogni 1.000 spostamenti

ORIG.	DEST.	LINEE CHE EFFETTUANO IL SERVIZIO	ALTA STAGIONE		MEDIA STAGIONE		BASSA STAGIONE	
			ATTUALE	PROG.	ATTUALE	PROG.	ATTUALE	PROG.
CAPRI	NAPOLI	3.1	4,58	13,74	4,58	13,74	4,58	4,58
	SORRENTO	3.2	10,68	10,68	10,68	10,68	10,68	10,68
ISCHIA	NAPOLI	1.1-1.2-1.3-1.4	1,40	2,10	1,40	2,10	1,40	1,40
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.2 (var)	3,18	6,37	3,18	6,37	3,18	3,18
PROCIDA	NAPOLI	1.2-1.4-1.5	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05	4,05
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.4	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04	9,04

Nello scenario di progetto si osservano variazioni significative del numero di corse per 1.000 spostamenti su alcuni collegamenti, limitatamente all'alta e media stagione nelle fasce MPM e PM (celle evidenziate in verde). In particolare, aumentano le corse da Capri a Napoli, con un incremento rilevante in alta e media stagione (da 4,58 a 13,74), nonché, in misura minore, da Ischia verso Pozzuoli (da 3,18 a 6,37) e da Ischia verso Napoli (da 1,40 a 2,10). Restano invece invariati i valori sulle restanti tratte, come Capri-Sorrento, Procida-Napoli e Procida-Pozzuoli, a conferma di un'offerta considerata già adeguata o non oggetto di interventi progettuali nelle fasce orarie analizzate.

Tabella 77 - Numero corse giornaliero di andata dall'isola verso la terraferma per ogni 1.000 residenti mobili

ORIG.	DEST.	LINEE CHE EFFETTUANO IL SERVIZIO	ALTA STAGIONE		MEDIA STAGIONE		BASSA STAGIONE	
			ATTUALE	PROG.	ATTUALE	PROG.	ATTUALE	PROG.
CAPRI	NAPOLI	3.1	1,13	2,58	0,97	2,42	0,97	1,61
	SORRENTO	3.2	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50
ISCHIA	NAPOLI	1.1-1.2-1.3-1.4	0,42	0,54	0,39	0,54	0,39	0,45
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.2 (var)	0,54	0,95	0,54	0,95	0,54	0,95
PROCIDA	NAPOLI	1.2-1.4-1.5	2,68	3,30	2,47	3,30	2,47	3,09
	POZZUOLI	2.1-2.2-2.4	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45	3,45

Per quanto riguarda l'indicatore relativo al numero di corse per 1.000 residenti mobili, si rilevano aumenti più diffusi tra i collegamenti e le stagioni (celle evidenziate in verde). Le corse da Capri a Napoli passano da 1,13 a 2,58 in alta stagione e crescono anche nelle altre due stagioni, così come quelle da Ischia a Napoli (da 0,42 a 0,54 in alta stagione e da 0,39 a 0,54 in bassa e media stagione), da Ischia a Pozzuoli (da 0,54 a 0,95 in tutte le stagioni) e da Procida a Napoli (da 2,68 a 3,30 in alta stagione e da 2,47 a 3,30 in bassa e media stagione), seppur con un incremento più contenuto.

I valori sui collegamenti Procida-Pozzuoli e Capri-Sorrento restano invariati, riflettendo una situazione di stabilità dell'offerta in rapporto alla popolazione mobile. I potenziamenti si concentrano principalmente sulle direttive verso Napoli, confermando un focus progettuale sulle connessioni con il porto principale del capoluogo. ☰

11 La disponibilità a pagare degli utenti

Dalle attività di Consultazione espletate, specialmente verso gli utenti, è emersa la sostanziale disponibilità degli stessi a pagare, rispetto alle tariffe applicate. Ciò è testimoniato dalla bassa incidenza di osservazioni circa i costi del servizio per l'utenza.

Bisogna, infatti, considerare il peso delle agevolazioni tariffarie concesse ai soggetti residenti sulle isole. Come rappresentato nella ricostruzione delle tariffe attualmente vigenti, se si analizzano le tariffe applicate da CAREMAR, emergono differenziali nell'ordine del 75/80% tra le tariffe praticate ai passeggeri ordinari e quelle praticate ai residenti.

Emerge quindi chiaramente che la logica sin qui seguita dall'ente è stata quella di valorizzare gli importanti flussi turistici sulle isole, per cui i vettori applicano tariffe superiori, riversando i benefici sugli utenti in termini di riduzione delle tariffe loro applicate. Aggiungendo alcune ulteriori considerazioni:

- le tariffe applicate non sono state oggetto di adeguamenti significativi negli ultimi anni, nonostante l'importante incremento dei costi per i vettori e del tendenziale aumento dei prezzi registrato a livello macroeconomico;
- anche con riguardo alle tariffe praticate per i residenti, si evidenzia quindi la possibilità di procedere a possibili ritocchi delle tariffe, che andrebbero a incidere in maniera tutto sommato contenuta ma che potrebbero contribuire alla raccolta di risorse da reinvestire sul miglioramento del servizio stesso;
- anche le tariffe ordinarie, invece praticate a soggetti non residenti, potrebbero essere oggetto di adeguamento anche guardando alle compagnie che offrono servizi simili in regime autorizzato e che in questo caso sono a tutti gli effetti dei competitor di mercato.

Ciò che invece è emerso in modo importante sia nel confronto con gli enti sia dai questionari degli utenti è l'esigenza di intervenire con aggiustamenti mirati al sistema tariffario per aggiornare la proposta di nuovi prodotti commerciali indirizzata maggiormente verso l'utenza pendolare (residenti e lavoratori non residenti nelle isole).

Emergono oggi alcune differenze nel sistema tariffario applicato tra operatori autorizzati e servizi minimi.

In primo luogo, i servizi autorizzati tendono a differenziare le tariffe applicate ai soggetti "non residenti" in funzione della stagionalità del servizio, in modo da massimizzare i proventi dalla vendita dei titoli di viaggio; si mantengono invece tariffe stabili per i soggetti residenti nel corso dell'anno, anche con la previsione di alcuni abbonamenti a favore dei soggetti che effettuano spostamenti con cadenza sistematica e pressoché quotidiana. Al contrario, i servizi di Caremar presentano un quadro tariffario omogeneo nel corso dell'anno, anche con riguardo ai soggetti non residenti.

In secondo luogo, a parità di tratta e di mezzo impiegato, emergono alcune differenze tariffarie tra i vettori per cui per la stessa tratta e con il medesimo mezzo, è possibile ritrovare tariffe differenziate in quanto esitate nell'ambito di procedure di affidamento differenti e regolate da altrettanto differenti regimi di affidamento.

È evidente come in un quadro di progetto integrato e in un progetto di rete che mette insieme fatti specie differenti, la Regione Campania intende lavorare per una armonizzazione del sistema tariffario complessivamente applicato dai vettori che eserciranno i servizi previsti nel progetto di rete. Questo tanto con riguardo al sistema tariffario quanto alle tariffe applicate, salvaguardando i regimi di agevolazione che oggi interessano i cittadini residenti.

Dato questo intento, all'interno del questionario per il riscontro alla verifica di mercato, le imprese potranno fornire le loro osservazioni in merito a possibili modifiche da introdurre sul quadro tariffario dei servizi, principalmente per i soggetti non residenti od occasionali che evidentemente – data la natura saltuaria dello spostamento – dimostreranno una disponibilità a pagare superiore rispetto ai soggetti residenti.

Altra tematica riguarda invece la gestione dei titoli di viaggio. Allo stato, infatti:

- sono ancora poco diffuse soluzioni di vendita online o in-app ed è frequente il ricorso al biglietto cartaceo acquistato direttamente nelle biglietterie;
- si rinviene una ridotta scarsa flessibilità nell'utilizzo dei titoli acquistati anche tra orari differenti all'interno della stessa giornata per servizi eserciti dalla stessa compagnia, il che rende poco flessibile la gestione del titolo di viaggio in caso di imprevisti da parte degli utenti;

- nei periodi di media e alta stagione, le politiche di acquisto massivo da parte di agenzie o *tour operator* spesso saturano i posti disponibili precludendo l'accesso ai soggetti residenti.

Regione Campania prevede nel prossimo futuro di intervenire con una serie di azioni mirate su questi fronti, da svilupparsi con la collaborazione da parte del soggetto affidatario del servizio, relativamente a tre ambiti specifici di intervento di seguito descritti che dovrebbero migliorare le politiche di ticketing e avere risvolti positivi sui proventi che ne derivano.

1**Biglietto integrato**

Definizione di un quadro tariffario che consenta all'utente, acquistando il medesimo titolo di viaggio, di poter accedere anche a servizi diversi per orario e tipo di naviglio. In prospettiva anche per i servizi autorizzati.

2**Bigliettazione elettronica**

Miglioramento dei canali di acquisto dei titoli di viaggio, anche attraverso applicazioni integrate con i principali operatori. Possibilità di istituire card ricaricabili per gli utenti anche con acquisti on-line o presso le biglietterie automatiche, pagamenti a bordo o in app.

3**Riserva di acquisto per i residenti**

Possibilità di mantenere alcuni posti acquistabili solo dai residenti entro un termine temporale specifico antecedente la corsa, in modo da evitare acquisti massivi specialmente nei periodi di alta stagione a scapito dei residenti delle isole.

Tali progettualità si prevede che, a parità di altre condizioni, contribuiscano in modo positivo alla disponibilità generale a pagare da parte dei fruitori del servizio. Tali azioni andranno valutate comunque valutate nel loro complesso e nella consapevolezza dei limiti imposto dagli equilibri economico-finanziari della Amministrazione regionale.

12 Caratteristiche e capacità del naviglio previsto per i servizi

Uno dei criteri alla base della pianificazione del nuovo progetto di rete ha riguardato la ricerca dell'ottimizzazione delle modifiche al quadro orario attuale tali da consentire l'esercizio dei servizi previsti con un numero di unità navali coerente con quello oggi in uso. Fanno eccezione i servizi oggi eserciti in regime autorizzato, che si prevede vengano inseriti nel perimetro dei servizi minimi, per i quali le unità navali sarebbero da considerare naturalmente in una logica incrementale.

La pianificazione ha quindi tenuto conto dell'utilizzo di unità navali le cui caratteristiche indicative sono indicate negli schemi seguenti (cfr. Tabella 78 e Tabella 79).

Per l'ambito "Capri" si prevede l'impiego di un numero minimo di 2 motonavi, in numero coerente con quelle già utilizzate dall'attuale gestore del servizio (escluse scorte) e di due unità veloci, corrispondenti al numero di navi impiegate nei servizi, oggi autorizzati, che da progetto sarebbero inseriti all'interno del perimetro dei servizi minimi.

Tabella 78 – Navi impiegate ambito Capri

AMBITO CAPRI		
Voce	Motonave / Motonave Veloce (TMV)	Unità Veloce
Quantità (escluso scorte)	2	2
Stazza Lorda (Ton.)	1.300 – 2.000	350 – 650
Capacità passeggeri	500 – 750	
Capacità carico mezzi metri lineari	140 - 180	n.a.
Velocità (nodi)	12 – 18	20 - 28

Per l'ambito "Ischia/Procida" si prevede l'impiego di un numero minimo di 5 motonavi, e di due unità veloci. Tali stime includono sia un numero di navi coerenti con quelle impiegate dall'attuale gestore del servizio (escluse scorte) e unità navali in numero corrispondente a quelle impiegate nei servizi, oggi autorizzati, che da progetto sarebbero inseriti all'interno del perimetro dei servizi minimi.

Occorre, altresì, specificare che nel conteggio complessivo delle cinque motonavi sono state anche considerate:

- una unità adibita ai servizi di trasporto scolastico, impiegata parzialmente nel corso della giornata (2 coppie di corse tra Procida e Monte di Procida al giorno) e solo per i nove mesi del calendario scolastico. Si prevede che il naviglio utilizzato debba avere caratteristiche almeno analoghe (o, naturalmente, migliorative) di quello attualmente in esercizio;
- una unità per l'esercizio dei servizi oggi erogati in regime autorizzato sulla direttrice Ischia – Napoli, da considerarsi solamente per il periodo dal 01 aprile al 01 novembre e quindi impiegata solo parzialmente per i servizi dell'ambito Ischia/Procida;
- con riguardo, infine, ai servizi di trasporto notturni prevalentemente a servizio del trasporto di merci, in una logica di efficientamento dell'uso del naviglio, si prevede che la stessa nave possa essere utilizzata anche per esercire ulteriori servizi, oggi autorizzati, che da progetto sarebbero inseriti all'interno del perimetro dei servizi minimi.

Tabella 79 – Navi impiegate ambito Ischia/Procida

AMBITO ISCHIA/PROCIDA		
Voce	Motonave / Motonave Veloce (TMV)	Unità Veloce
Quantità (escluso scorte)	5	3
Stazza Lorda (Ton.)	1.300 – 2.000	350 – 650
Capacità passeggeri	500 – 750	
Capacità carico mezzi metri lineari	140 - 180	n.a.
Velocità (nodi)	12 – 18	20 - 28



Si evidenzia che il naviglio da impiegare per ogni ambito e linea dovrà essere idoneo sin dal momento di avvio del servizio all'ormeggio in sicurezza e alle operazioni di imbarco e sbarco nei porti interessati.

Inoltre, tutta la flotta impiegata nel servizio dovrà disporre delle dotazioni utili a garantire salita discesa e transito nelle aree interne del mezzo alle persone con mobilità ridotta.

Tale tematica, sottolineata in diversi contributi ricevuti da parte degli stakeholder, è particolarmente sentita e rappresenta un elemento che l'ente affidante ritiene necessario e prioritario; gli operatori interessati nella formulazione della manifestazione di interesse all'esercizio del servizio sono quindi chiamati a tenere in considerazione questo aspetto.

Con riguardo al naviglio, infine, giova ricordare come siano pervenute segnalazioni da diversi stakeholder circa la vetustà dei mezzi attualmente impiegati nel servizio dagli attuali operatori.

Pur nella consapevolezza dell'importanza dell'investimento per le compagnie di navigazione, si ritiene che sussistano le condizioni tecnico-economiche, di volumi di attività e di mercato – anche eventualmente da definire in sede di accordi con l'amministrazione regionale - per poter prevedere soluzioni che migliorino gli standard attuali e che possano andare incontro alle indicazioni migliorative rappresentate dagli stakeholder.

La Regione Campania intende, quindi, valutare positivamente le manifestazioni di interesse da parte di operatori in grado di impiegare mezzi di età e caratteristiche funzionali tali da migliorare in modo significativo gli attuali standard di servizio.

13 Disponibilità degli approdi

Seguendo le indicazioni di cui alla Misura 3 della Delibera ART 22/2019 è stata condotta un'apposita ricognizione coinvolgendo le Autorità Marittime competenti per verificare le caratteristiche funzionali degli approdi e delle banchine e le condizioni di operatività (tempi minimi di sosta, tempistiche per il rifornimento di carburante ecc.) in porto. Sono state, inoltre, raccolte informazioni e riferimenti documentali inerenti alla modalità di assegnazione degli approdi.

Gli uffici circondariali della Capitaneria di Porto che hanno riscontrato la richiesta di informazioni sono quelli di:

- Capri;
- Casamicciola;
- Castellammare;
- Ischia;
- Pozzuoli;
- Procida;
- Napoli.

A ciascuna struttura è stato richiesto di compilare una scheda informativa riportante informazioni su: caratteristiche generali del porto, tempi minimi di sosta, soste per rifornimento carburante, vincoli specifici da segnalare e indicazioni circa le modalità di assegnazione degli approdi. Era altresì prevista la possibilità di inserire annotazioni aggiuntive e di allegare documenti a supporto delle informazioni indicate.

Di seguito si riporta una sintesi delle principali informazioni raccolte.

13.1 La modalità di assegnazione degli approdi

L'analisi condotta sulla base dei questionari restituiti dalle Capitanerie di Porto dei territori coinvolti evidenzia una forte eterogeneità tra gli approdi dell'area interessata, sia sotto il profilo infrastrutturale che funzionale. Gli approdi dell'arcipelago campano e della terraferma presentano differenti gradi di attrezzatura, capacità ricettiva, vincoli di manovra e regolamentazioni locali.

In linea generale, l'assegnazione degli approdi per i servizi TPL marittimi avviene secondo tre modalità:

- **Regolamentazione esplicita tramite ordinanza:** come nel caso di Capri (Ordinanza 24/2014), Pozzuoli (Ordinanza 68/2012 e successive modifiche), Acquamorta (Ordinanza 35/2020) e Piano di Sorrento (Ordinanza 1/2017).
- **Autorizzazioni rinnovate annualmente su base discrezionale:** ad esempio nel porto di Castellammare di Stabia, dove i sei ormeggi sono assegnati dall'autorità marittima in assenza di un provvedimento generale vincolante.
- **Utilizzo occasionale subordinato alla disponibilità e alla prevalenza di destinazioni d'uso alternative:** in porti come Torre Annunziata, le banchine (es. Crocelle) sono prevalentemente destinate ad attività commerciali, e l'utilizzo da parte di unità passeggeri è subordinato all'assenza di traffico merci.

In molti porti (es. Ischia, Forio, Casamicciola) 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.

Per quanto riguarda i porti del Comune di Napoli – **Porta di Massa, Beverello e Mergellina** – l'assegnazione degli approdi è regolata dall'**Ordinanza della Capitaneria di Porto n. 99/1999**, con successive modificazioni e integrazioni. Tale ordinanza disciplina in dettaglio le modalità operative di accesso, sosta e gestione degli accosti nei principali approdi napoletani adibiti al traffico passeggeri di linea. In particolare, essa stabilisce anche le condizioni minime di permanenza in banchina per le unità traghetti e veloci, rappresentando un riferimento normativo specifico per le società operanti nei collegamenti in continuità territoriale.

Per quanto attiene alle modalità operative di assegnazione degli approdi, si rinvia alle specifiche ordinanze.

13.2 Il sistema e caratteristiche tecniche degli approdi e delle banchine

Si riporta in Tabella 80 una sintesi delle principali caratteristiche degli approdi per i porti oggetto di ricognizione, cui fanno seguito alcune annotazioni specifiche.

Tabella 80 - Caratteristiche degli approdi

Porto	Lunghezza utile (m)	Fondale (m)	Capacità Ro/Ro	Tempi min. sosta (min)	Rifornimento carburante	Note operative principali
Capri	450 + 60	2.5–13	max 2 simultanee	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
Castellammare	250 (Marinella)	4–5	1 TMV	30 min (Ro/Ro, TMV) / 15 min (UV)	Limitato a fine servizio	Ormeggi di punta, senza corpi morti
Forio	n.d.	n.d.	1–2 simultanee	n.d.	n.d.	Idoneità funzionale al TPL
Ischia	fino a 106	5–6	max 3 simultanee	n.d.	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
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
Torre Annunziata	250–580	2.5–8.3	solo passeggeri	≤15 min (generico)	Assente	Uso promiscuo, spazi non riservati
Napoli - Porta di Massa	170	8.33	5 scivoli Ro/Ro	30 min (traghetti)	Sì H24 con autobotte – 60 min	Ampio piazzale da 4.560m ²
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
Napoli - Mergellina	25	6 – 11	2–3 ormeggi (UV)	15 min (unità veloci)	Autobotte – circa 60 min	Spazio piazzale ridotto di 500m ²

Di seguito alcune considerazioni circa le caratteristiche principali degli approdi isolani:

- **Capri – Marina Grande:** presenta una banchina principale (450 m) e il molo Banchinella (60 m), con fondali tra 2,5 e 13 m. L'accessibilità è condizionata dalla ristrettezza del bacino portuale e dalla necessità di manovre intervallate. Il numero massimo di unità in contemporanea è limitato a 4 diurne e 2 notturne nella stagione estiva.
- **Ischia:** offre una pluralità di banchine (Olimpica, Redentore, Scivolo, pontile aliscafi) per complessivi 10 accostati. Fondali e dimensioni (es. banchina Olimpica 106 m, fondale 6 m) rendono l'approdo idoneo al traffico Ro/Ro, pur con limiti alla simultaneità delle operazioni.
- **Casamicciola e Forio:** analogamente a Ischia, dispongono di banchine multifunzionali; l'impiego contemporaneo di unità Ro/Ro è possibile con limitazioni di traffico operativo.

Di seguito alcune considerazioni circa le caratteristiche principali degli approdi sulla terraferma:

- **Pozzuoli:** il Molo Emporio Ovest (195 m) può accogliere fino a 4 unità Ro/Ro Pax. Tuttavia, l'area è soggetta a bradisismo, con conseguente variabilità del fondale (da 3,5 a 6,5 m) e rischio di secche.

- **Castellammare di Stabia:** l'unica banchina destinata al TPL è la "Marinella" (250 m), ma priva di piazzali. L'ormeggio avviene di punta con uso di ancore, senza corpi morti. Le modalità di utilizzo sono definite da autorizzazioni temporanee e contingenti.
- **Torre Annunziata:** dispone di banchine commerciali utilizzabili all'occorrenza per il TPL (Crocelle e Levante). Tuttavia, non esistono accosti dedicati in via esclusiva e l'utilizzo è subordinato alla disponibilità operativa momentanea.
- **Piano di Sorrento (Marina di Cassano):** l'accessibilità è garantita solo tramite un pontile metallico a sbalzo (70 m²) idoneo a unità di massimo 40 m. Non è consentito l'ormeggio prolungato in banchina.
- **Acquamorta (Monte di Procida):** il molo sopraflutto (134 m, fondale 2,6–5 m) consente l'ormeggio simultaneo di due unità passeggeri. L'area è sprovvista di impianti di rifornimento, ma non presenta particolari vincoli alle manovre.

Nel Comune di Napoli, in particolare, si distinguono tre principali aree portuali utilizzate per i servizi di trasporto passeggeri:

- **Porta di Massa** dispone di 170 metri lineari di banchina con fondale di 8,33 metri, un piazzale operativo di circa 4.560 m² e 5 scivoli di imbarco/sbarco. È utilizzato prevalentemente da unità traghetto tradizionali (es. Caremar, Medmar), con tempi minimi di sosta fissati a 30 minuti. Il rifornimento di carburante è garantito H24 mediante autobotte, con un tempo tecnico minimo di 60 minuti.
- **Molo Beverello** presenta una banchina di circa 200 metri e un fondale variabile da 2 a 6 metri. È dotato di 8 ormeggi in andana e un ormeggio a murata per catamarani. È utilizzato esclusivamente da unità veloci (SNAV, Alilauro, Caremar, NLG), che devono rispettare un tempo minimo di sosta di 15 minuti. Il rifornimento è effettuato tramite distributore fisso operativo dalle 6:00 alle 14:00, con possibilità di erogazione anche in H24 in caso di urgenze.
- **Mergellina**, infine, offre ormeggi privati (pontili SNAV e Alilauro) con una disponibilità limitata di spazi (25 metri di banchina, 500 m² di piazzale, fondale 6–11 m). Anche in questo caso, il tempo minimo di sosta per le unità veloci è di 15 minuti. Il rifornimento avviene tramite autobotte, con tempistiche stimate in circa 60 minuti.

14 Allegati

- A. Questionario per riscontro verifica di mercato
- B. Quadro di riferimento dei servizi attualmente eserciti
- C. Quadro programmatico preliminare dei servizi minimi inclusi nel progetto di rete
- D. Informazioni raccolte dalle imprese che oggi eserciscono servizi in regime autorizzato di interesse per il nuovo progetto di rete