



SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI  
Proposta di individuazione lotti ai sensi comma 89 dell'art.1  
della  
Legge regionale n.5/2013

## Sommario

1	PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI	3
1.1	Generalità	3
1.2	Le relazioni O/D da servire	4
1.3	Criteri di dimensionamento dei servizi	4
1.4	La suddivisione in lotti di gara	5

# 1 PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI

## 1.1 Generalità

I servizi minimi via mare sono definiti in base ad un criterio base: garantire alle isole della regione, e quindi ai comuni delle isole di Ischia, Procida e Capri, un collegamento quanto più possibile continuo, veloce e di tipologia adeguata al trasporto delle persone, dei veicoli e delle merci verso la terraferma.

Si sono quindi individuati i seguenti approdi primari:

- Ischia, per i comuni di Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, Serra Fontana, Barano d'Ischia.
- Capri, per i comuni di Capri ed Anacapri;
- Napoli, quale polo attrattore principale per la terraferma.

Per una maggiore continuità e contiguità territoriale sono individuati i porti di:

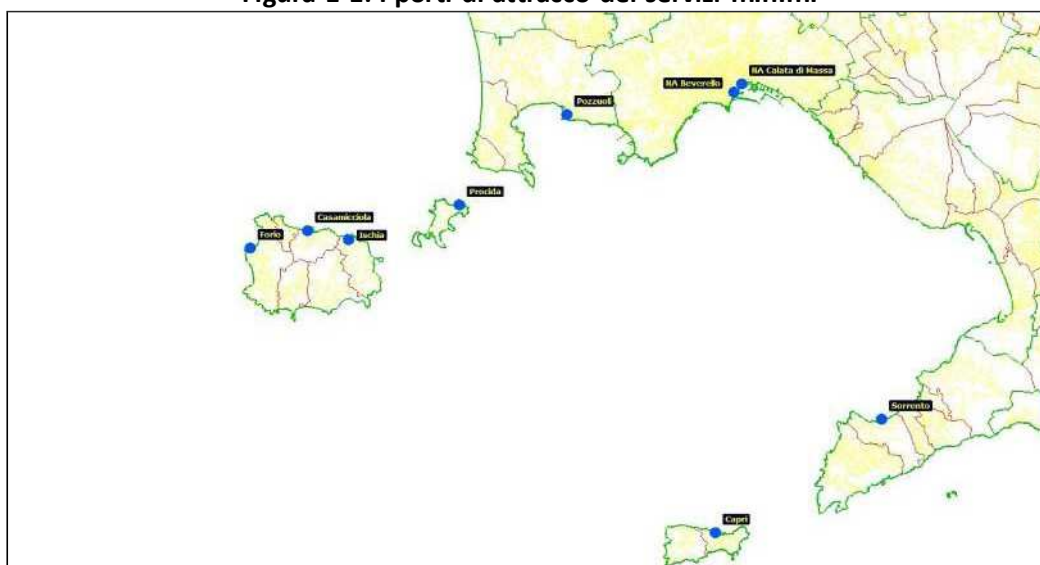
- Pozzuoli, per i comuni delle isole di Ischia e Procida;
- Sorrento, per i comuni dell'isola di Capri.

Per l'estensione territoriale ed il numero di comuni, nell'isola di Ischia, a rinforzo del porto omonimo, nel Piano di Riprogrammazione si sono considerati anche i porti di:

- Casamicciola, a servizio del comune omonimo e del comune di Lacco Ameno;
- Forio, a servizio del comune omonimo e del comune di Serrara Fontana.

I sette porti così individuati sono riportati in Figura 1-1. In particolare si può notare che nel caso di Napoli gli approdi sono due, molo Beverello e calata Porta di Massa, che sono adiacenti tra loro e presentano funzionalità complementari.

**Figura 1-1: I porti di attracco dei servizi minimi**



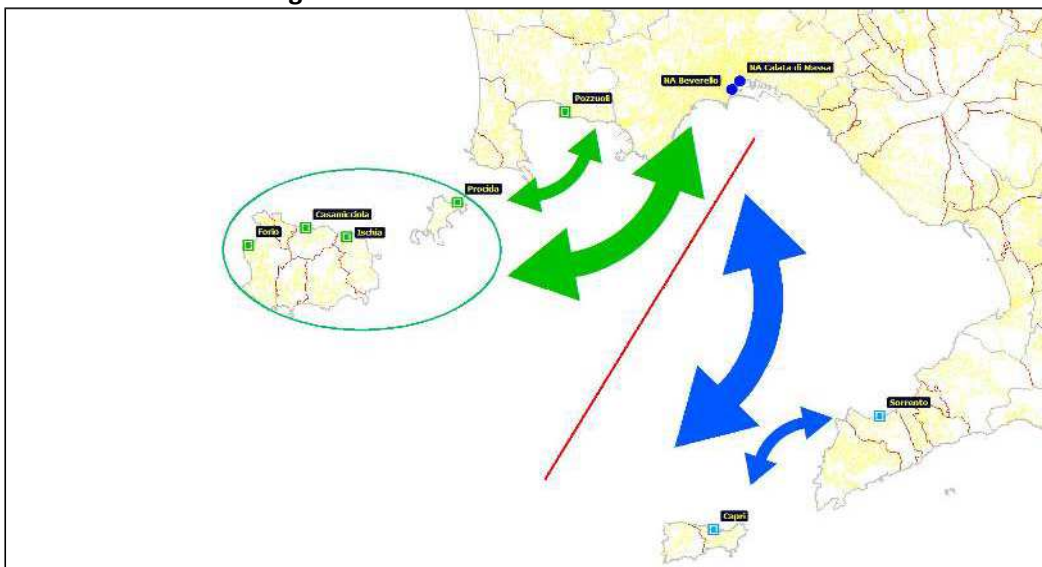
## 1.2 Le relazioni O/D da servire

Dall'esame dei porti individuati e dalle loro ubicazione (distanza) e caratteristiche (domanda da servire) si sono esclusi per i servizi minimi:

- i collegamenti tra i porti della terraferma;
- i collegamenti tra i porti dell'isola di Ischia con Sorrento e Capri;
- i collegamenti tra il porto di Capri e Pozzuoli.

Come si può notare dalla Figura 1-2 vi è una naturale separazione funzionale per i due gruppi di collegamenti: questo Scenario appare compatibile ed anzi sembra suggerire una possibile suddivisione di natura fisica e geografica in lotti di gara per l'affidamento dei servizi che sono individuati.

Figura 1-2 :I bacini e le relazioni da servire



## 1.3 Criteri di dimensionamento dei servizi

A partire dalle condizioni al contorno definite ai par 1.1 e 1.2, per l'individuazione dei servizi minimi si sono considerati altri ambiti e criteri ed in particolare:

- la tipologia dei collegamenti spaziali in termini di relazioni O/D e di individuazione di servizi diretti o misti;
- la copertura temporale dei collegamenti;
- la continuità temporale dei collegamenti;
- le capacità di carico e di compatibilità con le condizioni meteo marine del naviglio;
- il tempo di percorrenza per ciascuna relazione O/D.

Per ciò che concerne la tipologia di collegamenti non vi è stata una specifica limitazione ma la definizione dei seguenti porti che potranno ospitare anche servizi misti:

- Procida, quale porto di transito per alcuni collegamenti da Ischia e Casamicciola con Napoli e/o Pozzuoli;

- Ischia, quale porto di transito per alcuni collegamenti Forio-Napoli.

Per la continuità oraria dei collegamenti sono state quindi individuate le seguenti 6 fasce orarie:

- 1. ore 6:30-9:30;
- 2. ore 9:31-12:30;
- 3. ore 12:31-15:30;
- 4. ore 15:31-18:30;
- 5. ore 18:31-21:30;
- 6. ore 21:31-6:29.

Le prime cinque rappresentano una discretizzazione omogenea dell'intervallo diurno mentre la sesta fascia coincide con l'intervallo temporale notturno.

Per la capacità di carico del naviglio si sono distinti i mezzi rispetto alla possibilità di imbarco di veicoli e quindi si sono individuate le due categorie:

- U.V. (unità veloci) ovvero piccole imbarcazioni, che corrispondono agli aliscafi e simili e che non consentono l'imbarco dei veicoli;
- navi, motonavi, T.M.V. e similari che consentono l'imbarco dei veicoli.

Questa distinzione è utile anche per differenziare la propensione dei natanti a garantire i collegamenti in condizioni meteomarine avverse. Rispetto a questo criterio ne consegue la necessità di utilizzo delle navi per garantire regolarità ed affidabilità del servizio minimo.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza le categorie sono omologhe a quelle precedentemente definite con la differenza che la tipologia di mezzo T.M.V. presenta anche le caratteristiche che consentono un collegamento veloce. Per ogni collegamento, misto o diretto, quindi vi può essere un servizio di tipo ordinario o di tipo veloce.

#### **1.4 La suddivisione in lotti di gara**

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

In relazione ai criteri ed obiettivi sopra menzionati, una prima considerazione da fare consiste

nell'opportunità di prevedere uno o più lotti specifici per i soli collegamenti marittimi e non prevedere, pertanto, dei lotti promiscui con servizi via mare e servizi via terra.

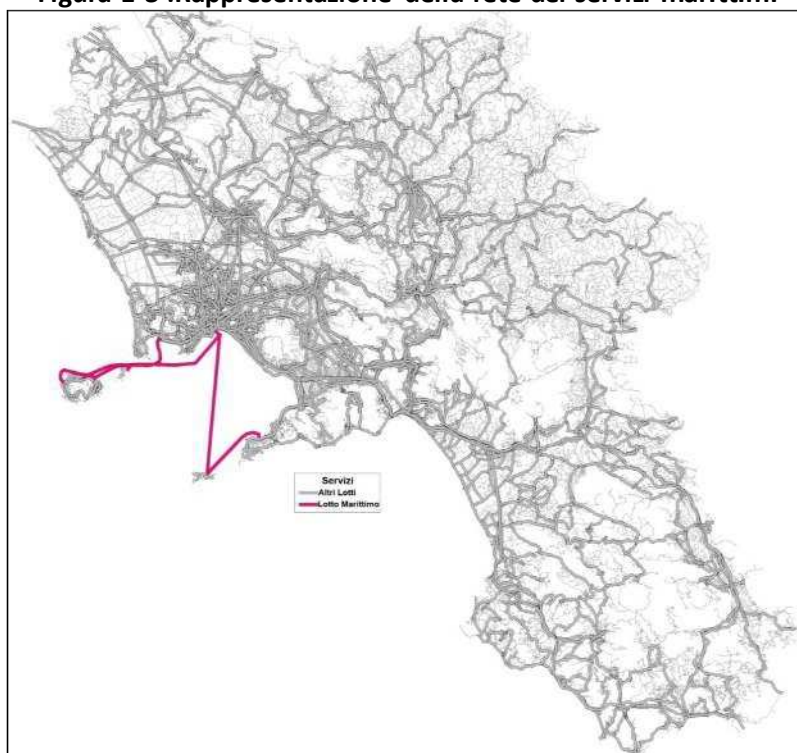
Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza.

Fatta questa considerazione preliminare, l'analisi dei servizi minimi marittimi ha portato alla proposta di individuazione di due lotti (cfr. Figura 1-3):

- lotto Capri: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Sorrento e l'isola di Capri;
- lotto Ischia/Procida: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida.

La suddivisione dei servizi nei due bacini di Capri e di Ischia/Procida appare particolarmente solida, con benefici e vantaggi significativi rispetto all'opportunità di operare sul lotto unico oppure sulla possibilità di disaggregare su più di due lotti i servizi marittimi.

**Figura 1-3 :Rappresentazione della rete dei servizi marittimi**



L'ipotesi dei due lotti, oltre a rispondere ai diversi criteri prima indicati, si basa su un criterio trasportistico di omogeneità territoriale dei bacini di domanda, della localizzazione delle risorse degli operatori (naviglio), del personale e delle infrastrutture di approvvigionamento.

Lo Scenario dei due lotti marittimi così come descritti appare, peraltro, rispondere efficacemente a ciascuno dei criteri previsti dal comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013:

- liberalizzazione e concorrenza: rispetto al lotto unico la suddivisione in due lotti assicura certamente una maggiore concorrenza ed una partecipazione più ampia alle gare. L'affidamento di lotti ingiustificatamente estesi (come quello unico) può rappresentare una barriera all'entrata sul "mercato delle gare", riducendo significativamente il numero di partecipanti. Il ricorso a più affidamenti all'interno del settore "mare" può peraltro favorire forme di «concorrenza comparativa» tra performance di diversi gestori operanti in aree comparabili (appunto lotto Capri e lotto Ischia/Procida).
- economie di scala: con la previsione di due soli lotti si supera l'attuale stato di frammentazione dell'offerta con un efficientamento dei costi di produzione dovuto alla configurazione dei servizi grazie al conseguimento di economie di scala legate ad un uso ottimale del personale e dei mezzi. La soluzione organizzativa dei due lotti può essere utile a superare la frammentazione sia dell'offerta che della domanda. Allo stesso modo, l'eventuale passaggio dai due lotti al lotto unico non sembra includere significativi benefici marginali rispetto al costo unitario di produzione del servizio.
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: per l'efficienza dei servizi si può certamente richiamare l'applicazione del criterio delle economie di scala il quale dovrebbe garantire appunto una maggiore efficienza dei servizi. Anche l'efficacia dell'azione amministrativa di controllo dei contratti di servizio sembrerebbe avere una configurazione ottimale perché l'assetto a due lotti consentirebbe, anche, un miglioramento del controllo e del monitoraggio dei servizi rispetto all'attuale scenario frammentato. Inoltre, la previsione di lotti non di piccole dimensioni, in abbinamento a contratti di lunga durata, consentirebbe, anche, di prevedere e richiedere investimenti e qualità nei servizi.
- contenimento della spesa pubblica: conseguire economie di scala e massimizzare l'efficienza dei servizi e l'efficacia dell'azione amministrativa consente, anche, di garantire il contenimento della spesa pubblica e, al tempo stesso, garantire il mantenimento di determinati standard qualitativi.
- Differenziazione: rispetto al criterio di differenziazione, che, nel caso dei collegamenti marittimi, può declinarsi nell'esistenza di un'offerta variegata in termini di naviglio (Nave, TMV oppure UV) per l'effettuazione dei servizi, l'ipotesi dei due lotti (uno su Capri e l'altro su Ischia/Procida) sembra garantire tale possibilità.