



# Napoli 2011

## Servizi di trasporto per il turismo: il *Metrò del Mare*

### Tourist Transport Services: the *Metrò del Mare*

a cura di Daniela Cerrone

Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [cerrone@unina.it](mailto:cerrone@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

#### In questo numero

La molteplicità ed eterogeneità delle emergenze di tipo storico, architettonico, culturale, paesaggistico rendono la fascia costiera della Campania tra le principali mete turistiche in Italia. Napoli, Pozzuoli, Sorrento, Salerno, la costiera Sorrentina e quella Amalfitana, il Cilento, le isole di Capri e di Ischia sono solo alcune delle destinazioni preferite.

Proprio per l'ampiezza dell'offerta, l'area costiera tra Napoli e Salerno è sempre interessata da notevoli flussi turistici che vanno a sommarsi a quelli di tipo ordinario (pendolarismo per studio e per lavoro). In alcuni periodi dell'anno ed in particolare modo nel periodo estivo, tali flussi raggiungono valori tali da diventare difficilmente gestibili con la rete infrastrutturale esistente. L'offerta infrastrutturale che si è andata sviluppando nel tempo, condizionata anche dalla conformazione territoriale, non risulta più adeguata alla domanda ed ancor meno sostenibile visto che privilegia, con evidenti problemi di congestione, la mobilità su gomma di tipo privato. Alcune esperienze hanno dimostrato che, in aree costiere come quella della Campania, i servizi di trasporto marittimo possono contribuire alla realizzazione di forme integrate di trasporto pubblico tese ad un maggiore e più agevole accesso alle mete turistiche con conseguente riduzione del traffico veicolare su gomma sulle principali arterie di collegamento.

L'osservatorio pubblicato in questo numero di TeMA propone, in ragione delle considerazioni precedenti, un approfondimento sui risultati conseguiti in Campania, a distanza di dieci anni dalla sua attivazione, da un servizio di collegamenti marittimi a corto raggio: il *Metrò del Mare*.

Attraverso l'analisi dell'ampliamento dell'offerta, in termini di località coinvolte e tipologie di corse, si intende valutare l'efficacia del servizio sia come strumento per la valorizzazione turistica del territorio, sia come "infrastruttura" cui si è affidata la funzione di trasporto alternativo a quello terrestre con il

fine di ridurre il traffico stradale su arterie particolarmente congestionate come l'autostrada A3 e le strade costiere della Campania e di conseguenza l'inquinamento acustico ed atmosferico in zone densamente abitate.

#### Il *Metrò del Mare*

Il *Metrò del Mare* è un servizio di collegamenti marittimi attivato in Campania con l'obiettivo di agevolare il turismo in alcune delle aree più belle e frequentate della Campania e contestualmente contribuire a riequilibrare la ripartizione modale al fine di incidere sul traffico stradale che interessa queste aree soprattutto in concomitanza con il periodo estivo.

Sin dal 2001, nonostante l'offerta fosse molto limitata rispetto a quella attuale, l'obiettivo della Regione Campania –ente che ha finanziato negli anni il servizio– è stato quello di predisporre un servizio alternativo a quello su gomma utilizzando le cosiddette *Vie del Mare*. Obiettivo di lungo termine era e continua ad essere la realizzazione di un sistema integrato di collegamenti marittimi ad elevata frequenza per incentivare l'utilizzo del servizio pubblico e ridurre il trasporto privato su gomma. Da qui il nome *Metrò*.

Il *Metrò del Mare* è stato presentato per la prima volta nell'estate del 2001 in via sperimentale con due linee, 6 scali e un numero limitato di mezzi natanti che raggiungevano piccoli porti non ancora attrezzati in modo adeguato. Alla fine della prima stagione furono comunque registrati circa 20mila passeggeri.

Già nell'estate successiva l'offerta è stata ampiamente modificata: le linee sono state portate a quattro, due delle quali attive per 5 mesi –avendo funzione anche di mezzo alternativo al trasporto terrestre– mentre quelle per il Cilento,

dedicate specificamente al turismo, attive solo durante la stagione estiva (luglio e agosto).

In particolare, sono stati estesi i collegamenti al Cilento, a Salerno e alla costiera amalfitana e sono state rafforzate le linee preesistenti aggiungendo altri importanti scali alle fermate già previste. I porti turistici di Bacoli, Pozzuoli, Procida, Ischia, Castellammare, Piano di Sorrento, Positano, Acciaroli, Agropoli sono stati oggetto di interventi finalizzati a migliorarne l'accessibilità.

Un'ulteriore innovazione del 2002 è avvenuta a livello tariffario con il biglietto integrato *UNICO Terra & Mare*<sup>1</sup> che consentiva la possibilità di usufruire (per un periodo di 45 minuti prima e dopo l'utilizzo del *Metrò del mare*), nei luoghi di partenza o di approdo, dei servizi di trasporto pubblico locale su ferro o gomma gestiti dalle aziende Anm, Circumvesuviana, Cstp, Ctp, Metronapoli, Sepsa, Sita e Trenitalia.

Nel corso degli anni le linee e gli scali sono stati ulteriormente potenziati e si è registrata una buona crescita del numero di passeggeri.

Nel 2006, nei mesi da aprile a luglio, i passeggeri sono stati più di 130mila, contro i 77mila del 2005 e i 103mila del 2004; nel solo mese di luglio le presenze registrate a bordo sono state 80mila contro le 46mila del 2005 e le 51mila del 2004. In alcuni weekend il servizio marittimo veloce ha trasportato oltre 7mila persone. La linea MM3, (Bacoli, Pozzuoli, Napoli Beverello, Torre A.-Pompei, Seiano-Vico Equense, Sorrento, Positano, Amalfi, Salerno) nella stagione 2006 ha registrato oltre 57mila imbarchi.

Sempre nel 2006 il servizio ha consentito l'approdo nel solo periodo estivo di 20mila passeggeri ad Amalfi; 25mila a Sorrento; oltre 10mila a Positano e 4mila a Seiano-Vico Equense.

Nel 2009 gli scali serviti sono diventati 23 contro i 6 del 2001. Anche la flotta impiegata ha raggiunto le 13 unità contro le 2 della prima edizione.

Dal 2001 al 2009 la Regione Campania ha stanziato per il *Metrò del mare* circa 52,5 milioni di € di cui 36,7 di fondi europei di propria competenza consentendo il trasporto di oltre un milione e 600mila passeggeri in 9 anni. 200mila solo

nel 2009 di cui oltre il 20 per cento di utenti stranieri, in prevalenza francesi, poi inglesi, tedeschi e spagnoli.

In termini di impatto sulla mobilità terrestre e sull'ambiente, considerando il periodo tra aprile e settembre, se nel 2001 gli spostamenti in auto verso le aree oggi collegate anche con il *Metrò del mare* erano quantificate in circa 570mila unità, nel 2009 i dati hanno fatto registrare una riduzione di circa 70mila spostamenti, e in 440 tonnellate la riduzione delle emissioni di CO<sup>2</sup>. Mediamente in nove anni di esercizio, nel solo periodo estivo, si sono ridotti di 570mila unità gli spostamenti con auto e di oltre 3.500 tonnellate le emissioni di anidride carbonica.

Sempre nel 2009, ad affiancare le linee di collegamento tra le varie località toccate dal *Metrò del mare*, si sono aggiunti anche altri servizi più marcatamente turistici: il *Coast Sightseeing Baia di Napoli*, il *Coast Punta Campanella* ed il *Sorrento by night*. Il primo, sulla scorta dell'esperienza del bus turistico a due piani, consentiva, con un battello, di fare il giro del golfo di Napoli da Posillipo ai Campi Flegrei, il secondo di fare un tour della costiera sorrentina, il *Sorrento by night* di raggiungere da Napoli la costiera riducendo l'uso delle auto grazie al servizio di corse serali e notturne tra Napoli e Sorrento il sabato e la domenica.

Per questa offerta nel 2009 si sono registrati: 6.500 passeggeri (di cui il 59 % italiani ed il 41 stranieri) sul *Coast Sightseeing Baia di Napoli*; 1.000 viaggiatori (da giugno ad agosto) sul *Coast Punta Campanella*; 3.300 passeggeri (in 8 fine-settimana di esercizio) sul *Sorrento by night*.

Nel 2010 il servizio è partito in ritardo (il 19 giugno) ed interesserà un periodo inferiore rispetto agli anni precedenti<sup>2</sup>: complessivamente 112 giorni (dal 19 giugno all'8 ottobre) per un contributo regionale di circa 3 milioni e 280mila euro. L'offerta è stata comunque ulteriormente incrementata grazie all'inserimento del nuovo scalo di Piano di Sorrento (Marina di Cassano)<sup>3</sup> e l'attivazione dal 1° luglio della linea a vocazione turistica denominata *Napoli da mare*<sup>4</sup> che prevede due corse giornaliere in partenza dalla darsena Acton del porto di Napoli. È stato inoltre confermato il servizio *Sorrento by nigh*.





Nel corso degli anni le linee e gli scali sono stati progressivamente potenziati –le 2 linee del 2001 sono diventate 11 dal 2009; i 6 scali del 2001 sono diventati 23 nel 2010– e si è registrata una buona crescita del numero di passeggeri. Anche la flotta impiegata è stata potenziata ha raggiunto le 13 unità contro le 2 della prima edizione. Dal 2001 al 2009 la Regione Campania ha stanziato per il *Metrò del mare* circa 52,5 milioni di € di cui 36,7 di fondi europei di propria competenza consentendo il trasporto di oltre un milione e 600mila passeggeri in 9 anni.

Dal 19 giugno a fine agosto il servizio ha registrato complessivamente più di centomila passeggeri (100.104 presenze, con una media giornaliera di 1.540 utenti imbarcati sulle 11 linee operative), con una crescita del 20% rispetto allo stesso periodo del 2009.

In particolare, nel periodo compreso tra il 19 giugno ed il 25 luglio, ha registrato 41.452 presenze. Nel solo mese di agosto 51.338 passeggeri. La linea più utilizzata è stata la *Due golfi* che collega Napoli (Molo Beverello) con Ercolano, Sorrento, Positano, Amalfi e Salerno. Sulla linea sono stati rilevati quasi 12mila passeggeri fino a fine luglio che sono diventati più di 25mila a fine agosto. Le 6 linee di collegamento con la costiera cilentana hanno fatto registrare dal 1° luglio a fine agosto più di 27mila presenze. Tra i 23 porti serviti dal *Metrò*, il più frequentato è quello di Sorrento (17.790 passeggeri imbarcati e 21.121 sbarcati); tra le 7 località cilentane è il porto di Agropoli con 4.149 imbarchi. La linea *Sorrento by night* in 8 weekend ha registrato 1.132 utenti. Oltre 500 passeggeri hanno usufruito invece

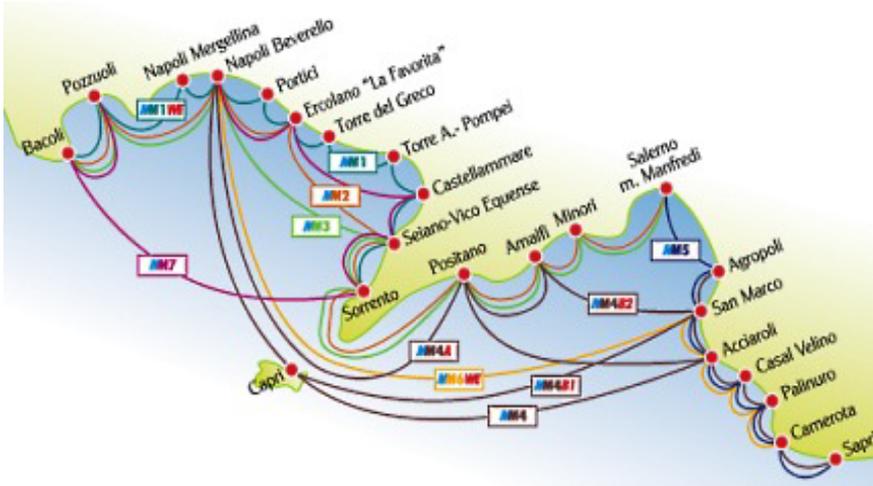
del servizio *Napoli da mare* che permette di visitare da mare i luoghi più suggestivi della zona flegrea, da Posillipo a Pozzuoli, da Baia a Bacoli.

### Conclusioni

Le *vie del mare* possono contribuire a decongestionare e fluidificare i flussi che interessano spesso le aree costiere, generalmente altamente urbanizzate, come quella compresa tra Bacoli e Salerno in Campania.

La politica regionale della Campania in tema di trasporti e mobilità, ha spesso messo in evidenza il ruolo potenziale di porti e approdi medio-piccoli nella strategia di decongestionamento della fascia costiera e ha incentivato interventi tesi alla realizzazione di un sistema intermodale, integrato e fortemente connesso anche con il trasporto pubblico locale. Già nel Piano Regionale Territoriale, approvato con la Legge Regionale n. 34/93, si sottolineava l'importanza





120 giorni– impedisce non solo una vera e propria promozione turistica ma soprattutto, a quanti giornalmente si spostano tra le località interessate dal *Metrò del Mare*, l'utilizzo dell'infrastruttura quale mezzo alternativo alla viabilità ordinaria. Non garantendo la necessaria affidabilità è difficile che il servizio possa riscuotere la fiducia dei potenziali utenti con conseguenti ripercussioni sulla sua capacità di incidere sulla ripartizione modale ancora oggi fortemente sbilanciata verso il trasporto su gomma di tipo privato nonostante i notevoli problemi di congestionamento e gli

di un appropriato utilizzo delle infrastrutture portuali per una migliore e più efficace fruizione dell'area costiera oltre che come occasione per il rilancio economico e occupazionale dell'area.

I risultati auspicabili dalla realizzazione di un sistema alternativo a quello ordinario non può però prescindere dalla realizzazione di infrastrutture di trasporto moderno, che partendo dalla promozione delle vie del mare, definisca un servizio di collegamenti marittimi competitivo quindi veloce, economico, sicuro.

Perché il servizio venga considerato alternativo o quanto meno complementare alla viabilità ordinaria è necessario pensare il mare, i porti, le strade e le ferrovie come elementi di un unico sistema logistico integrato. È necessario mettere in campo politiche di sostegno ed incentivazione di forme sostenibili di trasporto pubblico contestuali a politiche di disincentivazione all'uso dell'automobile.

Nell'area costiera della Campania il *Metrò del mare* più che come servizio teso alla promozione turistica dell'area, già interessata da considerevoli presenze, potrebbe e dovrebbe configurarsi come sistema infrastrutturale per il riequilibrio modale a parità di flussi. Ciò comporterebbe un incremento della qualità delle mete turistiche. A tal fine dovrebbe essere garantito il collegamento tra i porti e le principali emergenze turistiche.

Alcuni tentativi in questo senso sono stati fatti. Nel 2009, in via sperimentale, è stato istituito un bus-navetta che, in coincidenza con l'arrivo del *Metrò del Mare* a Torre Annunziata, consentiva con lo stesso biglietto di raggiungere gli scavi archeologici e il santuario di Pompei; un altro collegamento –l'*Archeobus*– è stato attivato, sempre nel 2009, nell'area dei Campi Flegrei.

Nel 2010 le problematiche che hanno comportato il differimento dell'attivazione del servizio al 19 giugno hanno anche impedito la riproposizione dei servizi avviati in forma sperimentale nel 2009. Sta di fatto che una programmazione così variabile soprattutto nella durata del servizio –ridotta a

elevati costi di trasporto e di parcheggio.

#### Note

- <sup>1</sup> *UNICO Terra & Mare*, non riproposto nel 2010, ampliava l'offerta tariffaria del Consorzio *UNICOCAMPANIA*, l'organismo che si occupa della gestione della tariffazione integrata nella Regione Campania per massimizzare l'accessibilità alla rete del trasporto pubblico locale utilizzando un unico biglietto. La politica di integrazione tariffaria della Campania è stata assunta da molte regioni italiane e molte città europee come modello di riferimento ed il sistema di tariffa integrata è stato spesso promosso per garantire agli utenti una maggiore flessibilità ed un aumento dell'attrattività dei trasporti pubblici. La politica di integrazione tariffaria in un biglietto unico è partita in Campania il 1° febbraio 1995 con l'istituzione della tariffa integrata *GIRANAPOLI*, è stata poi ampliata, prima nell'ottobre del 2000, con l'*UNICO Napoli & Provincia* che estendeva l'integrazione tra Napoli e 43 Comuni ed interessa un bacino d'utenza di circa 2.300.000 abitanti; poi, nell'ottobre del 2001, con *UNICOCAMPANIA* che prevedeva l'integrazione tra Napoli e 162 Comuni e ampliava il bacino d'utenza a 3.500.000 abitanti; infine, nel 2003, con l'estensione dell'*UNICOCAMPANIA* a tutta la Regione interessando Napoli e 550 Comuni con un bacino d'utenza complessivo di 5.630.000 abitanti.
- <sup>2</sup> La gara europea indetta per l'affidamento del servizio è andata deserta. L'Amministrazione regionale è intervenuta quindi, come previsto dalle norme comunitarie, nazionali e regionali, con una procedura negoziata al termine della quale il servizio è stato assegnato alla società consortile *Metrò del Mare scarl.*
- <sup>3</sup> Il porto è stato realizzato recentemente nell'ambito del programma regionale di sviluppo della portualità turistica con il contributo dei fondi europei.
- <sup>4</sup> *Napoli da mare* sostituisce e amplia l'offerta del precedente *Coast Sightseeing Baia di Napoli* consentendo la fruizione dei panorami costieri della Baia di Napoli e del golfo di Pozzuoli e l'ascolto di un commentario multilingue sulle località interessate.

#### Referenze immagini

L'immagine utilizzata a pag. 129 è una elaborazione grafica dell'autore dell'articolo, le altre immagini utilizzate sono tratte dal sito web <http://www.metrodelmare.net/>