



**REGIONE
LAZIO**

**Assessorato Mobilità, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti,
Demanio e Patrimonio**

DIREZIONE REGIONALE TRASPORTI, MOBILITÀ, TUTELA DEL TERRITORIO E AUTORITA' IDRAULICA, DEMANIO E
PATRIMONIO

Area Gestione Trasporto Marittimo e Aereo. Impianti Fissi. Logistica. Interporti. Parcheggi e Nodi Scambio

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, dicembre 2025

INDICE

1 PREMESSA ED INQUADRAMENTO NORMATIVO	4
2 IL PERCORSO STORICO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO MARITTIMO IN REGIONE LAZIO	9
2.1 Il “Caso Lazio” e gli Aiuti di Stato autorizzati dalla Commissione	9
2.2 Il percorso storico	12
3 IL QUADRO DI RIFERIMENTO.....	16
3.1 Qualificazione del servizio e titolarità.....	16
3.2 L’iter di definizione dei servizi di interesse	16
3.3 I modelli di gestione dei servizi previsti ed il ruolo dell’Autorità di Regolazione	17
4 IL SERVIZIO ATTUALE NEGLI AMBITI DI INTERVENTO	20
4.1 Ambito di Ponza	20
4.2 Ambito di Ventotene.....	24
4.3 La produzione del servizio offerto	28
4.4 L’andamento dei servizi nell’ultimo triennio (2022-2023-2024).....	29
4.4.1 <i>La produzione dei servizi marittimi.....</i>	29
4.4.2 <i>La Qualità del servizio.....</i>	31
4.5 Il sistema tariffario attuale.....	32
4.6 Primi spunti di riflessione sul servizio attuale.....	36
5 L’ANALISI DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ.....	38
5.1 La mobilità sistematica	38
5.2 La mobilità occasionale	39
5.3 La mobilità soddisfatta.....	44
5.3.1 <i>Componente passeggeri</i>	44
5.3.2 <i>La componente auto e veicoli commerciali.....</i>	47
5.4 L’analisi della domanda potenziale	48
6 LA CONSULTAZIONE CON I COMUNI DI PONZA E VENTOTENE, GLI STAKEHOLDERS E LE CAPITANERIE DI PORTO.....	50
6.1 Il percorso di consultazione	50
6.1.1 <i>I risultati della consultazione e le proposte degli stakeholder.....</i>	51
6.2 La disponibilità a pagare degli utenti	55

7 I SERVIZI INDIVIDUATI PER LA VERIFICA DEL MERCATO	56
7.1 L’approccio metodologico.....	56
7.1.1 <i>Il nuovo collegamento di Unità Veloce a servizio tra Ponza e Ventotene.....</i>	57
7.2 La produzione prevista nell’ambito Pontino.....	60
7.3 Il nuovo programma di esercizio.....	62
7.4 Una prima indicazione degli orari di esercizio	64
8 CARATTERISTICHE E CAPACITÀ DEL NAVIGLIO PREVISTO PER I SERVIZI	70
9 DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI	73
9.1 Il sistema degli approdi dei servizi	73
10 ALLEGATI	76

GRUPPO DI LAVORO

REGIONE LAZIO

DIREZIONE REGIONALE TRASPORTI, MOBILITÀ, TUTELA DEL TERRITORIO E AUTORITÀ IDRAULICA,
DEMANIO E PATRIMONIO

Area Gestione Trasporto Marittimo e Aereo. Impianti Fissi. Logistica. Interporti. Parcheggi e Nodi
Scambio

Dott. Amadio Lancia

Trasporto marittimo, Aereo e Mobilità sostenibile:

Arch. Massimo Gianfalla

CONSULENTE



T Bridge S.p.A.

Francesco Edoardo Misso

Erica Giordano

Benedetta Diodovich

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 “Presa 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 traghetti);
 - Formia - Ventotene vv. (con navi traghetti);
 - Terracina – Ponza vv. (con navi traghetti);
 - Terracina – Ventotene vv. (con navi traghetti);
 - 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 isolane 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 10%, che la Regione Lazio ha integrato 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 il ...gennaio 2026. I riscontri alla consultazione, che saranno effettuati tramite la compilazione in un apposito questionario riportato in Allegato, dovranno pervenire entro data del ... febbraio 2026, termine della conclusione della consultazione di mercato ai sensi della Misura 2.4. della Delibera ART 22/2019.

2 IL PERCORSO STORICO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO MARITTIMO IN REGIONE LAZIO

2.1 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.

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 risultava 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 1º 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 costituiscano 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 10 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'ammmodernamento 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

2.2 Il percorso storico

Regione Lazio, in vista dell'approcciarsi del termine del contratto di servizio vigente, nel corso del 2023 ha predisposto un primo affidamento dei servizi pubblici di trasporto marittimo per la continuità territoriale con le isole Pontine.

A fronte di un'analisi della domanda riguardante gli spostamenti sistematici, i flussi turistici e i flussi dati dagli spostamenti occasionali, sono state individuate le esigenze di servizio pubblico.

Tramite le informazioni ottenute in merito alla movimentazione della popolazione e ad un'apposita consultazione degli stakeholder locali, Regione Lazio ha quindi proposto il mantenimento del servizio all'epoca vigente con l'introduzione di miglioramenti dovuti alla previsione di percorrenze aggiuntive da effettuare con unità veloce per consentire il collegamento diretto tra l'isola di Ventotene e quella di Ponza, al fine di permettere un maggior sviluppo socioeconomico dell'arcipelago.

Tabella 1. Dimensione del servizio primo affidamento espresso in n. di corse annue e miglia nautiche totali

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. CORSE (ANNO)	MIGLIA (ANNO)
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	1.464	57.682
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	916	27.480
T3	Terracina – Ponza e vv.	Nave	1.014	27.175
T4	Terracina – Ventotene e vv.	Nave	242	7.018
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	238	8.639
A2 + A2 prol	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	838	47.657
A3 + A3 prol	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	942	42.900
TOTALE SERVIZI			5.654	218.551

A seguito dell'individuazione dei servizi, è stata quindi effettuata una specifica consultazione del mercato ai sensi della Delibera ART 22/1019 alla quale hanno partecipato due imprese di navigazione.

L'Impresa di Navigazione Lazio Regionale Marittima S.p.A., anche denominata Laziomar, rappresentate all'epoca il gestore dei servizi nell'ambito delle isole Pontine, ha proceduto alla compilazione dell'apposito questionario rilevando l'impossibilità di carattere economico e tecnico-operativo a svolgere il servizio pubblico di cabotaggio marittimo in regime di libero mercato.

L'Impresa di Navigazione Vetor S.r.l., ha manifestato un interesse solo parziale alla proposta, incentrandosi unicamente nell'esercizio di un collegamento con Unità Veloci tra Anzio e Ponza. Proponendo, inoltre, delle tariffe ben superiori rispetto a quelle vigenti all'epoca, e quindi non in linea con gli Obblighi del Servizio Pubblico.

Il risultato della consultazione con le Imprese di Navigazione ha evidenziato un fallimento del mercato con una conseguente proposta di un affidamento con contratto di servizio e compensazione funzionale al soddisfacimento degli obblighi di servizio pubblico su tutte le rotte interessate.

Regione Lazio ha quindi indetto la suddetta gara con Determinazione n.G10792/2023 con avvio delle pubblicazioni di legge in data 09.08.2023 e termine ultimo di presentazione delle offerte in data 18.10.2023.

Con determinazione n. G14092 del 25.10.2023 la Direzione Centrale Acquisti ha escluso dalla gara l'unica offerta presentata dalla Società Laziomar e ha dichiarato, pertanto, la gara deserta.

Il 22.12.2023, Regione Lazio ha dunque avviato una nuova procedura presentando una determina a contrarre ai sensi dell'art. 17 del D.lgs n. 36/2023 per l'affidamento del servizio di "Concessione del

Servizio pubblico di Trasporto marittimo di passeggeri, veicoli e merci tra e con Ponza e Ventotene con obblighi di servizio pubblico per la continuità territoriale marittima".

Il servizio oggetto della nuova procedura aveva subito modifiche rispetto a quanto inizialmente ipotizzato con il primo affidamento, in particolare:

- La linea T3 che collegava Terracina con Ponza è stata modificata sostanzialmente prevedendo un nuovo collegamento circolare da Formia alle isole di Ponza e Ventotene con nave da carico;
- La linea T4 che collegava Terracina con Ventotene, originariamente effettuata con navi Ro-Ro, è stata sostituita dalla linea A4 che collega Terracina con Ponza esercita con aliscafi.
- Le miglia/anno totali risultavano essere leggermente aumentate, con redistribuzioni eque su tutti i percorsi delle miglia derivanti dalle linee soppresse.

Tabella 2. Dimensione del servizio secondo affidamento espresso in n. di corse annue e miglia nautiche totali

COD.LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. CORSE (ANNO)	MIGLIA (ANNO)
T1	Formia – Ponza e vv.	Nave Ro-Ro-pax	1.812	71.393
T2	Formia – Ventotene e vv.	Nave Ro-Ro-pax	914	27.420
T3	Formia – Ventotene – Ponza – Formia	Nave Ro-Ro	190	16.986
A1	Anzio – Ponza e vv.	Unità Veloce	236	8.567
A2 + A2prol	Formia – Ponza e vv.	Unità Veloce	828	47.676
A3 + A3prol	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	897	42.883
A4	Terracina – Ponza e vv.	Unità Veloce	212	5.682
TOTALE SERVIZI			5.089	220.607

Tale procedura è stata oggetto di ricorso da parte di alcune Imprese di Navigazione, in particolare:

- Navigazione Libera del Golfo s.r.l. (NLG);
- Società Navigazione Arcipelago Ponziano s.r.l. (SNAP);
- Vetor s.r.l..

Oggetto dei ricorsi era la richiesta di annullamento della deliberazione della Giunta Regionale del Lazio n. 936 del 22 dicembre 2023 e di tutti gli atti ad essa presupposti, connessi e consequenziali, tra i quali l'indizione e pubblicazione degli atti di gara, il relativo bando di gara, il capitolato tecnico e il disciplinare di gara.

Il TAR del Lazio con Sentenza n. 18803 del 28.10.2024 ha verificato l'illegittimità del bando di gara per violazione del quadro normativo vigente in relazione alla tutela della concorrenza e all'imposizione di obblighi di servizio nonché per eccesso di potere sotto il profilo del difetto di

istruttoria, per non aver l’Amministrazione precedente previamente condotto puntuali verifiche delle condizioni del mercato in ordine al servizio di collegamento con unità veloci tra Terracina – Ponza.

In particolare, infatti, l’individuazione dei nuovi obblighi di servizio sulla linea Terracina – Ponza, da esercire con aliscafi, è avvenuta senza una preventiva verifica delle contestuali condizioni di mercato.

Pertanto, con la DGR n. 1036 del 03.12.2024 la Giunta regionale ha dato esecuzione a quanto disposto con la sopra citata Sentenza escludendo la linea Terracina– Ponza e vv. con unità veloci dagli obblighi di servizio pubblico e fornito i nuovi indirizzi esecutivi finalizzati all’espletamento di una nuova procedura di gara per l’affidamento del servizio di durata quinquennale relativamente ai seguenti servizi di interesse regionale:

- *FORMIA - PONZA vv. (con navi traghetto Ro-Ro e Ro-Ro-pax).*
- *FORMIA - VENTOTENE vv. (con navi traghetto Ro-Ro e Ro-Ro-pax).*
- *ANZIO - PONZA vv. (con unità veloci).*
- *FORMIA - PONZA vv. (con unità veloci).*
- *FORMIA - VENTOTENE vv. (con unità veloci).*

Regione Lazio, al fine di scongiurare il pericolo di imminente interruzione del servizio di trasporto pubblico locale, ha ritenuto necessario affidare il servizio, con un provvedimento di emergenza, ai sensi dell’articolo 5 paragrafo 5 del Regolamento (CE) n. 1370/2007 e s.m.i con la forma di aggiudicazione diretta, attraverso un “*Contratto Ponte 2025 Laziomar*” con decorrenza dal 15.01.2025 al 31.12.2025 e successiva proroga tecnica dal 01.01.2026 al 17.12.2026, nelle more della conclusione della procedura di gara.

A seguito del ricorso proposto dalla società Vetor S.r.l. per l’annullamento della DGR n. 1036 del 03.12.2024 e di tutti gli atti ad essa presupposti, connessi e consequenziali, il T.A.R. Lazio con Sentenza n. 19935 del 10.11.2025 si è pronunciato respingendo definitivamente le motivazioni della ricorrente, confermando quindi la linea unità veloce Anzio-Ponza relativamente agli Obblighi di Servizio posti a base di gara.

Visto quindi l’annullamento della seconda procedura di affidamento, Regione Lazio si trova attualmente nella fase istruttoria della terza procedura di affidamento, ai sensi della Delibera ART 22/2019 svolgendo nuovamente le attività previste dalla misura 2.

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 al capitolo Premessa ed inquadramento normativo, 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 Mobilità, Trasporti, Tutela del Territorio, Ciclo dei rifiuti, Demanio e Patrimonio – Direzione regionale Trasporti, Mobilità, tutela del Territorio e Autorità Idraulica, Demanio e Patrimonio – Area Gestione Trasporto Marittimo e Aereo. Impianti Fissi. Logistica. Interporti. Parcheggi e Nodi di Scambio, 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 22/2019 «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 programmate, ove rilevi dei bisogni di mobilità inevasi 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 costituiscono obblighi di servizio pubblico, cioè se tali esigenze non siano soddisfabili 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:

- Definizione delle 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;
- 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*

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 sussidiare 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 sussidiare 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 delle 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 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 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 3.311 abitanti (ISTAT, 1/1/2023) ed una densità di circa 336 ab. /km².

I porti di collegamento con Ponza dal litorale laziale sono Formia 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;
- 36,3 per Anzio – Ponza.

Figura 1. Le rotte di interesse da/per lo scalo portuale di Ponza 2025



L'isola di Ponza attualmente è servita dal seguente programma di esercizio, sviluppato per il contratto ponte in vigore a partire dal 15/01/2025 e successivamente aggiornato al 01/04/2025 e successiva proroga tecnica fino al 17.12.2026.

Tabella 3. Orario bassa stagione Formia - Ponza e vv. (2025)

Orario dal 15/01/2025 al 31/03/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST		06:30*		07:30	06:30*		
PONZA - FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST		14:15*		14:15	14:15*		

*: via Ventotene

Orario dal 15/01/2025 al 31/03/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T1	NAVE 2		09:00	09:00		09:00		
T1	NAVE 1	08:30			09:00		09:00	09:00
A2	UNITÀ VELOCE	14:30	14:30	14:30	14:30	15:00	15:00	14:30
T1	NAVE 2	17:30	17:30	17:30	17:30		17:30	17:30
T1	NAVE 1					17:30		
PONZA - FORMIA								
T1	NAVE 2	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30		06:00
T1	NAVE 1						05:30	
A2	UNITÀ VELOCE	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	10:00
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30		
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	16:00

Orario dal 13/10/2025 al 31/12/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T1	NAVE 2		09:00	09:00		09:00		
T1	NAVE 1	08:30			09:00		09:00	09:00
A2	UNITÀ VELOCE	14:30*	14:30	14:30	14:30	15:00	15:00	14:30
T1	NAVE 2	17:30	17:30	17:30	17:30		17:30	17:30
T1	NAVE 1					17:30		
PONZA - FORMIA								
T1	NAVE 2	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30		06:00
T1	NAVE 1						05:30	
A2	UNITÀ VELOCE	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	10:00
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30		
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	16:00

*: solo il giorno 22/12 posticipa la partenza alle ore 15:00

- Solo il giorno 13/10 la corsa nave Ponza – Formia ore 05:30 verrà effettuata dalla nave Quirino;
- Solo i giorni 01/11, 08/12, 25/12 e 26/12 la corsa nave Ponza – Formia ore 05:30 posticipa la partenza alle ore 06:00;
- Solo i giorni 01/11, 08/12, 25/12 e 26/12 la corsa unità veloce Ponza – Formia ore 07:45 posticipa la partenza alle ore 10:00;
- Solo i giorni 01/11, 08/12, 25/12 e 26/12 la corsa nave Ponza – Formia ore 14:30 posticipa la partenza alle ore 16:00.

Tabella 4. Orario media stagione Formia - Ponza e vv. (2025)

Orario dal 01/04/2025 al 29/05/2025									
FORMIA - PONZA									
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM	
T3	M/N DA CARICO TOURIST		06:00*		07:30	06:00*			
PONZA - FORMIA									
T3	M/N DA CARICO TOURIST		14:15*		14:15	14:15*			

*: via Ventotene

Orario dal 01/04/2025 al 11/04/2025									
FORMIA - PONZA									
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM	
T1	NAVE 2		09:00	09:00		09:00			
T1	NAVE 1	08:30			09:00		09:00	09:00	
A2	UNITA' VELOCE	14:30	14:30	14:30	14:30	15:00	15:00	14:30	
T1	NAVE 2	17:30	17:30	17:30	17:30		17:30	17:30	
T1	NAVE 1					17:30			
PONZA - FORMIA									
T1	NAVE 2	05:30	05:30	05:30	05:30	05:30			06:00
T1	NAVE 1						05:30		
A1	UNITA' VELOCE	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	10:00	
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30			
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	16:00	

Orario dal 12/04/2025 al 30/04/2025									
FORMIA - PONZA									
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM	
T1	NAVE 2		08:00	08:00		08:00			
T1	NAVE 1	08:00			08:00		08:00	08:00	
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30			
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	14:30	
A1	UNITA' VELOCE	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	
T1	NAVE 3	18:30	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00
PONZA - FORMIA									
T1	NAVE 3	06:30	05:40	05:40	06:30	05:40	06:30	06:30	
A1	UNITA' VELOCE	06:45	07:45	07:45	06:45	07:45	07:45	09:00	
T1	NAVE 2		11:15	11:15		11:15			
T1	NAVE 1	11:15			11:15		11:15	11:15	
T1	NAVE 2		17:45	17:15		17:45			
T1	NAVE 1	17:45			17:45		17:45	17:45	

Orario dal 01/05/2025 al 29/05/2025									
FORMIA - PONZA									
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM	
T1	NAVE 2		08:00	08:00		08:00			

Orario dal 01/05/2025 al 29/05/2025								
T1	NAVE 1	08:00			08:00		08:00	08:00
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30		
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	14:30
A1	UNITA' VELOCE	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00
T1	NAVE 3	18:30	19:00	19:00	19:00	19:30	19:00	19:00
PONZA - FORMIA								
T1	NAVE 3	06:30	05:40	05:40	06:30	05:40	06:30	06:30
A1	UNITA' VELOCE	06:45	07:45	07:45	06:45	07:45	07:45	09:00
T1	NAVE 2		11:15	11:15		11:15		
T1	NAVE 1	11:15			11:15		11:15	11:15
T1	NAVE 2		17:45	17:45		17:45		
T1	NAVE 1	17:45			17:45		17:45	17:45

Orario dal 29/09/2025 al 12/10/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T1	NAVE 2		08:00	08:00		08:00		
T1	NAVE 1	08:00			08:00		08:00	08:00
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30		
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	14:30
A1	UNITA' VELOCE	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00
T1	NAVE 3	18:30	19:00	19:00	19:00	19:30	19:00	19:00
PONZA - FORMIA								
T1	NAVE 3	06:30	05:40	05:40	06:30	05:40	06:30	06:30
A1	UNITA' VELOCE	06:45	07:45	07:45	06:45	07:45	07:45	09:00
T1	NAVE 2		11:15	11:15		11:15		
T1	NAVE 1	11:15			11:15		11:15	11:15
T1	NAVE 2		17:45	17:45		17:45		
T1	NAVE 1	17:45			17:45		17:45	17:45

Tabella 5. Orario alta stagione Formia - Ponza e vv. (2025)

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST	07:15*	07:15*	07:15*	07:15*	07:15*		
PONZA - FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST	15:15*	15:15*	15:15*	15:15*	15:15*		

*: via Ventotene

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
FORMIA - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T1	NAVE 2	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
A2	UNITA' VELOCE					11:00	11:00	11:00

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
T1	NAVE 2		14:30	14:30		14:30		
T1	NAVE 1	14:30			14:30		14:30	14:30
A2	UNITA' VELOCE	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10	18:10
T1	NAVE 3	19:00	19:00	19:00	19:00	19:30	19:00	19:00
PONZA - FORMIA								
T1	NAVE 3	05:40	05:40	05:40	05:40	05:40	05:40	05:40
A2	UNITA' VELOCE	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	07:45	09:00
T1	NAVE 2	11:15	11:15	11:15	11:15	11:15	11:15	11:15
A2	UNITA' VELOCE					16:00	16:00	16:00
T1	NAVE 2		17:45	17:45		17:45		
T1	NAVE 1	17:45			17:45		17:45	17:45

Tabella 6. Orario alta stagione Anzio - Ponza e vv. (2025)

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
ANZIO - PONZA								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
A1	UNITA' VELOCE	08:45	08:45	08:45	08:45	08:45 ²	08:45	08:45
A1	UNITA' VELOCE					15:00		15:00
PONZA - ANZIO								
A1	UNITA' VELOCE					12:00*		12:00
A1	UNITA' VELOCE	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30	17:30

*: Solo il giorno 30/05 non verranno effettuate

4.2 Ambito di Ventotene

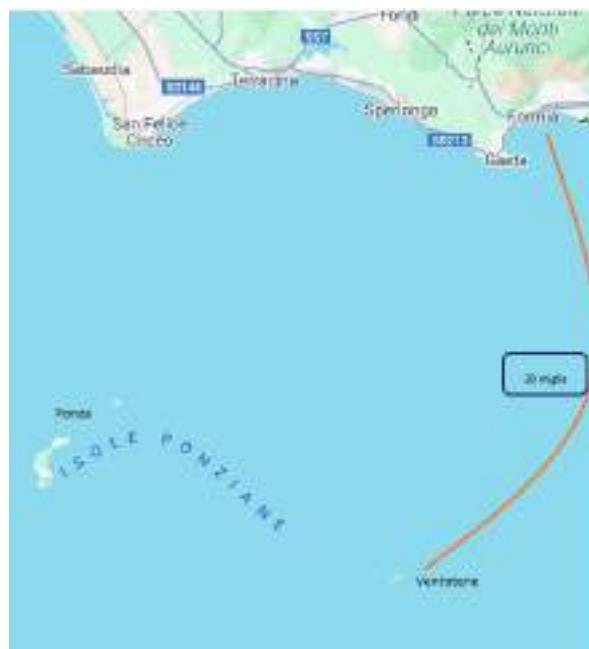
L'ambito di Ventotene, meno esteso rispetto a Ponza, è caratterizzato da una estensione di 1,75 km², una popolazione residente di 689 abitanti (ISTAT, 1/1/2023) ed una densità di circa 393 ab./km².

Il porto di collegamento con Ventotene e la terraferma è quello di Formia per tutto l'anno. Le relazioni O/D su Ventotene coprono una distanza, in miglia, di:

- 30, per Formia – Ventotene;

² Solo il giorno 30/05 non verranno effettuate

Figura 2. Le rotte di interesse da/per lo scalo portuale di Ventotene 2025



L'isola di Ventotene è attualmente servita dal seguente programma di esercizio, sviluppato per il contratto ponte in vigore a partire dal 15/01/2025 e successivamente aggiornato al 01/04/2025 e successiva proroga tecnica fino al 17.12.2026.

Tabella 7. Orario bassa stagione Formia – Ventotene e vv. (2025)

Orario dal 15/01/2025 al 31/03/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST		06:30			06:30		
VENTOTENE – FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST		16:15			16:15		

Orario dal 29/09/2025 al 31/12/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST		06:30			06:00		
VENTOTENE – FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST		16:15			16:15		

Orario dal 15/01/2025 al 31/03/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			09:15		09:15	09:15
T2	NAVE 1		09:15	09:15		09:15		
A3	UNITA' VELOCE	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30

Orario dal 15/01/2025 al 31/03/2025								
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	09:00
T2	NAVE 2	15:00			15:00		15:00	15:00
T2	NAVE 1		15:00	15:00		15:00		
A3	UNITA' VELOCE				16:15	16:15	16:15	16:15

Orario dal 13/10/2025 al 31/12/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			09:15		09:15	09:15
T2	NAVE 1		09:15	09:15		09:15		
A3	UNITA' VELOCE	15:30	15:30	15:30	15:30	15:30*	15:30	15:30
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	09:00
T2	NAVE 2	15:00			15:00		15:00	15:00
T2	NAVE 1		15:00	15:00		15:00		

*: Dal 13/10 al 31/10 posticipa la partenza alle ore 16:30

- Solo i giorni 01/11, 08/12, 25/12 e 26/12 la corsa unità veloce Ventotene – Formia ore 06:45 posticipa la partenza alle ore 09:00

Tabella 8. Orario media stagione Formia – Ventotene e vv. (2025)

Orario dal 01/04/2025 al 29/05/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST		06:00			06:00		
VENTOTENE - FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST		16:15			16:15		

Orario dal 01/04/2025 al 11/04/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			09:15		09:15	09:15
T2	NAVE 1		09:15	09:15		09:15		
A3	UNITA' VELOCE				11:15	14:45	11:15	11:15
A3	UNITA' VELOCE	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	09:00
T2	NAVE 2	15:00			15:00		15:00	15:00
T2	NAVE 1		15:00	15:00		15:00		
A3	UNITA' VELOCE				16:15	16:15	16:15	16:15

Orario dal 12/04/2025 al 30/04/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			08:45		08:45	08:45
T2	NAVE 1		08:45	08:45		08:45		
A3	UNITA' VELOCE				11:15**	14:45	11:15	11:15
A3	UNITA' VELOCE	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45**	06:45	06:45	06:45	06:45*	06:45	09:00
A3	UNITA' VELOCE				15:45***	16:15	15:45	15:45
T2	NAVE 2	16:30			17:30		17:30	17:30
T2	NAVE 1		16:30	16:30		17:30		

*: solo i giorni 21/04 e 25/04 posticipa la partenza alle ore 09:00

**: solo il giorno 24/04 posticipa la partenza alle ore 14:45

***: solo il giorno 24/04 posticipa la partenza alle ore 16:15

Orario dal 01/05/2025 al 29/05/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			08:45		08:45	08:45
T2	NAVE 1		08:45	08:45		08:45		
A3	UNITA' VELOCE		11:15**		11:15		11:15	11:15
T2	NAVE 1					14:45		
A3	UNITA' VELOCE	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45*	06:45	06:45	09:00
T2	NAVE 1					12:00		
A3	UNITA' VELOCE		15:45**		15:45		15:45	15:45
T2	NAVE 2	16:30			17:30		17:30	17:30
T2	NAVE 1		16:30	16:30		17:30		

*: Solo il giorno 01/05 posticipa la partenza alle ore 09:00

**: Solo i giorni 06/05 e 13/05 non verranno effettuate

Orario dal 29/09/2025 al 12/10/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 2	08:45			08:45		08:45	08:45
T2	NAVE 1		08:45	08:45		08:45		
A3	UNITA' VELOCE					14:45	11:15	11:15
A3	UNITA' VELOCE	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30	16:30
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	09:00
A3	UNITA' VELOCE					16:15		
T2	NAVE 2	16:30			16:30		16:30	16:30
T2	NAVE 1		16:30	16:30		17:30		

Tabella 9. Orario alta stagione Formia – Ventotene e vv. (2025)

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T3	M/N DA CARICO TOURIST	07:15	07:15	07:15	07:15	17:15		
VENTOTENE - FORMIA								
T3	M/N DA CARICO TOURIST	17:40	17:40	17:40	17:40	17:40		

Orario dal 30/05/2025 al 28/09/2025								
FORMIA - VENTOTENE								
		LUN	MAR	MER	GIO	VEN	SAB	DOM
T2	NAVE 1	08:45	08:45	08:45	08:45	08:45	08:45	08:45
A3	UNITA' VELOCE		11:15	11:15		11:15		11:15
T2	NAVE 2	14:15			14:15		14:15	14:15
T2	NAVE 1					14:45		
A3	UNITA' VELOCE	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
VENTOTENE – FORMIA								
A3	UNITA' VELOCE	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	06:45	07:45
T2	NAVE 1	12:00			12:00	12:00	12:00	12:00
A3	UNITA' VELOCE		15:45	15:45		15:45		15:45
T2	NAVE 2	17:30			17:30		17:30	17:30
T2	NAVE 1		17:30	17:30		17:30		

4.3 La produzione del servizio offerto

Il servizio offerto negli ambiti di Ponza e Ventotene nel 2025 è caratterizzato da una produzione annuale pari a **190.196,6 miglia e 5.520 corse**³.

La produzione erogata con il servizio di Navi Ro-Ro ammonta a 99.443,2 miglia/anno, il servizio offerto con le Unità Veloci produce 72.495,4 miglia/anno ed il servizio offerto da Navi da carico produce 18.258 miglia/anno.

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

Tabella 10. Dimensioni servizio attuale

COD. LINEA	PERCORSO	SERVIZIO	N. CORSE/ANNO	MIGLIA/ANNO
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	1.828	72.023,2
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	914	27.420,0
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	314	11.398,2
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	838	33.017,2

³ Valori derivanti dall'applicazione puntuale dell'orario sopra descritto al calendario 2025.

COD. LINEA	PERCORSO	SERVIZIO	N. CORSE/ANNO	MIGLIA/ANNO
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	936	28.080,0
T3	Formia – Ventotene - Ponza e vv.	Nave da carico	690	18.258,0
TOTALE SERVIZI			5.520	190.196,6

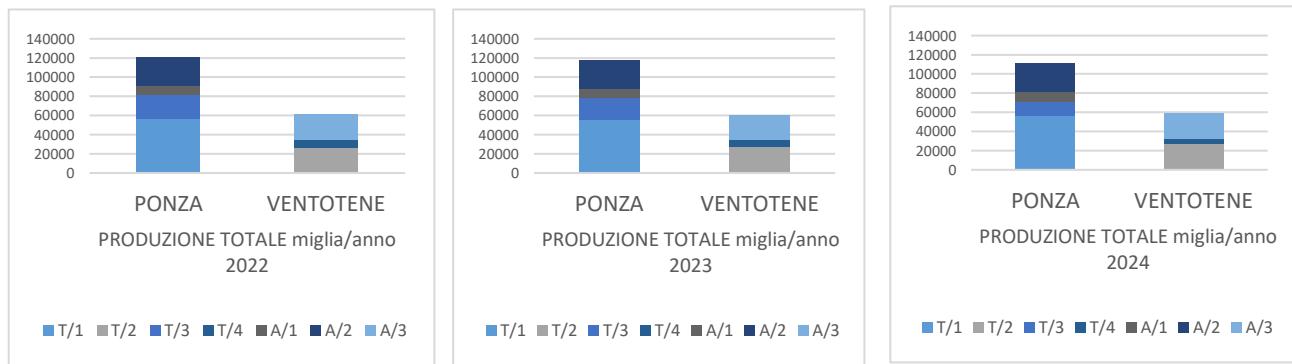
4.4 L'andamento dei servizi nell'ultimo triennio (2022-2023-2024)

4.4.1 La produzione dei servizi marittimi

È stato analizzato l'andamento della produzione dell'offerta di servizi marittimi regionali nell'arco temporale 2022 - 2024, 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 2022 – 2024, 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 67% (2022) e il 65% (2024). Il servizio su Ventotene (linee T/2, T/4 e A/3) invece ammonta ad una quota compresa tra il 33% (2022) e il 35% (2024).

Figura 3. Produzione migliatica (2022 – 2023 – 2024)



La produzione migliatica presenta complessivamente un calo del servizio erogato dal 2022 al 2024. Per quanto riguarda la domanda; i passeggeri trasportati nel triennio, hanno subito un leggero calo pari a circa il 2%. Per i servizi effettuati con *Navi*, in particolare e con riferimento ai grafici delle figure seguenti, si rileva:

- Una riduzione di quasi l'1,3% del numero di viaggi nel 2023 (con 3.416 viaggi) rispetto al 2022 (con 3.547 viaggi);
- Una diminuzione di circa l'1,2% delle miglia percorse nel 2023 (con 112.670,4 miglia percorse) rispetto al 2022 (con 116.619,2 miglia percorse);

- Una riduzione di quasi il 4% del numero di viaggi nel 2024 (con 3.036 viaggi) rispetto al 2023 (con 3.416 viaggi);
- Una diminuzione del 3% delle miglia percorse nel 2023 (con 112.670,4 miglia percorse) rispetto al 2024 (con 102.795,8 miglia percorse).

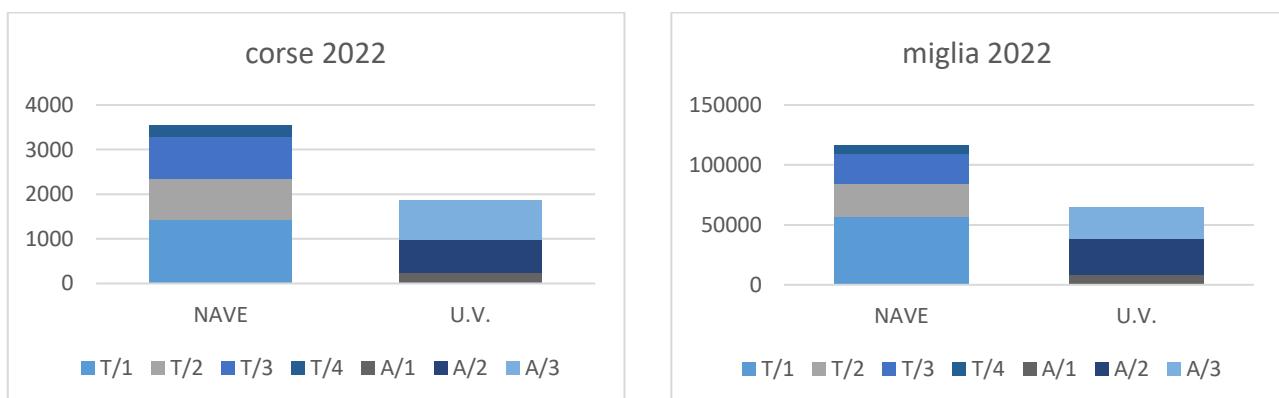
Per quanto riguarda invece i servizi effettuati con le *Unità Veloci*:

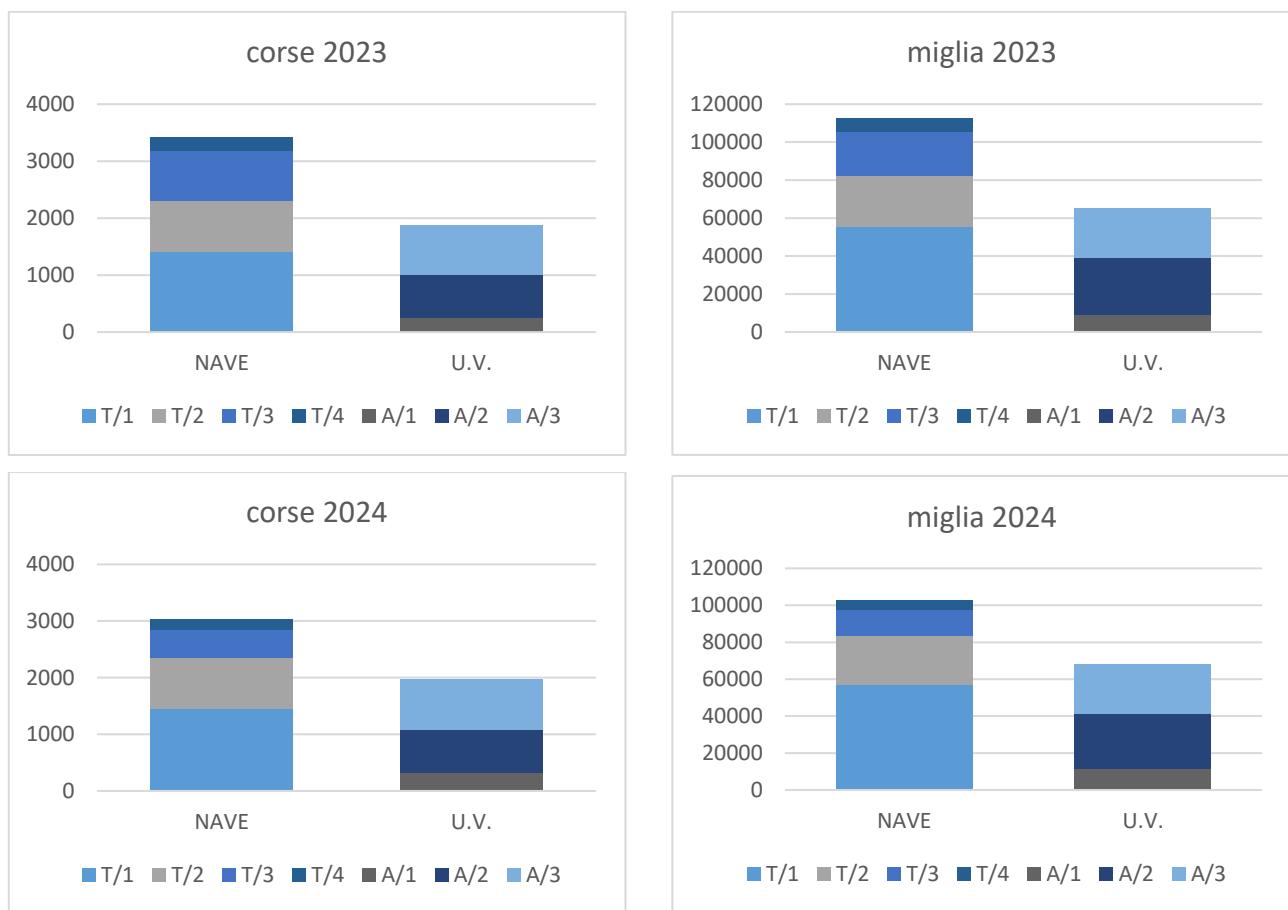
- Un aumento dello 0,2% del numero di viaggi nel 2023 (con 1.879 viaggi) rispetto al 2022 (con 1.870 viaggi);
- Un aumento dell'1,7% delle miglia percorse nel 2023 (con 65.045 miglia percorse) rispetto al 2022 (con 64.715,1 miglia percorse);
- Una crescita dell'1,6% del numero di viaggi nel 2024 (con 1.969 viaggi) rispetto al 2023 (con 1.879 viaggi);
- Un aumento dell'1,6% del numero di miglia percorse nel 2024 (con 68.126,4 miglia percorse) rispetto al 2023 (con 65.045 miglia percorse).

La totalità delle linee considerate nell'analisi segue l'andamento complessivo dell'offerta regionale marittima tra 2022, 2023 e 2024, ad eccezione delle seguenti linee:

- T/3 che nel 2024 registra una diminuzione del numero di viaggi superiore al 6% rispetto al 2023 e delle percorrenze migliatiche del 5,1% nel 2020; con una riduzione dei viaggi dell'1,2% tra il 2022 e il 2023 e delle miglia percorse dell'1% nel biennio.
- T/1 che nel 2024 registra un aumento dei viaggi di circa il 2,2% rispetto al 2023 e delle miglia percorse del 2%. Nel 2023 la tratta ha avuto lo stesso andamento del 2022.

Figura 4. Andamento complessivo dell'offerta regionale marittima (2022 - 2023 – 2024)





4.4.2 La Qualità del servizio

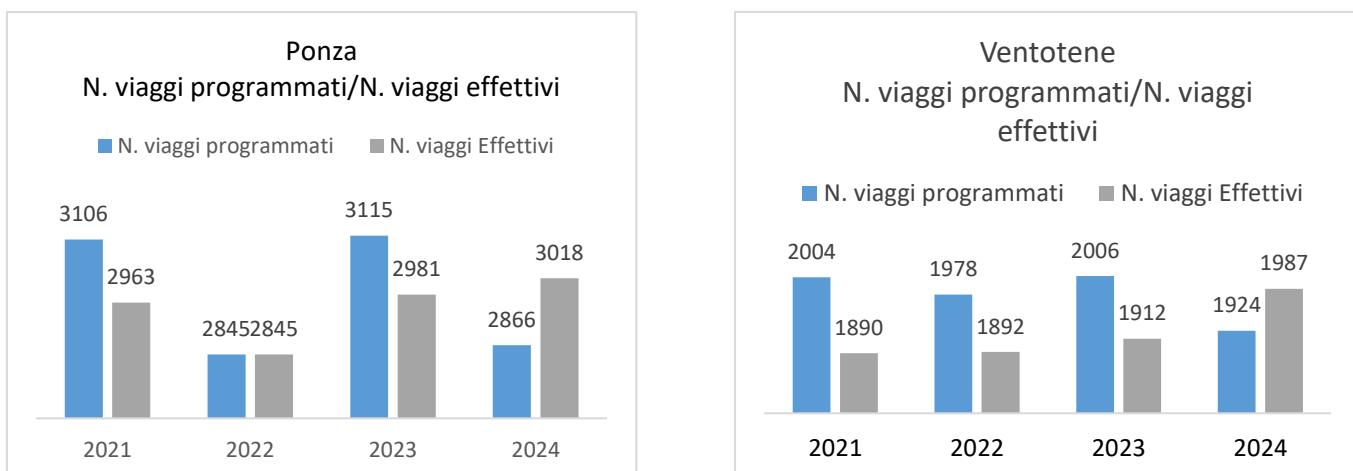
Per rappresentare l'andamento dei servizi nell'ultimo triennio si è utilizzato il parametro della regolarità del servizio, inteso come il confronto tra il numero delle corse effettuate rispetto al numero delle corse programmate. Il confronto dei dati di esercizio nel triennio mostra:

- nel 2021 una riduzione del servizio che varia, tra il 5% e il 7% a causa delle condizioni meteo avverse o per guasti dei mezzi;
- nel 2022 una riduzione (minore), che varia tra lo 0% ed il 4%, una grande ripresa in confronto agli anni precedenti;
- nel 2023 una riduzione che varia tra il 4% ed il 5%;
- nel 2024 possiamo osservare un aumento del servizio tra il 3% e il 5%, in quanto il gestore ha erogato più corse di quante ve ne erano programmate.

Tabella 11. Qualità del servizio (2021 – 2022 – 2023 – 2024)

Ponza					Ventotene			
	2021	2022	2023	2024	2021	2022	2023	2024
N. viaggi programmati	3.106	2.845	3.115	2.866	2.004	1.978	2.006	1.924
N. viaggi Effettivi	2.963	2.845	2.981	3.018	1.890	1.892	1.912	1.987
Delta	-143	0	-134	152	-114	-86	-94	63
% V. eff/V.progr	95%	100%	96%	105%	94%	96%	95%	103%
N. corse medie giorno	8	8	8	8	5	5	5	5

Figura 5. Rappresentazione grafica della qualità del servizio (2021 – 2022 – 2023 – 2024)



L'analisi del servizio effettuato evidenzia una regolarità prossima al 98%. Nel 2021 si rilevano alcune criticità dettate principalmente dalla pandemia da Covid-19.

Globalmente 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. L'analisi evidenzia, inoltre, una graduale crescita del servizio.

4.5 Il sistema tariffario attuale

Il presente paragrafo riporta i prospetti tariffari vigenti forniti dall'Impresa di Navigazione che eroga 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 e aggiornate al 1 agosto 2025, 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).

Tabella 12. Tariffe navi Ro-Ro passeggeri

Prezzi aggiornamento ISTAT				
TARFFE NAVI RO-RO PASSEGGERI	NAVE FORMIA – PONZA	NAVE FORMIA - VENTOTENE		
Prezzi inclusi IVA al 10%	Dal 01/11 al 31/03	Dal 01/04 al 31/10	Dal 01/11 al 31/03	Dal 01/04 al 31/10
ORDINARIO ADULTO (da 12 anni compiuti in su)	€ 17,30	€ 18,20	€ 14,35	€ 14,95
ORDINARIO CHILD (da 4 anni compiuti a 12 anni non compiuti)	€ 8,65	€ 9,15	€ 7,15	€ 7,55
RESIDENTE ADULTO (da 12 anni compiuti in su)	€ 6,00	€ 6,00	€ 4,80	€ 4,80
RESIDENTE CHILD (da 4 anni compiuti a 12 anni non compiuti)	€ 2,95	€ 2,95	€ 2,35	€ 2,35
INFANTE (da 0 a 4 anni non compiuti)	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
GRUPPI da 15 a 24 passeggeri	€ 14,85	€ 15,70	€ 12,40	€ 12,95
GRUPPI da 25 a 50 passeggeri	€ 13,65	€ 14,45	€ 11,30	€ 11,80
INVALIDI 1 ^a cat. (non vedenti o su sedia a rotelle)	€ 14,85	€ 15,70	€ 12,40	€ 12,95
INVALIDI 2 ^a - 3 ^a - 4 ^a categoria	€ 16,10	€ 17,00	€ 13,35	€ 13,85
TRUCKS DRIVER PER AUTISTA CAMION LUNGO OLTRE 6 METRI	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 ^a CAT. (non vedenti o su sedia)	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TESSERE PENDOLARI	€ 6,00	€ 6,00	€ 4,80	€ 4,80
GRATUITÀ GRUPPI SUPERIORE 25 passeggeri	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

Tabella 13. Tariffe unità veloci: passeggeri

TARFFE UNITÀ VELOCI: PASSEGGERI	Unità veloce FORMIA - PONZA	Unità veloce FORMIA - VENTOTENE	Unità veloce ANZIO - PONZA
Prezzi inclusi IVA al 10%	Dal 01/11 al 31/12	Dal 01/01 al 31/12	Dal 15/06 al 15/09
ORDINARIO ADULTO (da 12 anni compiuti in su)	€ 27,00	€ 21,80	€ 24,85
ORDINARIO CHILD (da 4 anni compiuti a 12 anni non compiuti)	€ 13,55	€ 10,90	€ 12,40
RESIDENTE ADULTO (da 12 anni compiuti in su)	€ 8,95	€ 7,15	€ 8,25
RESIDENTE CHILD (da 4 anni compiuti a 12 anni non compiuti)	€ 4,60	€ 3,55	€ 4,15
INFANTE (da 0 a 4 anni non compiuti)	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
GRUPPI da 15 a 24 passeggeri	€ 23,20	€ 18,75	€ 24,45
GRUPPI da 25 a 50 passeggeri	€ 21,30	€ 17,10	€ 22,00
INVALIDI 1 ^a cat. (non vedenti o su sedia a rotelle)	€ 23,20	€ 18,75	€ 23,40
INVALIDI 2 ^a - 3 ^a - 4 ^a categoria	€ 25,15	€ 20,15	€ 23,90
ACCOMPAGNATORE INVALIDO 1 ^a CAT. (non vedenti o su sedia)	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
TESSERE PENDOLARI	€ 8,95	€ 7,15	€ 0,00

Tabella 14. Tariffe nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Auto, Moto

TARIFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: AUTO, MOTO		
prezzi inclusi iva al 10%		Dal 01/01 al 31/12
Veicolo	Categoria	Tariffa (€)
Auto fino a 4 metri	Ordinario	€ 40,20
Auto oltre 4 metri	Ordinario	€ 59,05
Moto cilindrata fino a 250 cc	Ordinario	€ 20,45
Moto cilindrata oltre 250 cc	Ordinario	€ 24,35
Auto fino a 4 metri	Residente	€ 23,10
Auto oltre 4 metri	Residente	€ 37,05
Moto cilindrata fino a 250 cc	Residente	€ 10,80
Moto cilindrata oltre 250 cc	Residente	€ 14,65

Tabella 15. Tariffe nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Pullman solo di linea

TARIFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: PULLMAN SOLO DI LINEA	
Prezzi inclusi di IVA al 22% per tutte le tratte	Dal 01/01 al 31/12
Lunghezza (fino a)	Tariffa (€)
Fino a 4,50 metri	€ 30,13
Fino a 5,00 metri	€ 36,95
Fino a 5,50 metri	€ 43,88
Fino a 6,00 metri	€ 48,97
Fino a 6,50 metri	€ 53,75
Fino a 7,00 metri	€ 59,15
Fino a 7,50 metri	€ 65,05
Fino a 8,00 metri	€ 69,73
Fino a 8,50 metri	€ 74,92
Fino a 9,00 metri	€ 80,01
Fino a 10,00 metri	€ 87,65
Fino a 11,00 metri	€ 96,00
Fino a 12,00 metri	€ 104,04
Fino a 13,00 metri	€ 112,08
Fino a 14,00 metri	€ 120,43
Fino a 15,00 metri	€ 128,47
Fino a 16,00 metri	€ 137,23
Fino a 17,00 metri	€ 145,27
Fino a 18,00 metri	€ 152,50

Tabella 16. Tariffe nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Tariffe merci nave

TARFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: MERCI NAVE	
Prezzi inclusi di IVA al 22% per tutte le tratte	Dal 01/01 al 31/12
Descrizione	Tariffa (€)
MERCE VARIA E ALIMENTARE A QUINTALE	€ 3,65
FRIGORIFERI SEDIE OMBRELLONI TAVOLI A QUINTALE O FRIGORIFERI PER GELATI PIENI	€ 20,45
BOMBOLE SUB PER OSSIGENO VUOTE	€ 3,05
BIANCHERIA I SACCHI	€ 3,05
FRIGORIFERI PER GELATI VUOTI	€ 10,50
BARCHE FINO A 4 M TRASPORTATE A MANO	€ 13,65
BORSONE SUB	€ 2,45
CANI E GATTI	€ 2,45
BAGAGLIO (<i>SOLO SU UNITÀ VELOCE</i>)	€ 1,85
BICICLETTE (<i>SOLO SU NAVE</i>)	€ 3,75
GOMMONI SGONFI	€ 6,90
MOTORI FUORIBORDO FINO A 10 CV	€ 6,90
MOTORI FUORIBORDO OLTRE 10 CV	€ 10,60
TAVOLE DA VELA / CANOE	€ 10,60
ELETTRODOMESTICI	€ 11,70
FERETRI	€ 31,35
LAPIDI, CANCELLI, RINGHIERE, TONDINI DI FERRO A QUINTALE	€ 6,80
POLLAME E SELVAGGINA IN GABBIA A COLLO	€ 2,15
SCATOLO PRODOTTI COLONIALI	€ 1,20
ALTRE MERCI NON MENZIONATE A QUINTALE	€ 3,65
SPEDIZIONE MINIMA	€ 2,15

Tabella 17. Tariffe nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Autoveicoli commerciali

TARFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: AUTOVEICOLI COMMERCIALI		
prezzi inclusi iva al 22% per tutte le tratte		
Descrizione	Carico VUOTO (€)	Con Generi Alimentari (€)
Moto furgoni a tre ruote fino a 500 kg	€ 25,65	€ 22,60
Moto furgoni a quattro ruote fino a 2000 kg	€ 28,60	€ 24,45
Fino a 4,50 metri	€ 30,95	€ 27,20
Fino a 5,00 metri	€ 39,90	€ 34,00
Fino a 5,50 metri	€ 48,25	€ 40,90
Fino a 6,00 metri	€ 54,75	€ 46,10
Fino a 6,50 metri	€ 61,00	€ 50,80
Fino a 7,00 metri	€ 67,20	€ 56,30
Fino a 7,50 metri	€ 73,80	€ 62,10
Fino a 8,00 metri	€ 80,30	€ 66,90
Fino a 8,50 metri	€ 87,15	€ 71,95
Fino a 9,00 metri	€ 93,15	€ 77,05
Fino a 10,00 metri	€ 102,90	€ 84,70
Fino a 11,00 metri	€ 112,80	€ 93,15

TARIFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: AUTOVEICOLI COMMERCIALI		
prezzi inclusi iva al 22% per tutte le tratte		
Descrizione	Carico VUOTO (€)	Con Generi Alimentari (€)
Fino a 12,00 metri	€ 122,95	€ 101,10
Fino a 13,00 metri	€ 134,25	€ 109,15
Fino a 14,00 metri	€ 144,15	€ 117,60
Fino a 15,00 metri	€ 154,35	€ 125,50
Fino a 16,00 metri	€ 164,60	€ 134,25
Fino a 17,00 metri	€ 174,10	€ 142,30
Fino a 18,00 metri	€ 184,95	€ 149,95

Tabella 18. Tariffe nave Ro-Ro-Pax e Ro-Ro: Carrelli barca/rimorchi

TARIFFE NAVE RO-RO-PAX E RO-RO: CARRELLI BARCA / RIMORCHI		
prezzi inclusi iva al 10%		Dal 01/01 al 31/12
Lunghezza (fino a)	Tipologia	Tariffa (€)
Fino a 4,50 metri	Ordinario	€ 37,79
Fino a 5,00 metri	Ordinario	€ 53,15
Fino a 5,50 metri	Ordinario	€ 67,90
Fino a 6,00 metri	Ordinario	€ 78,50
Fino a 6,50 metri	Ordinario	€ 88,75
Fino a 7,00 metri	Ordinario	€ 98,95
Fino a 7,50 metri	Ordinario	€ 109,45
Fino a 8,00 metri	Ordinario	€ 119,00
Fino a 8,50 metri	Ordinario	€ 129,10
Fino a 9,00 metri	Ordinario	€ 139,55
Fino a 10,00 metri	Ordinario	€ 156,15
Fino a 4,50 metri	Residente	€ 24,55
Fino a 5,00 metri	Residente	€ 35,75
Fino a 5,50 metri	Residente	€ 47,25
Fino a 6,00 metri	Residente	€ 55,20
Fino a 6,50 metri	Residente	€ 62,50
Fino a 7,00 metri	Residente	€ 69,75
Fino a 7,50 metri	Residente	€ 77,45
Fino a 8,00 metri	Residente	€ 85,10
Fino a 8,50 metri	Residente	€ 92,35
Fino a 9,00 metri	Residente	€ 100,35
Fino a 10,00 metri	Residente	€ 112,80

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, si evidenziano tuttavia numerose modifiche al quadro orario nei diversi periodi dell'anno rendendo il programma di esercizio frammentato.

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” di 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 socioeconomici;
- 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 inherente 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

Tabella 19. 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	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 tabella sopra riportata 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 2019⁴** che censiscono gli spostamenti per studio e lavoro, interni ed esterni al comune di dimora abituale, ad esclusione del dettaglio delle direttive 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.

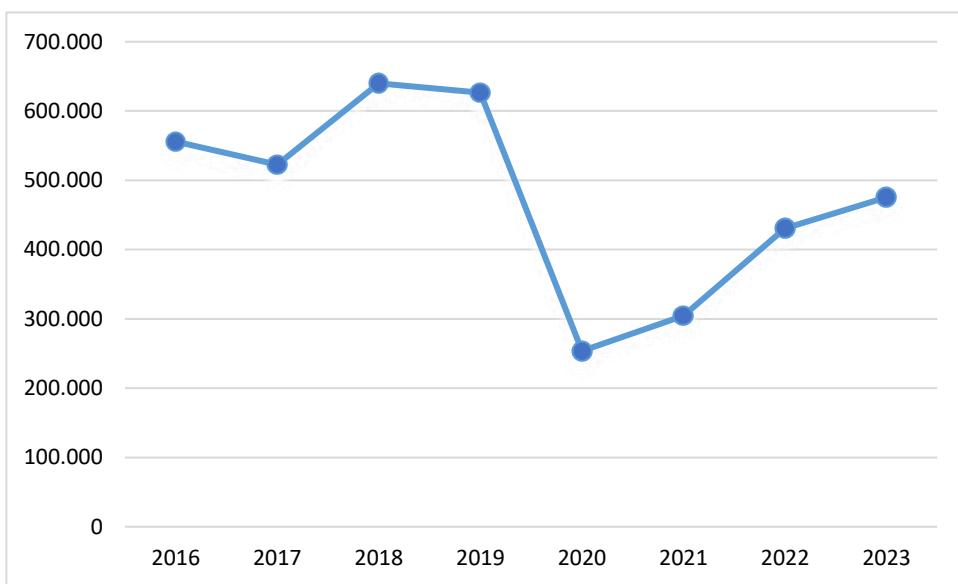
5.2 La mobilità occasionale

La domanda di mobilità occasionale è caratterizzata principalmente dagli spostamenti con motivazioni socioeconomiche. 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 Latina⁵**. Come mostrato nel grafico di seguito, la serie storica (2016-2023) 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 buona ripresa registrata tra il 2022 e il 2023.

⁴ Fonte: <https://esploradati.censimentopolopolazione.istat.it/databrowser>

⁵ Fonte: <https://statistica.regione.lazio.it/statistica/it/lazio-in-numeri/turismo/movimenti-turistici>

Figura 6. Arrivi turistici annuali nella provincia di Latina (2017-2023)



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 superiori agli 80 mila arrivi. La Tabella 22 riporta la variazione percentuale del numero di arrivi tra gli anni 2019 - 2023 e conferma che l'andamento degli arrivi nei mesi storicamente caratterizzati dai maggiori afflussi turistici non ha subito particolari decrementi.

Figura 7. Arrivi turistici mensili nella provincia di Latina (2019-2023)

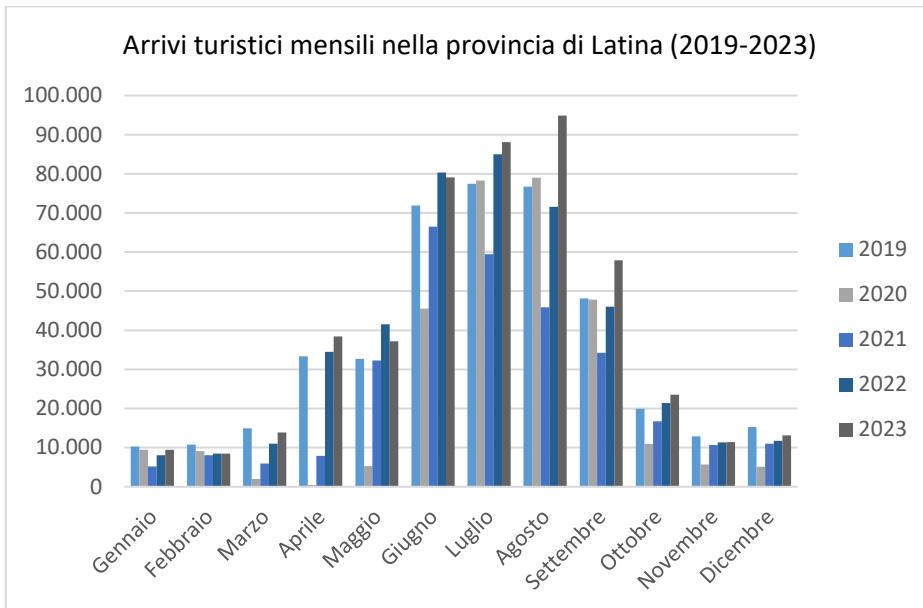


Tabella 20. Arrivi turistici mensili nella provincia di Latina 2019,2020,2021,2022 e 2023 con variazione rispetto all'anno 2019

Arrivi mensili	2019	2020	2021	2022	2023	VAR 19-20	VAR 19-21	VAR 19-22	VAR 19-23
Gennaio	10.263	9.415	5.193	8.023	9.468	-8,30%	-49,40%	-22%	-8%
Febbraio	10.760	9.149	8.052	8.444	8.441	-15,00%	-25,20%	-22%	-22%
Marzo	14.934	2.012	5.941	11.035	13.838	-86,50%	-60,20%	-26%	-7%
Aprile	33.323	412	7.913	34.513	38.411	-98,80%	-76,30%	4%	15%
Maggio	32.710	5.259	32.279	41.558	37.201	-83,90%	-1,30%	27%	14%
Giugno	71.885	45.532	66.486	80.290	79.060	-36,70%	-7,50%	12%	10%
Luglio	77.442	78.279	59.412	84.939	88.081	1,10%	-23,30%	10%	14%
Agosto	76.723	78.971	45.885	71.552	94.890	2,90%	-40,20%	-7%	24%
Settembre	48.141	47.797	34.256	46.006	57.897	-0,70%	-28,80%	-4%	20%
Ottobre	19.950	10.890	16.712	21.420	23.504	-45,40%	-16,20%	7%	18%
Novembre	12.917	5.658	10.668	11.301	11.383	-56,20%	-17,40%	-13%	-12%
Dicembre	15.283	5.127	10.983	11.740	13.107	-66,50%	-28,10%	-23%	-14%
Totale	424.331	298.501	303.780	430.821	475.281	-29,70%	-28,40%	2%	12%

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 2021 si registrano circa 304 mila arrivi turistici in provincia di Latina e 400 mila passeggeri trasportati, questi flussi subiscono una ripresa (del 7% in media) nel 2022, per poi registrare una limitata ricaduta (in media del 2%) nel 2023 nell'ambito di Ponza e Ventotene.

Figura 8. Passeggeri annuali sulle linee oggetto di Contratto (2019-2023)

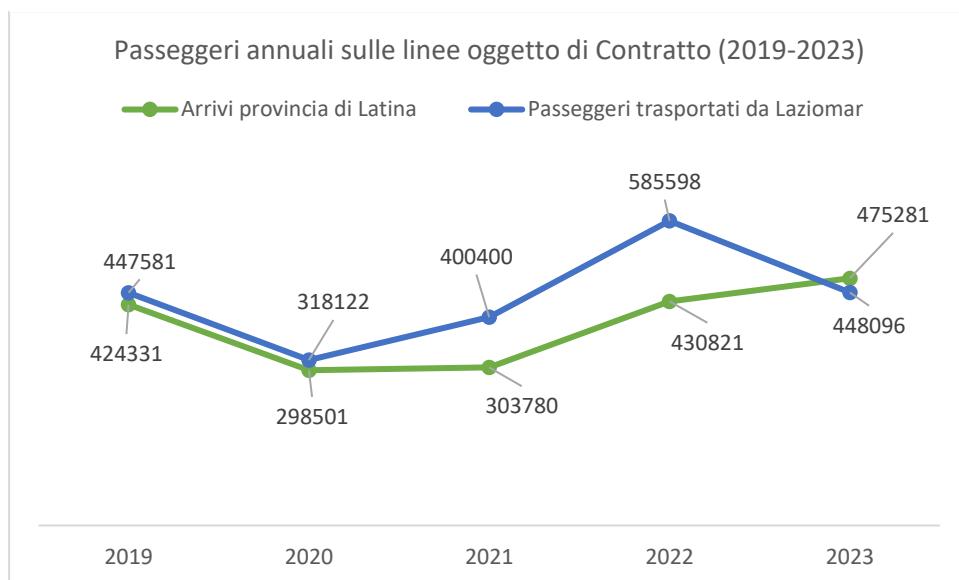


Tabella 21. Passeggeri mensili sulle linee oggetto di Contratto e variazione 2019-2020/2021 e 2021-2022/2023

Passeggeri trasportati	2019	2020	2021	2022	2023	VAR 19-20	VAR 19-21	VAR 21-22	VAR 21-23
Gennaio	10.327	12.049	6.566	9.768	10.189	16,70%	-36,40%	48,77%	4,31%
Febbraio	11.079	11.813	9.404	10.839	11.729	6,60%	-15,10%	15,26%	8,21%
Marzo	15.536	4.327	9.491	13.301	15.832	-72,10%	-38,90%	40,14%	19,03%
Aprile	26.818	1.552	13.316	23.729	29.480	-94,20%	-50,30%	78,20%	24,24%
Maggio	31.795	9.106	25.609	39.347	35.026	-71,40%	-19,50%	53,65%	-10,98%
Giugno	60.083	37.937	55.751	93.197	63.754	-36,90%	-7,20%	67,17%	-31,59%
Luglio	83.272	72.325	80.393	132.047	82.390	-13,10%	-3,50%	64,25%	-37,61%
Agosto	102.260	85.394	96.933	140.096	89.997	-16,50%	-5,20%	44,53%	-35,76%
Settembre	63.978	51.035	61.921	74.986	62.997	-20,20%	-3,20%	21,10%	-15,99%
Ottobre	20.771	15.232	19.200	22.937	22.656	-26,70%	-7,60%	19,46%	-1,23%
Novembre	10.110	9.485	10.930	12.636	10.974	-6,20%	8,10%	15,61%	-13,15%
Dicembre	11.552	7.867	10.886	12.715	13.072	-31,90%	-5,80%	16,80%	2,81%
Totale	447.581	318.122	400.400	585.598	448.096	-28,90%	-10,50%	46,25%	-23,48%

L'analisi della mobilità occasionale è stata integrata con i dati di telefonia mobile⁶, i quali consentono di analizzare i flussi di spostamento prendendo a riferimento l'**intera domanda di**

⁶ 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.

Tabella 22. Mobilità soddisfatta da ottobre a maggio (2019 – 2024)

BASSA STAGIONE		PONZA	VENTOTENE	totale	% sul totale
N. passeggeri	2019	97.809	40.262	138.071	31%
N. passeggeri	2020	54.777	16.754	71.531	22%
N. passeggeri	2021	76.112	29.431	105.543	26%
N. passeggeri	2022	102.807	44.297	147.104	25%
N. passeggeri	2023	102.807	47.966	150.773	34%

Tabella 23. Mobilità soddisfatta da giugno a settembre (2019 – 2024)

ALTA STAGIONE		PONZA	VENTOTENE	totale	% sul totale
N. passeggeri	2019	228.641	80.869	309.510	69%
N. passeggeri	2020	184.856	61.735	246.591	78%
N. passeggeri	2021	216.397	78.460	294.857	74%
N. passeggeri	2022	332.986	107.340	440.326	75%
N. passeggeri	2023	215.335	83.803	299.138	66%

Tabella 24. Mobilità complessiva soddisfatta (2019 – 2024)

ANNO		PONZA	VENTOTENE	totale
N. passeggeri	2019	326.450	121.131	447.581
N. passeggeri	2020	239.633	78.489	318.122
N. passeggeri	2021	292.509	107.891	400.400
N. passeggeri	2022	435.793	151.637	587.430
N. passeggeri	2023	318.142	131.769	449.911
N. passeggeri	2024	355.150	130.036	485.186

5.3.1 Componente passeggeri

L’analisi dei dati relativi ai passeggeri trasportati con servizi erogati nell’ambito pontino nei mesi del triennio 2022-2024 confermano l’andamento stagionale della domanda di mobilità. Il numero dei passeggeri trasportati nei mesi estivi (da giugno a settembre) risulta essere in media circa il 51% dei passeggeri annuali, con volumi registrati nel 2022 di 440.326 utenti in estate rispetto ai 784.441 passeggeri annuali (ovvero il 56%) e nel 2023 299.138 passeggeri sui 646.922 annuali (46%).

A livello annuale, si registra tra il 2021 ed il 2023 una crescita del trasportato pari al 12%.

Si evidenzia, però, una riduzione di tale valore per l'anno 2024, che rispetto all'anno precedente ha un calo del -5%, (ovvero 428.118 passeggeri trasportati nei mesi da gennaio a dicembre inclusi).

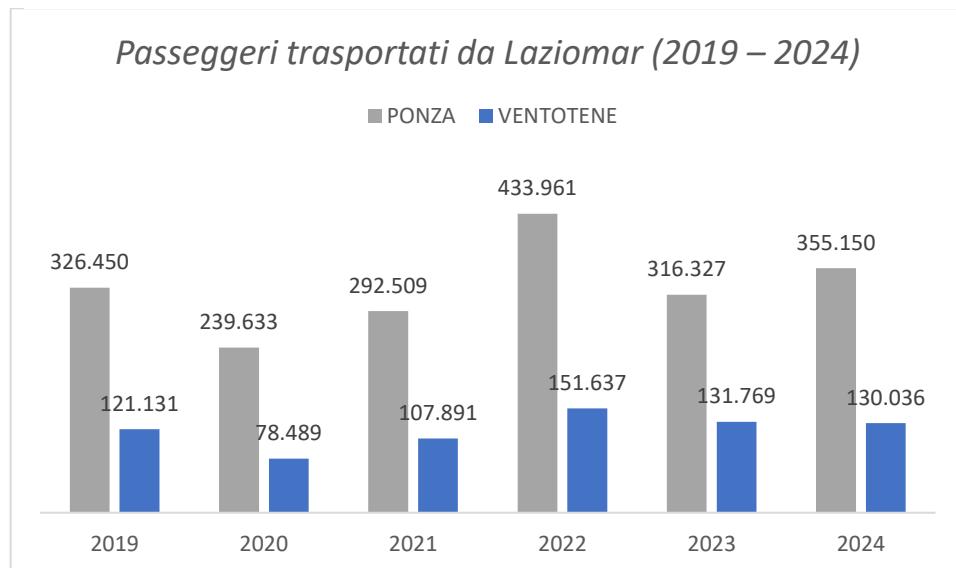
Nell'ultimo triennio si registra la seguente ripartizione dei passeggeri per tipologia di mezzo utilizzato: il 65% dei passeggeri registrato utilizza le navi, mentre il 35% le unità veloci nel 2022, per arrivare ad un 67% per quanto riguarda le navi e 33% per quanto riguarda gli aliscafi nel 2024. In generale i servizi da e per l'isola di Ponza rappresentano i 2/3 della totalità del trasporto. Infatti, in media si rilevano circa 326.543 passeggeri utilizzanti la nave, rispetto a circa i 161.239 passeggeri medi utilizzanti l'aliscofo.

Tabella 25. Valore trasportati diviso per mese (2022 – 2023)

	2022														TOTALE
	FO-PO		PO-FO		FO-VE		VE-FO		TE-PO	PO-TE	AN-PO	PO-AN	TE-VE	VE-TE	
	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	NAVE	U.V.	U.V.	NAVE	NAVE	
GENNAIO	2.516	963	2.881	682	784	389	1.078	269	94	93			10	9	9.768
FEBBRAIO	3.145	993	3.282	677	865	463	997	288	62	42			12	13	10.839
MARZO	3.678	1.193	4.023	750	1.137	622	1.268	432	87	89			13	9	13.301
APRILE	5.464	1.857	5.388	1.167	2.976	1.223	2.969	844	868	964			4	5	23.729
MAGGIO	7.793	3.305	7.502	2.423	5.246	2.316	4.763	2.344	1.899	1.743			7	6	39.347
GIUGNO	15.766	4.644	15.573	3.282	8.929	4.226	8.483	3.013	7.774	6.007	8.286	7.188	12	14	93.197
LUGLIO	16.461	6.828	16.794	5.263	10.399	4.906	10.544	3.813	9.152	8.397	20.006	19.447	17	20	132.047
AGOSTO	20.165	6.033	21.825	5.065	10.507	4.989	11.128	3.553	9.972	10.376	17.825	18.614	19	25	140.096
SETTEMBRE	11.400	2.793	13.743	2.572	8.101	2.766	8.748	3.112	4.067	4.951	5.744	6.973	9	7	74.986
OTTOBRE	5.419	2.552	5.740	1.904	2.218	1.215	2.880	649	116	226			9	9	22.937
NOVEMBRE	3.463	1.106	4.197	883	898	402	1.242	347	43	47			4	4	12.636
DICEMBRE	3.396	1.479	3.692	1.023	1.077	550	1.001	415	37	29			9	7	12.715
TOTALE	98.666	33.746	104.640	25.691	53.137	24.067	55.101	19.079	34.171	32.964	51.861	52.222	125	128	585.598

	2023														TOTALE
	FO-PO		PO-FO		FO-VE		VE-FO		TE-PO	PO-TE	AN-PO	PO-AN	TE-VE	VE-TE	
	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	U.V.	NAVE	NAVE	U.V.	U.V.	NAVE	NAVE	
GENNAIO	2.853	1.011	3.264	661	720	379	1.009	240	24	18			5	5	10.189
FEBBRAIO	3.060	1.367	3.409	947	918	483	1.053	349	69	69			3	2	11.729
MARZO	4.233	1.555	4.415	1.117	1.566	679	1.535	522	94	95			12	9	15.832
APRILE	7.250	1.773	6.646	1.484	4.476	1.453	4.020	1.396	513	441			16	12	29.480
MAGGIO	7.664	2.045	7.744	1.966	5.472	1.685	5.649	1.515	736	533			10	7	35.026
GIUGNO	12.264	3.382	10.966	3.338	6.602	2.785	5.907	2.543	4.228	3.194	4.714	3.806	11	14	63.754
LUGLIO	13.530	4.008	14.806	3.406	8.239	2.902	8.740	2.716	2.088	2.252	10.003	9.670	15	15	82.390
AGOSTO	15.872	3.003	17.241	2.578	8.599	2.616	9.489	2.220	5.490	5.413	8.711	8.733	17	15	89.997
SETTEMBRE	9.519	3.626	10.991	3.527	7.439	2.565	7.589	2.733	2.756	3.056	4.334	4.830	17	15	62.997
OTTOBRE	5.065	1.979	6.205	1.806	2.186	1.015	3.087	945	137	221	-	-	5	5	22.656
NOVEMBRE	3.264	818	3.711	610	849	343	938	337	45	57	-	-	1	1	10.974
DICEMBRE	3.737	1.361	3.934	913	1.031	592	1.041	379	35	38	-	-	6	5	13.072
TOTALE	88.311	25.928	93.332	22.353	48.097	17.497	50.057	15.895	16.215	15.387	27.762	27.039	118	105	448.096

Figura 9. Passeggeri trasportati da Laziomar (2019 – 2024)



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 poco meno di 50 mila unità tra auto, moto, bus/camper e mezzi commerciali trasportate nel 2022, con un decremento del 2% nel 2023 (circa 46,4 mila unità registrate) ed una forte ripresa nel 2024 con un volume di traffico pari a circa 43 mila veicoli ivi inclusi i commerciali (con un incremento pari al 4% rispetto all'anno precedente).

Figura 10. Trasporto auto e veicoli 2022

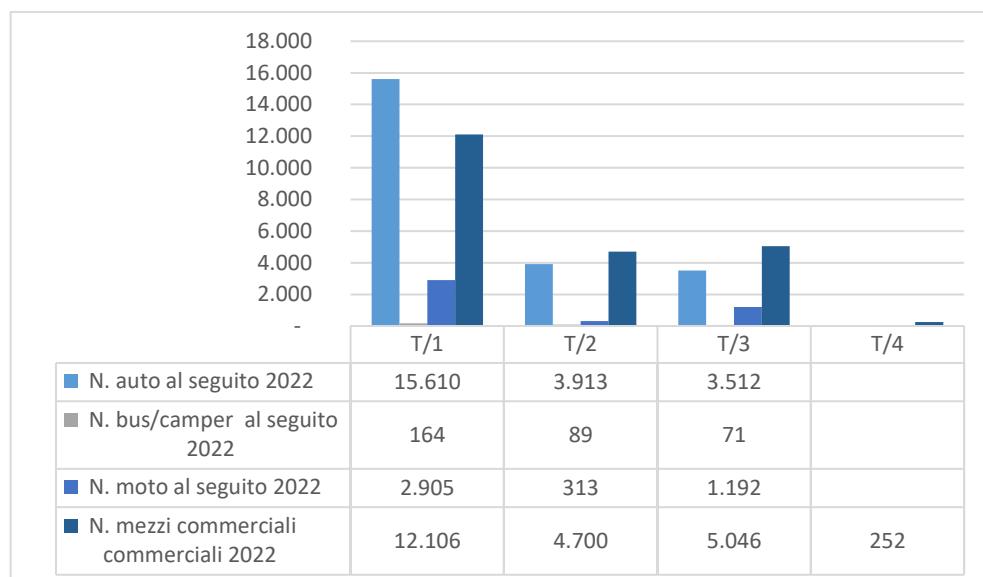


Figura 11. Trasporto auto e veicoli 2023

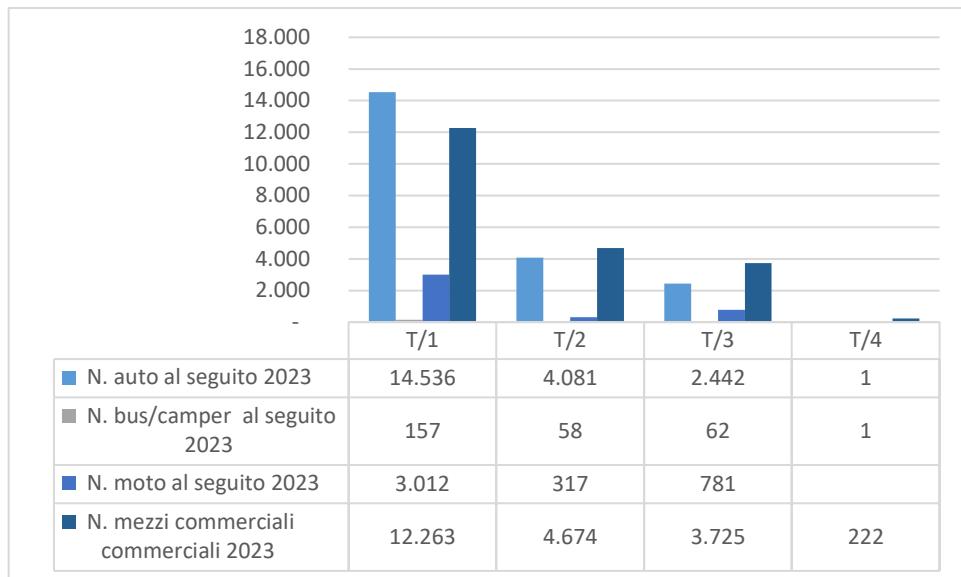
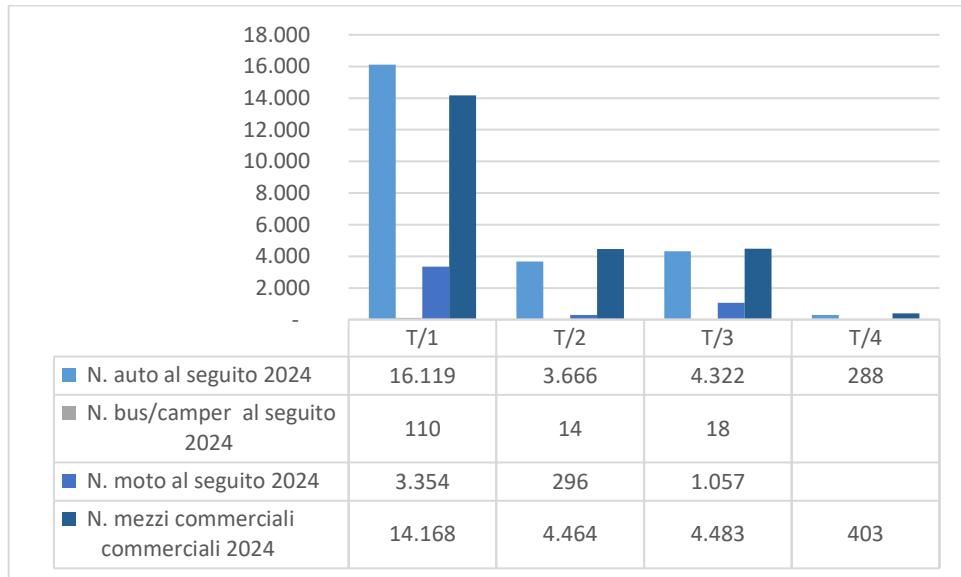


Figura 12. Trasporto auto e veicoli 2024



5.4 L'analisi della domanda potenziale

È stata stimata la **domanda trasportata attesa, passeggeri ed auto**, nell'Ambito delle isole Pontine. La tendenza di crescita della domanda potenziale è stata ricostruita a partire dai dati di domanda soddisfatta nel 2023, considerando anche i dati 2024 ad oggi disponibili.

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.

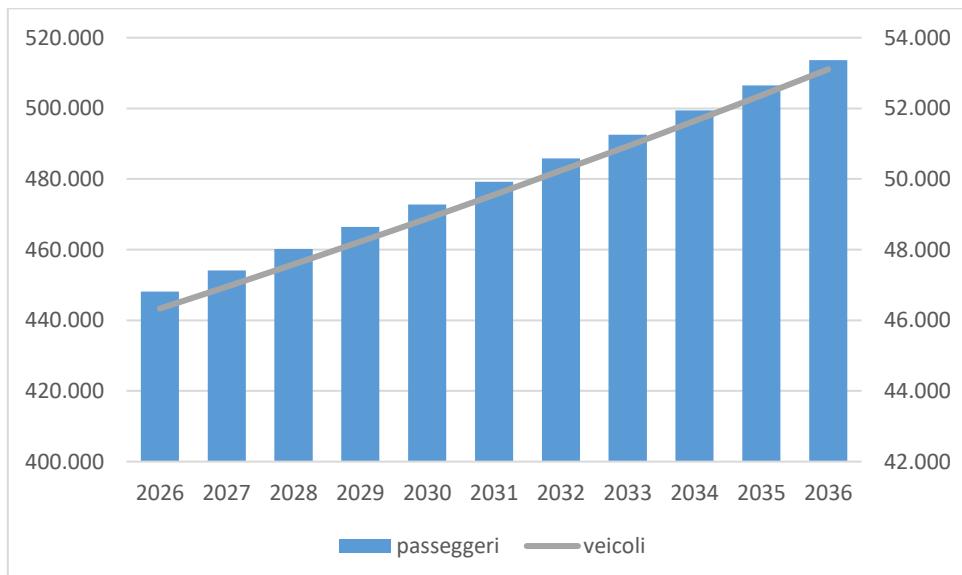
Per stimare l'andamento dei volumi dei passeggeri dal 2026 al 2036, si è ipotizzato nel primo anno un flusso di passeggeri costante pari al 2023 (448 mila passeggeri e 46332 veicoli), dal 2027 in poi, è stata ipotizzata, per quanto riguarda i passeggeri, una crescita annua fissa pari al 2%⁷.

Si è stabilito il 2023 quale anno di riferimento in quanto ultimo disponibile in cui le linee T3 e T4 risultassero ancora in piena funzione. A causa dell'insabbiamento del porto di Terracina, infatti, il numero delle corse passanti per il suddetto porto è diminuito.

Per stimare la domanda di veicoli (ivi inclusi i commerciali) è stata utilizzata la proiezione delle stime dei passeggeri attesi, e partendo da questa sono stati definiti i volumi dei veicoli attesi, moltiplicando il numero di passeggeri, con il rapporto tra i veicoli ed il volume dei passeggeri del 2023.

La proiezione della domanda di trasporto passeggeri evidenzia una crescita complessiva del +21% dal 2026 al 2036 (da 448 mila a 546 mila passeggeri totali), in linea con la crescita della domanda di trasporto di veicoli (da 46.332 a 53.105 veicoli totali).

Figura 13. Domanda potenziale (2026 - 2036)



⁷ «NextGen travellers and destinations», Deloitte, Google, 2024.

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 impone quindi il servizio di collegamento tra le Isole Pontine di Ventotene e Ponza, attualmente non previsto dal Contratto di Servizio in essere.*

Una prima consultazione degli stakeholder è stata portata avanti in occasione del primo affidamento alla fine del 2022⁸ ed è stata ripresa nel mese di marzo 2025, ed ha previsto il coinvolgimento di:

- Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio, Ufficio Locale Marittimo di Formia, Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza, Ufficio Circondariale Marittimo Terracina, Ufficio Locale Marittimo di Ventotene;
- le Amministrazioni Comunali di Ponza e Ventotene, a cui è stata trasmessa in bozza la presente Relazione Generale al fine di ottenere un riscontro sui nuovi servizi che si intende porre a gara; a seguito della trasmissione è stato svolto un incontro in presenza in Regione in data 7 ottobre 2025;
- Unione nazionale consumatori, Assarmatori, Confcommercio Laziosud, Federalberghi isole pontine, Associazione Ventotene Mia;
- rappresentanze sindacali UILTRASPORTI, FILT-CGIL e FIT-CISL con i quali è stato svolto un incontro in modalità remoto in data 07 novembre 2025.

6.1.1 I risultati della consultazione e le proposte degli stakeholder

Amministrazioni Comunali di Ponza e Ventotene

In fase della consultazione del 2025 con l'**Amministrazione Comunale di Ventotene**, è emersa la necessità di garantire il mantenimento del collegamento marittimo con la nave da carico *Tourist*, attualmente in servizio da Formia. Questa unità è l'unica adibita al trasporto di merci e merci pericolose, in sostituzione della precedente nave *Maddalena*, che operava nel medesimo collegamento con partenza da Terracina, interrotto a causa dell'inagibilità del relativo porto.

Inoltre, il Comune ha manifestato la sua disponibilità ad esaminare la possibilità di limitare le corse della triangolazione **Formia – Ponza – Ventotene** al solo periodo estivo, compreso tra aprile e settembre, evidenziando le difficoltà economiche legate alla sostenibilità del servizio durante i mesi invernali.

L'Amministrazione Comunale ha altresì espresso il suo consenso rispetto all'ipotesi di includere il 10% delle corse aggiuntive all'interno del Contratto Base, in linea con quanto già previsto dal Contratto Ponte 2025.

Tali istanze sono state accolte nell'ambito dei servizi proposti nella presente Relazione Generale.

⁸ <https://www.regione.lazio.it/documenti/79874>

Successivamente, rispettivamente in data 06/10/2025 e 10/10/2025 sono state inoltrate dal comune di Ponza e da quello di Ventotene delle richieste di migliorie del nuovo servizio offerto. Le richieste possono essere raggruppate in:

1. Corse aggiuntive nel periodo della festa padronale di Santa Candida;
2. Prolungamento periodo estivo della linea A1 Anzio – Ponza;
3. Bigliettazione gratuita per gli utenti over 70;
4. Conferma della “travel card” per gli studenti residenti.

Tali richieste sono state accolte all'interno del nuovo affidamento.

Sono state avanzate anche ulteriori richieste: per conto di Ponza, è stata richiesta una corsa merci aggiuntiva in mattinata, la reintroduzione del servizio con navi ro-ro/pax per quanto riguarda i collegamenti con Anzio, una modifica del servizio di biglietteria rendendolo più smart grazie all'acquisto di ticket online, convalidazione online e notifiche digitali, un incremento da parte dell'operatore riguardante le attività pubblicitarie e di marketing, un accordo di coordinamento intermodale con i gestori ferroviari. Per quanto riguarda Ventotene, vengono richieste svariate agevolazioni tariffarie, e la possibilità di installare delle celle frigorifere all'interno della nave roro.

Le ulteriori richieste potranno essere valutate come elementi premiali in sede di eventuale gara qualora dalla consultazione delle Imprese di Navigazione emergesse il fallimento di mercato.

Ufficio circondariale marittimo di Ponza

Viene confermato che, dalla precedente rilevazione, non sono avvenute modifiche sostanziali alla struttura portuale, se non lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Il porto di Ponza è classificato come **porto di 1^a categoria – IV classe e porto rifugio**. È utilizzato da unità da pesca, diporto (anche per noleggio e locazione), e da navi passeggeri per collegamenti con Formia, Anzio, Terracina, San Felice Circeo e Napoli (via Ventotene) a seconda della stagione.

Zone e caratteristiche tecniche del porto:

- **Banchina Punta Bianca:** 43 m di lunghezza, fondale fino a 7 m, area di 840 m², destinata al traffico passeggeri e merci.
- **Molo Musco:** tratto destinato al traffico di linea tra la 7^a e la 18^a bitta, lunghezza circa 90 m, fondali 4,5 m, accesso consentito a unità fino a 40 m (con possibilità di deroga tramite valutazione di rischio).
- **Banchina Tenente di Fazio:** 150 m di lunghezza, fondale 4 m, usata da unità di piccole dimensioni.
- **Banchina Caletta:** 173 m, fondale 2 m, destinata al diporto.

- **Scalo Mamožio:** 56 m, fondale 2 m, per unità da diporto.

Il porto non ha posti assegnati a singole unità, ma zone riservate per tipologie di imbarcazioni. Il traffico varia molto tra periodo estivo e invernale.

Tabella 26. Traffico registrato nel 2024 (periodo maggio-settembre)

SOCIETÀ	N. CORSE	PASSEGGERI ARRIVATI	PASSEGGERI PARTITI	MERCI (AUTOMEZZI)
NLG	3	42.257	41.428	-
VETOR	3	6.971	6.379	-
SNAV	2	7.902	7.009	-
Pontina Navigazione/Hipponion	1	11.849	11.529	-
Trasporto Libero (merci)	1	-	-	247

Ufficio locale marittimo di Ventotene

Il porto di Ventotene è classificato come porto di 2^a categoria – 3^a classe ed è utilizzato principalmente per il traffico passeggeri, il diporto e, in misura minore, per la pesca. Non ha subito modifiche strutturali recenti, se non interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Il porto è diviso tra:

- Porto Vecchio;
- Porto Nuovo (Cala Rossano), dotato di tre banchine operative:
 - una per traghetti e aliscafi (Ro-Ro e HSC);
 - una per aliscafi medi;
 - una per il trasporto merci

I fondali sono poco profondi (intorno ai 3–3,5 m) e soggetti a interramento. Durante l'estate, il traffico aumenta sensibilmente e vengono installati pontili galleggianti per l'accoglienza delle unità da diporto, che possono arrivare fino a 100. Sono presenti diverse aree interdette alla navigazione e attività subacquee per motivi di sicurezza geologica. Il collegamento di linea principale è con Formia, attivo tutto l'anno, con ulteriori tratte stagionali per Napoli/Ischia e Ponza.

Capitaneria di Porto di Gaeta - Ufficio Locale Marittimo di Formia

Il porto di Formia è stato recentemente oggetto di lavori, in particolare il Molo Vespucci, il quale ha subito lavori di adeguamento funzionale per accogliere le unità di linea che verranno trasferite dall'attuale banchina Azzurra. Sono stati posati sette corpi morti sul fondale per l'ormeggio dei traghetti. Le catene di collegamento con la banchina non sono ancora installate, per motivi di sicurezza, e verranno posizionate solo quando l'area sarà ufficialmente dedicata esclusivamente al traffico passeggeri da/per le isole Pontine. Le operazioni sono state completate a gennaio 2025 sotto la supervisione della Capitaneria di Porto e di subacquei certificati.

Capitaneria di Porto di Roma Fiumicino - Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Anzio ha fornito in fase di ricerca le informazioni tecniche e operative sul porto di Anzio.

Si segnala che il porto è interessato da un fenomeno di insabbiamento e dalla decadenza della concessione alla società Capo d'Anzio S.p.A., con la conseguente intenzione dell'Amministrazione comunale di subentrare nella gestione. Viene previsto un dragaggio per ripristinare la piena operatività del porto. Vengono indicati i dati tecnici dell'attuale area di ormeggio, con fondali di 3,3 metri e altezza banchina di 1,3 metri, e le limitazioni per l'accesso (pescaggio massimo di 3,6 metri). Si menzionano inoltre le caratteristiche della banchina commerciale (3° braccio), con fondali fino a 4,1 metri e lunghezza utile di 300 metri.

Infine, si sottolinea l'obbligo di accesso al porto solo nelle ore diurne per unità passeggeri e i limiti per la navigazione degli aliscafi.

Il porto di Anzio in data 17/06/2025 ha avviato i lavori per lo spostamento di circa 2,500 mt cubi di sabbia nell'area portuale al fine di determinare un accesso navigabile di circa 30 mt. di larghezza e una profondità variabile di 4 – 4,5 mt. Tali attività permetteranno di mettere in sicurezza il passaggio della navigazione portuale e proseguiranno nel mese di luglio con ulteriori importanti attività di drenaggio di circa 27.000/30.000 mt cubi di sabbia da trasferire, quale ripascimento, in altre zone della costa di Anzio.

Porto di Terracina

Il porto di Terracina presenta alcune limitazioni operative significative a causa della presenza di bassi fondali e di una barra sabbiosa all'ingresso. Le unità con lunghezza superiore a 50 metri o pescaggio oltre i 2,5 metri non possono accedere, salvo deroga in una specifica porzione del porto (tra i fanali d'ingresso e il Molo Gregoriano). Anche in quel caso, i comandanti devono garantire, sotto la propria responsabilità, la sicurezza del passaggio. Attualmente i due ormeggi disponibili al Molo Gregoriano sono occupati da due navi: una inoperativa e l'altra attiva per il trasporto merci.

È previsto un collegamento estivo con Ponza operato da NLG con nave veloce.

Associazione Ventotene Mia

L'associazione Ventotene Mia ha trasmesso una serie di proposte per il nuovo contratto di servizio dei collegamenti marittimi tra la terraferma e le isole Pontine, con l'obiettivo di migliorare l'efficienza del servizio e valorizzare l'offerta turistica locale. In primo luogo, si chiede di istituire, nel periodo estivo (15 giugno – 20 settembre), un collegamento diretto e veloce tra Ventotene e Ponza, favorendo così l'interscambio turistico tra le due isole. Si propone inoltre di introdurre la bigliettazione online e promuovere l'integrazione con il sistema ferroviario.

Viene anche segnalata la necessità di tariffe agevolate o abbonamenti dedicati per i lavoratori stagionali con contratto regolare, per ridurre i costi a carico delle imprese isolane che fanno ricorso a manodopera dalla terraferma. Un'ulteriore richiesta riguarda l'inserimento, nel contratto, di un capitolo specifico per il trasporto dei rifiuti solidi urbani da Ponza e Ventotene, proponendo l'applicazione di una tariffa dedicata.

L'associazione sottolinea anche l'opportunità di avviare una campagna di comunicazione condivisa tra vettore e territorio, per promuovere le isole anche nei periodi di bassa stagione, accompagnata da opportune tariffe promozionali. Infine, si chiede di garantire il trasporto gratuito dei quotidiani durante tutto l'anno, misura dal costo limitato ma dal significativo valore culturale per le comunità isolane.

Rappresentanze Sindacali

Le rappresentanze sindacali rivendicano la necessità di un miglioramento della qualità e quantità del servizio di continuità territoriale, vitale per le comunità interessate, nonché la sollecita definizione di un nuovo contratto di servizio al fine di poter di rinnovare gli accordi integrativi previsti dal nuovo CCNL di categoria.

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 auspicata favorevolmente l'introduzione di agevolazioni tariffarie per alcune categorie di cittadini residenti (studenti e over 70). Tali istanze sono state accolte favorevolmente nella definizione dei servizi futuri.

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 al capitolo 4.5.

Si prevede l'aggiornamento periodico di tali tariffe al tasso di inflazione, a discrezione della Regione Lazio, ogni 12 mesi (a partire dal tredicesimo mese di validità del contratto) su richiesta dell'Impresa di Navigazione, nella misura massima, per ciascun titolo tariffario, della media delle variazioni dell'"Indice dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impiegati" (FOI) senza tabacchi per il territorio nazionale nei 12 mesi precedenti alla richiesta di aggiornamento.

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 previsto per l’anno 2025 (in termini di programmazione di servizio ed orari) in quanto risulta consolidato sul territorio ed in linea con le necessità dello stesso, così come emerso dalla consultazione dei portatori di interesse.

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 e Formia 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, ad eccezione del collegamento RoRo tra il porto di Terracina e le isole, impossibilitato a causa dei problemi strutturali dello scalo. 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) con interessanti potenzialità di crescita per gli spostamenti socioeconomici;
- dalla valorizzazione delle “stagionalità” suddivise in Bassa, Alta e Media:
 - Bassa Stagione: dal 12 ottobre al 31 marzo;
 - Media Stagione: dal 1° aprile al 31 maggio e dal 1° ottobre al 12 ottobre;
 - Alta Stagione: dal 1° 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, come anticipato, 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 Sud⁹ in occasione della prima consultazione e dall’Associazione Ventotene Mia nel mese di giugno 2025 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 socioeconomici regionali e nazionali tra le due isole e le possibilità di spostamento e collegamento dei residenti isolani per e da Formia in alcuni periodi dell’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 fine settimana, 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.

⁹ “Contributo di valutazione a supporto dell’integrazione dei collegamenti nell’ambito dell’Arcipelago Pontine”, nota del 22 dicembre 2022 <https://www.regione.lazio.it/documenti/79874>.

Figura 14. Programmazione dei servizi tra Ponza e Ventotene (Fonte: sito SNAV)

Isole Pontine



High speed Crafts
Unità veloci

Dal 7 Giugno al 14 Settembre

Venerdì, Sabato, Domenica e Lunedì

Sa-Do-Lu (Luglio e Agosto)	Arr.	Part.	Lunedì (Luglio e Agosto)	Arr.	Part.
Napoli (Beverello)	-	08:10	Ponza	-	11:15*
Casamicciola	09:00	09:10	Ventotene	12:05	12:15
Ventotene	10:00	10:10	Casamicciola	13:10	13:15*
Ponza	11:00	-	Napoli (Beverello)	14:20	-

Giugno e Settembre solo Domenica

Venerdì (Giugno-Settembre)	Arr.	Part.	Ve-Sa-Do (Luglio e Agosto)	Arr.	Part.
Napoli (Beverello)	-	15:10	Ponza	-	18:00
Casamicciola	15:55	16:15	Ventotene	18:50	19:00
Ventotene	17:05	17:15	Casamicciola	19:50	20:00
Ponza	18:05	-	Napoli (Beverello)	20:50	-

Venerdì e Domenica: Giugno e Settembre

Partenza supplementare 7 Giugno 2025

Da Napoli Beverello alle 06:10 / dalle Isole Pontine alle 18:20

Figura 15. Esempio schema di rete: ipotesi di orario, in un giorno feriale dell'Alta Stagione, del servizio proposto inter-isole



Il servizio inter-isole rappresenta quindi la risposta alle indicazioni del legislatore regionale per garantire al territorio un **maggior sviluppo socioeconomico, 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 in alta stagione** pari a **9.760 miglia¹⁰**, da effettuarsi con **unità veloce**.

L’articolazione del servizio inter-isole, **a parità di naviglio utilizzato** è stato formulato a partire dall’attuale rete ed orari¹¹ della linea A2 (Formia – Ponza) prolungata a Ventotene e della linea A3 (Formia – Ventotene) prolungata a Ponza.

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). La tabella seguente evidenzia il dettaglio degli orari proposti delle corse della linea A2, prolungate su Ventotene effettuate nell’alta stagione, in linea con quanto richiesto dall’Amministrazione di Ventotene stessa¹².

Tabella 27. Prime indicazioni di orario – A2 prolungata a Ventotene

Stagionalità		Alta			
Frequenza		lun - sab		dom	
Cod. Linea	Percorso	p.	a.	p.	a.
A2prol	Ponza - Ventotene	19:45	20:35	19:45	20:35
A2prol	Ventotene - Ponza	06:45	07:35	08:00	08:50

La tabella seguente evidenzia invece il dettaglio degli orari proposti delle corse della linea A3, prolungate su Ponza nella sola alta stagione¹³.

Tabella 28. Prime indicazioni di orario – A3 prolungata a Ponza

Stagionalità		Alta			
Frequenza		lun - sab		dom	
Cod. Linea	Percorso	p.	a.	p.	a.
A3prol	Ventotene - Ponza	19:20	20:10	19:20	20:10
A3prol	Ponza - Ventotene	05:45	06:35	06:45	07:35

¹⁰ Con riferimento all’anno 2027.

¹¹ A partire dall’Orario Laziomar 2025.

¹² Ipotizzando un tempo di scalo a Ponza di 10’.

¹³ Ipotizzando un tempo di scalo a Ventotene di 10’.

7.2 La produzione prevista nell’ambito Pontino

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.

Tabella 29. Fascia oraria dei servizi

SIGLA	FASCIA ORARIA	DESCRIZIONE FASCIA ORARIA
PM	Punta Mattutina	in arrivo al porto finale tra le 6:30 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) ricopre 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 6 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 3 direttive.

Tabella 30. Elenco delle linee di progetto dei servizi regionali

LINEE	DIRETTRICI
T1	Formia - Ponza vv. (con navi traghetto Ro-Ro pax)
T2	Formia - Ventotene vv. (con navi traghetto Ro-Ro pax)
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv. (con nave da carico)
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, ricavata dall’applicazione dell’orario 2025, e la produzione prevista nello scenario di progetto ricavata:

- Applicando l’orario attuale al calendario 2027, anno di avvio del servizio;
- Integrando il collegamento tra le isole descritto al paragrafo 7.1.1.;
- Uniformando le interruzioni non coincidenti con la fine del mese (ad esempio chiudendo la media stagione primaverile al 31 maggio anziché al 28 maggio);
- Applicando l’orario previsto per il mese di maggio all’intero periodo di media stagione individuato dal 1° aprile al 31 maggio e dal 1° ottobre al 12 ottobre, al fine di rendere meno frammentato il programma di esercizio nel corso dell’anno;
- Integrando le richieste del comune di Ponza e Ventotene descritto al paragrafo 6.1.1.

Con riferimento all’ultimo punto; per far fronte alle richieste di potenziamento in occasione della **Festa di Santa Candida**, è stata elaborata una stima di un set minimo di corse straordinarie “tipo”, attivabili ogni anno nel periodo della festività, con possibilità di adeguamento in base alle specifiche richieste dei Comuni. Le corse aggiuntive riguarderanno in particolare gli ultimi quattro giorni dell’evento: **18, 19, 20 e 21 settembre**.

È stata quindi ipotizzata la necessità di introdurre **5 corse supplementari**, con un incremento complessivo di **150 miglia** (3 corse sulla relazione Formia–Ventotene UV e 2 corse sulla Formia–Ventotene Ro-Ro). Le 5 corse supplementari potranno essere attivate dall’IN negli orari concordati con le Amministrazioni locali in prossimità dell’evento, in occasione di tale manifestazione, inoltre, le corse previste da programma di esercizio potranno subire variazioni di orario.

Per rispondere alle esigenze di mobilità emerse in corrispondenza della conclusione del periodo estivo, è stato disposto il **prolungamento del servizio della linea A1** per tutti i fine settimana del mese di ottobre. L’intervento ha comportato l’aggiunta di **30 corse**, pari a un totale di **1.089 miglia** sulla tratta Anzio–Ponza e ritorno.

Vista l’esigenza manifestata del territorio, si è deciso di prevedere la gratuità per i residenti **over 70** delle isole. A tal proposito, è stata effettuata una stima della sostenibilità economica e dello

scenario nel caso in cui si rilevasse il fallimento del mercato e fosse necessario affidare i servizi in oggetto tramite gara.

Con riferimento alle “Travel card” per gli studenti residenti, si conferma il mantenimento del servizio richiesto.

Complessivamente, nello **scenario di progetto**, l’ambito Pontino sviluppa **202.814,6 miglia annuali**, di cui 191.815,6 sulle linee attualmente erogate, derivanti dall’applicazione del programma di esercizio 2025 su calendario 2027, 9.760 miglia nei collegamenti inter-isole tra Ponza e Ventotene (prol2 e prol3) e 1.239 miglia in più riguardanti le aggiunte richieste. Si evidenzia quindi un incremento di circa il 7% rispetto alla produzione attuale.

Tabella 31. Volume di produzione dei servizi nell’Ambito Pontino

COD	LINEA/DIREZIONE	LUNGH. (MIGLIA)	PRODUZIONE ATTUALE (2025)	PRODUZIONE PROGETTO (su Calendario 2027)	CORSE ATTUALI (2025)	CORSE PROPOSTE (su calendario 2027)
T1	Formia - Ponza e vv.	39,4	72.023,2	72.890,0	1.828	1.850
T2	Formia - Ventotene e vv.	30	27.420,0	27.780,0	914	926
T3	nave da carico		18.258,0	18.479,2	690	700
A1	Anzio - Ponza	36,3	11.398,2	12.414,6	314	342
A2	Formia - Ponza e vv.	39,4	33.017,2	32.780,8	838	832
A2prol	Formia - Ponza e vv.	39,4	-	4.880,0	-	244
A3	Formia - Ventotene e vv.	30	28.080,0	28.710,0	936	957
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20	-	4.880,0	-	244
TOTALE			190.196,6	202.814,6	5.520	6.095

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, lunghezza (espressa in miglia), numero di corse settimanali per fasce orario, settimana, stagionalità e anno e produzione migliatica annuale nelle tre diverse Stagionalità (alta stagione dal 1/06 al 30/09, media stagione dal 1/04 al 31/05 e dal 1/10 al 12/10, bassa stagione dal 13/10 al 31/03).

Tabella 32. Livello di servizio – Alta stagione

CODICE	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA								PROD. MIGLIA
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT. SETTIMANA	TOT. ALTA STAGIONE	
T1	Formia - Ponza e vv.	39,4	7	14	7	-	13	1	42	732	28.840,8
T2	Formia - Ventotene e vv.	30	-	12	4	1	7	-	24	418	12.540,0
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.		-	10	-	5	5	-	20	352	8.800,0
A1	Anzio - Ponza e vv.	36,3	-	9	-	2	7	-	18	312	11.325,6
A2	Formia - Ponza e vv.	39,4	-	10	-	3	7	-	20	346	13.632,4
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20	7	-	-	-	-	7	14	244	4.880,0
A3	Formia – Ventotene e vv.	30	7	4	-	4	7	-	22	387	11.610,0
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20	7	-	-	-	-	7	14	244	4.880,0
Totale Alta stagione			28	59	11	15	46	15	174	3.035	96.508,8*

*Questo totale è comprensivo delle corse aggiuntive dedicate alla festa padronale di Santa Candida

Tabella 33. Livello di servizio – Media stagione

CODICE	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA								PROD. MIGLIA
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT. SETTIMANA	TOT. MEDIA STAGIONE	
T1	Formia - Ponza e vv.	39,4	7	14	7	-	13	1	42	438	17.257,2
T2	Formia - Ventotene e vv.	30	-	8	-	4	4	-	16	168	5.040,0
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.		2	3	3	2	-	-	10	104	2.888,0
A1	Anzio - Ponza e vv.	36,3	-	-	-	-	-	-	-	12*	435,6
A2	Formia - Ponza e vv.	39,4	2	5	-	-	7	-	14	146	5.752,4
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A3	Formia – Ventotene e vv.	30	6	5	-	4	7	-	22	230	6.900,0
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totale Media stagione			17	35	10	10	31	1	104	1.098	38.273

*Corse relative al periodo 01 ottobre – 12 ottobre

Tabella 34. Livello di servizio – Bassa stagione

CODICE	LINEA/DIREZIONE	LUNG. (MIGLIA)	N. CORSE/SETTIMANA								PROD. MIGLIA	TOT. BASSA STAGIONE
			PM	MM	PP	MP	PS	MS	TOT. SETTIMANA	TOT. BASSA STAGIONE		
T1	Formia - Ponza e vv.	39,4	7	7	6	1	7	-	28	680	26.792,0	
T2	Formia - Ventotene e vv.	30	-	7	-	7	-	-	14	340	10.200,0	
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.		2	3	3	2	-	-	10	244	6.791,2	
A1	Anzio - Ponza e vv.	36,3	-	-	-	-	-	-	-	18*	653,4	
A2	Formia - Ponza e vv.	39,4	-	7	5	2	-	-	14	340	13.396,0	
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A3	Formia – Ventotene e vv.	30	6	1	-	7	-	-	14	340	10.200,0	
A3prol	Ventotene - Ponza e vv.	20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Totale Bassa stagione			15	25	14	19	7	-	80	1.962	68.032,6	

*Corse relative al periodo 13 ottobre - 31 ottobre

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.

Tabella 35. Orario indicativo di esercizio 2027

Codice linea	tipologia	TOTALE MIGLIA												
		A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	
A1	UNITÀ VELOCE	A	Anzio - Ponza	08:45:00	01:30:00	10:15:00	MM	36.3	132	4.791,6	-	-	-	-
A1	UNITÀ VELOCE	A	Anzio - Ponza	15:00:00	01:30:00	16:30:00	MP	36.3	39	1.415,7	-	-	-	-
A1	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Anzio	12:00:00	01:30:00	13:30:00	MM	36.3	39	1.415,7	-	-	-	-
A1	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Anzio	17:30:00	01:30:00	19:00:00	PS	36.3	132	4.791,6	-	-	-	-
A2	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ponza	11:00:00	01:20:00	12:20:00	MM	39,4	52	2.048,8	-	-	-	-
A2	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ponza	14:30:00	01:20:00	15:50:00	PP	39,4	120	4.728,0	21	20	23	-
A2	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ponza	15:00:00	01:20:00	16:20:00	MP	39,4	50	1.970,0	10	8	8	-
A2	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ponza	17:00:00	01:20:00	18:20:00	PS	39,4	73	2.876,2	-	-	-	-
A2	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ponza	18:10:00	01:20:00	19:30:00	PS	39,4	121	4.767,4	-	-	-	-
A2	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Formia	06:45:00	01:20:00	08:05:00	PM	39,4	21	827,4	-	-	-	-
A2	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Formia	07:45:00	01:20:00	09:05:00	MM	39,4	289	11.386,6	26	24	27	17
A2	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Formia	09:00:00	01:20:00	10:20:00	MM	39,4	28	1.103,2	-	-	-	4
A2	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Formia	10:00:00	01:20:00	11:20:00	MM	39,4	27	1.063,8	5	4	4	-
A2	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Formia	16:00:00	02:00:00	18:00:00	MP	39,4	51	2.009,4	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	A	Ponza - Ventotene	07:45:00	00:50:00	08:35:00	PM	20	1	20,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	A	Ponza - Ventotene	14:30:00	00:50:00	15:20:00	PP	20	1	20,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	A	Ponza - Ventotene	19:45:00	00:50:00	20:35:00	MS	20	120	2.400,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Ponza	01:00:00	00:50:00	01:50:00	PM	20	1	20,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Ponza	06:45:00	00:50:00	07:35:00	PM	20	103	2.060,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Ponza	12:00:00	00:50:00	12:50:00	MM	20	1	20,0	-	-	-	-
A2prol	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Ponza	08:00:00	00:50:00	08:50:00	PM	20	17	340,0	-	-	-	-

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

Codice linea	tipologia	A o R	descrizione percorso	orario di partenza	durata	orario di arrivo	distanza (miglia marine)	fascia oraria	n. corse annue	percorrenze (miglia annue)												TOTALE MIGLIA																	
										Gen	Feb	Mar	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre						
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	11:00:00	01:10:00	12:10:00	MM	30	1	30.0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.0	-	-	-	30.0		
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	11:15:00	01:10:00	12:25:00	MM	30	112	3.360.0	-	-	-	17	18	18	17	18	17	7	-	-	112	-	-	-	510.0	540.0	540.0	510.0	540.0	510.0	210.0	-	-	-	3.360.0		
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	13:45:00	01:10:00	14:55:00	PP	30	1	30.0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.0	-	-	-	30.0		
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	15:30:00	01:10:00	16:40:00	MP	30	167	5.010.0	31	28	31	-	-	-	-	-	-	16	30	31	167	930.0	840.0	930.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	480.0	900.0	930.0	5.010.0
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	16:30:00	01:10:00	17:40:00	MP	30	3	90.0	-	-	-	-	-	-	-	-	3	-	-	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90.0	-	-	-	90.0	
A3	UNITÀ VELOCE	A	Formia - Ventotene	18:00:00	01:10:00	19:10:00	PS	30	195	5.850.0	-	-	-	30	31	30	31	31	30	12	-	-	195	-	-	-	900.0	930.0	900.0	930.0	930.0	900.0	360.0	-	-	-	5.850.0		
A3	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Formia	06:45:00	01:10:00	07:55:00	PM	30	308	9.240.0	26	24	27	26	25	26	27	26	25	26	25	25	308	780.0	720.0	810.0	780.0	750.0	780.0	810.0	780.0	750.0	780.0	750.0	750.0	9.240.0			
A3	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Formia	07:45:00	01:10:00	08:55:00	PM	30	16	480.0	-	-	-	-	-	4	4	5	3	-	-	16	-	-	-	-	-	-	120.0	120.0	150.0	90.0	-	-	-	480.0			
A3	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Formia	09:00:00	01:10:00	10:10:00	MM	30	39	1.170.0	5	4	4	4	6	-	-	-	-	5	5	6	39	150.0	120.0	120.0	120.0	180.0	-	-	-	-	150.0	150.0	180.0	1.170.0			
A3	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Formia	09:30:00	01:10:00	10:10:00	MM	30	1	30.0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30.0	-	-	-	30.0			
A3	UNITÀ VELOCE	R	Ventotene - Formia	15:45:00	01:10:00	16:55:00	MP	30	114	3.420.0	-	-	-	17	18	18	17	18	19	7	-	-	114	-	-	-	510.0	540.0	540.0	510.0	540.0	570.0	210.0	-	-	-	3.420.0		
A3prol	UNITÀ VELOCE	A	Ventotene - Ponza	19:20:00	00:50:00	20:10:00	MS	20	122	2.440.0	-	-	-	-	-	30	31	31	30	-	-	122	-	-	-	-	-	-	600.0	620.0	620.0	600.0	-	-	-	2.440.0			
A3prol	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Ventotene	05:45:00	00:50:00	06:35:00	PM	20	105	2.100.0	-	-	-	-	-	26	27	26	26	-	-	105	-	-	-	-	-	-	520.0	540.0	520.0	520.0	-	-	-	2.100.0			
A3prol	UNITÀ VELOCE	R	Ponza - Ventotene	06:45:00	00:50:00	07:35:00	PM	20	17	340.0	-	-	-	-	-	4	4	5	4	-	-	17	-	-	-	-	-	-	80.0	80.0	100.0	80.0	-	-	-	340.0			
T1	NAVE 1	A	Formia - Ponza	08:00:00	02:30:00	10:30:00	MM	39.4	43	1.694.2	-	-	-	17	19	-	-	-	7	-	-	43	-	-	-	669.8	748.6	-	-	-	-	275.8	-	-	-	1.694.2			
T1	NAVE 2	A	Formia - Ponza	08:00:00	02:30:00	10:30:00	MM	39.4	152	5.988.8	-	-	-	13	12	30	31	31	30	5	-	-	152	-	-	-	512.2	472.8	1.182.0	1.221.4	1.221.4	1.182.0	197.0	-	-	-	5.988.8		
T1	NAVE 1	A	Formia - Ponza	08:30:00	02:30:00	11:00:00	MM	39.4	24	945.6	4	4	5	-	-	-	-	-	2	5	4	24	157.6	157.6	197.0	-	-	-	-	-	-	-	78.8	197.0	157.6	945.6			
T1	NAVE 1	A	Formia - Ponza	09:00:00	02:30:00	11:30:00	MM	39.4	72	2.836.8	14	12	12	-	-	-	-	-	9	12	13	72	551.6	472.8	472.8	-	-	-	-	-	-	-	354.6	472.8	512.2	2.836.8			
T1	NAVE 2	A	Formia - Ponza	09:00:00	02:30:00	11:30:00	MM	39.4	74	2.915.6	13	12	14	-	-	-	-	-	8	13	14	74	512.2	472.8	551.6	-	-	-	-	-	-	-	315.2	512.2	551.6	2.915.6			
T1	NAVE 1	A	Formia - Ponza	14:30:00	02:30:00	17:00:00	PP	39.4	112	4.412.8	-	-	-	17	19	16	18	18	17	7	-	-	112	-	-	-	669.8	748.6	630.4	709.2	709.2	669.8	275.8	-	-	-	4.412.8		
T1	NAVE 2	A	Formia - Ponza	14:30:00	02:30:00	17:00:00	PP	39.4	83	3.270.2	-	-	-	13	12	14	13	13	13	5	-	-	83	-	-	-	512.2	472.8	551.6	512.2	512.2	512.2	197.0	-	-	-	3.270.2		
T1	NAVE 1	A	Formia - Ponza	17:30:00	02:30:00	20:00:00	PS	39.4	25	985.0	5	4	4	-	-	-	-	-	3	4	5	25	197.0	157.6	157.6	-	-	-	-	-	-	-	118.2	157.6	197.0	985.0			
T1	NAVE 2	A	Formia - Ponza	17:30:00	02:30:00	20:00:00	PS	39.4	145	5.713.0	26	24	27	-	-	-	-	-	16	26	26	145	1.024.4	945.6	1.063.8	-	-	-	-	-	-	-	630.4	1.024.4	1.024.4	5.713.0			
T1	NAVE 3	A	Formia - Ponza	18:30:00	02:30:00	21:00:00	PS	39.4	11	433.4	-	-	-	4	5	-	-	-	2	-	-	11	-	-	-	157.6	197.0	-	-	-	-	78.8	-	-	-	433.4			

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

Codice linea	tipologia	A o R	descrizione percorso	orario di partenza	durata	orario di arrivo	distanza (miglia marine)	fascia oraria	n. corse annue	percorrenze (in miglia annue)												TOTALE MIGLIA																	
										Gen	Feb	Mar	Aprile c	Maggio c	Giugno c	Luglio c	Agosto c	Settembre c	Ottobre c	Novembre c	Dicembre c	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gen					
T1	NAVE 3	A	Formia - Ponza	19:00:00	02:30:00	21:30:00	PS	39.4	156	6.146.4	-	-	-	21	22	26	26	27	26	8	-	-	156	-	-	-	827.4	866.8	1.024.4	1.024.4	1.063.8	1.024.4	315.2	-	-	6.146.4			
T1	NAVE 3	A	Formia - Ponza	19:30:00	02:30:00	22:00:00	MS	39.4	28	1.103.2	-	-	-	5	4	4	5	4	4	2	-	-	28	-	-	-	197.0	157.6	157.6	197.0	157.6	157.6	78.8	-	-	1.103.2			
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	05:30:00	02:30:00	08:00:00	PM	39.4	23	906.2	5	4	4	-	-	-	-	-	-	3	4	3	23	197.0	157.6	157.6	-	-	-	-	-	-	-	118.2	157.6	118.2	906.2		
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	05:30:00	02:30:00	08:00:00	PM	39.4	119	4.688.6	21	20	23	-	-	-	-	-	-	12	21	22	119	827.4	788.0	906.2	-	-	-	-	-	-	-	472.8	827.4	866.8	4.688.6		
T1	NAVE 3	R	Ponza - Formia	05:30:00	02:30:00	08:00:00	PM	39.4	1	39.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.4	-	-	39.4			
T1	NAVE 3	R	Ponza - Formia	05:40:00	02:30:00	08:10:00	PM	39.4	152	5.988.8	-	-	-	13	12	30	31	31	30	5	-	-	152	-	-	-	-	512.2	472.8	1.182.0	1.221.4	1.221.4	1.182.0	197.0	-	-	5.988.8		
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	06:00:00	02:30:00	08:30:00	PM	39.4	1	39.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.4	39.4					
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	06:00:00	02:30:00	08:30:00	PM	39.4	26	1.024.4	5	4	4	-	-	-	-	-	-	3	5	5	26	197.0	157.6	157.6	-	-	-	-	-	-	-	118.2	197.0	197.0	1.024.4		
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	06:30:00	02:30:00	09:00:00	PM	39.4	1	39.4	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	39.4	-	-	-	-	-	-	39.4				
T1	NAVE 3	R	Ponza - Formia	06:30:00	02:30:00	09:00:00	PM	39.4	42	1.654.8	-	-	-	16	19	-	-	-	-	7	-	-	42	-	-	-	-	630.4	748.6	-	-	-	-	-	275.8	-	-	1.654.8	
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	11:15:00	02:30:00	13:45:00	MM	39.4	43	1.694.2	-	-	-	17	19	-	-	-	-	7	-	-	43	-	-	-	-	669.8	748.6	-	-	-	-	-	275.8	-	-	1.694.2	
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	11:15:00	02:30:00	13:45:00	MM	39.4	152	5.988.8	-	-	-	13	12	30	31	31	30	5	-	-	152	-	-	-	-	512.2	472.8	1.182.0	1.221.4	1.221.4	1.182.0	197.0	-	-	5.988.8		
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	14:30:00	02:30:00	17:00:00	PP	39.4	70	2.758.0	13	12	13	-	-	-	-	-	-	8	12	12	70	512.2	472.8	512.2	-	-	-	-	-	-	-	315.2	472.8	472.8	2.758.0		
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	14:30:00	02:30:00	17:00:00	PP	39.4	73	2.876.2	13	12	14	-	-	-	-	-	-	8	13	13	73	512.2	472.8	551.6	-	-	-	-	-	-	-	315.2	512.2	512.2	2.876.2		
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	16:00:00	02:30:00	18:30:00	MP	39.4	26	1.024.4	5	4	4	-	-	-	-	-	-	3	5	5	26	197.0	157.6	157.6	-	-	-	-	-	-	-	118.2	197.0	197.0	1.024.4		
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	16:00:00	02:30:00	18:30:00	MP	39.4	1	39.4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	39.4	39.4						
T1	NAVE 1	R	Ponza - Formia	17:45:00	02:30:00	20:15:00	PS	39.4	112	4.412.8	-	-	-	17	19	16	18	18	17	7	-	-	112	-	-	-	-	669.8	748.6	630.4	709.2	709.2	669.8	275.8	-	-	4.412.8		
T1	NAVE 2	R	Ponza - Formia	17:45:00	02:30:00	20:15:00	PS	39.4	83	3.270.2	-	-	-	13	12	30	31	31	29	5	-	-	83	-	-	-	-	512.2	472.8	551.6	512.2	512.2	512.2	197.0	-	-	3.270.2		
T2	NAVE 1	A	Formia - Ventotene	08:45:00	02:00:00	10:45:00	MM	30	151	4.530.0	-	-	-	13	12	30	31	31	29	5	-	-	151	-	-	-	-	390.0	360.0	900.0	930.0	930.0	870.0	150.0	-	-	4.530.0		
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	08:45:00	02:00:00	10:45:00	MM	30	67	2.010.0	4	4	5	17	19	-	-	-	-	9	5	4	67	120.0	120.0	150.0	510.0	570.0	-	-	-	-	-	-	-	270.0	150.0	120.0	2.010.0
T2	NAVE 1	A	Formia - Ventotene	09:15:00	02:00:00	11:15:00	MM	30	74	2.220.0	13	12	14	-	-	-	-	-	-	8	13	14	74	390.0	360.0	420.0	-	-	-	-	-	-	-	240.0	390.0	420.0	2.220.0		
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	09:15:00	02:00:00	11:15:00	MM	30	72	2.160.0	14	12	12	-	-	-	-	-	-	9	12	13	72	420.0	360.0	360.0	-	-	-	-	-	-	-	270.0	360.0	390.0	2.160.0		
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	10:15:00	02:00:00	12:15:00	MM	30	1	30.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	30.0	-	-	30.0						
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	14:45:00	02:00:00	16:45:00	MP	30	1	30.0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	30.0	-	-	30.0						

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

Codice linea	tipologia	A o R	descrizione percorso	orario di partenza	durata	orario di arrivo	distanza (miglia marine)	fascia oraria	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	Settembre	Ottobre	Novembre	Dicembre	Gennaio	Febbraio	Marzo	Aprile	Maggio	Giugno	Luglio	Agosto	TOTALE MIGUA													
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	14:15:00	02:00:00	16:15:00	PP	30	67	2.010,0	-	-	-	-	16	18	18	15	-	-	-	67	-	-	-	-	-	480,0	540,0	540,0	450,0	-	-	-	2.010,0							
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	15:00:00	02:00:00	17:00:00	MP	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0				
T2	NAVE 2	A	Formia - Ventotene	16:30:00	02:00:00	18:30:00	MP	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0		
T2	NAVE 1	A	Formia - Ventotene	14:45:00	02:00:00	16:45:00	MP	30	28	840,0	-	-	-	5	4	4	5	4	4	2	-	-	28	-	-	-	-	150,0	120,0	120,0	150,0	120,0	120,0	60,0	-	-	-	840,0				
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	06:00:00	02:00:00	08:00:00	PM	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0		
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	07:45:00	02:00:00	09:45:00	MM	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0		
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	12:00:00	02:00:00	14:00:00	MM	30	96	2.880,0	-	-	-	5	4	20	23	22	20	2	-	-	96	-	-	-	-	150,0	120,0	600,0	690,0	660,0	600,0	60,0	-	-	-	2.880,0				
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	13:00:00	02:00:00	15:00:00	PP	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0		
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	14:00:00	02:00:00	16:00:00	PP	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	-	30,0		
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	15:00:00	02:00:00	17:00:00	MP	30	74	2.220,0	13	12	14	-	-	-	-	-	-	8	13	14	74	390,0	360,0	420,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	240,0	390,0	420,0	2.220,0	
T2	NAVE 2	R	Ventotene - Formia	15:00:00	02:00:00	17:00:00	MP	30	96	2.880,0	18	16	17	-	-	-	-	-	-	11	17	17	96	540,0	480,0	510,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	330,0	510,0	510,0	2.880,0	
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	16:30:00	02:00:00	18:30:00	MP	30	19	570,0	-	-	-	8	8	-	-	-	-	3	-	-	19	-	-	-	-	240,0	240,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	90,0	-	-	570,0
T2	NAVE 2	R	Ventotene - Formia	16:30:00	02:00:00	18:30:00	MP	30	11	330,0	-	-	-	4	5	-	-	-	-	2	-	-	11	-	-	-	-	120,0	150,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60,0	-	-	330,0
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	17:30:00	02:00:00	19:30:00	PS	30	63	1.890,0	-	-	-	5	4	14	13	13	12	2	-	-	63	-	-	-	-	150,0	120,0	420,0	390,0	390,0	360,0	60,0	-	-	-	1.890,0				
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	18:00:00	02:00:00	20:00:00	PS	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	30,0			
T2	NAVE 1	R	Ventotene - Formia	18:45:00	02:00:00	20:45:00	PS	30	1	30,0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30,0	-	-	30,0			
T2	NAVE 2	R	Ventotene - Formia	17:30:00	02:00:00	19:30:00	PS	30	98	2.940,0	-	-	-	13	14	16	18	18	14	5	-	-	98	-	-	-	-	390,0	420,0	480,0	540,0	540,0	420,0	150,0	-	-	2.940,0					
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Formia - Ventotene	06:00:00	02:00:00	08:00:00	PM	30	44	1.320,0	-	-	-	9	8	-	-	-	-	9	9	9	44	-	-	-	-	270,0	240,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	270,0	270,0	270,0	1.320,0
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Formia - Ventotene	06:30:00	02:00:00	08:30:00	PM	30	26	780,0	9	8	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	270,0	240,0	270,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	780,0			
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Ventotene - Ponza	09:00:00	01:30:00	10:30:00	MM	20	26	520,0	9	8	9	-	-	-	-	-	-	-	-	-	26	180,0	160,0	180,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	520,0			
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Formia - Ventotene	07:15:00	02:00:00	09:15:00	MM	30	88	2.640,0	-	-	-	-	-	-	-	22	22	22	22	-	-	-	88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	660,0	660,0	660,0	2.640,0				
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Ventotene - Ponza	09:45:00	01:30:00	11:15:00	MM	20	88	1.760,0	-	-	-	-	-	-	-	22	22	22	22	-	-	-	88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	440,0	440,0	440,0	1.760,0				

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

Codice linea	tipologia	A o R	descrizione percorso	orario di partenza	durata	orario di arrivo	distanza (miglia marine)	fascia oraria	n. corse annue	percorrenze (miglia annue)												TOTALE MIGLIA											
										Gen	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Ott	Nov	Dic	Genn	Feb	Mar	Apr	Maggio	Luglio	Giugno	Agosto	Settembre	Agosto	Totale corse	Totale miglia
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Formia - Ponza	07:30:00	02:30:00	10:00:00	MM	39.4	34	1.339.6	4	4	4	5	4	-	-	-	4	4	5	34	157.6	157.6	157.6	-	-	-	-	157.6	157.6	197.0	1.339.6
T3	M/N DA CARICO TOURIST	A	Ventotene - Ponza	08:30:00	01:30:00	10:00:00	MM	20	44	880.0	-	-	-	9	8	-	-	-	9	9	9	44	-	-	-	180.0	180.0	180.0	180.0	180.0	180.0	880.0	
T3	M/N DA CARICO TOURIST	R	Ponza - Ventotene	14:15:00	01:30:00	15:45:00	PP	20	70	1.400.0	9	8	9	9	8	-	-	-	9	9	9	70	180.0	160.0	180.0	180.0	180.0	180.0	1.400.0				
T3	M/N DA CARICO TOURIST	R	Ponza - Formia	14:15:00	02:30:00	16:45:00	PP	39.4	34	1.339.6	4	4	4	5	4	-	-	-	4	4	5	34	157.6	157.6	157.6	-	-	-	-	157.6	157.6	197.0	1.339.6
T3	M/N DA CARICO TOURIST	R	Ponza - Ventotene	15:15:00	01:30:00	16:45:00	MP	20	88	1.760.0	-	-	-	-	-	22	22	22	22	-	-	88	-	-	-	-	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0	440.0	1.760.0
T3	M/N DA CARICO TOURIST	R	Ventotene - Formia	16:15:00	02:00:00	18:15:00	MP	30	70	2.100.0	9	8	9	9	8	-	-	-	9	9	9	70	270.0	240.0	270.0	270.0	270.0	270.0	2.100.0				
T3	M/N DA CARICO TOURIST	R	Ventotene - Formia	17:40:00	02:00:00	19:40:00	PS	30	88	2.640.0	-	-	-	-	-	22	22	22	22	-	-	88	-	-	-	-	660.0	660.0	660.0	660.0	660.0	660.0	2.640.0

Tabella 36. Confronto di sintesi numero corse 2025 - 2027

Linea	gen-25	gen-27	feb-25	feb-27	mar-25	mar-27	apr-25	apr-27	mag-25	mag-27	giu-25	giu-27	lug-25	lug-27	ago-25	ago-27	set-25	set-27	ott-25	ott-27	nov-25	nov-27	dic-25	dic-27	2025	2027	Var. %	
A1	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	78	76	78	80	82	80	72	76	0	30	0	0	0	0	314	342	9%	
A2	62	62	56	56	62	62	60	60	66	62	86	84	86	90	92	88	84	84	62	62	60	60	62	62	838	832	28%*	
A2prol	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	60	-	62	-	62	-	60	-	0	-	0	-	0	-	244	244	
A3	62	62	56	56	62	62	92	94	94	98	94	96	98	96	98	98	92	97	66	76	60	60	62	62	936	957	28%*	
A3prol	-	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	60	-	62	-	62	-	60	-	0	-	0	-	0	-	244	244	
T1	124	124	112	112	124	124	158	180	186	186	180	186	186	186	186	180	180	148	148	120	120	124	124	1828	1850	1%		
T2	62	62	56	56	62	62	60	70	74	70	104	100	104	108	106	100	104	62	66	60	60	62	62	914	926	1%		
T3	46	44	40	40	44	44	44	46	46	40	84	88	92	88	84	88	84	88	46	44	40	44	46	46	690	700	1%	
Total	356	354	320	320	350	354	414	450	470	456	626	744	644	772	650	770	612	749	384	426	340	344	354	356	5.520	6.095	10%	
Var. %		-1%		0%		1%		9%		-3%		19%		20%		18%		22%		11%		1%		1%		10%		

*Incrementi legati all'introduzione della triangolazione

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.

Tabella 37. Caratteristiche generali Navi impiegate nell’attuale servizio

Nave	Caratteristiche
 A white and blue ferry boat named 'TETIDE' is shown from a side-on perspective, docked at a pier. The name is clearly visible on the hull.	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
 A white and blue high-speed ferry boat named 'DON FRANCESCO' is shown from a side-on perspective, moving through the water. The name is visible on the bow.	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

Nave	Caratteristiche
	Nome: AGOSTINO LAURO JET IMO: 9305805 Anno Costruzione: 2007 Stazza lorda: 415 Dimensioni: 40m x 8 m Velocità max: 33 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 320
	Nome: QUIRINO IMO: 7717262 Classe: Driade Anno Costruzione: 1979 Stazza lorda: 1476 Dimensioni: 70m x 14m Velocità max: 18.5 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 620 Capacità veicoli [n°]: 50
	Nome: LAURA IMO: 9544176 Anno Costruzione: 2009 Stazza lorda: 254 Dimensioni: 37,50m x 7m Velocità max: 31 nodi Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: 212
	Nome: TOURIST F.BOAT 2 IMO: 8841383 Anno Costruzione: 1969 Stazza lorda: - Dimensioni: 83m x10m Velocità max: - Capacità di Trasporto Passeggeri [n°]: -

Si segnala inoltre la stipula di una convenzione tra la Giunta Regionale di Regione Lazio e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'erogazione delle risorse statali, destinate al rinnovo delle flotte per il trasporto pubblico locale marittimo, lacuale, lagunare e fluviale assegnate con D.M. n.52/2018 e con successivo D.M. n. 397/2019.

Tali risorse saranno impiegate per l'acquisto di n.2 Unità navali veloci (HSC) – Classe B destinate al trasporto passeggeri. La gara sarà svolta dalla Capitaneria di porto e i tempi previsti per l'arrivo di suddetti veicoli è ancora incerto.

Le dimensioni principali dei due aliscafi sono riportate nella seguente tabella.

Tabella 38. Dimensioni principali della nave

Parametro	Valore
Lunghezza fuori tutto (circa):	31,50 metri
Larghezza massima tra le ali (circa):	14,50 m
Altezza del ponte principale (circa):	3,89 m
Immersione massima (estiva) (circa):	3,00 m
Passeggeri a bordo (persone):	249
Equipaggio a bordo (persone):	8

Tutte le dimensioni di cui sopra possono essere soggette a modifiche durante lo sviluppo della progettazione di base, previo accordo con tutte le Parti. La velocità di servizio dell'aliscafo non dovrà essere inferiore a 35 nodi. La stazza lorda dell'unità dovrà essere circa 237 TSL, in accordo alle normative di Bandiera Italiana. La portata lorda prevista per l'unità dovrà essere di circa 35 tonnellate. L'unità sarà progettata e costruita per una durata della vita di servizio non inferiore a venti (20) anni.

9 DISPONIBILITÀ DEGLI APPRODI

L’Amministrazione Regionale, adempiendo alle indicazioni normative della Delibera ART 22/2019 (Allegato A, Misura 3), ha consultato le Autorità Marittime competenti, le quali hanno fornito riscontro in merito alle caratteristiche degli approdi e alle modalità di assegnazione degli stessi, ad integrazione di quanto già dichiarato in occasione della prima consultazione.

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 previo l’accertamento dell’assenza di interferenze con le ulteriori attività portuali e con i vigenti Regolamenti di Sicurezza.

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 orarie 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 dovrà poi 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 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, qualora si riscontrasse un fallimento del mercato a valle della presente consultazione, compatibilmente con i requisiti che saranno prescritti negli allegati tecnici dalla Regione Lazio.

Le tabelle successive riportano il numero di accosti settimanali differenziato per linea di esercizio.

Tabella 39. 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	28
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.	Nave	20
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	-
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	28
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	-
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	28
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	-
Totale approdi			160

Tabella 40. Il sistema degli approdi nell'ambito Pontino: Media stagione

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. APPRODI/SETTIMANA
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	84
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	32
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.	Nave	20
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	-
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	28
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	-
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	44
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	-
Totale approdi			208

Tabella 41. Il sistema degli approdi nell'ambito Pontino: Alta stagione

COD. LINEA	PERCORSO/DIREZIONE	SERVIZIO	N. ACCOSTI/SETTIMANA
T1	Formia - Ponza e vv.	Nave	84
T2	Formia - Ventotene e vv.	Nave	48
T3	Formia - Ponza - Ventotene e vv.	Nave	40
A1	Anzio - Ponza e vv.	Unità Veloce	36
A2	Formia - Ponza e vv.	Unità Veloce	40
A2prol	Ponza – Ventotene e vv.	Unità Veloce	28
A3	Formia – Ventotene e vv.	Unità Veloce	44
A3prol	Ventotene – Ponza e vv.	Unità Veloce	28
Totale approdi			348

10 ALLEGATI

Sono allegati alla presente Relazione Generale le osservazioni pervenute dalle Autorità Marittime.



**Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti**
**Ufficio Circondariale Marittimo di
Anzio**

Sezione: Tecnica, Amministrativa
Operativa

Ufficio: Tecnica

Anzio, vds *data protocollo informatico*
PDC: Ufficio Segreteria Comando
069846235
Mail: ucanzio@mit.gov.it
Pec: cp-anzio@pec.mit.gov.it

A

Regione Lazio

porti_trasporto_marittimo@pec.regione.lazio.it

e, p.c. **Direzione Marittima di Civitavecchia**
cp-civitavecchia@pec.mit.gov.it

Capitaneria di Porto di Roma-Fiumicino
cp-romafiumicino@pec.mit.gov.it

Allegati: //

Argomento: Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati alle Autorità Marittime competenti

Riferimento: Nota n. 335020 del 18.03.2025 della Regione Lazio

In esito a quanto richiesto con la nota citata in riferimento, tesa ad ottenere i dati ai fini dell'affidamento dei servizi di trasporto marittimo con le isole di Ponza e Ventotene, si premette che il sorgitore di Anzio è stato recentemente interessato dalla decadenza della concessione ai danni della Soc. Capo d'Anzio S.p.a. – incaricata della gestione delle aree portuali – nonché da un fenomeno di insabbiamento che insiste prevalentemente nel canale di ingresso/uscita del porto in parola.

Per quanto sopra si riferisce che, come noto a codesta Regione Lazio, è intendimento dell'Amministrazione Civica di Anzio, intestarsi la ex concessione demaniale marittima di cui era titolare la Soc. Capo d'Anzio S.p.a. lasciando invariato il piano ormeggi nella parte interessata all'attracco delle unità impiegate per il collegamento con la Isole Pontine; viepiù, a seguito di incontri avvenuti presso la sede del Consiglio Regionale del Lazio, è in previsione un importante opera di dragaggio al fine di ripristinare l'operatività del porto di Anzio.

All'attualità l'area dedicata all'ormeggio delle unità adibite al trasporto passeggeri ricade in corrispondenza dello scivolo adiacente a Piazzale S. Antonio. I dati tecnici, forniti dal pratico locale del porto sono:

- A. Fondale minimo in banchina: 3,3 metri s.l.m.m.;
- B. Distanza tra le bitte: 20 metri;
- C. Altezza banchina: 1,30 metri;

D. Larghezza dello scivolo; 10 metri.

In assenza di previsioni ordinatorie inerenti la lunghezza massima prevista per le unità ivi operanti, in uno con la disomogeneità dei fondali (come meglio di seguito descritto) che caratterizza il porto di Anzio, l'ipotetica lunghezza di una nave all'ormeggio dovrà essere soggetta ad ulteriori approfondimenti sulla base della sua manovrabilità.

Si rappresenta inoltre che, alla luce delle vigenti Ordinanze recanti le indicazioni per l'ingresso/uscita dal porto di Anzio unitamente al “*Regolamento del porto di Anzio*”, approvato con Ordinanza n. 130/2006 e ss.mm.ii., le attuali limitazioni operative vigenti fanno riferimento ad un pescaggio massimo di 3,60 metri praticabile sul canale navigabile, ex Ordinanza n.51/2019 di quest'Autorità Marittima, integrata, in ultimo, dall'Ordinanza n.37/2024.

Invero, si partecipa, tuttavia, che i limiti operativi attualmente previsti potrebbero, nel breve – medio periodo, subire delle variazioni in relazione alla presunta prossima attività di movimentazione dei sedimenti dal canale di accesso.

Ad ogni buon fine e per completezza di trattazione, si partecipano altresì le limitazioni operative del porto di Anzio legate alle sole caratteristiche tecnico – strutturali della banchina del cosiddetto 3° braccio (area commerciale del porto):

- a) Fondale minimo in banchina: 4.10 metri al s.l.m.m.;
- b) Lunghezza di banchina disponibile: 300 metri per ormeggi di fianco/80 metri per ormeggi di poppa;
- c) Distanza bitte: 25 m;
- d) Altezza banchina: 1,30 m.

In ultimo e ad ogni buon conto, si richiama l'art. 6 del Regolamento del Porto laddove si prevede che “*l'ingresso e l'uscita dal Porto di tutte le unità, ad eccezione delle unità da pesca e da diporto, è consentito dall'alba al tramonto*” nonché agli artt. 17,18 e 19 recanti “**DISPOSIZIONI PARTICOLARI PER LE UNITÀ CON PASSEGGERI A BORDO – OBBLIGHI DEL COMANDANTE – IMBARCO E SBARCO DEI PASSEGGERI – RITARDI**” con altresì particolare riguardo al disposto per cui “*gli aliscafi non dovranno navigare a scafo emerso sostenendosi sulle ali a meno di 500 metri a largo dell'imboccatura del porto di Anzio*”.

Tanto si rappresenta restando a disposizione per ogni ulteriore eventuale approfondimento al riguardo.

**IL COMANDANTE
T. V. (CP) Lorenzo GIOVANNONE**

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.
Lgs n. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate, il quale
sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa*

| *Firmato Digitalmente da/Signed by:* |

| **LORENZO GIOVANNONE** |

| T.V. (CP) |

| *In Data/On Date:* |

| giovedì 27 marzo 2025 17:00:46 |





Città di Anzio

Medaglia d'Oro al Merito Civile

Ufficio Demanio Marittimo

Destinatari: REGIONE LAZIO

Direzione regionale Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio – Area Gestione Trasporto Marittimo e Aereo. Impianti Fissi. Logistica. Interporti. Parcheggi e Nodi di scambio
Pec: porti_trasporto_marittimo@pec.regione.lazio.it

per conoscenza: REGIONE LAZIO

Direzione regionale Urbanistica e Politiche Abitative, Pianificazione Territoriale, Politiche del Mare - Area Porti e Politiche del Mare
Pec: territorio@pec.regione.lazio.it

Sindaco – Sede

Vice Sindaco - Sede

OGGETTO: COMUNICAZIONE, RISCONTRO VS. NOTA U.0594827/2025.
(RIF. DEM/E/484/2025).

Con riferimento alla vs. nota registro ufficiale U.0594827 del 05.06.2025, acquisita con prot. gen. num. 60016 del 05.06.2025 si comunica che l'Amministrazione comunale darà avvio in data 17.06.2025 all' attività di spostamento di circa 2.500 mt cubi di sabbia nell'area portuale al fine di determinare un accesso navigabile di circa 30 mt. di larghezza ed una profondità variabile di mt. 4 – 4,50 (stralcio planimetrico All. 1). Tali attività propedeutiche al passaggio in sicurezza della navigazione portuale sono azioni preliminari che precedono le attività di dragaggio più importanti che saranno realizzate nel mese di Luglio 2025 mediante asportazione di circa 27.000/30.000 mt cubi di sabbia da trasferire, quale ripascimento, in altra zona della costa di Anzio (nei prossimi giorni verrà fornito l'esatto stralcio planimetrico relativo a tale attività).

Di tutte le attività sopracitate ne è a conoscenza la Capitaneria di Porto di Anzio che sta provvedendo ad emettere gli atti specifici di competenza ai fini della sicurezza della navigazione in ambito portuale.

Per ogni ulteriore chiarimento si resta a disposizione e si allega documentazione cartografica delle aree.

*Il Responsabile S.C. Patrimonio
e Demanio Marittimo*

(Ing. Walter Dell'Anio)



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
Ufficio Locale Marittimo di Formia

Ufficio Tecnica

Indirizzo telegрафico: LOCAMARE FORMIA

Allegati: 1(uno)

Alla **REGIONE LAZIO**
Direzione Regionale Trasporti
Area Trasporto Marittimo – Aeroporti ed
Infrastrutture della Mobilità Sostenibile
Pec: porti_trasporto_marittimo@regione.lazio.legalmail.it
00142 - R O M A –

TRASMISSIONE VIA PEC

Argomento: Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati.

(spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

Riferimento: Nota della Regione Lazio prot.n.0335020 del 18.03.2025;

Come richiesto nella nota in riferimento, si trasmette, in allegato, la scheda pertinente al porto di Formia (Porto Regionale della Provincia di Latina) redatto dalla scrivente Autorità Marittima.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito.

IL REGGENTE
Capo di 3^Classe Np SALZILLO Raffaele

documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del D.Lgs 07.03.2005 n. 82 e norme collegate

Firmato Digitalmente da/Signed by:

RAFFAELE SALZILLO

In Data/On Date:
giovedì 17 aprile 2025 11:54:55



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FORMIA**

Piazzale Amerigo Vespucci n.5 – FORMIA (LT) TEL./FAX 0771 21552 - email: ilformia@mail.gov.it

PORTO DI FORMIA

Il porto di Formia è classificato come scalo regionale di II^a cat. e di I^a classe con una superficie di circa 90.000 mq. Una variazione di fondale che va da mt. 6,50 a mt. 7,50. Il regolamento di sicurezza identifica e disciplina le banchine ed il tipo di unità a cui sono destinate.

BANCHINA AZZURRA: lunga 160 mt. divisa in lato Ponente riservato agli ormeggi delle unità navali della Guardia di Finanza ed all'altracca di 2 navi fraghetto e 2 aliscafi entrambi della Soc. LAZIOMAR in servizio di linea con le isole dell'arcipelago pontino. Lato levante riservato all'ormeggio delle unità da pesca.

BANCHINA VESPUCCI: lunga 260 mt. ed alte circa 2,50 mt. è riservata al traffico commerciale, mercantile e passeggeri con un pescaggio massimo di max 5 mt. Dotata in testata di n. 2 scivoli a pendenza verso l'intero del piazzale che scendono verso il mare fino ad un'altezza di 1,20 mt. Non è ancora di tutto operativa in quanto si è in attesa della bonifica archeologica dei fondali antistanti la banchina stessa il successivo rilievo batimetrico e la definitiva installazione dei corpi morti. È stato recentemente definito, con delibera di giunta comunale, il Piano Regolatore Portuale, attualmente sottoposto a procedura V.A.S. Alla banchina Vespucci è asservita un'area di circa 6.000 mq. adibita a parcheggio auto pubblico e capolinea bus.

Le operazioni di bunkeraggio delle unità avvengono tramite un distributore fisso presso la banchina Azzurra mentre al molo Vespucci il bunkeraggio può avvenire tramite l'utilizzo di autobotti.

Quali utili informazioni da valenzzare in sede di gara, si rappresenta che:

"Le operazioni commerciali devono avvenire nella massima sicurezza per i passeggeri ed i veicoli, sotto la responsabilità del vettore. Il vettore è responsabile delle manovre di ormeggio/discrimoggio dell'unità, nonché della gestione del traffico veicolare e pedonale, curante tutte le fasi successive allo sbarco e quelle che precedono l'imbarco. Vi comprese le operazioni di incalciamento degli autoveicoli nelle apposite corsie. L'esecuzione di tali operazioni dovrà avvenire sotto il controllo di un adeguato numero di dipendenti del vettore, in relazione al traffico passeggeri/merci, i quali dovranno assicurare, generalmente, il corretto svolgimento delle operazioni ponutai i suddetti dipendenti dovranno, inoltre, indossare apposita divisa che li renda immediatamente riconoscibili dall'utenza portuale ed ogni dispositivo di protezione individuale necessario allo svolgimento in sicurezza del proprio compito.

Le operazioni di gestione del traffico veicolare e pedonale dovranno essere assicurate dagli incaricati in piena autonomia, salvo il caso di eventuali disposizioni in partite direttamente dall'Autorità Marittima"

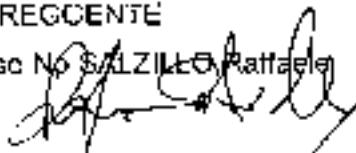
Disciplina della Nave all'ormeggio:

"A bordo delle navi all'ormeggio, deve essere costantemente garantita la presenza del personale necessario per eseguire immediatamente qualsiasi manovra eventualmente ordinata dall'Autorità Marittima. Le unità orive di sistemazioni di alloggio per l'equipaggio dovranno comunque essere in grado di eseguire le manovre richieste entro 30 (trenta) minuti dall'ordine dato. Tutte le unità ormeggiate in banchine ad uso pubblico, dovranno assicurare a pronta reperibilità del Comandante e della componente minima dell'equipaggio in grado di garantire l'esecuzione di manovre, necessarie a garantire l'ormeggio di altre navi e devono:

1. ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra, l'ormeggio nonché l'esecuzione delle operazioni commerciali di altre unità;
2. effettuare l'ormeggio con cavi idonei ed in numero sufficiente, rinforzando i adeguatamente in caso di condizioni marine sfavorevoli nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti. A tal uopo, per la tutela dell'ambiente marino e costiero, non è consentito l'utilizzo di oggetti, con funzione di parabordo, non galleggianti;
3. eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, anche su semplice disposizione verbale del personale dell'Ufficio Locale Marittimo di Formia.

IL RECENTE

Capo di 3^a Classe N° 64121 Raffaele

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Raffaele Salzillo". The signature is fluid and cursive, with some loops and variations in thickness.



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
Ufficio Locale Marittimo di Formia

Ufficio Tecnica

Indirizzo telegрафico: LOCAMARE FORMIA

Allegati: 1(uno)

Alla

REGIONE LAZIO

Direzione Regionale Trasporti
 Area Trasporto Marittimo – Aeroporti ed
 Infrastrutture della Mobilità Sostenibile
 Pec: porti_trasporto_marittimo@pec.regione.lazio.it
 00142 - R O M A –

TRASMISSIONE VIA PEC

Argomento: Relazione integrativa molo Vespucci - Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati.

(spazio riservato
a protocolli, visti
e decretazioni)

Proseguizione ns Nota n. Prot.n.11180 del 29.04.2025;

Ad integrazione della nota in prosecuzione, si trasmette, in allegato, la Relazione integrativa dello scrivente Comando unitamente al Verbale di posa in opera di corpi morti di ormeggio, relativamente ai lavori di adeguamento funzionale della suddetta banchina Vespucci per la prossima migrazione delle unità di linea da e per le isole Pontine dall'attuale banchina Azzurra al Molo Vespucci.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore chiarimento in merito.

IL REGGENTE
Capo di 3^Classe Np SALZILLO Raffaele

documento informatico firmato digitalmente ai sensi
 del D.Lgs 07.03.2005 n. 82 e norme collegate



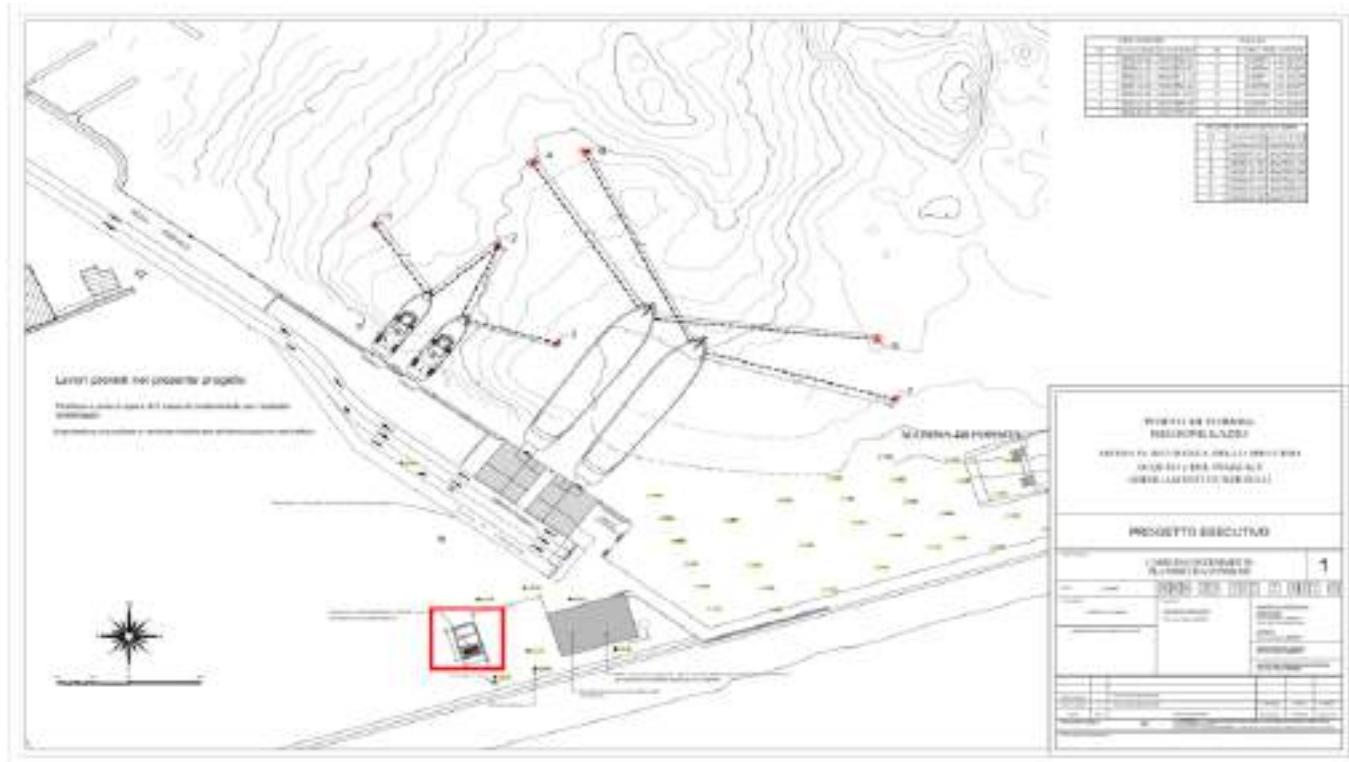
MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

UFFICIO LOCALE MARITTIMO DI FORMIA

Piazzale Amerigo Vespucci n.5 – FORMIA (LT) TEL./FAX 0771 21552- email: liformia@mit.gov.it

RELAZIONE INTEGRATIVA PORTO DI FORMIA – MOLO VESPUCCI – LAVORI DI ADEGUAMENTO FUNZIONALE

La banchina del porto di Formia, cosiddetta Molo Vespucci è stata interessata negli ultimi mesi, da lavori di adeguamento funzionale dei due scivoli ivi presenti e della stessa banchina che sarà utilizzata per il prossimo sbarco e ormeggio delle unità di linea dirette e proveniente dalle isole Pontine, che migreranno dall'attuale banchina Azzurra del Porto di Formia alla suddetta banchina Vespucci. Il Comune di Formia dopo i lavori di adeguamento in superficie della banchina ha incaricato mediante affidamento, la ditta Tecnometa Srl per la posa di n.7 corpi morti sul fondale marino destinati alle unità di linea per il futuro trasferimento mediante l'ausilio di un Motopontone. Tali operazioni tecniche-nautiche si sono svolte sotto la supervisione dell'Ingegnere MARINI Mauro(C.F. MRN MRA 57A29 H501J - P.IVA 06089870585) incaricato dalla Civica Amministrazione di Formia. Si evidenzia che, le catene di collegamento alla banchina Vespucci dei corpi morti, previsto nel progetto esecutivo, non sono state messe in opera per motivi di sicurezza portuale in quanto saranno posizionate una volta che la banchina sarà definitivamente dedicata al solo traffico traghetti da e per le isole Pontine.(Segue planimetria descrittiva della posa dei n.7 corpi morti).



IL REGGENTE
Capo di 3^Classe Np SALZILLO Raffaele

documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del D.Lgs 07.03.2005 n. 82 e norme collegate

Dott. Ing. MAURO MARINI

00161 Roma - Via Lazzaro Spallanzani, 15
e.mail: ma.marini@tiscali.it - Tel. 06/4402282 - Cell. 329/2987256 - fax 0632694629

Formia, 31 Gennaio 2025

protocollo@pec.cittadiformia.it, sspinosa@comune.formia.lt.it

VERBALE DI CONSTATAZIONE - ESECUZIONE POSA IN OPERA CORPI MORTI

Il sottoscritto Ing. Mauro Marini, direttore dei lavori del progetto denominato "**Messa in sicurezza dello specchio acqueo e del piazzale, adeguamenti funzionali del Porto di Formia**",

- visto l'affidamento con il quale il Comune di Formia ha appaltato alla ditta Tecnometa S.r.l. con ordinanza del 05.12.2024, CIG: B4A8652F32 i lavori di posa in opera di n.7 corpi morti in calcestruzzo armato sui fondali del Porto di Formia (corpi morti finalizzati all'ormeggio dei traghetti che collegano il Porto con le Isole Pontine).
- visto che i suddetti corpi morti risultavano ubicati provvisoriamente sino al 30 gennaio 2025 nei pressi dei locali tecnici portuali del Porto di Formia adiacenti alla banchina Amerigo Vespucci (vedi foto allegata),
- vista l'ordinanza della Capitaneria di Porto, Circondario Marittimo di Gaeta del 29 gennaio che ordinava la posa in opera di n. 7 corpi morti alla ditta Tecnometa S.r.l. di Napoli con il mezzo marittimo Enrico I in specifici 7 determinati i punti di coordinate note (come elencati e prescritto nell'ordinanza della Capitaneria);

nei giorni 30 e 31 gennaio 2025 lo scrivente ingegnere **ha constatato la messa in opera dei n. 7 corpi morti** da parte dell'impresa Tecnometa s.r.l.. così come appaltato dal Comune di Formia e secondo le prescrizioni della Capitaneria di Porto. La esecuzione dei lavori ha comportato:

- il posizionamento e l'accosto alla banchina Amerigo Vespucci del motopontone denominato Enrico I della ditta Tecnometa s.r.l. il giorno 29 gennaio 2025;
- il carico a bordo di n. 7 corpi morti eseguita nel primo pomeriggio fino alle ore 16.0 del 30 gennaio 2025;
- il varo sul fondale nei punti individuati nel progetto ed elencati nell'ordinanza della Capitaneria dei sette corpi morti, con l'assistenza continua di subacquei certificati, il giorno 31 gennaio 2025;
- si evidenzia che, le catenelle di collegamento alla banchina dei corpi morti, previsto nel progetto esecutivo, non sono state messe in opera in quanto la Capitaneria di Porto ha ritenuto per motivi di sicurezza di non posizionarle finchè la banchina non sarà definitivamente dedicata al solo traffico traghetti.

In fede Dott. Ing. Mauro Marini

C.F. MRN MRA 57A29 H501J - P.IVA 06089870585
PEC: ma.marini@pec.ording.roma.it



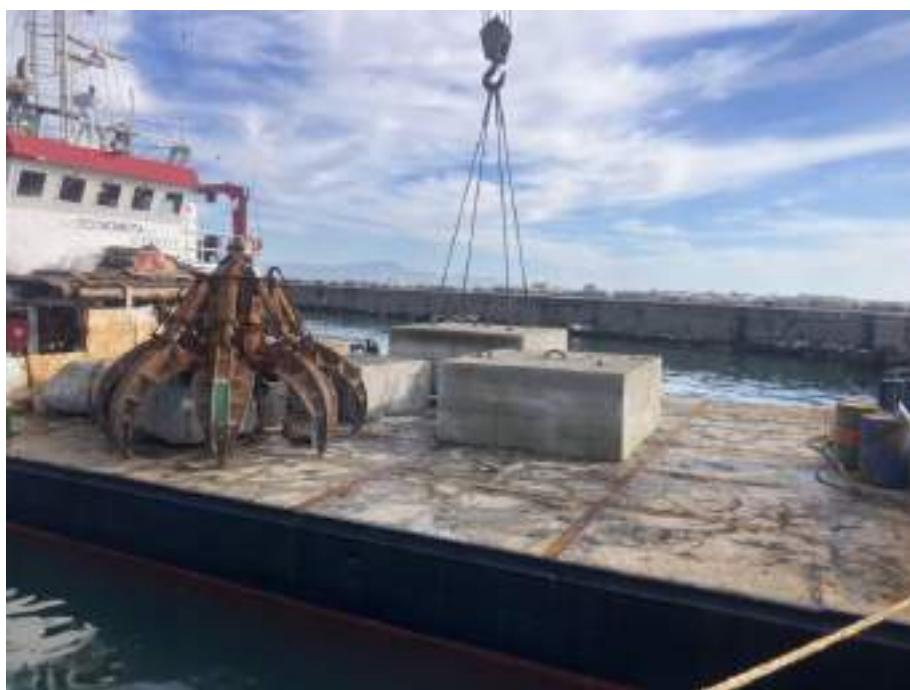

Ubicazione dei corpi morti nei pressi del locali tecnici e della banchina Amerigo Vespucci prima dell'intervento



Prima fase (30 gennaio 2025) - Carico a bordo sulla Enrico I dei corpi morti



Prima fase (30 gennaio 2025) - Carico a bordo sul motopontone Enrico I dei corpi morti



Seconda fase (31 gennaio 2025) - Posizionamento dei corpi morti sul fondali portuali (con l'assistenza continua di OTS certificati)



Dott. Ing. MAURO MARINI

00161 Roma - Via Lazzaro Spallanzani, 15

e.mail: ma.marini@tiscali.it - Tel. 06/4402282 - Cell. 329/2987256 - fax 0632694629

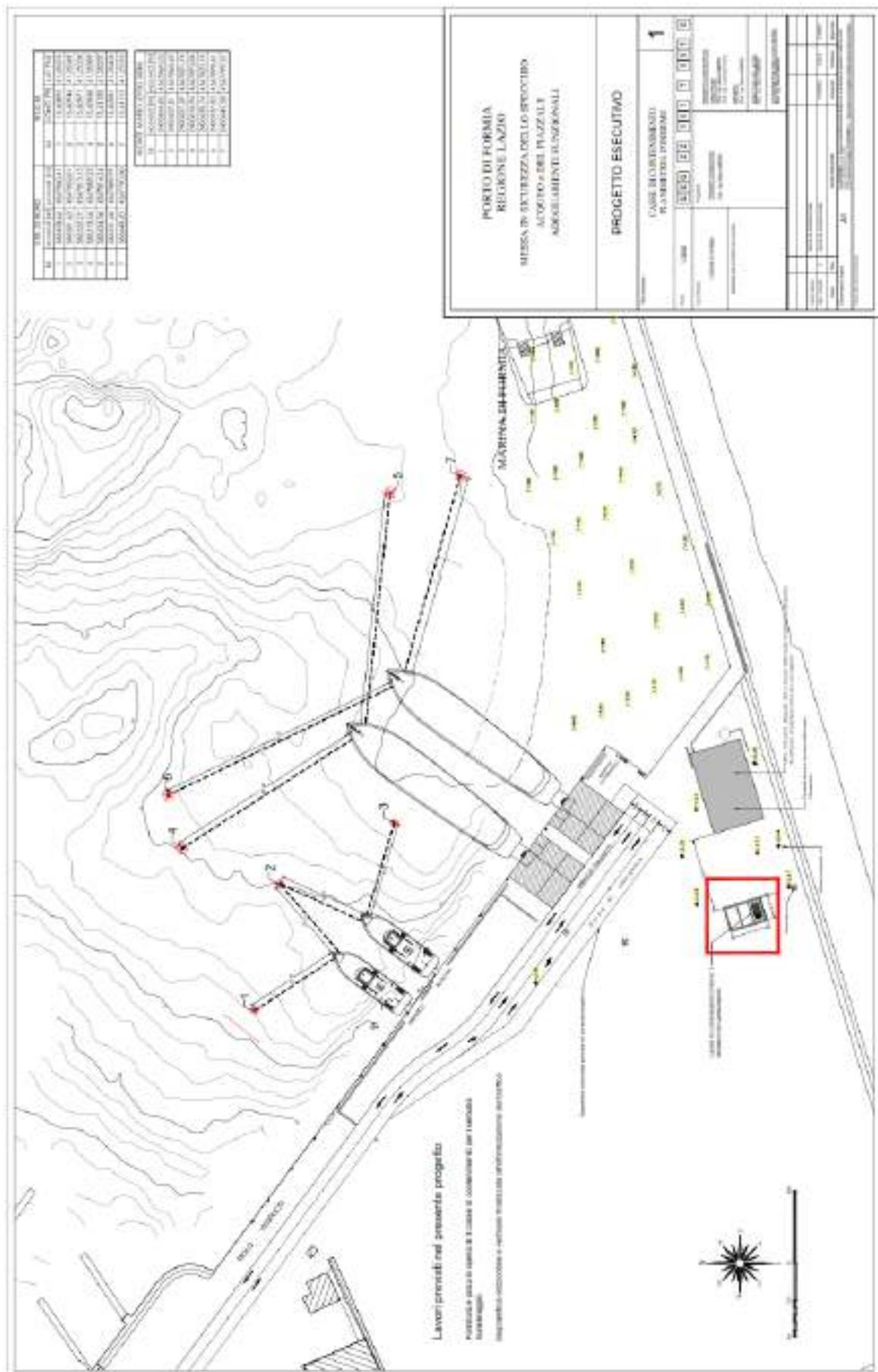


Dott. Ing. MAURO MARINI

00161 Roma - Via Lazzaro Spallanzani, 15

e.mail: ma.marini@tiscali.it - Tel. 06/4402282 - Cell. 329/2987256 - fax 0632694629

Planimetrie di progetto, posizione con coordinate dei n.7 corpi morti (numerati da 1 a 7)





Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Ufficio Circondariale Marittimo di
Ponza

Sezione: T.A.O. - U.O. Tecnica
Indirizzo telegrafico: Circomare Ponza
Allegati n. ____//____

04027, Ponza
P.D.C.: U.O. Tecnica Tel. 0771/80027
ucponza@mit.gov.it – cp-ponza@pec.mit.gov.it

Alla REGIONE LAZIO

Direzione Generale Trasporti, Mobilità, Tutela
del territorio, Demanio e patrimonio. Area
gestione trasporto marittimo e aereo. Impianti
fissi, logistica, Interporti. Parcheggi e nodi
scambio
porti_trasporto_marittimo@regione.lazio.legalmail.it
protocollo@pec.regione.lazio.it

POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA

ARGOMENTO: Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le Isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati alle Autorità Marittime competenti.

(Spazio riservato a
visti e protocolli).

Riferimento foglio n°335020 - del 18/03/2025 di codesto Ente regionale.

In esito a quanto richiesto con il foglio in riferimento ed al fine di consentire codesto Settore di predisporre la documentazione per il nuovo di cui all'oggetto si comunicano di seguito i dati richiesti, premettendo che dalla scorsa ed analoga richiesta, non sono intervenute modifiche al sorgitore di cui trattasi ad eccezione di lavori di manutenzione (sia essa straordinaria o ordinaria):

Caratteristiche degli approdi e delle banchine

Nelle more dell'emanazione del Decreto di cui all'articolo 4, comma 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, il porto di Ponza è classificato come porto di 1^a categoria - IV classe e porto rifugio (cfr R.D. 30.07.1888 n° 5629). È interessato prevalentemente da unità da pesca, da diporto (incluso una massiva presenza di unità utilizzate per locazione e noleggio) e di linea/traffico passeggeri.

Il suddetto servizio di linea è caratterizzato dall'impiego di motonavi ed aliscafi che svolgono la tratta dalle Isole Pontine alla terraferma segnatamente Ponza-Formia nel periodo invernale ed anche per Anzio e Terracina, San Felice Circeo e Napoli (via Casamicciola – Ventotene) in quello estivo.

Sul sedime portuale insistono diverse concessioni demaniali turistico ricreative stagionali (periodo maggio-settembre) ed annuali. Il porto è sviluppato nella "calata di Ponza", ampia insenatura in cui sorge l'omonimo centro ed è compresa tra punta Santa Maria a N e punta Madonna a SE. Punta Santa Maria è fronteggiata da vari scogli, dei quali il più foraneo e il

più grande è lo Scoglio Ravia, su cui è sistemato un fanale. L'abitato di Ponza è edificato sulla parte SE dell'insenatura, lungo le banchine del porto. Fra le sue case spiccano la cupola della chiesa parrocchiale, che domina la radice del molo, e il castello, di forma quadrangolare. Validi punti di riferimento sono anche la collina, detta Rotonda della Madonna (57 m), che si eleva sopra la piccola penisola limitante a S l'insenatura, sulla quale sorgono il fanale e un bianco mausoleo cilindrico, punta Madonna, estremo E di uno sperone roccioso e lo scoglio Rosso, circondato da buoni fondali. I venti da ENE a ESE sollevano molto mare in rada e generano fortissima risacca in porto. Con vento da S si verifica un sensibile aumento del livello delle acque, con vento da terra si ha invece un abbassamento. Salvo che con venti del IV quadrante, è preferibile ancorare nella parte meridionale di cala di Ponza, dove la qualità del fondo è migliore. D'inverno, con venti del I quadrante, l'ancoraggio è pericoloso ed è quindi consigliabile gettare due ancore ben aperte. Con vento tempestoso da ponente, un buon ancoraggio si trova nella baia che si apre a N del porto, fra punta S. Maria e punta Frontone; questa baia offre rifugio a navi di medio tonnellaggio.

Al molo M. Musco possono ormeggiare natanti con pescaggio inferiore a 3 m. Non è possibile affiancarsi, ma solo rimanere in banchina con prora a ponente. Si può rimanere ormeggiati alla banchina con calma di vento e con vento leggero da W o da NW. La banchina Ten. Di Fazio può accogliere solo piccole imbarcazioni perché i suoi fondali, di 6 m al centro, diminuiscono sino a meno di 2 m a poca distanza dalla banchina. Durante la stagione invernale l'ormeggio di poppa alla banchina è sconsigliabile. I fondali antistanti la banchina di Punta Bianca sono di circa 3 m in testata, 2 m al centro della banchina e di circa 1 m alla radice. Tra le banchine di Punta Bianca e Di Fazio esiste un dente di attracco per traghetti di linea aventi pescaggio fino a 4 m. Ai pontili galleggianti possono accedere imbarcazioni con pescaggio fino a 3 m.



L'ambito portuale di Ponza è suddivisibile nelle seguenti aree:

- Banchina di **Fazio**: destinata all'ormeggio delle unità da pesca, da diporto adibite a noleggio e locazione e per l'appoggio all'attività di diving;
- Banchina e scalo **Punta Bianca**: destinati all'alaggio/varo, ormeggio unità da traffico e servizio di trasporto passeggeri e di linea;
- La **Caletta**: destinata all'ormeggio di unità da diporto ed alle operazioni di rifornimento idrico dell'isola per il tramite delle unità cisterna;
- Molo **Musco**: è destinato all'attracco di tender per il tempo necessario all'imbarco/sbarco di persone, alle unità (di linea e non) che effettuano il trasporto di passeggeri, all'ormeggio di natanti ed imbarcazioni in transito ed alle unità della Guardia Costiera e delle FF.P.;
- Scalo **Mamozio**: destinata all'ormeggio delle unità da diporto;
- Località Santa Maria, Sant'Antonio e Giancos: ove sono presenti concessioni demaniali turistico ricreative stagionali (periodo maggio-settembre) relative a pontili galleggianti o specchi acquei per l'ormeggio di natanti da diporto adibiti ad uso commerciale e cantieri navali (lato a sinistra dell'immagine, non visibile).

Il porto può contenere un numero di posti barca non determinabile in ragione della forte variazione che il traffico subisce, in termini di volume e tipologia, a seconda del periodo dell'anno considerato. Non vi sono posti assegnati a singole unità bensì tratti di banchina riservati a tipologie di unità o nei quali è consentito l'ormeggio di determinate tipologie di mezzi.

Il traffico stanziale (settembre-maggio) è fondamentalmente composto dalle seguenti unità:

- circa 10 unità tra mezzi militari/FF.A. e dei servizi tecnico-nautici;
- navi in servizio di linea (in porto per operazioni commerciali e porto base Formia);
- navi cisterna per il trasporto di acqua potabile (solo in rada per operazioni commerciali e porto base Formia)
- n. 30 unità da pesca (con una percentuale di messa in disarmo nel periodo invernale che può variare dal 10% al 50% della flotta)
- circa n. 50 tra unità da diporto puro e adibite all'uso commerciale (noleggio, locazione, appoggio diving) in sosta inoperosa.

Nel periodo estivo (giugno-agosto):

- il traffico di linea aumenta nel numero e nell'intensità, con l'attivazione di ulteriori linee verso altre località della terraferma;
- n. 15 unità da trasporto passeggeri;
- con l'installazione dei pontili galleggianti, degli specchi acquei portuali asserviti all'ormeggio delle unità da diporto, con l'entrata in funzione degli accosti di transito presso il Molo Musco, il numero di unità da diporto può arrivare a raggiungere le 500 unità (considerando altresì la rada).

BANCHINE DEL PORTO

Denominazione banchina	Uso prevalente (*)	Dimensione Banchina (m.)	Lunghezza mas. Unità (m.)	Larghezza mas. Unità (m.)	Fondale (m.)
Banchina Caletta	D	173	7	3	2
Banchina Molo Musco	D/C/F	216	24	6	4,5

Banchina Tenente di Fazio	D/C/P	150	24	6	4
Banchina Punta Bianca	D/C/P	43	90	15	7
Scalo Mamozio	D/C	56	7	2	2

(*) P = pesca – D = diporto – C = commerciale (pax/merci) – F (forze di polizia)

Il valore limite di lunghezza e larghezza è un valore indicativo nelle banchine, elaborato sulla base degli accosti ordinari.

Il fondale è desunto dalla documentazione nautica di riferimento ed è a fattore comune di tipo sabbioso.

Le aree portuali destinabili all'accosto del servizio di linea sono pertanto la Banchina di Punta Bianca e Molo Musco:

Punta Bianca: 840 metri quadrati circa piazzale disponibili in totale per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri, mezzi terrestri e merci. La predetta banchina è destinata prioritariamente alle operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e merci delle unità di linea che scalano il porto di Ponza. Ad orari prestabiliti, l'area è destinata anche agli accosti delle unità da pesca per le operazioni di sbarco del pescato e, nel periodo estivo, alle unità al traffico passeggeri locale. La lunghezza della banchina è di metri lineari 43 circa con un fondale di oltre 7 metri. Non vi sono unità che possono ormeggiarvi stanzialmente ad eccezione delle ore notturne in cui il mezzo di linea può restare in sosta notturna.

Molo musco: il tratto di banchina destinato per attracco unità di linea (unità, aliscafi, unità veloci HSC - DCS) è compreso tra la 7^a e la 18^a bitta per una lunghezza in metri lineari 90 (novanta) circa. Presso la predetta banchina possono attraccare unità fino ad una lunghezza max di metri 40, così come disciplinato dal vigente Regolamento di Sicurezza e dei servizi Marittimi del Porto di Ponza approvato con ordinanza n°14/2011 della Capitaneria di Porto di Gaeta, sebbene il limite di cui trattasi è stato più volte derogato applicando il principio del *dynamic risk assessment*, con accosti sperimentali preceduti da commissione accosti. I fondali nei pressi della predetta banchina sono di circa 4,5 metri. Non vi sono piazzali disponibili ed i passeggeri sono convogliati nel tratto di banchina prospiciente l'accosto. Presso la predetta banchina, nel tratto destinato alle operazioni di imbarco/sbarco passeggeri non vi sono unità ormeggiate, tranne nel periodo invernale dove l'unità veloce di linea effettua la sosta notturna nel tratto di banchina tra la bitta 7^a e la 10^a, per eseguire la prima partenza mattinale per il porto di Formia.

Modalità e criteri di assegnazioni degli approdi ai sensi della Misura 3 della Delibera 22/2019

Le banchine destinate per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e merci, con provvedimento dell'Autorità marittima, sono la banchina Punta Bianca e Molo Musco. Il quadro accosti viene formulato a seguito di ricevimento da parte delle società di navigazioni, incluse quelle che erogano e private, delle richieste di accosto con relativi orari. Questa autorità

marittima, dopo aver accertato l'assenza di interferenze/sovraposizioni tra linee ed attività portuali (con particolare riguardo alla compatibilità con il vigente Regolamento di Sicurezza e dei servizi Marittimi del Porto di Ponza approvato con ordinanza n°14/2011 della Capitaneria di Porto di Gaeta), dispone un quadro accosti provvisorio che viene inviato alla Regione Lazio per ogni altro ulteriore aspetto di competenza. Gli altri ulteriori accosti/ormeggi nella banchina Molo Musco non riguardano l'area destinata al traffico di linea e l'assegnazione avviene con modalità *ad hoc*.

In merito ai servizi erogati a libero mercato verso Ponza per anno 2024 unicamente per il periodo estivo (maggio – settembre) si trascrivono i sottonotati dati in possesso:

<i>Tipo di servizio</i>	<i>Nome Società</i>	<i>N° corse</i>	<i>Orario arrivo</i>	<i>Orario partenza</i>	<i>N. Passeg. Arrivati</i>	<i>N. Passeg. Partiti</i>	<i>Merce</i>	<i>Automezzi</i>
Trasporto pass.	Soc.NLG	3	10:00 13:00 18:00	10:15 15:45 18:40	42257	41428	0	
Trasporto pass.	Soc.VETOR	3	09:30 13:15 18:15	10:00 15:00 19:00	6971	6379	0	
Trasporto pass.	Soc.SNAV	2	10:55 18:05	11:15 18:30	7902	7009	0	
Trasporto merci	Soc.Trasporto Libero	1	08:50	15:30	//	//	0	247
Trasporto pass.	Soc.Pontina Navigazione-Hipponion	1	10:00	18:00	11849	11529	0	

**IL COMANDANTE
T.V. (CP) Dario NICOSIA**

*Documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445 e
D.Lgs. 7 marzo 2005, n.82 e norme collegate.*

*Firmato Digitalmente da/Signed by:
DARIO NICOSIA*

*In Data/On Date:
venerdì 11 aprile 2025 11:46:20*



Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
 Ufficio Circondariale Marittimo
 Terracina
 Sezione T.A.O. – U.O. Tecnica
 Indirizzo telegрафico: CIRCOMARE TERRACINA
 Allegati: _/_

04019 Terracina,
 P.D.C.: U.O. Tecnica 0773/720061
 e-mail: ucterracina@mit.gov.it – Pec: cp-terracina@pec.mit.gov.it

A: REGIONE LAZIO

Dir. Gen. Trasporti, Mobilità, Tutela del Territorio, Demanio e Patrimonio
 Area gestione trasporto marittimo e aereo, impianti fissi, logistica, interporti, parcheggi e nodi scambio
porti_trasporto_marittimo@pec.regenze.lazio.it
protocollo@pec.regenze.lazio.it

Argomento: *Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati alle Autorità Marittime competenti.*

(Spazio riservato
 a protocolli, visti
 e decretazioni).

Riferimento: nota prot. n. 335020 del 18.03.2025 (ass. a prot. n. 2777 in pari data).

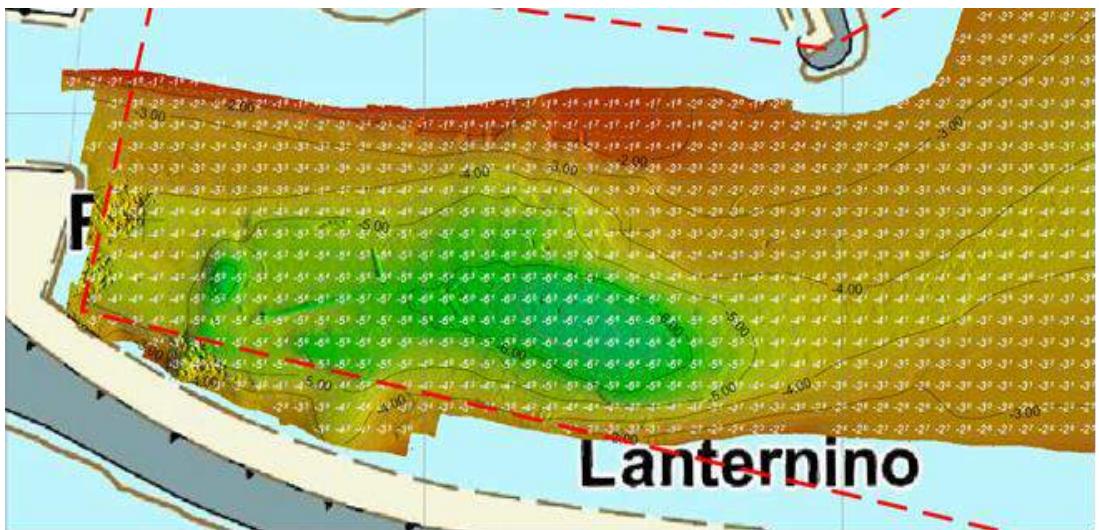
In esito a quanto richiesto con la nota in riferimento in relazione alla tematica in argomento, si riferisce quanto segue:

1. Le limitazioni operative del porto di Terracina sono stabilite dal Regolamento approvato con Ordinanza n. 34/2017 di questo Ufficio Circondariale Marittimo, modificata con Ordinanza n. 06/2024 (*consultabili sul sito istituzionale nella sezione ordinanze*), che, a tutela della sicurezza della navigazione, ha apportato delle restrizioni ai limiti operativi della porzione del porto di Terracina a seguito dell'esecuzione di rilievi batimetrici affidati dall'Amm.ne Regionale a Società specializzata "Globe Exploration s.r.l." (come da nota prot. n. 1441050 in data 12.12.2023), e delle relative risultanze che ne hanno richiesto l'adeguamento in funzione dei dati di fondale aggiornati.
2. L'art. 3 del *Regolamento*, prevede in generale che *l'ingresso, l'uscita e la navigazione nel porto di Terracina sono interdetti alle Unità di lunghezza superiore a metri 50 ed aventi pescaggio superiore a metri 2,50*. Il medesimo articolo tuttavia impone: "*Tenendo conto delle possibili escursioni di marea ed eventuali formazioni di barre sabbiose non indicate nell'idrografia nautica corrente, le unità con pescaggio massimo prossimo ai predetti valori dovranno prestare ulteriore cautela nelle manovre di ingresso/uscita. I comandanti delle unità che si trovino in ingresso/uscita dal porto sono invitati a consultare il Portolano, le Tavole di marea e gli Avvisi ai navigatori rilanciati dalle Stazioni Radio Costiere*".
3. L'art. 4 del *Regolamento* fissa tuttavia una deroga ai generali limiti operativi sopra indicati, relativa proprio alla porzione di porto più esterna, dove appunto ormeggiano anche le Unità da passeggeri¹: "*In deroga a quanto stabilito dall'articolo precedente, la navigazione delle unità con pescaggio compreso tra metri 2,50 e metri 3,00, ma comunque con lunghezza non superiore a metri 50,00, potrà essere consentita, esclusivamente nella porzione di Porto ricompresa tra i fanali di ingresso cifrati ai nn. 2304 (E1551) - 2302 (E1550), e la radice del Molo Gregoriano, qualora il Comandante dell'Unità accerti con la strumentazione di bordo, sotto la sua esclusiva responsabilità, di avere un battente d'acqua sufficiente a garantire la navigazione in sicurezza*".

Permane la presenza di una barra sabbiosa all'esterno del porto, che costringe le Unità di maggiori dimensioni, quali pescherecci a strascico e Unità da passeggeri e merci, a compiere un'ampia accostata verso nord in fase di ingresso/uscita dal porto per mantenersi a distanza dai bassi fondali, giungendo ad avvicinarsi alla costa ad una distanza di quasi 200 metri.

¹ Banchina Molo Gregoriano e la relativa radice (alle quali si applica appunto la citata deroga) sono destinate proprio alle operazioni commerciali (art. 9 punti 3 e 4 del Regolamento).

Nell'immagine sottostante (stralcio planimetrico degli ultimi rilievi batimetrici effettuati nella zona destinata all'ormeggio delle unità maggiori), si nota nella parte destra (imboccatura) una "strozzatura" delle batimetrie dei -4m, che consente la navigazione lungo un ristretto corridoio, non segnalabile poiché le sabbie sono soggette a spostamento costante. La struttura in grigio nella parte inferiore della figura è il Molo Gregoriano, la cui banchina in radice è lunga metri 30. Nella parte alta della zona scandagliata, in prossimità del fanale verde d'ingresso, la batimetria si attesta al di sotto dei -2m (zona di colore rosso).



Attualmente i due posti d'ormeggio in radice molo Gregoriano sono occupati da due unità maggiori, di cui una è la M/N Maria Maddalena (ro-ro) della società SNAP Navigazione, in sosta inoperativa per cessata attività dal mese di gennaio 2024 con previsione di trasferimento presso altro porto, e l'altra è la M/N IVONA adibita a trasporto merci, (bandiera Croata) della Società AQUARIUS S.R.L. Si aggiunge altresì che dal 17/4 e per tutto il periodo estivo si aggiungerà un collegamento di linea con Ponza mediante Nave veloce da passeggeri della NLG proveniente dal porto di Napoli.

4. Quali utili contributi da valorizzare in sede di gara, si rappresenta infine che il menzionato *Regolamento* del porto di Terracina prevede:

- Art. 9 punto 5 “Responsabilità del vettore”: *Le operazioni commerciali devono avvenire nella massima sicurezza per i passeggeri ed i veicoli, sotto la responsabilità del vettore. Il vettore è responsabile delle manovre di ormeggio/disormeggio dell'unità, nonché della gestione del traffico veicolare e pedonale del piazzale Amm. Bergamini, durante tutta le fasi successive allo sbarco e quelle che precedono l'imbarco, ivi comprese le operazioni di incolonnamento degli auto/motoveicoli nelle apposite corsie. L'esecuzione di tali operazioni dovrà avvenire sotto il controllo di un adeguato numero di dipendenti del vettore, in relazione al traffico passeggeri/merci, i quali dovranno assicurare, giornalmente, il corretto svolgimento delle operazioni portuali, indicativamente negli orari compresi tra le ore 06.30 e le ore 10.00 e tra le ore 16.30 e le ore 21.00. I suddetti dipendenti dovranno, inoltre, indossare apposita divisa che li renda immediatamente riconoscibili dall'utenza portuale ed ogni dispositivo di protezione individuale necessario allo svolgimento in sicurezza del proprio compito. Le operazioni di gestione del traffico veicolare e pedonale dovranno essere assicurate dagli incaricati in piena autonomia, salvo il caso di eventuali disposizioni impartite direttamente dall'Autorità Marittima.*
- Art. 10 “Disciplina delle Navi all'ormeggio”: *A bordo delle navi all'ormeggio, ad eccezione delle unità da pesca e da diporto, deve essere costantemente garantita la presenza del personale necessario per eseguire immediatamente qualsiasi manovra eventualmente ordinata dall'Autorità Marittima. Le unità*

prive di sistemazioni di alloggio per l'equipaggio dovranno comunque essere in grado di eseguire le manovre richieste entro 30 (trenta) minuti dall'ordine dato...omissis...

Tutte le unità ormeggiate in banchine ad uso pubblico, dovranno assicurare la pronta reperibilità del Comandante e della componente minima dell'equipaggio in grado di garantire l'esecuzione di manovre, necessarie a garantire l'ormeggio di altre navi e devono:

- 1. ormeggiare in modo da non intralciare il transito, la manovra, l'ormeggio nonché l'esecuzione delle operazioni commerciali di altre unità;*
- 2. effettuare l'ormeggio con cavi idonei ed in numero sufficiente, rinforzandoli adeguatamente in caso di condìmeteo marine sfavorevoli, nonché con un congruo numero di parabordi allo scopo di evitare incidenti. A tal uopo, per la tutela dell'ambiente marino e costiero, non è consentito l'utilizzo di oggetti, con funzione di parabordo, non galleggianti;*
- 3. eseguire prontamente movimenti lungo la banchina, anche su semplice disposizione verbale del personale dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina.*

Alle unità in sosta è fatto divieto di:

- 1. occupare posti di ormeggio diversi da quelli individuati dal presente regolamento, ovvero individuati all'occorrenza dal Comandante del Porto;*
- 2. compiere, in banchina, operazioni di prove di forza con motori in moto ed elica in movimento, senza l'autorizzazione del Comandante del Porto;*
- 3. ormeggiare mediante l'impiego di gavitelli/corpi morti, ad eccezione di quelli autorizzati dall'Autorità concedente.*
- 4. effettuare manovre lungo le banchine, senza aver ottenuto il previsto nulla-osta dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Terracina;*
- 5. ormeggiare all'imboccatura del bacino di ingresso/uscita, salvo casi eccezionali valutati e disposti dall'Autorità Marittima.”*

Si resta a disposizione per ogni eventuale ed ulteriore integrazione in merito.

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Pil. Vincenzo VIOLA

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000 n. 445 e D.Lgs 7 marzo 2005 n. 82 e norme collegate.

Firmato Digitalmente da/Signed by:

VINCENZO VIOLA

In Data/On Date:
martedì 8 aprile 2025 11:52:58

Allegato 1 - Stralcio aerofotogrammetrico del porto-canale di Terracina





Ministero delle Infrastrutture e dei
Trasporti
Ufficio Locale Marittimo di Ventotene

Sezione: T.A.O. - U.O. Tecnica
Indirizzo telegrafico: Locamare Ventotene
Allegati n. ____//____

POSTA ELETTRONICA CERTIFICATA

04027, Ventotene
P.D.C.: U.O. Tecnica Tel. 0771/80027
lventotene@mit.gov.it – cp-ponza@pec.mit.gov.it

Alla **REGIONE LAZIO**

Direzione Generale Trasporti, Mobilità, Tutela del territorio, Demanio e patrimonio. Area gestione trasporto marittimo e aereo- Impianti fissi, logistica, Interporti. Parcheggi e nodi scambio
porti_trasporto_marittimo@regione.lazio.legalmail.it
protocollo@pec.regione.lazio.it
e.p.c.

Ufficio Circondariale Marittimo di Ponza
ucponza@mit.gov.it

ARGOMENTO: Nuovo contratto di servizio di trasporto marittimo di collegamento con le Isole di Ponza e Ventotene. Richiesta dati alle Autorità Marittime competenti.

(Spazio riservato a visti e protocolli).

Riferimento foglio n°335020 - del 18/03/2025 di codesto Ente Regionale.

In esito a quanto richiesto con il foglio in riferimento ed al fine di consentire codesto Settore di predisporre la documentazione per il nuovo di cui all'oggetto si comunicano di seguito i dati richiesti, premettendo che dalla scorsa ed analoga richiesta, non sono intervenute modifiche al sorgitore di cui trattasi ad eccezione di lavori di manutenzione (sia essa straordinaria o ordinaria):

Caratteristiche degli approdi e delle banchine

Il porto di Ventotene è classificato come porto di 2^a categoria – 3^a classe (cfr R.D. 1888 n° 5820) in attesa dell'emanazione del Decreto di cui all'articolo 4, comma 4 della legge 28 gennaio 1994, n. 84. È interessato prevalentemente da diporto e di linea/traffico passeggeri nonché da una piccola aliquota di unità da pesca. Il suddetto servizio di linea è caratterizzato dall'impiego di motonavi ed aliscafi che svolgono la tratta dalle Isole Pontine alla terraferma. Sul sedime portuale insistono concessioni demaniali turistico ricreative stagionali (periodo maggio-settembre) ed annuali.

Il Porto si estende da NE a SW dell'Isola di Ventotene per circa 1,5 M in lunghezza e 0,45 M in larghezza nel tratto maggiore. L'Isola ha coste rocciose lungo le quali non è agevole l'approdo. Lo scoglio La Nave (11 m) è nudo e di colore scuro ed è situato circa 150 metri a Sud del faro del porto Vecchio. Punta dell'Arco è rocciosa, piatta e bassa, ed è l'estremità Sud Ovest di un promontorio dai fianchi arrotondati ed a picco. Calata Parata Grande ha sponde rocciose, con un tratto di spiaggia relativamente ampio nella parte più interna. La vetta più alta è il Monte dell'Arco (139 metri) che si trova al suo estremo Sud-Ovest. Punta d'Eolo, estremità Settentrionale,

è relativamente bassa e piatta (17 metri). Su Punta Pascone, sulla costa W dell'isola, si nota un fabbricato bianco. L'intera costa è interessata da smottamenti franosi. Nello specchio acqueo prospiciente la parte tufacea a picco sul mare in località "Le Crete" compresa tra Punta Arturo e Le fontanelle fino a una distanza di 50 m dalla linea di costa, sono vietati la navigazione, la sosta, e qualsiasi attività di superficie e/o subacquea. In località Faro, l'area di raggio 10 m centro nel punto di coordinate 40°47.460N – 012°26.070E è interdetta alla navigazione, alla sosta, alla pesca ed a qualsiasi altra attività. In località Cala Nave, l'area di raggio 50 m dal centro di coordinate 40° 47.410' N – 013° 25.560E è interdetta alla navigazione, alla sosta, alla pesca ed a qualsiasi altra attività. Negli specchi acquei antistanti le aree demaniali marittime di Cala Nave e località Marillo, cause lavori messa in sicurezza dei relativi costoni rocciosi sovrastanti, sono vietati la navigazione, la sosta, la balneazione e qualsiasi altra attività di superficie e/o subacquea. Due secche rocciose coperte da 3 m d'acqua si trovano presso la batimetrica dei 10 m, rispettivamente a W ed a N di Punta dell'Arco a circa 150 da terra. Una secca rocciosa di 2.5 mt orla il lato settentrionale di Cala Parata Grande. Le sconiglie sono scogli che si trovano internamente al limite di una zona di bassi fondali rocciosi, battente d'acqua inferiore a 2 m, a W di Punta d'Eolo.

L'abitato è situato presso la punta orientale dell'isola, i venti da NE che soffiano con violenza e durano da 3 a 5 giorni, in estate il vento dominante è il maestrale. Con i venti del I e del II quadrante, la risacca diventa evidente, in tali condizioni può essere opportuno lasciare Ventotene e riparare a Cala Parata Grande, sulla costa occidentale dell'isola, oppure a Gaeta. Sono segni precursori del tempo avere una buona visibilità è indizio di venti dal III quadrante. Sono punti cospicui un castello quadrangolare che domina la località. Nella parte N dell'abitato sorge una grossa casa gialla a tre piani con lunghe file di finestre. Una condotta sottomarina lunga 850 m si estende in direzione 040° da Punta del Pertuso e in prossimità della stessa sono vietati ancoraggio e pesca. Il faro è posizionato sulla punta S della località, nel Porto Vecchio a sinistra entrando.

Il Porto Nuovo (Cala Rossano) sorge immediatamente a Nord del Porto Vecchio, nell'insenatura di Cala Rossano, che ha sponde rocciose e contornate da scogli. I fondali (2014) all'imboccatura sono di 11 metri ed al centro Bacino di 9 metri con minimi di 3,50 metri il fondo è sabbioso. A dritta, Punta Pietre Tagliate, di fronte al dente sopradescritto, è contornata da una scogliera antirisacca. Di fronte alla testata del Molo di sopraflutto, si trovano dei massi pericolosi derivanti dalla distruzione di un pennello. L'area è segnalata da una boa luminosa verde e le unità in transito, devono mantenersi ad almeno 20 metri di distanza da essa. Inoltre nello specchio acqueo, interessato dalle manovre delle Unità di linea, e compreso tra l'imboccatura di Cala Rossano, il molo di sopraflutto e la banchina di riva sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio, la balneazione, la pesca e qualsiasi altra attività di superficie e/o subacquea. È vietato a qualsiasi unità occupare lo specchio acqueo interessato dalle manovre delle Unità di Linea e transitare durante le manovre delle stesse.

L'ambito Portuale del Porto Nuovo di Ventotene è suddivisibile nelle seguenti aree destinate all'accosto di unità di linea:

- Banchina stazione marittima: destinata all'attracco delle unità di linea Ro-Ro e Hsc anche di grandi dimensioni;

- Banchina di levante: destinata all'attracco di Aliscafi di medie dimensioni ormeggiati presso distanziatore/passerella;
- Banchina sita in località Pietre Tagliate(adiacente distributore ENI): destinata all'attracco di unità di linea trasporto merci.

I fondali sono di circa 3/3,5 metri presso le banchine, ma sono soggetti ad interramento ciclico. Il porto di Porto Ventotene ha circa 92 posti disponibili e così distribuiti.

Denominazione banchina	Uso prevalente	Dimensione Banchina (m.)	Lunghezza mas. Unità (m.)	Larghezza mas. Unità (m.)	Fondale (m.)	Pescaggio
Banchina Commerciale	P/D/C (*)	360	80	10	7	5
Pontile Marina di Ventotene	D	76	24	5	5	5
Pontile Residenti	D	30	7,50	2,5	5	5

(*) P = pesca – D = diporto – C = commerciale (pax/merci)



Nell'ambito del Porto Nuovo di Ventotene i servizi forniti nonché le tipologie di attività commerciali e traffici comprensivi di posti barca sono i seguenti:

- Rifornimento carburante;
- Gruppo Ormeggiatori delle Isole di Ponza e Ventotene;
- Servizi di assistenza e lavori subacquei,
- Raccolta oli esausti e batterie;
- Unità da pesca e da diporto;
- Nel periodo estivo approdano in rada, e occasionalmente in banchina unità da diporto;
- Imbarco/sbarco merci pericolose da traghetti di linea.

I servizi di collegamenti di linea con il porto di Formia sono assicurati durante tutto l'anno e nel periodo estivo anche con Napoli/Ischia e Ponza;

Il porto può contenere un numero di posti barca non precisamente determinabile in ragione della forte variazione che il traffico subisce, in termini di volume e tipologia, a seconda del periodo dell'anno considerato. Non vi sono posti assegnati a singole unità bensì tratti di banchina assegnati

in concessione e riservati a tipologie di unità o nei quali è consentito l'ormeggio di determinate tipologie di mezzi.

Il traffico stanziale è fondamentalmente composto dalle seguenti unità:

- 3 unità tra mezzi militari/FF.A. e dei servizi tecnico-nautici;
- navi in servizio di linea (in porto per operazioni commerciali e porto base Formia);
- n. 4 unità da pesca
- circa n. 30 tra unità da diporto puro e adibite all'uso commerciale (noleggio, locazione, appoggio diving).

Nel periodo estivo (**giugno-agosto**):

- il traffico di linea aumenta nel numero e nell'intensità, con l'attivazione di ulteriori linee verso altre località della terraferma;
- con l'installazione dei pontili galleggianti, degli specchi acquei portuali asserviti all'ormeggio delle unità da diporto, il numero di unità da diporto può arrivare a raggiungere le 100 unità (considerando altresì la rada).

Modalità e criteri di assegnazioni degli approdi ai sensi della Misura 3 della Delibera 22/2019

Le banchine destinate per le operazioni di imbarco/sbarco passeggeri e merci, con provvedimento dell'Autorità marittima, sono la banchina Commerciale Porto Nuovo di Ventotene. Il quadro accosti viene formulato a seguito di ricevimento da parte delle società di navigazioni regionali e private, delle richieste di accosto con relativi orari. Questa autorità marittima dopo aver verificato la fattibilità degli orari richiesti, in particolare se gli stessi rispettino quanto stabilito dal vigente Regolamento di Sicurezza e dei servizi Marittimi del Porto di Ventotene, predispone un quadro accosti provvisorio.

In merito ai servizi erogati a libero mercato verso Ventotene per anno 2024 unicamente per il periodo estivo (maggio – settembre) si trascrivono i sottosottoscritti dati in possesso:

<i>Tipo di servizio</i>	<i>Nome Società</i>	<i>N° corse</i>	<i>Orario arrivo</i>	<i>Orario partenza</i>	<i>N. Passeg. Arrivati</i>	<i>N. Passeg. Partiti</i>	<i>Merce</i>	<i>Automezzi</i>
Trasporto pass.	Soc. SNAV	4	09:50 12:05 17:05 19:20	10:05 12:15 17:15 19:30	1420	631	0	

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti in merito.-

**IL COMANDANTE
1°Lgt. Np. FUSCO Marco**

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del testo unico D.P.R. 28 dicembre 2000, n.445 e D.Lgs. 7 marzo 2005, n.82 e norme collegate.

Firmato Digitalmente da/Signed by:
MARCO FUSCO

In Data/On Date:
venerdì 11 aprile 2025 11:00:55