

Studio di pre-fattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno



Autorità di Sistema Portuale
del Mare Tirreno Centrale

Porto di Napoli
Porto di Salerno
Porto di Castellammare di Stabia



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI SALERNO



**Pietro Spirito - Rocco Giordano - Fabio Carlucci
Barbara Trincone - Andrea Ruggiero**



Giordano Editore

Studio di pre-fattibilità
sui collegamenti marittimi veloci
nei golfi di Napoli e Salerno

Pietro Spirito - Rocco Giordano - Fabio Carlucci
Barbara Trincone - Andrea Ruggiero

Studio di pre-fattibilità sui collegamenti marittimi veloci nei golfi di Napoli e Salerno



Giordano Editore

Coordinamento scientifico:

Prof. PIETRO SPIRITO (Presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale)

Prof. ROCCO GIORDANO (Labeatt - UNISA)

Prof. FABIO CARLUCCI (Labeatt - UNISA)

Responsabile tecnico:

Arch. BARBARA TRINCONI

Junior Investigator:

Dott. ANDREA RUGGIERO

Lo studio è stato impaginato ed allestito, per essere diffuso via web dalla Giordano Editore grazie al contributo della società Alilauro. Un ringraziamento particolare va al laboratorio Labeatt del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche dell'Università di Salerno ed al Senatore Salvatore Lauro sempre disponibile a sostenere attività di ricerca ed innovazione nel settore dei trasporti via mare.

Si ringrazia Pasquale Sabatino, Responsabile tecnico del laboratorio Labeatt, per la fattiva collaborazione nel corso di elaborazione e presentazione dello Studio.

Giordano Editore srl, Napoli
segreteria.giordanoeditore@gmail.com

Impaginazione e stampa
Grafica Elettronica srl, Napoli

Prima edizione: maggio 2019

ISBN 978-88-99309-00-0

Stampato in Italia / *Printed in Italy*

© 2019 Giordano Editore - Napoli
www.roccogiordanoeditore.eu

Tutti i diritti riservati. È vietata per legge la riproduzione anche parziale e con qualsiasi mezzo senza l'autorizzazione scritta dell'editore.

Indice

Premessa	p.	7
1. Introduzione	»	9
1.1. Obiettivi dello studio	»	18
1.2. Metodologia, fonti ed assunti di base	»	19
1.3. Sintesi delle principali conclusioni	»	24
2. Aspetti economici e tecnico-organizzativi della linea marittima ipotizzata	»	29
2.1. Caratteristiche del naviglio	»	29
2.2. Caratteristiche del servizio	»	34
2.3. Il costo dei servizi di linea ipotizzati	»	39
3. Studio della domanda	»	51
3.1. Metodologia	»	51
3.2. Stima della domanda	»	66
3.2.1. <i>Andamento del traffico autostradale (2008-2016)</i>	»	66
3.2.2. <i>Andamento del traffico aeroportuale</i>	»	67
4. Comparazione di tempi e costi sulle relazioni porto-porto (collegamenti costieri)	»	69
5. Conclusioni	»	73

Allegati

<i>Analisi dell'offerta di servizi ed infrastrutture</i>	p. 75
1. Analisi del servizio di <i>Metrò del Mare</i> già attivato (punti di forza e di debolezza).	» 75
2. Servizi di collegamenti marittimi <i>Cilento Blu e ArcheoLinea</i> attivati (punti di forza e di debolezza).	» 77
3. Versante Salerno: offerta delle infrastrutture e dei servizi presenti ed eventuali miglioramenti da apportare	» 96
4. Versante Salerno/Napoli: offerta di interconnessioni (parcheggi liberi, parcheggi a pagamento, mezzi pubblici) . . .	» 98
5. Versante Napoli: offerta di interconnessioni (parcheggi liberi, parcheggi a pagamento, mezzi pubblici ed offerte di strutture da operatori privati)	» 100
6. Elaborazioni orari e costi per le 4 linee previste, ipotizzando una velocità di 18 e 23 nodi.	» 103
 Presentazione dello studio - Note di sintesi degli interventi	 » 109

Premessa

Il presente studio è frutto della collaborazione tra l'AdSP del Mar Tirreno Centrale e l'Università degli Studi di Salerno, collaborazione formalizzata con l'Accordo Quadro siglato in data 10 agosto 2017 nell'ambito del quale sono state definite, tra le attività da svolgersi, l'attivazione di un Master di I livello in Economia del Mare, Logistica e Turismo (EMALT) e lo sviluppo del presente studio sull'ipotesi di attivazione di linee del mare veloci in Campania. La prima edizione del Master, ultimato, ha costituito un'occasione di sviluppo delle competenze teoriche e applicative particolarmente rilevanti per il territorio campano che soffre per la mancanza di interventi di alta formazione specificamente dedicati ai temi della logistica e della mobilità e dalla economia del mare.

Il Master EMALT, infatti, si sostanzia in una delle poche iniziative presenti sul nostro territorio mirate alla realizzazione di un ponte professionale fra la preparazione universitaria e le competenze concretamente richieste dalle imprese e dalle istituzioni che si occupano, a diverso titolo, della organizzazione della mobilità. Tale iniziativa, infatti, costituisce un'opportunità per i laureati del nostro territorio che, volendo proseguire gli studi in ambito trasportistico, non sono obbligati a trasferimenti in altre regioni con ingenti costi a loro carico, consentendo, al tempo stesso un inserimento lavorativo presso le aziende locali partner del Master.

Il presente studio di prefattibilità, che si concentra sull'ipotesi di attivazione di linee veloci nei due golfi della Regione, ha richiesto un significativo impegno in termini di sforzo di ricerca e di tempi necessari alla realizzazione, in quanto si è resa necessaria la puntuale verifica

dei dati relativi ai due anni di operatività del servizio *Cilento Blu* e *ArcheoLinea* cofinanziati dalla Regione Campania (luglio-agosto 2017 e luglio e agosto 2018); si tratta di servizi simili a quelli proposti nel presente studio, anche se con proposte di servizio con maggior frequenza e minor numero di fermate. Oltre alle numerose interviste (circa 30) agli operatori pubblici e privati coinvolti, sono stati effettuati molteplici sopralluoghi presso i porti appartenenti alle linee individuate. Sono state svolte missioni utilizzando i servizi *Cilento Blu* e *ArcheoLinea* per avere contezza dei punti di forza e di debolezza degli stessi, con lo scopo principale di mettere a fattor comune i risultati con tutti gli attori coinvolti, al fine di costruire una prospettiva di miglioramento condivisa.

1

Introduzione

Il sistema dei trasporti urbani delle città costiere è condizionato dalla limitata possibilità di espansione delle comunicazioni radiali. Ma, mentre lo spazio acqueo costringe le direttrici di traffico in un ambito più ristretto, allo stesso tempo consente la realizzazione di un sistema di trasporto, alternativo a quello terrestre, a supporto della mobilità urbana e metropolitana.

Una rete di collegamenti via mare assume particolare rilevanza per le aree metropolitane “marittime”, caratterizzate da una espansione parallela alla costa, con conseguenze positive in ordine alla possibilità di integrare la quasi totalità dei centri in un sistema di linee di navigazione.

Tuttavia, la limitata disponibilità di risorse pubbliche disponibili per la realizzazione di ulteriori collegamenti a servizio del territorio, impone un deciso recupero delle forze di mercato ed un impegno di capitali privati.

Tale esigenza appare particolarmente degna di nota per i servizi, quale quello in esame, che presentano interessanti potenzialità in termini di mercato, in quanto fortemente connessi con il fenomeno turistico, in espansione negli ultimi anni.

Il rapporto di complementarietà tra trasporti e turismo può garantire, infatti, risultati soddisfacenti per le imprese che offrono servizi “dedicati” alla mobilità turistica, in quanto il comparto si contraddistingue, rispetto agli altri settori economici, per una maggiore resilienza alle turbolenze che caratterizzano la dinamica sociale.

Pertanto, per i territori quali quello della Regione Campania, dotati di un’indubbia attrattività turistica, la realizzazione di linee di sup-

porto alla mobilità dei turisti appare particolarmente rilevante, non solo per le potenzialità economiche di tali servizi, ma anche per l'effetto sinergico che il miglioramento dell'accessibilità comporta in termini di ulteriori incrementi della domanda di turismo, e dei flussi ad essa connessi.

È opportuno premettere quanto verrà discusso in seguito, cioè che la redditività dei servizi, quale quelli ipotizzati dal presente studio, non può prescindere da un'organizzazione idonea a garantire uno standard qualitativo che soddisfi appieno le esigenze della domanda, non solo in termini di caratteristiche intrinseche dell'offerta (sicurezza, comfort, pulizia dei mezzi, regolarità e frequenza delle corse), ma anche dal punto di vista di un'efficiente integrazione del momento trasportistico nel più ampio ventaglio dei servizi che compongono il prodotto turistico. Per attrarre nuova domanda, infatti, sono necessarie una serie di integrazioni "orizzontali" (con gli altri servizi di trasporto) e "verticali" (con gli altri servizi turistici), in una logica funzionale, affinché il momento dello "spostamento" non venga percepito quale una disutilità da dover affrontare per poter fruire del servizio turistico in senso stretto, ma quale anello di un segmento anch'esso piacevole, che consente un viaggio confortevole, in sicurezza, e che offre la possibilità di godere delle amenità del paesaggio attraversato o di ulteriori servizi a monte o a valle del trasferimento stesso.

Nella maggior parte dei casi, manca ancora una visione organica e complessiva attraverso cui ottenere la suddetta integrazione e, con essa, una crescita della domanda turistica e dei servizi di trasporto complementari.

Il ruolo del *public policy maker*, in tale ambito, risulta strategico, in quanto potrebbe contribuire ad attivare un dialogo costruttivo tra le diverse categorie di operatori coinvolti, al fine di superare discontinuità e dispersione di energie, per concentrarsi solo ed unicamente su un obiettivo comune, che si sostanzia nella crescita della domanda di connessioni.

In un'ottica di sviluppo condiviso tra i vari attori che interagiscono nell'ambito della programmazione dei trasporti, vale la pena tenere

presenti quelli che sono i principi messi in campo e supportati in ambito di *blu economy* e di turismo sostenibile, i cui paradigmi sono definiti dal *Tourism Sustainability Group* come segue:

1. Riduzione della stagionalità della domanda;
2. Riduzione dell'impatto dei trasporti nel settore turistico;
3. Miglioramento della qualità dell'impiego nel settore turistico;
4. Miglioramento della comunità ospitante;
5. Riduzione dell'utilizzo di risorse e della produzione dei rifiuti;
6. Conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale;
7. Organizzazione di vacanze accessibili a tutti;
8. Visione del turismo come strumento per lo sviluppo sostenibile.

Di questi 8 punti, quello che ci riguarda più da vicino, è senz'altro il secondo punto. D'altronde, non c'è turismo senza trasporti, e questi, per sostenere uno sviluppo di qualità del turismo, vanno programmati e pianificati in un'ottica integrata e condivisa. Da tale punto di vista in Campania negli ultimi anni sono stati fatti importanti passi avanti, ma molto ancora resta da fare, affinché il sistema dei trasporti, nel suo insieme, risulti connesso ed efficiente.

In ambito di blue economy, il valore aggiunto prodotto del settore, come riportato nel VI Rapporto sull'Economia del Mare, redatto dalla Camera di Commercio di Latina (2017), è arrivato nel 2016 a 43 miliardi di euro, pari al 3% del totale dell'economia, il cui 10% delle imprese di questo settore è capitanato da under 35. Un settore che conta 800 mila occupati, pari al 3,5% dell'occupazione complessiva nazionale, con un aumento di lavoratori, dal 2011 al 2016, pari a tre punti percentuali. Nell'ambito della blue economy, i trasporti marittimi comprendono 11.000 imprese, pari al 5,9% del totale imprenditoriale del settore specifico, settore che tra il 2011 ed il 2016 ha sperimentato la dinamica positiva in termini di valore aggiunto, registrando un +17,8%.

“Il Mezzogiorno e il Centro Italia sono le due macro-ripartizioni a più alta concentrazione di imprese della blue economy, con un'inci-

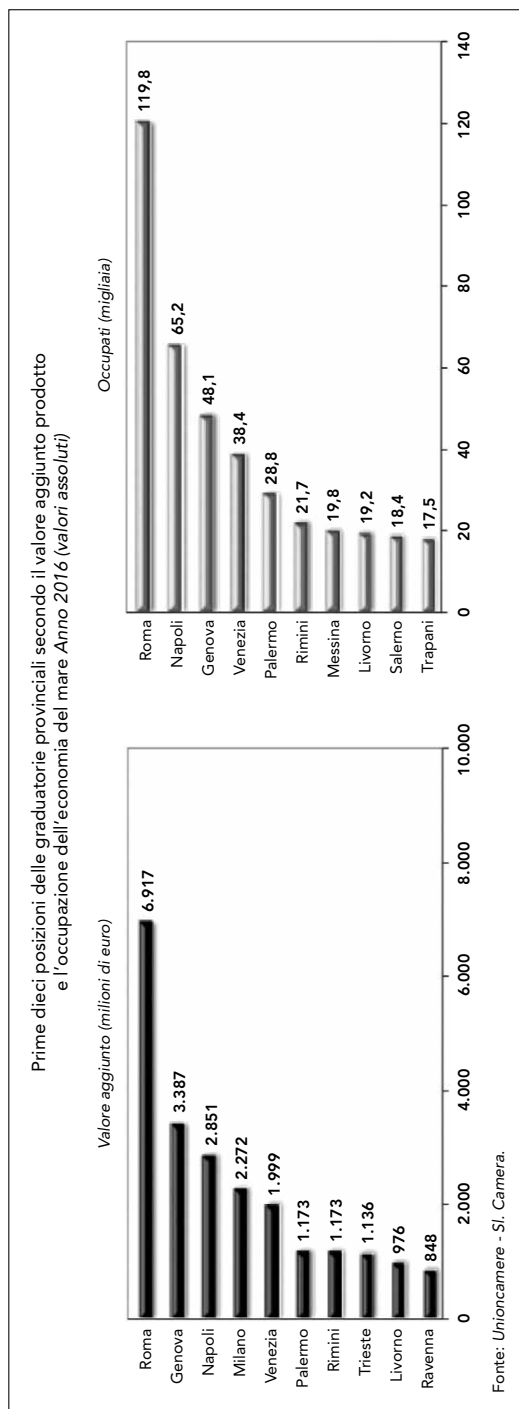


Figura 1. Graduatorie provinciali secondo il valore aggiunto prodotto e l'occupazione dell'economia del mare (2016)

Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare, per settore Anno 2016 (valori assoluti e percentuali)				
Settori	Valore aggiunto		Occupati	
	v.a. (milioni di euro)	Compos. %	v.a. (milioni di euro)	Compos. %
Filiera ittica	3.241,9	7,3	10,9	12,1
Industria delle estrazioni marine	2.467,5	5,6	6,2	0,7
Filiera della canteristica	6.891,3	15,5	133,2	15,3
Movimentazione di merci e passeggeri via mare	7.990,5	18,0	102,2	11,8
Servizi di alloggio e ristorazione	13.491,0	30,4	325,0	37,4
Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale	7.786,9	17,5	126,0	14,5
Attività sportive e ricreative	2.574,6	5,8	70,4	8,1
Totale economia del mare	44.443,7	100,0	868,0	100,0
Totale economia	1.499.229,8		24.806,1	
Incidenza % economia del mare su totale economia	3,0		3,5	
Fonte: Unioncamere - SI. Camera.				

Figura 2. Valore aggiunto e occupati dell'economia del mare per settore (2016)

denza del 4,1% e del 4,2% sui rispettivi totali imprenditoriali (in valori assoluti sono 82.417 le imprese dell'economia del mare nel Mezzogiorno e 55.363 quelle nel Centro). In termini assoluti, le province di Roma e Napoli presentano la più elevata numerosità imprenditoriale, con rispettivamente circa 29.600 e 16.000 imprese della blue economy, pari al 6,1% del tessuto produttivo locale nel caso di Roma e al 5,6% nel caso di Napoli”¹.

In termini di valore aggiunto, la *blue economy* ha prodotto cifre che vanno tra i 2 e i 3 miliardi di euro (3,4 miliardi a Genova, 2,8 miliardi a Napoli, 2,3 miliardi a Milano), mentre in termini di occupati, a Na-

¹ VI rapporto sull'Economia del Mare, Camera di Commercio di Latina 2017.

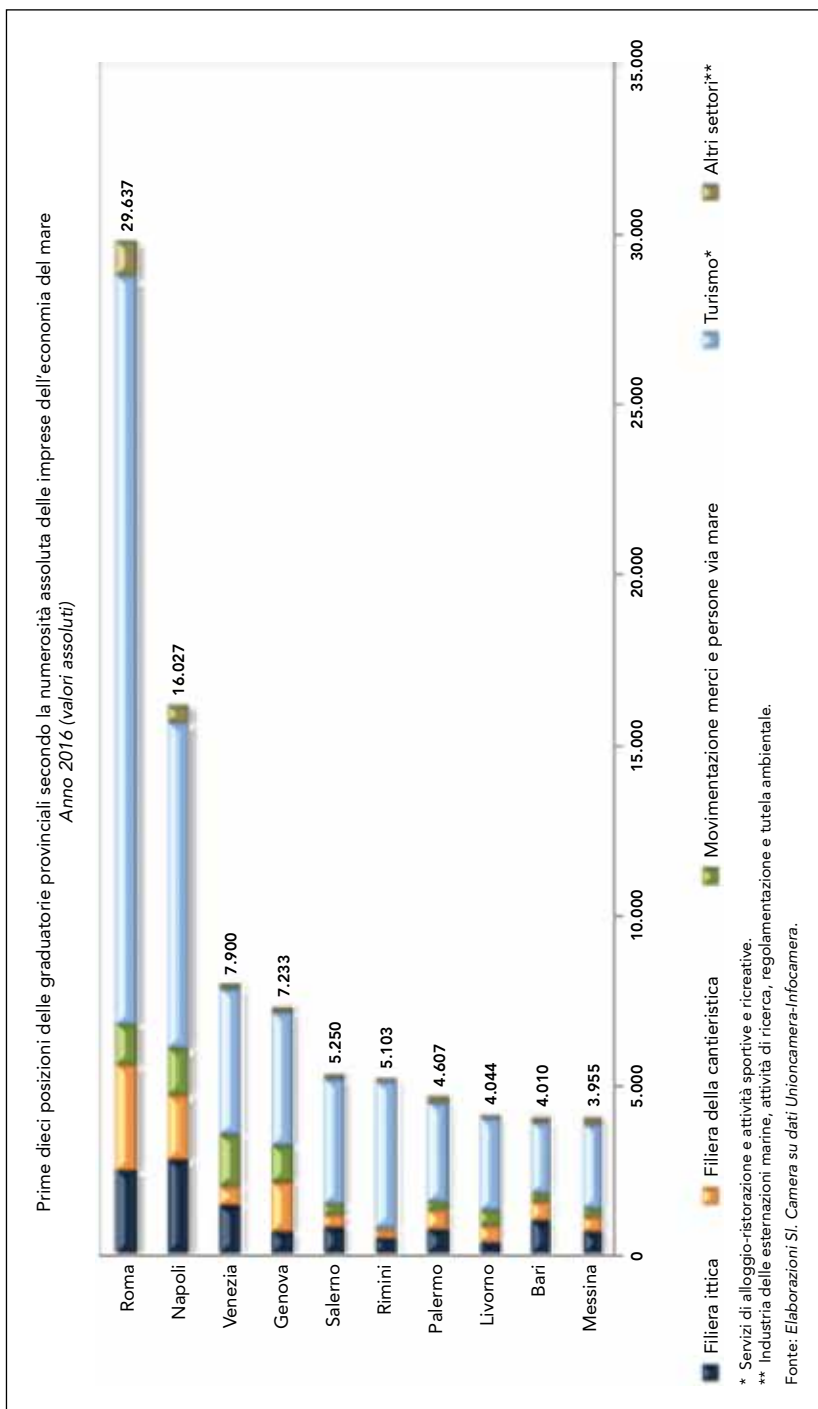


Figura 3. Graduatorie provinciali secondo la numerosità assoluta delle imprese dell'economia del mare (2016)

poli in particolare, siamo intorno ai 65.000 addetti. Numeri importanti che ci danno la visione di uno sviluppo negli ultimi anni, importante e crescente.

Entrando nello specifico di quanto affrontato nel presente studio, è opportuno sottolineare che i servizi ipotizzati, in una logica economico-trasportistica, fanno emergere in tutta evidenza anche il tema della sostenibilità ambientale. Al fine di non disattendere questo aspetto, di seguito verranno evidenziate le ricadute positive di una redistribuzione del traffico maggiormente orientata alla modalità marittima.

Allo stesso tempo, la realizzazione di linee marittime a supporto dei flussi di passeggeri nelle località dei golfi di Napoli e di Salerno, in alternativa al trasporto terrestre, garantisce un vantaggio sistemico alleggerendo il carico e riducendo il congestionamento degli assi stradali.

Ad oggi i servizi di linee veloci dirette verso l'area flegrea e le altre aree del golfo di Napoli, partono dal Molo Beverello, presso il quale transitano ogni anno circa tre milioni e mezzo tra turisti e cittadini. Attualmente, l'approdo si mostra caotico, e poco accogliente ma il progetto di riqualificazione del *waterfront* si prefigge di migliorare la qualità di questo importante punto di accoglienza del porto di Napoli, e sarà in grado di ricucire il rapporto porto-città. La riqualificazione del Molo Beverello rientra nel Programma di Azione e Coesione 2014-2020 che prevede lo stanziamento di 140 milioni di euro per il recupero dei *waterfront*, a cui se ne aggiungono altri 90 per l'accessibilità turistica.

“I trasporti costituiscono un presupposto fondamentale e giocano un ruolo chiave per la qualità dell'offerta turistica nazionale. Inoltre, spostarsi per raggiungere le mete turistiche, può diventare a sua volta un'esperienza turistica, consentendo al viaggiatore di visitare i luoghi attraversati e di conoscere il Paese in modo autentico. Le formule di mobilità eco-compatibile risultano le più apprezzate dalle nuove generazioni, in particolare da parte dei «Millennials», ovvero la prima generazione cresciuta nell'era digitale, che privilegia la libertà di movimento, sceglie la destinazione turistica che si caratterizza per una propria autenticità e ricerca un contatto diretto con la comunità locale. Un'e-

sperienza turistica in cui l'interazione fisica e digitale si intrecciano lungo tutto il Customer Journey”².

In riferimento alle esperienze pregresse nel settore delle linee marittime veloci in Campania, vale la pena ricordare l'interessante iniziativa promossa dall'Assessorato ai Trasporti e gestita della Regione Campania, relativa al servizio di *Metrò del Mare* sperimentato negli anni 2001-2012 eseguito dal Consorzio Unico Campania.

Il servizio prevedeva collegamenti tra le principali località turistiche della Campania, da Napoli alla zona vesuviana, dalla costiera sorrentino-amalfitana a quella cilentana, fino a Capri. Le linee attivate nel tempo sono state 8, con 23 scali operative per sette mesi con 1,6 milioni di passeggeri in 9 anni. Di seguito le linee attivate:

Linea MM1. *Itinerario:* Sorrento - Seiano - Castellammare - Torre Annunziata - Torre del Greco - Ercolano - Portici - Napoli - Pozzuoli - Baia;

Linea MM2MM3. *Itinerario:* Napoli - Positano - Amalfi - Salerno;

Linea MM4. *Itinerario:* Sapri - Palinuro - Camerota - Acciaroli - Capri - Napoli;

Linea MM4 W.E. *Itinerario:* Agropoli - Capri - Napoli;

Linea MM5. *Itinerario:* Salerno - Agropoli - S. Marco - Acciaroli - Palinuro/Camerota - Sapri;

Linea MM6. *Itinerario:* Napoli - Acciaroli - Agropoli - Amalfi;

Linea MM6 W.E. *Itinerario:* Napoli - Acciaroli - Palinuro.

A seguito della interruzione delle attività nel 2012, e della attivazione del servizio Cilento Blu nel 2016, finanziato dall'EPT e rifinanziato dalla Regione Campania a valere sui fondi POR 2017-2020, risulta utile verificare la sostenibilità economico-finanziaria di nuovi collegamenti marittimi a servizio della aree costiere della Regione Campania.

Obiettivo del presente rapporto è appunto quello di ipotizzare una linea passeggeri via mare che possa integrare la rete dei trasporti già esistente, contribuendo a renderla più sostenibile non solo in un'ottica prettamente economica, ma principalmente dal punto di vista am-

² Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017-2022.

bientale in senso lato. Non vi sono dubbi, infatti, che l'alternativa modale maggiormente competitiva in questa tipologia di mercato, cioè quella stradale, presenta un livello d'impatto ambientale di gran lunga superiore rispetto al trasporto marittimo. Inoltre, non va sottovalutata la differenza in termini di costo generalizzato che dipende dai notevoli livelli di congestione e di rischio (nel senso di *safety*) che caratterizzano il trasporto su gomma, in particolare la motorizzazione privata, che risulta essere preponderante per questa tipologia di traffico.

Il servizio ipotizzato prevede caratteristiche differenti rispetto alle precedenti iniziative (2001-2012 e 2016-2017). Allo scopo di rendere sostenibile il servizio, sia da un punto di vista economico, che da un punto di vista ambientale, in modo che risulti pienamente allineato a quanto previsto dalla normativa vigente in Italia e nell'Unione Europea (UE), si è ipotizzata una offerta che fa perno su un'organizzazione dei servizi caratterizzata da un'elevata velocità commerciale, conseguibile comprimendo il numero delle fermate, e un'elevata frequenza, in linea con le esigenze di una domanda di mobilità urbana.

Il 3° Libro Bianco sul futuro dei trasporti entro il 2050, dal titolo «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile» (COM(2011)0144), pubblicato il 28 marzo 2011, poneva l'ambizioso obiettivo di ridurre le emissioni di GES (Gas ad Effetto Serra) di almeno il 60% entro il 2015 rispetto ai livelli del 1990. In termini di provvedimenti nazionali, molti regolamenti ci guidano verso questo obiettivo, anche se stentano a trovare applicazione le politiche per la mobilità sostenibile.

Lo studio in oggetto tiene conto, in particolare, dei primi tre dei quattro obiettivi individuati nell'ambito del Quadro Strategico e Programmatico del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- ◆ Accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo;
- ◆ Mobilità sostenibile e sicura;
- ◆ Qualità della vita e competitività delle aree urbane e metropolitane;
- ◆ Sostegno alle politiche industriali di filiera.

Nell'Allegato del MIT al Documento di Economia e Finanza 2017 vengono riportati gli obiettivi per "Connettere l'Italia" grazie al miglioramento di opere e servizi fundamentalmente utili al Paese. Anche sulla base di questi input, l'utilità ha rappresentato il principio guida che ha indirizzato questo studio.

Ci si è posti l'obiettivo di verificare se l'attivazione di nuove linee marittime potrà essere utile alla Regione Campania in termini di riduzione del traffico stradale, consentendo un'alternativa più sostenibile a turisti e residenti; un'alternativa senza dubbio più piacevole, per raggiungere i meravigliosi luoghi turistici della Regione durante il periodo estivo.

Nello studio sono state approfondite le esperienze specifiche pregresse ed in atto, verificandone punti di forza e di debolezza, sono state individuate le caratteristiche di base delle nuove linee marittime veloci ipotizzate, la loro fattibilità tecnico economica e le conclusioni a cui si è giunti.

1.1. Obiettivi dello studio

Obiettivo dello studio di prefattibilità è quello di delineare una prima ipotesi di fattibilità tecnico-economica e le caratteristiche di nuove linee di collegamento marittime veloci nei due golfi della Regione Campania, verificandone i punti di forza e di debolezza. L'attivazione delle linee ipotizzate potrebbe certamente contribuire al decongestionamento del traffico stradale, offrendo al tempo stesso un servizio alternativo ai molteplici turisti e residenti campani, rendendo maggiormente fruibili le aree costiere e culturali della Regione Campania, limitando, al tempo stesso, l'aggressione ambientale che caratterizza la maggior parte delle attività di trasporto.

L'analisi di fattibilità si è concentrata sulle condizioni necessarie per l'attivazione del servizio in un arco temporale/stagionale definito. L'utilizzo di una linea marittima per accedere alle località della costa rappresenta, non solo la modalità più sicura, ma anche quella più confortevole, soprattutto durante la stagione estiva. In particolare per la mo-

bilità verso e dalle mete turistiche e balneari, il mezzo marittimo consente di evitare lo stress della congestione stradale, di ridurre le emissioni di CO₂ e di vivere e di godere del meraviglioso paesaggio costiero della Regione Campania.

In considerazione della maggior affluenza potenziale di passeggeri e delle condizioni meteo marine più favorevoli, si è ipotizzato di prevedere inizialmente un **periodo di esercizio stagionale che va da giugno a settembre**.

1.2. Metodologia, fonti ed assunti di base

A servizio degli itinerari che di seguito saranno indicati, vi sono diverse alternative modali. Infatti, oltre alla possibilità di raggiungere le diverse località con mezzi privati, grazie alla presenza di una rete stradale che collega in modo capillare i vari punti del territorio oggetto d'indagine, si riscontra anche una discreta presenza di servizi del Trasporto Pubblico Locale, sia su gomma che su ferro, anche se scarsamente integrate. Va notato, inoltre, che le distanze via terra tra le località identificate nei diversi itinerari, risultano contenute, attestandosi su un valore massimo di circa 27 km nel caso del percorso Marina di Stabia - Sorrento.

Tuttavia, pur se dotate di una rete di trasporto terrestre vasta, capillare e ben ramificata sul territorio, le aree in esame presentano frequentemente uno scarso livello di accessibilità causato da diffusi fenomeni di congestione, soprattutto nel periodo estivo.

Le principali criticità dell'accessibilità stradale alle aree individuate riguardano:

- ◆ i flussi di traffico automobilistico che si attestano su valori molto elevati generando diffusi fenomeni di congestione che si riflettono sui tempi di viaggio che, in alcuni periodi dell'anno, tendenzialmente quelli estivi, crescono esponenzialmente;
- ◆ lo scarso livello qualitativo del collegamento stradale dell'area metropolitana di Napoli e delle aree della penisola sorrentina;

- ◆ l'accessibilità stradale della città di Napoli, che risulta compromessa dagli elevati livelli di congestione della rete principale che consente l'accesso al centro città di Napoli.

In ogni caso, oltre alla presenza di punti critici che possono essere considerati elementi di debolezza del sistema su cui agire, va sottolineato che, in termini organizzativi, la rete dei trasporti oggetto di indagine soffre anche a causa dello scarso livello di integrazione con le altre modalità. Una rete di trasporti “a maglie aperte” riduce l'efficienza della mobilità, rendendo più frequenti e consistenti i fenomeni di congestione e squilibrio modale, che causano un aumento del costo generalizzato degli spostamenti.

In altri termini, ulteriori criticità derivano dallo scarso livello di integrazione tra trasporto stradale e ferroviario, soprattutto a causa dell'insufficienza dei servizi pubblici su gomma per le stazioni ferroviarie secondarie e di aree di sosta per le autovetture private presso i terminali ferroviari e quelli portuali.

Le aree in esame presentano notevoli disomogeneità dal punto di vista del livello quali-quantitativo dei servizi offerti. Coesistono, infatti, zone dotate di livelli di accessibilità sufficienti ma con scarsa indicazione di indirizzamento dei flussi e pessima gestione dei sistemi di controllo e contesti territoriali nei quali il livello di servizio offerto si attesta per inefficienza di infrastrutture su uno standard molto basso.

Sintetizzando, si può affermare che incidono negativamente sull'accessibilità e sull'impatto ambientale delle attività di trasporto:

- ◆ il mancato ammodernamento delle reti di trasporto stradale e ferroviario, con una dotazione di servizi stradali e ferroviari al di sotto degli standard minimi di efficienza;
- ◆ l'insufficiente livello di manutenzione delle infrastrutture di trasporto;
- ◆ la carenza di snodi di traffico integrati dal punto di vista territoriale e turistico;
- ◆ l'inadeguatezza delle connessioni ferroviarie e stradali tra le aree locali e le grandi direttrici longitudinali e trasversali;

- ◆ il basso livello di collegamenti multimodali e di nodi di scambio fra le diverse modalità.

Il presente studio è stato strutturato considerando, nella ipotesi di fattibilità di attivazione delle linee marittime, il punto di vista del passeggero (utente), il punto di vista della compagnia marittima (gestore) per la verifica della fattibilità tecnico economica, ed il punto di vista di Enti quali la Regione Campania, in qualità di Amministrazione Pubblica deputata alla gestione delle scelte collettive e delle relative ricadute per la collettività.

Per far fronte agli *user needs* dei diversi interlocutori, è stato necessario:

- ◆ procedere alla raccolta di dati e di informazioni, prima fra tutte quelle degli operatori che hanno masso in campo un servizio che ha caratteristiche analoghe ai servizi ipotizzati nel presente studio;
- ◆ condurre interviste;
- ◆ organizzare sopralluoghi;
- ◆ raccogliere ed analizzare i dati statistici;
- ◆ verificare punti di forza e di debolezza delle esperienze pregresse dalle quali trarre conclusioni ed indicazioni.

Si è tenuto conto, inoltre, della offerta attuale di servizi di collegamenti marittimi e di servizi di collegamento via terra (strada e ferro) oltre che, nell'ipotesi di fattibilità, dei benefici tratti da un approccio condiviso che tenga in considerazione i benefici di tutte le categorie prese in esame (utente, gestore, PA e collettività). In sintesi, solo nell'ottica del beneficio comune, è possibile individuare un'utilità positiva dell'introduzione di tali linee, a condizioni da determinare.

Dal punto di vista metodologico, dopo avere definito la distribuzione degli attracchi di origine/destinazione, partendo dall'ipotesi di linee a servizio delle località maggiormente attraenti dal punto di vista turistico, caratterizzate da un numero di fermate relativamente ridotto,

mediante sopralluoghi, per ogni singolo scalo individuato, si è proceduto alla valutazione qualitativa e quantitativa:

- ◆ dell'accessibilità terrestre (stradale e ferroviaria);
- ◆ dell'accessibilità marittima in termini di dotazione infrastrutturale degli attracchi;
- ◆ dell'occupazione della banchina in base alle richieste di accosto autorizzate dalla Regione Campania;
- ◆ dell'offerta di servizi di accoglienza quali bar, servizi di collegamento verso le aree interne con autobus per il raggiungimento dei principali punti di attrazione turistica o stazioni ferroviarie e centri, nonché servizi igienici, parcheggi, punti vendita e panchine in aree ombreggiate.

Allo scopo di rendere esaustiva l'indagine sul campo, si è deciso di verificare punti di forza e di debolezza della pregressa esperienza di attivazione del *Metrò del Mare*, così come quella più recente di *Cilento Blu* e *ArcheoLinea*, entrambi cofinanziati dalla Regione Campania, nella misura di 2.820.000,00 di euro per la linea *Cilento Blu* e di 983.150,00 di euro per l'*Archeolinea*. Ulteriore valutazione ha riguardato i servizi di collegamento alternativi via terra presenti sul territorio, offerti da operatori privati, che rappresentano o potrebbero rappresentare una valida alternativa alle linee marittime attualmente in esercizio, o concorrenziale rispetto ai servizi oggetto del presente studio di prefattibilità.

L'analisi di prefattibilità del servizio ha dovuto tenere conto della fattibilità tecnica del progetto, in termini di caratteristiche tecniche del naviglio e di costi di attivazione e gestione, per stabilire se esista effettivamente una convenienza economica per le imprese e per l'utente finale nell'utilizzo delle linee oggetto dello studio, sulla base anche dell'analisi della domanda di passeggeri potenzialmente interessati all'uso del servizio.

Per quanto attiene la tipologia di naviglio è stata attentamente valutata la dotazione a disposizione delle compagnie Alicost ed Alilauro che offrono il servizio *Cilento Blu*, considerando che tale tipologia di

naviglio presenta caratteristiche tecniche idonee per il servizio oggetto di studio.

Per ciò che concerne le fonti, si è tenuto conto, tra gli altri, di:

- ◆ Documenti di riferimento delle normative europee e nazionali in termini di trasporto;
- ◆ Allegato MIT al DEF 2017;
- ◆ Il 3° Libro Bianco;
- ◆ Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica;
- ◆ Il POT 2017-2019 con proiezione al 2020 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale - revisione del 2018;
- ◆ Bandi di gara indetti dalla Regione Campania per l'implementazione di servizi di collegamento marittimi per l'anno 2016 e 2017 e 2018;
- ◆ Piattaforme di simulazione online per la verifica dei tempi e delle distanze origine/destinazione;
- ◆ Siti di gestori di offerte turistiche e dei trasporti regionali;
- ◆ Sito della Regione Campania;
- ◆ Sito del progetto Cilento Blu;
- ◆ Dati messi a disposizione dell'ISTAT
- ◆ Interviste ad operatori del settore (Alilauro, Alicost);
- ◆ Studi di settore;
- ◆ Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2016-2017;
- ◆ Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017-2022.

Questo ultimo Piano, redatto nel 2017 e previsto dal Decreto Legge 31 maggio 2014, n. 83 «Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo», all'Art. 11 recita: "Tale piano favorisce la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese".

Redatto grazie alla collaborazione tra MIT e MIBACT, esso rappresenta un documento di indirizzo importante nell'ottica della pianificazione del settore dei trasporti, non solo in ambito turistico, ma anche in un'ottica di miglioramento dell'accessibilità fisica e digitale del no-

stro Paese e nell'ambito delle singole città e delle meravigliose località turistiche che il nostro Bel Paese offre, in un'ottica di promozione di turismo sostenibile e responsabile.

Vale la pena ricordare che i siti turistici italiani sono considerati nodi della rete di preminente interesse nazionale, e sono collegati agli assi dello SNIT di 1° livello.

1.3. Sintesi delle principali conclusioni

Il servizio ipotizzato viene configurato come servizio ad alta frequenza, in un periodo stagionale definito (giugno-settembre), con *schedule* regolare, ed a numero ridotto di toccate, con servizi meno frequenti e veloci tra i mesi di giugno e settembre, mentre per i mesi di luglio ed agosto, sono previste corse più frequenti e più veloci. Da una ricognizione dei principali poli di generazione/attrazione di traffico turistico in Campania è emersa l'opportunità di concentrare l'analisi sui quattro itinerari di seguito indicati:

Linea 1. Baia - Pozzuoli - Napoli Mergellina - Napoli Molo Beverello.

Linea 2. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento (Marina grande).

Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno.

Linea 4. Salerno - Agropoli - Acciaroli - Palinuro.

Da quanto analizzato si possono trarre le seguenti considerazioni:

Il servizio ipotizzato, in base al livello di dettaglio del presente studio, non sembra presentare le caratteristiche necessarie per una completa sostenibilità economico-finanziaria. La principale carenza riguarda le risorse necessarie per un adeguamento delle strutture tecniche e per la fase di start-up quale sostegno alle imprese. Gli investimenti necessitano di un contributo pubblico, e di un sostegno nella gestione, almeno per i primi tre anni di attivazione/avvio del servizio, a seguito del quale sarà possibile valutare se il consolidamento delle linee può ritenersi stabile per la comunità dei passeggeri e auto sostenersi economicamente.

Il servizio di linee veloci del mare, per avere i requisiti minimi di qualità deve prevedere miglioramenti (rispetto a quelli equivalenti attivi al momento come *Cilento Blu* e *ArcheoLinea*) in termini di:

- ◆ accoglienza lato terra per gli attracchi (banchine, servizi igienici, bar, strutture ricettive come info point, edicole), nei nodi di Baia, Pozzuoli, Marina di Stabia;
- ◆ dotazione di servizi di bigliettazione elettronica ed integrata che accompagni il visitatore dall'inizio alla fine di percorsi ed itinerari storico turistici e balneari dedicati, studiati ed organizzati;
- ◆ tariffe agevolate per studenti, anziani e categorie protette;
- ◆ massiccia campagna promozionale dei servizi, anche grazie all'uso di App dedicate;
- ◆ formazione di personale qualificato e pronto ad accogliere l'utenza locale e straniera;
- ◆ pacchetti convenzionati con i siti di maggior interesse storico/ archeologico e balneare;
- ◆ integrazione trasportistica mare/terra per il raggiungimento delle mete di maggior interesse culturale e paesaggistico della regione.

Inoltre, le indagini in loco e le missioni effettuate hanno evidenziato che il versante vesuviano e flegreo presenta notevoli criticità in termini accessibilità mediante il trasporto pubblico locale e di scarsa presenza di strutture ricettive, laddove il versante cilentano appare molto più organizzato e strutturato dal punto di vista della dotazione di infrastrutture turistiche. La zona flegrea, nonostante la ricchezza di siti di interesse storico artistico da visitare (le terme di Baia, il Castello di Baia, il Macellum di Pozzuoli, l'anfiteatro Flavio di Pozzuoli, l'antro della Sibilla Cumana, solo per nominarne alcuni) non sembra suscitare un particolare interesse da parte dei *tour operators* o di coloro che si occupano della organizzazione di visite turistiche.

Non è questo il primo studio che mette in evidenza la necessità di porre l'attenzione sull'integrazione dei sistemi di trasporto. Se si vogliono considerare le ricchezze paesaggistiche e storiche della nostra Regione quale volano di sviluppo economico regionale e nazionale, è

necessario porre l'attenzione sull'attrattività del territorio in termini di offerta e di promozione di qualità dei siti grazie ad un servizio di accoglienza professionale e qualificato. È noto che la qualità urbana potenzia l'economia dei porti e la qualità dei porti giova alla città ed al territorio nel suo complesso. Le attività culturali e di settore promosse dall'AdSP negli ultimi 18 mesi, sono state molto intense e ciò ha consentito di avvicinare i cittadini e i visitatori al porto, non più vissuto nella sua stretta accezione di nodo trasportistico ma come polo di attività a valore aggiunto, in tutti i suoi aspetti e le sue potenzialità.

Per ciascun nodo portuale delle diverse linee ipotizzate infine, bisognerebbe agevolare ed incrementare la velocità e la fluidità delle operazioni di attracco, di carico e di scarico, oltre che rendere veloce la connessione con la rete di trasporto regionale lato terra; sarebbe auspicabile consentire l'emissione di un unico biglietto dal punto di partenza al punto di arrivo (mare-terra) e stipulare convenzioni con musei, siti archeologici e lidi balneari.

Rispetto alle connessioni fisiche e digitali, sostenibili, veloci, efficaci ed efficienti, le città di Napoli e di Salerno hanno fatto molti passi avanti, ma molto ancora resta da fare. L'area flegrea, di notevole valore storico, archeologico, paesaggistico, resta ancora una zona poco connessa e difficilmente raggiungibile con mezzi di trasporto integrati.

I servizi dovrebbero poter conciliare i tempi non troppo lunghi per raggiungere le mete desiderate, con costi non elevati. Si ipotizza dunque, in base alle elaborazioni di seguito riportate, di poter considerare la velocità di crociera del naviglio, mediamente a 23 nodi.

Le 4 linee ipotizzate hanno tutte grandi potenzialità di successo, soprattutto se potenziate nelle integrazioni modali, con agevolazioni per le fasce protette, accordi ed offerte integrate con lidi balneari e promozioni con hotel e ristoranti, oltre ad un potenziamento delle infrastrutture digitali.

Il presente studio si pone l'obiettivo di realizzare uno strumento utile a dare continuità ad un dialogo costruttivo e consapevole con la Regione Campania; dialogo e confronto necessario ad implementare quel percorso per la costruzione di alternative di trasporto sostenibili

ed efficienti. Il supporto del presente studio, dal nostro punto di vista, può fornire inoltre punti di vista concreti sullo sviluppo del controllo di gestione di un'azienda, rispetto alle possibili ottimizzazioni dei costi e dei tempi di implementazione di determinate linee marittime, laddove dal punto di vista della Pubblica Amministrazione, lo studio fornisce un importante strumento per interpretare le dinamiche in atto e stabilire una programmazione in grado di ottimizzare le risorse da investire.

Le conclusioni che abbiamo tratto in questo studio sono relative a considerazioni proprie di uno studio di prefattibilità. Ad uno studio di fattibilità viene rimandata la possibilità di definire la domanda potenziale, il costo del biglietto per tratta, l'elasticità della domanda rispetto al prezzo, il *break even point* entro il quale l'azienda rientra nei costi di investimento di attivazione della linea o delle linee; il costo effettivo di attivazione delle linee a totale finanziamento privato; le bozze di accordi e le convenzioni con enti e aziende che andrebbero definite in sede di attivazione dei servizi ipotizzati.

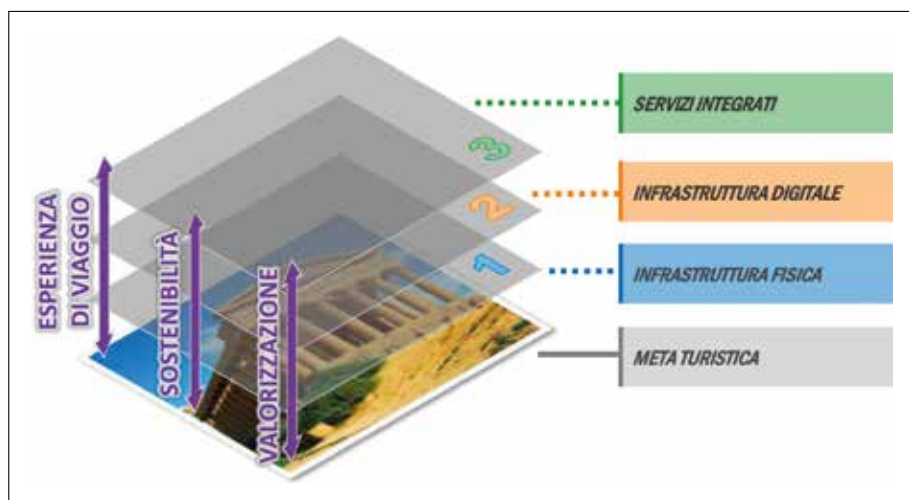


Figura 4. Livelli di interconnessioni per la programmazione di un viaggio.
Elaborazione da Piano Straordinario della Mobilità Turistica

2

Aspetti economici e tecnico-organizzativi della linea marittima ipotizzata

2.1. Caratteristiche del naviglio

Alla luce delle considerazioni svolte, in particolare per ipotizzare ulteriori collegamenti marittimi a servizio di aree a forte vocazione turistica, caratterizzati da un'elevata velocità commerciale e da un buon livello di frequenza, sono stati presi in considerazione i seguenti itinerari:

Linea 1. Baia - Pozzuoli - Napoli Mergellina - Napoli Molo Beverello.

Linea 2. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento (Marina grande).

Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno.

Linea 4. Salerno - Agropoli - Acciaroli - Palinuro.

Relativamente alla Linea 2, inizialmente era stata ipotizzata la sosta ad Ercolano anziché Torre del Greco, ma dal sopralluogo effettuato e dal confronto con gli operatori e la Capitaneria di Porto di Napoli, è emersa l'opportunità di non considerare tale approdo, a causa della presenza di bassi fondali e della scarsa accessibilità al molo stesso, oltre al limite dell'organizzazione del parcheggio di auto (sosta condizionata dai tempi di chiusura/apertura del parco di Villa Favorita).

Il naviglio da impiegare per le linee ipotizzate dovrebbe presentare le caratteristiche tecniche richieste da capitolato tecnico della gara indetta dalla Regione Campania a luglio 2017, per l'affidamento dei servizi di collegamento turistici marittimi, *vie del mare*: lotto 1 Linea "Cilento" e lotto 2 linea "Vesuviana Flegrea". La gara, aggiudicata dalle compagnie marittime Alicostper i collegamenti denominati *Cilento Blu*

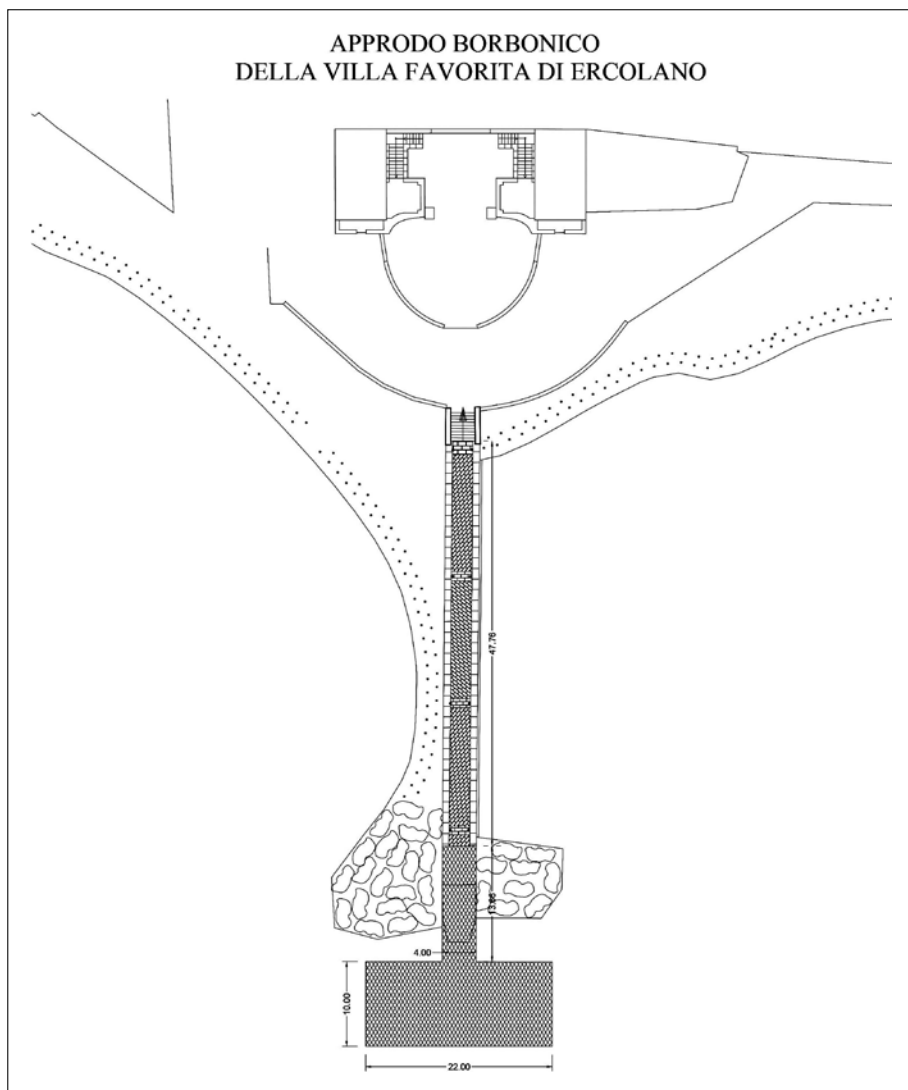


Figura 5. *Planimetria dell'approdo di Ercolano*

della linea Cilento e Alilauro per i collegamenti definiti *ArcheoLinea* per quella Vesuviana Flegrea, prevede i seguenti requisiti tecnici per le unità navali:

Tipologia: unità navali per il trasporto dei passeggeri, monocreca o catamarano in grado di effettuare anche navigazione notturna;



Foto del pontile dell'approdo di Ercolano



Foto del parcheggio di Villa Favorita ad Ercolano

Dimensioni: Non vengono specificate nel capitolato, ma viene riportato: *le dimensioni delle unità da utilizzare devono essere tali da consentire agevolmente l'accosto e la manovra nei porti indicati nei programmi di esercizio;*

Portata minima passeggeri: capacità minima passeggeri in poltrona

non inferiore a n. 250 per le unità navali del lotto 1) Cilento e n. 150 per il lotto 2) Vesuviana Flegrea;

Velocità di esercizio: Non viene specificata nel capitolato, ma viene riportato che *la velocità dovrà essere non inferiore a quella necessaria a garantire il rispetto dei tempi di percorrenza dei programmi di esercizio;*

Motorizzazione ed altre dotazioni: la propulsione dell'unità navale deve essere assicurata da almeno due motori;

Confort minimi: mezzi dotati di sistema di aria condizionata e/o climatizzazione in tutti i locali riservati ai passeggeri, con obbligo di tenere le porte stagne dei medesimi locali chiuse durante la navigazione, di idoneo impianto di diffusione sonora, con l'obbligo di annuncio almeno bilingue di informazioni relative al viaggio; adeguato spazio dedicato ai bagagli che in ogni caso non devono essere collocati in prossimità delle uscite di sicurezza o nei corridoi o negli spazi di passaggio. A bordo di tutti i mezzi deve essere presente un punto di ristoro;

Capacità di trasporto passeggeri a ridotta mobilità: A bordo di ogni mezzo dovranno essere riservati almeno 2 posti ai portatori di handicap, collocati nelle immediate vicinanze delle uscite di sicurezza e dei battelli di salvataggio.

Il naviglio effettivamente utilizzato dalla compagnia *Alicost* per la linea Cilento, ha le seguenti caratteristiche:



Figura 6. Naviglio utilizzato dalla compagnia Alicost per la linea Cilento Blu

Tipologia: monocarena
Capacità passeggeri: 295
Lunghezza: 36,05 m
Velocità di crociera: 25 nodi.



Figura 7. Naviglio utilizzato dalla compagnia Alicost per la linea Cilento Blu

Il naviglio effettivamente utilizzato dalla compagnia Alilauro per la linea Vesuviana Flegrea, ha le seguenti caratteristiche:

Tipologia: monocarena
Capacità passeggeri: 312
Lunghezza: 36 m
Velocità massima: 24 nodi
Stazza lorda: 286,06
Lunghezza: 36 m
Larghezza: 7.63 m
Potenza motori: KW 960X2
Anno di costruzione: 1987



Figura 8. Naviglio utilizzato dalla compagnia Alilauro per la Archeolinea



Figura 9. Naviglio utilizzato dalla compagnia Alilauro per la ArcheoLinea

La flotta di Alicost SPA la cui età media è all'incirca pari a venti anni, necessiterà negli anni di un consistente ammodernamento. L'imbarcazione più "giovane" è dell'anno 2013. Ciò significa che l'operazione di rinnovamento della flotta è già stato intrapreso.

2.2 Caratteristiche del servizio

Da una ricognizione dei principali poli di generazione/attrazione di traffico turistico in Campania e dagli assunti di base che prevedono una riduzione delle toccate per rendere il servizio più efficiente e veloce, è emersa l'opportunità di concentrare l'analisi sui quattro itinerari ipotizzati per le seguenti motivazioni.

La scelta di prendere in considerazione il porto di Baia deriva dall'analisi dello stato attuale della mobilità nell'area in cui ricade lo scalo. In particolare durante il fine settimana della stagione estiva, la forte affluenza alle località balneari, principalmente Miseno e Miliscola, rende particolarmente gravosi gli spostamenti anche di breve percorrenza. Il servizio ipotizzato dallo studio può rappresentare un'alternativa valida al traffico stradale, apportando una riduzione sostanziale del congestionamento stradale ed un miglioramento dell'accessibilità turistica, oltre che un miglioramento della qualità della vita della popolazione residente. I tempi calcolati per raggiungere le località balneari di Baia da Napoli Molo Beverello sono di circa un'ora. L'utilizzo

della linea su tali direttrici potrebbe essere ulteriormente incentivata da un'integrazione con i servizi effettuati con bus navetta e da convenzioni con le locali strutture turistiche-balneari della zona.

Lo schedule delle quattro linee ipotizzate prevede:

Linea 1. Baia - Pozzuoli - Napoli Mergellina - Napoli Molo Beverello.

Linea 2. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento (Marina grande).

Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno.

Linea 4. Salerno - Agropoli - Acciaroli - Palinuro.

La proposta è quella di prevedere servizi effettuati quotidianamente con più mezzi nel periodo luglio e agosto e servizi attivi durante il fine settimana (venerdì, sabato e domenica) nel periodo di giugno e settembre con l'utilizzo di una sola unità.

Dalla simulazione riportata di seguito si evincono per ciascuna linea e toccata le distanze nautiche e i tempi di percorrenza per il naviglio considerato. Sebbene siano stati verificati i tempi delle 4 linee considerando le velocità di crociera a 18, 23 e 30 nodi, si è tenuto conto dei risultati emersi per la sola velocità di 30 nodi (le simulazioni a 18 e 23 nodi sono riportate in allegato), parametro più efficace ed efficiente rispetto ai requisiti di offerta delle linee proposte.



Figura 10. Schema delle 4 linee marittime veloci

Per la **Linea 1**: Baia - Pozzuoli - Napoli Mergellina - Napoli Molo Beverello la distanza da coprire per direzione è di 16,49 miglia nautiche in un totale di tempo di percorrenza di 33 minuti con una velocità di crociera di 30 nodi, non considerando i tempi di sosta tra l'arrivo e la partenza valutati in 10 minuti, in base alla grandezza e all'affluenza di imbarcazioni nel porto.

Linea 1 ANDATA						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Porto di Baia		9:30				
Pozzuoli	9:35	9:45	2,49	30	5	
Mergellina	10:05	10:15	10,00	30	20	25
Molo Beverello	10:23		4,00	30	8	33
Totale			16,49		33	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Linea 1 RITORNO						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Molo Beverello		11:30				
Mergellina	11:38	11:48	4	30	8	
Pozzuoli	12:08	12:18	10,00	30	20	28
Porto di Baia	12:33		2,49	30	5	33
Totale			16,49		33	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Tabella 1. *Elaborazione dei tempi di percorrenza e miglia percorse per tappa, velocità di crociera 30 nodi*

La **Linea 2**: Molo Beverello -Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento (Marina grande) la distanza da coprire è di 22,70 miglia nautiche, ed un totale di tempo di percorrenza di 45 minuti a 30 nodi, non considerando i tempi di sosta valutati tra i 5 e 15 minuti, in base alla grandezza e all’affluenza del porto.

Linea 2. Molo Beverello -Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento

Linea 2 ANDATA						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Molo Beverello		8:00				
Torre del Greco	8:13	8:23	6,50	30	13	
Marina di Stabia	8:40	8:43	7,50	30	17	30
Sorrento (marina grande)	9:05		8,70	30	17	47
Totale			22,70		47	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Linea 2 RITORNO						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Sorrento (marina grande)		16:00				
Marina di Stabia	16:17	16:34	8,70		17	
Torre del Greco	16:50	17:00	7,50		16	32
Molo Beverello	17:13		6,50		13	46
Totale			22,70		46	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Tabella 2. *Elaborazione dei tempi di percorrenza e miglia percorse per tappa, velocità di crociera 30 nodi*

Per la **Linea 3**: Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno la distanza da coprire è di circa 31 miglia nautiche ed un totale di tempo di percorrenza di circa 1 ora e 20 minuti ad una velocità di 30 nodi, considerando i tempi di sosta valutati tra i 5 e 15 minuti, in base alla grandezza e all'affluenza del porto.

Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno

Linea 3 ANDATA						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Sorrento (marina grande)		14:20				
Positano	14:50	15:00	14,00	30	30	
Amalfi	15:15	15:25	6,60	30	15	41
Salerno	15:46		10,38	30	21	62
Totale			30,98		66	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Linea 3 RITORNO						
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Nodi (velocità di crociera)	Par-Arr (min)	Minuti cumulati
Sorrento (marina grande)		14:10				
Marina di Stabia	14:31	14:41	10,38	30	21	
Torre del Greco	14:55	15:05	6,60	30	15	34
Molo Beverello	15:35		14,00	30	30	66
Totale			30,98		66	
Nota	tempi di sosta 10 min.					

Tabella 3. *Elaborazione dei tempi di percorrenza e miglia percorse per tappa, velocità di crociera 30 nodi*

Linea 4: Salerno - Agropoli - Acciaroli - Palinuro la distanza da coprire è di circa 56,20 miglia nautiche ed un totale di tempo di percorrenza di 2 ore e 13 minuti ad una velocità di 30 nodi, considerando i tempi di sosta valutati tra i 5 e 15 minuti, in base alla grandezza e all'affluenza del porto.

Anche se con l'aumentare della velocità dei mezzi aumentano i costi, il servizio diventa attraente nel momento in cui l'offerta consente di raggiungere i luoghi previsti in un tempo ragionevolmente comodo da indurre a non utilizzare l'auto. In considerazione di ciò, l'ipotesi più verosimile è quella di poter utilizzare i mezzi ad una velocità di 30 nodi.

Inoltre vale la pena sottolineare che sulla base della consultazione dei Servizi di trasporto marittimo di linea semestrali autorizzati, in attuazione del Regolamento regionale del 13 ottobre 2016 n. 7, avente ad oggetto "Regolamento di esecuzione della legge regionale 28 marzo 2002 n. 3 (Riforma del Trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania), ed in base al confronto con le capitanerie di porto di Napoli e Salerno, emerge che, nelle ipotesi di schedule effettuate per le 4 linee, anche con l'ausilio di più mezzi, non si riscontrano problematiche di accesso alle banchine per le linee 1, 2 e 4, essendo presenti spazi sufficienti al numero di accosti previsti, mentre per quanto riguarda la linea 3, invece, i porti di Positano, Amalfi e Sorrento presentano problematiche di accesso, data l'occupazione delle banchine a tutte le ore.

2.3. Il costo dei servizi di linea ipotizzati

Per ipotizzare il costo del servizio, siamo partiti dal materiale bibliografico raccolto, integrato da alcuni elementi forniti dagli operatori del settore¹.

¹ I giorni del servizio sono stati stimati in 150 (facendo riferimento alla stagione estiva e ai mesi invernali ed autunnali di fermo). Questa stima ci consente di calcolare la quota di ammortamento giornaliera. Laddove il tempo necessario per completare tutta la tratta sia inferiore ai 90 minuti, verrà utilizzato come costo del personale e dell'ammortamento

- ◆ Costo del personale: 800-900 euro al giorno;
- ◆ Consumo del carburante: circa 800 litri ad ora;
- ◆ Costo del carburante (incluso di IVA): 0,61 euro al litro. 800 i litri di consumo di carburante medio ad ora. Da ciò ne deriva che il costo orario del carburante è pari a 488 euro;
- ◆ Costo del naviglio: circa 1.000,000 euro;
- ◆ Ammortamento: circa 10 anni;
- ◆ Costi indiretti: 0,1% dei costi diretti.

Partendo da questi costi e facendo una media dei prezzi applicati a tratta, è stato ipotizzato che il costo unitario per passeggero del servizio sia pari a:

- ◆ 10 euro all'ora, in assenza di finanziamento pubblico, nell'ipotesi in cui la velocità di crociera si attesti ad un valore pari a 30 nodi.

Tutto ciò premesso abbiamo desunto che:

- ◆ Per la **Linea 1**. Baia - Pozzuoli - Napoli Mergellina - Napoli Molo Beverello, affinché si possa raggiungere un pareggio dei costi, il numero dei passeggeri, per tratta, dovrà essere pari a 127 a tratta.
- ◆ Per la **Linea 2**. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento (Marina grande), il numero dei passeggeri dovrà essere pari a 107 a tratta.

quello pari ad 1/4 di giornata, dato dalla divisione per 4 dell'ammortamento giornaliero (media giornaliera). Qualora sia maggiore di 90 minuti ma inferiore ai 150 minuti verrà utilizzato come costo del personale e dell'ammortamento quello pari a metà giornata, dato dalla divisione per 2 dell'ammortamento giornaliero (media giornaliera). La ragione di questa imputazione deriva dalla possibilità del naviglio di effettuare nell'arco della giornata ulteriori servizi di trasporto.

Vengono stimati nel 10% dei costi diretti (ammortamento, carburante e personale), i costi indiretti.

Il prezzo del biglietto viene stimato, anch'esso, attraverso un ragionamento legato al tempo del servizio. Viene stimato in 10 euro ad ora per persona il servizio reso. Dal totale dei costi e grazie ad una stima del prezzo del biglietto è possibile giungere al break even point in valore (costi totali) e in volume (numero passeggeri) che nella "Linea 1 Andata" ammontano rispettivamente a 698,39 euro e 127 (passeggeri necessari a raggiungere il punto di pareggio).

- ◆ Per la **Linea 3**. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno il **numero di passeggeri** dovrà essere pari a 93 unità a tratta
- ◆ Per la **Linea 4**. Salerno - Agropoli - Acciaroli - Palinuro, il **numero dei passeggeri** dovrà essere pari a 97 unità a tratta.

Per elaborare ipotesi di calcolo del costo del servizio delle 4 linee ipotizzate, è stato necessario analizzare la quota di finanziamento pubblico massa a disposizione per il lotto I e 2 *Cilento Blu* ed *ArcheoLinea*

Le informazioni riportate nel **Decreto dirigenziale n. 98 del 23 maggio 2017 Centrale Acquisti, Procedure di Finanziamento di Progetti relativi ad Infrastrutture, Progettazione**, ci indicano:

Procedura aperta telematica n. 2416/A-T/17 per l'affidamento dei collegamenti turistici marittimi con servizi annessi, Vie del Mare sudd. in n. 2 lotti, Lotto n. 1 Linea Cilento, Lotto n. 2 Linea Vesuviana Flegrea. Sono state effettuate elaborazioni sull'ammontare messo a disposizione per ogni lotto. I criteri con i quali sono stabiliti gli importi per ogni lotto non sono dichiarati nel bando.

Sulla base dei dati che abbiamo a disposizione per il lotto 1 e 2:

- ◆ giorni totali lavorativi per il lotto 1: 106;
- ◆ giorni totali lavorativi per il lotto 2: 70;
- ◆ miglia totali: 25.219,60;
- ◆ euro totali di finanziamento per i 4 anni: 3.758.150.

Da tutto ciò si evince che per il lotto 1 gli euro/miglia messi a disposizione dal finanziamento pubblico sono pari a 38,87, mentre per il lotto 2 equivalgono a euro 33,11.

In sintesi, il punto centrale del lavoro svolto è stato quello di valutare, in primo luogo, la eventuale valorizzazione dei servizi marittimi sulle relazioni individuate e, allo stesso tempo, sulla base dei costi, operare anche una prima valutazione dei servizi “a mercato”, ovvero servizi capaci di drenare una domanda che consente di coprire i costi ad un prezzo del biglietto rispondente alla disponibilità a pagare da parte della domanda potenziale.

In questa prima fase, non potendo effettuare una stima della do-

LOTTO 1				LOTTO 2			
euro totale lotto	2.820.000			euro totale lotto	938.150		
miglia anno	18.135,60			miglia anno	7.084		
anni	4,00			anni	4		
€/miglia su intero servizio	€ 38,87			€/miglia su intero servizio	€ 33,11		
Linea 1				Linea 1			
euro (dato desunto) per 4 anni	€ 348.744,79			euro (dato desunto) per 4 anni	€ 469.075,00		
euro (dato desunto) per 1 anno	€ 87.186,20			euro (dato desunto) per 1 anno	€ 117.268,75		
miglia per anno	2242,8			miglia per anno	3542		
tot giorni per anno	18		(sab e dom)	tot giorni per anno	35		(mar, mer, gio, ven)
anni del servizio	4			anni del servizio	4		
kn/g	124,6			kn/g	101,2		
€/g (dato desunto)	€ 4.843,68			€/g (dato desunto)	€ 3.350,54		
Linea 2				Linea 2			
euro (dato desunto) per 4 anni	€ 974.271,16			euro (dato desunto) per 4 anni	469.075,00		
euro (dato desunto) per 1 anno	€ 243.567,79			euro (dato desunto) per 1 anno	117.268,75		
miglia per anno	6265,6			miglia per anno	3542		
tot giorni per anno	44		(lun-ven)	tot giorni per anno	35		(mar, mer, gio, ven)
anni del servizio	4			anni del servizio	4		
kn/g	142,4			kn/g	101,2		
€/g (dato desunto)	€ 5.535,63			€/g (dato desunto)	€ 3.350,54		
Linea 3							
euro (dato desunto) per 4 anni	€ 1.496.984,05						
euro (dato desunto) per 1 anno	€ 374.246,01						
miglia per anno	9627,2						
anni del servizio	4						

LOTTO 1		LOTTO 2	
<i>di cui</i>			
Linea 3A			
euro (dato desunto) per 4 anni	€ 918.603,85	(mar, mer, gio)	
euro (dato desunto) per 1 anno	€ 229.650,96		
miglia per anno	5907,6		
tot giorni per anno	27		
anni del servizio	4		
kn/g	218,8		
€/g (dato desunto)	€ 8.505,59		
Linea 3B			
euro (dato desunto) per 4 anni	€ 578.380,20	(lun e ven)	
euro (dato desunto) per 1 anno	€ 144.595,05		
miglia per anno	3719,6		
tot giorni per anno	17		
anni del servizio	4		
kn/g	218,8		
€/g (dato desunto)	€ 8.505,59		

Tabella 4. Calcolo del costo/miglio

manda generata dal nuovo servizio e/o attratta da altre modalità di trasporto, abbiamo ipotizzato una struttura tariffaria idonea alla copertura dei costi diretti ed indiretti, oltre ad un minimo margine di utile di esercizio. Sulla base del confronto e del prezzo stabilito si è ricavata la domanda di passeggeri necessari a coprire il costo del servizio.

Con questa metodologia si possono valutare diversi scenari, il primo dei quali prevede l'istituzione di un incentivo per la fase di start-up per un periodo non superiore a 3 anni, con un sovvenzionamento da parte della Regione Campania per la fase di avvio e di istituzione del servizio.

Allo stato attuale per creare una cultura del trasporto via mare, si è ritenuto partire da quei collegamenti che non richiedono interventi di adeguamento nei porti e, allo stesso tempo, un servizio dedicato di filiera verso i punti di maggiore attrazione turistica.

Gli itinerari sono quelli legati ai siti archeologici quali Napoli - Ercolano - Pompei - (Vesuvio) con porti base Napoli e Castellammare e attracco a Torre del Greco; la seconda linea, che potrebbe essere istituita a copertura dell'area flegrea, è la Napoli - Pozzuoli - Baia.

Il servizio, data la bassa frequenza, per assicurare una domanda certa in una prima fase andrebbe inserito all'interno di un pacchetto di offerte, legato soprattutto alle grandi compagnie crocieristiche o alle agenzie che operano nel settore del trasporto aereo.

Sia nel 2016 che nel 2017 il contributo regionale corrisponde a circa il 74% del totale dei ricavi, senza il quale l'indice di autonomia si attesta su valori negativi, sfiorando circa 400.000 euro nel 2017. L'indice di autonomia possiede una portata informativa decisamente maggiore del margine prima discusso. È utilizzato nel trasporto pubblico locale per comprendere se un servizio sia auto-sostenibile o meno. È indubbio che in questa progettualità, non vi è possibilità allo stato attuale di autofinanziare queste linee e contemporaneamente perseguire un equilibrio economico.

Nelle tabelle vengono rielaborate le principali voci di spesa della contabilità Cilento Blu degli anni 2016 e 2017 prima elencate. Tutti i costi del progetto vengono sintetizzati in 4 voci di spesa (gasolio, altre materie prime, costi per servizi e personale) per evidenziarne il loro

Prospetto Cilento Blu 2016		% su costi	% su ricavi
Ricavi da biglietteria	254.958,43	-50%	26%
Ricavi-CTB Regione	738.877,80	-145%	74%
Ricavi Totali	993.836,23	-195%	100%
Gasolio	-181.435,50	36%	-18%
Altre materie prime	-41.517,55	8%	-4%
Costi per servizi	-64.397,36	13%	-6%
Personale	-223.507,23	44%	-22%
Costi	-510.857,64	100%	-51%
Margine	482.978,59	-95%	49%
Indice di autonomia	-255.899,21	50%	-26%

Tabella 5. Rielaborazione riclassificazione Alicost 2016

impatto. La voce Personale raggruppa i costi del personale navigante e amministrativo, i costi di soggiorno dell'equipaggio Cilento Blu, il compenso dei lavoratori occasionali e degli ormeggiatori. Nell'ambito dei costi per servizi sono previsti i servizi amministrativi, le spese portuali, assicurative e di gestione della flotta. I costi per altre materie includono i costi per pitture navali, materiali di consumo vario, lubrificanti, materiali c/flotta.

L'indice di autonomia è un indice ricavato dalla differenza tra i ricavi da biglietteria e i costi totali. Ne deduciamo che ad oggi il progetto Cilento Blu non sia sostenibile senza il contributo regionale. Le colonne % su costi e % su ricavi sono dedotte attraverso il rapporto tra le voci costi totali e ricavi totali. Essendo rapporti numerici che si sviluppino anche tra costi e ricavi, il segno del rapporto è negativo quando si rapporta un ricavo ad un costo o viceversa. I principali indici sono evidenziati in verde qualora rappresentino dati positivi, in giallo laddove si evidenzino delle criticità, in rosso quando i dati sono particolarmente negativi. Infine, di colore azzurro per segnalare la portata informativa dell'indice.

Prospetto Cilento Blu 2017		% su costi	% su ricavi
Ricavi da biglietteria	220.734,34	-37%	26%
Ricavi-CTB Regione	623.315,12	-105%	74%
Ricavi Totali	844.049,46	-142%	100%
Gasolio	-195.530,00	33%	-23%
Altre materie prime	-51.185,91	9%	-6%
Costi per servizi	-52.908,73	9%	-6%
Personale	-293.583,38	49%	-35%
Costi	-593.208,02	100%	-70%
Margine	250.841,44	-42%	30%
Indice di autonomia	-372.473,68	63%	-44%

Tabella 6. Rielaborazione riclassificazione Alicost 2016

Si osserva inoltre come i ricavi totali diminuiscano di circa il 15% rispetto al 2016. Dalle interviste svolte presso la società vincitrice del bando pubblico per il 2016, a partire dal 2017 per i 4 anni successivi, si evince come il 2016 abbia avuto una domanda turistica nettamente maggiore.

Le principali motivazioni sono due:

1. Il 2016 è stato anno di numerosi attentati europei che hanno spinto i turisti a scegliere l'Italia come meta da visitare.
2. Il 2016 ha goduto di favorevoli condizioni climatiche che non hanno fatto sospendere nessuna giornata d'attività.

Dalle informazioni ricevute dagli operatori relative agli ultimi tre anni di operatività del servizio Cilento Blu, emerge chiara l'inattendibilità del solo dato della domanda derivata da analisi previsionali, essendo stato il servizio penalizzato dalle condizioni avverse del tempo, che non hanno reso possibile la partenza durante molti giorni di luglio e agosto, sia nel 2017 che nel 2018. Inefficienza che non ha impedito di poter usufruire del cofinanziamento regionale durante i giorni di mare avverso, come previsto da capitolato tecnico.

Si può notare inoltre, dalle elaborazioni di seguito riportate, come, a fronte di una diminuzione di miglia percorse pari a circa il 10%, vi sia stato un aumento di circa il 7% sul costo del gasolio e del 31% sul costo del lavoro.

Var 2016/2017	2016	2017	Variazione
Ricavi da biglietteria	254.958,43	220.734,34	-13,42%
Ricavi-CTB Regione	738.877,80	623.315,12	-15,64%
Ricavi Totali	993.836,23	844.049,46	-15,07%
Gasolio	-181.435,50	-195.530,00	7,77%
Altre materie prime	-41.517,55	-51.185,91	23,29%
Costi per servizi	-64.397,36	-52.908,73	-17,84%
Personale	-223.507,23	-293.583,38	31,35%
Costi	-510.857,64	-593.208,02	16,12%
Margine	482.978,59	250.841,44	-48,06%
Indice di autonomia	-255.899,21	-372.473,68	45,55%

Tabella 7. Rielaborazione riclassificazione Alicost 2016

Cilento Blu, a fronte di circa il 38% di miglia totali di Alicost, non presenta un'eguale percentuale di fatturato e di EBITDA, sebbene si sia beneficiato di contributi e il 2016 sia stato un anno molto performante ($EBITDA/REVENUES=48\%$). Ciò significa che ci sono altre rotte, quali la Salerno-Amalfi-Positano-Capri, che rappresentano il *core business*, con volumi di traffico decisamente più remunerativi, rispetto alle rotte attivate per il progetto *Cilento Blu*. Tuttavia la presunta anelasticità della domanda, non consente di aumentare la redditività della rotta attraverso un aumento del prezzo dei biglietti. La rotta *Cilento Blu*, in generale, presenta tra i due anni di servizio, una forte variabilità, e ciò non rappresenta un dato positivo.

A fronte di un numero maggiore di miglia e un fatturato più alto e a fronte di minori costi nell'anno 2016 (cofinanziato dall'EPT Saler-

Miglia Cilento Blu		2016		2017		Var 2016/2017	
Linee	KN/g	Giorni effettuati	Totale miglia	Giorni effettuati	Totale miglia	Var G	Var Kn
Linea 1 Salerno Costa del Cilento	123,16	18	2.216,88	14	1.724,24	-22,22%	-22,22%
Linea 2 Cilento Costa d'Amalfi	127,60	43	5.486,80	39	4.976,40	-9,30%	-9,30%
Linea 3/A/B Cilento - Capri - Napoli	272,40	43	11.713,20	39	10.623,60	-9,30%	-9,30%
Totale	523,16	104	19.416,88	92	17.324,24	-11,54%	-10,78%

Tabella 8. Rielaborazione riclassificazione Alicost 2016

no) il maggior risultato reddituale è spiegato soprattutto da maggiori ammortamenti e da oneri relativi all'IVA, che la legge di Bilancio ha modificato per l'anno 2017. Questa rappresentazione testimonia come sia necessario calarsi in profondità nell'analisi di profittabilità di un'azienda e analizzare differenti tipologie di indicatori.

Sulla base delle informazioni ottenute dagli operatori e dalle verifiche da letteratura, è stato possibile elaborare i costi, considerando la seguente base di calcolo:

Legenda Costi		Costo carburante (lt)	Costo carburante ad ora
Personale (costo medio giornaliero)	€ 800		
Carburante (litri ad ora)	800	€ 0,61	€ 488,00
Ammortamento	10%		
Costi indiretti	10% costi diretti		
Giorni di servizio	150		
Costo naviglio	1.000.000		

Calcolo dei costi Linea 1. Baia - Pozzuoli - Mergellina - Molo Beverello

Porto	Costo carburante	Personale (un quarto di giornata)	Costi indiretti	Totale costi	Prezzo biglietto (10€/h)	Numero passeggeri per pareggio
Porto di Baia						
Pozzuoli	€ 40,50	€ 30,20	€ 9,59	€ 105,46	€ 0,83	127
Mergellina	€ 162,67	€ 121,29	€ 38,50	€ 423,53	€ 3,33	127
Molo Beverello	€ 65,07	€ 48,51	€ 15,40	€ 169,41	€ 1,33	127
Totale	€ 268,24	€ 200,00	€ 63,49	€ 698,39	€ 5,50	127

Calcolo dei costi Linea 2. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento

Porto	Costo carburante	Personale (un quarto di giornata)	Ammortamento (un quarto di giornata)	Costi indiretti	Totale costi	Prezzo biglietto (10€/h)	Numero passeggeri per pareggio
Molo Beverello							
Torre del Greco	€ 105,73	€ 57,27	€ 47,72	€ 21,07	€ 231,80	€ 2,17	107
Marina di Stabia	€ 122,00	€ 66,08	€ 55,07	€ 24,31	€ 267,46	€ 2,50	107
Sorrento (marina grande)	€ 141,52	€ 76,65	€ 63,88	€ 28,20	€ 310,25	€ 2,90	107
Totale	€ 369,25	€ 200,00	€ 166,67	€ 73,59	€ 809,51	€ 7,57	107

Calcolo dei costi Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno

Porto	Costo carburante	Personale (un quarto di giornata)	Ammortamento (un quarto di giornata)	Costi indiretti	Totale costi	Prezzo biglietto (10€/h)	Numero passeggeri per pareggio
Sorrento (marina grande)							
Positano	€ 227,73	€ 90,38	€ 75,32	39,34	432,77	4,52	96
Amalfi	€ 107,36	€ 42,61	€ 35,51	18,55	204,02	2,13	96
Salerno	€ 168,85	€ 67,01	€ 55,84	29,17	320,87	3,35	96
Totale	€ 503,94	€ 200,00	€ 166,67	87,06	957,67	10,00	96

Calcolo dei costi Linea 4. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno

Porto	Costo carburante	Personale (metà giornata)	Ammortamento (un quarto di giornata)	Costi indiretti	Totale costi	Prezzo biglietto (10€/h)	Numero passeggeri per pareggio
Salerno							
Amalfi	€ 354,61	€ 155,16	€ 129,30	€ 63,91	€ 702,98	€ 7,27	97
Positano	€ 284,67	€ 124,56	€ 103,80	€ 51,30	€ 5 64,32	€ 5,83	97
Sorrento (marina grande)	€ 274,91	€ 120,28	€ 100,24	€ 49,54	€ 544,97	€ 5,63	97
Totale	€ 914,19	€ 400,00	€ 333,33	€ 164,75	€ 1.812,27	€ 18,73	97

3

Studio della domanda

3.1. Metodologia

La metodologia messa in atto per l'analisi della domanda tiene conto della presenza turistica in Campania nell'ultimo triennio, degli studi sviluppati nel settore turistico a livello nazionale e regionale e di tutto ciò che può fornire una fotografia dello stato della domanda turistica, locale, nazionale e estera. Sulla base dell'analisi della domanda è stato possibile sviluppare una stima sommaria della domanda attratta, attivando nuovi servizi di collegamento con toccate verso nord (Campi Flegrei) e aumentando l'offerta delle toccate verso sud.

L'elaborazione tiene conto dei dati ISTAT dell'ultimo triennio elaborato, e degli studi e ricerche di seguito elencate:

1. **POT dell'AdSP del Tirreno Centrale.**
2. **Piano Strategico del Turismo - Napoli 2020.**
3. **Presenza turistica in Campania.**

Ciò che emerge con chiarezza da queste fonti documentali è la crescita della presenza di turisti in Campania, crescita dovuta ad una serie di azioni congiunte intraprese dalla Pubblica Amministrazione e da imprese private.

1. POT dell'AdSP del Tirreno Centrale

Il Piano Operativo Triennale dell'AdSP del Tirreno Centrale 2017-2019 con uno sguardo al 2020, riporta dati confortanti di ripresa dei volumi di passeggeri. L'AdSP al 2018 si colloca al quarto posto nella graduatoria nazionale con 7.486.170 di passeggeri, anche se il settore

Porto di Napoli							
Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Traffico container (t)	5.883.394	5.910.374	5.825.946	4.954.966	4.615.412	4.545.873	5.164.676
Traffico rinfuse solide (t)	4.419.297	4.363.460	3.295.637	4.059.988	5.341.497	5.988.578	6.103.834
Traffico rinfuse liquide (t)	5.551.903	5.481.959	5.173.674	5.079.059	4.671.986	4.805.955	5.224.316
Traffico RO-RO (t)	6.068.783	5.791.351	5.742.905	5.437.469	5.495.654	5.656.116	5.903.741
Tot (t)	21.923.477	21.547.144	20.038.162	19.531.482	20.124.549	20.996.522	22.396.567
Traffico container (TEU)	534.694	526.768	546.818	477.020	431.682	438.280	483.481
Traffico Golfo (n. pax)	6.226.078	6.218.924	6.211.112	5.756.822	6.077.623	6.324.192	6.562.325
Traffico crocieristi (n. pax)	1.139.319	1.297.267	1.228.651	1.175.034	1.113.762	1.269.571	1.306.151
Porto di Salerno							
Tipologia traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Passeggeri (n)	244.935	267.205	247.413	203.899	204.834	132.807	109.164
Auto al seguito dei passeggeri (n)	60.399	50.960	54.675	36.628	31.314	23.441	20.328
Veicoli commerciali (n)	172.039	194.734	192.047	192.419	202.490	204.260	201.228
RO-RO (t)	5.931.240	6.596.581	6.539.495	6.613.158	6.994.620	7.045.070	6.947.049
Merci in contenitori (t)	2.874.032	2.959.169	2.681.336	3.337.293	4.109.763	4.647.548	5.008.303
Altro General Cargo (t)	1.036.726	977.585	952.289	1.017.795	1.107.275	1.251.351	1.193.251
Totale merci movimentate (t)	9.841.998	10.533.335	10.173.120	10.968.246	12.211.658	12.943.969	13.148.603

Tabella 10. Elaborazioni statistiche del traffico merci e passeggeri dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale riportato nel POT del 2017

Modello ESPO AdSP		Genn.-Sett. 2017			Genn.-Sett. 2018			Differenza	
		IN	OUT	Totale	IN	OUT	Totale	Totale	%
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti	3.107.367	3.064.257	6.171.624	3.195.242	3.140.537	6.335.779	164.155	2,66%
	di cui:								
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	2.688.942	2.648.677	5.337.619	2.752.117	2.704.199	5.456.316	11.697	2,22%
B22	Passeggeri traghetti	418.425	415.580	834.005	443.125	436.338	879.463	45.458	5,45%
B3	Numero di passeggeri crociere	38.509	45.280	795.449	36.144	36.916	892.058	96.609	12,15%
B31	"Home port"	38.509	45.280	83.789	36.144	36.916	73.060	10.729	-12,80%
B32	"Transiti"		711.660			818.998	107.338	15,08%	
B4	Numero di container in TEU	371.077	355.450	726.527	402.153	358.426	760.579	34.052	4,69%
B41	"Hinterland" (B411+B412)	354.355	339.166	693.521	387.062	344.315	731.377	37.856	5,46%
	di cui:								
B411	Vuoti	126.956	34.684	161.640	144.440	40.078	184.518	22.878	14,15%
B412	Pieni	227.399	304.482	531.881	242.622	304.237	546.859	14.978	2,82%
B42	"Transshipped" (B421+B422)	16.722	16.284	33.006	15.091	14.111	29.202	-3.804	-11,53%
B421	Vuoti	296	298	594	148	46	194	-400	-67,34%
B422	Pieni	16.246	15.986	32.412	14.943	14.065	29.008	-3.404	-10,50%

Tabella 11. Elaborazioni statistiche del traffico merci e passeggeri dell'AdSP del Mar Tirreno Centrale riportato 2017-2018

crocieristico subisce una flessione del 29% per ciò che concerne il numero dei passeggeri movimentati rispetto al 2016 (927.458 crocieristi nel 2017 contro 1.306.151 nel 2016) e del 32% per le toccate nave dovute in gran parte alle riorganizzazioni delle rotte delle compagnie crocieristiche. Tra il 2017 ed il 2018 l'AdSP ha visto un incremento del traffico passeggeri del 1,6%, passando da 7.365.444 a 7.486.170.

Il traffico nel golfo riporta un incremento che va dai 6.226.078 passeggeri nel 2010 a 6.562.325 del 2016, mentre Salerno si è distinto per una crescita del traffico commerciale (Ro-Ro).

Tra le molteplici azioni del POT, declinate in 12 punti, riportiamo di seguito quelle selezionate per l'interesse specifico dello studio:

1. Avviare la realizzazione del nuovo *waterfront* per il porto di Napoli;
2. Rilanciare il settore della crocieristica;
3. Delineare un'offerta di portualità turistica;
4. Realizzare un porto *smart*.

Rispetto al punto 1. Avviare la realizzazione del nuovo *waterfront* per il porto di Napoli, è prevista:

- ◆ La realizzazione, per i collegamenti con le Isole del Golfo, della nuova Stazione Marittima al Molo Beverello; la messa a disposizione per nuove funzioni urbane degli ex Magazzini Generali (Museo del Mare e della Migrazione, alta formazione sull'economia e sull'ingegneria del mare, in collaborazione con l'Università di Napoli Parthenope).

Rispetto al punto 2: Rilanciare il settore della crocieristica:

- ◆ Per Castellamare di Stabia è indispensabile consolidare la competitività dello stabilimento della cantieristica esistente per renderlo parte integrante del Piano di sviluppo.
- ◆ Per Napoli è prioritario superare una fase lunga di regressione e di stagnazione, favorendo la ripresa degli investimenti produttivi legati al turismo, con un posizionamento che può essere interessante anche per una ripresa occupazionale.

Rispetto al punto 3. Delineare un'offerta di portualità turistica:

- ◆ Per Napoli, definizione dei pacchetti integrati di offerta turistica adeguati a valorizzare le tante ricchezze culturali e paesaggistiche, coinvolgendo le migliori istituzioni culturali del territorio, a cominciare, da tre grandi nodi di traffico: il Porto di Napoli e la portualità minore, l'aeroporto, la Stazione AV.
- ◆ Per Salerno, attuazione del dragaggio che consentirà di accogliere le navi da crociera di dimensioni rilevanti nella nuova Stazione Marittima.

Rispetto al punto 4. Realizzare un porto *smart*:

- ◆ Realizzare lo Sportello Amministrativo Unico, per favorire la sburocratizzazione e la riduzione dei tempi amministrativi per l'insediamento ed il miglior funzionamento operativo delle imprese.
- ◆ Creare le condizioni per un ambiente portuale dotato delle infrastrutture tecnologiche coerenti con l'utilizzo delle migliori opportunità derivanti dalla rivoluzione digitale.
- ◆ Tutti questi punti mettono in evidenza l'importanza di potenziamento della struttura AdSP del Mar Tirreno Centrale, quale biglietto da visita per il turismo nazionale e internazionale e quale volano di sviluppo del territorio.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri l'AdSP riporta quanto segue "Nel traffico passeggeri, infine, i porti di Napoli e Salerno segnano un incremento complessivo del 6,03% nei primi otto mesi del 2017. Nel porto di Napoli sia il traffico per le isole del Golfo sia per le isole maggiori risulta in crescita (+4,18%), con un volume complessivamente pari a 4.870.809 passeggeri, rispetto ai 4.675.601 nei primi otto mesi del 2016. Il porto di Salerno registra un forte crescita del 26,36% con 539.186 per i primi otto mesi del 2017 rispetto ai 426.713 dell'analogo periodo dell'anno precedente. Solo nel settore del traffico croceristico si continua a verificare, sia a Napoli che a Salerno, il calo di traffico previsto, che tocca per Napoli il -28,78% rispetto allo stesso periodo del 2016 (606.940 croceristi nel 2017 contro 825.235 nel 2016). Il porto

di Salerno registra nel traffico crocieristico il -34,18% nei primi otto mesi del 2017, con 47.956 croceristi contro i 72.862 del 2016”.

È importante evidenziare che la politica di promozione dell'AdSP del Mar Tirreno centrale è incentrata sulla valorizzazione del cluster portuale ma anche su una importante politica di inclusione dei cittadini, grazie ai molti accordi stipulati con la comunità scientifica e con le istituzioni culturali tra le quali, la Reggia di Caserta.

2. Piano Strategico del Turismo - Napoli 2020

Il Piano Strategico del Turismo - Napoli 2020 promosso dal Comune di Napoli, si sviluppa secondo diverse aree tematiche:

- ◆ Prodotti e mercati turistici;
- ◆ Informazioni ed accoglienza turistica;
- ◆ Promozione e comunicazione;
- ◆ Accessibilità e mobilità turistica;
- ◆ Innovazione e formazione;
- ◆ Organizzazione e governance operativa.

Per lo sviluppo del Piano sono previsti un Comitato promotore ed un Comitato tecnico. L'AdSP del Mar Tirreno centrale non è direttamente coinvolta, non partecipando a nessuno dei due comitati, ma viene più volte presa in considerazione nel Programma di Sviluppo del Piano. Viene infatti individuata come Responsabile delle seguenti Azioni Strutturali nell'accessibilità fra banchina e città:

- ◆ Facilitare la connessione e l'accessibilità dei crocieristi al centro città;
- ◆ Agevolare lo spostamento d'ultimo miglio per il turismo crocieristico e quello aereo verso le località turistiche.

3. Presenza turistica in Campania

Turismo straniero in Italia - Organizzazione Mondiale del Turismo (OMT)

Secondo l'OMT, nella graduatoria 2015 delle destinazioni turistiche

mondiali più frequentate dal turismo straniero, l'Italia si conferma al 5° posto per gli arrivi e al 7° posto per gli introiti.

Sul versante dei flussi turistici stranieri in Italia, nel primo semestre 2016, secondo i dati Istat provvisori, si registra una flessione del 3,3% negli arrivi e dell'1,3% nelle presenze, anche se i dati relativi al 2° semestre mostrano evidenti segni di ripresa. Le stime sono di una crescita media pari all'8% che assorbe pienamente la leggera flessione e rilancia il settore.

Il 2015 si è chiuso con un consolidamento dell'*incoming*: i dati Istat provvisori mostrano infatti una crescita del 6,6% degli arrivi e del 3,1% delle presenze rispetto al 2014.

Anno	Arrivi	Presenze	Permanenza media	Variazione % arrivi	Variazione % presenze
2008	41.796.724	161.797.434	3,9	-2,5	-1,0
2009	41.124.722	159.493.866	3,9	-1,6	-1,4
2010	43.794.338	165.202.498	3,8	6,5	3,6
2011	47.460.809	176.474.062	3,7	8,4	6,8
2012	48.738.575	180.594.988	3,7	2,7	2,3
2013	50.263.236	184.793.382	3,7	3,1	2,3
2014	51.635.500	186.792.507	3,6	2,7	1,1
2015	55.033.682	192.607.930	3,5	6,6	3,1
gen-giu. 2016*	23.031.721	76.017.341	3,3	-3,3	-1,3

Tabella 12. Arrivi e presenze internazionali in Italia

Fonte: Istat. * Dati provvisori.

Arrivi per tipo di località di interesse turistico. Incidenza % nel 2015

Città di interesse storico e artistico, 52,1%

Località montane, 10,2%

Località lacuali, 10,3%

Località marine, 19,1%

Località termali, 3,5%

Località collinari e di interesse vario, 4,7%

Presenze per tipo di località di interesse turistico. Incidenza % nel 2015

Città di interesse storico e artistico, 38,3%

Località montane, 13,0%

Località lacuali, 13,8%

Località marine, 26%

Località termali, 3,4%

Località collinari e di interesse vario, 5,5%

La spesa dei viaggiatori stranieri in Italia

L'anno in corso procede in modo positivo sul fronte degli introiti dei viaggiatori stranieri nel nostro Paese: nel primo semestre la spesa è stata pari a 16.093 Mln di euro, con un incremento del 3% rispetto allo stesso periodo del 2015 (476 Mln di euro in più).

Per il 2015, i dati definitivi di Banca d'Italia hanno segnato un buon andamento: la spesa dei viaggiatori stranieri nel nostro Paese ha raggiunto 35.556 Mln di euro, con un incremento del 3,8% rispetto all'anno precedente (si tratta di 1.316 Mln di euro in più). L'incremento della spesa è maggiore se si considera solo il motivo di vacanza (+5,8%) o solo l'alloggio presso alberghi e villaggi (+5,5%)¹.

Anche le statistiche del trasporto aereo dimostrano una rilevante presenza di passeggeri in crescita tendenziale.

Dal Rapporto sul turismo della Unicredit emerge che “la spesa *incoming* è un indicatore attendibile del diverso livello di sviluppo del turismo nelle regioni: la leadership è del Lazio (6,1 miliardi di euro lasciati dagli stranieri sugli oltre 34 miliardi complessivi in Italia nel 2014), segue la Lombardia (5,8) e, a distanza, Veneto (4,8) e Toscana (4). La prima regione del Sud – sesta – è la Campania con 1,5 miliardi di euro”².

¹ Agenzia Nazionale per il Turismo.

² Rapporto sul turismo della Unicredit.

Regione	2014			2015			Variazioni %		Variazioni assolute	
	Arrivi	Presenze		Arrivi	Presenze		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
Veneto	10.597.803	41.306.004		11.213.267	42.213.738		5,8	2,2	615.464	907.734
Trentino Alto Adige	5.479.355	26.242.808		5.682.800 v	26.763.957		3,7	2,0	203.445	521.149
Toscana	6.821.947	23.154.147		7.062.693	23.947.505		3,5	3,4	240.746	793.358
Lombardia	7.297.664	19.677.303		8.129.895	21.733.272		11,4	10,4	832.231	2.055.969
Lazio	6.758.348	20.675.157		7.053.862	19.655.212		4,4	-4,9	295.514	-1.019.945
Emilia-Romagna	2.524.689	9.822.981		2.619.025	9.612.200		3,7	-2,1	94.336	-210.781
Campania	1.949.634	8.176.727		2.318.535	8.672.439		18,9	6,1	368.901	495.712
Sicilia	2.042.506	7.107.368		2.007.547	6.967.871		-1,7	-2,0	-34.959	-139.497
Piemonte	1.570.864	5.151.959		1.883.866	5.994.857		19,9	16,4	313.002	842.898
Sardegna	1.095.489	5.316.299		1.208.724	5.838.536		10,3	9,8	113.235	522.237
Liguria	1.808.941	5.321.684		1.967.660	5.737.319		8,8	7,8	158.719	415.635
Friuli-Venezia Giulia	1.049.572	4.132.771		1.104.118	4.304.970		5,2	4,2	54.546	172.199
Puglia	663.713	2.547.305		730.122	2.675.795		10,0	5,0	66.409	128.490
Marche	399.459	2.065.448		405.249	2.292.704		1,4	11,0	5.790	227.256
Umbria	687.215	2.136.726		709.031	2.177.649		3,2	1,9	21.816	40.923
Calabria	241.268	1.618.710		247.205	1.646.288		2,5	1,7	5.937	27.578
Valle d'Aosta	377.245	1.211.654		409.652	1.283.293		8,6	5,9	32.407	71.639
Abruzzo	174.171	870.288		171.265	814.265		-1,7	-6,4	-2.906	-56.023
Basilicata	81.576	215.011		95.797	228.961		17,4	6,5	14.221	13.950
Molise	14.041	42.157		13.369	47.099		-4,8	11,7	-672	4.942
Totale	51.635.500	186.792.507		55.033.682	192.607.930		6,6	3,1	3.398.182	5.815.423

Tabella 13. Flussi stranieri nelle regioni italiane (in ordine decrescente di presenze 2015) (Fonte: Istat)

Rank	Paesi	2015		Variazioni % 2014/2015		Quota % su totale 2015	
		Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
1	Germania	10.858.540	53.294.967	3,1	1,4	20,4	28,1
2	Stati Uniti	4.531.141	11.657.085	-4,2	-3,1	9,2	6,4
3	Francia	4.331.623	13.010.397	11,0	9,5	7,6	6,4
4	Cina	3.338.040	5.378.298	45,3	54,5	4,4	1,9
5	Regno Unito	3.316.921	12.482.716	6,7	5,2	6,0	6,4
6	Svizzera	2.691.106	10.046.878	12,0	7,8	4,7	5,0
7	Austria	2.320.615	8.807.043	4,9	2,2	4,3	4,6
8	Paesi Bassi	1.941.555	10.218.449	1,4	-3,1	3,7	5,6
9	Spagna	1.779.258	4.582.106	3,9	-3,1	3,3	2,5
10	Polonia	1.203.526	4.688.076	8,9	8,5	2,1	2,3
11	Russia	1.194.656	4.417.359	-33,1	-35,2	3,5	3,7
12	Belgio	1.177.933	4.749.500	5,3	1,4	2,2	2,5
13	Giappone	1.109.491	2.303.854	-15,3	-10,7	2,5	1,4
14	Australia	906.224	2.428.671	4,6	7,5	1,7	1,2
15	Brasile	872.736	2.196.001	14,4	16,9	1,5	1,0

Tabella 14. I principali 15 mercati di provenienza (Fonte: Istat)

Aree e regioni	Spesa (in milioni di euro)		Var % 2015/2014	Diff. assolute 2015/2014
	2014	2015		
Nord-Ovest	9.011	9.420	4,5	409
Piemonte	1.361	1.362	0,1	1
Valle d'Aosta	332	334	0,6	2
Lombardia	5.800	6.099	5,2	299
Liguria	1.518	1.624	7,0	106
Nord-Est	8.971	9.386	4,6	415
Trentino Alto Adige	1.629	1.493	-8,3	-136
Veneto	4.769	5.161	8,2	392
Friuli Venezia Giulia	848	1.100	29,7	252
Emilia Romagna	1.725	1.632	-5,4	-93
Centro	10.708	10.998	2,7	290
Toscana	4.005	4.077	1,8	72
Umbria	270	232	-14,1	-38
Marche	302	322	6,6	20
Lazio	6.131	6.367	3,8	236
Sud e Isole	4.629	5.005	8,1	376
Abruzzo	195	194	-0,5	-1
Molise	23	30	30,4	7
Campania	1.545	1.800	16,5	255
Puglia	521	544	4,4	23
Basilicata	83	41	-50,6	-42
Calabria	168	161	-4,2	-7
Sicilia	1.496	1.627	8,8	131
Sardegna	597	608	1,8	11
* Dati non ripartibili	922	748	-18,9	-174
Totale	34.240	35.556	3,8	1.316

Tabella 15. La spesa del 2015 per macro-aree geografiche e regioni
(Fonte: Fonte elaborazione ENIT (Agenzia Nazionale per il Turismo) su dati Banca d'Italia)

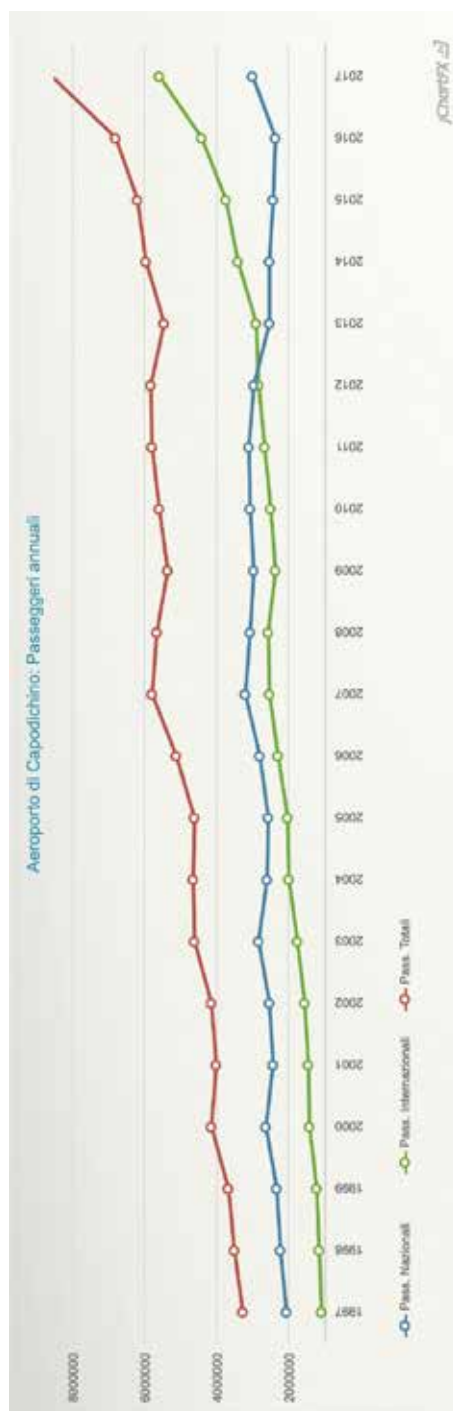


Tabella 16. Andamento traffico passeggeri aeroporto di Capodichino 1997-2017

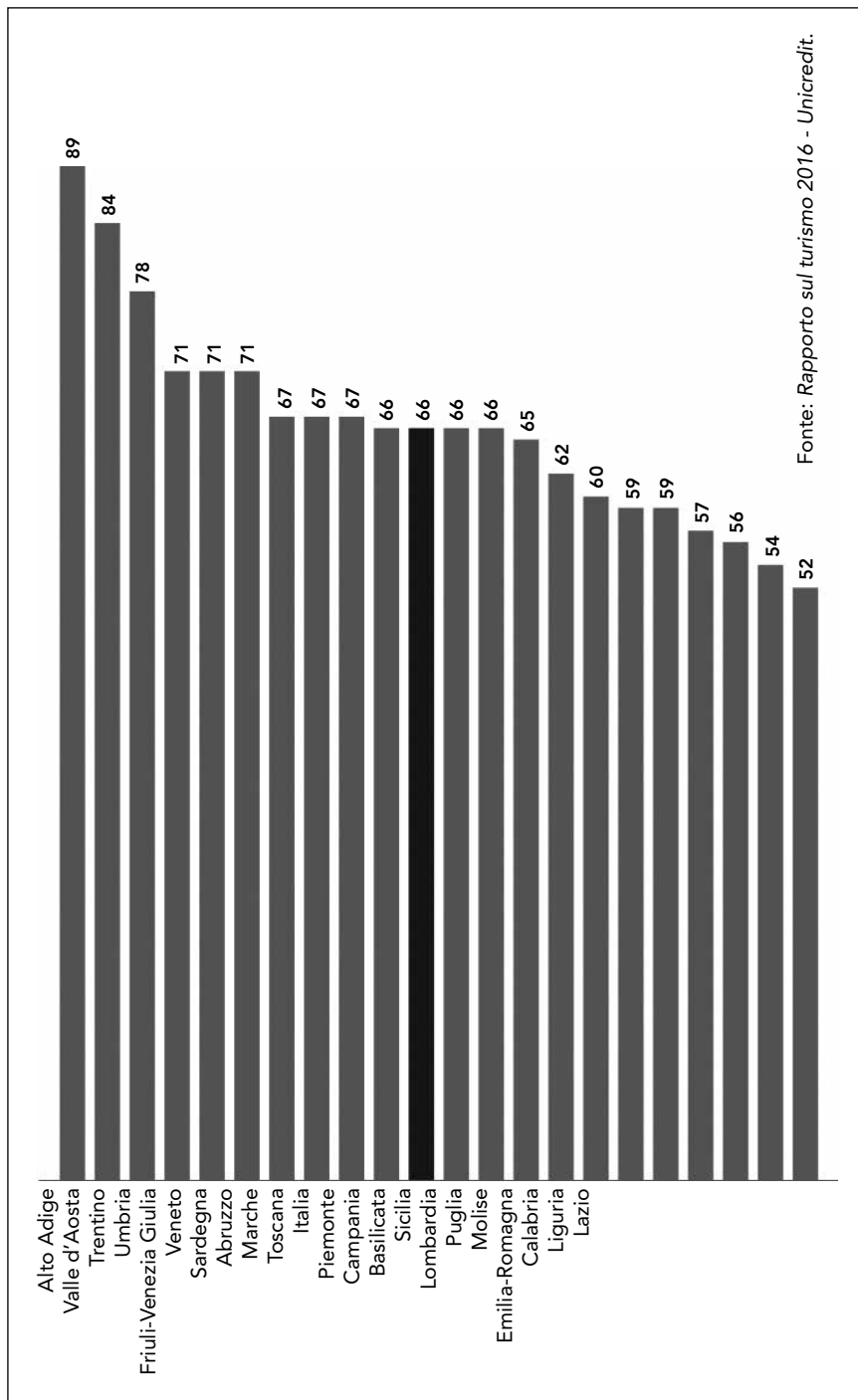


Tabella 18. Indice di qualità percepita delle strutture alberghiere in Italia (scala da 0 a 100) - 2016

	N. hotel ufficiali*	N. hotel su bed banks**	Incidenza hotel su bed banks su totale
Piemonte	1.506	795	53%
Valle d'Aosta	461	275	60%
Lombardia	2.876	1.824	63%
Liguria	1.473	692	47%
Trentino	1.507	1.044	69%
Alto Adige	4.090	1.453	36%
Veneto	3.055	2.095	69%
Friuli-Venezia Giulia	728	459	63%
Emilia-Romagna	4.355	2.063	47%
Toscana	2.845	1.798	63%
Umbria	559	344	62%
Marche	888	463	52%
Lazio	2.046	1.333	65%
Abruzzo	799	377	47%
Molise	109	41	38%
Campania	1.670	1.135	68%
Puglia	1,012	632	62%
Basilicata	234	100	43%
Calabria	810	348	43%
Sicilia	1.348	894	66%
Sardegna	925	585	63%
Italia	33.290	18.760	56%
* Istat 2014. ** booking.com, marzo 2016. Fonte: Rapporto sul turismo 2016 - Unicredit. Indagine Centro Studi TCI.			

Tabella 19. Le strutture alberghiere censite ufficialmente e quelle presenti sulle bed banks

3.2. Stima della domanda³

3.2.1. Andamento del traffico autostradale (2008-2016)

Nel contesto generale abbiamo registrato questi macro indicatori:

Tratta		2008	2016
Caserta - Nola - Salerno (55,3 km)	Veicoli effettivi medi giornalieri	92317,0	93681,0
	Veicoli-km/anno (mln)	843,7	841
Napoli - Salerno (51,6 km)	Veicoli effettivi medi giornalieri	157606,0	166447,0
	Veicoli-km/anno (mln)	1570,5	1656,2
Tangenziale di Napoli (22,0 km)	Veicoli effettivi medi giornalieri	262083,0	234099,0
	Veicoli-km/anno (mln)	1043,6	9322

Tabella 20. (Fonte: *Dati Aiscat*)

I dati, come si può notare, sono più o meno stabili sulla Caserta - Salerno, mentre continua a crescere il volume di traffico che impegna la Napoli - Salerno, con il completamento dell'autostrada a tre corsie per senso di marcia da Castellammare di Stabia.

Il traffico veicolare sulla Tangenziale di Napoli risulta in diminuzione, anche per la opportunità data dall'Asse mediano per il traffico che ha origine-destinazione nell'area che va da Licola fino a Pozzuoli.

Indubbiamente si conferma una valida alternativa del Metrò del Mare da Sorrento a Napoli, così come da Sorrento a Vietri sul Mare per la scarsa accessibilità ai diversi comuni costieri per un deficit infrastrutturale.

A titolo esemplificativo si riporta l'esperienza fatta negli anni passati.

Il servizio, avviato sperimentalmente nel 2001, ha visto negli anni il progressivo aumento del numero di linee, passate da 1 ad 11, di scali, da 6 a 23, e della durata da 3 a 6 mesi l'anno. Le linee del Metrò del

³ I dati riportati sono stati stimati sulla base dei lavori eseguiti nel corso degli anni. Per le progettazioni di un servizio "a mercato" cioè autofinanziato occorre uno studio specifico sulla domanda, azioni di marketing, progetto di informazione, programma di adeguamento infrastrutturale.

Mare hanno trasportato complessivamente in nove anni 1.650.000 passeggeri.

Nel 2009, pur registrando una leggera flessione rispetto agli anni precedenti, i passeggeri totali sono stati oltre 200mila. Significativo è stato il risultato del mese di agosto con circa 90mila passeggeri, con un aumento del 10% sul 2008 e del 13% sul 2007 mentre il mese di luglio ha visto un calo imputabile anche ai problemi di inquinamento marino e costiero della Regione Campania causati da sversamenti e da guasti agli impianti di depurazione.

Il servizio è stato potenziato nel 2009 con tre nuove linee che hanno fatto registrare un risultato soddisfacente:

- ◆ il *Coast Sightseeing Baia di Napoli* (che va da Posillipo ai Campi Flegrei) ha trasportato da maggio ad agosto oltre 6.500 passeggeri, di cui il 59% di italiani e il 41% di stranieri;
- ◆ il *Coast Punta Campanella* (che nel giro della costiera sorrentina), da giugno ad agosto, ha registrato circa 1.000 viaggiatori;
- ◆ il *Sorrento by night* (corse serali e notturne fra Napoli e Sorrento) ha trasportato oltre 3.300 passeggeri.

3.2.2. Andamento del traffico aeroportuale

I collegamenti da e verso Napoli - Capodichino oggi contano 99 destinazioni dirette di cui solo 15 nazionali. Solo nell'anno 2017 sono state attivate 20 nuove destinazioni.

Il network sempre più connesso ha di fatto determinato, al 2017, altre 8.578.000 viaggiatori.

La domanda turistica internazionale è assicurata per l'area campana prevalentemente dal trasporto aereo. Considerata la permanenza media dei turisti stranieri sul territorio nazionale che è pari a 3,1 giorni, la potenziale domanda attratta dall'istituendo servizio è di circa 100.000 viaggiatori/anno per le destinazioni dell'area salernitano-amalfitana-Pompei e solo in minima parte per l'area flegrea.

4

Comparazione di tempi e costi sulle relazioni porto-porto (collegamenti costieri)

Per ipotizzare una comparazione dei costi e dei tempi nelle relazioni porto-porto si è tenuto conto dei seguenti requisiti di base:

- ◆ velocità di crociera del naviglio: 20 e 30 nodi;
- ◆ costo del carburante a miglio: 0,62 euro;
- ◆ costo al km in auto con fiat 500L (tipologia media di auto): 0,48 euro.
- ◆ BUS Napoli - Baia: Compagnia EAV Bus;
- ◆ BUS Napoli - Pozzuoli: Compagnia CTP;
- ◆ BUS Castellammare - Ercolano - Sorrento: Compagnia Sita Sud.

Dalla comparazione dei tempi e dei costi con le modalità auto, bus, treno e nave, a parità di tratta, risultano competitivi i collegamenti della Linea 2) Beverello, Ercolano, Marina di Stabia, Sorrento, garantiti dal collegamento su ferro, Campania Express, che ha modalità e tempi molto vicini a quelli garantiti dal collegamento via mare ipotizzato nello studio, mentre per le altre rotte ipotizzate, non risultano competitive le alternative su modalità di trasporto differenti.

Se invece mettiamo a confronto le 4 linee ipotizzate nello studio con quelle attive al momento via mare, risultano competitive le rotte offerte da Hpttravel per la rotta Torre del Greco, Ercolano Capri e la linea 3° e 3B della Alicost.

Le altre compagnie NLG sulla tratta Salerno - Sorrento non risultano competitive in termini di costi (20,30 euro rispetto ai 15,20 ipotizzati nell'ambito dello studio) ma lo sono in termini di tempi (75 minuti per la compagnia NLG mentre 93 sono i minuti percorsi a 20

ROTTES		AUTO						BUS		TRENO				NAVE (con i servizi ipotizzati dallo studio)			
Inizio	Fine	Problematiche ricorrenti	Note (pagamento pedaggio)	KM	Costo in auto	Costo in auto + pedaggio	Tempo Min	Tempo Max	Tempo Medio	Tempo in minuti	Prezzo in euro	Tempo in minuti	Prezzo in euro	Miglia	Tempo (20 nodi)	Prezzo	Tempo (30 nodi)
LINEA 1										Metro Napoli + cambio Circumflegrea							
Porto di Baia	Pozzuoli	traffico intenso		7,5	€ 3,60	€ 3,60	15	45	30	40	€ 1,60	no		2,49	7	€ 1,25	5
Pozzuoli	Mergellina	traffico intenso	€ 1,00	15,4	€ 7,39	€ 8,39	30	70	50	55	€ 1,50	30 (metro)	€ 2,00	10,00	30	€ 5,00	20
Mergellina	Molo	traffico intenso		3,8	€ 1,82	€ 1,82	5	25	15	20	€ 1,10	30	€ 2,00	4,00	12	€ 2,00	8
LINEA 2										campania express							
Molo beverello	Torre del Greco	traffico intenso	€ 2,00	16	€ 7,68	€ 9,68	25	45	35			10	€ 4,00	6,5	20	€ 1,50	13
Torre del Greco	Marina di Stabia	traffico intenso	€ 2,00	16	€ 7,68	€ 9,68	20	40	30	25 (Ercolano)	€ 4,00	28	€ 2,00	7,5	23	€ 4,35	15
Marina di Stabia	Sorrento (Marina Grande)	Traffico molto intenso nel weekend	€ 2,00	28,3	€ 13,58	€ 15,58	50	105	77,5	15	€ 4,00	20	€ 2,40	8,7	26	€ 4,35	17
LINEA 3										Stia sud							
Sorrento (Marina Grande)	Positano	Traffico nel weekend		15,7	€ 7,54	€ 7,54	40	60	50	40	€ 2,00			14,00	42	€ 7,00	28
Positano	Amalfi (Marina piccola)	Traffico nel weekend		16,2	€ 7,78	€ 7,78	35	55	45	50	€ 2,00			6,60	20	€ 3,30	13
Amalfi (Marina piccola)	Salerno porto	Traffico nel weekend		25	€ 12,00	€ 12,00	50	80	65	75	€ 2,40			10,38	31	€ 5,19	21
LINEA 4										Trentitalia							
Salerno (frione porto)	Agropoli (capitaneria di porto)		€ 2,00	60	€ 28,80	€ 30,80	65	85	75	40	€ 3,40			21,80	65	€ 10,90	44
Agropoli (capitaneria di porto)	Acciaroli		€ 2,00	35	€ 16,80	€ 18,80	50	50	50	no				17,50	53	€ 8,75	35
Acciaroli	Palinuro (via porto)		€ 2,00	40	€ 19,20	€ 21,20	65	75	70	no				16,90	51	€ 8,45	34

Tabella 21 . Tabella comparativa dei tempi e dei costi per tratta e modalità di trasporto rispetto alle rotte ipotizzate dal presente studio

nodi ipotizzati nello studio). Il collegamento offerto da Travelmar sulla tratta Salerno Amalfi, risulta competitivo in termini di costi e tempi rispetto al solo collegamento Salerno Amalfi ipotizzato nella linea 3 del presente studio.

5

Conclusioni

Sulla base delle indagini svolte si intende valutare la fattibilità dell'istituzione di nuove linee di navigazione a supporto di determinate località costiere dei golfi di Napoli e di Salerno che, per le caratteristiche dell'offerta, risultino idonee alla movimentazione degli ingenti flussi turistici che, in particolar modo da giugno a settembre, interessano l'area oggetto di analisi.

Come è ovvio, la fattibilità economica di tali servizi dipende sostanzialmente dalla capacità di "attrarre" traffico dalle altre modalità di trasporto. Difatti, nel caso dei servizi di trasporto locale, quale quello ipotizzato, poiché si opera in un mercato in cui la domanda risulta consolidata in termini quantitativi, la redditività di gestione di breve periodo dipende sostanzialmente dalla possibilità di sottrarre quote di traffico alle altre linee di trasporto. Solo nel lungo periodo le caratteristiche dei servizi offerti possono condurre anche ad una generazione di ulteriore domanda.

Di conseguenza è ragionevole supporre che in un'ottica imprenditoriale la fattibilità dei nuovi servizi di trasporto dipenda principalmente dalle condizioni verificabili nell'immediato cioè, nella fattispecie in esame, dalla possibilità di sottrarre traffico alle modalità di trasporto già operative. A sua volta tale capacità dipende dai parametri relativi alla velocità, alla frequenza, alla regolarità, alla sicurezza del trasporto cioè, in definitiva, dai parametri che costituiscono il costo del trasporto e che, in assenza di sovvenzioni pubbliche, generano il prezzo di vendita del servizio. Tuttavia, lo studio mette in luce anche che vi sono alcune caratteristiche del servizio, particolarmente significative in termini di attrattività della domanda, che impattano solo in misura mar-

ginale sui costi di produzione dei servizi. Trattasi della integrazione “orizzontale” affinché il segmento ipotizzato risulti in sincronia con gli altri anelli della rete di trasporto, e della integrazione “verticale” attraverso cui possono attivarsi opportuni effetti sinergici con i servizi a monte e a valle del servizio di trasporto in senso stretto.

Allegati

Analisi dell'offerta di servizi ed infrastrutture

1. Analisi del servizio di *Metrò del Mare* già attivato (punti di forza e di debolezza)

Il servizio di *Metrò del Mare* nasce nel 2001 grazie all'iniziativa dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania da esso cofinanziato. Il servizio viene sospeso nel 2012 per decisione della giunta Caldoro. Il servizio prevedeva collegamenti tra le principali località turistiche della Campania, da Napoli alla zona vesuviana, dalla costiera sorrentino-amalfitana a quella cilentana, fino a Capri. Le linee attivate nel tempo sono state 8, con 23 scali ed un periodo di esercizio annuale pari a sette mesi. Esse hanno movimentato 1,6 milioni di passeggeri in 9 anni che, tradotti in termini di riduzione dell'inquinamento, equivalgono a 570.000 auto in meno sulle strade ed una riduzione di 3.500 tonnellate di CO₂. Gestito dal Consorzio Unico Campania, nel quale figuravano alcune società di navigazione campane, fu soppresso durante la giunta Caldoro: nel 2011 furono sopprese le tratte del golfo di Napoli e nel 2012 furono sopprese anche le linee per il Cilento.

Attiva solo durante il periodo estivo, inizialmente la prima linea collegava Baia e Sorrento, con fermate a Torre del Greco, Torre Annunziata, Castellammare di Stabia e Vico Equense. Il successo conseguito da tale iniziativa fece apparire opportuno istituire nuovi servizi. L'anno seguente oltre alla prima linea, chiamata MM1, ne vennero inaugurate anche altre, fino a raggiungere 6 linee che collegavano non solo i porti del golfo di Napoli, ma anche il golfo di Salerno e il Cilento alcune delle quali furono rese operative durante tutto l'anno.

Di seguito le linee attivate:

Linea MM1. *Itinerario:* Sorrento - Seiano - Castellammare - Torre Annunziata - Torre del Greco - Ercolano - Portici - Napoli - Pozzuoli - Baia.

Linea MM2MM3. *Itinerario:* Napoli - Positano - Amalfi - Salerno.

Linea MM4. *Itinerario:* Sapri - Palinuro - Camerota - Acciaroli - Capri - Napoli.

Linea MM4 W.E. *Itinerario:* Agropoli - Capri - Napoli.

Linea MM5. *Itinerario:* Salerno - Agropoli - S. Marco - Acciaroli - Palinuro/Camerota - Sapri.

Linea MM6. *Itinerario:* Napoli - Acciaroli - Agropoli - Amalfi.

Linea MM6 W.E. *Itinerario:* Napoli - Acciaroli - Palinuro.

I **vantaggi** misurati in termini di riduzione dei tempi e dei costi hanno portato come risultato un risparmio di 100 minuti nei tragitti più lunghi e nelle ore di traffico più intenso ed una riduzione di oltre il 40% dei costi (carburante e pedaggi senza contare il costo del parcheggio).

Il piano tariffario prevedeva l'integrazione con servizi su gomma: la quota tariffaria spettante alle aziende che erogavano i servizi automobilistici era trasferita su indicazioni e disposizioni della Regione. I biglietti emessi dall'Impresa aggiudicataria consentivano l'utilizzo del trasporto su gomma integrato terra/mare organizzato dalla Regione Campania.

Un punto di forza molto importante riguardava il piano di comunicazione promosso dal bando della Regione Campania che obbligava l'impresa aggiudicataria a sviluppare attività di marketing e pubblicità del servizio per un importo minimo di 400.000 euro all'anno.

La sinergia con altre iniziative, intraprese durante l'anno 2011, sperimentata anche attraverso il progetto Terre d'aMare, promosso dall'Assessorato al Turismo e ai Beni Culturali della Regione Campania, ha consentito ai turisti di fruire dei tesori del Cilento grazie ai collegamenti marittimi e all'implementazione di itinerari culturali in bus. Un ventaglio di proposte di visite "integrate" che hanno messo in rete le località costiere con i borghi interni del Cilento e del Vallo di Diano.

Questa integrazione innovativa di mobilità e servizi turistici dedicati per offrire ai visitatori percorsi che comprendevano località marine e dell'entroterra prevedeva:

- ◆ visite ai siti, passeggiate tra borghi e monumenti;
- ◆ degustazioni di prodotti tipici;
- ◆ escursioni naturalistiche;
- ◆ eventi culturali.

La documentazione disponibile, non sembra evidenziare particolari criticità o elementi di debolezza. Non risultano alla data di stesura del presente documento i reali punti di debolezza che hanno portato alla sospensione del servizio nel 2012 da parte della giunta Caldoro, ma incombine con la giunta De Luca il servizio è stato ripreso quasi con le medesime caratteristiche di quelle del 2001, persistono gli interrogativi sui motivi della sospensione. La documentazione disponibile non chiarisce se l'attivazione dei servizi *Cilento Blu* e *Archeolinea* sia stata decisa anche sulla base di un'analisi delle precedenti esperienze di cofinanziamento regionale che possano aver portato a reali miglioramenti rispetto ai servizi implementati nel passato.

2. Servizi di collegamenti marittimi *Cilento Blu* e *ArcheoLinea* attivati (punti di forza e di debolezza)

La Giunta Regionale della Campania con deliberazione n. 186 del 14 aprile 2015 ha approvato lo schema di Accordo di Programma rielaborato del progetto di eccellenza denominato “Cilento Blu Club” unitamente al piano esecutivo. L'Ente Provinciale per il Turismo di Salerno (EPT di Salerno) è il soggetto attuatore del progetto “Cilento Blu Club”.

La linea di intervento del progetto prevedeva l'attivazione dei servizi di mobilità marittima da luglio a settembre, per mettere in relazione la Costa Cilentana con le città di Salerno e Napoli, la Costa d'Amalfi e l'isola di Capri, al fine di sostenere e promuovere un sistema integrato di trasporto per migliorare l'offerta turistica del Cilento legata al mare

e alla natura, decongestionando, al tempo stesso, le principali arterie di traffico.

Questi gli elementi salienti del progetto:

1. **la mobilità su ferro** con: il prolungamento di un treno ad alta velocità, già attivo sulla tratta Milano-Salerno, fino a Sapri e ritorno, con almeno una fermata intermedia sul percorso prolungato; b. l'implementazione di treni regionali dedicati all'utenza turistica sulla tratta ferroviaria Napoli-Sapri con fermate intermedie nelle località balneari in coincidenza con i treni ad Alta Velocità che terminano la corsa nella stazione di Salerno;
2. **la mobilità alternativa via mare** mette in relazione i porti considerati *trait d'union* tra la fascia costiera e le aree interne del Cilento nonché nodi nevralgici per i collegamenti marittimi per la Costa Amalfitana, l'isola di Capri e Napoli.

La creazione del sistema integrato di trasporto è finalizzata ad incrementare la mobilità per favorire maggiori flussi turistici nel Cilento e nel contempo decongestionare il traffico sulle arterie stradali.

Nello specifico il progetto ha mirato a:

- ◆ favorire l'*incombine* turistico verso le località del Cilento attraverso un sistema di collegamenti multimodali: stazioni ferroviarie-porti marittimi;
- ◆ implementare il trasporto marittimo nei periodi di grande concentrazione dei flussi turistici mettendo in relazione il Cilento con le città di Napoli e Salerno, la Costa Amalfitana e l'Isola di Capri;
- ◆ realizzare una linea di comunicazione su ferro dedicata esclusivamente ai turisti del Centro-Nord Italia che decidono di trascorrere una vacanza nel Cilento;
- ◆ migliorare l'accessibilità e la fruizione del patrimonio culturale del Cilento;
- ◆ ridurre le emissioni di CO₂ favorendo l'utilizzo di mezzi di trasporto collettivi. Inoltre il progetto prevede una strategia di co-

municazione su scala nazionale che intercetti nuove segmenti della domanda puntando sull'allungamento della stagione turistica nel Cilento”¹.

Il Cilento ha già avuto modo di sperimentare il successo di un’iniziativa promossa dall’Assessorato al Turismo e ai Beni Culturali della Regione Campania, “Terre d’aMare” grazie alla quale i turisti presenti in Campania hanno avuto accesso ai molteplici beni paesaggistici e culturali del Cilento, grazie all’offerta di collegamenti marittimi connessi ad itinerari culturali in bus, il tutto sostenuto da una forte campagna promozionale e di comunicazione dei parchi del Cilento e valle di Diano.

Linee di intervento	Quota a carico legge 27 dicembre 2006, n. 296	Regione/ Provincia autonoma	Altro	Totale
Linea di intervento 1	€ 788.374,56	€ 91.625,44		€ 880.000,00
Linea di intervento 2	€ 716.704,15	€ 83.295,85		€ 800.000,00
Linea di intervento 3	€ 134.382,03	€ 15.617,97		€ 150.000,00
Spese generali di progetto	€ 81.403,17	€ 9.460,73		€ 90.863,90
Totale	€ 1.720.863,90	€ 200.000,00		€ 1.920.863,90

Piano finanziario complessivo del progetto Cilento Blu

(Fonte: Progetto Cilento Blu Club)

Linea 1. Salerno - Costa del Cilento:

Giorni in cui ha svolto il servizio: sabato e domenica.

Collegamenti A/R da Salerno per Agropoli, San Marco, Acciaroli, Casal Velino, Pisciotta, Palinuro Camerota.

Linea 2. Cilento - Costa d’Amalfi:

Giorni in cui ha svolto il servizio: dal lunedì al venerdì.

¹ Progetto Cilento Blu Club. burc.regione.campania.it.

Collegamenti A/R da Salerno per Agropoli, San Marco, Amalfi, Positano, (coincidenza per Capri).

Linea 3/A. Cilento - Capri - Napoli:

Giorni in cui ha svolto il servizio: martedì, mercoledì e giovedì.

Collegamenti A/R da Sapri per Camerota, Pisciotta, Casal Velino, Capri e Napoli;

Linea 3/B. Cilento - Capri - Napoli:

Giorni in cui ha svolto il servizio: lunedì e venerdì

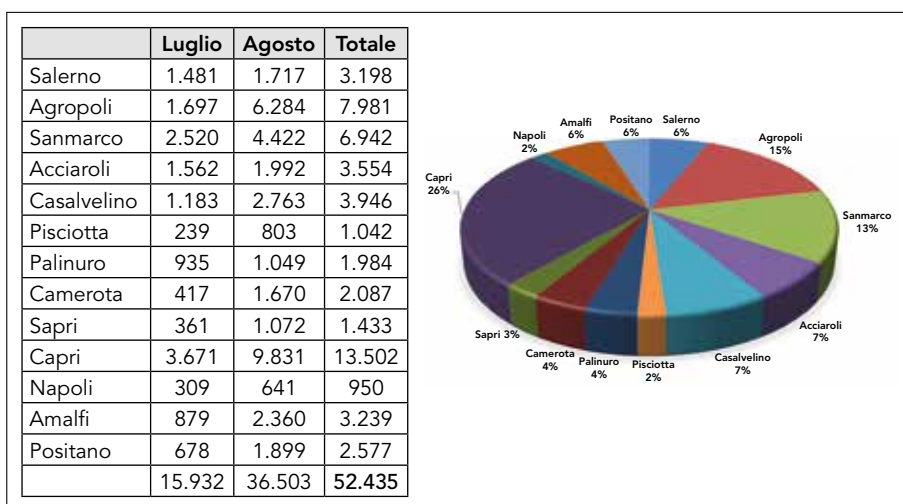
Collegamenti A/R da Sapri per Palinuro, Acciaroli, San Marco, Capri e Napoli.



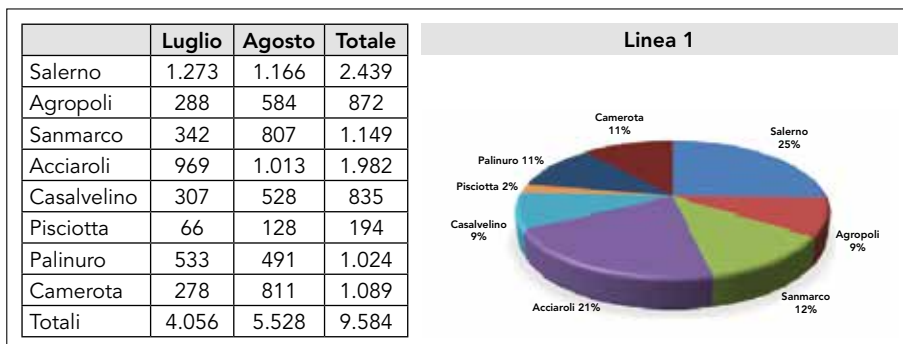
Figura 13. Schema delle toccate delle linee marittime veloci Cilento Blu Club

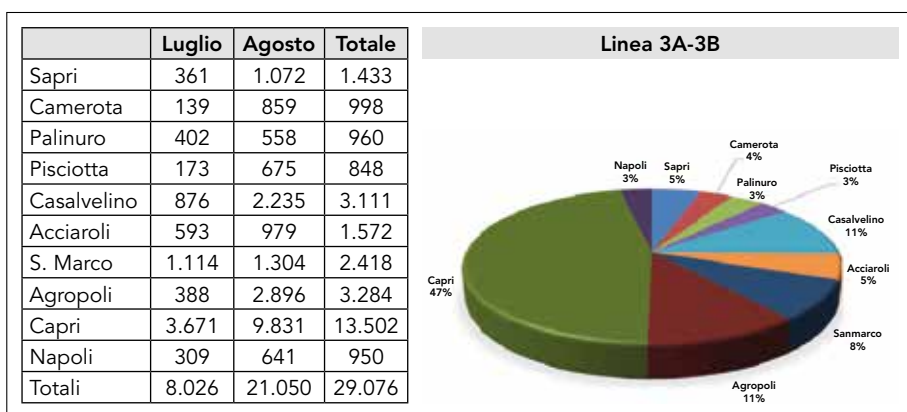
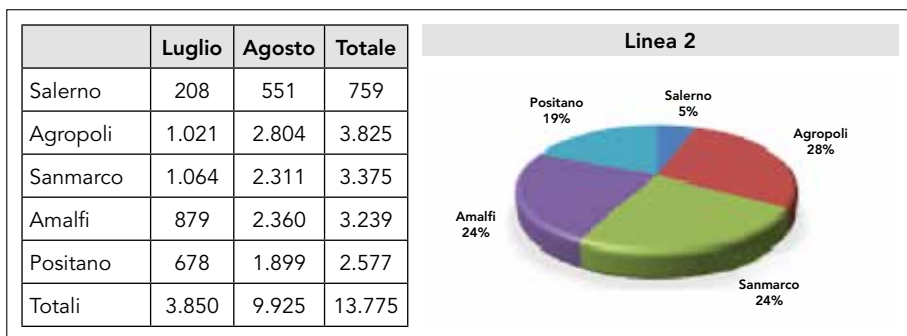
Il progetto ha previsto offerte riservate ai passeggeri dei treni Italo + Italobus e Frecciarossa provenienti dalle città di Torino - Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli e con destinazione finale coincidente con una località del Cilento, grazie a convenzioni stipulate con le società ferroviarie. Queste offerte sono state ripetute per la stagionalità 2017 nel periodo 11 giugno - 15 settembre.

Il servizio Cilento Blu Club, ha avuto un'ottima redditività con un totale di 52.435 passeggeri ed una forte presenza per l'isola di Capri (13.502 passeggeri), seguite da Agropoli e San Marco, come si può evincere dalla sintesi delle presenze di seguito riportate:



Nel dettaglio delle movimentazioni per linea, dalle informazioni che l'operatore Alicost ha fornito, emergono i seguenti dati:





Dagli schemi riportati appare chiaro che le **Linee 3° e 3B** sono state le linee di maggior successo (seppur accorpate) con consistente traffico su Capri (3.671 presenze a luglio e 9.896 ad agosto), come da aspettative, a cui fanno seguito San Marco ed Acciaroli.

Per la **Linea 2** le presenze rilevanti sono sulle destinazioni di Agropoli (388 a luglio e 2.896 ad agosto) e Casalvelino (876 presenze a luglio e 2.235 ad agosto), mentre per la **Linea 1** le presenze più significative si hanno sulle tappe Salerno (1.273 presenze a luglio e 1.166 ad agosto con un'inversione di tendenza rispetto alle altre linee che vedono più presenze ad agosto rispetto al mese di luglio) e Acciaroli (969 presenze a luglio e 1.013 presenze ad agosto).

Il servizio cofinanziato nel 2016 da EPT Salerno e Regione Campania ha riscosso successo ed ha rappresentato un'esperienza importante

	2017				2018			
	Pax imbarcati totale	Amalfi	Positano	Capri	Amalfi	Positano	Capri	Pax imbarcati totale
Agropoli	22.205	4.770	5.505	9.288	6.088	5.205	7.788	19.081
Sanmarco	13.073	2.950	3.400	4.571	5.250	5.400	3.061	13.711
Acciaroli	2.585			2.407			2.190	2.590
Casalvelino	299			2.752			2.706	2.806
Palinuro	1.899			1.633			2.298	2.298
Pisciotta	690			440			601	620
Camerota	630			622			518	560
Sapri	567			402			450	450
Salerno	1.912							964
Napoli	612							526
Capri	18.760							15.462
Amalfi	5.424							9.012
Positano	6.200							7.208
Totale	77.457							75.288

Confronto numero passeggeri 2017-2018 Cilento Blu

per poterla capitalizzare nella gara stipulata dalla Regione Campania che ha avuto seguito nel 2017 per 4 anni consecutivi.

Dalle interviste effettuate agli operatori delle compagnie e Alicost ed Alilauro sono emersi importanti elementi da portare all'attenzione del presente studio e di cui tenere conto nell'ipotesi di attivazione delle nuove linee ipotizzate.

Da un confronto sull'operatività dei servizi Cilento Blu tra il 2017 e 2018, si registra una lieve flessione nell'uso del servizio, come riportato nello schema, dovuto fondamentalmente a cause metereologiche che hanno impedito la partenza di alcune corse.

Dal punto di vista infrastrutturale

- ◆ Sono state rilevate diverse criticità rilevanti in termini di accessibilità lato mare, a causa dei molti porti interessati da problemi di insabbiamento e da depositi di posidonia spiaggiata. Ciò ha reso necessario lavori di adeguamento dei fondali in urgenza e, in alcuni casi, questi lavori si sono protratti anche durante il servizio già avviato. Sarebbe auspicabile programmare questo tipo di intervento con il dovuto anticipo, per ottimizzare al meglio l'utilizzo delle linee e non creare disagio ai passeggeri, alla compagnia e agli operatori portuali.
- ◆ Carenza di locali da adibire a biglietterie, ragione per cui sono state allestite strutture mobili

Dal punto di vista del servizio

I servizi attivati hanno visto nel mese di agosto un gran numero di presenze, tali da generare overbooking soprattutto nei giorni di martedì, giovedì e venerdì, mentre per gli altri giorni la nave ha fatto registrare un coefficiente di occupazione pari al 50%, per la bassa frequenza dei porti toccati. La frequenza durante il mese di luglio è risultata bassa, probabilmente anche a causa di una campagna promozionale partita in ritardo.

La stima dell'operatore per il mese di agosto è di aver "lasciato a terra" almeno 2.000 passeggeri.

LE VIE DEL MARE

» il tuo trasporto nel cuore del Mediterraneo



Linea 1 Salerno - Costa del Cilento			
Andata		Ritorno	
Salerno	ore 08.00	Camerota	ore 16.30
Agropoli	ore 09.00	Polignano	ore 17.00
San Marco C.	ore 09.25	Pisciotta	ore 17.30
Acciaroli	ore 10.00	Casalvelino	ore 18.00
Casalvelino	ore 10.25	Acciaroli	ore 18.25
Pisciotta	ore 10.55	San Marco C.	ore 19.00
Polignano	ore 11.25	Agropoli	ore 19.25
Camerota	ore 11.45	Salerno	ore 20.15
Frequenza sabato e domenica			
Linea 2 Cilento - Costa d'Amalfi			
Andata		Ritorno	
Salerno	ore 08.00	Positano	ore 17.20
Agropoli	ore 09.00	Amalfi	ore 17.50
San Marco C.	ore 09.25	San Marco C.	ore 19.05
Amalfi	ore 10.35	Agropoli	ore 19.40
Positano	ore 11.00	Salerno	ore 20.40
Frequenza dal lunedì al venerdì			
Linea 3/A Cilento - Capri - Napoli			
Andata		Ritorno	
Capri	ore 07.00	Napoli	ore 16.30
Camerota	ore 07.45	Capri	ore 16.15
Pisciotta	ore 08.20	Agropoli	ore 16.10
Casalvelino	ore 08.45	Casalvelino	ore 19.10
Agropoli	ore 09.50	Pisciotta	ore 19.30
Capri	ore 11.15	Camerota	ore 20.10
Napoli	ore 12.00	Capri	ore 20.45
Frequenza martedì, mercoledì e giovedì			
Linea 3/B Cilento - Capri - Napoli			
Andata		Ritorno	
Capri	ore 07.00	Napoli	ore 16.00
Polignano	ore 07.55	Capri	ore 16.50
Acciaroli	ore 08.45	Agropoli	ore 18.20
San Marco C.	ore 09.10	San Marco C.	ore 19.00
Agropoli	ore 09.35	Acciaroli	ore 19.25
Capri	ore 11.15	Polignano	ore 20.15
Napoli	ore 12.00	Capri	ore 21.00
Frequenza lunedì e venerdì			
Linea 1 Flegrea e Vesuviana			
Andata		Ritorno	
Amalfi	ore 05.35	Bacoli	ore 15.35
Positano	ore 05.45	Positano	ore 15.55
Sorrento	ore 10.45	Napoli Beverello	ore 16.35
C/Mare di Stabia	ore 11.20	Escalano	ore 16.50
Torre Annunziata	ore 11.25	Torre Annunziata	ore 17.10
C/Mare di Stabia	ore 11.40	C/Mare di Stabia	ore 17.35
Napoli Beverello	ore 12.15	Sorrento	ore 17.55
Positano	ore 12.45	Positano	ore 18.25
Bacoli	ore 12.55	Amalfi	ore 18.50
Positano	ore 12.55	Beverello	ore 20.05
Frequenza sabato e domenica			
Linea 2 Flegrea e Vesuviana			
Andata		Ritorno	
Bacoli	ore 07.35	Amalfi	ore 15.40
Positano	ore 08.05	Positano	ore 16.15
Napoli Beverello	ore 08.55	Sorrento	ore 17.10
Escalano	ore 09.40	C/Mare di Stabia	ore 17.30
Torre Annunziata	ore 10.40	Torre Annunziata	ore 17.50
C/Mare di Stabia	ore 10.50	Escalano	ore 18.30
Sorrento	ore 11.35	Napoli Beverello	ore 19.30
Positano	ore 11.35	Positano	ore 19.45
Amalfi	ore 12.00	Bacoli	ore 19.45
Frequenza martedì, mercoledì, giovedì e venerdì			

www.allauro.it

Per informazioni contattate i seguenti numeri:
+39 081 4572281 / +39 081 4572285 / 439 081 871439

Alauro
Volante
Alauro
Alauro



Figura 14. Schema degli orari delle linee marittime veloci Cilento Blu e Archeolinea (2017)

Nel 2017, con **Decreto dirigenziale n. 98 del 23 maggio 2017** *Centrale Acquisti, Procedure di Finanziamento di Progetti relativi ad Infrastrutture, Progettazione*, vengono messi a gara i servizi:

Oggetto dell'Atto: Procedura aperta telematica n. 2416/A-T/17 per l'affidamento dei collegamenti turistici marittimi con servizi annessi, Vie del Mare sudd. In n. 2 lotti, Lotto n. 1 Linea Cilento, Lotto n. 2 Linea Vesuviana Flegrea.

Le gare sono state vinte dalle società Alilauro ed Alicost, che riescono in qualche modo a dare continuità al servizio sperimentato nel 2016 ma finanziato da EPT Salerno (fig. 14).

Il servizio messo a bando nel 2017 per *Cilento Bluri* calca, per la linea 1 e 2, 3° e 3B (ad accezione dell'aggiunta della sosta di Agropoli), le stesse toccate e gli stessi giorni definiti dai servizi finanziati nel 2016 con EPT. Nuova ipotesi inserita nel bando di gara, l'attivazione della *Archeolinea Flegrea a Vesuviana*, che rispetto al 2017, nel 2018 ha visto l'inserimento di una nuova tappa, Seiano e l'eliminazione della sosta ad Ercolano, come si può notare dalle informazioni di seguito riportate.

L'eliminazione della sosta ad Ercolano può essere stata causata dall'attivazione in corso d'anno, di una linea veloce Torre del Greco - Ercolano - Capri, operata dalla compagnia Hptravel. Il servizio garantisce il collegamento via mare, partendo dalla settecentesca Villa Favorita, al Molo Borbonico, con possibilità di parcheggiare gratuitamente o di utilizzare una navetta messa a disposizione della stessa compagnia.

I tempi di percorrenza da Ercolano a Capri sono di circa un'ora (lo stesso tempo garantito da Alicost). Il prezzo è di 39 euro per il percorso andata e ritorno, 21 euro per la tratta Torre del Greco-Ercolano-Capri e 18,50 euro per la rotta Capri-Ercolano-Torre del Greco, mentre il prezzo praticato da Alicost (linea 3° e linea 3B) per la tratta Napoli-Capri è di circa 16 euro. Ma mentre il servizio Hp-travel è attivo tutti i giorni, le linee 3° e 3B della Alicost sono attive dal lunedì al venerdì, ad eccezione del fine settimana, giorni in cui potenzialmente ci sarebbe maggiore richiesta e affluenza.

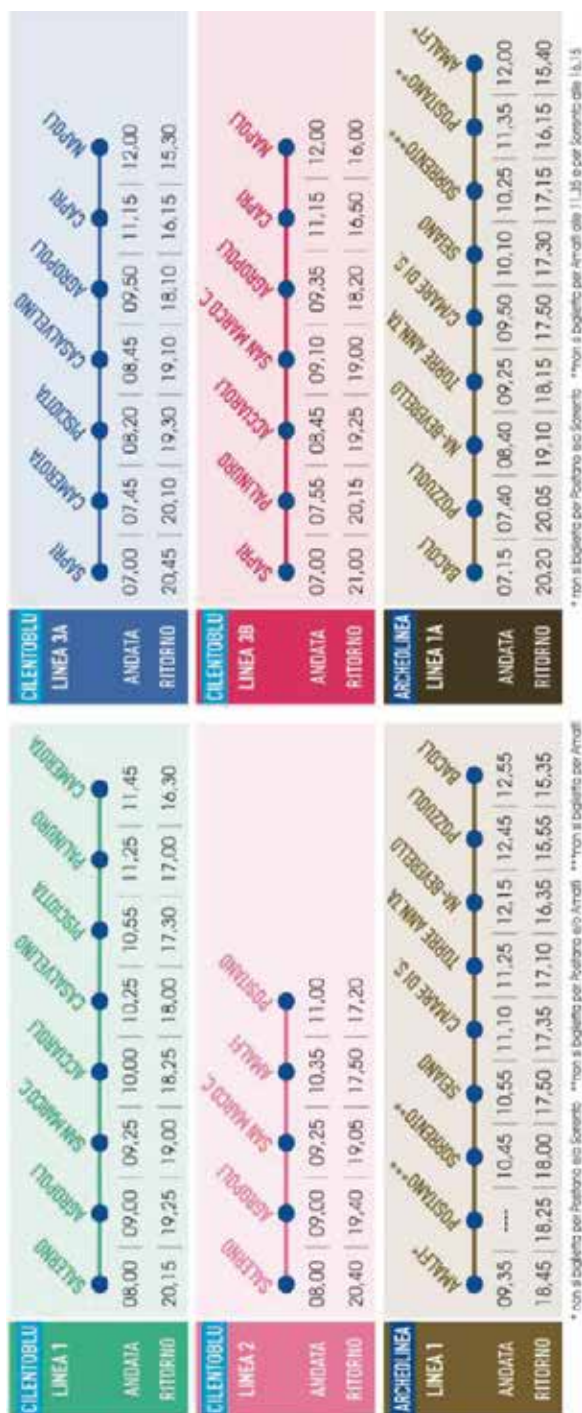


Figura 15. Schema degli orari delle linee marittime veloci Cilento Blu e Archeolinea (2018)

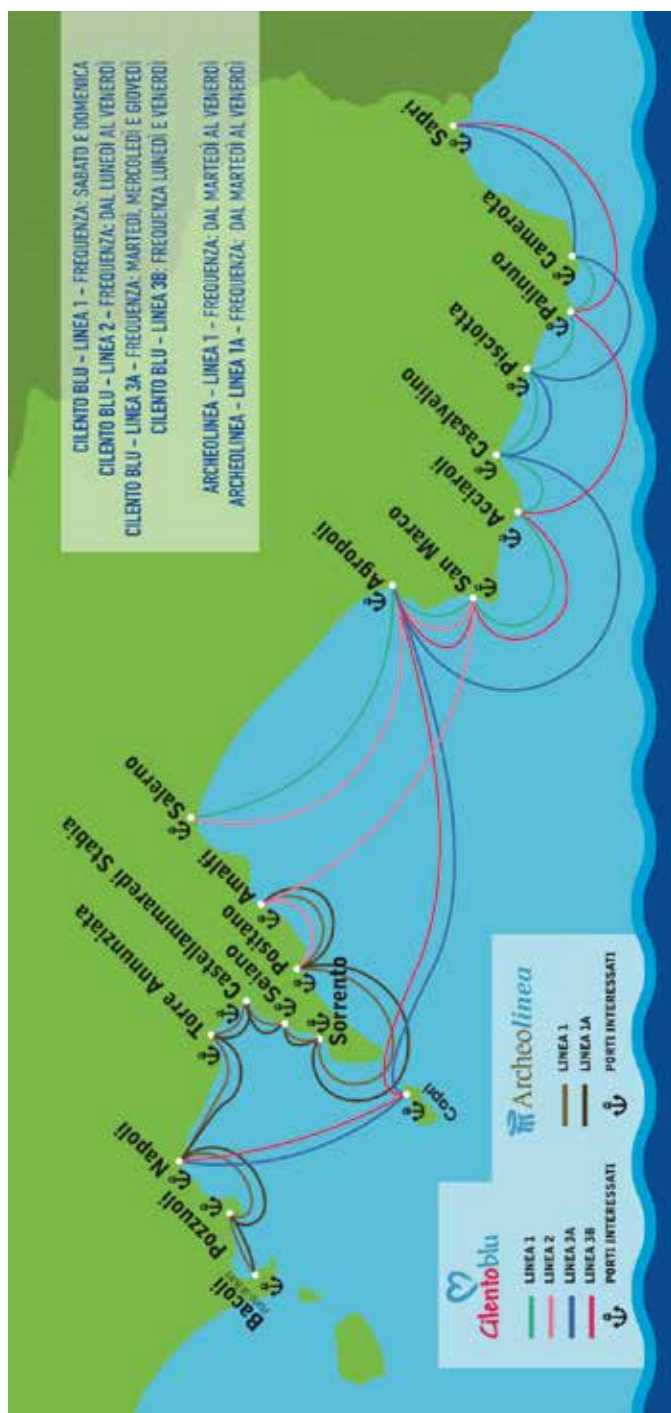


Figura 16. Schema delle toccate delle linee marittime veloci Cilento Blu e Archeolinea (2018)



TARIFFE	ACCIAIOLI	AGROPOLI	AMALFI	CAMEROTA	CAPRI	CASALELLO	BETERELLO	PALINURO	PISCOTTA	POSTANO	SALERNO	SAN MARCO
ACCIAIOLI	€ 4,60	€ 4,60		€ 4,60	€ 15,20	€ 3,50	€ 16,20	€ 4,60	€ 3,50		€ 7,60	€ 4,60
AGROPOLI	€ 4,60	€ 4,60	€ 9,10	€ 4,60	€ 15,20	€ 3,50		€ 8,60	€ 4,60	€ 11,10	€ 6,10	€ 4,60
AMALFI		€ 9,10			€ 15,20					€ 9,10	€ 9,10	€ 9,10
CAMEROTA	€ 4,60	€ 4,60			€ 15,20	€ 3,50	€ 16,20	€ 3,50	€ 3,50		€ 12,10	€ 4,60
CAPRI	€ 15,20	€ 15,20		€ 15,20		€ 15,20		€ 15,20				€ 15,20
CASALELLO	€ 3,50	€ 3,50		€ 3,50	€ 15,20		€ 16,20	€ 3,50	€ 3,50		€ 7,60	€ 4,60
NAPOLI BETERELLO	€ 16,20			€ 16,20	€ 16,20	€ 16,20		€ 16,20	€ 3,50	€ 16,20	€ 11,10	€ 16,20
PALINURO	€ 4,60	€ 8,60		€ 3,50	€ 15,20	€ 3,50				€ 16,20	€ 11,10	€ 6,10
PISCOTTA	€ 3,50	€ 4,60		€ 3,50		€ 3,50		€ 3,50			€ 7,60	€ 3,50
POSTANO		€ 11,10	€ 9,10					€ 16,20		€ 11,10	€ 11,10	€ 11,10
SALERNO	€ 7,60	€ 6,10	€ 9,10	€ 12,10		€ 7,60		€ 11,10	€ 7,60	€ 11,10		€ 6,10
SAN MARCO	€ 4,60	€ 4,60	€ 9,10	€ 4,60	€ 15,20	€ 4,60	€ 16,20	€ 6,10	€ 3,50	€ 11,10	€ 6,10	
SAPRI	€ 8,60			€ 3,50	€ 17,20	€ 8,60	€ 17,70	€ 4,60	€ 6,10			€ 7,60

Figura 17. Schema dei costi delle linee marittime veloci Cilento Blu (2018, nessuna differenza con il 2017)



TARIFE	BACOLI	POZZUOLI	NAPOLI BEVERELLO	TORRE ANN.TA	C.MARE DI STABIA	SEIANO	SORRENTO	POSTIANO	AMALFI
BACOLI		€ 2,00	€ 4,90	€ 5,70	€ 5,90	€ 6,20	€ 6,30	€ 6,80	€ 7,00
POZZUOLI	€ 2,00		€ 4,60	€ 5,60	€ 5,80	€ 6,00	€ 6,20	€ 6,80	€ 7,00
NAPOLI BEVERELLO	€ 4,90	€ 4,60		€ 4,40	€ 4,90	€ 5,20	€ 5,50	€ 6,40	€ 6,60
TORRE ANN.TA	€ 5,70	€ 5,60	€ 4,40		€ 2,80	€ 3,70	€ 4,50	€ 5,90	€ 6,20
C.MARE/STABIA	€ 5,90	€ 5,80	€ 4,90	€ 2,80		€ 2,50	€ 3,90	€ 5,70	€ 6,10
SEIANO	€ 6,20	€ 6,00	€ 5,20	€ 3,70	€ 2,50		€ 2,50	€ 5,40	€ 5,90
SORRENTO	€ 6,30	€ 6,20	€ 5,50	€ 4,50	€ 3,90	€ 2,50		€ 5,10	€ 5,70
POSTIANO	€ 6,80	€ 6,80	€ 6,40	€ 5,90	€ 5,70	€ 5,40	€ 5,10		€ 4,00
AMALFI	€ 7,00	€ 7,00	€ 6,60	€ 6,20	€ 6,10	€ 5,90	€ 5,70	€ 4,00	

Figura 18. Schema dei costi delle linee marittime veloci ArcheoLinea (2018, nessuna differenza con il 2017)

Dall'intervista fatta agli operatori della compagnia Alicost emerge con chiarezza che le linee maggiormente funzionali e più frequentate sono la Linea 1) Salerno-Costa del Cilento e la Linea 3B) Cilento Capri Napoli, con un numero di passeggeri giornaliero di oltre 100 unità, per tutto il periodo attivo del servizio. Su queste rotte si può dunque ipotizzare di attivare in futuro un servizio, a totale finanziamento privato.

La frequenza per Cilento Blu è di una volta al giorno a differenza del servizio Salerno-Amalfi-Positano-Capri che offre tre corse al giorno. Il cavallo di battaglia e la maggior parte della forza e del fatturato di Alicost si fonda infatti su quest'ultima rotta.

Per il servizio *ArcheoLinea*, presente dal 2017 non abbiamo dati di confronto che ci consentono di fare un confronto tra gli anni 2017 e 2018, ma siamo riusciti ad ottenere elaborazioni relative al solo anno 2018. L'operatore però non registra particolari differenze tra i due attivi di operatività del servizio. Su circa 12.000 passeggeri totali della *Archeolinea*, solo 1.000 appartengono alla Linea 1 (Amalfi-Bacoli).

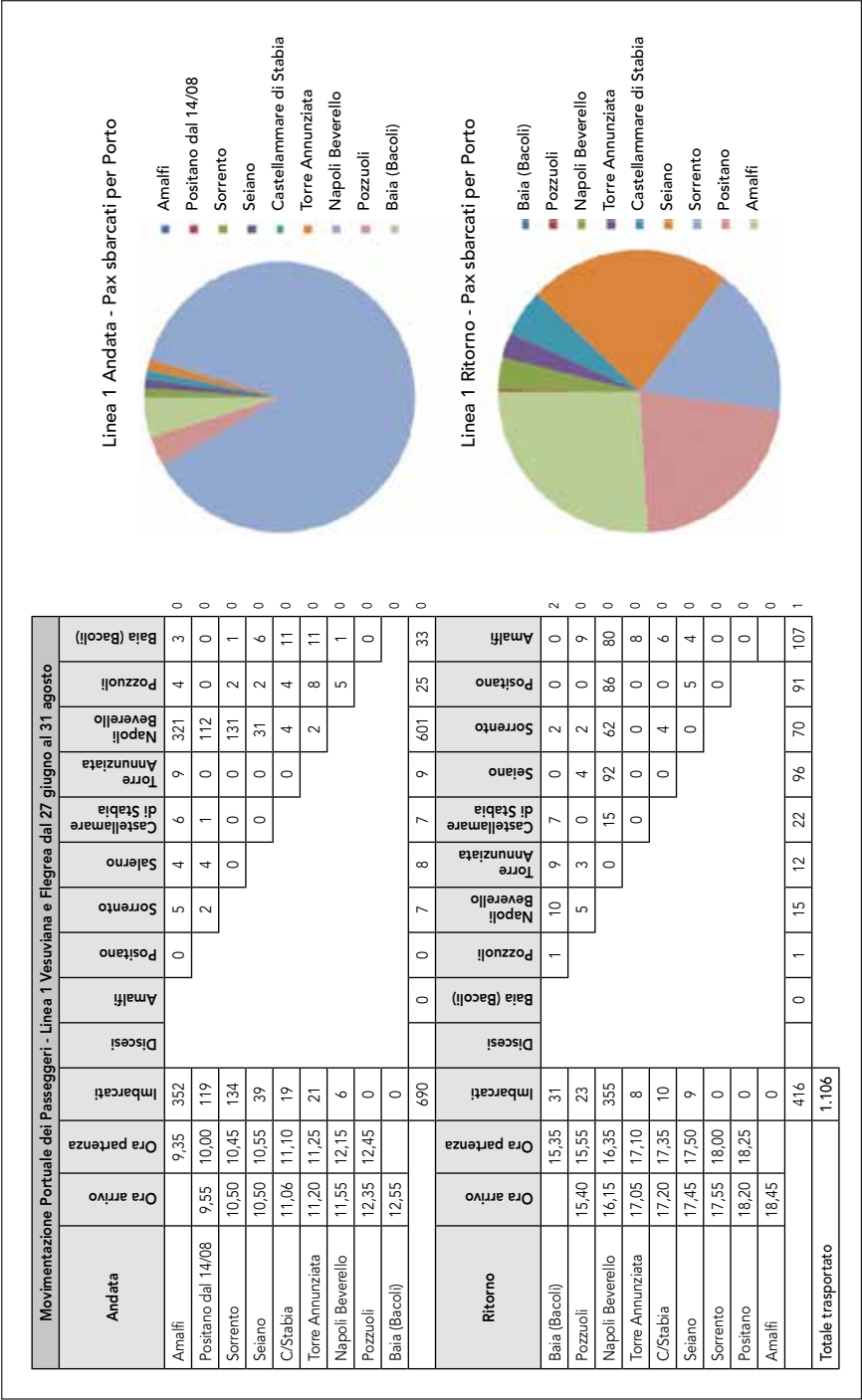
Per quanto riguarda la linea 1°, la maggior parte degli utenti ha come destinazione Amalfi partendo in origine da Torre Annunziata, Siano e Napoli Beverello.

Dalle statistiche di seguito riportate, relative alla Linea 1 dell'anno 2018, appare chiaro che le presenze da e verso Baia e Pozzuoli, siano bassissime mentre le presenze da Molo Beverello verso Positano Amalfi e Sorrento sono state consistenti, mentre la Linea 2, pur avendo le stesse tappe e gli stessi giorni ma orari differenti, registra un numero di passeggeri molto più alto, di circa 10 volte.

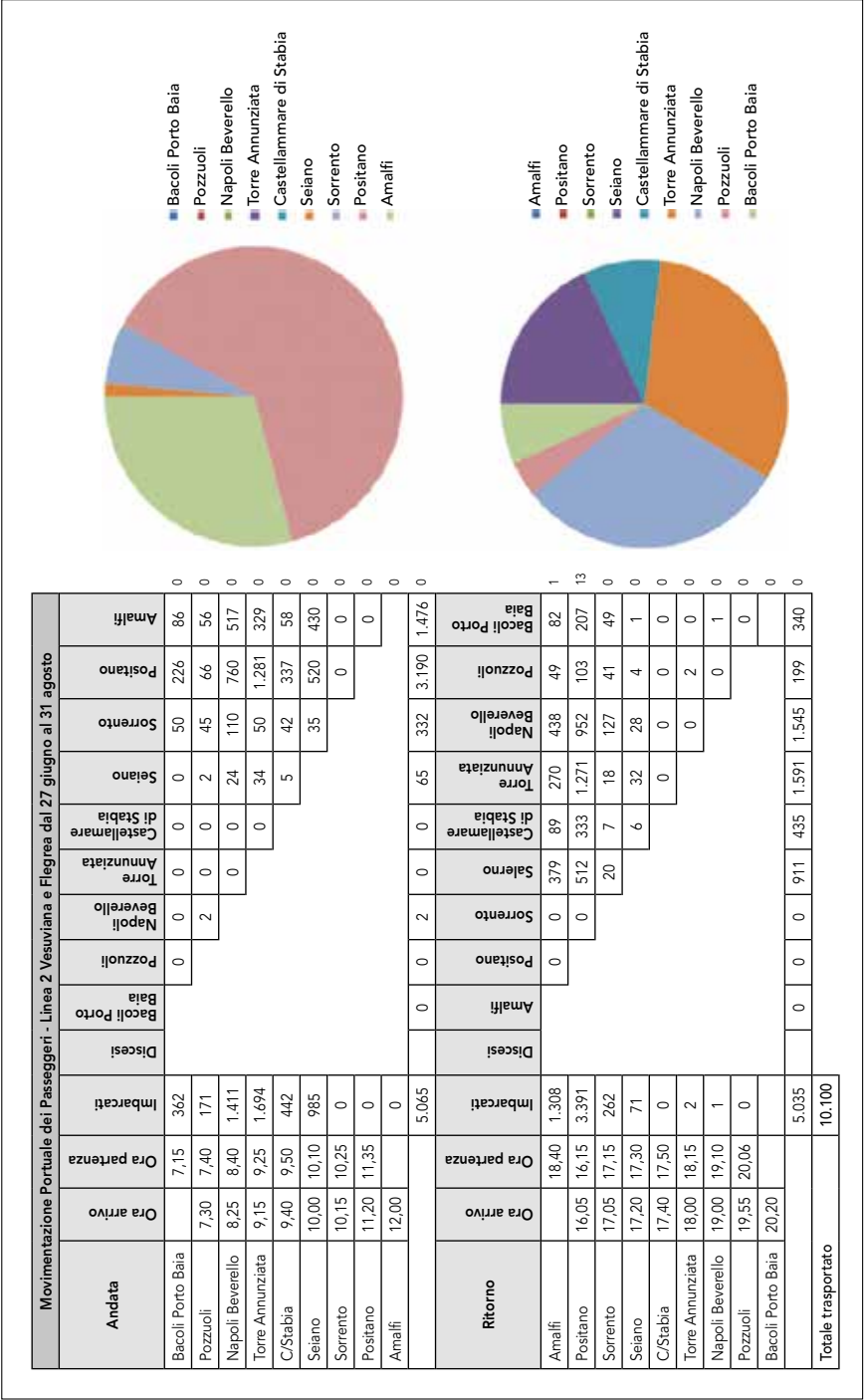
La settimana in cui si registrano maggiori presenze (96) è quella tra il 24 e 27 luglio, seguita da quella del 10-13 luglio e 3-6 luglio.

Per individuare i punti di forza e di debolezza delle linee messe a bando sono stati fatti alcuni sopralluoghi per verificare:

- ◆ Tempi di percorrenza;



Movimento passeggeri 2018 ArcheoLinea Linea 1



Movimento passeggeri 2018 ArcheoLinea Linea 2

LINEA 1 Vesuviana Flegrea - Passeggeri Trasportati																	
 																	
Linea 1	Amalfi	Sorrento	Seiano	C/Stabia	T/Ann.	Beverello	Pozzuoli	Baia	Pozzuoli	Beverello	T/Ann.	C/Stabia	T/Ann.	C/Stabia	Seiano	Sorrento	Amalfi
Arrivo	Allauro	10,30	10,50	11,05	11,20	11,55	12,35	12,55	15,40	16,15	17,05	17,20	17,45	17,55	18,20	18,45	
Partenza	9,35 ^A	10,45	10,55	11,10	11,25	12,15	12,45	15,35	15,55	16,35	17,10	17,35	17,50	18,00 ^B	18,25 ^C	18,50	
Linea 1	Amalfi	Sorrento	Seiano	C/Stabia	T/Ann.	Beverello	Pozzuoli	Baia	Pozzuoli	Beverello	T/Ann.	C/Stabia	Seiano	Sorrento	Postitano	Amalfi	Totale linea
Mercoledì 27-giu-18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Giovedì 28-giu-18	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Venerdì 29-giu-18	5	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	9
Martedì 03-lug-18	10	0	1	0	0	2	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	17
Mercoledì 04-lug-18	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	7
Giovedì 05-lug-18	7	0	7	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	25
Venerdì 06-lug-18	4	0	2	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	14
Martedì 10-lug-18	10	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	11
Mercoledì 11-lug-18	5	2	11	0	0	1	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	29
Giovedì 12-lug-18	8	0	2	0	0	0	0	0	0	4	1	0	5	0	0	0	20
Venerdì 13-lug-18	6	0	5	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	17
Martedì 17-lug-18	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Mercoledì 18-lug-18	4	0	8	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	18
Giovedì 19-lug-18	4	0	0	0	0	2	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	10
Venerdì 20-lug-18	5	2	5	0	0	0	0	0	0	13	1	0	0	0	0	0	26
Martedì 24-lug-18	5	0	10	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	25
Mercoledì 25-lug-18	9	0	6	0	0	0	0	0	0	14	0	0	4	0	0	0	33
Giovedì 26-lug-18	8	0	2	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	12
Venerdì 27-lug-18	14	0	3	0	0	0	0	1	0	8	0	0	0	0	0	0	26
Totale porto	117	4	62	0	0	5	4	4	2	98	2	0	9	0	0	0	307
A: Non si bigliettota per Positano e/o Sorrento. B: Non si bigliettota per Positano e/o Amalfi. C: Non si bigliettota per Amalfi.																	

Movimento passeggeri 2018 ArcheoLinea Linea 1 giorno per giorno

LINEA 2 Vesuviana Flegrea - Passeggeri Trasportati

Linea 2		Baia	Pozzuoli	Beverello	T/Ann.	C/Stabia	Seiano	Sorrento	Positano	Amalfi	Positano	Sorrento	Seiano	C/Stabia	T/Ann.	Beverello	Pozzuoli	Baia
Arrivo		—	7,30	8,25	9,15	9,40	10,00	10,15	11,20	12,00	16,05	17,05	17,20	17,40	18,00	19,00	19,55	20,00
Partenza		7,15	7,40	8,40	9,25	9,50	10,10	10,25 ^A	11,35 ^B	15,40 ^C	16,15 ^A	17,15	17,30	17,50	18,15	19,10	20,05	—
Linea 2		Baia	Pozzuoli	Beverello	T/Ann.	C/Stabia	Seiano	Sorrento	Positano	Amalfi	Positano	Sorrento	Seiano	C/Stabia	T/Ann.	Beverello	Pozzuoli	Baia
Mercoledì	27-giu-18	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0
Giovedì	28-giu-18	0	0	11	2	0	12	0	0	4	23	0	0	0	0	0	0	0
Venerdì	29-giu-18	0	0	1	4	0	6	0	0	12	10	0	0	0	0	0	0	0
Martedì	03-lug-18	0	0	11	16	9	18	0	0	6	41	0	3	0	0	0	0	0
Mercoledì	04-lug-18	2	4	18	2	2	7	0	0	16	22	0	0	0	0	0	0	0
Giovedì	05-lug-18	9	0	7	21	0	20	0	0	11	28	8	3	0	0	0	0	0
Venerdì	06-lug-18	1	2	17	25	2	22	0	0	21	73	0	0	0	0	1	0	0
Martedì	10-lug-18	9	1	22	15	3	18	0	0	23	23	5	2	0	0	0	0	0
Mercoledì	11-lug-18	3	7	13	29	10	31	0	0	16	80	2	2	0	0	0	0	0
Giovedì	12-lug-18	7	6	29	30	8	25	0	0	44	49	4	1	0	0	0	0	0
Venerdì	13-lug-18	5	0	43	5	17	17	0	0	14	62	3	1	0	0	0	0	0
Martedì	17-lug-18	4	0	0	7	4	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0
Mercoledì	18-lug-18	0	0	5	0	2	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Giovedì	19-lug-18	4	2	54	57	7	65	0	0	53	96	9	1	0	0	0	0	0
Venerdì	20-lug-18	0	2	38	29	2	52	0	0	30	92	3	5	0	0	0	0	0
Martedì	24-lug-18	0	2	57	16	11	29	0	0	45	57	6	0	0	0	0	0	0
Mercoledì	25-lug-18	11	4	52	38	20	21	0	0	25	85	9	4	0	0	0	0	0
Giovedì	26-lug-18	6	4	23	34	6	31	0	0	36	62	23	0	0	0	0	0	0
Venerdì	27-lug-18	9	0	47	48	21	14	0	0	20	96	4	4	0	0	0	0	0
Totale porto		70	34	450	378	127	390	0	0	378	901	87	26	0	0	1	0	0
																		2.842

A: Non si biglietto per Positano e/o Amalfi. B: Non si biglietto per Amalfi 11,35 e per Sorrento 16,15. C: Non si biglietto per Positano e/o Sorrento.

A: Non si biglietto per Positano e/o Amalfi. B: Non si biglietto per Amalfi 11,35 e per Sorrento 16,15. C: Non si biglietto per Positano e/o Sorrento.

Movimento passeggeri 2018 ArcheoLinea Linea 2 giorno per giorno

- ◆ Presenza di passeggeri;
- ◆ Attracchi;
- ◆ Fondali;
- ◆ Condizioni del naviglio e servizi a bordo;
- ◆ Qualifiche del personale di bordo;
- ◆ Integrazione con altri sistemi di trasporto;
- ◆ Disponibilità di parcheggi;
- ◆ Aree di sosta per i passeggeri in aree attrezzate;
- ◆ Servizi (bar, servizi igienici, edicole, ecc.).

Punti di vantaggio nell'uso delle linee proposto:

- ◆ Offerta di collegamenti a prezzi contenuti con un ventaglio di toccate numerose;
- ◆ Prossimità delle tratte e tempi brevi per raggiungerle;
- ◆ Difficoltà nel raggiungere Napoli da Baia con mezzi pubblici (circa 1h di viaggio);
- ◆ Traffico stradale molto intenso durante il periodo estivo;
- ◆ Mete turistiche e paesaggistiche di grande valore.

Punti di svantaggio:

- ◆ Nessuna integrazione con il trasporto dell'ultimo miglio per il raggiungimento dei luoghi di interesse di valore storico turistico e balneare.
- ◆ Scarsa presenza di servizi di supporto ai turisti (panchine, parcheggi, biglietti integrati, bar, edicole, info point, wifi, personale qualificato, campagna promozionale adeguata, bigliettazione elettronica).

3. Versante Salerno, offerta delle infrastrutture e dei servizi presenti ed eventuali miglioramenti da apportare

La presente sezione mette in evidenza le criticità e le potenzialità di alcuni porti, tappe dei servizi ipotizzati.

Dal sopralluogo svolto ad **Agropoli**, emergono i seguenti punti:

- ◆ Buon attracco ma fondali al limite della praticabilità, e caratterizzati dalla presenza di depositi di foglie di posidonia spiaggiata; necessari lavori di escavo dall'imboccatura del porto fino all'area d'ormeggio;
- ◆ Per l'ormeggio, nave in testata di banchina sottoflutto;
- ◆ Presenza di un info point e biglietteria in porto;
- ◆ Dall'intervista gli operatori in loco viene confermata la nutrita presenza di turisti durante i mesi di luglio e agosto;
- ◆ Circa 300 posti auto a pagamento più altri 300 che vanno ad aggiungersi ai posti auto dedicati ai possessori di barche;
- ◆ Breve distanza dal centro storico, raggiungibile a piedi;
- ◆ Presenza di ape calessino ed operatori privati per raggiungere le mete turistiche più ambite;
- ◆ Presenza della stazione ferroviaria ad una distanza raggiungibile anche a piedi.

Dal sopralluogo svolto ad **Acciaroli**, emergono i seguenti punti:

- ◆ Ormeggio dedicato in testata di banchina del molo di sopraflutto con facilità di manovra;
- ◆ Buona fruizione di passeggeri;
- ◆ Parcheggi in prossimità del porto;
- ◆ Personale del porto qualificato;
- ◆ Locale biglietterie esclusivo e vicino all'ormeggio.

Per il porto di **Palinuro**, il sopralluogo ha evidenziato le seguenti punti:

- ◆ Ormeggio dedicato in banchina del molo di sopraflutto;
- ◆ Buona fruizione di passeggeri;
- ◆ Parcheggi nelle prossimità del porto;
- ◆ Personale del porto qualificato;
- ◆ Locale biglietterie esclusivo e vicino all'ormeggio;
- ◆ Ormeggio distante dal centro abitato.

4. Versante Salerno/Napoli, offerta di interconnessioni (parcheggi liberi, parcheggi a pagamento, mezzi pubblici)

Servizi Area Costiera Amalfitana & Sorrentina - City Sightseeing Napoli

I servizi presenti in Costiera Sorrentina ed Amalfitana sono attivi da marzo/aprile fino ad ottobre:

1. *Alla Scoperta dei due Golfi a Sorrento*: servizio che collega il cuore di Sorrento con Sant'Agnello e Massa Lubrense (Termini e Sant'Agata sui due golfi); il servizio è effettuato con bus bipiano scoperto con una frequenza di 2 ore dalle 9,30 alle 15,30;
2. *Linea Sorrento - Positano - Amalfi*: servizio che collega il cuore di Sorrento con Positano ed Amalfi; il servizio è effettuato con bus coperti con una frequenza oraria (partenze da Sorrento dalle 8,45 alle 17,45 ogni ora, partenze da Amalfi dalle 10,15 alle 19,15 ogni ora);
3. *Linea Amalfi - Ravello*: servizio di collegamento tra Amalfi e Ravello effettuato con bus coperti con una frequenza di 30' dalle 9,45 alle 16,45.

Servizi di Collegamento Bus

Sia per quanto riguarda il golfo di Napoli che quello di Salerno è utile e necessario tenere conto dell'offerta di operatori che coprono tutta la regione, in termini di potenziali concorrenti rispetto al servizio ipotizzato in questo studio.

La piattaforma online più grande al mondo su cui prenotare tour, *Getyour guide*, offre la possibilità di:

- ◆ Acquistare il biglietto di ingresso per la Reggia di Caserta saltando lunghe code e file, a 17 euro a persona;
- ◆ Da Sorrento: Full day Pompei e Vesuvio a bordo di un minibus con guida in inglese; durata 8 ore a 59 euro a persona;
- ◆ Tour guidato dalla Costiera amalfitana a Sorrento, visitando

Amalfi e Ravello, della durata di 8 ore con guida turistica a 38 euro a persona;

- ◆ Tour guidato di Pompei e del Vesuvio da Sorrento con guida in lingua inglese, della durata di 8 ore a partire da 47 euro a persona;
- ◆ Costiera Amalfitana tour di un giorno da Napoli (10 ore), visitando Positano, Ravello, Scala e Amalfi con guida turistica in inglese con colazione a sacco inclusa;
- ◆ Tour a Capri ed Anacapri dalla costiera amalfitana di 10 ore con guida in tedesco ed in inglese ad 80 euro a persona.

Oltre alle offerte già elencate, molte altre sono le opzioni. La concorrenza è preparata e qualificata e i prezzi risultano interessanti e concorrenziali.

Offerta integrata Bus e Treno - Collegamenti del Golfo

Cilento Blu Estate 2017

Mobilità turistica estate 2017 con i treni ad Alta velocità di FRECCIAROSSA e ITALO.

La Regione Campania ha programmato i seguenti interventi:

- ◆ il prolungamento dell'alta velocità con "Frecciarossa" proveniente da Milano fino a Sapri con fermate intermedie ad Agropoli e a Vallo della Lucania, i collegamenti saranno attivi il sabato e la domenica dall'11 giugno al 17 settembre 2017.
- ◆ l'implementazione del servizio intermodale con treni ITALO AV + Italobus, il servizio intermodale ha consentito ai turisti giunti a Salerno con i treni alta velocità "Italo" di proseguire il viaggio verso le località del Cilento e del Vallo di Diano con Italobus. I collegamenti hanno avuto cadenza giornaliera dal 15 giugno al 15 settembre 2017, compreso i giorni festivi. Italobus è stato gratuito e riservato ai viaggiatori in possesso del biglietto unico integrato AV+Bus provenienti dalle città di Torino-Milano-Venezia-Bologna-Firenze-Roma-Napoli.
- ◆ I turisti che hanno scelto di soggiornare per un minimo di 5 not-

ti nella strutture consigliate e hanno viaggiato con treni Alta velocità Frecciarossa e Italo provenienti dalle stazioni di Torino - Milano - Venezia - Bologna - Firenze - Roma - Napoli, hanno usufruito di un rimborso sul biglietto del treno fino ad un massimo di 50,00 euro per persona al check out.

5. Versante Napoli, offerta di interconnessioni (parcheggi liberi, parcheggi a pagamento, mezzi pubblici ed offerte da operatori privati)

City Sightseeing Napoli nasce nel 2004 e gestisce in franchising il servizio di trasporto turistico con autobus a due piani privi di tetto a Napoli ed in Provincia.

I turisti trasportati dall'azienda solo nella città di Napoli sono oltre 300mila all'anno mentre in Costiera sono circa 100mila.

Servizi Area Napoli

I percorsi urbani disponibili su Napoli sono tre e toccano le mete di maggiore interesse storico, paesaggistico, artistico-culturale e religioso della città e sono:

1. **Linea A. *I Luoghi dell'Arte, attiva 365 giorni l'anno***: attraversa i luoghi più rappresentativi dell'arte a Napoli: dal centro storico ai più importanti musei napoletani, il Museo Archeologico Nazionale e il Museo di Capodimonte.
2. **Linea B. *Le Vedute del Golfo. Attiva 365 giorni l'anno***: è uno degli itinerari più suggestivi della città. Attraversa, infatti, i luoghi panoramici dal centro di Napoli alla collina di Posillipo.
3. **Linea C. *San Martino (solo sabato e domenica, periodo aprile-novembre)***: prevede un percorso panoramico dal centro di Napoli alla collina del Vomero, una delle zone più alte della città, fino al Complesso Museale di San Martino.
4. **Linea Centro Antico**: che grazie a mini bus monopiani scoperti ed un prezzo di 5 euro attraversa il cuore pulsante del centro antico di Napoli.

5. **Shuttle Capodimonte, attivo 365 giorni l'anno:** un servizio di collegamento comodo veloce e tra Piazza Trieste e Trento e il Museo di Capodimonte.
6. **Shuttle Reggia di Caserta, attivo 365 giorni l'anno:** un servizio di collegamento veloce tra Napoli - Piazza Municipio e la Reggia di Caserta.

Il capolinea del servizio è in Piazza Municipio - Largo Castello, quindi a pochi passi dal Molo Beverello, mentre all'interno dell'area portuale (adiacente il molo Beverello) è presente un secondo capolinea a servizio degli utenti gravitanti sul porto, nonché una fermata su Via Acton adiacente il molo Beverello.

Altri servizi effettuati

Oltre ai servizi precedentemente indicati, la City Sightseeing Napoli, nel corso degli anni, ha sperimentato vari tour per collegare altre zone di interesse storico-artistico-culturale del Nostro territorio:

- ◆ **Linea D** collegamento da Napoli al Vesuvio attraversando il Miglio d'Oro;
- ◆ **Linea P** collegamento da Napoli a Pompei;
- ◆ **Linea Mirabilis Tour** alla scoperta dei Campi Flegrei, collegamento tra il porto di Pozzuoli, Cuma, Bacoli e molo di Baia, attraversando i maggiori siti di interesse storico-artistico-culturale dell'Area Flegrea.
- ◆ **Linea I** il giro tra le strade di Ischia una delle isole più visitate in Italia;
- ◆ **Tour della città di Salerno**, dal porto al Castello Arechi al cuore della città.
- ◆ **Linea Stabiae** per visitare la cittadina di Castellammare di Stabia una delle mete storiche del "Grand Tour".

Caratteristiche dei servizi e riconoscimenti

Commentario. La descrizione dei siti di rilevante interesse storico, artistico, culturale è realizzata tramite un commentario audio multi-

lingue in italiano, inglese, francese, spagnolo, tedesco, portoghese, russo, giapponese. Il commentario è sempre sincronizzato con la posizione del bus sul percorso. Tra le diverse spiegazioni ed illustrazioni fornite è previsto anche l'ascolto di brani musicali scelti tra i classici della canzone napoletana.

Personale. A bordo degli autobus è previsto un servizio di accoglienza da parte di personale specializzato bilingue. L'hostess/steward ha il compito di vendere i biglietti e i gadget e di assistere e dare informazioni ai turisti durante l'intero percorso.

WI-FI e localizzazione Bus in tempo reale. I bus City Sightseeing Napoli dal 2015 sono dotati di wifi e di un sistema di geo localizzazione che consente di conoscere in tempo reale dove sono gli autobus. I turisti attraverso l'utilizzo del qr code che trovano sulla brochure o presso le paline delle fermate previste dai tour possono collegarsi alla *web map* della City Sightseeing Napoli e conoscere il tempo di attesa previsto per ciascuna fermata.

Partecipazione fiere. City Sightseeing Napoli partecipa tutti gli anni alle principali fiere di settore.

Solo per citarne alcune è presente a:

- ◆ **BTC** (Borsa Turismo Congressuale Rimini);
- ◆ **MITT** (MITT - Moscow International Exhibition Travel & Tourism);
- ◆ **WTM** (World Travel Market Londra);
- ◆ **BMT** (Borsa Mediterranea del Turismo - Napoli);
- ◆ **BIT** (Borsa Internazionale Turismo - Milano).

Riconoscimenti. Tra i vari riconoscimenti ottenuti dalla City Sightseeing Napoli:

- ◆ un “**complementary ticket**” ricevuto dalla casa madre inglese che rappresenta il massimo riconoscimento all'efficienza ed alla riuscita di un servizio;
- ◆ il **Certificato di Eccellenza Trip Advisor** nel 2013 per City Sightseeing Napoli;
- ◆ il **Merit Award Certificate** nel 2014 riconosciuto dalla *British*

Guild Travel Writers che ha premiato la nuova Linea Sorrento-Positano-Amalfi come uno dei migliori progetti turistici;

- ◆ il **Certificato di Eccellenza Trip Advisor** nel 2016 per City Sightseeing Sorrento.

Nel marzo 2017 la City Sightseeing Napoli ottiene il Certificato UNI EN ISO 9001:2015 con numero 5010013878 per il sistema di gestione della qualità.

Un'altra realtà da monitorare nello scenario competitivo dei trasporti dell'area campana è il fenomeno delle guide turistiche, che tramite transfer e tour riescono a garantire spostamenti economici nelle maggiori realtà turistiche. Tra questi player, è da menzionare la società "**Tramvia Napoli**" che garantisce trasferimenti principalmente da Napoli verso la costiera amalfitana e sorrentina. I punti di forza sono sicuramente il prezzo accessibile e la possibilità di vivere un'esperienza, aldilà dello spostamento.

I punti di debolezza si ravvisano nella non garanzia di un servizio quotidiano e di un prezzo flessibile.

È possibile effettuare tramite booking online un trasferimento da Napoli a Sorrento con 10 euro. Il prezzo è concorrenziale ma i tempi sono ingestibili, considerata la mole di traffico mediamente presente sulla tratta stradale.

6. Elaborazioni orari e costi per le 4 linee previste, ipotizzando una velocità di 18 e 23 nodi

Linea 1																				
PORTO	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante	Minuti cumulati	Prezzo tratta (10€/h)	Prezzo cumulato da Pozzuoli	Nodi	Costo carburante	
Porto di Baia		9:30							9:30											
Pozzuoli	9:38	9:48	2,49	8	€ 1,38	18,00	€ 83,03	9:36	9:46	2,49	6,50	€ 1,08	23,00	€ 64,98		€ 0,83		30,00	€ 40,50	
Mergellina	10:21	10:31	10,00	33	€ 5,56	18,00	€ 333,47	10:12	10:22	10,00	26,09	€ 4,35	23,00	€ 260,97	25	€ 3,33	€ 4,16	30,00	€ 162,67	
Molo Beverello	10:44		4,00	13	€ 2,22	18,00	€ 133,39	10:32		4,00	10,43	€ 1,74	23,00	€ 104,39	33	€ 1,33	€ 5,50	€ 4,67	€ 65,07	
Tot miglia			16,49			tot carburante	€ 549,89			16,49			tot carburante	€ 430,35				tot carburante	€ 268,24	
Tot tempo		1:14		personale	€ 200,00	subtot	€ 749,89		1:02		personale	€ 200,00	subtot	€ 630,35		€ 200,00		subtot	€ 468,24	
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		55		ammortamento	€ 166,67	subtot + amm	€ 916,55		43		ammortamento	€ 166,67	subtot + amm	€ 797,01		€ 166,67		subtot + amm	€ 634,90	
Tot prezzo intera tratta		€ 9'16		costi indiretti	€ 91,66	tot	€ 1.008,21		€ 7'17		costi indiretti	€ 79,70	tot	€ 876,71		€ 63,49		tot	€ 698,39	
				Numero passeggeri intera tratta per pareggio				110			Numero passeggeri intera tratta per pareggio				122			Numero passeggeri intera tratta per pareggio		127

Linea 1 Ritorno									
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante		
Mergellina		11:30							
Molo Beverello	11:43	11:53	4	13	€ 2,22	18,00	€ 133,39		
Pozzuoli	12:26	12:36	10,00	33	€ 5,56	18,00	€ 333,47		
Porto di Baia	12:44		2,49	8	€ 1,38	18,00	€ 83,03		
Tot miglia			12,49			tot	€ 549,89		
Tot tempo		1:14		personale	€ 200,00	subtot	€ 749,89		
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		55		ammortamento	€ 166,67	subtot + amm	€ 916,55		
Tot prezzo intera tratta		€ 9'16		costi indiretti	€ 91,66	tot	€ 1.008,21		
				Numero passeggeri intera tratta per pareggio					110

Linea 1. Baia - Pozzuoli - Mergellina Beverello
Elaborazione tempi e costi con una velocità del mezzo a 18 e 23 nodi

Linea 2														
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Pa-Arr (min)	Prezzo tratta (100€/h)	Nodi	Costo carburante	Arrivo	Partenza	Miglia	Pa-Arr (min)	Prezzo tratta (100€/h)	Nodi	Costo carburante
Molo Beverello		9:00							9:00					
Torre del Greco	9:22	9:32	6,50	22	€ 3,61	18,00	€ 216,75	9:17	9:27	6,50	17	€ 2,83	23,00	€ 169,63
Marina di Stabia	9:57	10:07	7,50	25	€ 4,17	18,00	€ 250,10	9:47	9:57	7,50	20	€ 3,26	23,00	€ 195,73
Sorrento (marina grande)	10:36		8,70	29	€ 4,83	18,00	€ 290,12	10:20		8,70	23	€ 3,78	23,00	€ 227,05
Tot miglia			22,70			tot carburante	€ 756,97			22,70			tot carburante	€ 592,41
Tot tempo		1:36		personale	€ 200,00	subtot	€ 956,97				personale	€ 200,00	subtot	€ 792,41
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		76		ammortamento	€ 166,67	subtot + ann	€ 1.123,64	59			ammortamento	€ 166,67	subtot + ann	€ 959,08
Tot prezzo intera tratta		€ 12,61		costi indiretti	€ 112,36	tot	€ 1.236,00		€ 9:87			€ 95,91	tot	€ 1.054,99
Numero passeggeri intera tratta per passeggero														
107														

Linea 2A Ritorno						
Punto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi
Sorrento (marina grande)		15:05				Costo carburante
Marina di Stabia	15:34	15:44	8,70	29	€ 4,83	€ 290,12
Torre del Greco	16:09	16:19	7,50	25	€ 4,17	€ 250,10
Molo Beverello	16:41	6:50	22,70	22	€ 3,61	€ 216,75
Tot miglia					tot carburante	€ 756,97
Tot tempo		1:36		personale	€ 200,00	€ 956,97
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		76		ammorta- mento	€ 166,67	subtot + € 1.123,64 anni
Tot prezzo intera tratta		€ 12,61		costi indiretti	€ 112,36	tot € 1.236,00
Numero passeggeri intera tratta per passeggero						98

Linea 2. Molo Beverello - Torre del Greco - Marina di Stabia - Sorrento

Elaborazione tempi e costi con una velocità del mezzo a 18 e 23 nodi

Linea 3																		
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Minuti cumulati	Prezzo tratta (10€/h)	Prezzo cumulato da Sorrento	Prezzo cumulato da Positano	Nodi	Costo carburante	
Sorrento (marina grande)		10:25							10:25									
Positano	11:12	11:22	14,00	47	€ 7,78	18,00	€ 466,85	11:02	11:12	14,00	37	€ 6,09	€ 365,36	€ 105,53		30,00	€ 227,73	
Amalfi	11:44	11:54	6,60	22	€ 3,67	18,00	€ 220,09	11:29	11:39	6,60	17	€ 2,87	€ 230,24	€ 6,87		30,00	€ 107,36	
Salerno	12:29		10,38	35	€ 5,77	18,00	€ 346,14	12:06		10,38	27	€ 4,51	€ 270,89	€ 10,33	€ 5,66	30,00	€ 168,85	
Tot miglia			30,98			tot carburante	€ 1.033,08			30,98			€ 808,50			tot carburante	€ 503,94	
Tot tempo		2:04		personale		subtot	€ 1.233,08		1:41		personale		€ 200,00			subtot	€ 703,94	
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		103		ammortamento		subtot + amm	€ 1.399,75		81		ammortamento		€ 166,67			subtot + amm	€ 870,61	
Tot prezzo intera tratta		€ 17,21		costi indiretti		tot	€ 1.539,72		€ 13,47		costi indiretti					tot	€ 957,67	
Numero passeggeri intera tratta per pareggio							89				Numero passeggeri intera tratta per pareggio							93

Linea 2B Ritorno									
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (106/h)	Nodi	Costo carburante		
Salerno		13:30							
Amalfi	14:05	14:15	10,38	35	€ 5,77	18,00	€ 346,14		
Positano	14:37	14:47	6,60	22	€ 3,67	18,00	€ 220,09		
Sorrento (marina grande)	15:34		14,00	47	€ 7,78	18,00	€ 466,85		
Tot miglia			30,98			tot carburante	€ 1.033,08		
Tot tempo		2:04		personale		subtot	€ 1.233,08		
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		103		ammortamento		subtot + amm	€ 1.399,75		
Tot prezzo intera tratta		€ 17,21		costi indiretti		tot	€ 1.539,72		
Numero passeggeri intera tratta per pareggio							89		

Linea 3. Sorrento - Positano - Amalfi - Salerno
Elaborazione tempi e costi con una velocità del mezzo a 18 e 23 nodi

Linea 4																		
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Minuti cumulati	Prezzo tratta (10€/h)	Prezzo cumulato da Agropoli	Nodi	Costo carburante		
Salerno		9:00							9:00									
Agropoli	10:13	10:23	21,80	73	€ 12,11	18,00	€ 726,96	9:57	10:07	21,80	57		€ 9,48		30,00	354,61€		
Acciaroli	11:21	11:31	17,50	58	€ 9,72	18,00	€ 583,57	10:53	11:03	17,50	46	79	€ 7,61	€ 13,10	30,00	284,67€		
Palinuro	12:27		16,90	56	€ 9,39	18,00	€ 563,56	11:47		16,90	44	112	€ 7,35	€ 18,73	30,00	274,91€		
Tot miglia			56,20			tot carburante	€ 1.874,08			56,20			€ 1.466,67		tot carburante	914,19€		
Tot tempo		3:27		personale	€ 400,00	subtot	€ 2.274,08		2:47		personale		€ 400,00		subtot	1.314,19€		
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		1:87		ammortamento	€ 333,33	subtot + amm	€ 2.607,42		1:47		ammortamento		€ 333,33		subtot + amm	1.647,52€		
Tot prezzo intera tratta	€ 31,22			costi indiretti	€ 260,74	tot	€ 2.868,16		€ 24,43		costi indiretti				tot	1.812,27€		
Numero passeggeri intera tratta per pareggio							92	Numero passeggeri intera tratta per pareggio							Numero passeggeri intera tratta per pareggio			
							99											

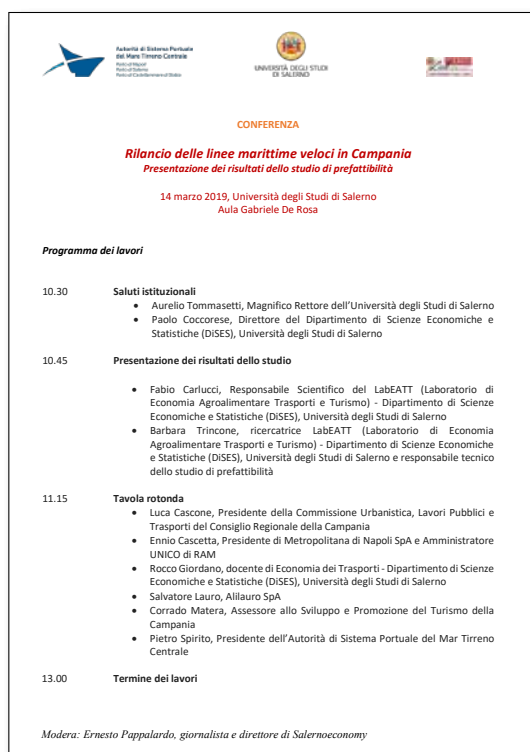
Linea 3 Ritorno									
Porto	Arrivo	Partenza	Miglia	Par-Arr (min)	Prezzo tratta (10€/h)	Nodi	Costo carburante		
Palinuro		14:00							
Acciaroli	14:56	15:06	16,90	56	€ 9,39	18,00	€ 563,56		
Agropoli	16:04	16:14	17,50	58	€ 9,72	18,00	€ 583,57		
Salerno	17:27		21,80	73	€ 12,11	18,00	€ 726,96		
Tot miglia			56,20			tot carburante	€ 1.874,08		
Tot tempo		3:27		personale	€ 400,00	subtot	€ 2.274,08		
Tot tempo navigazione escluso di pause (minuti)		1:87		ammortamento	€ 333,33	subtot + amm	€ 2.607,42		
Tot prezzo intera tratta	€ 31,22			costi indiretti	€ 260,74	tot	€ 2.868,16		
Numero passeggeri intera tratta per pareggio							92	Numero passeggeri intera tratta per pareggio	

Linea 4. Salerno-Agropoli-Acciaroli-Palinuro
Elaborazione tempi e costi con una velocità del mezzo a 18 e 23 nodi

Presentazione dello studio

Note di sintesi degli interventi

Lo studio è stato presentato alla Università di Salerno, Aula De Rosa il 14 marzo 2019.



Lo studio ha verificato le ipotesi di attivazione di 4 linee veloci, due nel golfo di Napoli e due nel golfo di Salerno, partendo dai punti di forza e di debolezza delle esperienze pregresse (*Metrò del Mare*) ed in

corso (*Cilento Blu* ed *Archeolinea*). La metodologia per lo studio di prefattibilità ha previsto un confronto con gli operatori del settore e con le istituzioni, nonché una serie di sopralluoghi nei porti di destinazione dei servizi, oltre a verifiche di efficienza delle linee attualmente utilizzate; interlocuzione con le Capitanerie di Porto ed una dettagliata analisi dell'offerta dei collegamenti terrestri. I risultati sono stati presentati alla Università di Salerno per gli approfondimenti di merito.

L'attivazione delle linee ipotizzate presenta notevoli vantaggi di carattere ambientale (decongestiona il traffico stradale), per la fruizione delle aree balneari e dei siti culturali della Regione Campania, grazie ad una efficiente rete di collegamenti via mare.

Dallo studio emerge che la sostenibilità economica dei servizi non può prescindere da un'organizzazione idonea a garantire uno standard qualitativo rispondente alle aspettative della domanda, non solo in termini di caratteristiche dell'offerta (sicurezza, comfort, pulizia dei mezzi, regolarità e frequenza delle corse), ma anche di un'efficiente integrazione tra il trasporto via mare e via terra.

Il servizio, per essere sostenibile, deve contare su mezzi di trasporto moderni e veloci, con un numero limitato di fermate, ad elevata frequenza, con un tempo di percorrenza competitivo.

Nel redigere lo studio si è tenuto conto, del punto di vista del passeggero (cliente) per le caratteristiche del servizio, della compagnia marittima (gestore) in particolare del punto di vista della Regione Campania, in qualità di Amministrazione Pubblica deputata alla gestione delle scelte per il servizio e delle relative ricadute per la collettività in fase di pianificazione e programmazione della rete dei servizi.

Le conclusioni dello studio evidenziano alcuni elementi di valutazione soprattutto per la sostenibilità economica che nella fase di avvio richiede un cofinanziamento pubblico per gli investimenti nel rinnovo delle flotte; integrazione intermodale (con altri modi di trasporto a monte e a valle della fase mare) ed intramodale (con le altre linee marittime in esercizio); miglioramento dei servizi *land side* (banchine, servizi igienici, bar, strutture ricettive quali info point, edicole, ecc.); bigliettazione elettronica ed integrata, mediante strumenti digitali co-

me una App dedicata, anche con formule *all inclusive* che comprendano, oltre al viaggio, itinerari storico-culturali e servizi turistici; mantenimento nel tempo di tariffe agevolate per studenti, anziani e categorie protette; interventi di *marketing* per l'allargamento della base di clientela.

È su questi punti che si è avviato il dibattito.

La discussione che è seguita, dopo la presentazione del lavoro, da parte di Barbara Trincone, ha visto la partecipazione oltre che degli estensori dello studio, del Magnifico Rettore Aurelio Tommasetti che ha sottolineato l'impegno del Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche e del Laboratorio Labeatt che è finalizzato a fornire agli studenti le professionalità operative per il mondo del lavoro. Ennio Cascetta, promotore della prima esperienza regionale di collegamenti marittimi che era il Metrò del Mare, ha ricordato le difficoltà, ma anche i successi di quella iniziativa che puntava a strutturare un "sistema" di servizi alternativo al trasporto terrestre, ma fortemente finalizzato a sostenere il turismo che allo stato attuale anno 2018 ha avuto un incremento di presenze e che punta al raddoppio tra il 2007 e il 2018.

Questo è stato il primo messaggio.

Altro punto emerso dal dibattito da approfondire, è stato mantenere la impostazione di un servizio pubblico, da porre a gara, per un periodo lungo come previsto per i servizi pubblici 6+6 e con la possibilità di fissare un prezzo del servizio "collegato" alla integrazione del trasporto terrestre, oppure lasciare alla Regione Campania la programmazione ed il controllo dei servizi facendo operare il mercato (ovvero senza contributi e sovvenzioni) per la definizione del prezzo del servizio.

Indubbiamente, si tratta di riprendere le molteplici esperienze maturate fino a questo momento, ma anche il funzionamento di analogo servizio il altri Paesi europei, come Svezia, Spagna, Grecia, ecc.

Altro punto importante che è emerso è il lavoro necessario da fare sul versante delle attività a sostegno del turismo, per aggregazioni della domanda, in particolare quella legata ai settori del trasporto aereo e dell'Alta Velocità come ha ricordato Rocco Giordano.

Salvatore Lauro, ha ribadito l'impegno degli armatori privati a soste-

nere un progetto – quello delle vie del mare – l'importante è definire – insieme – regole e condizioni per un servizio efficiente, ma anche sostenibile economicamente.

Queste le conclusioni di Fabio Carlucci che ha chiuso i lavori. Gli aspetti che sono stati tutti oggetto dello studio, ma che meritano approfondimenti sono risultati in particolare:

- ◆ Il passaggio nella valutazione dei servizi da programmare, dalla distanza al tempo con conseguente valorizzazione dei servizi in termini di costo orario.
- ◆ La impostazione di un servizio “non cadenzato” considerando il tempo e la frequenza una variabile dipendente condizionante la attrattività del servizio stesso.

In questa logica e su questi punti è stato fatto un passaggio del “testimone” al Presidente della Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centrale Pietro Spirito, per un tavolo tecnico di approfondimenti dei temi trattati e per una fattibilità tecnico-economica da portare all'attenzione della Regione Campania.