REGIONE CAMPANIA

ACaMIR
Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

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

Relazione istruttoria per la definizione delle esigenze di servizio pubblico e dei servizi minimi di collegamento da e per le isole dell'arcipelago campano

Relazione generale

fonte: http://burc.regione.campania.it

Sommario

1 Inquadramento generale ... 3
1.1 Il Regolamento (CEE) n. 3577/1992 ... 3
1.2 La disciplina nazionale e regionale ... 3
1.3 Quadro regolatorio di riferimento: la delibera ART 22/2019 ... 5
2 L'attuale perimetro dei servizi di collegamento da e per le isole ... 6
2.1 Servizi minimi in continuità territoriale ... 6
2.1.1 Ambito "Ischia/Procida" ... 7
2.1.1.1 Direttrice SSMM1: Napoli-Procida-Ischia/Casamicciola ... 7
2.1.1.2 Direttrice SSMM2: Pozzuoli/Monte di Procida-Procida-Ischia/Casamicciola ... 9
2.1.2 Ambito "Capri" ... 11
2.1.2.1 Direttrice SSMM3: Napoli/Sorrento-Capri ... 11
2.2 I servizi Autorizzati e SIEG ... 14
2.2.1 I servizi Autorizzati ... 14
2.2.2 I servizi SIEG ad alta valenza turistica ... 15
3 L'analisi della domanda di mobilità ... 17
4 Il processo di consultazione di utenti e stakeholders ... 18
5 Le esigenze di servizio pubblico: il nuovo progetto di rete ... 19
5.1 L'approccio metodologico ... 19
5.2 Il nuovo perimetro dei servizi minimi e la produzione prevista ... 20
5.2.1 Quadro di sintesi generale ... 21
5.2.2 Ambito "Capri" ... 22
5.2.2.1 Sub ambito Capri traghetti/TMV ... 23
5.2.2.2 Sub ambito Capri Unità Veloci ... 24
5.2.3 Ambito "Ischia/Procida" ... 24
5.2.3.1 Sub ambito Ischia/Procida traghetti/TMV ... 27
5.2.3.2 Sub ambito Ischia/Procida Unità veloci ... 29
5.2.3.3 Sub ambito Ischia/Procida rinforzo collegamenti motonave ... 31
6 Sintesi degli interventi di progetto ... 34

fonte: http://burc.regione.campania.it

1 Inquadramento generale

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 europea[1], oltre che della giurisprudenza unionale in materia[2].

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. 59[3], l'art. 10 del D.lgs. 19 novembre 1997, n. 422[4] 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 efficienza[5].

In attuazione della suddetta normativa, la Regione Campania ha adottato la Legge Regionale 28 marzo 2002, n. 3[6], 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*"[7] 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 impregiudicate 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*".

fonte: http://burc.regione.campania.it

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 nazionale[9] 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.

---

[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 prestabiliti 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).

fonte: http://burc.regione.campania.it

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

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 programmatorie, il SC rilevi "*fabbisogni di mobilità inevasi suscettibili di essere soddisfatti attraverso servizi di collegamento marittimo*" e, in ogni caso, "*prima di procedere all'affidamento di CdS tramite gara*", il Soggetto Competente è tenuto a attuare una serie di "*attività propedeutiche*", tra le quali spicca la **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*".

La **definizione delle esigenze di servizio pubblico** esita quindi da un percorso di lavoro che ha cercato di mettere a sistema tre prospettive:

- una prima, legata alle **indicazioni raccolte dall'utenza** attraverso una specifica indagine conoscitiva realizzata attraverso la somministrazione di un questionario in modalità CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) compilato autonomamente dal rispondente tramite un computer, tablet o smartphone;
- la seconda, **relativa al confronto e alla condivisione con gli stakeholders interessati** (es. comuni, comitati e associazioni degli utenti, capitanerie, AdSP, Imprese di Navigazione), per poter meglio comprendere i loro punti di interesse o di attenzione a partire dall'attuale perimetro di servizi minimi;
- la terza, connessa alla **raccolta di informazioni da parte degli attuali operatori** che erogano servizi minimi di collegamento da e per le isole, nella logica di mappare alcuni fenomeni peculiari (es. stagionalità anche per la domanda sistematica, criticità operative e di esercizio) attraverso l'analisi di dati e informazioni quali-quantitative raccolte.

******

Nel prosieguo del documento si darà quindi conto delle valutazioni condotte, sia nei confronti degli utenti e sia degli stakeholders, descrivendo successivamente il progetto di rete che è scaturito a valle del percorso e che mira a rispondere alle esigenze di servizio pubblico.

Giova ricordare che la definizione di dette esigenze sarà alla base per i successivi passaggi previsti nella procedura di affidamento dei servizi minimi, in particolare:

1. il progetto di rete sarà sottoposto a **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 regime di libero mercato (e quindi in assenza di compensazione);
2. a valle dei riscontri della verifica di mercato, sarà possibile **identificare lo/gli strumento/i 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 precedente 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 (imposizione di OSP orizzontali, sussidi alla domanda, affidamento con gara dei servizi e stipula di contratti 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 capitolati 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*".

fonte: http://burc.regione.campania.it

2 L'attuale perimetro dei 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	dal 01/01 al 31/03 e dal 01/11 al 31/12
Media stagione	dal 01/04 al 31/05 e dal 01/10 al 31/10
Alta stagione	dal 01/06 al 30/09

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

2.1 Servizi minimi in continuità territoriale

Il quadro degli attuali servizi di collegamento in continuità territoriale da e verso le isole dell'Arcipelago Campano 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);

fonte: http://burc.regione.campania.it

- 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.

2.1.1 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 direttrici:

- 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.

2.1.1.1 Direttrice 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.

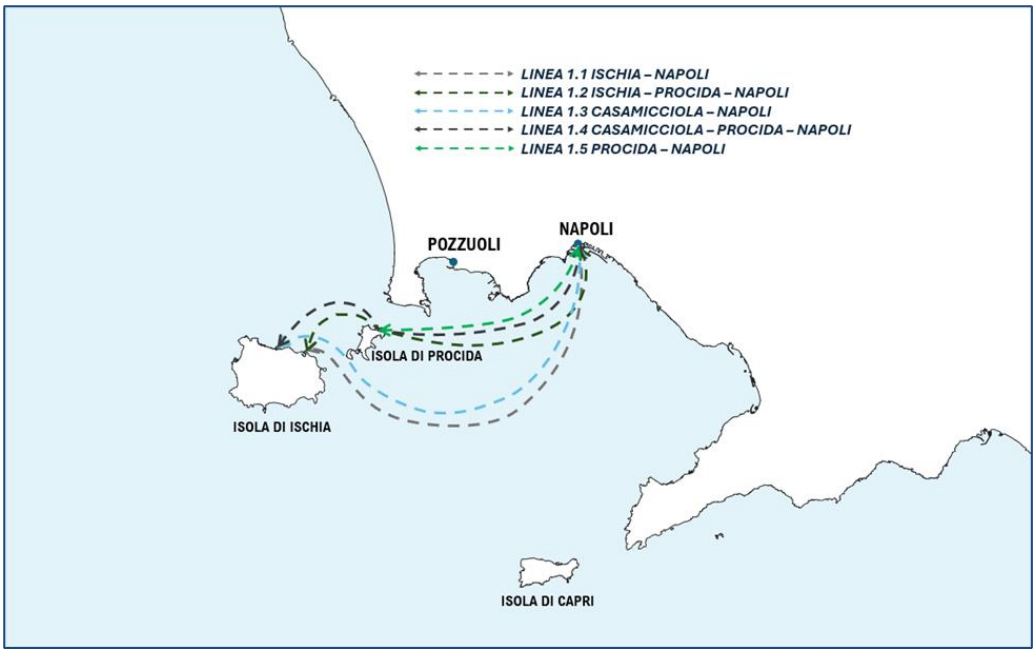

Figura 1 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM1

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

fonte: http://burc.regione.campania.it

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

COD	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	17	**3.416**	**58.072**	**138.941**
	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

fonte: http://burc.regione.campania.it

LINEA	PERCORSO	TIPO DI MEZZO	ORARIO DI PARTENZA	ORARIO DI ARRIVO	FASCIA
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

2.1.1.2 Direttrice 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.

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

fonte: http://burc.regione.campania.it

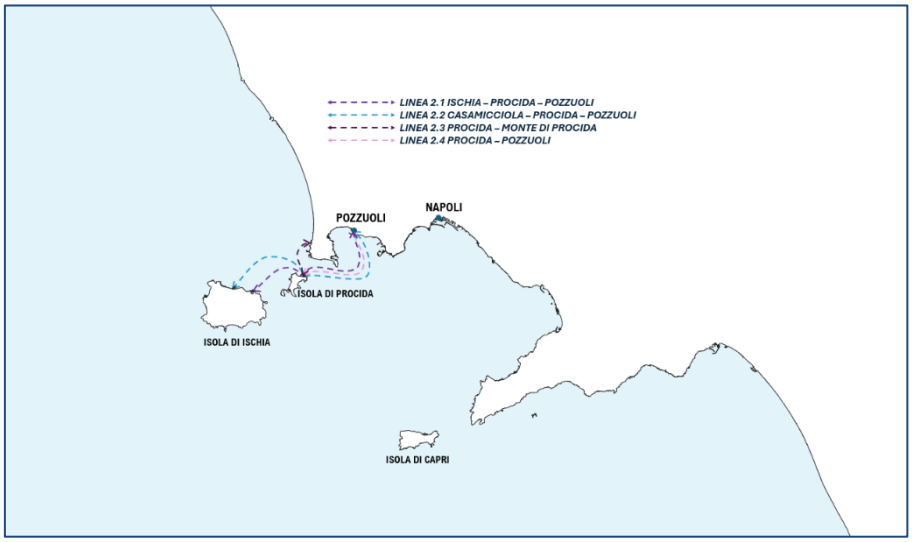

Figura 2 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM2

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

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

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

COD	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

2.1.2 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.

2.1.2.1 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.

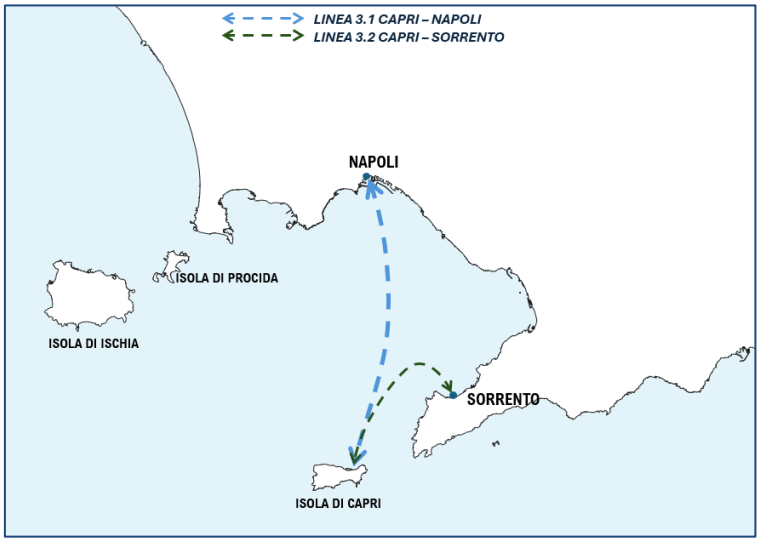

Figura 3 - Rappresentazione schematica delle linee della direttrice SSMM3

fonte: http://burc.regione.campania.it

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 (delle corse indicate con * una delle due viene esercita solo in 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		2*	**7**
	Napoli-Capri	1		2	1		1	2*	**7**
3.2	Capri-Sorrento		1	1	1		1		**4**
	Sorrento-Capri		1	1		1		1	**4**
	TOTALE	**2**	**2**	**6**	**3**	**2**	**2**	**5**	**22**

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

COD	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**	

In Tabella 15, Tabella 16, Tabella 17 e 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

fonte: http://burc.regione.campania.it

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

Relativamente ai servizi in continuità territoriale è stata condotta un'analisi territoriale basata 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 risultati dell'analisi sono riportati nella documentazione agli atti della Direzione Generale per la Mobilità.

2.2 I servizi Autorizzati e SIEG

Nell'arcipelago campano, oltre ai servizi in regime di continuità territoriale, operano anche i servizi Autorizzati, che operano in regime di mercato libero, e i 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 presentano 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.

2.2.1 I servizi Autorizzati

I servizi autorizzati sono articolati nelle seguenti direttrici:

- **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%.

I servizi autorizzati sono illustrati graficamente in Figura 4.

fonte: http://burc.regione.campania.it

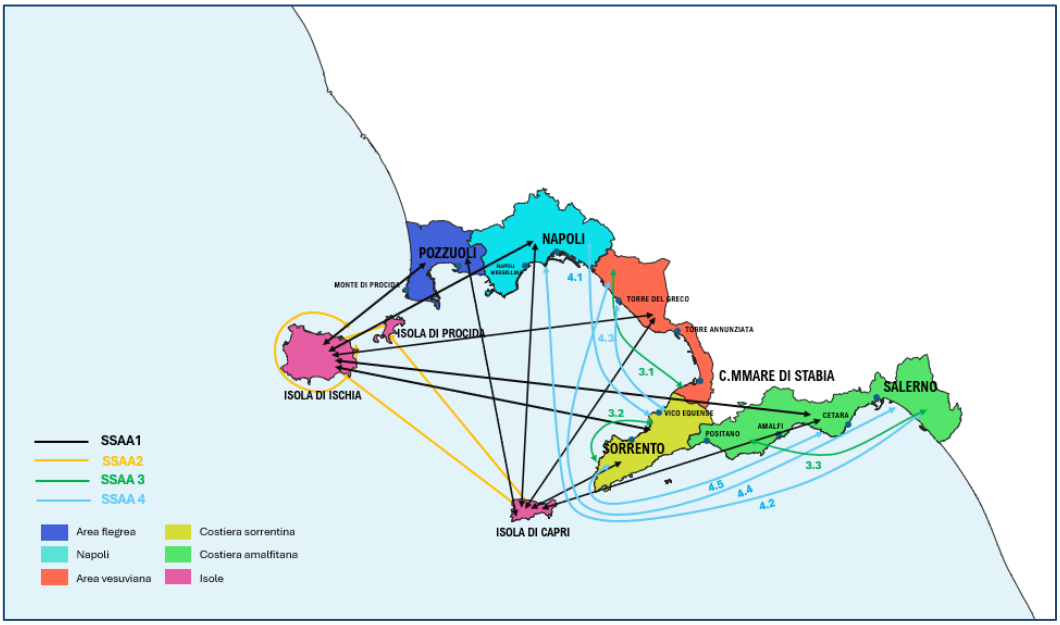

Figura 4 – Servizi autorizzati di collegamento marittimo con le isole dell'Arcipelago Campano

Il totale annuo dell'offerta associata ai servizi autorizzati consta in ~112.000 corse ~1,47 M di miglia, articolato in 4 direttrici (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**	**987.714,1**
SSAA2	2	210	1.770	3.499	**5.479**	**59.136,0**
SSAA3	3.2	0	122	244	**366**	**3.330,6**
	3.3	51	408	941	**1.400**	**4.241,1**
	3.4	2.323	4.107	6.612	**13.042**	**117.469,2**
SSAA4	4.1	1.368	1.099	1.639	**4.106**	**53.378,0**
	4.2	92	306	674	**1.072**	**32.109,0**
	4.3	209	687	1.261	**2.157**	**14.367,6**
	4.4	21	92	122	**235**	**8.460,0**
	4.5	885	3.938	6.680	**11.503**	**188.876,7**
	TOTALE	**22.251**	**33.260**	**56.175**	**111.686**	**1.469.082,3**

2.2.2 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	**29.805**
	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	**2.880**
	TOTALE	**636**		**32.685**	

Ai fini della presente Verifica di Mercato, 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 sono i porti di Napoli Beverello, Pozzuoli, Baia, Bacoli, Monte di Procida, Torregaveta, Procida e Ischia. Sono previste due corse al giorno per complessive 48,0 miglia/giorno (andata + ritorno) con 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: giugno-settembre	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	

fonte: http://burc.regione.campania.it

3 L'analisi della domanda di mobilità

La 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.

I risultati dell'analisi condotta sulle componenti di domanda individuate sono riportati nella documentazione agli atti della Direzione Generale per la Mobilità.

fonte: http://burc.regione.campania.it

4 Il processo di consultazione di utenti e 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 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 di consultazione, 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);
(iii) definizione di azioni di miglioramento della qualità del servizio offerto da inserire nelle previsioni per il nuovo affidamento.

Il processo di consultazione ed i risultati ottenuti sono riportati nella documentazione agli atti della Direzione Generale per la Mobilità.

fonte: http://burc.regione.campania.it

5 Le esigenze di servizio pubblico: il nuovo progetto di rete

5.1 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 direttrici 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 5):

- la garanzia almeno dell'attuale livello di servizio per ciascun ambito di riferimento. Il programma dei servizi minimi attuali viene confermato[13] 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;

[13] 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

fonte: http://burc.regione.campania.it

  - 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 5 - 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.

5.2 Il nuovo perimetro 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 24.

Relativamente ai servizi di progetto è stata condotta un'analisi territoriale basata 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 risultati dell'analisi sono riportati nella documentazione agli atti della Direzione Generale per la Mobilità.

fonte: http://burc.regione.campania.it

Tabella 24 - 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 direttrici e 12 linee come riportato in Tabella 25.

Tabella 25 - 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
		2.4	Procida – Pozzuoli
AMBITO "CAPRI"	**SSMM3**	3.1	Capri – Napoli
		3.2	Capri – Sorrento

5.2.1 Quadro di sintesi generale

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, in termini di miglia/anno, 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 (cfr. Tabella 26).

fonte: http://burc.regione.campania.it

Tabella 26 – Confronto tra la produzione migliatica di progetto e lo stato di fatto attuale.

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

5.2.2 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 seguente Tabella 27 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 27 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Capri

			PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
DIRETTRICE	**COD. LINEA**	**TRATTA**	**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 seguente Tabella 28.

Tabella 28 – 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 (Tabella 29) e per la bassa stagione (Tabella 30) – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 29 - 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

fonte: http://burc.regione.campania.it

3.1	Capri – Napoli	2	1	5	1	2	2	3*	**16**
	Napoli – Capri	2	2	5	2	1	2	2*	**16**
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		**4**
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	**4**
TOTALE AMBITO CAPRI		**4**	**5**	**12**	**4**	**4**	**5**	**6**	**40**

Tabella 30 – 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		2	3		1	3	1	**10**
	Napoli – Capri	1	2	2	2		2	1	**10**
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		**4**
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	**4**
TOTALE AMBITO CAPRI		**1**	**6**	**7**	**3**	**2**	**6**	**3**	**28**

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.

5.2.2.1 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 congestionamenti anche da parte di mezzi pesanti che sbarcano sull'isola nelle ore di punta.

Il dettaglio della produzione migliatica e del numero di corse per la media/alta stagione e per la bassa stagione è riportato nelle seguenti Tabella 31, Tabella 32 e Tabella 33.

Tabella 31 – Corse annuali e produzione migliatica annua

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
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 32 - 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		2	1	1		1*	**7**
	Napoli – Capri	2		2	1		1	1*	**7**
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		**4**
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	**4**
TOTALE AMBITO CAPRI		**4**	**2**	**6**	**3**	**2**	**2**	**3**	**22**

Tabella 33 – 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		1	2		1	1	1	**6**
	Napoli – Capri	1		2	1		1	1	**6**
3.2	Capri – Sorrento		1	1	1		1		**4**
	Sorrento – Capri		1	1		1		1	**4**
TOTALE AMBITO CAPRI		**1**	**3**	**6**	**2**	**2**	**3**	**3**	**20**

5.2.2.2 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 seguenti Tabella 34, Tabella 35 e Tabella 36 sintetizzano i principali indicatori di dimensionamento del sub ambito.

Tabella 34 – Corse annuali e produzione migliatica annua

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
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 35 - 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		1	3		1	2	1	**8**
	Napoli – Capri		2	3	1	1	1		**8**
TOTALE AMBITO CAPRI		**0**	**3**	**6**	**1**	**2**	**3**	**1**	**16**

Tabella 36 – 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		1	1			2		4
	Napoli – Capri		2		1		1		4
TOTALE AMBITO CAPRI		**0**	**3**	**1**	**1**	**0**	**3**	**0**	**8**

5.2.3 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 seguente Tabella 37 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.

fonte: http://burc.regione.campania.it

Tabella 37 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

			PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
DIRETTRICE	**COD. LINEA**	**LINEA**	**MIGLIA/ANNO**	**MIGLIA/ANNO**	**MIGLIA/ANNO**
SSMM1	**1.1**	Ischia – Napoli	17.568	39.072	+ 21.504
	1.2	Ischia – Procida – Napoli	138.941	148.291	+ 9.350
	1.3	Casamicciola – Napoli	6.588	6.588	0
	1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	6.954	6.954	0
	1.5	Procida – Napoli	15.860	20.618	+ 4.758
SSMM2	**2.1**	Ischia – Procida – Pozzuoli	16.104	12.078	- 4.026
	2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	17.446	17.446	0
	2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	0	35.136	+ 35.136
	2.3	Procida – Monte di Procida	2.592	2.592	0
	2.4	Procida – Pozzuoli	5.124	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 seguente Tabella 38.

Tabella 38 – Corse annuali e produzione migliatica annua

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
1.1	Ischia – Napoli	16	1.892	30.272	**39.072**
	Napoli – Ischia	16	550	8.800	
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	3.874	65.858	**148.291**
	Napoli – Procida – Ischia	17	4.850	82.433	
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0	**6.588**
	Napoli – Casamicciola	18	366	6.588	
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	366	6.954	**6.954**
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0	
1.5	Procida – Napoli	13	732	9.516	**20.618**
	Napoli – Procida	13	854	11.102	
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	366	4.026	**12.078**
	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	
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	1.464	17.568	**35.136**
	Pozzuoli – Casamicciola	12	1.464	17.568	
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	732	5.124	**7.686**
	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 (Tabella 39) e per la bassa stagione (Tabella 40) – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 39 - Nuovo programma di esercizio - media e alta stagione (*evidenzia l'esercizio delle corse in periodo scolastico, ** 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		**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 40 – 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**
2.3	Procida – Monte di Procida		1		1				**2**

fonte: http://burc.regione.campania.it

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
	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.

5.2.3.1 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.

La seguente Tabella 41 riporta un quadro di sintesi tra la produzione migliatica attuale (su base annuale) e quella prevista in applicazione dello scenario di progetto.

Tabella 41 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

			PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
DIRETTRICE	**COD. LINEA**	**LINEA**	**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 seguente Tabella 42.

Tabella 42 – Corse annuali e produzione migliatica annua

COD	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	17	1.464	24.888	**62.220**
	Napoli – Procida – Ischia	17	2.196	37.332	
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0	**6.588**
	Napoli – Casamicciola	18	366	6.588	
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	366	6.954	**6.954**
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0	

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
1.5	Procida – Napoli	13	0	0	**4.758**
	Napoli – Procida	13	366	4.758	
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	366	4.026	**12.078**
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	732	8.052	
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	366	4.758	**9.516**
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	366	4.758	
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	0	0	**35.136**
	Pozzuoli – Casamicciola	12	0	0	
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	**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 43).

Tabella 43 - 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**

5.2.3.2 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 corsa 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 punta del mattino, in rientro dalla terraferma da Napoli a Ischia e in partenza da Napoli nella fascia di morbida serale. In particolare, tale integrazione si prevede avvenga inserendo nel perimetro dei servizi minimi corse già oggi esercite in regime autorizzato.

La seguente Tabella 44 riporta un quadro di sintesi tra la produzione migliatica attuale (su base annuale) e quella prevista in applicazione dello scenario di progetto.

Tabella 44 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

			PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
DIRETTRICE	**COD. LINEA**	**LINEA**	**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 seguente Tabella 45.

Tabella 45 – Corse annuali e produzione migliatica annua

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
1.1	Ischia – Napoli	16	366	5.856	**7.808**
	Napoli – Ischia	16	122	1.952	
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	2.196	37.332	**78.795**
	Napoli – Procida – Ischia	17	2.440	41.463	
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0	**0**
	Napoli – Casamicciola	18	0	0	
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	0	0	**0**
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0	
1.5	Procida – Napoli	13	732	9.516	**15.860**
	Napoli – Procida	13	488	6.344	
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	0	0	**0**
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	0	0	
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	0	0	**0**

fonte: http://burc.regione.campania.it

COD	TRATTA/DIREZIONE	LUNG. /TRATTA (MIGLIA)	N. CORSE/ ANNO	PRODUZIONE MIGLIA ANNUA	
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	0	0	
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	0	0	**0**
	Pozzuoli – Casamicciola	12	0	0	
2.3	Procida – Monte di Procida	3	0	0	**0**
	Monte di Procida – Procida	3	0	0	
2.4	Procida – Pozzuoli	7	366	2.562	**5.124**
	Pozzuoli – Procida	7	366	2.562	
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			**7.076**	**107.587**	

Di seguito (Tabella 46) 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 46 - Nuovo programma di esercizio (*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**
1.2	Ischia – Procida – Napoli		1	1	2	1		1	**6**
	Napoli – Procida – Ischia			2	1	1	1	2*	**7**
1.3	Casamicciola – Napoli								**0**
	Napoli – Casamicciola								**0**
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli								**0**
	Napoli – Procida – Casamicciola								**0**
1.5	Procida – Napoli		1	1					**2**
	Napoli – Procida		1						**1**
2.1	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**

5.2.3.3 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.

fonte: http://burc.regione.campania.it

La seguente Tabella 47 riporta un quadro di sintesi tra la produzione migliatica attuale (su base annuale) e quella prevista in applicazione dello scenario di progetto.

Tabella 47 - Volume di produzione dei servizi nell'ambito Ischia/Procida

			PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO	Δ PRODUZIONE
DIRETTRICE	**COD. LINEA**	**LINEA**	**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
	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 seguente Tabella 48.

Tabella 48 – 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	**13.696**
	Napoli – Ischia	16	428	6.848	
1.2	Ischia – Procida – Napoli	17	214	3.638	**7.276**
	Napoli – Procida – Ischia	17	214	3.638	
1.3	Casamicciola – Napoli	18	0	0	**0**
	Napoli – Casamicciola	18	0	0	
1.4	Casamicciola – Procida – Napoli	19	0	0	**0**
	Napoli – Procida – Casamicciola	19	0	0	
1.5	Procida – Napoli	13	0	0	**0**
	Napoli – Procida	13	0	0	
2.1	Ischia – Procida – Pozzuoli	11	0	0	**0**
	Pozzuoli – Procida – Ischia	11	0	0	
2.2	Casamicciola – Procida – Pozzuoli	13	305	3.965	**7.930**
	Pozzuoli – Procida – Casamicciola	13	305	3.965	
2.2 (var)	Casamicciola – Pozzuoli	12	1.464	17.568	**35.136**
	Pozzuoli – Casamicciola	12	1.464	17.568	
2.3	Procida – Monte di Procida	3	0	0	**0**
	Monte di Procida – Procida	3	0	0	
2.4	Procida – Pozzuoli	7	0	0	**0**
	Pozzuoli – Procida	7	0	0	
TOTALE AMBITO ISCHIA/PROCIDA			**4.822**	**64.038**	

fonte: http://burc.regione.campania.it

Di seguito si riporta invece l'ulteriore dettaglio - rispettivamente per la media e alta stagione (Tabella 49) e per la bassa stagione (Tabella 50) – relativo al numero di corse al giorno con relativa distribuzione per fascia oraria e per tratta/direzione dello spostamento.

Tabella 49 - 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 50 – 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**

fonte: http://burc.regione.campania.it

COD	TRATTA/DIREZIONE	N. CORSE/GIORNO							
		MPM	PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOTALE GIORNO
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**

6 Sintesi degli interventi di progetto

Di seguito si riporta una sintesi degli interventi di progetto che interessano i due ambiti.

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

Ambito "Ischia/Procida"

Il progetto di rete prevede un **incremento dei servizi** rispetto ai servizi minimi attuali:

1. aggiunta di collegamenti con unità veloci (sub ambito Ischia/Procida Unità veloci):
   +7.808 miglia/anno con 1 coppie di corse Ischia – Napoli (andata PM e ritorno PS);

2. aggiunta di collegamenti con motonave (sub ambito Ischia/Procida rinforzo collegamenti motonave):
   +56.108 miglia/anno di cui +13.696 miglia/anno con 2 coppie di corse Ischia – Napoli (andata PM/PS e ritorno MP/MS), +7.276 miglia/anno con 1 coppia di corse Ischia – Procida – Napoli (andata MM e ritorno MM) e +35.136 miglia/anno con 4 coppie di corse Casamicciola – Pozzuoli (andata PM/MM/PP/MP e ritorno MM/MM/MP/PS);

3. estensione a tutto l'anno di corse attualmente effettuate solo negli orari serali ma su base stagionale (sub ambito Ischia/Procida Unità veloci):
   +8.296 miglia/anno con 1 coppia di corse Ischia – Procida – Napoli (andata MS e ritorno MS);

4. riduzione del numero di M/N in arrivo e in partenza nel porto di Ischia nella fascia 7-12 (sub ambito Ischia/Procida traghetti/TMV):
   -2.928 miglia/anno per effetto della somma algebrica delle variazioni su - 6.222 miglia/anno Ischia – Procida – Napoli, + 4.758 miglia/anno 1 corsa Procida – Napoli (andata MM), - 4.026 miglia/anno Ischia – Procida – Pozzuoli e + 2.562 miglia/anno 1 corsa Procida – Pozzuoli (andata MM);

per un totale di +69.284 miglia/anno.

Ambito "Capri"

Il progetto di rete prevede un **incremento dei servizi** rispetto ai servizi minimi attuali:

1. aggiunta di collegamenti per trasporto merci sull'isola nei periodi di media e alta stagione (sub ambito Capri traghetti/TMV):
   +7.276 miglia/anno 2 coppie di corse Capri-Napoli (andata MPM/MPM e ritorno MPM/MPM);

2. aggiunta di corse con mezzo unità veloce sulla direttrice Capri-Napoli e viceversa (sub ambito Capri Unità Veloci):
   +78.880 miglia/anno con 8 coppie di corse nella medio/alta stagione Capri – Napoli (andata PM/MM/PP/MP/PS/MS e ritorno PM/MM/PP/MP/PS/MS) e 4 coppie di corse nella bassa stagione Capri – Napoli (andata PM/MM/PP/PS ritorno PM/PP/PS);

per un totale di +86.156 miglia/anno.

fonte: http://burc.regione.campania.it