



# CITTA' DI CAPRI

Provincia di Napoli

## COPIA DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

Numero 27 del 24/06/2002

O g g e t t o : APPROVAZIONE PIANO INTERCOMUNALE TRAFFICO.

L'anno duemiladue il giorno ventiquattro del mese di Giugno alle ore 18:15, nella sala delle consuete adunanze, previo recapito di appositi avvisi, si e' riunito il Consiglio Comunale in sessione straordinaria ed in rievocazione, con l' intervento dei Consiglieri Signori:

N.	Cognome e Nome	P/A	N.	Cognome e Nome	P/A
1	FEDERICO COSTANTINO	P			
2	LEMO CIRIO	P			
3	LEMO MARINO	P			
4	CIUCCIO SALVATORE	P			
5	PORTA COSTANZO	P			
6	D'ORAZI BRUNO	P			
7	SPIRITO GIUSEPPE	P			
8	MARINIELLO LEANDRO	A			
9	DI MARTINO ANTONIO	P			
10	CATUOGNO COSTANZO	P			
11	FEDERICO AUGUSTO	P			
12	SALVIA PIERLUIGI	P			
13	LEMO MARZIO	P			
14	STAIANO COSTANZO	P			
15	BENETELLO GIANCARLO	P			
16	ROMANO ENRICO	P			
17	COPPOLA SANDRO	P			

Totale presenti 16

Totale assenti 01

Il risultato che gli intervenuti sono in numero legale:

Presiede il Sig. FEDERICO COSTANTINO nella qualita' di SINDACO  
Partecipa il SicERROTTA COSTANZO VICE SEGRET. con funzioni consultive, referenti, di assistenza e verbaliz. (art. 17 con. 58, lettera a- Legge n. 127/97 e art. 97 c. 4 Dlgs 267/2000). La seduta e' pubblica  
Il presidente dichiara aperta la discussione sull' argomento in oggetto regolarmente iscritto all' ordine del giorno, premettendo che sulla proposta della presente deliberazione:

il Responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la regolarita' tecnica;

il Responsabile di Ragioneria, per quanto concerne la regolarita' contabile; e sensi dell'art. 49 dlgs 267/2000 hanno espresso parere

L'assessore Spirito relaziona sull'argomento facendo presente che quello che stasera e' al vaglio ed all'approvazione del Consiglio Comunale e' un elemento di raccordo tra i due Piani di Capri ed Anacapri ed infatti l'unica modifica Al Piano Generale del Traffico Urbano riguarda i Collegamenti Intercomunali. Ogni decisione definitiva sull'argomento deve avvenire dopo un congruo periodo di sperimentazione (v. biglietto unico ecc.). Chiede, quindi, al Consiglio Comunale l'approvazione del Piano.

Il consigliere Marzio Lembo chiede in quale normativa si inquadra questo piano. In Consiglio Comunale sono passati piani per il Commercio, piani per il traffico e molto spesso si nota poca compatibilita' tra gli stessi. Fa osservare che tutti i Piani fanno capo al piano regolatore generale. Alcuni piani precedentemente approvati si trovano anche in contrasto tra di loro, vuole capire le modalita' di azione che deve adottare il Consiglio Comunale per la loro approvazione.

L'assessore Spirito replica che il Piano Regolatore oggi non puo' prescindere dal piano paesistico e quindi in questo caso si dovrebbero prendere gli opportuni contatti con la Regione. Questo Piano Intercomunale Traffico si limita a fotografare la situazione, pur condividendo quanto detto dal consigliere Marzio Lembo non ritiene che il lavoro di stasera sia inutile. Stasera si deve stabilire un punto di partenza per avviare poi le relative ricerche, anche di finanziamenti.

Il consigliere Romano conferma quanto detto dal Capogruppo Marzio Lembo, ribadendo che ritiene il piano inattuabile in quanto non sara' in questo modo che si risolveranno i problemi del traffico a Capri.

L'assessore Spirito conferma e ribadisce che il piano e' solamente una fotografia della situazione ed un obiettivo raggiungibile con lo stesso e' la regolazione dei flussi turistici. I problemi del traffico a Capri non saranno mai risolvibili se non ci si concorda con il Comune di Anacapri e con gli Enti sovracomunali.

TUTTO CIO' PREMESSO:

#### IL CONSIGLIO COMUNALE

UDITA la relazione dell'assessore Spirito;

UDITI gli interventi dei consiglieri comunali;

VISTO l'allegato Piano Intercomunale del Traffico;

VISTO il D.Lgs. 267/2000;

CON VOTI FAVOREVOLI N. 11

CONTRARI N. 4 (Capri Si)

ASTENUTI N. 1 (Coppola)

DELIBERA

Approvare il Piano Intercomunale del Traffico composto di n. 13 pagine che allegato alla presente deliberazione ne forma parte integrante e sostanziale.

Rendere la presente immediatamente esecutiva ai sensi dell'art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000=:

=====



**Comune di Capri**  
**Comune di Anacapri**

**Provincia di Napoli**

**Piano**  
**Intercomunale**  
**del Traffico**

Prof. Ing. **Gennaro IMPROTA**

Dott. Ing. **Antonino Fiodo**

## SOMMARIO

Premessa .....	1
L'offerta di trasporto intercomunale.....	4
Le infrastrutture a sostegno della mobilità .....	4
I Collegamenti collettivi tra Marina Grande – Capri - Anacapri .....	5
Traffico veicoli trasporto persone uso proprio .....	6
Il trasporto pubblico non di linea.....	6
Il trasporto delle merci sull'isola .....	7
Le criticità esistenti nel sistema della mobilità.....	7
Le proposte di intervento.....	9
Medio periodo .....	9
Il porto di Marina Grande.....	10
La rete stradale ed il sistema della sosta .....	11
Il trasporto e la distribuzione delle merci .....	12
La circolazione dei veicoli a due ruote .....	13

# Premessa

I Comuni di Anacapri e Capri si sono dotati dei rispettivi Piani Generali del Traffico Urbano. Questo documento di coordinamento puntualizza gli elementi di pianificazione che, in quanto di interesse di entrambi i comuni, costituiscono il Piano del Traffico Intercomunale.

Rimandando ai due elaborati tecnici [*Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Capri*, Prof. Ing. Gennaro Improta – *Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Anacapri*, Dott. Ing. Antonino Fiodo] per maggiori dettagli, si vuole, in questa sede sottolineare che i PGTU dei due Comuni puntano entrambi, come ovvia conseguenza delle loro specifiche peculiarità, ad un miglioramento delle caratteristiche della mobilità, che rispetti, in ogni caso, l'elevata vocazione turistica dell'isola.

Dunque, se il PGTU del Comune di Capri punta alla razionalizzazione di taluni servizi legati alla mobilità (dei residenti e dei turisti) ed al miglioramento del livello di servizio del trasporto collettivo, individuando interventi volti alla riduzione degli attuali livelli di congestione (che, quando di non limitato onere economico, potranno essere attuati, nel tempo, in modo progressivo), il PGTU del Comune di Anacapri propone di ottimizzare, e dove necessario potenziare, le risorse disponibili di infrastrutture stradali e di mezzi di trasporto collettivo, e di incoraggiare l'intermodalità dei movimenti attraverso iniziative pubbliche o di project financing, prefiggendosi come obiettivo principale il miglioramento del livello di soddisfazione di turisti e residenti, da raggiungersi mediante una strategia mirata alla tutela e valorizzazione ambientale.

La mancanza di un approdo a servizio del solo comune di Anacapri determina una serie di colli di bottiglia nel sistema della mobilità delle persone e delle merci, e costituisce una fonte di disagio per entrambi i comuni, in quanto, se il Comune di Capri si trova a sostenere ingenti flussi di mobilità "estranea", il Comune di Anacapri, di riscontro, soffre per un'elevata impedenza delle sue vie di comunicazione verso il Continente.

Dunque, l'oggetto principale di questo documento è quello di fornire un'analisi delle criticità esistenti nelle relazioni Marina Grande – Capri – Anacapri, e delineare in qual modo i due

Comuni interessati hanno pianificato di intervenire, nel breve e nel medio periodo, per mitigare i disagi attuali.

## L'offerta di trasporto intercomunale

### *Le infrastrutture a sostegno della mobilità*

La rete multimodale a servizio della mobilità tra i Comuni di Capri ed Anacapri, schematizzata in Figura 1, appare fisiologicamente scarna. In dettaglio, essa si sviluppa tra l'area di Marina Grande, Capri, e il piazzale di Via Nuova del Faro ad Anacapri, presentando un nodo intermedio a Capri centro.

Il porto di **Marina Grande** costituisce, certamente, il nodo centrale della mobilità dell'isola di Capri. Esso risulta diviso in due settori: quello orientale, destinato alla nautica da diporto, quello occidentale destinato al traffico commerciale.

Il porto commerciale, il cui specchio acqueo è certamente molto limitato, è protetto da un molo di soprafflutto che funge anche da banchina per l'approdo dei traghetti e delle unità veloci. La sua lunghezza non è adeguata al movimento che vi si concentra, così come la sua larghezza è del tutto insufficiente a consentire il regolare deflusso dei mezzi e delle persone in arrivo ed in partenza. Esso risulta certamente pericoloso in tutti i numerosi periodi di punta che si presentano nel corso dell'anno.

I due settori del porto sono separati da un molo, attualmente per lo più in disuso, che, prima della costruzione del porto turistico, svolgeva le funzioni di molo di sottoflutto.

I rimanenti spazi portuali a terra, in parte demaniali ed in parte comunali, non appaiono regolamentati e, lungi dal costituire uno spazio pubblico di indiscusso interesse, sono sede, nei periodi di maggiore attrazione turistica, di una mobilità pedonale e meccanizzata molto confusa che si incrocia, con grande difficoltà, con gli altri molteplici usi del suolo.

Da Marina Grande parte l'itinerario costituito da due strade provinciali che risultano **strade di interesse** per la mobilità del Comune di Capri ed al tempo stesso di quella dal comune di Anacapri verso Capri e verso il continente:

- la **strada provinciale Marina Grande – Capri**, con la variante comunale (via Don Giobbe Ruocco) che, partendo sempre da Marina Grande, passa per la località Gasto giungendo a circa un terzo di essa;
- la **strada provinciale Capri – Anacapri**.

Le strade hanno in comune il breve tratto compreso tra la *piazzetta* e la località *Due Golfi* da cui esse si diramano. L'incrocio dei Due Golfi è, dunque, punto critico della mobilità su gomma per tutta l'isola.

Le strade dell'itinerario tra Capri ed Anacapri sono caratterizzate da sezioni trasversali sempre ridotte e, in taluni punti, decisamente insufficienti. Tale circostanza, congiunta a quella delle pendenze, in taluni punti sensibili, limita drasticamente la capacità veicolare. Non esistono, ai margini delle carreggiate, golfi in corrispondenza delle fermate degli autobus di linea, né capilinea arredati. Non esistono, in generale, spazi di sosta fuori strada per i veicoli privati e questi, laddove vengono fermati sulle strade, intralciano i movimenti pedonali e veicolari.

### ***I Collegamenti collettivi tra Marina Grande – Capri - Anacapri***

La **Funicolare** (gestita dalla società S.I.P.P.I.C.) costituisce l'asse forte di collegamento collettivo di Capri con Marina Grande.

Il **trasporto collettivo su gomma** viene esercito dalla società S.I.P.P.I.C. Campania con i collegamenti tra Capri ed Anacapri, tra Capri e Marina Piccola, e tra Capri e Marina Grande. Anacapri è inoltre collegata con un servizio diretto sia con Marina Grande sia con Marina Piccola. La Funicolare rappresenta anche, in abbinamento con il collegamento bus Capri-Anacapri, l'alternativa al collegamento con bus diretto Anacapri-Marina Grande

Gli orari estivi ed invernali della S.I.P.P.I.C. sono riportati nell'Accordo di Programma (allegato A) stipulato tra:

- Regione Campania;
- Comune di Capri;
- Comune di Anacapri;
- S.I.P.P.I.C. S.p.A.;
- Staiano Autotrasporti.



Tale accordo, proseguimento di quello già attuato per l'anno 2001, per la sperimentazione del sistema di tariffa integrata dei servizi di trasporto pubblico locale nell'isola di Capri, è entrato in vigore in via sperimentale dal 25/03/2002 e ha durata di un anno.

Gli autobus utilizzati dalla S.I.P.P.I.C. sono tutti di piccole dimensioni (circa 35 passeggeri), perciò nonostante gli incrementi di corse introdotti nell'ultimo periodo per effetto del richiamato accordo di Programma, l'offerta complessiva su alcune direttrici continua a rimanere modesta, in particolar modo nelle fasce orarie interessate da una forte presenza di turisti.

Per questo motivo è auspicabile che nel breve periodo venga ulteriormente potenziata l'offerta del servizio pubblico di linea, incrementando in particolar modo le corse dirette e migliorando nel frattempo la qualità del servizio offerto, sia con il rinnovo del parco autobus (ormai vetusto) e la sistemazione delle fermate, sia consentendo l'accessibilità ai portatori di handicap.

### ***Traffico di veicoli per trasporto persone ad uso privato***

Negli ultimi anni vi è stato un costante aumento dei veicoli a due, tre e quattro ruote circolanti sulle strade dell'isola, con continui fenomeni di congestione che hanno pesanti riflessi negativi soprattutto sulle percorrenze dei mezzi pubblici; tuttavia, in considerazione dell'esiguità e della geometria delle strade carrozzabili a disposizione, non vi sono concrete possibilità di fornire alternative spaziali alla mobilità veicolare urbana, magari attraverso l'individuazione di altri itinerari per i flussi veicolari. Ne consegue che, nel medio periodo, dovrà essere affrontata anche la problematica relativa alla regolamentazione della circolazione dei veicoli dei residenti, con limitazioni nelle fasce di maggior congestione.

### ***Il trasporto pubblico non di linea***

Il servizio pubblico non di linea è effettuato con Taxi (n° 30 ad Anacapri e n°33 a Capri) e con autoveicoli a noleggio con conducente (n° 8 ad Anacapri e n°16 a Capri).

## ***Il trasporto delle merci sull'isola***

Le merci vengono trasportate dalla terraferma (Napoli o Sorrento) con veicoli di classe N2-N1 (def. Nuovo Codice della Strada), per poi essere distribuite agli esercizi commerciali con veicoli di dimensioni minori (N1 o L5), o stoccate presso magazzini presenti sul territorio e in seguito distribuite.

## **Le criticità esistenti nel sistema della mobilità**

Il sistema della mobilità dell'isola di Capri presenta alcune evidenti criticità, i cui effetti, in termini di congestione pedonale e veicolare e di difficoltà negli spostamenti, possono essere agevolmente riconosciuti:

- l'impatto che i picchi negli arrivi e nelle partenze dei flussi di mobilità di persone e merci determinano sul porto di Marina Grande;
- l'inadeguatezza del sistema logistico per la distribuzione delle merci e l'impatto che esso determina sulla scarsa viabilità principale;
- l'estrema esiguità della rete stradale utilizzata (ed utilizzabile) per la circolazione veicolare (pubblica e privata);
- la penuria degli spazi di sosta fuori strada da destinare alla sosta stanziale ed a quella di interscambio;
- il peso della mobilità "a due ruote", con i vantaggi che essa determina per l'utenza e gli effetti negativi che essa, inequivocabilmente, riversa a livello collettivo;
- la "frizione", per il cambio di modo, che si determina ai bordi, nel passaggio da zona a circolazione libera a zona pedonale;
- le evidenti interazioni tra il sistema della mobilità pedonale e quello della distribuzione delle merci, tanto nella zona a circolazione libera che in quella pedonale.

La causa principale di molte criticità è di carattere esogeno e molti degli effetti negativi che si manifestano costituiscono il risultato dell'interazione di fattori tra loro decisamente contrastanti:

- la straordinaria vocazione turistica dei luoghi che richiama folle di turisti e la necessità di conservare una condizione di fruizione ottimale delle bellezze naturali;
- l'inadeguatezza dei sistemi di supporto alla mobilità e, al tempo stesso, la reale difficoltà di porre mano a cambiamenti che potrebbero alterare le caratteristiche dell'ambiente;

- la necessità di rispondere ad una domanda di mobilità con punte insostenibili e l'obbligo di salvaguardare il più possibile l'ambiente dall'inquinamento atmosferico, acustico, visivo.

In altri termini, molte delle cause, che pur si manifestano attraverso un palese effetto di congestione nella mobilità, costituiscono temi di intervento, ad uno ad uno, impegnativi e, certamente, molti di essi prevaricano la strumentazione e gli obiettivi di documenti di piano di breve periodo, quali sono i **PGTU**. Tuttavia, le specifiche peculiarità dell'isola di Capri, da un lato sollecitano l'approfondimento di scenari anche di medio periodo (cosa, peraltro, non esclusa dalla normativa), dall'altro introducono la circostanza, intrinsecamente coerente con la logica dei PGTU, che alcuni dei temi enucleati possano essere approfonditi, in fase di progettazione particolareggiata, attraverso programmi d'intervento specifici.

Proprio per questo essi vengono singolarmente analizzati e discussi.

# Le proposte di intervento

## *Il medio periodo*

Tra gli elementi di riflessione, alla base di una politica di medio periodo nel settore della mobilità, ve ne sono, certamente, almeno quattro:

- la mancanza di un collegamento diretto tra Marina Grande ed Anacapri, che costringe la mobilità con destinazione Anacapri ad utilizzare la già scarsa rete viaria di Capri, costituisce una delle cause importanti della congestione attuale;
- l'insufficienza della funicolare a soddisfare le punte della domanda di spostamento tra Marina Grande e Capri-Anacapri e viceversa determina fenomeni di attesa e, conseguentemente, di congestione, specie nel terminale a valle;
- la mancanza di un'alternativa pedonale alla strada provinciale tra Capri e Marina Piccola riversa in modo quasi totale la domanda di spostamento sul trasporto su gomma: collettivo, pubblico e privato.

Si manifestano, in altri termini, alcune necessità:

- separare, il più possibile, i flussi di mobilità in arrivo nell'isola all'origine (cioè a Marina Grande), in modo da ridurre le loro sovrapposizioni con le inevitabili diseconomie che ne derivano;
- fornire un'alternativa alla funicolare ed al trasporto collettivo su gomma nel collegamento tra Marina Grande e Capri - Anacapri ed al trasporto collettivo su gomma nel collegamento tra Marina Piccola e Capri - Anacapri.

Proprio per questo, appare quanto mai opportuno approfondire la possibilità di pervenire, attraverso un **Progetto Mirato Ferro-Fune-Pedonalità Assistita**, alla individuazione della fattibilità tecnica di:

- un collegamento su ferro o su fune tra l'area allargata di Marina Grande ed Anacapri e/o tra Capri e Anacapri;
- un collegamento su fune tra l'area allargata di Marina Grande e Tiberio;
- la realizzazione di un sistema di pedonalità assistita tra Marina Grande e Capri sul tracciato di via S. Francesco;

- la realizzazione di un sistema di pedonalità assistita tra Marina Piccola e Capri sul tracciato di via Mulo.

In tal senso, un importante elemento di riflessione è costituito dal fatto che un impianto a fune costa dieci miliardi per km "chiavi in mano", dura trenta anni ed è in grado di trasportare ottomila persone l'ora in entrambi i sensi di marcia; il personale richiesto è costituito da un manovratore di sistema e da due tecnici per il controllo audio-video. Si tratta, in altri termini di una metropolitana leggera sospesa in aria che non inquina, fa risparmiare energia e non genera costi di congestione. L'impatto ambientale che determina è limitato alla fune, in quanto le stazioni di testa, di dimensioni, peraltro, molto contenute, possono essere realizzate in modo tale da evitare di far ricorso a manufatti esterni.

Per quanto concerne, poi, l'uso di scale mobili è importante notare che una scala mobile con gradini della larghezza di 1 metro realizza un'offerta di capacità dell'ordine di 9000 passeggeri/ora e che impianti realizzati, già da tempo, in altri Paesi all'aria aperta (si veda il sistema di scale mobili per raggiungere il Parco Guell a Barcellona) non hanno palesato inconvenienti di rilievo.

I temi del Progetto Mirato Ferro-Fune-Pedonalità Assistita potrebbero essere sviluppati attraverso un concorso internazionale di idee le cui modalità potranno essere affrontate dopo l'approvazione dei PGTU e del Piano Intercomunale.

### ***Il porto di Marina Grande***

Il porto di Marina Grande, sul quale è incentrato tutto il sistema della mobilità, non solo del Comune ma, di tutta l'isola di Capri, costituisce anche l'elemento di maggiore criticità. Come si è già detto, il molo di soprafflutto utilizzato per l'approdo dei traghetti e delle unità veloci ha una lunghezza non adeguata al movimento che vi si concentra e la sua larghezza, del tutto insufficiente a consentire un flusso regolare dei mezzi e delle persone in arrivo ed in partenza, determina condizioni di pericolo in tutti i numerosi periodi di punta che si presentano nel corso dell'anno.

E' chiaro che la regolazione della mobilità nell'area di Marina Grande va, necessariamente riguardata nella ottica principale del recupero urbanistico di una delle zone più note e rinomate dell'isola di Capri e che, in ogni caso, costituisce, per il visitatore la porta di ingresso all'isola.

E' d'altra parte evidente che gli elementi sui quali è necessario fondare qualsiasi ipotesi di intervento sono almeno quattro:

- una *ridefinizione del layout delle funzioni portuali* che consenta, almeno nei periodi e nelle ore di punta, di evitare la concentrazione sull'attuale banchina di tutte le operazioni di imbarco e sbarco;
- l'individuazione di una *rete di distribuzione delle merci* che razionalizzi il movimento dei veicoli commerciali nell'area portuale;
- una *razionalizzazione ed un potenziamento del sistema di trasporto collettivo terrestre* a servizio di Marina Grande.

Il riassetto complessivo degli usi dell'area di Marina Grande costituisce un tema di grande importanza, con forti valenze di tipo urbanistico, difficilmente affrontabile "a risorse costanti". Tuttavia la mobilità che la interessa, già oggi regolamentata, può essere ulteriormente incanalata nell'ottica della realizzazione di una **Zona a Traffico Limitato (ZTL)** la cui estensione e disciplina dovranno essere definite in sede di progettazione particolareggiata.

### ***La rete stradale ed il sistema della sosta***

La rete stradale a servizio dell'Isola di Capri, aperta alla circolazione motorizzata, è, come si è detto, costituita da tre sole strade (che costituiscono nei fatti la rete di scorrimento), con sezioni trasversali sempre ridotte, in taluni punti decisamente insufficienti, e pendenze talora sensibili.

Si è già detto che le strade non sono attrezzate, che non vi sono protezioni per i pedoni ai margini delle carreggiate né, in generale, sono fruibili, per essi, percorsi alternativi. Non esistono, ai margini delle carreggiate, golfi per le fermate degli autobus di linea, né capilinea arredati.

Non esistono, in generale, **spazi di sosta fuori strada** per i veicoli privati che, posti in sosta sulle strade, intralciano i movimenti pedonali e veicolari.

Le eccezioni sono:

- l'area di *piazzale Europa*, utilizzata principalmente dai residenti per la sosta stanziale;
- l'area di Viale T.de Tommaso (parcheeggio interrato ed area sovrastante);
- parcheeggio di Via Nuova del Faro (Caprile);
- le banchine del porto, utilizzate dagli abitanti per la sosta stanziale, dagli operatori economici per la sosta di destinazione e da coloro che si recano sulla terraferma per la sosta di interscambio.

La carenza di spazi di sosta fuori strada costituisce un altro dei punti critici del sistema della mobilità; il problema della sosta dei residenti, così come quello della sosta di interscambio terra-mare, non possono essere ignorati, e l'unico modo per evitare il duplice inconveniente dell'intralcio alla circolazione e dell'inquinamento visivo del paesaggio è quello di offrire degli spazi di sosta fuori strada tariffati in modo opportuno.

L'importanza del *fenomeno sosta*, pur tenendo conto della ristrettezza delle superfici destinabili alla sosta e dei vincoli paesistici alla creazione di nuovi parcheggi privati, indica come operazione strategica la realizzazione, in fase di progettazione particolareggiata del PGTU, di un **Programma Urbano Parcheggi (PUP)** di Capri.

### ***Il trasporto e la distribuzione delle merci***

Il trasporto delle merci dal continente a Capri e la sua distribuzione interna richiedono un attento approfondimento e, solo in tempi medi è pensabile di pervenire ad una soluzione del problema. E' necessario, in altri termini, realizzare un'attenta analisi, qualitativa e quantitativa, delle merci trasportate, mettere in discussione l'attuale **sistema logistico** (aree e depositi esistenti, vettori utilizzati, sistemi di imballaggio, criteri di distribuzione) e definirne uno più agile che, prendendo le mosse dai vincoli reali esistenti e, prima di tutti, dalla necessità di non dar luogo ad interazioni negative con il sistema del turismo, si strutturi, con l'interposizione di aree di interscambio, su più livelli e si muova, specie per la distribuzione nelle aree interne alla zona pedonale, per fasce orarie compatibili.

Certamente le fasce orarie oggi in atto per lo sbarco delle merci vanno mantenute e, in prospettiva, va analizzata la possibilità di effettuare lo sbarco durante la notte, così come va approfondita la possibilità di dar vita **sulla terraferma** ad un **interporto** che funzioni da volano per il magazzinaggio delle merci in arrivo nell'isola e disaccoppi i due momenti della raccolta sul continente e del trasporto nell'isola, consentendo la strutturazione di un sistema logistico a più livelli.

### ***La circolazione dei veicoli a due ruote***

Si è già visto come il numero dei motocicli in circolazione a Capri eguagli (o addirittura superi) quello delle autovetture. Si tratta di un fenomeno divenuto consueto, specie nelle località turistiche, nelle quali il motociclo costituisce un mezzo di trasporto "alternativo" agile, poco condizionato dalle caratteristiche stradali e dall'interazione con altri veicoli o con i pedoni e, dunque, di grande utilità pratica per chi lo usa.

I vantaggi personali dei singoli utenti trovano, tuttavia, come riscontro, a livello collettivo elementi negativi di non scarso rilievo: l'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto e l'invasività del mezzo, che tende ad impadronirsi di spazi che non gli competono e che determina un disturbo in stridente contrasto con l'uso turistico del territorio.

Non va, inoltre, dimenticato che una parte, certamente non trascurabile, dell'attuale parco motoveicoli in Italia (secondo le statistiche disponibili, più del 50% in alcune zone dell'Italia meridionale) presenta motori modificati illegalmente, con il risultato di aumentare i livelli delle emissioni sonore nonché l'emissione di sostanze inquinanti, così aggravando la situazione.

Lo sviluppo avuto negli ultimi anni nella produzione di **motocicli a frazione elettrica**, indica come interessante la prospettiva di dar vita ad iniziative tese a sostituire, nel tempo, i motocicli con motore a combustione interna e di ridurre, al contempo, con opportune economie di scala, le dimensioni del parco circolante.





# **ACCORDO**

TRA

**REGIONE CAMPANIA**

**COMUNE DI CAPRI**

**COMUNE DI ANACAPRI**

**SIPPIC S.P.A.**

**SIPPIC TRASPORTI CAMPANIA S.R.L.**

**STAIANO AUTOTRASPORTI S.N.C.**

**PER LA SPERIMENTAZIONE DEL SISTEMA DI TARIFFA INTEGRATA DEI SERVIZI DI TRASPORTO  
PUBBLICO LOCALE NELL'ISOLA DI CAPRI**

**NAPOLI 12 MARZO 2002**

*[Handwritten signatures]*



Nell'anno duemiladue, il giorno dodici, del mese di marzo, presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania sono presenti

- La Regione Campania, nella persona dell'Assessore ai Trasporti;
- Il Comune di Anacapri, nella persona del Sindaco;
- Il Comune di Capri, nella persona del Vicesindaco;
- La SIPPIC S.p.a., nella persona del Presidente del Consiglio di Amministrazione;
- La SIPPIC Trasporti Campania S.r.l., nella persona dell'Amministratore unico;
- La STAIANO Autotrasporti S.n.c., nella persona dell'Amministratore unico;

**PREMESSO**

- che si sono tenuti ripetuti incontri presso la sede dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania allo scopo di pervenire alla definizione di un'ulteriore sperimentazione del sistema integrato di trasporto pubblico sull'Isola di Capri;
- che a seguito dei detti incontri è stata concordata l'adozione del seguente progetto orario e tariffario, da sottoporre all'approvazione della Giunta Regionale, che andrà in vigore in via sperimentale a far data dal 25.03.2002 e fino al 28.02.2003:

**ARTICOLO 1  
(PROGRAMMA ORARIO)**

La Società SIPPIC S.p.A. garantirà il seguente servizio della Funicolare di Capri:

Dal 25/3 al 30/6:

- La prima corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.00 da Capri a Marina Grande.
- La seconda corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.10 da Anacapri a Marina Grande.
- La terza corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.00 da Capri a Marina Grande.
- La quarta corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.15 da Anacapri a Marina Grande.
- Dalle ore 6.30 alle ore 22.00 esercizio della funicolare con una corsa ogni 15'.
- Intensificazione nel periodo pasquale, dal Giovedì Santo al Martedì in Albis e per i giorni di sabato e domenica del mese di giugno dalle ore 10.00 alle ore 18.00 con una corsa ogni 5'.

Dall'1/7 al 31/8:

- La prima corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.00 da Capri a Marina Grande.
- La seconda corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.10 da Anacapri a Marina Grande.
- La terza corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.00 da Capri a Marina Grande.
- La quarta corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.15 da Anacapri a Marina Grande.
- Dalle ore 6.30 alle ore 23.00 esercizio della funicolare con una corsa ogni 15'.
- Intensificazione nei giorni di sabato e domenica del mese di luglio e per tutti i giorni del mese di agosto dalle ore 10.00 alle ore 18.00 con una corsa ogni 5'.
- Istituzione servizio sostitutivo della funicolare di Capri con circolare dalle ore 23 alle ore 02,00, con corsa ogni 20 minuti (partenza dal capolinea di Capri per Due Golfi - Via Prov. Marina Grande - Largo Fortino - Via Don Giobbe Ruocco - Due Golfi - Capri).

Dall'1/9 al 30/9:

- La prima corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.00 da Capri a Marina Grande.
- La seconda corsa verrà effettuata con bus alle ore 5.10 da Anacapri a Marina Grande.
- La terza corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.00 da Capri a Marina Grande.
- La quarta corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.15 da Anacapri a Marina Grande.
- Dalle ore 6.30 alle ore 23.00 esercizio della funicolare con una corsa ogni 15'.
- Intensificazione nei giorni di sabato e domenica con una corsa ogni 5'.
- Istituzione servizio sostitutivo della funicolare di Capri con circolare dalle ore 23 alle ore 02,00, con corsa ogni 20 minuti con fermate a richiesta (partenza dal capolinea di Capri per



Due Golfi - Via Prov. Marina Grande - Largo Fortino - Via Don Giobbe Ruocco - Due Golfi - Capri).

Dall'1/10 al 31/3:

La prima e la seconda corsa saranno effettuate con autobus in coincidenza con la partenza della prima nave per Napoli.

La terza corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.00 da Capri a Marina Grande.

La quarta corsa verrà effettuata con bus alle ore 6.15 da Anacapri a Marina Grande.

Dalle ore 6.30 alle ore 20.30 esercizio della funicolare con una corsa ogni 15'.

La Società SIPPIC Trasporti Campania S.r.l. garantirà il servizio delle proprie linee come di seguito riportato:

#### 1) Capri - Marina Piccola:

Dal 15/6 al 30/9 + periodo pasquale dal Giovedì Santo al Martedì in Albis:

Una corsa ogni 15' dalle ore 6.00 alle ore 10.00.

Una corsa ogni 10' dalle ore 10.00 alle ore 14.00.

Una corsa ogni 15' dalle ore 14.00 alle ore 16.00.

Una corsa ogni 10' dalle ore 16.00 alle ore 19.00.

Una corsa ogni 15' dalle ore 19.00 alle ore 20.30.

Una corsa ogni 30' dalle ore 20.30 alle ore 2.00.

Nei giorni di venerdì e sabato dei mesi di giugno, luglio ed agosto dalle ore 16.00 alle ore 17.30 servizio circolare ogni 5'.

Dall'1/10 al 14/06:

Una coppia di corse ogni 30 minuti dalle ore 6.00 alle ore 24.00.

#### 2) Anacapri - Marina Piccola

Dal 15/6 al 30/9 + periodo pasquale dal Giovedì Santo al Martedì in Albis:

Dalle ore 9.00 alle ore 13.30 una corsa ogni 30' da Anacapri.

Dalle ore 12.30 alle ore 17.30, una corsa ogni 30' da Marina Piccola.

Dall'1/10 al 14/06:

Una coppia di corse al giorno.

#### 3) Capri - Marina Grande

Dall'1/1 al 31/12:

Una corsa ogni 15' dalle ore 7.00 alle ore 20.30.

Una corsa ogni 30' dalle 20.30 alle 24.00.

Dal 28/3 al 31/10:

Prolungamento del servizio fino alle ore 0.30.

Una corsa ogni 15' dalle ore 7.00 alle ore 20.00.

Una corsa ogni 30' dalle ore 20.30 alle ore 0.30.

#### 4) Anacapri - Marina Grande

Dal 15/6 al 30/9 + periodo pasquale dal Giovedì Santo al Martedì in Albis:

n.22 coppie di corse giornaliere con inizio del servizio dalle ore 5.10.

Dall'1/10 al 14/6:

n. 22 coppie di corse giornaliere, di cui la prima in coincidenza con la prima nave in partenza per Napoli.

*Handwritten signature*

*Handwritten signature*



## 5) Capri - Anacapri

Dall'1/4 al 31/10:

Una corsa ogni 15' dalle ore 6.00 alle ore 8.00.

Una corsa ogni 10' dalle ore 8.00 alle ore 11.00.

Una corsa ogni 5' dalle ore 11.00 alle ore 13.00 nella direzione Capri - Anacapri;

Una corsa ogni 15' dalle ore 13.00 alle ore 22.00.

Una corsa ogni 5' dalle ore 15.00 alle ore 17.00 nella direzione Anacapri - Capri;

Una corsa ogni 20' dalle ore 22.00 alle ore 2.10.

Nei mesi di luglio ed agosto intensificazione dalle ore 13.00 alle 18.00 con una corsa ogni 5'.

Dal 10/07 al 10/09, dalle ore 10.00 alle ore 13.00 e dalle ore 14.00 alle ore 17.15 servizio circolare con partenza dal capolinea di Capri ogni 10' ;

Dall'1/11 al 31/3:

n. 80 coppie di corse dalle ore 6.00 alle ore 24.00 con intensificazione a dieci minuti nelle ore di pendolarismo.

### Orario notturno "servizio giovani"

Dal 5/7 al 5/9:

Partenza da: Capri ore 2.00 - 2,30 - 3.00 - 3,30 - 4.00. - 4,30;

Partenza da: Anacapri ore 2.30 - 3.00 - 3,30 - 4,00 - 4,30 - 5,00.

La Società Staiano Autotrasporti S.n.c. garantirà il servizio delle proprie linee come di seguito riportato:

Dall'1/6 al 30/9:

Sulla linea Anacapri - Grotta Azzurra: n. 100 corse giornaliere dalle ore 6.30 alle 1.45.

Dall'1/7 al 31/8 e nei giorni di sabato e domenica dei mesi di giugno e settembre:

24 corse di intensificazione nelle fasce orarie 11.00 - 14.00 e 16.00 - 19.00.

Dall'1/6 al 30/9:

Sulla linea Anacapri - Faro n. 100 corse dalle ore 6.30 alle ore 1.45.

Dall'1/7 al 31/8 e nei giorni di sabato e domenica dei mesi di giugno e settembre:

24 corse di intensificazione nelle fasce orarie 11.00 - 14.00 e 16.00 - 19.00.

Istituzione servizio notturno Anacapri - Faro nelle serate di funzionamento della struttura notturna dalle ore 2,00 alle ore 4,00.

### ARTICOLO 2 (PROGRAMMA TARIFFARIO)

In ordine al sistema tariffario integrato vengono concordate le sottoelencate proposte:

- 1) Biglietto integrato singolo: Euro 1,30;
- 2) Biglietto orario (validità 60 minuti): Euro 2,10;
- 3) Biglietto giornaliero nominativo: Euro 06,70;
- 4) Abbonamenti quindicinali e mensili per residenti e pendolari invariati:
  - mensile : Euro 23,24 per singola linea;
  - quindicinale: Euro 12,09 per singola linea;
- 5) Biglietto singolo per residenti, per singola azienda, accompagnato da tesserino nominativo con fotografia: Euro 0,90  
nelle more dell'emissione del tesserino, sarà possibile acquistare i tagliandi esibendo documento di identità.

*Scuderi*  
*Sc*

*F.*  
*4*  
*W. Am*



**ARTICOLO 3  
(GESTIONE SISTEMA TARIFFARIO)**

Si concorda di affidare alla SIPPIC S.p.A la gestione della tariffa integrata, la stampa e la vendita dei titoli di viaggio.

**ARTICOLO 4  
(CONTROLLI)**

La Regione Campania, Area Generale di Coordinamento Trasporti e Viabilità, effettuerà i controlli di competenza.

**ARTICOLO 5  
(RIPARTIZIONE INTROITI)**

Si concorda altresì di assicurare ad ogni azienda l'introito storico, ripartito secondo quote proporzionali. Il maggior introito rispetto allo storico verrà ripartito per quote proporzionali rispetto alla maggiore offerta di servizio realizzata da ogni singola azienda.

**SI CONVIENE**

di concordare la predetta organizzazione del servizio, per il quale verranno autorizzate dalla Regione Campania in via sperimentale le percorrenze eccedenti il monte chilometrico concessionale e l'applicazione delle tariffe a far data dal 25 marzo 2002 e fino al 28 febbraio 2003, previa verifica dei risultati da effettuarsi entro il 30.09.2002.

I rappresentanti dei Comuni di Capri e di Anacapri, delle Società SIPPIC S.p.A., della Soc. SIPPIC Trasporto Campania S.r.l., Staiano Autotrasporti S.n.c. e della Regione Campania sottoscrivono il presente accordo per la sperimentazione del sistema di tariffa integrata dei servizi di trasporto pubblico locale nell'isola di Capri.

Per la Regione Campania  
L'Assessore ai Trasporti, Prof. Ennio Cascetta;

*Ennio Cascetta*  
Per il Comune di Anacapri  
il Sindaco Francesco Cerrotta

*Francesco Cerrotta*  
Per il Comune di Capri  
il Vicesindaco Ciro Lembo

*Ciro Lembo*  
Per la SIPPIC S.p.A.  
il Presidente del Consiglio di Amministrazione Avv. Ettore de Nardo

*Ettore de Nardo*  
Per la SIPPIC Trasporti Campania S.r.l.  
l'amministratore unico Rag. Alberto Villa

*Alberto Villa*  
Per la STAIANO Autotrasporti S.n.c.  
l'amministratore unico Sig. Francesco Staiano

*Francesco Staiano*

*EC*

*Al*

*5*

erogazione di un servizio completo durante tutto l'arco della giornata e, in generale, di un miglioramento della fruibilità dell'isola. Un'iniziativa in linea con gli altri interventi avviati per Capri, come i lavori di rifacimento del porto, per i quali abbiamo stanziato 413mila euro, e che termineranno prima dell'estate, in tempo cioè per dare un ulteriore contributo all'eliminazione delle code, grazie allo spostamento della biglietteria della funicolare all'esterno. Il sistema, infine, si rafforzerà ancor di più con l'acquisto di 5 nuovi autobus che entreranno in servizio entro la fine dell'anno (il primo già a luglio prossimo) e per i quali la Regione ha assegnato un contributo di circa 165mila euro".

Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE  
F.to FEDERICO COSTANTINO

IL CONSIGLIERE ANZIANO  
F.to CARLO CRO

IL SEGRETARIO  
F.to CERRAYTA COSTANZO

Visto: si esprime parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica e contabile nonché alla legittimità del presente provvedimento, ai sensi e per gli effetti dell'art.49 e art. 153 comma 5, Dlgs 267/2000.

IL RAGIONIERE  
F.to

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
F.to PALMA NICOLA

Si attesta che il presente atto non comporta spese e che pertanto non occorre assicurare o registrare impegni relativi.

IL RAGIONIERE  
F.to

Il sottoscritto Funzionario Responsabile del Servizio Delibere, visti gli atti di ufficio:

ATTESTA

- Che la presente deliberazione:
  - ( X ) E' stata affissa all' Albo Pretorio il 27/06/2002 per rimanervi 15 giorni consecutivi come prescritto dall'art. 124 comma 1, Dlgs 267/2000;
  - ( ) E' stata trasmessa alla Sez.Prov.del CO.RE.CO., Prot. del \_\_\_\_\_ ( art.126 comma 1, Dlgs 267/2000 ).
  
- Che la presente deliberazione e' divenuta esecutiva il 24/06/2002 ;
  - ( X ) perche' dichiarata immediatamente eseguibile (art.134 comma 4 Dlgs 267/2000);
  - ( ) decorsi 10 gg dalla data di inizio della pubblic. (art.134 c.3, Dlgs 267/2000);
  - ( ) decorsi 30 giorni dalla ricezione dell'atto, dei chiarimenti o degli atti integrativi richiesti senza che il Co.Re.Co. abbia comunicato il provvedimento di annullamento (art.134 comma 1, Dlgs 267/2000);
  - ( ) avendo il Co. Re. Co. comunicato di non aver riscontrato vizi di legittimita' giusta decisione n. \_\_\_\_\_ del \_\_\_\_\_ prot. \_\_\_\_\_ ;L.127/97, Dlgs 267/2000
  - ( ) essendo stati trasmessi in data 00/00/0000, i chiarimenti richiesti dal CO.RE.CO. in data / / senza che sia stata comunicata l'adozione di provvedimento di annullamento (art.133, comma 2, Dlgs 267/2000);
  - ( ) ha acquistato efficacia, il giorno / / avendo il Consiglio confermato l'atto con del. n. \_\_\_\_\_ in data / / (art.127, Dlgs 267/2000);

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

li', 27/ 6/2002

F.to COPPOLA VILMA

Copia conforme all'originale .

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

COPPOLA VILMA

li', 28 GIUGNO 2002

