



**REGIONE
LAZIO**

Assessorato ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità

Direzione Infrastrutture e Mobilità

Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile

SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO MARITTIMO IN CONTINUITÀ TERRITORIALE TRA E CON LE ISOLE DI PONZA E VENTOTENE

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

Roma, Gennaio 2023

INDICE

1	PREMESSA ED INQUADRAMENTO NORMATIVO	4
2	IL “CASO LAZIO” E GLI AIUTI DI STATO AUTORIZZATI DALLA COMMISSIONE	9
2.1	Il percorso storico.....	9
3	IL QUADRO DI RIFERIMENTO.....	12
3.1	Qualificazione del servizio e titolarità	12
3.2	L’iter di definizione dei servizi di interesse	12
3.3	I modelli di gestione dei servizi previsti ed il ruolo dell’Autorità di Regolazione	13
4	IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO	16
4.1	Ambito di Ponza	16
4.2	Ambito di Ventotene	17
4.3	La produzione del servizio offerto.....	18
4.4	L’andamento dei servizi nell’ultimo triennio (2019-2020-2021)	18
4.4.1	<i>La produzione dei servizi marittimi.....</i>	<i>18</i>
4.4.2	<i>La Qualità del servizio.....</i>	<i>20</i>
4.5	Il sistema tariffario attuale	21
4.6	Primi spunti di riflessione sul servizio attuale.....	24
5	L’ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ.....	25
5.1	La mobilità sistematica	25
5.2	La mobilità occasionale	26
5.3	La mobilità soddisfatta	29
5.3.1	<i>Componente passeggeri</i>	<i>29</i>
5.3.2	<i>La componente auto e veicoli commerciali</i>	<i>31</i>
5.4	L’analisi della domanda potenziale	32
6	LA CONSULTAZIONE CON I COMUNI DI PONZA E VENTOTENE, GLI STAKEHOLDERS E LE CAPITANERIE DI PORTO.....	34
6.1	Il percorso di consultazione.....	34
6.1.1	<i>I risultati della consultazione e le proposte degli stakeholder.....</i>	<i>35</i>
6.2	La disponibilità a pagare degli utenti	36
7	I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO	37

7.1	L'approccio metodologico	37
7.1.1	<i>Il nuovo collegamento di Unità Veloce a servizio tra Ponza e Ventotene</i>	38
7.2	La produzione prevista nell'ambito Pontino	40
7.3	Il nuovo programma di esercizio	43
7.4	Una prima indicazione degli orari di esercizio	44
8	CARATTERISTICHE E CAPACITÀ DEL NAVIGLIO PREVISTO PER I SERVIZI	47
9	DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI	50
9.1	Il sistema degli approdi dei servizi	50

GRUPPO DI LAVORO

REGIONE LAZIO

Direzione Infrastrutture e Mobilità:

Direttore Dott. Stefano Fermante

Area Trasporto marittimo – Aeroporti e Infrastrutture della mobilità sostenibile:

Dirigente Arch. Roberto Fiorelli

RUP Dott. Dario Del Rio

Arch. Massimo Gianfalla

CONSULENTE



T BRIDGE
BV TECHGROUP

T Bridge S.p.A.

Ing. Marco Carmine Foti (Responsabile del progetto)

Ing. Francesco Edoardo Misso

Dott.ssa Silvia Manca

Dott.ssa Camille Leotta

Dott.ssa Erica Giordano

1 PREMESSA ED INQUADRAMENTO NORMATIVO

L'art. 10 del D.lgs. n. 422/1997 dispone la delega alle Regioni delle funzioni e dei compiti amministrativi in materia di servizi marittimi di interesse regionale, e prevede che la gestione di tali servizi venga affidata con le modalità di cui agli artt. 17 e 18, in quanto applicabili al settore e che tali trasporti vengano organizzati e regolati da contratti di servizio secondo quanto previsto da detti artt. 17, 18 e 19, nel rispetto dei principi di economicità ed efficienza.

Il D.lgs. n. 112/1998, agli artt. 104 e 105, definisce l'ulteriore delega e conferimento di funzioni alle Regioni in materia di trasporto, con specifico riferimento all'aspetto dell'organizzazione dei servizi marittimi. Nello stesso anno il D.lgs. n. 345/1998, all'art. 1, comma 2 lett. b), specifica l'attribuzione alle Regioni, oltre che dei generali poteri normativi, di programmazione e di indirizzo, anche dell'esercizio delle funzioni amministrative dei servizi marittimi già delegati ai sensi del D.lgs. n. 422/1997.

Con il D.L. n. 112/2008, convertito dalla Legge n. 133/2008, le funzioni ed i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico che si svolgono all'interno di una Regione sono esercitati dalla Regione interessata. A questo proposito l'art. 26 del D.L. n. 207/2008, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 14/2009, ha stabilito la completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo e la conseguente privatizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali con correlata proroga fino al 31 dicembre 2009 delle convenzioni di sostegno attualmente in essere ed il D.P.C.M. 13/03/2009 ha definito le modalità e termini di realizzazione dell'operazione di privatizzazione della Tirrenia S.p.A., comprensiva anche delle partecipazioni totalitarie detenute dalla stessa nelle Società marittime regionali, tra le quali la Caremar S.p.A. operante in regione Lazio.

L'Amministrazione Regionale del Lazio, al fine di dare attuazione a quanto previsto nell'Accordo di Programma sottoscritto il 3/11/2009, in adempimento a quanto statuito dall'art. 19-ter del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla L. n. 166/2009, ha disposto, con la Legge Regionale n. 2 del 05/03/2010, la costituzione di una società per azioni a totale partecipazione pubblica (regionale) per l'esercizio del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale, denominata Laziomar S.p.A., al fine di acquisire il ramo d'azienda della Caremar S.p.A. relativo ai collegamenti marittimi con le isole pontine e per la successiva privatizzazione della stessa Laziomar S.p.A..

L'art. 19-ter del DL n. 135/2009, così come convertito dalla Legge 166/2009, prevede, al comma 7, che le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione relative ai servizi di cabotaggio marittimo di servizio pubblico, che si svolgono all'interno di una Regione, sono esercitati dalla Regione interessata, altresì disponendo, al comma 6, che al fine di assicurare le condizioni per la migliore valorizzazione delle società esercenti i servizi di collegamento ritenuti essenziali per le finalità di cui all'articolo 8 della legge n. 684/1974, e agli articoli 1 e 8 della legge n. 169/1975, nelle

more della completa liberalizzazione del settore del cabotaggio marittimo attraverso il completamento del processo di privatizzazione entro il 30 settembre 2010, le convenzioni attualmente in vigore sono prorogate fino a tale data.

Con Delibera di Giunta Regionale del Lazio n. 895 del 27/11/2009 è stato ratificato l'Accordo di Programma sottoscritto in data 03/11/2009 tra il Governo e le Regioni Lazio e Campania per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale. La Legge Regionale n. 2 del 5 marzo 2010, recante "Promozione della costituzione di una società per azioni a partecipazione regionale ai fini dei collegamenti marittimi con le isole pontine denominata Laziomar S.p.A.", è stata pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Lazio del 13 marzo 2010, n. 10, s.o. n. 51.

Il D.L. n. 125/2010, così come convertito dalla Legge n. 163/2010, ed in particolare l'articolo 1, comma 5 bis lettera d), ha disposto che le convenzioni di cui al comma 6 del predetto articolo 19-ter del D.L. n. 135/2009, così come convertito dalla L. n. 166/2009, sono state prorogate dal 1° ottobre 2010 fino al completamento della procedura competitiva occorrente per le cessioni di Tirrenia di navigazione S.p.A. in a.s. e di Siremar S.p.A. in a.s.. Con Decreto Legge del 25/09/2009 n. 135, art.19 ter, successivamente alla cessione alla regione Lazio del ramo d'azienda per l'esercizio dei collegamenti con l'arcipelago pontino, ai sensi del comma 3, le risorse di cui al comma 16, lettera e), si è ripartito il ramo Campania in Euro 19.839.226 ed il ramo Lazio in Euro 10.030.606.

In questi termini, la L.R. n. 2/2010 con l'art. 4 ha previsto le "Disposizioni finanziarie" attraverso:

- un apposito capitolo di entrata nell'U.P.B. 223 denominato "assegnazione statale relativa alla gestione del trasporto marittimo conferita dallo Stato ai sensi della Legge n. 133/2008 e successive modificazioni" con uno stanziamento pari ad Euro 10.030.606,00 per dieci anni;
- un apposito capitolo di spesa nell'ambito dell'U.P.B. D41 denominato "contributo regionale relativo alla gestione del Trasporto marittimo conferito dallo Stato ai sensi della Legge n. 133/2008" con uno stanziamento di Euro 3.000.000,00 che si affianca al contributo statale;
- ed avendo la Regione mantenuto i propri servizi aggiuntivi con le Linea Terracina-Ponza e V.V. e la linea Terracina-Ventotene e V.V. finanziate con fondi propri ai sensi della L.R.28/96, per un importo annuo di € 2.700.000,00, ha ricompreso nel Contratto di Servizio da stipularsi con la Soc. Laziomar al termine della procedura di privatizzazione, complessivi 5.700.000,00 annui per dieci anni.

Con la Delibera di Giunta Regionale Lazio n. 435 dell'08/10/2010, al fine di dare attuazione alla predetta L. R. n. 2/2010, sono stati approvati lo Statuto e l'Atto Costitutivo della Laziomar S.p.A. ed, in data 01/12/2010, con atto a firma del notaio dott. Antonino Privitera, detta società è stata regolarmente costituita con sede in Roma a Viale del Tintoretto n. 432, Codice fiscale e numero di iscrizione nel Registro delle Imprese di Roma n. 11202801004, capitale sociale di € 300.000,00 e socio unico la Regione Lazio.

Ai fini della concreta operatività, il Consiglio di Amministrazione della Laziomar S.p.A. in data 24/01/2011 ha approvato lo schema di contratto di trasferimento del ramo d'azienda da Caremar S.p.A. a Laziomar S.p.A. e con Delibera di Giunta Regionale del Lazio n. 51 del 11/02/2011 è stata deliberata la "Presenza d'atto e consenso, per quanto di competenza alla stregua della vigente normativa di settore, alla sottoscrizione dello schema di contratto di cessione di ramo d'azienda, comprensivo dei relativi allegati, tra la Caremar S.p.A. e la Laziomar S.p.A., ai fini dell'acquisizione a titolo gratuito - ai sensi dall'articolo 19-ter, comma 3, del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla L. n. 166/2009 - del ramo d'azienda ceduto dalla Caremar S.p.A. relativo ai collegamenti marittimi con le isole pontine, così come anche previsto dall'art. 1, comma 1, della L. R. n. 2/2010".

In data 07/03/2011, con atto a firma del notaio Dott. Francesco Fasano, è stato sottoscritto il contratto di cessione di ramo d'azienda, tra la Caremar S.p.A. e la Laziomar S.p.A., dalle Regioni Campania e Lazio, quali soci unici delle rispettive società.

Con DGR n. 508 del 28/10/2011 si è data attuazione all'Accordo di Programma "per la regolamentazione del servizio pubblico di cabotaggio marittimo regionale" del 3 novembre 2009 ed all'art. 19-ter del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla L. n. 166/2009 e sono stati forniti gli indirizzi esecutivi finalizzati all'espletamento della procedura di gara per la privatizzazione della Laziomar S.p.A. in ottemperanza a quanto disposto dall'art. 19-ter, co. 8, del D.L. n. 135/2009 così come convertito dalla Legge n. 166/2009, prevedendo, tra l'altro:

- l'indizione di una procedura di gara "a doppio oggetto" per la cessione del 100% del capitale sociale della Laziomar S.p.A. e contestuale affidamento dei servizi marittimi attualmente svolti per conto della Regione Lazio;
- la conferma, come servizi di interesse regionale, di quelli attualmente svolti per conto della Regione Lazio e pertanto le seguenti linee:
 - Formia - Ponza vv. (con navi traghetto);
 - Formia - Ventotene vv. (con navi traghetto);
 - Terracina - Ponza vv. (con navi traghetto);
 - Terracina - Ventotene vv. (con navi traghetto);
 - Anzio - Ponza vv. (con aliscafo);
 - Formia - Ponza vv. (con aliscafo);
 - Formia - Ventotene vv. (con aliscafo).
- l'assunzione, nello schema di contratto di cessione del 100 % del capitale sociale della Laziomar S.p.A., come valore di riferimento, quello risultante da una perizia di stima sul valore delle azioni effettuata dal Prof. Enrico Laghi, di € 2.272.000/00;
- l'assunzione, come importo a base d'asta, del corrispettivo annuo per lo svolgimento dei servizi, pari ad € 14.300.550,00, oltre IVA come per legge;

- la predisposizione del Contratto di servizio della durata di dieci anni avente ad oggetto lo svolgimento dei servizi di collegamento marittimo attualmente svolti per conto della Regione.

La Regione Lazio, al fine di dare completa attuazione a quanto previsto dalla normativa comunitaria e nazionale vigente, ed in particolare adempiere a quanto stabilito dall'articolo 1, comma 5 bis lettera d) del D.L. n. 125/2010, così come convertito dalla L. n. 163/2010, nonché al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'art. 1, comma 2, della L.R. n. 2/2010, ha svolto la procedura ristretta ai sensi dell'art. 55 comma 6, Dlgs 163/2006 per la privatizzazione della Laziomar S.p.A. e per l'affidamento dei servizi marittimi di interesse regionale, attraverso una gara europea a "doppio oggetto" aperta e non discriminatoria, come da avviso per la manifestazione d'interesse, pubblicato sulla GUCE n. S149 in data 04.08.2012, pubblicato sulla GURI n. 91 in data 06.08.2012, pubblicato sul profilo committente della Regione, ai sensi del D. lgs. 163/2006, e dalla successiva Lettera d'invito (e documenti allegati) inviata in data 16 maggio 2013.

Nell'ambito della predetta procedura era prevista la cessione dell'intero pacchetto azionario della società Laziomar alle condizioni indicate dal presente contratto, reso disponibile in schema, insieme alla documentazione di gara, per il prezzo fisso e quindi non soggetto ad offerta di € 2.272.000,00. Con determinazione n. A07192 del 12/09/2013 la gara è stata aggiudicata Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., ed è stata autorizzata la stipula del contratto di servizio. Il 30 gennaio 2013 le quote nella percentuale del 100% della società LAZIOMAR sono state cedute all'aggiudicatario della gara Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l., giusto rogito del Notaio Tommaso Belli di Roma, Atto n. 29047/14513 reg.to a Roma il 13/01/2014 al n. 683 Serie 1/T. Successivamente, in data 15/01/2014 (con atto a firma del notaio Tommaso Belli, n° 14535 di raccolta, registrato il 16/01/2014 all'Ufficio delle Entrate di Roma 3, con n° 982 serie 1T) è stato sottoscritto tra la Regione Lazio e Laziomar il contratto di servizio per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'arcipelago pontino, avente durata di dieci anni.

Come previsto dagli artt. 3 e 4 della L.R. 25 luglio 1996 n. 28, "Interventi straordinari regionali per la integrazione del servizio di collegamento delle Isole Ponziane con i porti della Provincia di Latina resi dalla società concessionaria del Ministero dei trasporti e della navigazione", le Amministrazioni locali di Ponza e Ventotene, ogni anno formulano le proposte di piano tenendo conto delle necessità primarie da garantire alle comunità isolate contenenti le indicazioni dei mezzi di trasporto da impiegare, le periodicità delle corse, gli itinerari, gli orari, le tariffe ed il volume del trasporto merci e passeggeri.

Al pari, l'articolo 6 (Modifiche del Programma di Esercizio e adeguamento dei corrispettivi) del Contratto di Servizio prevede, al comma 1, che la Regione nel corso dell'intera durata del contratto, possa disporre modifiche, sia in aumento, sia in diminuzione, in entrambi i casi non oltre il 10% (dieci per cento), ovvero nella misura massima di n. 515 (cinquecentoquindici) corse, del Programma di Esercizio per esigenze di pubblica utilità, prevedendo altresì, al comma 6, che

Laziomar possa progettare modifiche ed integrazioni al Programma di Esercizio, connesse al miglioramento della qualità dell'offerta, in ogni caso non oltre il 10% (dieci per cento). A norma del comma 3 del medesimo art. 6, nei casi di modifiche in aumento la Regione, per la quota eccedente il 3% (tre per cento), riconoscerà a Laziomar un aumento del corrispettivo annuo, moltiplicando il maggior numero di corse effettuate (al netto del 3% - tre per cento) per il prezzo unitario, come risulta dall'offerta economica. Sulla base del dato storico le proposte sul servizio, avanzate annualmente dalle Amministrazioni locali delle due isole, hanno comportato un incremento del numero delle corse fino alla misura massima di 515 unità (corse), che la Regione Lazio ha integrato a mezzo di contratti aggiuntivi al contratto originale.

Il presente Documento costituisce la "Relazione generale propedeutica alla procedura di verifica del mercato", ai sensi della Delibera ART 22/2019, Titolo I, Misura 2, la cui consultazione avrà inizio ilgennaio 2023. I riscontri alla consultazione, che saranno effettuati tramite la compilazione in un apposito questionario riportato in Allegato, dovranno pervenire entro data delfebbraio 2023, termine della conclusione della consultazione di mercato ai sensi della Misura 2.4. della Delibera ART 22/2019.

2 IL “CASO LAZIO” E GLI AIUTI DI STATO AUTORIZZATI DALLA COMMISSIONE

“La Commissione Europea autorizza misure di sostegno pubblico dell'Italia a favore del servizio di traghetti Laziomar”

Bruxelles, 30 settembre 2021

Con la “DECISIONE (UE) 2022/1328” del 30 settembre 2021 la Commissione Europea ha concluso che la compensazione degli Obblighi di Servizio Pubblico, concessi a partire dal 2011 a Laziomar S.p.A. (“Laziomar”) per la gestione del servizio di traghetti in Italia, è conforme alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Lo stesso vale per la compensazione concessa a Laziomar dopo l'acquisizione da parte della Compagnia Laziale di Navigazione S.r.l. (in seguito, CLN).

“Come le due decisioni relative all'ex Gruppo Tirrenia che abbiamo adottato all'inizio di quest'anno, le decisioni odierne contribuiranno allo sviluppo economico e sociale delle isole e garantiranno al contempo la certezza del diritto agli operatori. Dobbiamo garantire che le piccole isole, come quelle della Regione Lazio, e i loro residenti siano collegati al continente con servizi di trasporto marittimo regolari e affidabili durante tutto l'anno”¹.

2.1 Il percorso storico

Tra il 1992 e il 2008 i servizi di trasporto marittimo tra la regione Lazio e le isole dell'arcipelago pontino (Ponza e Ventotene) erano assicurati da Campania Regionale Marittima S.p.A. (“Caremar”), che apparteneva al Gruppo Tirrenia precedentemente di proprietà dello Stato. Tali servizi sono stati compensati dall'Italia sulla base di contratti di servizio pubblico (le “convenzioni iniziali”).

Al fine di privatizzare il gruppo Tirrenia, di cui fanno parte anche Caremar e Saremar, e di concludere nuovi contratti di servizio pubblico con i loro acquirenti, l'Italia ha prorogato le convenzioni iniziali di Caremar (e successivamente di Laziomar) e di Saremar fino al completamento della loro privatizzazione. L'Italia ha inoltre riorganizzato questi servizi trasferendo nel 2009 Saremar alla regione Sardegna e per Caremar ha provveduto alla vendita del ramo d'azienda che effettuava i collegamenti nell'arcipelago pontino ad una società di nuova costituzione, denominata Laziomar, che ha iniziato a svolgere il servizio pubblico nel 2011.

Nell'ottobre del 2011 la Commissione Europea ha avviato un'indagine approfondita sulle misure di sostegno pubblico a favore di società dell'ex Gruppo Tirrenia, ossia Tirrenia, Caremar, Laziomar, Saremar, Siremar e Toremar. Nel novembre 2012 la Commissione ha esteso l'ambito dell'indagine per includervi misure supplementari. Nel 2013, a seguito di una procedura di appalto pubblico, CLN ha acquisito Laziomar e quest'ultima ha continuato a gestire le rotte di servizio pubblico. Il nuovo

¹ Dichiarazione del Vicepresidente esecutivo, Responsabile della politica di concorrenza, Margrethe Vestager.

contratto di servizio pubblico tra le autorità italiane e Laziomar ha una durata di 10 anni, la cui scadenza è programmata nel 2024.

L'indagine avviata dalla Commissione è finalizzata alla tutela degli Stati membri dell'UE, i quali godono di un ampio margine di discrezionalità nella definizione dei Servizi di Interesse Economico Generale ("SIEG"). La Commissione deve garantire che i finanziamenti pubblici concessi per la fornitura di tali servizi non falsino indebitamente la concorrenza nel mercato unico dell'UE.

A questo proposito, nel 2003 la Corte di giustizia dell'UE si è pronunciata sulla valutazione delle compensazioni di servizio pubblico nel contesto delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato (causa C-280/00, Altmark Trans). La sentenza stabilisce le quattro condizioni che la compensazione concessa da uno Stato membro ai fornitori di SIEG deve soddisfare per non costituire un aiuto di Stato ai sensi del diritto dell'Unione in materia di concorrenza. Condizioni che si possono sintetizzare in:

- i. esplicito affidamento dell'obbligo di servizio pubblico;
- ii. condizioni di compensazione obiettive, trasparenti e predefinite;
- iii. assenza di qualsiasi sovracompensazione;
- iv. selezione del fornitore meno costoso tramite gara d'appalto pubblica o livello di compensazione basato sui costi di un'impresa media gestita in modo efficiente.

L'indagine della Commissione temeva che le misure previste dall'Italia potessero aver conferito alle imprese un vantaggio concorrenziale sleale rispetto ai loro concorrenti, in violazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. Sulla base della valutazione approfondita, la Commissione ha concluso che le misure a favore di Laziomar e del suo acquirente CLN sono conformi alle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato. In particolare:

- la compensazione di servizio pubblico (pari a circa 35 milioni di €) concessa a Laziomar per la gestione di cinque rotte marittime, dal 1^o giugno 2011 al 14 gennaio 2014, è compatibile con la disciplina SIEG del 2011. Tale compensazione rispondeva a una reale esigenza di servizio pubblico garantendo collegamenti regolari nel corso dell'anno e l'aiuto concesso non ha dato luogo a sovracompensazioni a favore di Laziomar;
- la compensazione di servizio pubblico (pari a circa 128 milioni di €) concessa a Laziomar dopo la sua acquisizione da parte di CLN per la gestione di sei collegamenti nel periodo dal 15 gennaio 2014 al 14 gennaio 2024, nonché la procedura di gara per la vendita di Laziomar a CLN, non costituiscono aiuti di Stato perché sono soddisfatti i criteri stabiliti nella causa C- 280/00, Altmark Trans;
- la possibilità di utilizzare risorse provenienti da finanziamenti nazionali per soddisfare il fabbisogno di liquidità di Laziomar non si configura come un aiuto di Stato, in quanto non si tratta di una misura di aiuto supplementare, ma costituisce semplicemente un trasferimento all'interno dello Stato per finanziare la compensazione degli obblighi di servizio pubblico;

- la possibilità di utilizzare determinati finanziamenti, destinati all'ammodernamento delle navi per soddisfare i requisiti di sicurezza, a fini di liquidità non si configura come un aiuto di Stato in quanto Laziomar non si è avvalsa recentemente di questa possibilità;
- alcune esenzioni fiscali concesse a Laziomar nell'ambito del suo processo di privatizzazione non costituiscono aiuti di Stato, in quanto non conferiscono un vantaggio economico né a Laziomar né a CLN.

Per un maggior approfondimento si riporta l'estratto della Conclusione della Decisione della CE.

DECISIONE (UE) 2022/1328 DELLA COMMISSIONE del 30 settembre 2021 relativa alle misure SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) cui l'Italia e la Regione Lazio hanno dato esecuzione a favore di Laziomar e della sua acquirente CLN [notificata con il numero C(2021) 6989]

Omissis ...

6. CONCLUSIONE

(333) La Commissione conclude che l'Italia ha illegalmente dato esecuzione alle misure di aiuto oggetto della valutazione in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Sulla base della valutazione che precede, la Commissione ha deciso che la compensazione degli obblighi di servizio pubblico concessa a Laziomar ai sensi della proroga della convenzione iniziale è compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE. Inoltre, dato che la priorità nell'assegnazione degli accosti è indissolubilmente connessa allo svolgimento del SIEG da parte di Laziomar, anche tale misura risulta compatibile con il mercato interno ai sensi dell'articolo 106 TFUE.

(334) Inoltre la Commissione ritiene che le seguenti misure non costituiscono aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE:

- a) la compensazione concessa a Laziomar per la fornitura dei servizi marittimi ai sensi del nuovo contratto di servizio per il periodo compreso tra il 15 gennaio 2014 e il 14 gennaio 2024, associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar, perché soddisfa i quattro criteri Altmark;
- b) il possibile utilizzo per fini di liquidità dei fondi per l'ammodernamento delle navi da parte di Laziomar, perché Laziomar non ha utilizzato tali fondi per tali finalità;
- c) le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Laziomar e la possibilità di utilizzare le risorse del FAS per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge del 2010,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La compensazione concessa a Laziomar e la priorità nell'assegnazione degli accosti per la fornitura di servizi marittimi nell'ambito della proroga della convenzione iniziale nel periodo compreso tra il 1o giugno 2011 e il 14 gennaio 2014 costituiscono un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE. L'Italia ha dato esecuzione all'aiuto a favore di Laziomar in violazione dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE. Questo aiuto è compatibile con il mercato interno.

Articolo 2

L'aggiudicazione del nuovo contratto di servizio pubblico per il periodo compreso tra il 15 gennaio 2014 e il 14 gennaio 2024, associato al ramo d'azienda di Laziomar e alla priorità nell'assegnazione degli accosti a Laziomar, non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 3

La possibilità di utilizzare temporaneamente le risorse finanziarie già impegnate per l'ammodernamento e l'adeguamento della flotta al fine di coprire il fabbisogno urgente di liquidità, come previsto dalla legge del 2010, non è stata esercitata nel caso di Laziomar. Pertanto non costituisce un aiuto di Stato a favore di Laziomar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 4

Le esenzioni fiscali connesse al processo di privatizzazione di Laziomar previste dalla legge del 2010 non costituiscono un aiuto di Stato a favore di Laziomar ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 5

La possibilità di utilizzare le risorse del Fondo per le aree sottoutilizzate per soddisfare le esigenze di liquidità, come previsto dalla legge del 2010 non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, TFUE.

Articolo 6

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 30 settembre 2021

Per la Commissione

Margrethe VESTAGER

Membro della Commissione

3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO

3.1 Qualificazione del servizio e titolarità

I servizi oggetto della presente "Relazione Generale" sono qualificabili come servizi di cabotaggio marittimo con le isole ai sensi del Regolamento comunitario n. 3577/92 e s.m.i., concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

Il Regolamento, all'Articolo 4, definisce la possibilità di imposizione di Obblighi di Servizio Pubblico relativamente ai servizi di cabotaggio, definibili come «*obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni*».

La Regione Lazio, così come indicato in Premessa, è titolare delle funzioni amministrative inerenti i servizi oggetto della consultazione ai sensi della L.R. n. 2 del 05 marzo 2010, che ne prevede la competenza per i collegamenti con le isole pontine, e della DGR n. 508 del 28/10/2011, che individua i servizi di cabotaggio marittimo di preminente interesse regionale e ne attribuisce le funzioni amministrative alla Regione.

Alla luce del quadro comunitario (Regolamento 3577/92) e nazionale/regionale (delega di funzioni dallo Stato alle Regioni ai sensi dell'Articolo 5 del D. Lgs 442/1997 e conseguente legislazione regionale) emerge la possibilità, per gli Enti degli Stati membri, 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 e stipulare contratti di servizio per l'erogazione di tali servizi.

Con riferimento ai servizi oggetto della presente relazione, la Regione Lazio, Assessorato ai Lavori Pubblici e Tutela del Territorio, Mobilità è l'Ente competente e affidante i servizi.
--

3.2 L'iter di definizione dei servizi di interesse

Trova applicazione, nel caso in esame, quanto definito dal Garante dei Trasporti (l'Autorità di regolazione dei trasporti) nella Delibera 2/2019 «Atto di regolazione 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 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». La delibera trova applicazione in quanto afferente a tutti i servizi di collegamento con isole e in quanto relativa all'imposizione di obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'Art. 4 del Regolamento 3577/92

e, per la fase oggetto della presente relazione (definizione OSP e verifica delle modalità di soddisfacimento), la Misura 2 dello stesso.

L'atto di regolazione prevede in particolare che l'Ente titolare delle funzioni programmatiche, ove rilevi dei bisogni di mobilità inesati o comunque prima di affidare servizi già in essere debba, appunto, effettuare alcuni passaggi fondamentali, quali:

- definire i fabbisogni e le esigenze di servizio pubblico da soddisfare;
- verificare se tali esigenze costituiscano obblighi di servizio pubblico, cioè se tali esigenze non siano soddisfatti o soddisfatte già dal libero mercato, senza l'imposizione di obblighi che l'armatore comunitario, ove considerasse il proprio interesse commerciale, non assumerebbe o non assumerebbe nella stessa misura né alle stesse condizioni.

Alla luce dei punti succitati, in caso di mancato soddisfacimento delle esigenze di mobilità tramite il libero mercato, occorre definire la modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico, in conformità al Regolamento Comunitario, (Art. 4 comma 1), cioè imponendo obblighi agli operatori esercenti i servizi o imponendo un monopolio sul servizio.

Pertanto, ai sensi della Misura 2, è necessaria una doppia verifica:

1. definire le esigenze da soddisfare (punti 2 e 3 della Misura 2), da effettuarsi tramite analisi on desk della domanda attuale e potenziale, indagini, consultazioni degli utenti e loro associazioni ed eventualmente altri stakeholders quali le Autorità marittime e gli operatori per il trasporto merci. Questa prima verifica è funzionale alla definizione delle esigenze di servizio pubblico, qualificabili in termini di tratte (relazioni O-D), fasce orarie, e disponibilità a pagare;
2. verifica della disponibilità del mercato al soddisfacimento di tali esigenze e le condizioni per tale disponibilità.

3.3 I modelli di gestione dei servizi previsti ed il ruolo dell'Autorità di Regolazione

Ai fini della seconda verifica, cioè la verifica delle condizioni alle quali il mercato può soddisfare le esigenze di servizio individuate dall'Ente competente, l'Ente deve effettuare una consultazione in cui fornire agli operatori di mercato almeno «*le relazioni O-D, le fasce orarie e la frequenza media durante i diversi periodi dell'anno/settimana/giorno individuati nell'analisi della domanda, le informazioni sulle modalità di assegnazione degli approdi, oltre che la relativa disponibilità a pagare degli utenti*». Sulla base degli esiti della consultazione di mercato e dei riscontri forniti dagli operatori di mercato l'Ente dovrà determinare la forma di soddisfacimento delle esigenze di servizio.

Per libero mercato (Misura 2 punto 5) s'intende l'insieme degli operatori di mercato interessati a coprire INTERAMENTE le esigenze di servizio in assenza di compensazione.

Il libero mercato sussidiato dal lato della domanda (Misura 2 punto 5 e 7) è individuato ove vi sia l'interesse del mercato a coprire INTERAMENTE le esigenze di servizio pubblico, ma l'Ente valuti la necessità, alla luce di una disponibilità a pagare non pienamente coerente con il mercato, di subsidiare gli utenti del servizio tramite contributi a copertura della differenza fra il prezzo di mercato e il prezzo ritenuto socialmente congruo.

L'imposizione di «OSP orizzontali» (Misura 2 punto 6), in conformità all'Articolo 4, punto 1 del Regolamento, è definito dall'Ente ove rilevi un interesse parziale (sul lato delle tratte o della stagionalità) degli operatori di mercato; può imporre l'esercizio di determinate parti «a mercato», effettuabile solo ove gli operatori di mercato si assumano l'onere di gestire anche i periodi o le tratte non di interesse, definendo pertanto un profilo di servizio autorizzativo e con la definizione di un piano di esercizio concordato fra gli operatori.

L'imposizione di «OSP orizzontali» sussidiato dal lato della domanda (Misura 2 punto 6 e 7) è applicabile ove l'Ente valuti la necessità, alla luce di una disponibilità a pagare non pienamente coerente con il mercato, di subsidiare gli utenti del servizio tramite contributi a copertura della differenza fra il prezzo di mercato e il prezzo ritenuto socialmente congruo.

In ultimo, l'affidamento in monopolio del servizio (Misura 2 punto 8) è possibile ove le modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio non trovino rispondenza nell'assetto del mercato. In questo caso l'Ente potrà affidare il servizio tramite gara imponendo degli obblighi di servizio ed erogando una compensazione a copertura degli stessi. In tal caso, tale compensazione dovrà essere coerente con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di stato (c.d. Pacchetto SIEG e sentenza Altmark) e l'affidamento effettuato in conformità alle direttive appalti o concessioni (a seconda del modello di affidamento) e alla loro attuazione nazionale (D. Lgs. 50/2016).

Nell'ambito della procedura di definizione della modalità di soddisfacimento delle esigenze di servizio pubblico, il ruolo di ART è duplice:

- in primo luogo, l'Ente è tenuto a **trasmettere all'Autorità almeno 14 giorni prima dell'avvio della consultazione di mercato** la data di inizio e fine della stessa e gli esiti della definizione delle esigenze di servizio pubblico già effettuata, quali materiali da mettere a disposizione dei partecipanti alla consultazione;
- al termine della consultazione, l'Ente trasmette all'Autorità gli esiti delle consultazioni e le conseguenti valutazioni in merito alle modalità di soddisfacimento degli obblighi di servizio pubblico, rispetto alle quali l'Autorità si esprime nei 45 giorni successivi.

Il Garante dei trasporti pertanto monitora il processo di rilevazione degli obblighi di servizio nonché che la consultazione di mercato sia svolta in conformità ai principi di trasparenza e imparzialità e che le informazioni fornite siano sufficienti ad esprimersi. L'Autorità inoltre verifica la conformità delle decisioni assunte rispetto alla propria deliberazione e a quanto emerso dal mercato.

Non si riporta, nella presente relazione un ulteriore approfondimento sulle ulteriori misure dell'Atto di regolazione 22/2019 in quanto relative ad un affidamento in monopolio tramite procedure conformi al Codice dei Contratti pubblici. Lo stato del procedimento oggetto della presente procedura non permette pertanto di verificare l'applicazione di tali disposizioni in quanto non si dispone ancora delle risultanze dell'analisi di mercato. Tali disposizioni riguardano in particolare i contenuti minimi dei bandi di gara, la modalità di predisposizione degli atti di affidamento e del PEF nonché i sistemi di rendicontazione.

4 IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO

I servizi di trasporto marittimo nei due ambiti assicurano i collegamenti regionali tra i porti del litorale laziale e le isole di Ponza e Ventotene.

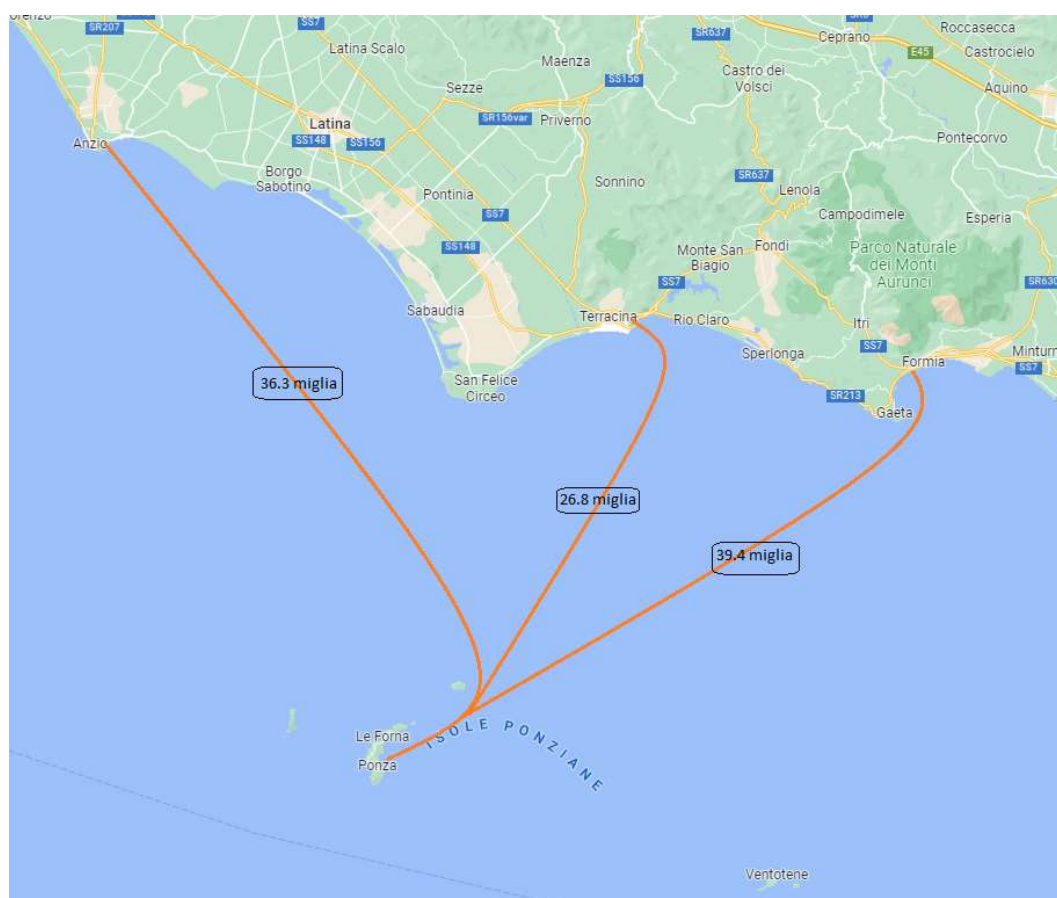
4.1 Ambito di Ponza

L'ambito di Ponza è caratterizzato da una estensione di 9,85 km², una popolazione residente di 3.305 abitanti (ISTAT, 1/1/2022) ed una densità di circa 324 ab./km².

I porti di collegamento con Ponza dal litorale laziale sono Formia e Terracina per tutto l'anno ed Anzio per il periodo estivo, dal 16 giugno al 15 settembre. Le relazioni O/D su Ponza coprono una distanza, in miglia, di:

- 39,4 per Formia – Ponza;
- 26,8 per Terracina – Ponza;
- 36,3 per Anzio – Ponza.

Le rotte di interesse da/per lo scalo portuale di Ponza



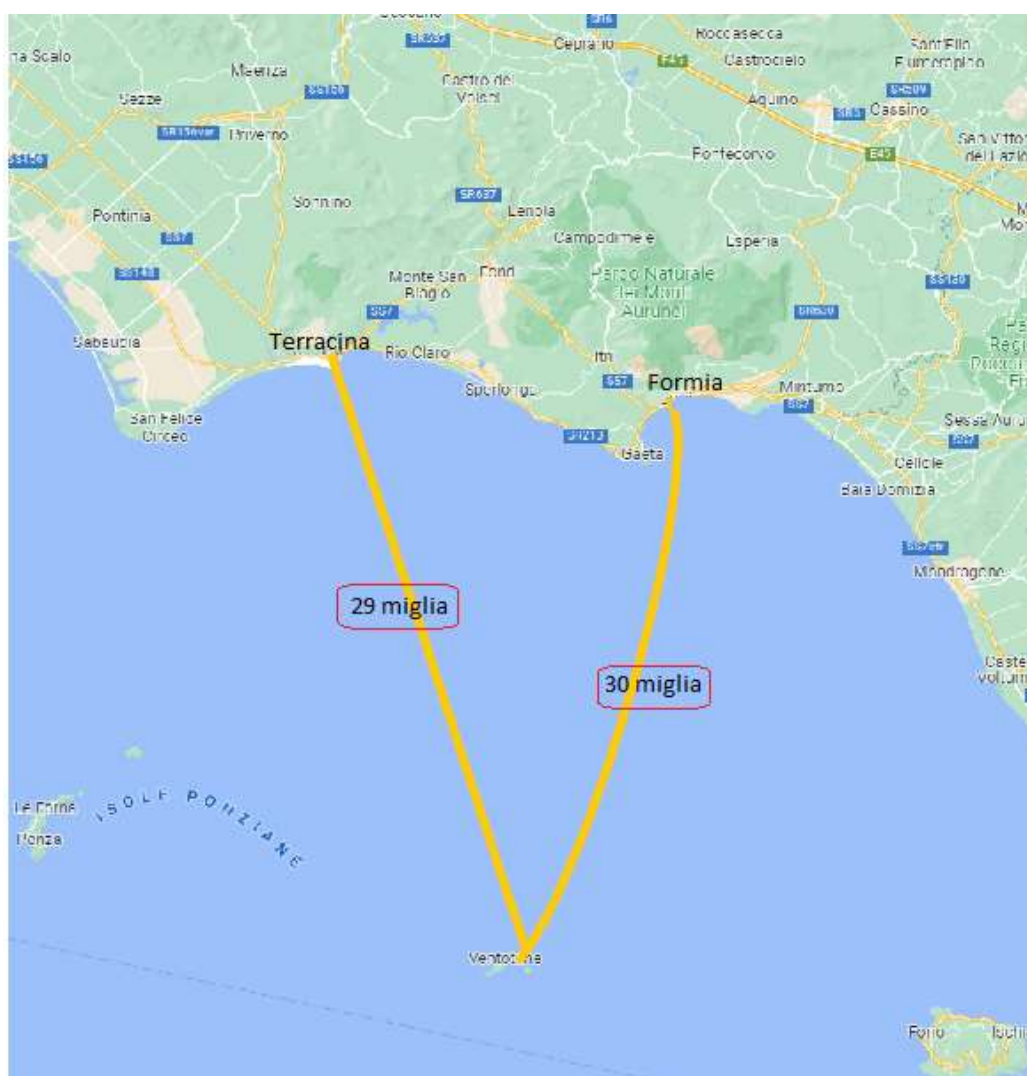
4.2 Ambito di Ventotene

L'ambito di Ventotene, meno esteso rispetto a Ponza, è caratterizzato da una estensione di 1,75 km², una popolazione residente di 704 abitanti (ISTAT, 1/1/2022) ed una densità di circa 402 ab./km².

I porti di collegamento con Ventotene e la terraferma sono Formia e Terracina per tutto l'anno. Le relazioni O/D su Ventotene coprono una distanza, in miglia, di:

- 30, per Formia – Ventotene;
- 29, per Terracina – Ventotene.

Le rotte di interesse da/per lo scalo portuale di Ventotene



4.3 La produzione del servizio offerto

Il servizio offerto negli ambiti di Ponza e Ventotene è caratterizzato da una **produzione annuale pari a 189.497 miglia e 5.660 corse**.

La produzione erogata con il servizio di **Navi Ro-Ro ammonta a 116.442 miglia/anno**, mentre il servizio offerto con le **Unità Veloci produce 73.055 miglia/anno**. La prevalenza del servizio, **63% delle corse**, è prodotto con il **servizio di traghetto Ro-Ro**.

La tabella successiva riporta il dettaglio della produzione annuale (corse e miglia) dei singoli servizi erogati nell'arcipelago pontino.

Dimensioni servizio attuale

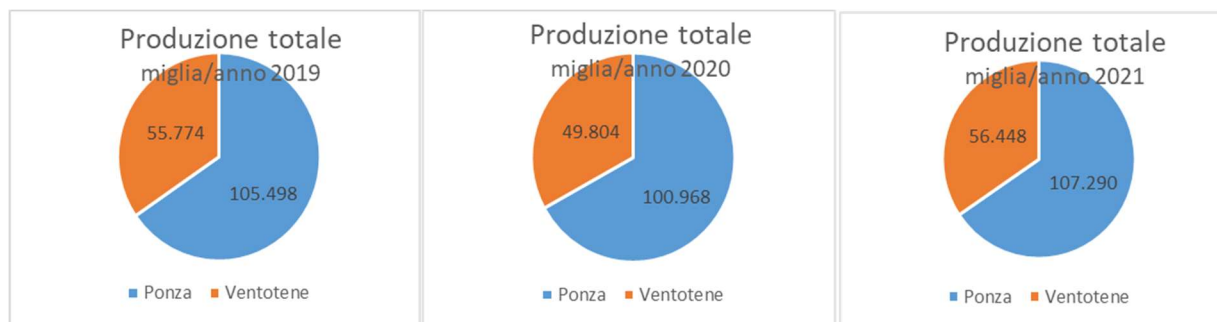
COD. LINEA	PERCORSO	SERVIZIO	N. CORSE/ ANNO	MIGLIA/ANNO
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	1.460	57.524
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	834	25.020
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	990	26.532
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	254	7.366
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	238	8.639
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	840	33.096
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	1.044	31.320
	TOTALE SERVIZI		5.660	189.497

4.4 L'andamento dei servizi nell'ultimo triennio (2019-2020-2021)

4.4.1 La produzione dei servizi marittimi

È stato analizzato l'andamento della produzione dell'offerta di servizi marittimi regionali nell'arco temporale 2019 - 2021, in considerazione del numero di viaggi e delle miglia percorse delle linee di trasporto relativamente alle Navi (*T/1, T/2, T/3, T/4*) ed alle Unità Veloci (*A/1, A/2, A/3*).

Globalmente, ed in considerazione dell'intero periodo 2019 – 2021, il servizio su Ponza (linee *T/1, T/3, A/1* e *A/2*) è relativo ad una quota di produzione rispetto al totale compresa tra il 65,4 % (2019) e il 67,0% (2020). Il servizio su Ventotene (linee *T/2, T/4* e *A/3*) invece ammonta ad una quota compresa tra il 33% (2020) e il 34,6 % (2019).



L'offerta presenta complessivamente un calo del servizio erogato dal 2019 al 2020, dovuto principalmente agli impatti della pandemia, ed una successiva ripresa dei volumi di servizio nel 2021, con un'offerta maggiore rispetto agli anni precedenti 2019 e 2020. Tale andamento risulta in misura maggiore per le Unità Veloci rispetto alle Navi.

Per i servizi effettuati con *Navi*, in particolare e con riferimento ai grafici delle figure seguenti, si rileva:

- una riduzione del ~4% del numero di viaggi nel 2020 (con 2.970 viaggi) rispetto al 2019 (con 3.093 viaggi);
- una riduzione del ~3% delle miglia percorse nel 2020 (con 100.487 miglia percorse) rispetto al 2019 (con 103.655 miglia percorse);
- una crescita del ~6% del numero di viaggi nel 2021 (con 3.161 viaggi) rispetto al 2020 (con 2.970 viaggi);
- una crescita del ~5% delle miglia percorse nel 2019 (con 105.695 miglia percorse) rispetto al 2020 (con 100.487 miglia percorse).

Per quanto riguarda invece i servizi effettuati con le *Unità Veloci*:

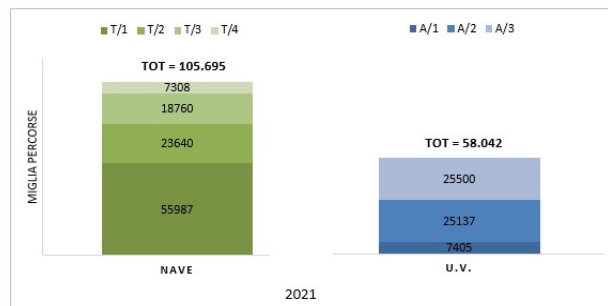
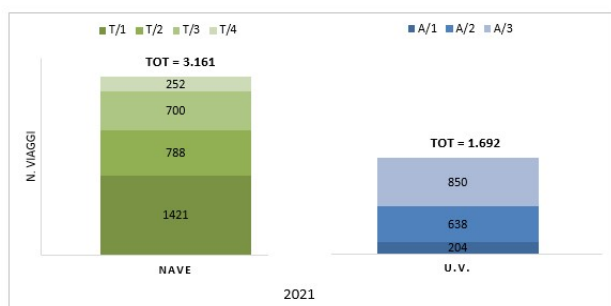
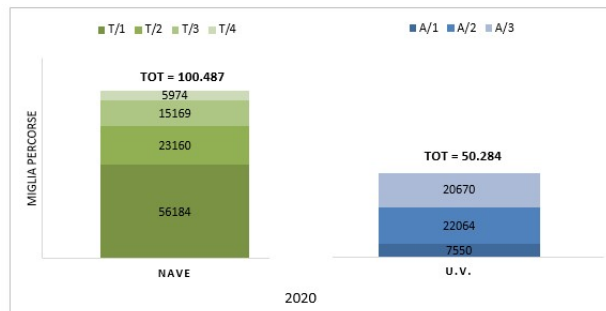
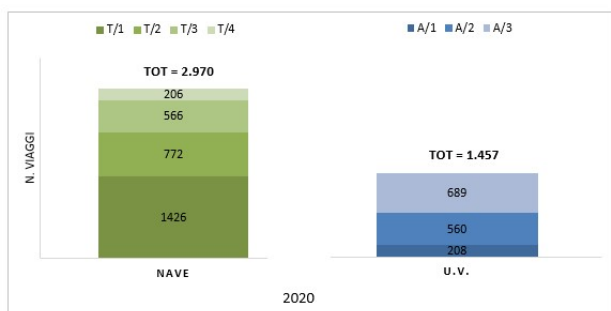
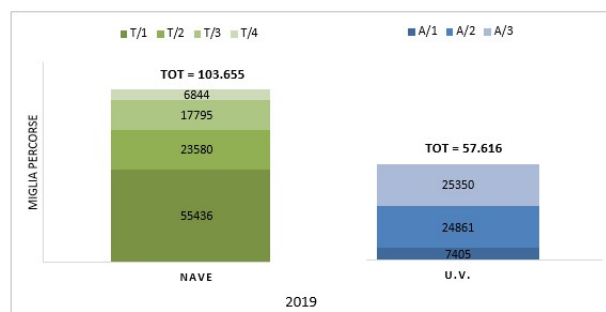
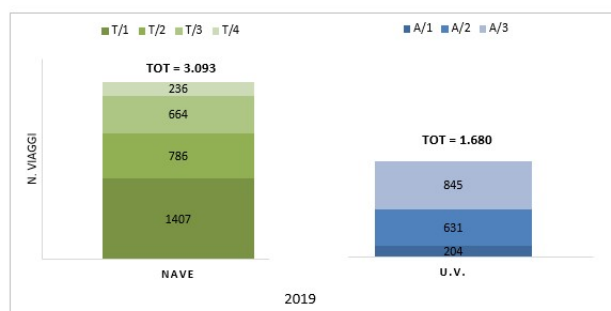
- una riduzione di ~13% del numero di viaggi nel 2020 (con 1.457 viaggi) rispetto al 2019 (con 1.680 viaggi);
- una riduzione di ~13% delle miglia percorse nel 2020 (con 50.284 miglia percorse) rispetto al 2019 (con 57.616 miglia percorse);
- una crescita di ~16% del numero di viaggi nel 2021 (con 1.692 viaggi) rispetto al 2020 (con 1.457 viaggi);
- una crescita di ~15% delle miglia percorse nel 2019 (con 58.042 miglia percorse) rispetto al 2020 (con 50.284 miglia percorse).

La totalità delle linee considerate nell'analisi seguono l'andamento complessivo dell'offerta regionale marittima tra 2019, 2020 e 2021, ad eccezione delle seguenti linee:

- A/1 che nel 2020 registra un aumento del numero di viaggi e delle percorrenze migliatiche di ~1% nel 2020 rispetto al 2019 (che corrisponde rispettivamente a 19 viaggi e 748 miglia percorse)

e una riduzione dei viaggi e delle miglia percorse di ~0,4% nel 2021 rispetto al 2020 (che corrisponde a 5 viaggi e 197 miglia);

- T/1 che nel 2020 registra un aumento dei viaggi e delle miglia percorse di ~2% nel 2020 rispetto al 2019 (che corrisponde rispettivamente a 4 viaggi e 145 miglia percorse) e una riduzione dei viaggi e delle miglia percorse di ~2% nel 2021 rispetto al 2020 (pari a 4 viaggi e 145 miglia).



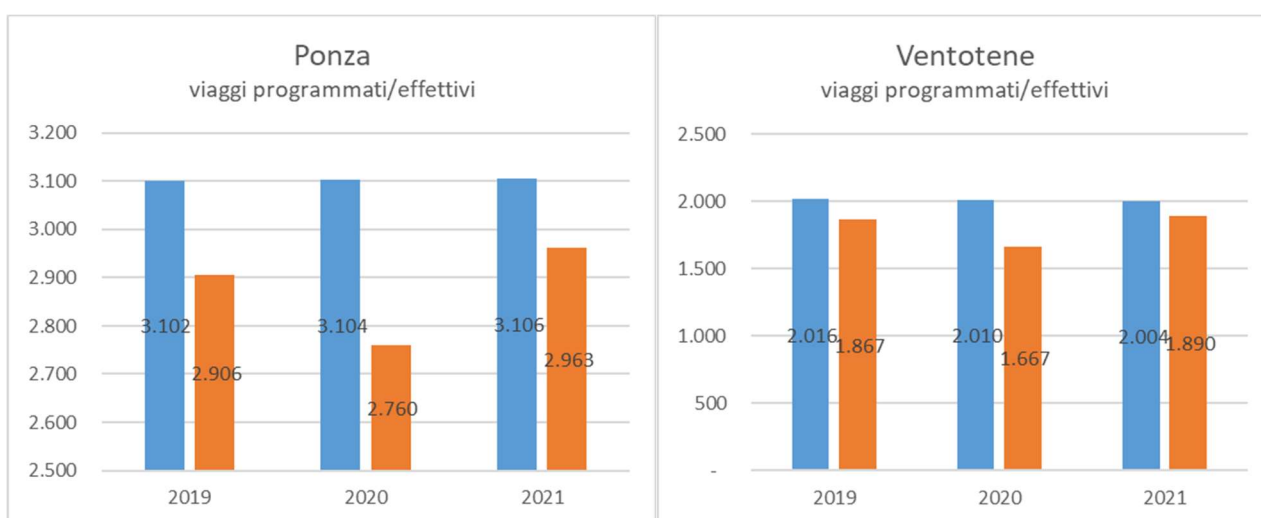
4.4.2 La Qualità del servizio

Per rappresentare l'andamento dei servizi nell'ultimo triennio si è utilizzato il parametro della regolarità del servizio, inteso come il confronto tra il numero delle corse effettuate rispetto al numero delle corse programmate. Il confronto dei dati di esercizio nel triennio mostra:

- nel 2019 una riduzione del servizio che varia, tra il 6% e il 7% a causa delle condizioni avverse del meteo;
- nel 2020 una riduzione (maggiore), che varia tra l'11% ed il 17%, causata principalmente dalla cancellazione delle corse per ordinanze connesse alla pandemia ed in parte per le condizioni meteo avverse o per guasti dei mezzi;

- nel 2021 una riduzione che varia tra il 5 % ed il 6 % a causa delle condizioni meteo avverse o per guasti dei mezzi.

	Ponza			Ventotene		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
N. viaggi programmati	3.102	3.104	3.106	2.016	2.010	2.004
N. viaggi effettivi	2.906	2.760	2.963	1.867	1.667	1.890
Delta	- 196	- 344	- 143	- 149	- 343	- 114
% V. eff/V. progr.	94%	89%	95%	93%	83%	94%
n. corse media giorno	8	8	8	5	5	5



L'analisi del servizio effettuato evidenzia una regolarità prossima al 95%. Soltanto nel 2020 si rilevano alcune criticità dettate principalmente dalla pandemia da Covid-19. L'ambito di Ponza presenta un livello medio di servizio nell'anno pari a 8 corse/gg mentre l'ambito di Ventotene è contraddistinto da un'offerta giornaliera pari a 5 corse/gg;

4.5 Il sistema tariffario attuale

Il presente paragrafo riporta i prospetti tariffari vigenti forniti dalle imprese di navigazione che erogano il servizio di collegamento marittimo nell'ambito delle isole Pontine, così come specificato successivamente.



Il sistema tariffario di LazioMar è suddiviso in due diverse classi (livelli tariffari massimi): "Tariffa Bassa Stagione" e "Tariffa Alta Stagione". Le tabelle successive riportano il dettaglio dei prezzi, derivanti dal contratto di servizio vigente, incluso la quota IVA ed escluso i costi inerenti alla tassa di sbarco applicata dai singoli Comuni (che varia da € 2,50 a € 4,00 a persona).

Tariffe Nave Ro-Ro: passeggeri

LISTINO LAZIOMAR	NAVE FORMIA - PONZA		NAVE FORMIA - VENTOTENE		NAVE TERRACINA - PONZA	NAVE TERRACINA - VENTOTENE
	dal 01/11 al 31/03	dal 01/04 al 31/10	dal 01/11 al 31/03	dal 01/04 al 31/10	dal 01/01 al 31/12	dal 01/01 al 31/12
(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)						
ORDINARIO ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	14,20	15,00	11,80	12,30	10,00	11,00
ORDINARIO CHILD (DA 4 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	7,10	7,50	5,90	6,20	5,00	5,50
RESIDENTE ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	5,00	5,00	4,00	4,00	3,40	3,60
RESIDENTE CHILD (DA 4 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	2,50	2,50	2,00	2,00	1,70	1,80
INFANTE (DA 0 A 4 ANNI NON COMPIUTI)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
GRUPPI DA 15 A 24 PAX	12,20	12,90	10,20	10,60	8,60	9,50
GRUPPI DA 25 A 50 PAX	11,20	11,90	9,30	9,70	7,90	8,70
INVALIDI 1° cat (non vedenti o su sedia a rotelle)	12,20	12,90	10,20	10,60	8,60	9,50
INVALIDI 2°-3°-4° cat	13,20	14,00	11,00	11,40	9,30	10,20
TRUCKS DRIVER PER AUTISTA CAMION LUNGO OLTRE 6 MT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 CAT (non vedenti o su sedia)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TESSERE PENDOLARI	5,00	5,00	4,00	4,00	3,40	3,60
GRATUITA' GRUPPO SUPERIORE 25 PAX	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Tariffe Unità Veloci: passeggeri

	UNITA' VELOCE FORMIA - PONZA	UNITA' VELOCE FORMIA - VENTOTENE	UNITA' VELOCE ANZIO - PONZA
	dal 01/01 al 31/12	dal 01/01 al 31/12	dal 15/06 al 15/09
(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)			
ORDINARIO ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	22,20	17,90	23,40
ORDINARIO CHILD (DA 2 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	11,10	9,00	11,70
RESIDENTE ADULTO (DA 12 ANNI COMPIUTI IN SU)	7,50	6,00	6,80
RESIDENTE CHILD (DA 2 ANNI COMPIUTI A 12 ANNI NON COMPIUTI)	3,80	3,00	3,40
INFANTE (DA 0 A 2 ANNI NON COMPIUTI)	0,00	0,00	0,00
GRUPPI DA 15 A 24 PAX	19,10	15,40	20,10
GRUPPI DA 25 A 50 PAX	17,50	14,10	18,10
INVALIDI 1° cat (non vedenti o su sedia a rotelle)	19,10	15,40	20,10
INVALIDI 2°-3°-4° cat	20,70	16,60	21,80
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 CAT (non vedenti o su sedia)	0,00	0,00	0,00
TESSERE PENDOLARI	7,50	6,00	-
GRATUITA' GRUPPO SUPERIORE 25 PAX	0,00	0,00	-

Tariffe Nave Ro-Ro: auto, moto

	AUTO E MOTO
(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)	dal 01/01 al 31/12
AUTO FINO A 4 MT ORDINARIO	33,60
AUTO OLTRE A 4 MT ORDINARIO	49,50
MOTO CILINDRATA FINO A 250 CC ORDINARIO	16,80
MOTO CILINDRATA OLTRE 250 CC ORDINARIO	20,00
AUTO FINO A 4 MT RESIDENTE	19,30
AUTO OLTRE A 4 MT RESIDENTE	30,90
MOTO CILINDRATA FINO A 250 CC RESIDENTE	8,90
MOTO CILINDRATA OLTRE 250 CC RESIDENTE	12,10

Tariffe Nave Ro-Ro: Pullman

	PULLMAN SOLO DI LINEA
(PREZZI INCLUSI IVA AL 22% PER TUTTE LE TRATTE)	dal 01/01 al 31/12
FINO A MT 4,50	25,10
FINO A MT 5,00	30,90
FINO A MT 5,50	36,70
FINO A MT 6,00	40,90
FINO A MT 6,50	44,90
FINO A MT 7,00	49,50
FINO A MT 7,50	54,40
FINO A MT 8,00	58,30
FINO A MT 8,50	62,70
FINO A MT 9,00	66,90
FINO A MT 10,00	73,30
FINO A MT 11,00	80,40
FINO A MT 12,00	87,10
FINO A MT 13,00	95,20
FINO A MT 14,00	102,20

Tariffe Nave Ro-Ro: merci

TARIFE MERCI NAVE	
MERCE VARIA E ALIMENTARE A QUINTALE	3,00
FRIGORIFERI SEDIE OMBRELLONI TAVOLI A QUINTALE O FRIGORIFERI P	16,80
BOMBOLE SUB PER OSSIGENO VUOTE	2,50
BIANCHERIA I SACCHI	2,50
FRIGORIFERI PER GELATI VUOTO	8,60
BARCHE FINO A 4 MT. TRASPORTATE A MANO	11,20
BORSONE SUB	2,00
CANI E GATTI	2,00
BAGAGLIO (SOLO SU UNITA' VELOCE)	1,50
BICIGLETTE (SOLO SU NAVE)	3,10
GOMMONI SGONFI	5,70
MOTORI FUORIBORDO FINO A 10 CV	5,70
MOTORI FUORIBORDO OLTRE 10 CV	8,70
TAVOLE VELA E CANOE	8,70
ELETTRODOMESTICI	9,60
FERETRI	25,80
LAPIDI, CANCELLI, RINGHIERE, TONDINI DI FERRO A QUINTALE	5,60
POLLAME E SELVAGGINE IN GABBIA A COLLO	1,80
SCATOLE PRODOTTI COLONIALI	1,00
ALTRE MERCI NON MENZIONATE A QUINTALE	3,00
SPEDIZIONE MINIMO	1,80

Tariffe Nave Ro-Ro: carrelli barca e rimorchi

(PREZZI INCLUSI IVA AL 10%)	CARRELLI BARCA / RIMORCHI
	dal 01/01 al 31/12
FINO A MT 4,50 ORDINARI	31,60
FINO A MT 5,00 ORDINARI	44,40
FINO A MT 5,50 ORDINARI	56,80
FINO A MT 6,00 ORDINARI	65,70
FINO A MT 6,50 ORDINARI	74,20
FINO A MT 7,00 ORDINARI	82,70
FINO A MT 7,50 ORDINARI	91,50
FINO A MT 8,00 ORDINARI	99,50
FINO A MT 8,50 ORDINARI	108,00
FINO A MT 9,00 ORDINARI	116,70
FINO A MT 10,00 ORDINARI	130,60
FINO A MT 4,50 RESIDENTI	20,50
FINO A MT 5,00 RESIDENTI	29,90
FINO A MT 5,50 RESIDENTI	39,50
FINO A MT 6,00 RESIDENTI	46,10
FINO A MT 6,50 RESIDENTI	52,20
FINO A MT 7,00 RESIDENTI	58,30
FINO A MT 7,50 RESIDENTI	64,70
FINO A MT 8,00 RESIDENTI	71,10
FINO A MT 8,50 RESIDENTI	77,20
FINO A MT 9,00 RESIDENTI	83,90
FINO A MT 10,00 RESIDENTI	94,30

Tariffe Nave Ro-Ro: veicoli commerciali

(PREZZI INCLUSI IVA AL 22% PER TUTTE LE TRATTE)	AUTOVEICOLI COMMERCIALI	
	CARICO	VUOTO (O CON GENERI ALIMENTARI)
MOTO FURGONI A TRE RUOTE FINO A KG. 500	21,50	17,90
MOTO FURGONI A QUATTRO RUOTE FINO A KG. 2000	23,90	20,40
FINO A MT 4,50	25,90	22,80
FINO A MT 5,00	33,40	28,50
FINO A MT 5,50	40,40	34,30
FINO A MT 6,00	45,90	38,50
FINO A MT 6,50	52,50	44,00
FINO A MT 7,00	57,70	48,50
FINO A MT 7,50	63,20	53,60
FINO A MT 8,00	68,70	57,50
FINO A MT 8,50	74,50	61,70
FINO A MT 9,00	79,40	66,00
FINO A MT 10,00	87,60	72,50
FINO A MT 11,00	95,90	79,40
FINO A MT 12,00	104,40	86,10
FINO A MT 13,00	113,90	92,80
FINO A MT 14,00	122,00	99,80
FINO A MT 15,00	130,70	106,50
FINO A MT 16,00	139,30	113,90
FINO A MT 17,00	147,10	120,70
FINO A MT 18,00	156,20	126,80

Le tariffe sopra riportate saranno aggiornate in base al Tasso di Inflazione Programmata (TIP) ed in misura aggiuntiva, pari al valore eccedente i 2 (due) punti percentuali di differenza.

4.6 Primi spunti di riflessione sul servizio attuale

Il servizio attuale evidenzia un ottimo livello di offerta, un'eccellente regolarità ed una importante frequenza di esercizio con una buona distribuzione del programma di esercizio nell'arco della giornata.

Complessivamente si rileva efficiente e possibili «interventi operativi» (integrazione di servizi nelle fasce orario di punta) sono funzionali ai risultati dell'analisi della domanda di mobilità attuale e potenziale, il cui esito è riportato nei capitoli successivi.

Al fine di rendere il servizio più omogeneo all'interno dell'Ambito ed offrire una continuità territoriale "tra" le isole, nei capitoli successivi è riportata una proposta di modifica del servizio attuale a copertura della "tratta", attualmente non coperta da collegamenti, Ponza – Ventotene e viceversa.

5 L'ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ

L'analisi della domanda di mobilità, con origine e/o destinazione l'ambito delle isole Pontine, è articolata nelle aliquote caratteristiche dei flussi stagionali:

- Mobilità **sistematica**, orientata ad un target di spostamenti sistematici casa – scuola e casa – lavoro;
- Mobilità **occasionale**, definita in relazione agli spostamenti socio – economici;
- Mobilità **soddisfatta**, attraverso i dati di traffico rilevati nell'ultimo triennio.

Sulla base dei risultati delle tre componenti è stata stimata la domanda potenziale futura.

5.1 La mobilità sistematica

L'analisi della componente sistematica della domanda di trasporto inerente ai collegamenti con le isole Pontine, è stata svolta a partire dalla matrice degli spostamenti ISTAT 2011, a tal fine sono stati analizzati tutti gli spostamenti casa-scuola/casa-lavoro aventi origine e/o destinazione nei comuni di Ponza e Ventotene

Matrice Origine/Destinazione ISTAT 2011

O/D	Carinola	Castelforte	Cisterna di Latina	Formia	Frosinone	Gaeta	Itri	Minturno	Ponza	Sabaudia	Teano	Ventotene	Tot. spost giorno
Afragola												1	1
Cassino									1				1
Formia									1			9	10
Gaeta									2				2
Itri												1	1
Latina									3				3
Napoli									1			1	2
Ponza			1	1	3		1	1	973	1	1		982
Roma Capitale									2			4	6
Terracina									2				2
Ventotene	1	1		3		1	1	1				206	214
Tot. Spost. giorno	1	1	1	4	3	1	2	2	985	1	1	222	1224

I dati evidenziati nella Matrice Origine/Destinazione ISTAT 2011 descrivono le seguenti **caratteristiche della domanda sistematica**:

- in un giorno medio feriale, la domanda di mobilità dell'**Ambito Pontino** sviluppa complessivamente 1.224 spostamenti sistematici giornalieri;
- per **l'isola di Ventotene** la matrice O/D 2011 registra 16 spostamenti sistematici giornalieri in origine da Ventotene (emessi), e 8 in destinazione (attratti). Inoltre sono stati rilevati 206 spostamenti interni all'isola;
- per **l'isola di Ponza** si registrano 12 spostamenti sistematici giornalieri in origine da Ponza (emessi), e 9 in destinazione (attratti). Gli spostamenti interni all'isola sono pari a 973;

- **non si registrano collegamenti interni tra le due isole.**

Sono stati inoltre analizzati i dati di mobilità rilevati da **ISTAT 2019**² che censiscono gli spostamenti per studio e lavoro, interni ed esterni al comune di dimora abituale, ad esclusione del dettaglio delle direttrici di Origine/Destinazione. Relativamente alle **isole di Ventotene e Ponza** si registra un totale di **1.256 spostamenti** in un giorno medio feriale.

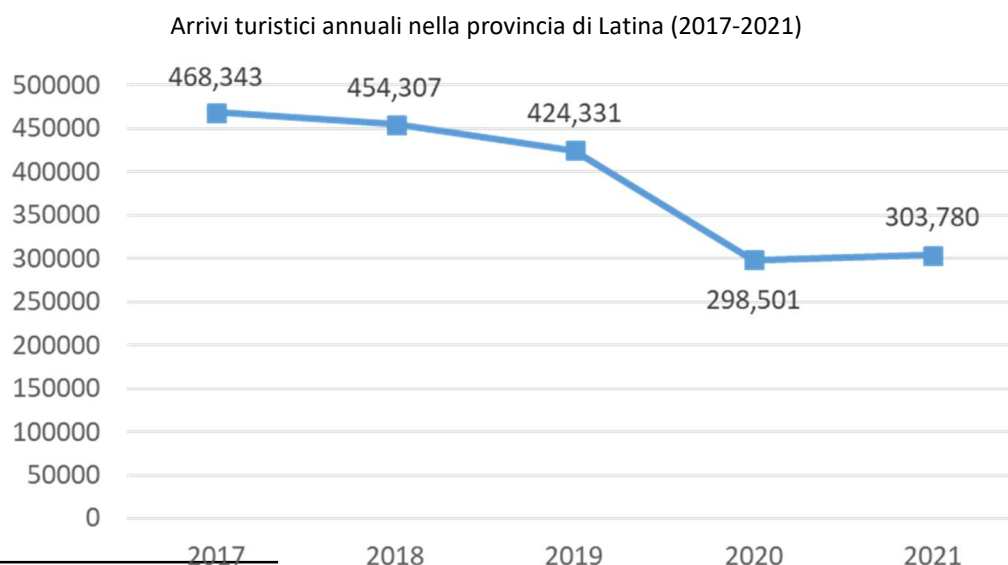
In particolare i dati riferiti all'anno 2019 descrivono i seguenti flussi di mobilità sistematica:

- per l'**isola di Ventotene** si rilevano **29 spostamenti esterni** (in origine e destinazione) e 187 spostamenti interni;
- per l'**isola di Ponza** si registrano **39 spostamenti esterni** (in origine e destinazione) e 1001 spostamenti interni.

Il confronto dei dati ISTAT 2011 e 2019 mostra un aumento degli spostamenti esterni, oggetto dei collegamenti marittimi, nella misura dell'86% per l'isola di Ponza e del 21% per l'isola di Ventotene.

5.2 La mobilità occasionale

La domanda di mobilità occasionale è caratterizzata principalmente dagli spostamenti con motivazioni socio-economiche. Al fine di quantificare l'ordine di grandezza dei flussi occasionali interessanti l'ambito pontino sono stati analizzati i dati annuali degli **arrivi turistici nella provincia di Latina**³. Come mostrato nel grafico di seguito, la serie storica (2017-2021) descrive un trend in linea con i livelli nazionali, con un drastico calo del 30% degli arrivi registrato nel 2020 a seguito della pandemia da Covid-19 ed una timida ripresa registrata nel 2021 che dovrebbe portare nel 2024 al ritorno ai livelli turistici pre-covid secondo quanto stimato da **Tourism Economics (Oxford Economics)**.

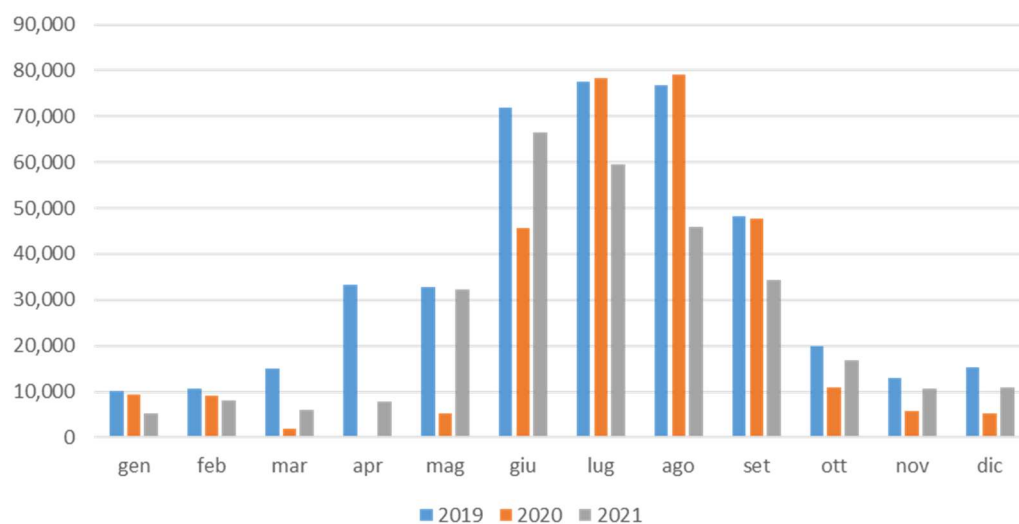


² Fonte: <https://esploradati.censimentopopolazione.istat.it/databrowser>

³ Fonte: <https://statistica.regione.lazio.it/statistica/it/lazio-in-numeri/turismo/movimenti-turistici>

L'analisi dei dati relativi agli arrivi turistici mensili mostra la stagionalità dei movimenti turistici; come evidenziato nel grafico di seguito riportato, i mesi di giugno, luglio e agosto caratterizzano l'**alta stagione** con picchi di circa 79 mila arrivi. La Tabella riporta la variazione percentuale del numero di arrivi tra gli anni 2019 e 2020/2021 e conferma che l'andamento degli arrivi nei mesi storicamente caratterizzati dai maggiori afflussi turistici non ha subito particolari decrementi.

Arrivi turistici mensili nella provincia di Latina (2019-2021)



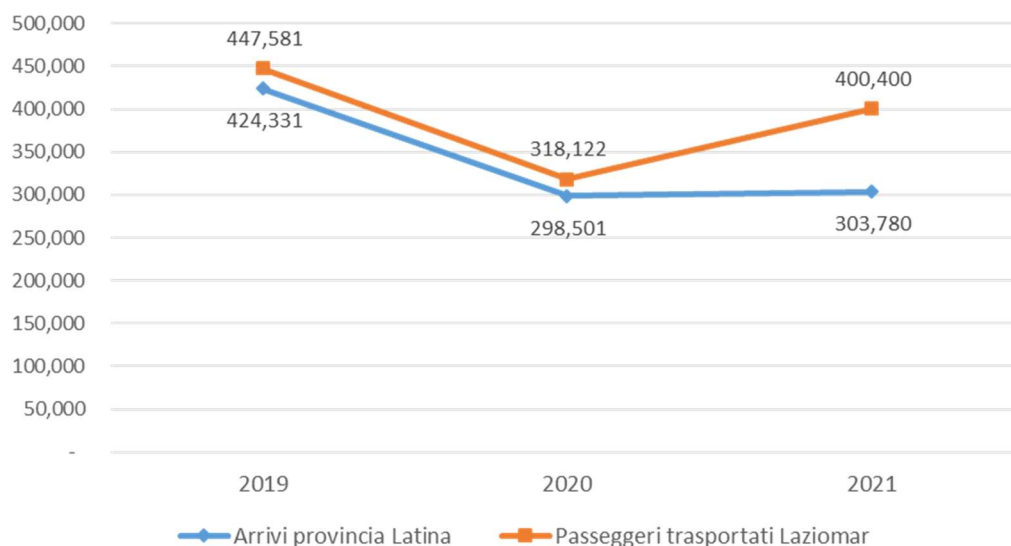
Arrivi turistici mensili nella provincia di Latina e variazione 2019-2020/2021 (2019 – 2021)

Arrivi mensili	2019	2020	2021	VAR 19-20	VAR 19-21
Gennaio	10.263	9.415	5.193	-8,3%	-49,4%
Febbraio	10.760	9.149	8.052	-15,0%	-25,2%
Marzo	14.934	2.012	5.941	-86,5%	-60,2%
Aprile	33.323	412	7.913	-98,8%	-76,3%
Maggio	32.710	5.259	32.279	-83,9%	-1,3%
Giugno	71.885	45.532	66.486	-36,7%	-7,5%
Luglio	77.442	78.279	59.412	1,1%	-23,3%
Agosto	76.723	78.971	45.885	2,9%	-40,2%
Settembre	48.141	47.797	34.256	-0,7%	-28,8%
Ottobre	19.950	10.890	16.712	-45,4%	-16,2%
Novembre	12.917	5.658	10.668	-56,2%	-17,4%
Dicembre	15.283	5.127	10.983	-66,5%	-28,1%
Totale	424.331	298.501	303.780	-29,7%	-28,4%

Il confronto tra il numero di arrivi turistici e di passeggeri trasportati da Laziomar nelle linee oggetto di Contratto di Servizio mostra un andamento e numeri assoluti tendenzialmente coerente. In particolare nel 2019 si registrano circa 425 mila arrivi turistici in provincia di Latina e

448 mila passeggeri trasportati, questi flussi subiscono una drastica riduzione (circa -30%) nel 2020 in ragione della pandemia Covid-19, per poi registrare una decisa ripresa a partire dal 2021 con circa 400 mila passeggeri Laziomar sulle linee nell'ambito di Ponza e Ventotene.

Passeggeri annuali sulle linee oggetto di Contratto (2019-2021)



Passeggeri mensili sulle linee oggetto di Contratto e variazione 2019-2020/2021 (2019-2021)

Passeggeri trasportati	2019	2020	2021	VAR 19-20	VAR 19-21
Gennaio	10.327	12.049	6.566	16,7%	-36,4%
Febbraio	11.079	11.813	9.404	6,6%	-15,1%
Marzo	15.536	4.327	9.491	-72,1%	-38,9%
Aprile	26.818	1.552	13.316	-94,2%	-50,3%
Maggio	31.795	9.106	25.609	-71,4%	-19,5%
Giugno	60.083	37.937	55.751	-36,9%	-7,2%
Luglio	83.272	72.325	80.393	-13,1%	-3,5%
Agosto	102.260	85.394	96.933	-16,5%	-5,2%
Settembre	63.978	51.035	61.921	-20,2%	-3,2%
Ottobre	20.771	15.232	19.200	-26,7%	-7,6%
Novembre	10.110	9.485	10.930	-6,2%	8,1%
Dicembre	11.552	7.867	10.886	-31,9%	-5,8%
Totale	447.581	318.122	400.400	-28,9%	-10,5%

L'analisi della mobilità occasionale è stata integrata con i dati di telefonia mobile⁴, i quali consentono di analizzare i flussi di spostamento prendendo a riferimento l'intera domanda di

⁴ Fonte: elaborazioni a partire da BigData Wind3.

mobilità costituita sia dalla componente di domanda che si sposta per motivi sistematici che per motivi occasionali.

L'elaborazione dei dati consente di definire le caratteristiche degli **spostamenti giornalieri inter-isole** (Comuni di Ponza e Ventotene) per la stagione invernale ed estiva come riportato di seguito.

Stagione invernale



Gli spostamenti in un **giorno feriale medio invernale** (novembre 2019) risultano essere pari a 19, di cui 6 da Ponza a Ventotene e 13 da Ventotene a Ponza.

Tali spostamenti sono presumibilmente riconducibili all'attuale personale viaggiante facente capo ai collegamenti inter-isole attualmente disponibili e adibiti al trasporto merci pericolose.

Tra le Isole Pontine e la Campania, inoltre, i dati evidenziano ~ 250 spostamenti giornalieri feriali.

Stagione estiva



I dati di **mobilità estiva** inter-isole risultano inferiori a quelli invernali, seppur sia presumibilmente vero il contrario, in quanto, in considerazione dell'elevato livello di dettaglio relativo alle singole relazioni tra le due isole, i dati da telefonia mobile presentano incongruenze e deficit soprattutto in relazione alla captazione delle celle da parte dei dispositivi rilevati. Tale rilevazione risulta ancora più critica in contesti particolari come quelli insulari e degli spostamenti in mare aperto.

Tuttavia tra le Isole Pontine e la Campania i dati evidenziano ~ 80 spostamenti giornalieri, inoltre la mobilità estiva è maggiore di quella invernale in relazione agli spostamenti all'interno di ciascuna delle due isole, ossia pari a ~300 spostamenti giornalieri a Ponza e ~25 a Ventotene.

5.3 La mobilità soddisfatta

L'analisi della domanda soddisfatta è stata condotta sulla base dei dati registrati nell'ultimo triennio in termini di passeggeri trasportati per le unità veloci e passeggeri e veicoli trasportati per le navi, associati alle linee esercite da Laziomar.

5.3.1 Componente passeggeri

L'analisi dei dati relativi ai passeggeri trasportati con servizi erogati nell'ambito pontino nei mesi del triennio 2019-2021 confermano l'andamento stagionale della domanda di mobilità. Il numero dei passeggeri trasportati nei mesi estivi (da giugno a settembre) risultano essere circa il 69÷78% dei passeggeri annuali, con volumi registrati nel 2019 di 304.480 utenti in estate rispetto ai 442.209

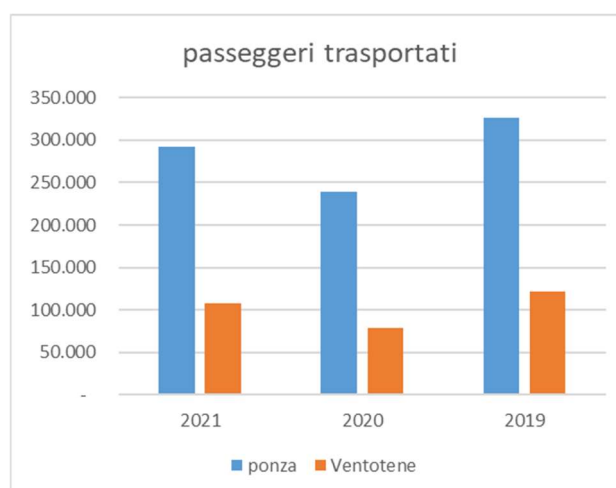
passenger annuali (ovvero il 69%), nel 2020 246.691 passeggeri sui 318.122 annuali (78%), e nel 2021 295.062 passeggeri nei mesi estivi rispetto ai 400.464 totali (74%).

A livello annuale, si registra tra il 2020 ed il 2019 una riduzione dei passeggeri trasportati del 28%, ridotta al 9% nel 2021 (rispetto al 2019). Si evidenzia, una ripresa completa dei volumi passeggeri nel 2022, con un + 29% di passeggeri (ovvero 572.883 passeggeri trasportati nei mesi da gennaio a novembre inclusi) rispetto all'intero anno pre-pandemia 2019 (443.409 passeggeri).

Nell'ultimo triennio si registra la stessa ripartizione dei passeggeri per tipologia di mezzo utilizzato: il 71% dei passeggeri registrato utilizza le navi, mentre il 29% le unità veloci. In generale i servizi da e per l'isola di Ponza registrano un numero di passeggeri annuali 2,7 volte maggiore di quello registrato sui servizi di collegamento dell'isola di Ventotene (in media si rilevano circa 285.000 passeggeri sulle linee da e per Ponza, rispetto a circa 100.000 passeggeri sulle linee da e verso Ventotene).

PASSEGGERI anno 2021															
	FO-PO		PO-FO		FO-VE		VE-FO		TE-PO		AN-PO		TE-VE	VE-TE	TOTALE
	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	NAVE	U.V.	U.V.	NAVE	NAVE	
GENNAIO	1.774	534	2.133	336	533	185	698	111	119	131			5	7	6.566
FEBBRAIO	2.462	885	2.717	566	915	425	952	268	104	92			11	7	9.404
MARZO	2.507	969	2.489	691	936	457	926	322	100	77			9	8	9.491
APRILE	3.254	1.225	3.493	813	1.223	591	1.366	363	509	456			11	12	13.316
MAGGIO	6.424	2.319	5.607	1.581	2.868	1.401	2.185	1.359	948	905			6	6	25.609
GIUGNO	10.260	2.626	10.613	2.405	5.614	2.361	5.416	2.188	4.606	4.046	2.947	2.644	12	13	55.751
LUGLIO	11.517	4.400	11.294	3.485	7.632	2.977	7.620	2.335	6.394	5.948	8.481	8.266	22	22	80.393
AGOSTO	15.402	3.921	16.960	3.490	9.012	2.832	9.749	2.662	7.856	8.228	8.075	8.692	27	27	96.933
SETTEMBRE	10.068	2.758	11.690	2.801	5.946	2.532	6.833	2.751	4.426	4.831	3.296	3.971	9	9	61.921
OTTOBRE	4.431	1.744	5.485	1.302	2.030	808	2.270	897	104	121			3	5	19.200
NOVEMBRE	3.021	1.015	3.594	528	824	403	1.091	258	81	100			7	8	10.930
DICEMBRE	3.117	989	3.338	644	922	433	888	268	138	140			5	4	10.886
TOTALE	74.237	23.385	79.413	18.642	38.455	15.405	39.994	13.782	25.385	25.075	22.799	23.573	127	128	400.400
DI CUI:															
2021															
Residenti	17.106	9.311	19.860	8.892	4.424	3.590	5.173	3.446	2.399	1.883	238	290	6	-	76.618
% res./tot.	23%	40%	25%	48%	12%	23%	13%	25%	9%	8%	1%	1%	5%	0%	19%
PASSEGGERI anno 2020															
	FO-PO		PO-FO		FO-VE		VE-FO		TE-PO		AN-PO		TE-VE	VE-TE	TOTALE
	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	NAVE	U.V.	U.V.	NAVE	NAVE	
GENNAIO	3.239	1.500	3.503	1.120	747	413	1.105	303	57	58			2	2	12.049
FEBBRAIO	3.385	1.276	3.603	866	846	465	977	282	52	53			4	4	11.813
MARZO	1.442	278	1.345	186	436	108	359	66	48	47			6	6	4.327
APRILE	621	-	606	-	131	-	111	-	42	27			8	6	1.552
MAGGIO	3.306	658	2.587	344	870	345	683	178	80	45			5	5	9.106
GIUGNO	6.642	2.306	6.608	2.021	3.524	1.520	3.240	1.324	3.024	2.808	2.723	2.167	15	15	37.937
LUGLIO	10.921	3.571	10.062	3.059	6.721	3.136	6.729	2.430	6.825	6.089	6.428	6.328	13	13	72.325
AGOSTO	13.999	3.571	15.554	3.234	7.117	2.570	7.623	2.337	7.665	8.554	6.319	6.827	12	12	85.394
SETTEMBRE	8.349	2.557	10.034	2.608	4.404	1.824	5.371	1.865	3.804	4.366	2.681	3.152	10	10	51.035
OTTOBRE	3.705	1.493	4.342	1.059	1.204	781	1.668	460	219	282			8	11	15.232
NOVEMBRE	2.318	886	2.658	685	758	411	968	274	247	272			5	3	9.485
DICEMBRE	2.325	691	2.453	434	504	311	613	194	161	173			4	4	7.867
TOTALE	60.252	18.787	63.355	15.616	27.262	11.884	29.447	9.713	22.224	22.774	18.151	18.474	92	91	318.122
PASSEGGERI anno 2019															
	FO-PO		PO-FO		FO-VE		VE-FO		TE-PO		AN-PO		TE-VE	VE-TE	TOTALE
	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	NAVE	U.V.	U.V.	NAVE	NAVE	
GENNAIO	3.030	946	3.531	490	659	296	1.034	206	61	66			4	4	10.327
FEBBRAIO	3.071	1.309	3.397	870	760	413	847	252	80	70			5	5	11.079
MARZO	4.191	1.523	4.515	1.043	1.390	751	1.528	414	86	81			7	7	15.536
APRILE	5.896	2.354	6.099	1.309	3.506	1.331	3.327	1.102	1.023	863			4	4	26.818
MAGGIO	6.383	2.676	6.602	1.750	4.449	1.418	4.335	1.380	1.422	1.366			7	7	31.795
GIUGNO	10.375	3.554	10.066	2.899	5.729	2.878	5.176	2.471	4.865	4.200	4.234	3.615	11	10	60.083
LUGLIO	11.909	4.199	12.814	3.728	7.211	3.276	7.450	2.757	5.992	6.399	8.731	8.786	10	10	83.272
AGOSTO	15.274	4.429	16.484	3.249	9.119	2.906	9.629	2.580	9.430	9.286	9.732	10.122	10	10	102.260
SETTEMBRE	9.588	2.865	12.033	2.978	6.782	2.518	7.667	2.720	4.319	5.137	3.248	4.101	11	11	63.978
OTTOBRE	4.940	2.104	5.902	1.448	2.005	934	2.672	597	89	63			8	9	20.771
NOVEMBRE	3.243	671	3.880	316	685	227	830	170	38	35			9	6	10.110
DICEMBRE	3.519	942	3.894	546	1.048	413	890	216	41	35			4	4	11.552
TOTALE	81.419	27.572	89.217	20.626	43.343	17.361	45.385	14.865	27.446	27.601	25.945	26.624	90	87	447.581

giugno/settembre	PONZA	VENTOTENE	totale	% su totale
N. passeggeri A/R 2021	216.397	78.460	294.857	74%
N. passeggeri A/R 2020	184.856	61.735	246.591	78%
N. passeggeri A/R 2019	228.641	80.869	309.510	69%
ott/magg	PONZA	VENTOTENE	totale	% su totale
N. passeggeri A/R 2021	76.112	29.431	105.543	26%
N. passeggeri A/R 2020	54.777	16.754	71.531	22%
N. passeggeri A/R 2019	97.809	40.262	138.071	31%
anno	PONZA	VENTOTENE	totale	
N. passeggeri A/R 2021	292.509	107.891	400.400	
N. passeggeri A/R 2020	239.633	78.489	318.122	
N. passeggeri A/R 2019	326.450	121.131	447.581	



5.3.2 La componente auto e veicoli commerciali

Come riportato nelle tabelle successive i dati relativi al trasporto di auto e veicoli commerciali registrano circa 44 mila unità tra auto, moto, bus/camper e mezzi commerciali trasportate nel 2019, con un importante calo del 23% nell'anno 2020 (circa 34 mila unità registrate) ed una forte ripresa nel 2021 con un volume di traffico pari a circa 46 mila veicoli ivi inclusi i commerciali (con un incremento pari al 5% rispetto all'anno pre-pandemia).

ANNO 2019								
LINEE ESERCITE	Nave	Nave	Nave	Nave	U.V.	U.V.	U.V.	TOTALE
	Ponza / Formia T/1	Ventotene / Formia T/2	Terracina / Ponza T/3	Terracina / Ventotene T/4	Anzio / Ponza A/1	Formia / Ponza / A/2	Ventotene/ Formia A/3	
	ATTIVITA' E TRASPORTATO							
N. auto al seguito - A/R	14.011	3.242	3.316	-	-	-	-	20.569
N. bus/camper al seguito - A/R	150	65	76	-	-	-	-	291
N. moto al seguito - A/R	2.821	298	1.244	-	-	-	-	4.363
N. mezzi commerciali commerciali - A/R	10.665	3.548	4.300	172	-	-	-	18.685
ANNO 2020								
LINEE ESERCITE	Nave	Nave	Nave	Nave	U.V.	U.V.	U.V.	TOTALE
	Ponza / Formia T/1	Ventotene / Formia T/2	Terracina / Ponza T/3	Terracina / Ventotene T/4	Anzio / Ponza A/1	Formia / Ponza / A/2	Ventotene/ Formia A/3	
	ATTIVITA' E TRASPORTATO							
N. auto al seguito - A/R	10.290	2.691	2.126	-	-	-	-	15.107
N. bus/camper al seguito - A/R	138	39	51	-	-	-	-	228
N. moto al seguito - A/R	2.413	184	849	-	-	-	-	3.446
N. mezzi commerciali commerciali - A/R	8.473	2.896	3.530	123	-	-	-	15.022
ANNO 2021								
LINEE ESERCITE	Nave	Nave	Nave	Nave	U.V.	U.V.	U.V.	TOTALE
	Ponza / Formia T/1	Ventotene / Formia T/2	Terracina / Ponza T/3	Terracina / Ventotene T/4	Anzio / Ponza A/1	Formia / Ponza / A/2	Ventotene/ Formia A/3	
	ATTIVITA' E TRASPORTATO							
N. auto al seguito - A/R	14.633	3.887	3.253	-	-	-	-	21.773
N. bus/camper al seguito - A/R	179	84	82	-	-	-	-	345
N. moto al seguito - A/R	2.693	326	1.021	-	-	-	-	4.040
N. mezzi commerciali commerciali - A/R	10.963	4.203	4.699	261	-	-	-	20.126
DI CUI RESIDENTI								
N. auto al seguito - A/R	6.939	1.479	920	2	-	-	-	9.340
N. bus/camper al seguito - A/R	55	30	9	-	-	-	-	94
N. moto al seguito - A/R	858	79	202	-	-	-	-	1.139
N. mezzi commerciali commerciali - A/R	-	-	-	-	-	-	-	-

5.4 L'analisi della domanda potenziale

È stata stimata la **domanda trasportata attesa, passeggeri ed auto**, nell'Ambito delle isole Pontine. Il trend di crescita della domanda potenziale è stato ricostruito, a partire dai dati di domanda soddisfatta nel 2019, 2020 e 2021, considerando anche i dati 2022 ad oggi disponibili (ovvero i passeggeri trasporti nel periodo gennaio - novembre).

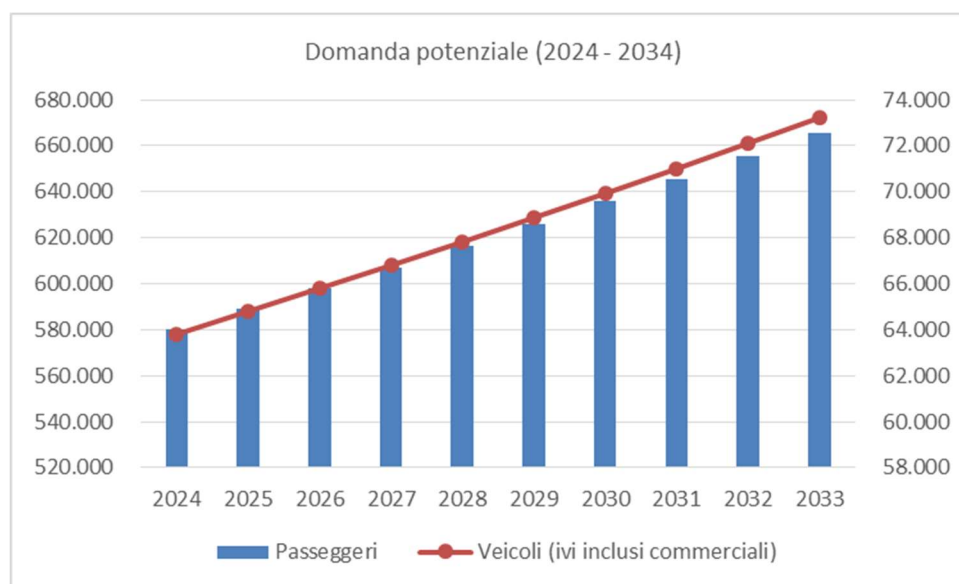
Come evidenziato in precedenza nel 2022 si è registrata una ripresa completa dei volumi passeggeri rispetto ai dati pre pandemici, con un + 29% di passeggeri (ovvero 572.883 passeggeri trasportati nei mesi da gennaio a novembre inclusi) rispetto all'intero anno 2019 (443.409 passeggeri).

Si evidenzia quindi come nell'ambito delle isole Pontine il livello di domanda registrato nel 2019 sia stato ampiamente superato già nel 2022 (a differenza delle stime che prevedono il ritorno ai livelli pre-pandemia nel 2024⁵).

Si è stimato l'andamento dei volumi di passeggeri dal 2024 al 2033, ipotizzando nel primo anno un flusso di passeggeri costante rispetto al 2022 (580 mila passeggeri in considerazione anche del mese di dicembre) e, dal 2025 è stata ipotizzata una crescita annua fissa pari al 2,2% per i mesi estivi (che pesano circa il 70% sul totale annuo) sulla base trend europeo IATA.

Per la domanda di veicoli (ivi inclusi i commerciali) è stata utilizzata la stessa proiezione delle stime dei passeggeri attesi, in linea con le evidenze riscontrate nell'analisi della domanda trasportata attuale; a partire dalla stima dei passeggeri trasportati per tutti gli anni considerati sono stati definiti i volumi dei veicoli attesi, pari all'11% dei volumi dei passeggeri (valore stimato sulla base dei dati storici).

La proiezione della domanda di trasporto passeggeri evidenzia una crescita complessiva del +15% dal 2024 al 2033 (da 580 mila a 665 mila passeggeri totali), in linea con la crescita della domanda di trasporto di veicoli pari al + 15% (da 63.800 a 73.000 veicoli totali).



⁵ Fonte: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>

6 LA CONSULTAZIONE CON I COMUNI DI PONZA E VENTOTENE, GLI STAKEHOLDERS E LE CAPITANERIE DI PORTO

La regolazione del Garante di settore (ART) e le indicazioni specifiche alla Regione Lazio da parte dell'AGCM indicano in maniera distinta il percorso da intraprendere per la definizione degli obblighi di servizio pubblico nel cabotaggio marittimo per le isole senza rischiare di avviare percorsi lesivi del mercato con conseguente minimizzazione dei rischi di procedure di infrazione comunitarie e/o di illegittimità nazionale.

Nell'ambito della definizione degli Obblighi di Servizio Pubblico è stato sviluppato un percorso di concertazione e condivisione, in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel Reg. CEE n. 3577/1992 del 7 dicembre 2019, 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, per verificare le esigenze di servizio pubblico rappresentate dalle Amministrazioni locali competenti, dalle associazioni rappresentative degli utenti e delle categorie economiche, nel rispetto delle delimitazioni imposte dalla citata normativa comunitaria e da quella nazionale e regionale di settore.

Le attività di consultazione sono finalizzate alla revisione dei servizi marittimi attuali in un'ottica efficientata e con maggiore rispondenza alle esigenze degli utenti (residenti, occasionali, autotrasportatori). Le disposizioni regolatorie, in particolare evidenziano:

- la definizione degli obblighi di servizio in termini di tratte, orari e mezzi sono determinati previo confronto con gli stakeholder di riferimento da effettuarsi tramite un procedimento trasparente e imparziale per raccogliere in particolare le esigenze dell'utenza debole;
- la definizione degli obblighi di servizio non è condizione sufficiente per sottrarre alla competizione nel mercato le tratte onerate. È necessario verificare preliminarmente l'effettivo fallimento del mercato in tutti i periodi dell'anno con o senza compensazione e solo dopo tale verifica si potranno assegnare monopoli gestionali;
- anche la modalità di erogazione della compensazione è rilevante soprattutto nel caso di un mercato così specifico come quello in esame: è necessario valutare attentamente percorsi compensativi all'utenza, che dunque sono indirizzati direttamente ai soggetti da tutelare, anche per lasciare realmente in capo agli operatori i rischi di mercato.

6.1 Il percorso di consultazione

La consultazione pubblica costituisce un passaggio importante nel percorso intrapreso per la definizione dei nuovi collegamenti da, per e tra le isole Pontine. Su questo ultimo aspetto è necessario evidenziare come il Consiglio Regionale del Lazio abbia approvato la Legge numero 19 del 23 Novembre 2022 recante «Disposizioni collegate alla legge di stabilità regionale 2022. Disposizioni varie», nel cui art 9, comma 117, afferma che «*Al comma 2 dell'articolo 1 della legge*

regionale 5 marzo 2010, n. 2 (Promozione della costituzione di una società per azioni a partecipazione regionale ai fini dei collegamenti marittimi con le isole Pontine denominata Laziomar S.p.A.) dopo le parole: “gestione del servizio” sono inserite le seguenti: “**di collegamento marittimo con e tra le isole pontine**”». Tale disposizione, avvenuta dopo la consultazione pubblica con gli stakeholder, impone quindi il servizio di collegamento tra le Isole Pontine di Ventotene e Ponza, attualmente non previsto dal Contratto di Servizio in essere.

La consultazione si è sviluppata in diversi momenti nel mese di Ottobre 2022 ed ha visto coinvolti:

- le Amministrazioni Comunali di Ponza e Ventotene (Convocazione pec U.0872175.13-09-2022);
- le Capitanerie di Porto di Gaeta, Roma Fiumicino e Civitavecchia (Convocazione pec U.0990419.11-10-2022);
- Unione nazionale consumatori, Assarmatori, ConfCommercio Lazio Sud, Federalberghi isole pontine (Convocazione pec U.0905598.21-09-2022).

6.1.1 I risultati della consultazione e le proposte degli stakeholder

Amministrazioni Comunali di Ponza e Ventotene

Si evidenziano le richieste degli Enti Locali orientati:

- Al Rinnovo del naviglio, sfruttando i fondi PNRR o altre tipologie di finanziamenti, in tempi brevi (max 3 anni), attraverso la “realizzazione di due (2) navi Ro/Ro gemelle con adeguati standard di confort, sicurezza e con velocità non inferiore ai 19 nodi, altezza garage 4.5 mt, 220 metri lineari di garage e portata merci + passeggeri da 300 ton e due (2) unità veloci (aliscafi) con velocità non inferiore ai 30 nodi e capienza non inferiore ai 280 passeggeri”;
- Alla proprietà pubblica (Regione Lazio) delle due nuove unità “per garantire un adeguato numero di marittimi delle isole e della nostra Regione”;
- Alla pubblicazione, entro il 15 dicembre di ogni anno, degli orari dei collegamenti per le isole “per potere programmare in tempo utile la stagione turistica”;
- Alla possibilità di acquistare i biglietti on line senza necessità di convertirli in formato cartaceo presso le biglietterie;
- Alla creazione di una “rete di trasporto extra regionale tra il Lazio e la Campania, sfruttando il porto di Napoli come porto più prossimo all'Hub aeroportuale e poi il Porto di Anzio come porto più vicino alla Capitale. In sintesi serve un collegamento che parta da Napoli e che termini ad Anzio e viceversa passando ovviamente per tutte le isole laziali e campane, almeno da Maggio ad Ottobre (Napoli- Ischia- Procida – Ventotene - Ponza -Anzio e viceversa)”;
- All'aumento “significativo del budget da destinare a questo servizio di Trasporto Marittimo (almeno 20 mln) anche in considerazione del risparmio ottenuto dal mancato esborso per il

trasporto acqua per le isole e ancor di più a seguito della riforma dell'art. 119 della Costituzione, dove viene riconosciuta la peculiarità delle isole e gli svantaggi derivanti dall'insularità".

Capitaneria di Porto di Gaeta

Sono state prodotte le singole schede⁶ pertinenti i porti regionali della provincia di Latina (Formia, Ponza, Ventotene, Terracina), predisposte dai rispettivi Comandi di porto.

Capitaneria di Porto di Roma Fiumicino

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio, con particolare riguardo ai limiti operativi dello scalo portuale di Anzio, ha trasmesso le indicazioni tecniche vigenti contenute nel "Piano degli Ormeggi - Aree demaniali marittime portuali in uso alla Soc. Capo D'Anzio s.p.a.", approvato con Ordinanza n.82/2019 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio.

Assarmatori, Confcommercio Lazio sud, Federalberghi

Viene ribadita la necessità della conferma delle linee e corse attualmente in vigore (ex contratto base e corse aggiuntive). La Regione Lazio si riserva la verifica della disponibilità dei finanziamenti statali e/o regionali. Si evidenzia la necessità di adeguamento ISTAT delle tariffe rimaste inalterate da oltre un decennio. Viene esposto il programma di un finanziamento statale per l'acquisto di due aliscafi classe HSC categoria B da poter immettere una volta varati nel servizio di linea con le isole pontine.

6.2 La disponibilità a pagare degli utenti

Dalle attività di Consultazione espletate è emersa la sostanziale disponibilità da parte degli utenti a rispettare il sistema tariffario attuale, seppure sia stato auspicato favorevolmente, nella consapevolezza dei limiti del rispetto degli equilibri economico-finanziari della Amministrazione regionale, una azione di aumento del coefficiente di rivalutazione monetaria delle tariffe in atto vigenti.

Il dettaglio relativo alle tariffe massime applicabili, espresse in Euro, comprensive di IVA, per i servizi di collegamento di natura regionale, è contenuto all'interno della presente Relazione.

⁶ Ciascuna scheda sarà allegata alla presente relazione durante la fase di consultazione del mercato.

7 I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO

7.1 L'approccio metodologico

L'approccio metodologico previsto per l'individuazione dei servizi di collegamento marittimo da, per e tra le isole Pontine (Ponza e Ventotene) ha tenuto in considerazione il livello di servizio storico (in termini di programmazione di servizio ed orari) in quanto risulta consolidato sul territorio ed in linea con le necessità del territorio, così come emerso in sede di consultazione.

La proposta sviluppata è stata formulata tenendo conto dell'operatività del servizio, ovvero del tempo di percorrenza delle tratte e dei tempi di sbarco ed imbarco nei porti inerenti all'ambito di intervento.

A tal fine l'organizzazione dei servizi è caratterizzata da una duplice modalità di esercizio:

- collegamenti erogati con navi Ro-Ro, rispondono al prevalente soddisfacimento della mobilità sistematica ed occasionale delle auto private e dei veicoli commerciali, comprese le merci pericolose, in tutto il periodo dell'anno;
- collegamenti erogati con Unità Veloci HSC, rispondono al prevalente soddisfacimento della mobilità sistematica (studio, lavoro e salute verso i porti di Anzio, Formia, Terracina in tutto il periodo dell'anno.

L'analisi della domanda di mobilità (sistematica, occasionale e potenziale) ha permesso di definire un'organizzazione dei servizi che in sostanza prevede la conferma dell'allocazione dei collegamenti in capo alla ex convenzione MIT/ Tirrenia-Caremar sulle rotte già in esercizio. Questo aspetto è confermato:

- dal rispetto della continuità territoriale;
- dalla disponibilità del sistema di tariffe attuali;
- dall'integrazione dei servizi in una tratta (Ponza – Ventotene) attualmente non servita dai collegamenti Ro-Ro e Unità Veloci e con interessanti potenzialità di crescita per gli spostamenti socio-economici;
- dalla valorizzazione delle "stagionalità" suddivise in Bassa, Alta e Media:
 - Bassa Stagione: dal primo ottobre al 31 Marzo;
 - Media Stagione: dal primo Aprile al 31 maggio;
 - Alta Stagione: dal primo Giugno al 30 Settembre;
- dalla bidirezionalità giornaliera su alcuni servizi proposti, nelle diverse stagionalità e fasce orario, ove tecnicamente operabile;
- dal grado di «efficacia» dell'offerta marittima regionale, ossia il livello di soddisfacimento della domanda (passeggeri e merci) con riferimento sia a quella attualmente trasportata sia alle esigenze di mobilità complessive dei collegamenti con le isole.

7.1.1 Il nuovo collegamento di Unità Veloce a servizio tra Ponza e Ventotene

Il Consiglio Regionale del Lazio ha approvato la Legge numero 19 del 23 Novembre 2022 recante «Disposizioni collegate alla legge di stabilità regionale 2022. Disposizioni varie». L’art 9 comma 117 afferma che «Al comma 2 dell’articolo 1 della legge regionale 5 marzo 2010, n. 2 (Promozione della costituzione di una società per azioni a partecipazione regionale ai fini dei collegamenti marittimi con le isole Pontine denominata Laziomar S.p.A.) dopo le parole: “gestione del servizio” sono inserite le seguenti: “di collegamento marittimo con e tra le isole pontine”».

L’importanza del collegamento inter-isole viene anche confermato dalla nota ricevuta da Federalberghi Ponza e Confcommercio Lazio Sud⁷, che evidenziano un’integrazione esistente tra le isole di Ponza e Ventotene, sia di natura geografica che ambientale, di ecosistema, di tradizioni storiche ed eno-gastronomiche, fino ad un’integrazione che “si è sviluppata come realtà turistico-commerciale, percepita come “unitaria” nel mercato regionale e nazionale”.

L’integrazione trasportistica rappresenta un’opportunità per incrementare i flussi socio-economici regionali e nazionali tra le due isole e le possibilità di spostamento e collegamento dei residenti isolani per e da Formia, per tutto l’anno, a completamento dell’accessibilità attualmente garantita.

La disposizione della Legge regionale e la conferma delle indicazioni del territorio hanno quindi comportato la necessità di progettare un servizio di collegamento tra le Isole Pontine di Ventotene e Ponza, attualmente non previsto dal Contratto di Servizio in essere, ma fornito a libero mercato, per il solo periodo estivo ed esclusivamente nel weekend, dalla società di navigazione SNAV. La linea ha origine dal porto di Napoli ed il servizio è offerto tramite l’impiego di Unità Veloci con le frequenze di seguito riportate.

Programmazione dei servizi tra Ponza e Ventotene (Fonte: sito SNAV)

Sab – Dom	Arrivo	Partenza	Sab – Dom	Arrivo	Partenza
Napoli	-	7:40	Ponza	-	11:15
Casamicciola	8:35	9:00	Ventotene	12:05	12:15
Ventotene	9:50	10:05	Casamicciola	13:10	13:15
Ponza	10:55	-	Napoli	14:15	
Ven-Sab-Dom	Arrivo	Partenza	Ven-Sab-Dom	Arrivo	Partenza
Napoli	-	15:10	Ponza	-	18:30
Casamicciola	15:55	16:15	Ventotene	19:20	19:30
Ventotene	17:05	17:15	Casamicciola	20:20	20:25
Ponza	18:05	-	Napoli	21:20	-

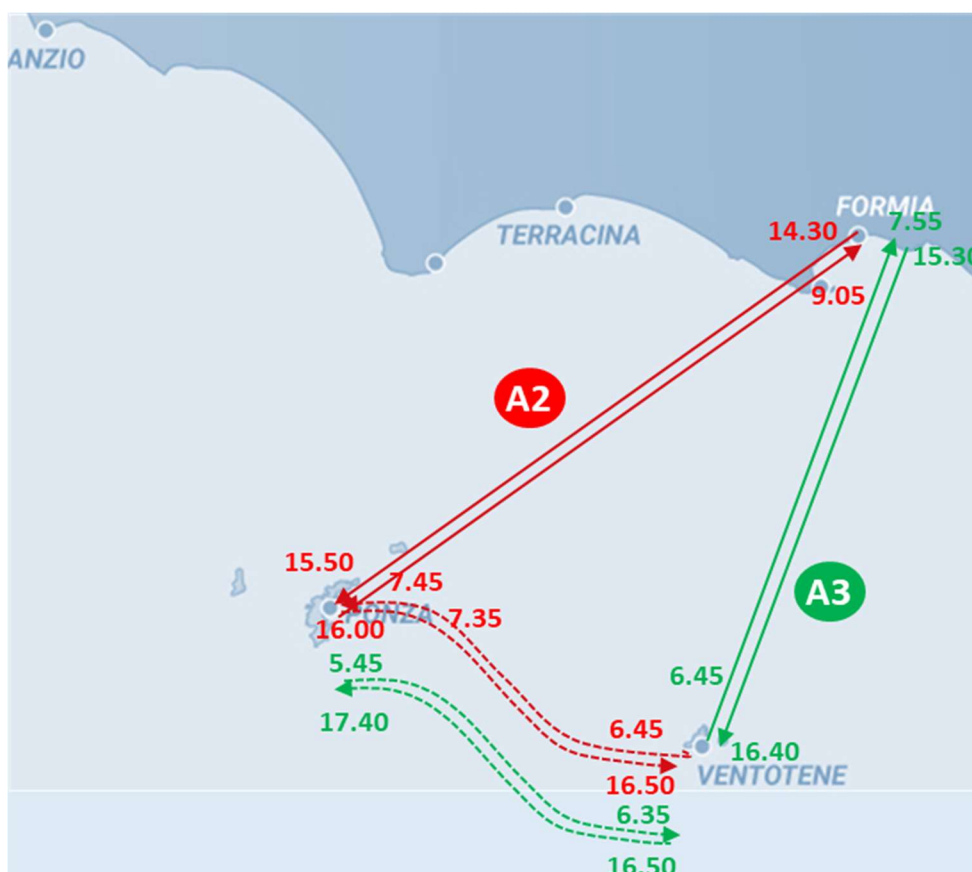
⁷ “Contributo di valutazione a supporto dell’integrazione dei collegamenti nell’ambito dell’Arcipelago Pontino”, nota del 22 dicembre 2022.

Il servizio inter-isole rappresenta quindi la risposta alle indicazioni del legislatore regionale per garantire al territorio un **maggior sviluppo socio-economico, oltre alla conferma della continuità territoriale**.

Il nuovo progetto di rete include il nuovo collegamento inter-isole, secondo cui è stimata la **distanza in 20 miglia**, e considera due **coppie di collegamenti giornalieri** per una **percorrenza migliatica aggiuntiva annua massima pari a 29.280 miglia⁸**, da effettuarsi con **unità veloce**.

L'articolazione del servizio inter-isole, a **parità di naviglio utilizzato nelle tre stagionalità (bassa, media ed alta)** è stato formulato a partire dall'**attuale rete ed orari⁹ della linea A2 (Formia – Ponza) prolungata a Ventotene e della linea A3 (Formia – Ventotene) prolungata a Ponza**.

Esempio schema di rete: ipotesi di orario, in Bassa Stagione, del servizio proposto inter-isole



Il servizio così proposto prevede un orario favorevole per gli spostamenti inter-isole ed il ricovero notturno delle due unità veloci in entrambi i porti di Ponza e Ventotene (una in ogni porto).

⁸ Con riferimento all'anno 2024.

⁹ A partire dall'Orario Laziomar 2021. Fonte: Atto aggiuntivo al «Contratto di Servizio per l'affidamento dei servizi pubblici di cabotaggio marittimo di collegamento con le isole dell'Arcipelago Pontino». Gli orari sono indicativi, considerando 80' Formia-Ponza, 50' Ponza-Ventotene (da orari SNAV) e 70' Ventotene-Formia.

La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli orari proposti delle corse della linea A2, prolungate su Ventotene lungo l'intero arco dell'anno¹⁰.

Prime indicazioni di orario nelle diverse stagionalità – A2 prolungata a Ventotene

Cod. Linea	Stagionalità Percorso Linea	Bassa ¹¹		Media ¹²		Alta (1/6-15/6; 16/9-30/9) ¹³		Alta	
		p.	a.	p.	a.	p.	a.	p.	a.
A2	Formia-Ponza	14.30	15.50	14.30	15.50	18.00	19.20	18.15	19.35
prol	Ponza-Ventotene	16.00	16.50	16.00	16.50	19.30	20.20	19.45	20.35
prol	Ventotene-Ponza	6.45	7.35	6.45	7.35	5.45	6.35	5.45	6.35
A2	Ponza-Formia	7.45	9.05	7.45	9.05	6.45	8.05	6.45	8.05

La tabella seguente evidenzia invece il dettaglio degli orari proposti delle corse della linea A3, prolungate su Ponza lungo l'intero arco dell'anno¹⁴.

Prime indicazioni di orario nelle diverse stagionalità – A3 prolungata a Ponza

Cod. Linea	Stagionalità Percorso Linea	Bassa		Media		Alta	
		p.	a.	p.	a.	p.	a.
A3	Formia-Ventotene	15.30 ¹⁵	16.40	18.00	19.10	18.15	19.25
prol	Ventotene-Ponza	16.50	17.40	19.20	20.10	19.35	20.25
prol	Ponza-Ventotene	5.45 ¹⁶	6.35	5.45 ¹⁷	6.35	5.45	6.35
A3	Ventotene-Formia	6.45	7.55	6.45	7.55	6.45	7.55

7.2 La produzione prevista nell'ambito Pontino

L'assetto complessivo dei servizi nell'ambito Pontino - in atto oggetto delle prescrizioni regolatorie adottate con Delibera ART 22/2019 - prevede una maggiore concentrazione di esercizio sviluppato con le Unità Veloci, aspetto che soddisfa le esigenze manifestate dagli stakeholder.

La nuova organizzazione dei servizi individuata per la verifica del mercato prevede, per le isole di Ponza e Ventotene, destinazioni con una distanza significativa dai porti regionali ed una equa

¹⁰ Ipotizzando un tempo di scalo a Ponza di 10'.

¹¹ Sabato partenza alle 15.00 da Formia anziché alle 14.30 e domenica partenza alle 9.00 da Ventotene anziché alle 6.45. Sono di conseguenza posticipati gli orari successivi.

¹² Sabato partenza alle 15.00 da Formia anziché alle 14.30 e domenica partenza alle 9.00 da Ventotene anziché alle 6.45. Sono di conseguenza posticipati gli orari successivi. Servizio valido nei mesi di Maggio ed Ottobre.

¹³ Servizio valido dal primo al 15 Giugno e dal 16 al 30 Settembre.

¹⁴ Ipotizzando un tempo di scalo a Ventotene di 10'.

¹⁵ Domenica partenza posticipata di mezz'ora. Sono di conseguenza posticipati gli orari successivi.

¹⁶ Domenica partenza posticipata di un'ora. Sono di conseguenza posticipati gli orari successivi.

¹⁷ Domenica partenza posticipata di un'ora. Sono di conseguenza posticipati gli orari successivi.

ripartizione dei servizi delle navi e delle Unità Veloci, ed integra quanto evidenziato dai territori nell'ambito delle diverse Consultazioni, recependo le principali osservazioni e richieste pervenute.

Ai fini della consultazione per la verifica del mercato gli scenari di progetto sono rappresentati attraverso le informazioni previste nella Misura 2 della delibera ART n. 22/2019. Ovvero:

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

Per assicurare la continuità oraria dei collegamenti marittimi verso Ponza e Ventotene sono state individuate le fasce orarie riportate in tabella.

Fascia oraria dei servizi

Sigla	Fascia Oraria	Descrizione fascia oraria
PM	Punta Mattutina	in arrivo al porto finale tra le 7,00 e le 9,00
MM	Morbida Mattinale	se non compresa nella categoria precedente, in partenza dal primo porto tra l'orario di inizio servizio e le 12,29
PP	Punta (rientro) Pomeridiana	in partenza dal primo porto tra le 12,30 e le 14,30
MP	Morbida Pomeridiana	in partenza dal primo porto tra le 14,31 e le 16,59
PS	Punta (rientro) Serale	in partenza dal primo porto tra le 17,00 e le 19,00
MS	Morbida Serale	in partenza dal primo porto dopo le 19,00

Le prime cinque rappresentano una discretizzazione omogenea dell'intervallo diurno mentre la sesta fascia (MS) ricomprende l'intervallo temporale serale e notturno.

Le Tabelle successive riportano il numero di corse annue, linea, percorso, direzione (Andata, Ritorno) e fascia oraria di servizio, individuate secondo le richieste ricevute, programmate in linea con le indicazioni dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti attraverso la Delibera 22/2019.

La rete dei servizi di trasporto marittimo regionale è articolata in 7 linee, di cui due prolungate, distinte in funzione della tipologia di collegamento (N: navi Ro-Ro e U.V: unità veloci HSC) e distribuita su 4 direttrici.

Elenco delle linee di progetto dei servizi regionali

- T1 Formia - Ponza vv. (con navi traghetto Ro-Ro pax)
- T2 Formia - Ventotene vv. (con navi traghetto Ro-Ro pax)
- T3 Terracina – Ponza vv. (con navi traghetto Ro-Ro pax / Ro-Ro)

T4	Terracina – Ventotene vv. (con navi traghetto Ro-Ro)
A1	Anzio - Ponza vv. (con U.V. HSC)
A2	Formia – Ponza vv. (con U.V. HSC)
A2prol	Ponza – Ventotene vv. (con U.V. HSC)
A3	Formia – Ventotene vv. (con U.V. HSC)
A3prol	Ventotene – Ponza vv. (con U.V. HSC)

La tabella successiva riporta, in sintesi, il confronto tra la produzione migliatica annuale attuale e l'impegno previsto per i servizi da proporre a libero mercato nell'ambito di intervento.

Complessivamente, nello **scenario di progetto**, l'ambito Pontino sviluppa 216.797 miglia annuali, di cui 187.517 sulle linee attualmente erogate (a fronte di una produzione attuale di 189.497 miglia) e 29.280 miglia nei collegamenti inter-isole tra Ponza e Ventotene (prol2 e prol3).

Si evidenzia un incremento di circa il 14% rispetto alla produzione attuale (tenendo conto che nella produzione attuale non è compreso il servizio inter-isole tra Ponza e Ventotene).

Volume di produzione dei servizi nell'Ambito Pontino

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	PRODUZIONE ATTUALE	PRODUZIONE PROGETTO
			MIGLIA/ANNO	MIGLIA/ANNO
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	57.524	57.642
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	25.020	27.480
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	26.532	27.389
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	7.366	7.279
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	8.639	8.639
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	33.096	33.017
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	-	14.640
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	31.320	26.070
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	Unità Veloce	-	14.640
TOTALE SERVIZI			189.497	216.797

7.3 Il nuovo programma di esercizio

Le tabelle successive riportano il dettaglio del nuovo programma di esercizio degli Obblighi di Servizio Pubblico in termini di linea, direzione, lunghezza (espressa in miglia), numero di corse settimanali per fasce orario, settimana e anno, produzione migliatica annuale nelle tre diverse Stagionalità (alta stagione dal 1/06 al 30/09, media stagione dal 1/04 al 31/05, bassa stagione dal 1/10 al 31/03).

Livello di servizio – Alta stagione

COD	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA							PROD. MIGLIA	
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT SETTIMANA	TOT. ALTA STAGIONE	TOT. ALTA STAGIONE
T1	Formia - Ponza e vv.	39.4	0	14	7	0	7	0	28	488	19.227
T2	Formia - Ventotene e vv.	30.0	0	12	4	1	7	0	24	410	12.300
T3	Terracina – Ponza e vv.	26.8	7	13	0	5	6	7	37	645	17.286
T4	Terracina – Ventotene e vv.	29.0	5	5	0	0	0	0	10	172	4.988
A1	Anzio - Ponza e vv.	36.3	0	7	0	2	5	0	14	238	8.639
A2	Formia - Ponza e vv.	39.4	7	3	0	3	7	0	20	350	13.790
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20.0	0	7	0	0	0	7	14	244	4.880
A3	Formia – Ventotene e vv.	30.0	7	4	0	4	7	0	21	371	11.130
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20.0	0	7	0	0	0	7	14	244	4.880
Totale Alta stagione			26	72	11	15	39	21	182	3.162	97.120

Livello di servizio – Media stagione

COD	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA							PROD. MIGLIA	
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT SETTIMANA	TOT. MEDIA STAGIONE	TOT. MEDIA STAGIONE
T1	Formia - Ponza e vv.	39.4	7	7	6	1	7	0	28	244	9.614
T2	Formia - Ventotene e vv.	30.0	0	8	0	7	1	0	15	132	3.960
T3	Terracina – Ponza e vv.	26.8	0	10	0	4	10	0	24	207	5.547
T4	Terracina - Ventotene e vv.	29.0	0	1	1	0	0	0	3	22	638
A1	Anzio - Ponza e vv.	36.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A2	Formia - Ponza e vv.	39.4	0	7	6	1	0	0	14	122	4.807
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20.0	6	1	0	7	0	0	14	122	2.440
A3	Formia – Ventotene e vv.	30.0	7	1	0	6	4	0	17	152	4.560
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20.0	1	6	0	0	0	7	14	122	2.440
Totale Media stagione			21	41	13	26	22	7	129	1.123	34.006

Livello di servizio – Bassa stagione

COD	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA								PROD. MIGLIA
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT SETTIMANA	TOT. BASSA STAGIONE	
T1	Formia - Ponza e vv.	39.4	7	7	6	1	7	0	28	731	28.801
T2	Formia - Ventotene e vv.	30.0	0	7	0	7	0	0	14	374	11.220
T3	Terracina – Ponza e vv.	26.8	0	3	0	4	0	0	7	170	4.556
T4	Terracina – Ventotene e vv.	29.0	0	1	1	0	0	0	2	57	1.653
A1	Anzio - Ponza e vv.	36.3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A2	Formia - Ponza e vv.	39.4	0	7	6	1	0	0	14	366	14.420
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20.0	6	1	0	7	0	0	14	366	7.320
A3	Formia – Ventotene e vv.	30.0	5	1	0	7	1	0	13	346	10.380
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20.0	1	6	0	6	1	0	14	366	7.320
Totale Bassa stagione			19	33	13	33	9	0	106	2.776	85.671

7.4 Una prima indicazione degli orari di esercizio

Si riporta una prima ipotesi di orario inerente agli Obblighi di Servizio Pubblico individuati nell'ambito dell'arcipelago pontino, che potrà subire variazione in relazione alla eventuale risposta delle Imprese di Navigazione nell'ambito della Consultazione di mercato ed in occasione della pubblicazione degli atti di gara da condividere con gli Enti Locali.

Cod linea	Descrizione linea	A/R	Descrizione percorso	Giorni effettuazione	Orario di partenza	Ora di arrivo	Fascia oraria
A1	Anzio-Ponza	A	Anzio-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	08:45:00	10:15:00	PM
A1	Ponza-Anzio	R	Ponza-Anzio	ven,dom	12:00:00	13:30:00	PP
A1	Anzio-Ponza	A	Anzio-Ponza	dom	15:00:00	16:30:00	MM
A1	Anzio-Ponza	A	Anzio-Ponza	ven	15:00:00	16:30:00	MM
A1	Ponza-Anzio	R	Ponza-Anzio	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	17:30:00	19:00:00	PP
A2	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	06:45:00	08:05:00	PP
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	gio	10:00:00	11:20:00	PS
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	ven,sab,dom	10:00:00	11:20:00	PS
A2	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	gio	16:15:00	17:35:00	MM
A2	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	ven,sab,dom	16:15:00	17:35:00	MM
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	18:00:00	19:20:00	PP
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	18:15:00	19:35:00	MM
A2	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab	07:45:00	09:05:00	MP
A2	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	dom	10:00:00	11:20:00	PM
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,dom	14:30:00	15:50:00	MP
A2	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	sab	15:00:00	16:20:00	MP

Cod linea	Descrizione linea	A/R	Descrizione percorso	Giorni effettuazione	Orario di partenza	Ora di arrivo	Fascia oraria
A3	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	06:45:00	07:55:00	MM
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	mar,mer,ven,dom	11:15:00	12:25:00	MM
A3	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	mar,mer,ven,dom	15:45:00	16:55:00	MS
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	18:15:00	19:25:00	MM
A3	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	dom	07:45:00	08:55:00	PM
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab	15:30:00	16:40:00	MM
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	dom	16:00:00	17:10:00	MP
A3	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	mar,gio,sab,dom	16:15:00	17:25:00	PS
A3	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab	06:45:00	07:55:00	PS
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	mar,gio,dom	11:15:00	12:25:00	MM
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	sab	15:00:00	16:10:00	MP
A3	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	18:00:00	19:10:00	MM
T1	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	08:00:00	10:45:00	MM
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	11:15:00	14:00:00	MP
T1	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	14:30:00	17:15:00	MM
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	17:45:00	20:30:00	PS
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab	05:30:00	08:15:00	PS
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	dom	06:00:00	08:45:00	MM
T1	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun	08:30:00	11:15:00	MM
T1	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	mar,mer,gio,ven,sab,dom	09:00:00	11:45:00	MM
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab	14:30:00	17:15:00	MM
T1	Ponza-Formia	R	Ponza-Formia	dom	16:00:00	18:45:00	PP
T1	Formia-Ponza	A	Formia-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	17:30:00	20:15:00	PS
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	mar,mer	07:45:00	09:45:00	PM
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,gio,ven,sab,dom	08:45:00	10:45:00	MP
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mer,ven,dom	12:00:00	14:00:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mer,ven,sab,dom	12:00:00	14:00:00	MP
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,mer,dom	14:15:00	16:15:00	PS
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,gio,sab,dom	14:15:00	16:15:00	MM
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	ven	15:45:00	17:45:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	17:30:00	19:30:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,sab,dom	17:30:00	19:30:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	ven	19:00:00	21:00:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	ven	12:00:00	14:00:00	PP
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	15:00:00	17:00:00	MP
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	lun,mar,mer,gio,sab,dom	15:00:00	17:00:00	MM
T2	Ventotene-Formia	R	Ventotene-Formia	ven	17:30:00	19:30:00	PM
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	09:15:00	11:15:00	MM
T2	Formia-Ventotene	A	Formia-Ventotene	ven	15:00:00	17:00:00	PS
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	05:30:00	08:00:00	MP
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven	08:00:00	11:30:00	PS
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	sab,dom	09:00:00	11:30:00	MP

Cod linea	Descrizione linea	A/R	Descrizione percorso	Giorni effettuazione	Orario di partenza	Ora di arrivo	Fascia oraria
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven	09:00:00	11:30:00	MP
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven	12:00:00	14:30:00	PS
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven	12:00:00	14:30:00	PM
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,mar,mer,gio,ven	15:30:00	18:00:00	MP
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	20:00:00	22:30:00	MM
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun	07:30:00	10:00:00	MM
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	mar,mer,gio,ven	08:00:00	10:30:00	MP
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,mar,mer,gio,ven	17:00:00	19:30:00	MP
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,mar,mer,gio,ven	17:00:00	19:30:00	MM
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	mar,gio,ven	07:00:00	09:30:00	PM
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	mar	11:00:00	12:28:00	MM
T3	Terracina-Ponza	A	Terracina-Ponza	lun	12:00:00	14:30:00	PS
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,mar,mer,ven	15:30:00	18:00:00	MP
T3	Ponza-Terracina	R	Ponza-Terracina	lun,gio,ven	15:30:00	18:30:00	PM
T4	Terracina-Ventotene	A	Terracina-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven	05:00:00	07:45:00	PS
T4	Ventotene-Terracina	A	Ventotene-Terracina	lun,mar,mer,gio,ven	09:15:00	12:00:00	MM
T4	Terracina-Ventotene	A	Terracina-Ventotene	mar	07:00:00	08:36:00	MM
T4	Terracina-Ventotene	A	Terracina-Ventotene	mer	07:00:00	09:45:00	PP
T4	Terracina-Ventotene	A	Terracina-Ventotene	gio	07:30:00	10:15:00	MP
T4	Ventotene-Terracina	R	Ventotene-Terracina	mer	13:00:00	14:45:00	MP
T4	Ventotene-Terracina	R	Ventotene-Terracina	gio	14:30:00	17:15:00	PM
A2prol	Formia-Ponza	A	Ponza-Ventotene	sab	16:30:00	17:20:00	MP
A2prol	Formia-Ponza	A	Ponza-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	19:30:00	20:20:00	MS
A2prol	Formia-Ponza	A	Ponza-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	19:45:00	20:35:00	MS
A2prol	Ponza-Formia	R	Ventotene-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab	06:45:00	07:35:00	PM
A2prol	Ponza-Formia	R	Ventotene-Ponza	dom	09:00:00	09:50:00	MM
A2prol	Ponza-Formia	R	Ventotene-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	05:45:00	06:35:00	MM
A3prol	Formia-Ventotene	A	Ventotene-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab	16:50:00	17:40:00	MP
A3prol	Formia-Ventotene	A	Ventotene-Ponza	dom	17:20:00	18:10:00	PS
A3prol	Formia-Ventotene	A	Ventotene-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	19:20:00	20:10:00	MS
A3prol	Formia-Ventotene	A	Ventotene-Ponza	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	19:35:00	20:25:00	MS
A3prol	Ventotene-Formia	R	Ponza-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab	05:45:00	06:35:00	MM
A3prol	Ventotene-Formia	R	Ponza-Ventotene	dom	06:45:00	07:35:00	PM
A3prol	Ventotene-Formia	R	Ponza-Ventotene	lun,mar,mer,gio,ven,sab,dom	05:45:00	06:35:00	MM



8 CARATTERISTICHE E CAPACITÀ DEL NAVIGLIO PREVISTO PER I SERVIZI

Dall'analisi dei dati registrati nell'ultimo triennio sulle linee erogate nell'ambito delle isole Pontine, la **capacità massima di carico** dei mezzi attualmente utilizzati (sia Navi, sia Unità Veloci) risulta idonea alla domanda potenziale stimata negli anni di contratto.

Si evidenzia che il naviglio da impiegare per ogni ambito e linea deve essere idoneo all'ormeggio in sicurezza e alle operazioni di imbarco e sbarco nei porti interessati.

Le tabelle successive riportano, distinte per tipologia di servizio (Navi, Unità Veloci), le caratteristiche generali delle unità navali attualmente impiegate nel contratto di servizio in Regione Lazio.

Caratteristiche generali Navi impiegate nell'attuale servizio

Nave	Caratteristiche
	<p>Nome: TETIDE IMO: 8809074 Classe: B Anno di consegna: 1989 Stazza lorda: 1571 Dimensioni: 70m x 15m Velocità di esercizio: 16 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 580; Capacità totale garage Totali: 240 MTL; solo auto n° 60, automezzi pesanti n° 32</p>
	<p>Nome: DON FRANCESCO IMO: 9229740 Classe: B Anno Costruzione: 2000 Stazza lorda: 2369 Dimensioni: 60m x 16,5m Velocità max: 28-31 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 670 Capacità veicoli [n°]: 60 auto o 2 bus + 44 auto</p>

	<p>Nome: CARLOFORTE IMO: 7315272 Classe: B Anno Costruzione: 1973 Stazza lorda: 492 Dimensioni: 48m x 12 m Velocità max: 13 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 350 Capacità veicoli [n°]: 40</p>
	<p>Nome: MARIA MADDALENA IMO: 8138035 Classe: B Anno Costruzione: 1955 Stazza lorda: 298 Dimensioni: 39m x 8,5m Velocità max: 13 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 400 Capacità veicoli [n°]: 20</p>

Caratteristiche generali Unità veloci impiegate nell'attuale servizio

Nave	Caratteristiche
	<p>Nome: LAURA IMO: 9544176 Anno di entrata in classe RINA: 2011 Stazza lorda: 254 Dimensioni: 37,50m x 7m Velocità max: 30 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri: 212</p>

	<p>Nome: AGOSTINO LAURO JET IMO: 9305805 Anno Costruzione: 2007 Stazza lorda: 415 Dimensioni: 40m x 8m Velocità di esercizio: 33 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri: 319</p>
	<p>Nome: MONTE GARGANO IMO: 8712623 Anno Costruzione: 1989 Stazza lorda: 223 Dimensioni: 31m x 6m Velocità di esercizio: 34 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri: 197</p>

9 DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI

L'Amministrazione Regionale, adempiendo alle indicazioni normative della Delibera ART 22/2029 (Allegato A, Misura 3), ha convocato¹⁸ in data 18/10/2022 un'apposita riunione per la trattazione della tematica inerente alla disponibilità degli approdi interessati allo svolgimento dei servizi pubblici di collegamento marittimo con le isole pontine. La Consultazione ha visto la partecipazione delle Direzioni Marittime di Gaeta e Roma e delle Capitanerie di Porto di Ponza, Ventotene, Formia, Terracina e Anzio, oltre all'Area regionale, cui compete la gestione dei porti regionali.

In esito a tale Consultazione, ed in virtù dell'accordo procedimentale ex art. 15 della Legge 241/90, le Autorità marittime hanno assunto l'impegno a garantire alle Imprese di Navigazione l'accosto in sicurezza nelle aree portuali, funzionale all'espletamento dei servizi regionali.

I riscontri e le considerazioni di sintesi sono stati riportati nelle allegate schede prodotte dalle Capitanerie di Porto interessate ai collegamenti dell'ambito Pontino.

9.1 Il sistema degli approdi dei servizi

Il modello adottato per l'individuazione del numero di scali settimanali per ciascuno degli approdi interessati dai servizi (regionali) è funzione di specifiche ipotesi organizzative (ed operative di orario) coerenti con il programma di esercizio. Una diversa applicazione di modelli, che possono variare in relazione all'organizzazione aziendale degli operatori, non comporta differenze significative in relazione alla definizione del numero degli scali interessati dal programma di esercizio ma potrebbe invece comportare una differente organizzazione nelle fasce orario considerate.

Il modello si basa sulle tre periodicità di esercizio (bassa, media e alta stagionalità), secondo cui è articolata l'offerta di servizio, e l'elaborazione del numero degli approdi tiene conto delle differenti tipologie di scalo interessate (Navi Ro-Ro e Unità Veloci) in relazione alle soste diurne (brevi e/o lunghe) e notturne (scalo e/o ricovero).

A prescindere dalla proposta oraria dell'Amministrazione Regionale l'operatore, in fase di gara, dovrà confermare l'assetto e la distribuzione degli approdi serviti sul territorio per tipologia di servizio (nave Ro-Ro pax, Ro-Ro merci e merci pericolose o unità veloce HSC). La fattibilità dei «ricoveri» notturni dei mezzi nelle due isole pontine, previsti dalla proposta del programma di servizio, potrà tener conto di eventuali soluzioni alternative, tra cui uno spostamento (a vuoto) del mezzo in uno scalo vicino più idoneo.

Per quanto riguarda il "sistema navi" gli approdi degli ambiti di Ponza e Ventotene presentano il più elevato numero di scali settimanali dei servizi regionali, mentre il sistema di offerta delle "Unità

¹⁸ Convocazione Regione Lazio, "Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene. Convocazione riunione in videoconferenza". Email pec Prot. N. U.0990419.11-10-2022.

veloci”, conferma l’utilizzo dello scalo di Anzio, non interessato dall’offerta navi.

Per quanto riguarda le caratteristiche infrastrutturali degli approdi relativi ai porti delle isole si evidenzia che gli stessi risultano già in atto utilizzate dalle compagnie di navigazione, agibili e funzionali all'utilizzo commerciale e passeggeri, dotati di banchine attrezzate con parabordi e poggia portellone idonei per l'attracco delle navi e comunque con le indicazioni, riportate in Allegato, inerenti alle schede prodotte dalle diverse Capitanerie di Porto interessate dai collegamenti.

Eventuali variazioni di dettaglio potranno essere apportate dall’operatore in sede di presentazione dell’offerta inerente alla procedura di gara per l’assegnazione dei servizi, compatibilmente con i requisiti prescritti negli allegati tecnici dalla Regione Lazio.

La tabella successiva riporta il numero di accosti giornaliero differenziato per linea di esercizio.

Il sistema degli approdi nell’ambito Pontino: Bassa stagione

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. APPRODI/SETTIMANA
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	56
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	29
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	13
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	4
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	0
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	28
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	14
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	26
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	14
	Totale approdi		184

Il sistema degli approdi nell’ambito Pontino: Media stagione

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. APPRODI/SETTIMANA
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	56
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	30
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	48
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	5
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	0
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	28
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	14
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	35
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	14
	Totale approdi		230

Il sistema degli approdi nell'ambito Pontino: Alta stagione

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. ACCOSTI/SETTIMANA
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	56
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	47
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	74
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	20
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	27
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	40
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	14
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	43
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	14
	Totale approdi		335