



da **Brevi trasporti** del 17 luglio 2023

Da Napoli a Bari in pullman con MarinoBus

di David Campione

NAPOLI - Dopo il viaggio di andata con il primo Intercity Bari - Napoli di Trenitalia (vedi [Approfondimenti del 10/07/2023](#)), ma soprattutto dopo aver consumato una buona pizza seguita da sfogliatella rigorosamente riccia e caffè in chiusura, nel pomeriggio è ora di tornare a Bari.

La scelta per il viaggio di ritorno ricade su uno dei tanti pullman di linea che spadroneggiano su questa relazione, in particolare su MarinoBus, operatore di Altamura che proprio sulla Napoli-Bari ha mosso i primi passi fino ad espandersi nel nord Italia e successivamente in Europa. La partenza della corsa n.325 è prevista per le 17.10 e 20 minuti prima siamo al terminal bus adiacente la stazione di Napoli Centrale, ufficialmente denominato Metropark Centrale.



Foto David Campione

1. Mentre un pullman di Flixbus visibile sullo sfondo attende di partire verso Marsiglia, sulla destra è in corso il carico dei bagagli su un pullman di AIR diretto ad Avellino. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Al nostro arrivo il piazzale è affollato da una dozzina di pullman di linea di varie compagnie, ma anche da centinaia di viaggiatori che in attesa del loro mezzo cercano riparo dal sole battente sotto l'esile pensilina.

Il caldo non fa sconti con il termometro che segna 36°. L'asfalto unitamente a tutti i pullman in sosta con il motore acceso per tenere attivo l'impianto di condizionamento dell'aria, contribuiscono a far sembrare questa temperatura ancora più elevata. Per non parlare dell'inevitabile puzza nell'aria dovuta alle emissioni dei motori Diesel. Insomma qualcosa di assimilabile ad un girone dantesco ai piedi del Vesuvio.

L'occhio cade su un Flixbus che origina la corsa proprio da Napoli ed è diretto nella lontana Marsiglia. Un più modesto servizio sostitutivo di FS è in partenza per Sala Consilina, ricordandoci che la ferrovia che qui conduceva è chiusa e probabilmente lo rimarrà per sempre. Non manca un piccolo pullman diretto a Lecce ed altri ancora diretti a Avellino e nelle Marche. Insomma tutte destinazioni non servite direttamente dal treno.



Foto David Campione

2. Il terminal dei pullman di Napoli Centrale, affollato di viaggiatori in partenza che cercano riparo sotto la pensilina. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Intanto un pullman rosso fa la sua comparsa sul piazzale. È il "nostro" per Bari, un moderno Mercedes Tourismo da 52 posti della ditta Roberto & Dongiovanni che opera per conto di MarinoBus da cui ha preso livrea e loghi.

Il biglietto è stato agevolmente acquistato tramite sito web del vettore ed è costato 18,00 Euro con transazione effettuata un'ora prima della partenza. Tra le opzioni possibili sul sito di MarinoBus c'è anche la scelta gratuita del posto, opzione che invece con Trenitalia comporta un supplemento.

Per confronto il viaggio di andata in treno Intercity è stato prenotato circa 48 ore prima della partenza ed è costato 26,90 Euro in seconda classe con tariffa Economy. Se avessimo prenotato ancora prima, con la Super Economy avremmo speso 17,00 Euro.

Il pullman conta a bordo una ventina di persone dirette verso Molfetta (unica fermata intermedia) e Bari. Il numero di passeggeri è abbastanza contenuto ma va considerato che siamo di lunedì, che 20 minuti prima (alle 16:50) è partito un altro pullman della stessa compagnia sempre diretto a Bari e come se non bastasse anche FlixBus ha una sua macchina in partenza per Bari alle 17. Insomma una relazione più che coperta da MarinoBus, Flixbus, Itabus (facente parte di Italo) e ancora dalla Sita Sud: probabilmente la tratta meglio servita da autolinee in Italia, anche vista l'assenza del treno.



Foto David Campione

3. Il Mercedes Tourismo di MarinoBus (operato da Roberto & Dongiovanni) nel Metropark Centrale di Napoli è pronto per la salita dei passeggeri diretti a Bari. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

A bordo del pullman

Alle 17.10 spaccate l'autista chiude le porte e si parte verso Bari. 20 minuti saranno necessari solo per districarci nel caotico traffico di piazza Garibaldi e corso Meridionale, per poi raggiungere la SS162 Dir che ci porterà verso l'autostrada A16. Questa autostrada nella prima parte del tragitto - da Baiano a Candela - presenta un tracciato particolarmente tortuoso accompagnato da numerosi cantieri con restringimenti e scambi di carreggiata. L'asfalto poi presenta delle asperità che il Tourismo a fatica riesce a contenere.

Nonostante questo l'autista ha una guida tranquilla che contribuisce a viaggiare con un discreto comfort.



4. Il monte Somma e il Vesuvio alla sua destra chiudono la scena della SS162 Dir, vista dal pullman in viaggio da Napoli verso Bari. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Tra una curva e l'altra dell'Appennino scorgiamo più avanti un pullman verde-arancio: è la corsa di FlixBus partita 10 minuti prima di noi da Napoli.

Curva dopo curva, viadotto dopo viadotto, siamo alle spalle del FlixBus che superiamo agevolmente sul filo dei 100 km/h. Una veloce occhiata all'interno ci consente di stimare un riempimento lievemente superiore al nostro. Ma non sappiamo se questa corsa effettua delle fermate intermedie in Puglia o se magari dopo Bari prosegue verso Lecce o Taranto.

Nessuna sosta è prevista in Autogrill nel nostro caso. Il pullman dispone di toilette (che ci siamo guardati bene dal verificare in che stato fosse...anche se a ogni apertura della porta era possibile fare "a naso" ipotesi abbastanza inquietanti!), mentre bisogna attrezzarsi a terra prima della partenza con bevande o snack per il viaggio.

Il Mercedes Tourismo è una macchina molto confortevole ma comunque gli spazi sono quelli di un pullman, difficilmente comparabili con una carrozza ferroviaria anche di seconda classe.

Le poltrone esterne hanno la regolazione orizzontale che consente di traslarle verso il corridoio, regolazione degli schienali, braccioli e prese elettriche a 220 Volt o USB per la ricarica di dispositivi. Inoltre nello schienale anteriore è presente un piccolo tavolino a ribalta che in posizione aperta può ospitare uno smartphone e poco più.



Foto David Campione



Foto David Campione

5. Lo spazio per le gambe a disposizione tra le file di poltrone è negli standard dei pullman di linea, ma comunque al limite per gli individui più alti. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

6. Le poltrone sono reclinabili e includono un bracciolo laterale e centrale a scomparsa. Quelle lato corridoio possono inoltre traslare di alcuni centimetri verso l'esterno. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Il caso ha voluto che il nostro posto capitasse tra una fila occupata da una mamma con una bambina "esuberante", che oltre a piangere per gran parte del tempo guarda e ascolta cartoni animati sullo smartphone senza ausilio di auricolari ed un signore nella fila antistante che spende gran parte del viaggio al telefono.

Le cuffiette corrono in nostro soccorso: un po' di buona musica ascoltata al giusto volume riducono il fastidio. Va comunque detto che sul treno questa mattina eravamo gli unici passeggeri nella carrozza: se il riempimento fosse stato maggiore le probabilità di avere gli stessi disagi sarebbero state molto alte. Però alla peggio sul treno si può provare a cambiare carrozza...

Da Candela in avanti si viaggia su un tavolo da biliardo attraversando il Tavoliere. Grazie al cruise control fisso a 100 km/h ed al mantenimento di corsia sembra di viaggiare sulle rotaie!

E mentre le ombre si allungano sull'asfalto raggiungiamo l'uscita di Molfetta dove lasciamo la A14. Dopo una veloce fermata in periferia che vede la discesa di due passeggeri, percorrendo la SS16 Bis si prosegue alla volta del capoluogo di regione.

Un incidente sulla tangenziale di Bari causa un perditempo di una 15na di minuti, ma nonostante questo contrattempo e l'intenso traffico cittadino, puntuali alle 20.35 siamo su via Capruzi, terminal provvisorio in attesa del completamento della nuova autostazione (vedi [Brevi trasporti del 20/06/2023](#)).

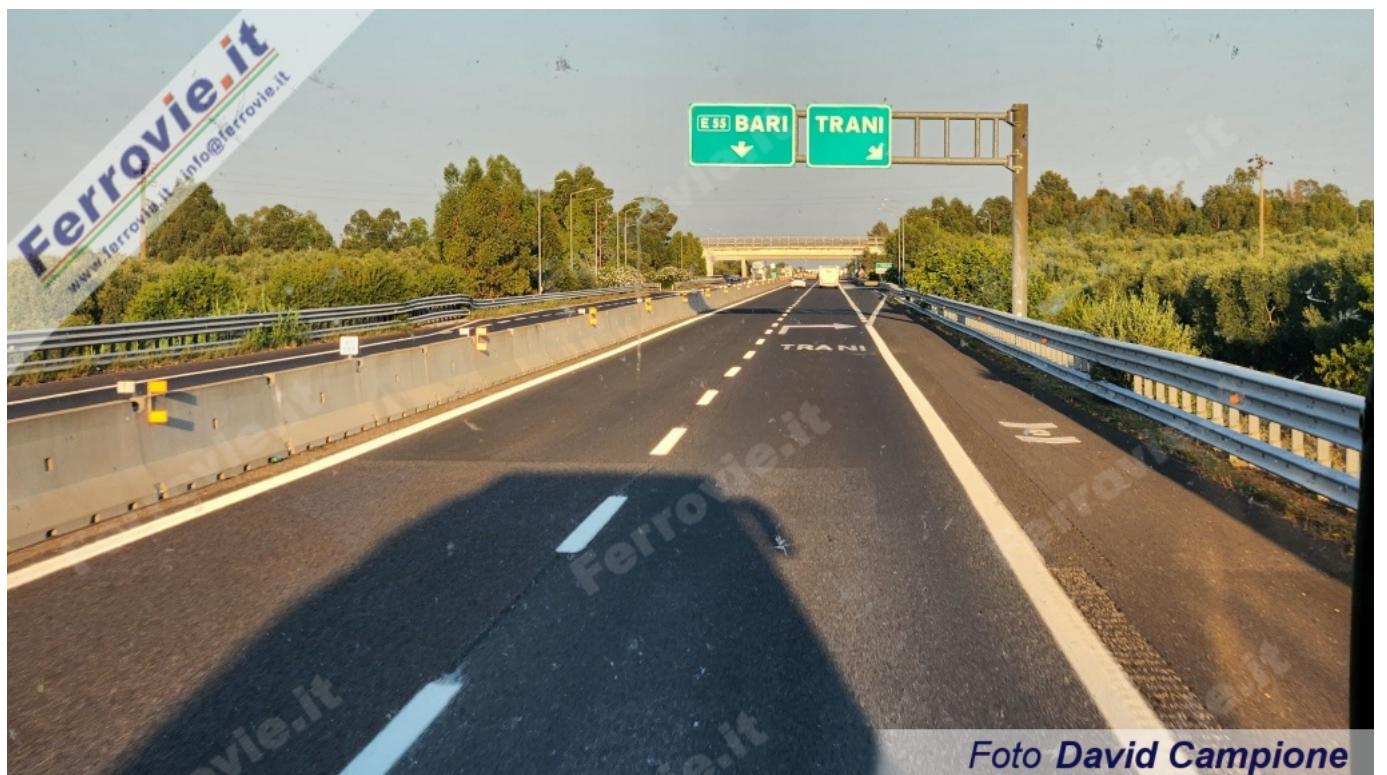


Foto David Campione

7. L'ombra lunga del pullman sull'asfalto della A14, in prossimità dell'uscita di Trani. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

Da Napoli abbiamo impiegato 3 ore e 25 minuti, praticamente 1 ora in meno del treno dell'andata. Se poi avessimo scelto una corsa ancora più veloce cioè senza fermate intermedie, la distanza sarebbe stata coperta in 3 ore e 5 minuti.

Il viaggio in treno diretto, come scritto nel resoconto di viaggio (vedi [Approfondimenti del 10/07/2023](#)), richiede 4 ore e 10 minuti. A questo vanno aggiunti eventuali ritardi, che purtroppo sono all'ordine del giorno sulla Caserta-Foggia visto l'intenso traffico a lunga percorrenza che gravita sulla linea e l'obsolescenza delle infrastrutture tra cui i numerosi passaggi a livello presenti sul tracciato. Insomma di meglio è difficile fare su quest'opera che risale a fine '800.

Da fine 2024, con l'apertura al traffico della prima tratta del nuovo tracciato ad alta velocità, la percorrenza Napoli-Bari dovrebbe essere di 2 ore e 40 minuti.

In questo scenario il treno potrebbe agevolmente riprendersi la sua quota di mercato sottratta negli anni dalle autolinee, ovvero sfoderando gli assi nella manica tipici del trasporto ferroviario. Su tutte il maggior confort, tariffe convenienti ed anche il grande vantaggio di entrare ed uscire dai centri urbani senza dover affrontare il traffico cittadino, che incide non poco sui tempi di percorrenza di pullman e auto soprattutto nelle ore di punta.



8. Primi giorni di effettuazione dell'Intercity 716 Napoli-Bari, ripreso nel cuore dell'appennino tra Ariano Irpino e Castelfranco in Miscano. (Foto David Campione, 12 luglio 2023)

I servizi su gomma tra Napoli e Bari

Napoli e Bari, le due più importanti città del sud Italia, contano con le loro province rispettivamente oltre 3 milioni e 1,25 milioni di abitanti. Le due metropoli distano tra loro 262 chilometri (via A16 e A14), con distanza calcolata tra piazza Garibaldi a Napoli e largo Sorrentino a Bari, ovvero dove insistono i due terminal dei pullman di linea che servono questa tratta.

A conferma dell'importanza di queste due città e del vivace traffico turistico e commerciale che le vede protagoniste in questi ultimi anni più che in passato, ben cinque autolinee sono operative con i loro pullman su questa relazione, offrendo complessivamente oltre 25 corse per direzione nella giornata tipo da noi presa in esame (martedì 18 luglio 2023).

Difficile calcolare il numero totale di posti offerti, anche perché il parco macchine di queste società consta di pullman con tagli variabili dai 52 agli 85 posti del doppio piano che vengono messi in linea a seconda della domanda effettiva.



Foto David Campione

9. Un moderno TEMSA HD13 in partenza da Napoli, durante il carico di passeggeri e bagagli. (Foto David Campione, 10 luglio 2023)

I vettori che garantiscono una maggiore copertura in termini di corse sono Itabus con 7 viaggi per senso di marcia, FlixBus con lo stesso numero di corse e ancora MarinoBus con 6 corse per senso di marcia.

Le tariffe, come ormai in uso da diversi anni, sono di tipo dinamico. Ovvero seguono il riempimento delle macchine ma anche la distanza temporale tra il momento della prenotazione e la data di partenza.

Ed è così che in data 16 luglio simulando delle prenotazioni per partenza il 18 luglio siamo riusciti a trovare disponibilità con FlixBus a 4,99 Euro. Con una manciata di Euro in più sarebbe possibile prenotare anche Itabus, che per alcune partenze offre la tariffa Low Cost di 9,97 Euro.

Nel caso di MarinoBus la tariffa più economica che riusciamo a trovare sul web è di 17,00 Euro, ma posticipando di qualche giorno la partenza potremmo scendere - seppur di poco - a 15,00 Euro.

Oltre ai tre vettori di cui sopra vanno annoverati anche SITA Sud con due collegamenti da Salerno per Bari via Napoli (e viceversa) e Miccolis che offre collegamenti diretti ma via Taranto-Potenza con tempi di percorrenza che in taluni casi superano le 5 ore.

A proposito dei tempi di percorrenza, il migliore sulla carta è quello proposto da FlixBus che vende un "Bari-Modugno - Napoli" in 2 ore e 50. Modugno è un comune alle porte del capoluogo pugliese e trovandosi in prossimità del casello dell'A14 di Bari Nord consente di evitare il traffico della città. Ma comunque rimane poco comodo per chi deve partire dal centro di Bari.

Gli altri vettori (FlixBus inclusa) si attestano sullo standard di 3 ore e 5 minuti per la corsa senza fermate intermedie tra Metropark Centrale di Napoli e via Capruzzi a Bari.

La sfida tra treno e pullman su questo importante collegamento dei "due mari" è di là da venire, ma c'è da scommettere che tra qualche anno la competizione tra i due mezzi sarà più accesa che mai, senza escludere la probabile discesa in campo anche di Italo con i suoi treni ad alta velocità.

David Campione - 17 luglio 2023

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003