



PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

ex art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.

RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE

PROPOSTA

Prof. Ing. Sergio Vetrella - Assessore ai Trasporti e Viabilità

Redazione del documento a cura dell'ACaM

Ing. Sergio Negro (Direttore Generale)

VISTO

Prof.ssa Maria Mautone – Capo Dipartimento delle Politiche Territoriali

Avv. Gaetano Botta – Coordinatore AGC 14 “Trasporti e Viabilità”

Avv. Maria Buono – Capo Settore 01 “Autolinee e vie di comunicazione”

Ottobre
2013

Gruppo di lavoro dell'ACaM

Ing. Dario Gentile (Dirigente Responsabile tecnico del Piano)
Ing. Pierpaolo Carbone (pianificazione servizi ferroviari e analisi della domanda)
Ing. Guido Montella (pianificazione servizi su gomma e via mare)
Ing. Valerio Manzi (pianificazione servizi su gomma)
Dott.ssa Simona De Martino (Aspetti economici e normativi)
Dott.ssa Paola Villano (Aspetti territoriali e restituzioni cartografiche)
Ing. Maria Teresa Di Mattia (Pianificazione investimenti)
Ing. Raffaele Iovine (ITS)
Dott.ssa Valeria Torrieri (Aspetti giuridici)

Supporto specialistico Società IT - Ingegneria dei Trasporti s.r.l.

ing. Luigi Pagliara (coordinatore tecnico)
ing. Giovanni D'Alessandro (modello di simulazione della domanda di trasporto)
ing. Giulio Davini (modello di simulazione dell'offerta di trasporto)
ing. Luigi T. Vergelli (software di trasferimento dati)

Contributi Tecnici per conto dell'AGC 14 "Trasporti e Viabilità"

Dott.ssa Lorella Iasuozzo (Dirigente Servizio 01/02 - Settore 01)
Dott. Francesco Guida (Dirigente Servizio 03 - Settore 01)
Dott.ssa M. Sofia Di Grado (Dirigente Servizio 01 - Settore 02)
Sig.ra Giuseppina Peluso (servizi ferroviari attualmente eserciti da Trenitalia)
Sig. Luigi Mauriello (servizi ferroviari attualmente eserciti da EAV)
Ing. Maria Grazia Mianulli (servizi TPL su gomma)
Sig. Domenico Aiello (servizi marittimi)
Sig. Achille Giglio (servizi marittimi)
Dott.ssa Maria Pia Di Palma (servizi marittimi attualmente eserciti da Caremar)
Rag. Francesco Sansone (aspetti economici)
Dott. Gennaro Silvestro (politiche tariffarie)

Segreteria tecnica Assessorato ai Trasporti

Dott. Ferruccio Padula (coordinatore)
Dott.ssa Angela Uccella (rapporti con le associazioni di utenti e parti sociali)
Sig. Marco Del Pozzo (comunicazione)
Sig. Domenico Di Gioia (rapporti con gli enti locali)

Sommario

1	EVOLUZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DEL TPL DAL 2010 AL 2012	6
1.1	IL PERCORSO DI RAZIONALIZZAZIONE AVVIATO DAL 2010.....	9
1.2	LA POLITICA REGIONALE PER LA MOBILITÀ	19
1.3	L'APPLICAZIONE DELL'ART. 3-BIS E L'INDIVIDUAZIONE DEL BACINO REGIONALE	21
2	ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE	24
2.1	ASSETTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELLA REGIONE	24
2.1.1.1	Caratteristiche orografiche della Regione Campania	24
2.1.1.2	La provincia di Avellino.....	27
2.1.1.3	La provincia di Benevento	28
2.1.1.4	La provincia di Caserta	29
2.1.1.5	La provincia di Napoli	30
2.1.1.6	La provincia di Salerno	30
2.1.2	<i>PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI</i>	31
2.1.3	<i>PARAMETRI DI MOBILITÀ</i>	40
2.1.3.1	Spostamenti.....	40
2.1.3.2	Unità locali e relativi addetti	58
2.2	DOMANDA ED OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO.....	62
2.2.1	<i>RETE DELLE INFRASTRUTTURE FUNZIONALI AI SERVIZI DI TPL</i>	62
2.2.1.1	INFRASTRUTTURE FERROVIARIE	62
2.2.1.2	INFRASTRUTTURE STRADALI.....	81
2.2.1.3	INFRASTRUTTURE PORTUALI	91
2.2.1.4	ALTRE INFRASTRUTTURE	101
2.2.2	<i>LA RETE DEI SERVIZI DI TPL</i>	107
2.2.2.1	SERVIZI FERROVIARI	107
2.2.2.2	SERVIZI SU GOMMA	117
2.2.2.3	SERVIZI MARITTIMI	125
2.2.2.4	SERVIZI ALTRE MODALITA'	134
2.2.3	<i>DOMANDA DI MOBILITA'</i>	134
2.2.3.1	PASSEGGERI SUI SERVIZI FERROVIARI	135

2.2.3.2	PASSEGGERI SUI SERVIZI SU GOMMA.....	154
2.2.3.3	PASSEGGERI SUI SERVIZI MARITTIMI	156
2.2.3.4	PASSEGGERI ALTRE MODALITA'	158
2.2.4	CONTRATTI DI SERVIZIO IN ESSERE	160
2.2.4.1	SERVIZI FERROVIARI	160
2.2.4.2	SERVIZI SU GOMMA.....	165
2.2.4.3	SERVIZI MARITTIMI	169
2.2.5	STATO DEI MEZZI DI TRASPORTO	176
2.2.5.1	Autobus	176
2.2.5.2	Treni	177
2.2.5.3	Motonavi e unità veloci.....	193
3	STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO.....	200
3.1	OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE.....	200
3.1.1	<i>Generalità.....</i>	<i>200</i>
3.1.2	<i>Strategie trasportistiche.....</i>	<i>201</i>
3.1.2.1	I nodi di interscambio.....	204
3.1.2.2	Consolidamento dei servizi ferroviari	206
3.1.2.3	L'efficientamento.....	207
4	PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE	208
4.1	Impostazione, metodologia e scenario di riferimento	208
4.2	Attività propedeutiche alla stesura del Piano regionale dei servizi minimi.....	220
4.3	La pianificazione dei servizi nello Scenario Priorità 0.....	221
4.3.1	<i>La Pianificazione dei servizi su ferro.....</i>	<i>221</i>
4.3.1.1	I servizi sulla rete RFI.....	221
4.3.1.2	I servizi sulla rete regionale EAV	242
4.3.1.3	La rete su ferro del Comune di Napoli ed i relativi servizi.....	249
4.3.2	<i>La Pianificazione dei servizi su gomma</i>	<i>251</i>
4.3.2.1	Le tipologie di criteri utilizzati.....	252
4.3.2.2	I servizi su gomma della rete provinciale	257
4.3.2.3	I servizi su gomma dei comuni capoluogo.....	263
4.3.2.4	I servizi su gomma regionali	268
4.3.3	<i>La Pianificazione dei servizi marittimi.....</i>	<i>270</i>
4.4	La pianificazione dei servizi nello Scenario Priorità 1	275

4.4.1	La Pianificazione dei servizi su ferro.....	275
4.4.1.1	I servizi sulla rete RFI.....	275
4.4.1.2	I servizi sulla rete regionale EAV	286
4.4.1.3	La rete su ferro del Comune di Napoli ed i relativi servizi.....	292
4.4.1	La Pianificazione dei servizi su gomma	293
4.4.1.1	I servizi su gomma della rete provinciale	293
4.4.1.2	I servizi su gomma dei comuni capoluogo.....	294
4.4.1.3	I servizi su gomma regionali	294
4.4.2	La Pianificazione dei servizi marittimi.....	294
5	EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI.....	295
5.1	La normativa di riferimento per la valutazione degli indicatori	295
5.2	Efficientamento e razionalizzazione del Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale.....	297
5.3	Stima degli indicatori e confronto con lo Scenario di riferimento	300
6	LE INNOVAZIONI NECESSARIE E I RELATIVI FABBISOGNI	307
6.1	IL PROGETTO ITSC "INTELLIGENT TRANSPORT SYSTEM CAMPANO" (ITSC).....	307
6.2	IL TRATTAMENTO DEI DATI	314
6.3	IL FABBISOGNO PER L'INNOVAZIONE E GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI	318
6.4	GLI INVESTIMENTI PROGRAMMATI PER IL POTENZIAMENTO DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ REGIONALE	319

1 PREMESSA

Il Piano di Riprogrammazione dei servizi presentato in questo documento è stato predisposto secondo i criteri e gli obiettivi indicati nella norma nazionale di riferimento che si richiama di seguito.

La norma di riferimento è rappresentata dall'Art.1 comma 301 della Legge n. 228 del 24 dicembre 2012, - legge di stabilità 2013 che modifica l'articolo 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Tale articolo prevede che:

“Entro quattro mesi dalla data di emanazione del decreto di cui al comma 3, le regioni a statuto ordinario, al fine di ottenere assegnazioni di contributi statali destinati a investimenti o a servizi in materia di trasporto pubblico locale e ferrovie regionali, procedono, in conformità con quanto stabilito con il medesimo decreto di cui al comma 3, all'adozione di un piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale e di trasporto ferroviario regionale, rimodulano i servizi a domanda debole e sostituiscono, entro centottanta giorni dalla predetta data, le modalità di trasporto da ritenere diseconomiche, in relazione al mancato raggiungimento del rapporto tra ricavi da traffico e costi del servizio al netto dei costi dell'infrastruttura, previsto dall'articolo 19, comma 5, del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, con quelle più idonee a garantire il servizio nel rispetto dello stesso rapporto tra ricavi e costi. A seguito della riprogrammazione, rimodulazione e sostituzione di cui al presente comma, i contratti di servizio già stipulati da aziende di trasporto, anche ferroviario, con le singole regioni a statuto ordinario, sono oggetto di revisione.

Il Decreto attuativo della norma in esame è il DPCM 11 marzo 2013 *“Definizione dei criteri e delle modalità con cui ripartire il Fondo nazionale per il concorso dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale, anche ferroviario, nelle regioni a statuto ordinario.”*

Gli articoli del DPCM che specificano e definiscono gli indicatori da considerare sono i seguenti:

Art. 1. “Valutazione degli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione della programmazione e gestione del complesso dei servizi di TPL anche ferroviario”:

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto a) del richiamato art. 16 -bis , finalizzato a conseguire “un'offerta di servizio più idonea, più efficiente ed economica per il soddisfacimento della domanda di trasporto pubblico” e del punto c) finalizzato a conseguire “la progressiva riduzione dei servizi offerti in eccesso in relazione alla domanda e il corrispondente incremento qualitativo e quantitativo dei servizi a domanda elevata” è verificato attraverso l'incremento annuale del “load factor” calcolato su base regionale nella misura che sarà determinata in sede di revisione triennale del presente D.P.C.M. ai sensi del successivo art. 4. Nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del

2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto b) del richiamato art. 16 -bis , finalizzato a conseguire "il progressivo incremento del rapporto tra ricavi da traffico e costi operativi" è verificato attraverso l'incremento, su base annua, rispetto all'anno precedente, del rapporto calcolato su base regionale tra ricavi da traffico e la somma dei ricavi da traffico e dei corrispettivi di servizio al netto della quota relativa all'infrastruttura di almeno lo 0,03 per rapporti di partenza inferiori o uguali allo 0,20 ovvero 0,02 per rapporti di partenza superiori allo 0,20 fino alla concorrenza del rapporto dello 0,35, ovvero attraverso il mantenimento o l'incremento del medesimo rapporto per rapporti superiori. Tali valori saranno rideterminati in sede di revisione triennale del presente DPCM ai sensi del successivo art. 4.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto d) del richiamato art. 16 -bis , finalizzato a conseguire "la definizione di livelli occupazionali appropriati" è verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite.

Il soddisfacimento dell'obiettivo di cui al punto e) del richiamato art. 16 -bis , finalizzato a conseguire "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" è verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti anche ai fini delle verifiche di cui ai punti precedenti.

Alla verifica del soddisfacimento degli obiettivi di cui ai precedenti commi, relativi all'intero complesso dei servizi TPL anche ferroviari, provvede il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con le modalità di cui al successivo."

Nei capitoli successivi vengono puntualmente descritte le strategie e le azioni messe in campo in questo Piano di riprogrammazione dei servizi, tutte finalizzate a conseguire quegli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione previsti dalla normativa.

In linea generale le tre fondamentali strategie di Piano sono:

promuovere l'intermodalità;

confermare e rafforzare (ove possibile) i servizi ferroviari (extraurbani e metropolitani);

adeguare i servizi a scarsa domanda prevenendo la sostituzione di modalità di trasporto diseconomiche al fine di efficientare il sistema ed incrementare il rapporto ricavi/costi;

Entrando più nel dettaglio delle singole strategie messe in campo per i diversi scenari costruiti, descritte di seguito, è possibile comprendere in modo approfondito in che modo si intende perseguire gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione posti dalla norma.

2 EVOLUZIONE DEL SISTEMA REGIONALE DEL TPL DAL 2010 AL 2012

2.1 IL PERCORSO DI RAZIONALIZZAZIONE AVVIATO DAL 2010

Nel corso dell'ultimo triennio 2010-2012, la Regione Campania ha avviato e sviluppato un intenso processo di efficientamento e razionalizzazione dei servizi minimi di trasporto pubblico locale al fine di ottimizzare l'assetto complessivo della rete, e far fronte alla significativa riduzione di risorse destinate al settore. Tale processo ha visto l'avvio di un complesso processo di riprogrammazione dei servizi che ha riguardato le diverse modalità di trasporto. Inoltre, al fine di risanare il settore e perseguire un equilibrio economico salvaguardando al tempo stesso anche i giusti diritti degli utenti si è intervenuti sull'assetto complessivo della politica tariffaria.

Servizi su gomma e metro urbana

Nel corso dell'anno 2010, la Regione ha dovuto riprogrammare tutti i servizi di tpl della propria Regione, al fine di ottimizzare ed efficientare la rete dei servizi. Questa attività si è resa ancor più necessaria in virtù di una riduzione significativa delle risorse pari a circa il 24% per i servizi su gomma e di metro urbana tra il 2010 e il 2011.

L'attività di riprogrammazione è stata particolarmente intensa. Nel corso dell'anno 2010 con delibera n. 236 del 12.03.2010 la Giunta Regionale della Campania, rilevata la mancata conclusione del detto processo di pianificazione da parte delle Province e dei Comuni Capoluogo, si è riservata la possibilità dell'esercizio dei poteri sostitutivi, in caso di mancato rispetto del termine assegnato, così come previsto dal comma 4, dell'art. 17, della L.R. 3/2002.

A tal fine, nel corso del 2010 si è sviluppata un'intensa attività di studio e di analisi finalizzata alla definizione del Piano dei servizi minimi della Regione Campania sostituendo le Province e i Comuni inadempienti. Per tali attività si è costituito un gruppo di lavoro regionale, che ha lavorato con il supporto tecnico dell'ACaM, e sono stati avviati una serie di incontri con Comuni capoluogo e Province. Tale attività ha portato alla DGR n.964 del 30/12/2010 ***"Piano dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, ai sensi degli articoli 5, 16 e 17 della L.R. n.3/2002"***.

Gli unici documenti prodotti dalle Province e dai Comuni capoluogo ai sensi degli articoli 5, 16 e 17 della L.R. 3/2002, e consegnati alla Regione erano quelli indicati in Tabella 2.1.

Tabella 2.1: Documentazione consegnata dalle Province e Comuni

	PROVINCIA		COMUNI
<i>Avellino</i>	Piano di Bacino		
<i>Benevento</i>	Piano di Bacino	Piano triennale	Piano triennale
<i>Caserta</i>	Piano di Bacino		
<i>Napoli</i>	Piano di Bacino		Piano triennale
<i>Salerno</i>	Piano di Bacino	Piano triennale	Piano triennale

Nel rispetto del Processo di Pianificazione di cui agli articoli 16 e 17 della L.R. 3/2002 la Regione, con la DGR 964 ha preso atto dei Piani di Bacino così come articolati dagli Enti Locali.

In riferimento ai Piani triennali presentati, pur risultando condivisibili le impostazioni metodologiche, occorre però che gli Enti proponenti rideterminassero i servizi minimi coerentemente con le disponibilità finanziarie regionali e con i criteri indicati dalla Regione.

Per gli Enti Locali che non avevano provveduto allo sviluppo dei Piani, si è proceduto in via sostitutiva, ai sensi del comma 4 dell'art.17 della Legge regionale n.3/2002; in particolare sono state definite, con il supporto dell'ACaM, le *Linee Programmatiche sostitutive per le Province di Avellino, Caserta, Napoli e per i Comuni Capoluogo di Avellino e Caserta*. Si è in questo modo completato il processo di pianificazione previsto dalla L.R. 3/2002.

Si è proceduto, poi, alla individuazione dei servizi minimi, tenendo conto delle Linee Direttive Regionali approvate con DGR n. 1207 del 06.07.2007 e della programmazione per i vari Enti Locali, con le opportune rimodulazioni derivanti dalle effettive risorse disponibili per il finanziamento dei servizi minimi.

Per la ripartizione delle risorse disponibili tra Regione, Province e Comuni si è confermato il criterio "storico" e precisamente pari al 71,47% per euro 214.410.000,00 per i servizi di competenza delle Province, al 24,17% per euro 72.510.000,00 per i servizi di competenza dei Comuni capoluogo e al 4,36% per euro 13.080.000,00 per i servizi di competenza regionale

Per la ripartizione delle risorse da attribuire alla Province si è adottato il modello di calcolo riportato nelle Linee Direttive approvate con DGR n. 1207 del 06.07.2007 che tiene conto di diversi parametri (estensione territoriale, popolazione, addetti, offerta ferroviaria) e del contributo storico (incidenza del 90%), nella misura come rappresentata nella

Tabella 2.2 Ripartizione risorse da attribuire alle Province

Provincia	Coeff. ripartiz modello linee direttive	Importi da coeff. linee direttive
Avellino	10,25%	21.983.100,00
Benevento	3,07%	6.591.700,00
Caserta	16,49%	35.358.381,00
Napoli	47,19%	101.190.587,00
Salerno	22,99%	49.286.232,00

Per la ripartizione delle risorse tra i Comuni capoluogo, si è adottato un analogo modello che tiene conto di diversi parametri (contributo storico, domanda mobilità, estensione territoriale, popolazione, offerta ferroviaria), e che porta ai risultati indicati nella Tabella 2.3.

Tabella 2.3 Ripartizione risorse da attribuire ai Comuni

Comune	Coeff. da modello di ripartizione	Importi da modello di ripartizione
Avellino	1,65%	1.198.435,00
Benevento	1,88%	1.364.450,00
Caserta	3,36%	2.439.015,00
Napoli	86,15%	62.470.150,00
Salerno	6,95%	5.037.950,00

Per definire poi i servizi minimi si è proceduto alla individuazione dei valori dei corrispettivi per km medi per ogni Ente; sulla base di una analisi dei valori storici dei corrispettivi chilometrici medi, prima adeguati del 12,8% corrispondente all'inflazione risultante a consuntivo per il periodo 2004-2009 e prevista per il 2010, e poi ponderati rispetto al dato medio nazionale (pari ad euro/km 1,79 per i servizi extraurbani e euro/km 2,34 per i servizi urbani) si è pervenuti alla seguente individuazione dei corrispettivi per km per i servizi minimi su gomma (si veda la Tabella 2.4):

Tabella 2.4 Corrispettivi per km medi per ogni Ente

Provincia	€/km storici	€/km adeguato Istat	€/km adeguato mediato con i valori nazionali
Avellino	1,65	1,87	1,83
Benevento	1,55	1,76	1,78
Caserta	1,88	2,13	1,96
Napoli	2,51	2,85	2,32
Salerno	1,69	1,92	1,86

Comune	€/km storici	€/km adeguato Istat	€/km adeguato mediato con i valori nazionali
Avellino	2,55	2,90	2,62
Benevento	2,08	2,36	2,35
Caserta	2,05	2,33	2,33
Napoli	2,79	3,17	2,76
Salerno	2,42	2,75	2,54

Servizi regionali	€/km storici	€/km adeguato Istat	€/km adeguato mediato con i valori nazionali
	1,58	1,79	1,79

Tra il 2010 e il 2011 si sono riprogrammati i servizi, determinando una riduzione di risorse regionali impegnate sui contratti di servizio per la gomma e i servizi metro pari a circa il 24% (come si evince dalla Tabella 2.5).

una serie di incontri ufficiali con tutti gli Enti Locali, in cui si tenevano costantemente aggiornati gli Enti sull'evoluzione normativa e finanziaria di settore e in cui si affiancavano e supportano gli Enti nella nuova programmazione triennale dei servizi, sollecitandoli a produrre e consegnare i nuovi Programmi Triennali dei servizi.

Per l'anno 2012, come aggiornamento della DGR n.964/2011, a valle di analisi e approfondimenti tecnici, sviluppati con il supporto dell'ACaM, si è giunti all'approvazione della Delibera di Giunta Regionale n. 37 del 14/02/2012 recante *"Servizi minimi di trasporto pubblico locale su gomma ai sensi degli articoli 5, 16 e 17 della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3, per l'anno 2012"*

Nel corso dell'anno 2011 e 2012, l'attività di programmazione dei servizi è continuata anche attraverso

Nell'ambito della citata delibera si prevedeva, inoltre, l'applicazione di un *"Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione per il TPL in Campania"*, che individuasse strumenti, criteri e modalità per la razionalizzazione e l'efficiamento dell'intero TPL e, quindi, per la ripartizione delle suddette risorse

tra i vari EE.LL., nonché, così come stabilito dalla DGR 964/2010, per compensazioni per i territori non adeguatamente serviti dalla rete ferroviaria.

Tabella 2.5 Riduzione risorse regionali

Anno 2010			Anno 2011		
Province	%	€	Province	%	€
Avellino	10,25%	25.323.775	Avellino	10,25%	21.983.100
Benevento	2,81%	6.937.832	Benevento	3,07%	6.591.700
Caserta	16,11%	39.798.721	Caserta	16,49%	35.358.381
Napoli	48,44%	119.667.416	Napoli	47,19%	101.190.587
Salerno	22,40%	55.339.840	Salerno	22,99%	49.286.232
Totale		247.067.583	Totale		214.410.000
Comuni	%	€	Comuni	%	€
Avellino	1,65%	1.078.362	Avellino	1,65%	1.198.435
Benevento	1,88%	1.090.757	Benevento	1,88%	1.364.450
Caserta	3,36%	2.626.183	Caserta	3,36%	2.439.015
Napoli (gomma)	67,96%	73.224.809	Napoli (gomma)	67,96%	49.278.647
Napoli (metro)	18,19%		Napoli (metro)	18,19%	13.191.503
Salerno	6,95%	5.546.231	Salerno	6,95%	5.037.950
Totale		83.566.342	Totale		72.510.000
Servizi regionali	%	€	Servizi regionali	%	€
Servizi regionali		15.059.663	Servizi regionali		13.080.000
Sub - Totale		345.693.588	Sub - Totale		300.000.000
Contributi per rinnovi CCNL		49.966.617	Contributi per rinnovi CCNL		0
TOTALE		395.660.205			300.000.000

A tal fine, l'ACaM ha prodotto il documento "Metodologia proposta per il calcolo di una serie di coefficienti di ripartizione in applicazione del Patto previsto dalla DGR n.37/2012", discussa con tutti gli Enti Locali il 27/06/2012.

Tale documento ha portato, poi, all'approvazione della Delibera di Giunta Regionale n. 503 del 21/09/2012 recante "Ripartizione delle risorse destinate al Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione per il TPL in Campania di cui alla DGR n. 37 del 14.02.2012".

L'applicazione del Patto ha portato alla seguente ripartizione di risorse per l'anno 2012 tra i diversi Enti (Tabella 2.6), leggermente differente da quella indicata nella DGR n.964/2010 con una ulteriore riduzione di risorse di circa il 5%.

Tabella 2.6 Ripartizione di risorse per anno 2012

Anno 2011				Anno 2012		
Province	%	€	€/km	Province	%	€
Avellino	10,25%	21.983.100	1,83	Avellino	10,63%	21.723.385
Benevento	3,07%	6.591.700	1,78	Benevento	3,24%	6.626.164
Caserta	16,49%	35.358.381	1,96	Caserta	16,39%	33.501.774
Napoli	47,19%	101.190.587	2,32	Napoli	46,76%	95.586.640
Salerno	22,99%	49.286.232	1,86	Salerno	22,99%	47.001.974
Totale		214.410.000	2,06	Totale		204.439.937
Comuni	%	€	€/km	Comuni	%	€
Avellino	1,65%	1.198.435	2,62	Avellino	1,94%	1.343.655
Benevento	1,88%	1.364.450	2,35	Benevento	2,36%	1.635.005
Caserta	3,36%	2.439.015	2,33	Caserta	3,73%	2.581.640
Napoli (gomma)	67,96%	49.278.647	2,76	Napoli (gomma)	66,73%	46.134.249
Napoli (metro)	18,19%	13.191.503	5,51	Napoli (metro)	17,86%	12.349.773
Salerno	6,95%	5.037.950	2,54	Salerno	7,37%	5.093.959
Totale		72.510.000	2,98	Totale		69.138.281
Servizi regionali	%	€	€/km	Servizi regionali	%	€
Servizi regionali		13.080.000	1,79	Servizi regionali		12.471.782
Totale complessivo		300.000.000	2,21	Totale complessivo		286.050.000

Condizione essenziale, per la chiusura del Patto, era anche la consegna da parte degli Enti Locali dei rispettivi programmi triennali dei servizi, che, difatti, a settembre 2012 sono stati tutti consegnati in Regione, benché non tutti omogenei e metodologicamente ottimali ai fini della definizione della rete regionale.

Servizi ferroviari

Per quanto riguarda i servizi ferroviari la Regione Campania gestisce i contratti di servizi con l'azienda Trenitalia e le aziende del gruppo EAV (Ex Circumvesuviana, Ex MCNE, ex SEPSA) attualmente identificate nella sola EAV.

Per quanto riguarda i servizi su rete RFI il contratto tra la Regione Campania e Trenitalia è stato sottoscritto nell'anno 2009 e si estende per un periodo di 6 anni fino al 31/12/2014.

Al primo anno il contratto prevedeva il riconoscimento di un corrispettivo erogato dalla Regione Campania pari a € 162.600.000. Il corrispondente valore della produzione al primo anno di esercizio era pari a 11.962.536 treni-km, derivanti da un'offerta articolata in 1007 treni indicati in catalogo. In relazione al giorno feriale medio il servizio era garantito dall'effettuazione di 794 treni.

Il corrispettivo riconosciuto dalla Regione Campania è adeguato di anno in anno, per tutto il periodo di efficacia del Contratto al tasso di inflazione programmato fissato dal Governo nel DPEF.

Inoltre, il contratto prevede che la Regione Campania garantisca a Trenitalia, per tutta la durata del contratto, un corrispettivo minimo annuo corrispondente all'80% dei servizi previsti all'atto della sottoscrizione e per i prezzi ad essi relativi. In sintesi, al lordo delle rivalutazioni che si succedono di anno in anno non è possibile prevedere riduzioni di corrispettivo superiori al 20%.

Per i meccanismi di calcolo del costo dei singoli treni, basati sul concetto del catalogo (legato alla produzione oraria del servizio e non al volume di chilometri ad esso corrispondente), la variazione del corrispettivo non implica una variazione in ugual misura dell'offerta complessiva di servizi.

Nel corso dell'esecuzione del contratto fino all'anno 2013, la Regione Campania è intervenuta nel dicembre del 2010 e nel settembre 2012 con due rimodulazioni del servizio finalizzate alla individuazione di modalità alternative di trasporto sulle relazioni poco frequentate e dove il servizio ferroviario risultava sovradimensionato rispetto alla domanda che lo utilizzava.

Nella rimodulazione del dicembre 2010 gli interventi sono principalmente consistiti nella soppressione del servizio sulle seguenti tratte:

- Benevento – Foggia
- Castellammare di Stabia – Gragnano
- Avellino – Rocchetta Sant'Antonio

Questi interventi insieme ad una prima riprogrammazione dell'offerta sulla rete regionale RFI hanno portato a 770 l'insieme dei treni previsti a catalogo che determinano un'offerta nel giorno feriale medio di circa 700 treni. Il volume annuo della produzione previsto per il 2011 corrispondente a tale offerta di servizi è pari a 10.695.323 treni-km (-10,6% rispetto al 2010). Il corrispettivo erogato dalla Regione Campania per garantire quest'offerta è pari a € 153.160.997 (-7,2% rispetto al 2010).

Nella rimodulazione del settembre 2012 gli interventi sono stati più diffusamente distribuiti su tutta la rete dei servizi regionali. Gli interventi salienti sono stati:

Riduzione delle corse sulla linea 2 della Metropolitana di Napoli e sui servizi suburbani ed extraurbani ad essa afferenti (Napoli C. Flegrei – Salerno, Napoli C. Flegrei – Capua, Formia – Salerno, Napoli – Torre Annunziata);

- Riduzione delle corse sulla direttrice Salerno – Avellino – Benevento;
- Riduzione delle corse sulla direttrice Pozzuoli – Villa Literno;

- Soppressione delle corse a spola tra Castellammare di Stabia e Torre Annunziata;
- Soppressione del servizio extraregionale Sessa Aurunca – Roma;
- Rimodulazione del servizio extraregionale verso la Calabria.

Gli interventi sopradescritti hanno portato a 670 l'insieme dei treni previsti a catalogo che determinano un'offerta nel giorno feriale medio di circa 600 treni. Il volume annuo della produzione previsto per il 2013 corrispondente a tale offerta di servizi è pari a 9.686.057 treni-km (-9,4% rispetto al 2012). Il corrispettivo erogato dalla Regione Campania per garantire quest'offerta è pari a € 142.620.358 (-7,9% rispetto al 2012).

Nella successiva Tabella 2.7, è riportata l'evoluzione dei parametri significativi (Corrispettivo erogato, volume complessivo della produzione e valore medio del corrispettivo per treno-km prodotto) del contratto Regione Trenitalia.

Tabella 2.7: Contratto Trenitalia – Produzione e Corrispettivi nel periodo 2009-2012

Anno di riferimento	Valore Corrispettivo per anno (€)	Variazione percentuale su anno precedente	Treni Km	Variazione percentuale su anno precedente
2009	162.600.000		11.962.536	
2010	165.039.000	1,5%	11.962.536	0,0%
2011	153.160.997	-7,2%	10.695.323	-10,6%
2012	151.581.894	1,1%	10.695.323	0,0%
2013	142.620.358	-7,9%	9.686.057	-9,4%

N.B. I valori di produzione indicati in tabella si riferiscono a volumi preventivati per l'anno corrispondente, al netto delle variazioni di servizio intervenute nel corso dell'anno stesso. I corrispettivi comprendono anche la quota erogata per l'erogazione dei servizi sostitutivi su autobus. I valori relativi alla produzione (colonna Treni-km) comprendono unicamente i dati relativi alla produzione ferroviaria

Per quanto riguarda i servizi del gruppo EAV i contratti tra la Regione e le tre imprese ferroviarie Regionali sono stati sottoscritti nell'anno 2002 e prorogati fino al 2011. L'esercizio fino all'anno 2011 si è mantenuto sostanzialmente uniforme nella struttura e nel dimensionamento dell'offerta. Le variazioni significative che sono intervenute hanno riguardato la necessità di attivare nuovi servizi (incardinati all'interno dei contratti come chilometri aggiuntivi) sulle nuove tratte ferroviarie aperte nel periodo 2002-2011.

Per quanto concerne la rete ferroviaria in gestione a ex Metrocampania Nord Est, si tratta dell'apertura della linea Napoli – Giugliano – Aversa, dapprima aperta fino alla stazione di Mugnano (anno 2005) e successivamente estesa fino ad Aversa (anno 2009).

Per quanto concerne la rete ferroviaria gestita da ex Circumvesuviana, nel corso dell'ultimo decennio, è stato completato il raddoppio tra Napoli Collegamento FS e Poggioreale ed è stato aperto il raccordo Bottegelle – Madonnelle. In questo modo la ex Circumvesuviana ha inserito nel suo programma di esercizio una serie di servizi che interessano principalmente la linea San Giorgio – Napoli e la Napoli – Pomigliano – Acerra a carattere sub metropolitano.

Per quanto concerne la rete gestita da Ex SEPSA, non sono stati completati e/o realizzati interventi che hanno consentito l'attivazione di nuovi servizi ferroviari.

Nell'agosto 2011, a seguito della forte crisi che ha investito il settore, la Regione Campania è intervenuta sottoscrivendo nuovi contratti rimodulando l'offerta di trasporto in modo da garantire dei significativi tagli sia della produzione che dei corrispettivi erogati alle imprese ferroviarie. E' stata prevista una riduzione dell'orario di servizio con la limitazione delle ali del mattino e della tarda sera (per garantire la mobilità dei cittadini che si servono dei servizi regionali in tali fasce orarie è stata prevista l'autosostituzione degli stessi); è stata in generale prevista una forte contrazione dei servizi nei giorni del sabato e dei festivi e, per quanto concerne tutte le linee esercite da ex MetroCampania Nord Est e di alcune linee esercite da ex Circumvesuviana, è stata prevista la chiusura del servizio (opportunitamente autosostituito) nei giorni festivi.

Nella successiva Tabella 2.8 sono riportati i dati relativi ai corrispettivi erogati e ai livelli di produzione delle tre imprese ferroviarie all'anno 2010

Tabella 2.8: Contratti tra la Regione Campania e le imprese del Gruppo EAV dati relativi al 2010

<i>Impresa Ferroviaria</i>	<i>Corrispettivi 2010</i>	<i>Km servizi</i>	<i>Corrispettivo riconosciuto €/treno-km</i>
Ex CIRCUMVESUVIANA	96.669.023	3.942.549	24,52
Ex METROCAMPANIA NORDEST	20.670.302	1.058.876	19,52
EX SEPSA	28.699.510	1.598.690	17,95
"Nuovi" Servizi Ferroviari	13.000.000	950.000	13,68
Totale	159.038.834	7.550.115	21,06

La riga "nuovi servizi ferroviari" indica il corrispettivo erogato dalla Regione per garantire i servizi introdotti sulle linee di nuova apertura di cui si è discusso in precedenza.

Il monte complessivo delle risorse allocate dalla Regione per i servizi ferroviari sulle reti regionali assommava a € 159.000.000.

Nella successiva Tabella 2.9 sono riportati i dati relativi ai corrispettivi e alla produzione di servizi (e, conseguentemente, al valore che segue di corrispettivo per treno-km prodotto) susseguenti gli atti integrativi di Agosto 2011 con i quali la Regione è intervenuta rimodulando i servizi ferroviari regionali.

Tabella 2.9: Contratti tra la Regione Campania e le imprese del Gruppo EAV dati relativi agli atti integrativi ai contratti dell'Agosto 2011

<i>Impresa Ferroviaria</i>	<i>Corrispettivi 2011 (periodo ago-dic)</i>	<i>Km servizi (periodo ago-dic)</i>	<i>Corrispettivo riconosciuto €/treno-km</i>
Ex CIRCUMVESUVIANA	37.655.123	1.360.000	27,69
Ex METROCAMPANIA NORDEST	10.413.578	472.000	22,06
EX SEPSA	11.731.310	583.000	20,12
<i>Totale</i>	<i>59.800.011</i>	<i>2.415.000</i>	<i>24,76</i>

I valori della produzione sono quelli riportati negli atti dell'agosto 2011 che per EX SEPSA sono stati revisionati attraverso ulteriori atti integrativi di settembre 2011.

I programmi di esercizio dell'agosto 2011 sono rimasti in vigore con poche variazioni anche nel 2012. I volumi di produzione previsti per il 2012 sono riportati nella successiva Tabella 2.10. Per EX SEPSA si tratta di un dato desunto direttamente dall'azienda, per le altre due imprese ferroviarie si tratta di stime ricavate da elaborazioni ACAM sulla base dei programmi di esercizio disponibili.

Tabella 2.10: Contratti tra la Regione Campania e le imprese del Gruppo EAV: produzione e corrispettivo del servizio per l'anno 2012

<i>Impresa Ferroviaria</i>	<i>Km servizi</i>	<i>Corrispettivo</i>
Ex CIRCUMVESUVIANA	3.461.250	€ 150.056.298
Ex METROCAMPANIA NORDEST	1.386.575	
EX SEPSA	1.519.190	
<i>Sostitutivi gomma</i>	<i>313.673</i>	

2.2 LA POLITICA REGIONALE PER LA MOBILITÀ

Si indicano di seguito i principali riferimenti normativi di settore e i provvedimenti recentemente adottati in Regione Campania, distinti per le diverse modalità:

Le norme vigenti in materia di TPL in Regione Campania sono le seguenti:

- ✓ Legge Regionale del 28 MARZO 2002 n.3 “Riforma del Trasporto Pubblico LOCALE e sistemi di mobilità della Regione Campania”;
- ✓ Legge Regionale del 26 MARZO 2004 n.5 di modifica della Legge n.3 del 2002;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 1207 del 06.07.2007 “Linee Direttive per il Trasporto Pubblico Locale”;
- ✓ Legge Regionale N. 1 DEL 27 GENNAIO 2012 “Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2012 e pluriennale 2012 – 2014 della Regione Campania (LEGGE FINANZIARIA REGIONALE 2012)” Art. 42 (Disposizioni in materia di trasporto pubblico locale);
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 654 del 13.11.2012 “Progetto di Legge "Trasporto Pubblico Locale - Adempimenti connessi all'art. 3-bis D.L. 13/08/2011, n. 138 conv. con Legge 14/09/2011, n. 148 e ss.mm.ii. (con allegati).
- ✓ Legge Regionale N. 5 DEL 6 MAGGIO 2013 “Disposizioni per la formazione del Bilancio Annuale 2013 e pluriennale 2013 – 2015 della Regione Campania (LEGGE FINANZIARIA REGIONALE 2013)” Art. 1 COMMA 89 (La Regione è designata quale ente di governo del Bacino Unico Regionale);

Trasporto su Gomma

- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 964 del 30 DICEMBRE 2010 “Piano dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, ai sensi degli articoli 5, 16 e 17 della L.R.3/2002;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 37 del 14 FEBBRAIO 2012 “Servizi minimi di trasporto pubblico locale su gomma ai sensi degli articoli 5, 16 e 17 della legge regionale 28 marzo 2002, n. 3, per l'anno 2012”;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 503 del 21 SETTEMBRE 2012 “Ripartizione delle risorse destinate al Patto per l'efficiamento e la razionalizzazione per il TPL in Campania di cui alla DGR n. 37 del 14.02.2012”.

Trasporto Ferroviario

- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 431 del 9 AGOSTO 2012 “ Acquisizione di risorse al bilancio 2012, ai sensi dell’art.29, comma 4, lettera a della L. R. n.7/2002”;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 434 del 9 AGOSTO 2012 “Programmazione dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale esercitato da soc. TRENITALIA”;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 504 del 21 SETTEMBRE 2012 “Delibera di giunta regionale n. 434 del 9/8/2012 . Rimodulazione”.

Trasporto Marittimo

- ✓ Delibera della Giunta Regionale n. 443 del 09/08/2011 - Piano Strategico dei collegamenti marittimi di interesse regionale. Approvazione del programma triennale dei servizi marittimi minimi regionali e degli obblighi di servizio pubblico e relativi profili sanzionatori;
- ✓ Decreto Dirigenziale n.172 del 21/09/2011 “Collegamenti marittimi. Approvazione quadro accosti dei servizi minimi e residuali con validita' dall'1.10.2011 al 31.12.2013. (con allegati).”
- ✓ Delibera della Giunta Regionale n. 857 del 30/12/2011 - Piano Strategico dei collegamenti marittimi di interesse regionale. Parziale rimodulazione del programma triennale dei servizi marittimi minimi regionali e servizi dalla Caremar Spa ed approvato con delibera di giunta Regionale n.443 del 9 agosto 2011;

Sistema Tariffario

- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n. 963 del 30 DICEMBRE 2010 “Sistema Tariffario Integrato UNICO CAMPANIA. Rimodulazione livelli tariffari massimi dei titoli di viaggio e inserimento nuovo Titolo di viaggio U1. Con Allegati”;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n.611 del 19 OTTOBRE 2012 “Introduzione nuovi titoli di viaggio aziendale”;
- ✓ Delibera Giunta Regione Campania n.88 del 26 MARZO 2013 “Introduzione nuovi titoli di viaggio aziendale- Politica Tariffaria Regionale”.

2.3 L'APPLICAZIONE DELL'ART. 3-BIS E L'INDIVIDUAZIONE DEL BACINO REGIONALE

In materia del trasporto pubblico regionale e locale le Regioni detengono i compiti di programmazione e vigilanza e tutte le funzioni di natura amministrativa che richiedono un unitario esercizio a livello regionale. In riferimento a tale principio di unitarietà regionale, l'art. 3-bis del Decreto Legge 13/08/2011 n. 138 conv. con Legge 14/09/2011 n. 148, modificato ed integrato, da ultimo, dall'art.53 del Decreto Legge "Sviluppo" del 22/06/2012 n. 83, prevede che a tutela della concorrenza e dell'ambiente, le regioni e le province autonome di Trento e Bolzano organizzino lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica - tra cui il trasporto pubblico regionale e locale - definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi, entro il termine del 30 giugno 2012. Il citato art. 3-bis stabilisce, inoltre, che la dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali, di norma, deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale. A ciò va aggiunto che, con specifico riferimento alla Regione Campania, l'art. 16 del richiamato D.L. "Sviluppo" n. 83/2012 - intitolato "Disposizioni urgenti per la continuità dei servizi di trasporto" - individua e fa coincidere l'ambito o bacino territoriale ottimale con il territorio della stessa Regione Campania.

Pertanto, nell'attuale assetto normativo del Trasporto Pubblico Locale, come risultante dagli ultimi interventi del Legislatore statale, e tenuto conto dei pareri espressi nella specifica materia dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (vedasi, tra gli altri, il parere AS935 del 16/05/2012 sul Bollettino AGCM n. 18/2012), la Regione Campania ha attuato il processo di riorganizzazione ed ottimizzazione del trasporto pubblico locale con tutte le modalità esercito, secondo obiettivi di contenimento della spesa pubblica, di liberalizzazione e di concorrenza, perseguendo economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza dei servizi e l'efficacia dell'azione amministrativa.

Tale processo ha condotto all'individuazione del "Bacino Unico Ottimale del Trasporto Pubblico Locale", il cui perimetro coincide con il territorio della Regione e alla "naturale" individuazione della Regione stessa quale Ente di Governo del bacino.

Tale riconoscimento è avvenuto con la Legge Finanziaria Regionale n. 5 del 6 maggio 2013, precisamente con l'art.1 comma 89, che così recita: "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale".

Tale processo, comunque, è avvenuto senza dimenticare il principio di leale collaborazione tra Istituzioni e prevedendo la costituzione di Comitati di Indirizzo e di Monitoraggio dei Servizi di TPL con gli Enti Locali interessati (art.1 comma 90 Legge Finanziaria Regionale n. 5 del 6 maggio 2013).

Si riepilogano, di seguito, alcune delle analisi tecniche a supporto dell'orientamento prescelto.

Nella strategia complessiva di sviluppo della Regione Campania, il Settore dei Trasporti riveste un ruolo di centralità per le specifiche finalità trasportistiche e territoriali, quali il collegamento fra le diverse parti della Regione, la riduzione del traffico, della congestione e dell'inquinamento nelle città e nelle aree metropolitane, l'accessibilità delle aree interne e costiere, il rafforzamento della rete a supporto del pendolarismo e del sistema produttivo regionale.

La Regione Campania ha individuato nel Sistema di Metropolitana Regionale, articolato nelle sue diverse componenti, la struttura portante per conseguire uno sviluppo sostenibile del territorio al fine di dare concreta ed adeguata risposta alle sempre più pressanti esigenze di mobilità delle aree metropolitane ad altissima densità e di connessione tra i diversi poli e le diverse aree della Regione.

In tale prospettiva di centralità dei servizi ferroviari regionali e dell'intermodalità per tutta la mobilità regionale per le connessioni tra i diversi poli e le diverse aree regionali, nel disegno di una rete interconnessa, i servizi di trasporto pubblico su gomma assumono, laddove presente l'offerta di trasporto su ferro, il ruolo essenziale di servizi di "adduzione" alla rete ferroviaria e distribuzione sul territorio e, comunque, di connessione in aree locali e tra i diversi poli in assenza di servizi ferroviari. Per le aree interne della Regione, meno servite dal trasporto ferroviario, la rete dei servizi su gomma deve essere tale da rispondere in modo efficace alle esigenze di mobilità dei cittadini sia a livello locale sia verso i grandi attrattori regionali.

Anche i servizi marittimi di interesse regionale rappresentano una componente della rete integrata dei trasporti, garantendo, in particolare, la continuità territoriale delle Isole del Golfo, attraverso servizi interconnessi con la rete del trasporto pubblico su gomma e su ferro.

Per le diverse modalità di trasporto pubblico (gomma, ferro, mare) sussiste, quindi, una innata ed imprescindibile necessità di coordinamento centralizzato a livello regionale delle attività di pianificazione e di programmazione dei servizi di trasporto pubblico locale, in modo tale da assicurarne l'esercizio efficiente ed efficace, da ottimizzare i servizi minimi eliminando le sovrapposizioni e ridefinendo gli stessi in un'ottica di efficienza e di aggiornamento della domanda di mobilità.

Inoltre, il coordinamento centralizzato a livello regionale consente, nella fase di monitoraggio e di esercizio dei servizi, di intervenire in maniera ottimale sugli stessi, in termini di maggiore efficienza ed efficacia anche in relazione alla necessità di adeguamento dell'offerta dei servizi, tenuto conto della

continua evoluzione delle esigenze di mobilità, garantendo l'universalità/flessibilità sinergica del servizio, senza così trascurare i territori a domanda debole.

Altro elemento fondamentale per una ottimizzazione complessiva del settore è quello legato alla definizione della dimensione ideale minima di un'azienda che opera nel Trasporto Pubblico Locale.

Attualmente il settore del Trasporto Pubblico Locale in Campania è eccessivamente frammentato ed inefficiente. In base ai dati del Conto Nazionale Trasporti 2009-2010, la Regione presenta il più alto numero di aziende di TPL tra le Regioni italiane, seconda solo dopo la Sicilia, e la gran parte di queste Aziende presenta un numero esiguo di addetti (il 44% tra 1 e 5; il 21% tra 6 e 10);

Si è reso, quindi, necessario, nella fase di riprogrammazione dei servizi in Campania, puntare anche alla crescita dimensionale delle aziende, perseguendo così economie di scala e di differenziazione.

Merita evidenziare che, al fine di conseguire la massima efficienza in termini di produttività ed, al tempo stesso, al fine di garantire lo svolgimento di un effettivo confronto competitivo fra gli operatori, ferma la gestione unitaria del processo, il bacino unico regionale sarà suddiviso in lotti. La definizione dei lotti sarà eseguita secondo i seguenti criteri ed obiettivi:

- contenimento della spesa pubblica;
- liberalizzazione e concorrenza;
- economie di scala;
- differenziazione;
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa.

3 ANALISI DI BASE PER LA DEFINIZIONE DEI FABBISOGNI AI FINI DELLA RIPROGRAMMAZIONE

3.1 ASSETTO TERRITORIALE E SOCIO-ECONOMICO DELLA REGIONE



Figura 3.1 : Carta fisica della Regione Campania

3.1.1.1 Caratteristiche orografiche della Regione Campania

La Campania si estende su di una superficie di 13.590 kmq. Il 48% del territorio regionale è collinare, il 12% montuoso ed il 40% pianeggiante. La dorsale appenninica centrale, da nord-ovest a sud-est, comprende i massicci del Matese ai quali appartiene la cima più alta della Regione con i suoi 2050 metri, del Taburno, dell'Avella, del Terminio, del Cervialto, dell'Alburno, del Cervati ed è accompagnata verso est da una zona di altopiani e conche come ad esempio Benevento, Montecalvo Irpino ed Ariano irpino.

Ad oriente dei massicci dell'Alburno e del Cervati si estende il Vallo di Diano. La zona costiera è invece caratterizzata da massicci vulcanici (Somma-Vesuvio, Campi Flegrei) e di origine sedimentaria (monti Lattari e Massico). La Pianura Campana propriamente detta, fertile ed intensamente popolata comprende la piana del fiume Garigliano e quella del fiume Volturno a nord e a sud di quest'ultima la valle del fiume Sarno. Il restante territorio di pianura comprende la pianura del fiume Sele a sud, formante la piana di Pesto e la pianura di Salerno.

Tra i corsi d'acqua più importanti, il Calore che è un affluente del Volturno e del Sele e sfocia come questi nel Mar Tirreno. Altri corsi d'acqua come il fiume Ofanto sfociano nel Mare Adriatico. Tra i laghi, vicino alla costa, il Lago di d'Averno che è di origine vulcanica, il Fusaro costiero e il Lago di Matese che è invece di origine carsica. La costa si presenta regolare e pianeggiante, interrotta in un solo tratto dalla foce del Delta Volturno. Si presenta con alte scogliere rocciose spioventi alternate a distese pianeggianti nella parte centrale. Verso sud, Capo Palinuro è l'unico posto con coste sabbiose (Tabella 3.1, Tabella 3.2).

Tabella 3.1: Parametri territoriali – superficie regionale totale suddivisa per estensione dei comuni disaggregati per classi di abitanti (dati ISTAT 2011)

PARAMETRI TERRITORIALI	Superficie (kmq)	% superficie territoriale regionale
Regione Campania	13.590	
Superficie comuni > 100.000 abitanti	272	2%
50.000 < Superficie comuni < 100.000 abitanti	551	4%
10.000 < Superficie comuni < 50.000 abitanti	2.600	19%
5.000 < Superficie comuni < 10.000 abitanti	2.251	17%
Superficie comuni < 5.000 abitanti	7.908	58%

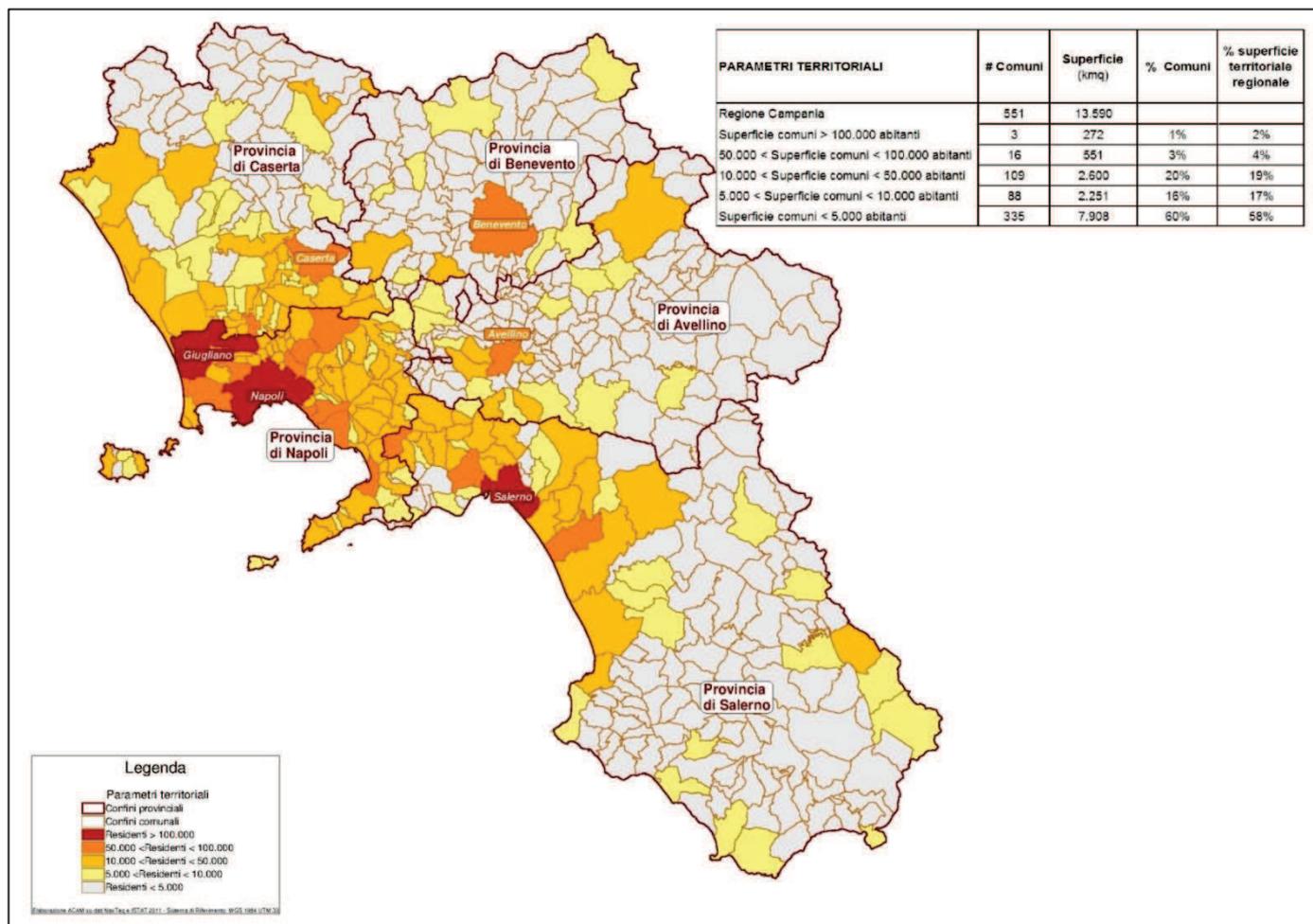


Figura 3.2 Carta dei Parametri territoriali – suddivisione per numero di abitanti della superficie regionale (dati ISTAT 2011)

Tabella 3.2: Parametri territoriali – suddivisione altimetrica della superficie regionale (dati ISTAT 2011)

PARAMETRI TERRITORIALI	Comuni	Superficie (kmq)	% Comuni	% superficie territoriale regionale
Regione Campania	551	13.590		
Zona altimetrica di pianura (altitudini < 300m)	269	5.492	49%	40%
Zona altimetrica di collina (300m < altitudini < 700m)	243	6.526	44%	48%
Zona altimetrica di montagna (altitudini > 700m)	39	1.564	7%	12%

1) Per la definizione di zone altimetriche di montagna, collina e pianura

si rimanda alla pubblicazione Istat "Circoscrizioni statistiche" - metodi e norme, serie C, n. 1, agosto 1958:

Zona montana: territorio avente altitudini non inferiori a 700 m;

zona collinare: territorio avente altitudini inferiori a 700 m;

zona di pianura: territorio avente altitudini non superiori a 300 m.

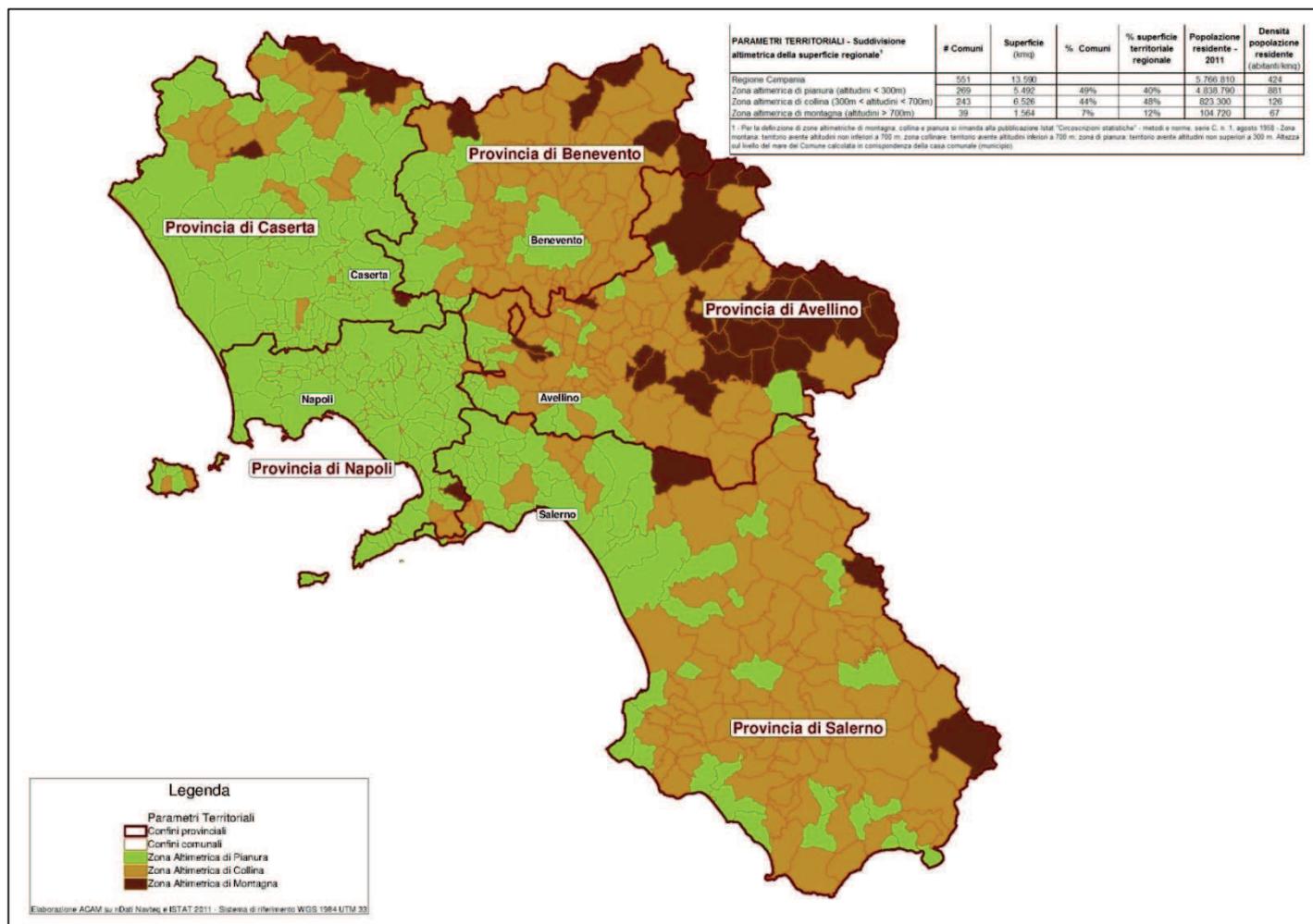


Figura 3.3 : Carta dei Parametri territoriali – suddivisione altimetrica della superficie regionale (dati ISTAT 2011)

3.1.1.2 La provincia di Avellino

La provincia di Avellino è la seconda per estensione di tutta la regione non ha sbocchi al mare e confina a nord-ovest con la provincia di Benevento, a nord-est con la Puglia (provincia di Foggia), a sud-est con la Basilicata (provincia di Potenza), a sud con la provincia di Salerno, a ovest con la provincia di Napoli.

Il territorio della provincia di Avellino è caratterizzato per la quasi totalità da altopiani e rilievi anche di notevoli dimensioni, ospita 5 delle 10 vette più alte della Campania:

- Cervialto - 1809 mslm;
- Terminio - 1806 mslm;
- Collolongo - 1675 mslm;
- Raiamagra - 1672 mslm;

- Monte Partenio (Montevergine) - 1480 mslm.

Il monte Cervialto (1.809 mslm) è la quinta cima della Campania.

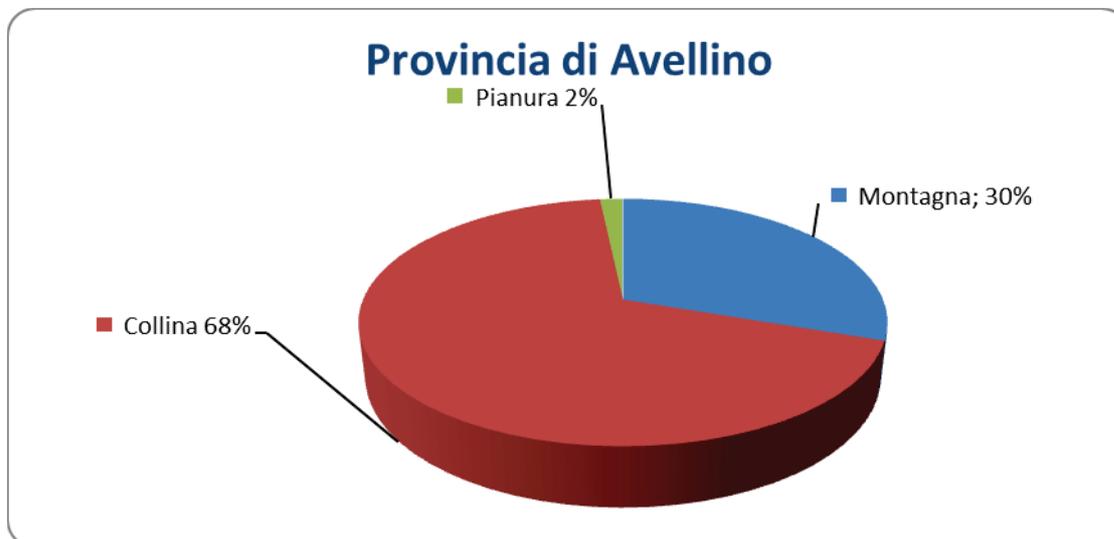


Figura 3.4 Suddivisione altimetrica Provincia di Avellino

I suoi comuni fanno quasi tutti parte del territorio storico dell'Irpinia, tranne il Baianese ed il Vallo di Lauro storicamente più vicini all'Agro Nolano e la Valle Caudina che gravita essenzialmente sul beneventano.

3.1.1.3 La provincia di Benevento

La provincia di Benevento è la più piccola in termini di estensione della Regione Campania, non ha sbocchi al mare e confina a nord con il Molise, da nord-ovest a sud con la provincia di Caserta, a nord-est con la Puglia (provincia di Foggia), a sud-est con la provincia di Avellino.

Geomorfologicamente la provincia di Benevento ha essenzialmente la forma di una conca molto accidentata composta dal medio e basso bacino del fiume Calore, del Fortore e di parte del Taburno (affluenti entrambi del fiume Volturno). E' caratterizzata per la maggior parte da territorio collinare racchiuso tra i massicci del Matese a nord, i monti della Daunia ad est e dalle ultime pendici del Partenio e del Terminio a sud.

Le principali aree pianeggianti sono la Valle Caudina, che rappresenta anche l'area più densamente popolata a parte il capoluogo, la piana di Solopaca (caratterizzata dalla confluenza del Calore col Volturno), la piana di Benevento e la piana di Apice.

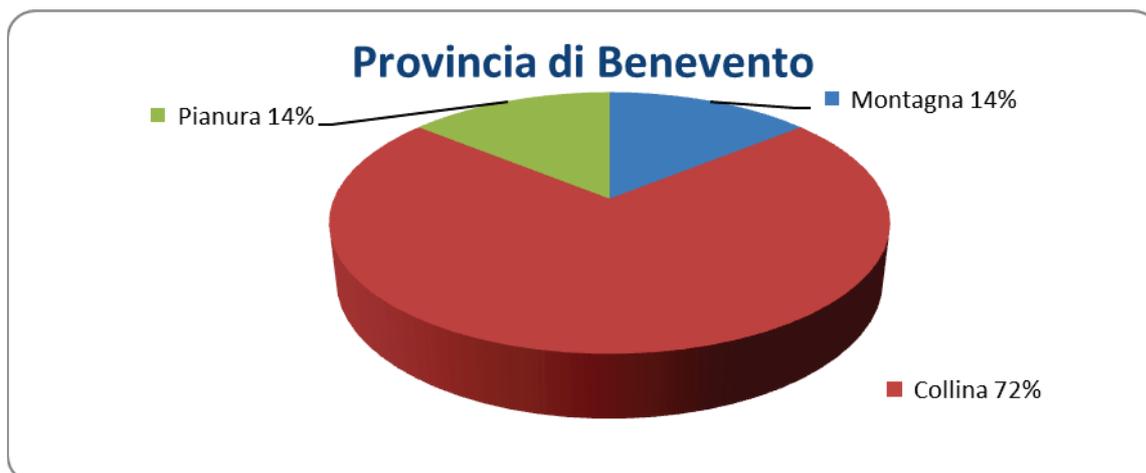


Figura 3.5 Suddivisione altimetrica Provincia di Benevento

I suoi comuni fanno tutti parte del territorio storico del Sannio, insieme con il vicino Molise e la parte della provincia di Caserta alle pendici del Matese.

3.1.1.4 La provincia di Caserta

La provincia di Caserta è la terza per estensione della Campania dopo Salerno ed Avellino.

Racchiude territori altamente disomogenei comprendendo a nord l'area del Matese geograficamente, storicamente e culturalmente sannita, a nord-ovest i comuni alle pendici del Monte Lungo gravitanti sul basso Lazio frusinate ed a sud l'area aversana ormai conurbata con i comuni a nord di Napoli.

Anche geomorfologicamente la provincia di Caserta è fortemente eterogenea, racchiudendo sia i monti del Matese che toccano i 2.000 metri che le pianure costiere del litorale domitio in alcuni punti sotto il livello del mare che grandi aree urbane come Caserta ed Aversa. Confina a Nord con il basso Lazio, ad est con il Molise e la provincia di Benevento ed a sud con la provincia di Napoli.

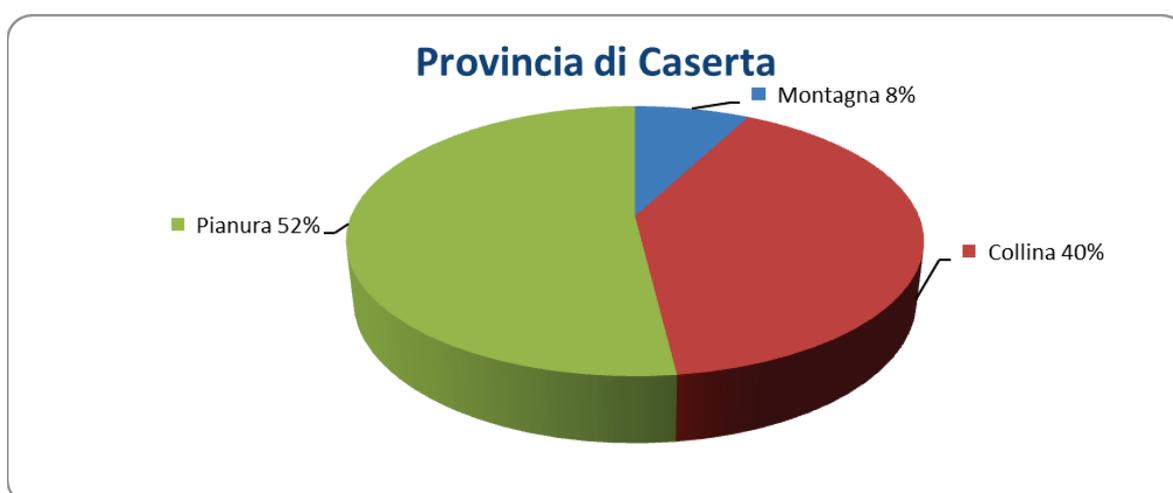


Figura 3.6 Suddivisione altimetrica Provincia di Caserta

I suoi comuni fanno parte, come già ricordato, di aree territorialmente e culturalmente disomogenee che vanno dalla grande pianura conosciuta col nome di Terra di Lavoro, che va da Sessa Aurunca ed i confini con il Lazio fino alla conurbazione napoletana ed ai Campi Flegrei, all'alto corso del fiume Volturno ed ai confini con il Molise che sono ricompresi nel territorio storico del Sannio.

3.1.1.5 La provincia di Napoli

La provincia di Napoli è la più popolata ed urbanizzata della Regione. Il Capoluogo e la sua conurbazione occupano un'area che va dai confini con la provincia di Caserta a nord, al Vallo di Lauro ricadente nei confini amministrativi della provincia di Avellino, fino all'Agro Nocerino Sarnese ed alla Costiera Amalfitana appartenenti alla provincia di Salerno.

Il territorio è in gran parte pianeggiante con l'eccezione del Vesuvio e della costiera sorrentina.

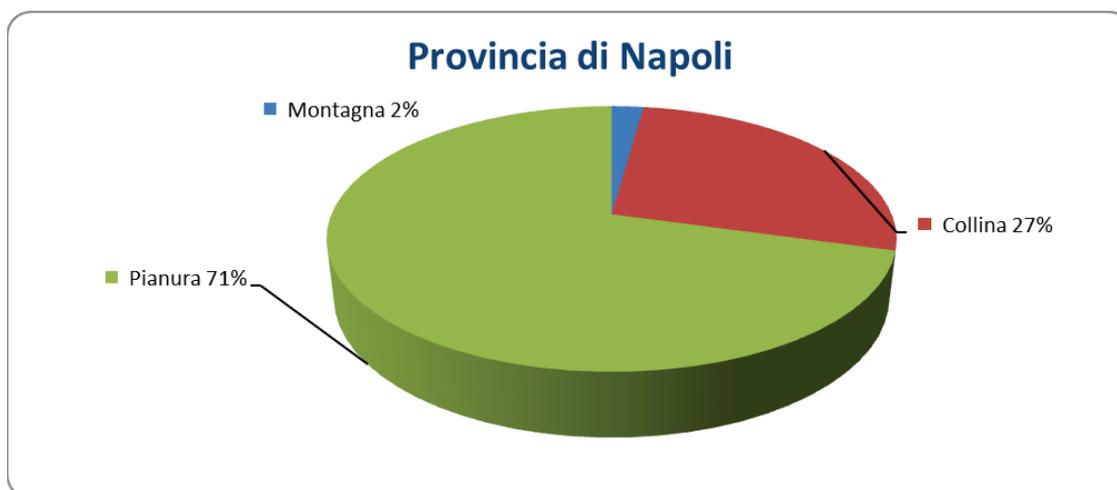


Figura 3.7 Suddivisione altimetrica Provincia di Napoli

3.1.1.6 La provincia di Salerno

La provincia di Salerno è la più grande d'Italia e comprende una varietà molto eterogenea di territori geomorfologicamente, storicamente e culturalmente diversi.

Le realtà locali geograficamente e culturalmente maggiormente distinte sono essenzialmente la Costiera Amalfitana, contigua ed affine territorialmente alla Costiera Sorrentina, l'Agro Nocerino Sarnese, dalle caratteristiche simili all'agro nolano, la Piana del Sele, il Vallo di Diano, il Cilento e le aree interne dai Monti Alburni fino al confine con la Basilicata.



Figura 3.8 Suddivisione altimetrica Provincia di Salerno

3.1.2 PARAMETRI SOCIO-ECONOMICI

Popolazione residente e densità demografica

Al 9 ottobre 2011¹, data di riferimento del 15° Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, la popolazione residente in Campania ammonta a 5.766.810 unità, dei quali 2.971.028 femmine (51,5%) e 2.795.782 maschi. La densità della popolazione è pari a 424 abitanti/kmq (Tabella 3.3).

Tabella 3.3 : Regione Campania – principali indicatori territoriali

REGIONE CAMPANIA	PRINCIPALI INFORMAZIONI	
	Superficie (kmq)	13.590
	Popolazione residente	5.766.810
	Province	5
	Comuni	551
	Densità (abitanti/kmq)	424

La popolazione censita si distribuisce per oltre la metà nella provincia di Napoli (3.054.956 unità residenti, pari al 53% del totale regionale), per il 19,0% nella provincia di Salerno (1.092.876 unità), per il 15,7% nella provincia di Caserta (904.921 unità), per il 7,4% nella provincia di Avellino (429.157 residenti) e per il 4,9% in quella di Benevento (Tabella 3.4).

¹ Dati ISTAT- 31 gennaio 2012- Il Censimento in pillole - Campania

Tabella 3.4 Popolazione residente per provincia – 15°Censimento ISTAT – (dati al 9/10/ 2011)

Popolazione residente per provincia – Censimento 2011			
PROVINCE	Popolazione residente	Densità (Abitanti per Km ²)	Numero Comuni
<i>Caserta</i>	904.921	342,9	104
<i>Benevento</i>	284.900	137,6	78
<i>Napoli</i>	3.054.956	2.608,60	92
<i>Avellino</i>	429.157	153,7	119
<i>Salerno</i>	1.092.876	222,2	158
Campania	5.766.810	424,3	551

La densità abitativa (Figura 3.9), espressa dal rapporto tra la popolazione residente e la superficie territoriale, raggiunge il valore massimo di 2.608,6 abitanti per km² nella provincia di Napoli.

Nel dettaglio (Tabella 3.5), nel comune capoluogo di regione la densità abitativa² è pari a 8.203,3 residenti per km², seguono Salerno con 2.249,1 abitanti per km², Avellino e Caserta rispettivamente con 1.783,0 e 1.403,1 residenti per km². La densità della popolazione residente risulta essere più contenuta nel comune di Benevento (473,1) che è caratterizzato, peraltro, da una superficie territoriale molto ampia.

Rilevante è l'estensione dell'area metropolitana di Napoli che è caratterizzata dalla conurbazione di comuni con più di 2.000 abitanti per km², sia verso nord che lungo la zona costiera del golfo di Napoli e nell'area stabiese. Di contro, le zone interne montuose delle province di Avellino, Salerno e dell'alto beneventano e casertano sono caratterizzate da valori inferiori a 50 residenti per chilometro quadrato.

Tabella 3.5 Popolazione residente nei Comuni capoluogo di provincia – 15°Censimento ISTAT – (dati al 9/10/ 2011)

Popolazione residente per Comune – Censimento 2011		
COMUNE	Popolazione residente	Densità (Abitanti per Km ²)
<i>Caserta</i>	75.640	1403,1
<i>Benevento</i>	61.489	473,1
<i>Napoli</i>	962.003	8.203,30
<i>Avellino</i>	54.222	1783
<i>Salerno</i>	132.608	2249,1

² "L'ITALIA DEL CENSIMENTO STRUTTURA DEMOGRAFICA E PROCESSO DI RILEVAZIONE –CAMPANIA" – pubblicato da ISTAT

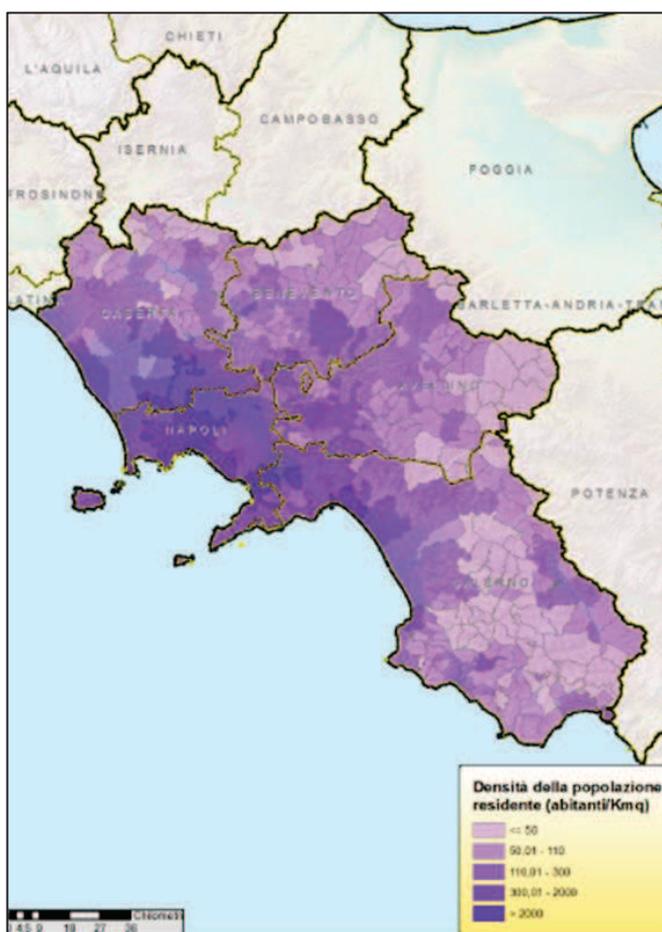


Figura 3.9: Densità della popolazione residente (abitanti/kmq) (fonte : Censimento Istat 2011)

Tabella 3.6 Popolazione residente per provincia – 14°Censimento ISTAT – (dati al 2001)

Popolazione residente per provincia – Censimento 2001			
PROVINCE	Popolazione residente	Densità (Abitanti per Km ^q)	Numero Comuni
<i>Caserta</i>	852.872	323,18	104
<i>Benevento</i>	287.042	138,63	78
<i>Napoli</i>	3.059.196	2.612,22	92
<i>Avellino</i>	429.178	153,71	119
<i>Salerno</i>	1.073.643	218,29	158
Campania	5.701.931	419,53	551

Tabella 3.7 Popolazione residente nei Comuni capoluogo di provincia – 14°Censimento ISTAT – (dati al 2001)

Popolazione residente per Comune– Censimento 2001		
COMUNE	Popolazione residente	Densità (Abitanti per Km ^q)
Caserta	75.208	1.395,09
Benevento	61.791	475,42
Napoli	1.004.500	8.565,69
Avellino	52.703	1.733,05
Salerno	138.188	2.343,74

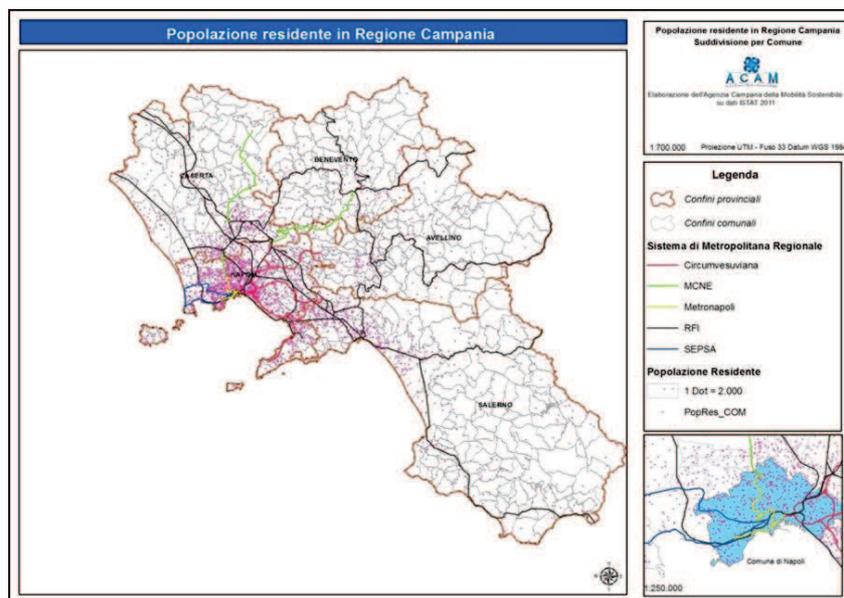


Figura 3.10 Popolazione residente e densità territoriale (Istat 2001)

Rispetto al 2001, quando si contarono 5.701.931 residenti (Tabella 3.6), l'incremento è dell'1,1% (+64.879 unità), da attribuire esclusivamente alla componente straniera. Infatti, nel decennio intercensuario la popolazione campana di cittadinanza italiana è diminuita di 44.430 individui, mentre quella straniera³ è aumentata di 109.333 unità.

Sulla base dei risultati censuari (Tabella 3.8), si evince che nell'arco dell'ultimo decennio intercensuario la popolazione straniera abitualmente dimorante in Campania è più che triplicata, passando da 40.428 a 149.761 unità.

Tabella 3.8 Stranieri residenti per provincia – Censimenti del 2001 e 2011 (valori assoluti) dati ISTAT

Stranieri residenti per provincia Censimenti 2001-2011		
PROVINCE	2001	2011
<i>Caserta</i>	7.260	29.646
<i>Benevento</i>	1.490	5.650
<i>Napoli</i>	22.375	71.275
<i>Avellino</i>	2.930	9.374
<i>Salerno</i>	6.373	33.816
Campania	40.428	149.761

³ Con riferimento alla componente straniera il campo di osservazione del censimento comprende le persone che risultano abitualmente dimoranti in Italia e che non hanno cittadinanza italiana, inclusi gli apolidi. Per gli stranieri non comunitari, il requisito per essere censiti come residenti, oltre alla dimora abituale, è il possesso di un regolare titolo a soggiornare in Italia.

La Tabella 3.9 mostra la distribuzione della popolazione residente in Campania per zone altimetriche; come si evince dalla lettura dei dati, la maggior parte della popolazione (circa 84%) vive in zone altimetriche di pianura (altitudini < 300m), il 14% in zone altimetriche di collina (300m < altitudini < 700m), solo il 2% dei residenti vive in zone altimetriche di montagna (altitudini > 700m).

Tabella 3.9: Parametri socioeconomici – popolazione (dati 2011)

PARAMETRI SOCIOECONOMICI popolazione	Comuni	% Comuni	Popolazione residente	Densità popolazione residente
Regione Campania	551		5.766.810	424
Zona altimetrica di pianura (altitudini < 300m)	269	49%	4.838.790	881
Zona altimetrica di collina (300m < altitudini < 700m)	243	44%	823.300	126
Zona altimetrica di montagna (altitudini > 700m)	39	7%	114.720	67

Indicatori di occupazione

La **Tabella 3.10** riporta gli Indicatori di occupazione. Si tratta del tasso di disoccupazione, dato dal rapporto tra le persone in cerca di occupazione e le forze di lavoro, e del tasso di occupazione, dato dal rapporto tra gli occupati e la popolazione di 15 anni e più.

Il tasso di disoccupazione risulta in media, a livello nazionale, pari al 10,7%.

Con il 19,26 % la Campania si conferma nei primi posti nella graduatoria delle regioni con il tasso di disoccupazione più alto. In particolare la Provincia di Napoli fa registrare l'indice di disoccupazione più alto rispetto alle altre province campane.

Dalla lettura dei dati disaggregati per maschi e femmine, riferiti alla Campania si evince come la regione rilevi maggiori difficoltà nell'assorbire la domanda di lavoro femminile (tasso di occupazione: 51,23%), rispetto a quella maschile.

Tabella 3.10 Parametri socioeconomici - Indicatori di occupazione valori percentuali (Dati ISTAT 2012)

Indicatori di occupazione - Dati ISTAT 2012	Tasso di disoccupaz.	Tasso di disoccupaz. giovanile (15-24 anni)	Tasso di disoccupaz. giovanile femminile (15-24 anni)	Tasso di disoccupaz.g iovanile maschile (15-24 anni)	Tasso di occupaz. (15-64 anni)	Tasso di occupaz. (55-64 anni)	Tasso di occupaz. maschile (15-64 anni)	Tasso di occupaz. femminil e (15-64 anni)	Forze di lavoro (15 anni e oltre) (valori assoluti migliaia di unità)
ITALIA	10,7%	35,3%	37,5%	33,7%	56,8%	40,4%	47,1%	66,5%	25.574
Regione Campania	19,26 %	48,22%	51,23%	46,30%	39,97%	36,49%	52,69%	27,60%	1.966
Provincia di Caserta	13,98%	38,32%	39,71%	37,54%	39,28%	33,55%	51,27%	27,51%	287

Indicatori di occupazione - Dati ISTAT 2012	Tasso di disoccupaz.	Tasso di disoccupaz. giovanile (15-24 anni)	Tasso di disoccupaz. giovanile femminile (15-24 anni)	Tasso di disoccupaz.g. iovanile maschile (15-24 anni)	Tasso di occupaz. (15-64 anni)	Tasso di occupaz. (55-64 anni)	Tasso di occupaz. maschile (15-64 anni)	Tasso di occupaz. femminil e (15-64 anni)	Forze di lavoro (15 anni e oltre) (valori assoluti migliaia di unità)
Provincia di Benevento	14,52%	47,18%	55,39%	41,83%	44,41%	42,35%	55,99%	32,85%	98
Provincia di Napoli	22,60%	53,56%	53,36%	53,70%	36,57%	35,12%	49,44%	24,23%	995
Provincia di Avellino	15,24%	39,23%	54,92%	30,24%	47,17%	37,16%	61,36%	32,91%	164
Provincia di Salerno	17,63%	44,54%	49,78%	41,47%	46,07%	40,39%	58,59%	33,79%	422

Indicatori sintetici della struttura per età della Regione Campania

Nella Tabella 3.11 sono riportati alcuni indicatori sintetici della struttura per età della Regione Campania relativi all'ultimo Censimento⁴, basati sulla (convenzionale) ripartizione della popolazione in tre categorie: le età pre-lavorative (da 0 a 14 anni), le età lavorative (da 15 a 64 anni) e le età post lavorative (65 anni e oltre). Si tratta dell'Indice di dipendenza degli anziani (rapporto percentuale tra le persone nelle età post lavorative e quelle nelle età lavorative) dell'Indice di dipendenza dei giovani (rapporto percentuale tra popolazione con meno di 15 anni e popolazione da 15 a 64 anni), e la Popolazione che invecchia (rapporto percentuale tra la popolazione di età 65 e oltre e la Popolazione totale).

Tabella 3.11 : Parametri socioeconomici - Indicatori di dipendenza (Dati ISTAT 2011)

Indici di dipendenza Dati ISTAT 2011 ^a	Popolaz. totale	Popolaz. di età 65+	Popolaz. di età 15-64 anni	Popolaz. di età 0-14 anni	Indice di dipendenza degli anziani ¹ (%)	Indice di dipendenza giovanile ² (%)	Popolaz. che invecchia ³ (%)	Numero studenti scuole superiori	Numero studenti universitari
Regione Campania	5.766.810	998.764	3.884.283	932.496	26%	24%	17%	338.708	192.327 202.814 ^b
Provincia di Caserta	904.921	145.685	614.863	151.784	24%	25%	16%	54.627	
Provincia di Benevento	284.900	62.343	186.486	38.738	33%	21%	22%	16.102	
Provincia di Napoli	3.054.956	491.660	2.065.385	523.259	24%	25%	16%	180.318	
Provincia di Avellino	429.157	89.075	284.942	58.878	31%	21%	21%	22.437	
Provincia di Salerno	1.092.876	210.001	732.607	159.837	29%	22%	19%	65.224	

¹Popolazione di età 65+/Popolazione di età 15-64
²Popolazione di età 0-14/Popolazione di età 15-64
³Popolazione di età 65+/Popolazione totale
^aFonte: <http://dati.istat.it/Index.aspx>
^bAnno di indagine 2009 (comprensivo di studenti con regione di residenza esterna alla Campania)

Dall'esame dei dati risulta che la struttura per età della popolazione si presenta molto diversificata a livello provinciale.

L'indice relativo alla popolazione che invecchia (nel 2011) risulta inferiore alla media regionale nelle province di Napoli (16%) e Caserta (16%), mentre le province di Benevento, Avellino e Salerno, sono caratterizzate da una struttura della popolazione che vede nettamente prevalere le classi di età anziane rispetto a quelle più giovani (in queste province l'indice raggiunge, rispettivamente, i valori di 22%, di 21% e di 19%).

L'indice di dipendenza dei giovani, si attesta intorno a 25 punti percentuali nelle province di Napoli e Caserta mentre nelle province di Avellino, Benevento e Salerno oscilla intorno a 20 punti percentuali. Di contro, l'indice di dipendenza degli anziani, che esprime quante persone in età non lavorativa (65 anni e più) gravano su 100 persone in età lavorativa (15-64 anni), presenta i valori più bassi, intorno a 24 punti, nelle province di Napoli, Caserta e Salerno mentre i valori più elevati, intorno ai 30 punti, si registrano nelle altre province.

Va evidenziato che gli indici di dipendenza (dei giovani e degli anziani) rappresentano una misura della sostenibilità economica e sociale della struttura di una popolazione e indicano, nel confronto con gli analoghi indici calcolati per l'anno 2001 (Tabella 3.12), che in Campania è in atto uno spostamento del carico sociale⁵ dalla cura dei più giovani all'accudimento dei più anziani.

Tabella 3.12: Indicatori di dipendenza (dei giovani, degli anziani e totale) ai Censimenti 2001 e 2011- valori percentuali (Dati ISTAT 2011)

Indice di dipendenza (Carico sociale)						
PROVINCE	GIOVANI		ANZIANI		TOTALE	
	2011	2001	2011	2001	2011	2001
Caserta	25%	29%	24%	20%	49%	48%
Benevento	21%	25%	33%	31%	54%	56%
Napoli	25%	29%	24%	18%	49%	47%
Avellino	21%	25%	31%	29%	52%	54%
Salerno	22%	26%	29%	25%	51%	51%
Campania	24%	28%	26%	21%	50%	49%

⁵ Somma dei due indici di dipendenza

Fattori Economici

Mensilmente l'ISTAT calcola gli indici dei prezzi al consumo. Tali indici vengono utilizzati per la misura e l'analisi dell'inflazione e fanno riferimento alla dinamica dei prezzi al consumo nel corso del tempo nel nostro paese.

Accanto a questi indici esiste un'altra tipologia di numeri indice di prezzo, noti come indici di Parità del Potere d'Acquisto (PPA). Questi ultimi misurano le differenze tra il livello medio dei prezzi di un paniere standard di prodotti in una determinata area geografica e quello medio calcolato per il complesso delle aree.

Nel 2009 l'Istat ha avviato, in collaborazione con Unioncamere e con l'Istituto Tagliacarne, una rilevazione delle parità regionali dei poteri d'acquisto (PPA) i cui risultati si riferiscono ai comuni capoluogo di regione.

Nel dettaglio gli indici PPA sono stati calcolati per 20 città italiane, la maggior parte delle quali capoluogo di regione, con dati dettagliati per i principali aggregati nei quali si articola la spesa per consumi delle famiglie: Generi alimentari, bevande e tabacchi; Abbigliamento e calzature; Abitazione, acqua, energia elettrica e combustibili; Mobili, articoli e servizi per la casa; Servizi sanitari e spese per la salute; Trasporti e comunicazioni; Istruzione, servizi ricettivi e ricreativi; Altri beni e servizi.

Ciò ha consentito di stimare le differenze nel livello generale dei prezzi al consumo tra le diverse città oggetto di analisi. Ovviamente va considerato che i livelli dei prezzi al 2009 hanno risentito anche dell'inflazione manifestatasi negli anni precedenti, notevolmente differenziata tra le diverse città.

Dalle rilevazioni è emerso che nel 2009 i differenziali nei livelli dei prezzi al consumo tra le diverse città italiane risultano non trascurabili. In generale, i prezzi registrati nelle città settentrionali sono superiori a quelli dei capoluoghi del Centro e soprattutto del Mezzogiorno del Paese (Tabella 3.13). La città più cara è risultata essere Bolzano (105,6) e quella meno cara è Napoli (93,8).

Il prodotto interno lordo (Pil) rappresenta il risultato finale dell'attività di produzione di beni e servizi delle unità produttrici residenti. Rapportandolo alla popolazione residente (Pil pro capite) si ottiene una delle più importanti misure del benessere di un paese, nonché il principale indicatore utilizzato nei modelli di crescita economica.

Il Pil utilizzato per l'analisi dei dati regionali è misurato da ISTAT ai prezzi di mercato, cioè al valore al quale i beni sono scambiati. Inoltre è valutato in termini reali per depurare la variazione dei volumi dalla variazione dei prezzi e, quindi, misurare la crescita economica indipendentemente dall'influenza monetaria.

In Regione Campania il PIL pro capite nel 2011 risulta pari a 14.834 €, contro una media nazionale che si attesta a quota 23.470 € (Tabella 3.14).

Tabella 3.13: Parità di potere d'acquisto tra i capoluoghi delle regioni italiane. Anno 2009 (*)

Parità di potere d'acquisto tra i capoluoghi delle regioni italiane. Anno 2009(*)			
Città	Parità di potere d'acquisto	Prodotti specifici considerati nel calcolo	Quotazioni elementari di prezzo elaborate
Torino	102,7	1.466	53.981
Aosta	102,4	1.010	16.578
Genova	103,4	1.440	34.685
Milano	104,7	1.865	88.498
Bolzano	105,6	1.079	17.009
Trento	103	690	15.996
Venezia	101,8	1.273	33.305
Trieste	103,1	1.078	22.995
Bologna	104,9	1.491	49.970
Ancona	100,8	432	11.193
Firenze	101	1.305	43.430
Perugia	98,9	1.003	19.897
Roma	100,1	1.684	102.472
Napoli	93,8	1.286	45.319
Campobasso	94,2	495	14.513
Bari	96,1	845	28.630
Potenza	94,7	957	22.187
Reggio Calabria	94,9	1.281	34.681
Palermo	97,4	1.423	38.704
Cagliari	98	790	23.093
ITALIA	100	3.746	717.226
coeff di variazione (%)	3,7	32,2	65,1

(*) =La regione Calabria è rappresentata da Reggio Calabria. Il comune di L'Aquila non è stato inserito in quanto non ha partecipato alla rilevazione, per l'intero anno 2009, a causa degli effetti del terremoto

Tabella 3.14: PIL pro capite 2011 Fonte: Istat, Conti economici regionali

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	2011
Piemonte	25.645
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	32.565
Liguria	24.894
Lombardia	30.342
Trentino-Alto Adige/Südtirol	30.013
Veneto	26.994
Friuli-Venezia Giulia	26.674
Emilia-Romagna	28.848
Toscana	25.674
Umbria	21.327
Marche	23.789
Lazio	26.850
Abruzzo	19.638
Molise	17.522
Campania	14.834
Puglia	15.761
Basilicata	16.311
Calabria	14.814
Sicilia	15.140
Sardegna	17.813
Italia	23.470

3.1.3 PARAMETRI DI MOBILITÀ

3.1.3.1 Spostamenti

Si riportano in questo paragrafo le caratteristiche degli spostamenti in termini di motivi, frequenza, modi e mezzi utilizzati, dimensione temporale e distribuzione territoriale rilevate in seguito ad uno studio svolto dall'ACaM nel 2007 (attraverso la società ITER), in aggiornamento di un precedente studio del 2003.

Tale analisi è stata svolta sotto forma di indagine motivazionale, si ritiene pertanto essere utile a descrivere efficacemente la dinamica degli spostamenti dei cittadini residenti nel territorio regionale.

Il fenomeno studiato è costituito dall'insieme degli spostamenti di scambio tra comuni diversi effettuati nelle 24 ore del giorno invernale feriali "tipo" dai residenti nell'area di studio. In questa indagine è stato anche sviluppato un approfondimento sulla mobilità urbana del Comune di Napoli.

Tabella 3.15 - Anni 2003-2007. Giorno feriale medio.
Famiglie e componenti >= 14 anni residenti nella regione Campania per tipo di mobilità e provincia. Valori assoluti e %.

Province	non mobili		mobili		mobili solo nel comune		mobili anche fuori del comune		totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
Famiglie										
Avellino	25.757	15,6	139.419	84,4	46.796	28,3	92.623	56,1	165.176	100,0
Benevento	15.776	14,2	95.296	85,8	36.937	33,3	58.359	52,5	111.072	100,0
Caserta	39.543	13,0	263.708	87,0	96.358	31,8	167.350	55,2	303.251	100,0
Napoli	115.763	11,3	906.293	88,7	420.892	41,2	485.401	47,5	1.022.056	100,0
Salerno	62.383	16,0	326.953	84,0	123.942	31,8	203.011	52,1	389.336	100,0
Totale	259.222	13,0	1.731.669	87,0	724.925	36,4	1.006.744	50,6	1.990.891	100,0
Componenti										
Avellino	101.435	26,8	277.196	73,2	139.276	36,8	137.920	36,4	378.631	100,0
Benevento	59.760	23,9	189.966	76,1	100.646	40,3	89.320	35,8	249.726	100,0
Caserta	179.269	24,1	565.554	75,9	292.147	39,2	273.407	36,7	744.823	100,0
Napoli	555.279	22,3	1.933.982	77,7	1.175.447	47,2	758.535	30,5	2.489.261	100,0
Salerno	248.549	26,6	684.436	73,4	375.984	40,3	308.452	33,1	932.985	100,0
Totale	1.144.292	23,9	3.651.134	76,1	2.083.500	43,4	1.567.634	32,7	4.795.426	100,0

Fonte: ACAM 2007

A corredo dei dati sugli spostamenti l'indagine ha rilevato anche le principali caratteristiche socio-demografiche degli individui mobili (età, sesso, titolo di studio, professione), il numero di autoveicoli posseduti dalla famiglia ed il numero di componenti che guidano l'auto e/o la moto (vedi Tabella 3.15 e Tabella 3.16 - Anno 2007 - Componenti che guidano l'auto e la moto e n° di auto e di moto delle famiglie residenti nella regione Campania* per provincia. Valori assoluti e media per famiglia. Tabella 3.16)

Tabella 3.16 - Anno 2007 - Componenti che guidano l'auto e la moto e n° di auto e di moto delle famiglie residenti nella regione Campania* per provincia. Valori assoluti e media per famiglia.

Province	componenti che guidano l'auto		componenti che guidano la moto		n° auto in famiglia		n° moto in famiglia	
	v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia
Avellino	167.970	1,82	20.621	0,22	134.270	1,46	12.825	0,14
Benevento	112.238	1,93	19.036	0,33	89.364	1,54	14.655	0,25
Caserta	332.613	2,01	64.132	0,39	256.635	1,56	43.525	0,26
Napoli	922.414	1,93	178.523	0,38	662.470	1,40	129.196	0,27
Salerno	390.106	1,93	84.494	0,42	302.116	1,49	62.582	0,31
Totale	1.925.341	1,93	366.806	0,37	1.444.855	1,46	262.783	0,27
Napoli capoluogo**	518.752	1,62	130.286	0,42	360.259	1,14	99.808	0,30

* famiglie residenti in Campania con almeno un componente mobile in extraurbano

** famiglie residenti a Napoli con componenti mobili in urbano e/o extraurbano

Fonte: ACAM 2007

Nello studio sono stati inoltre rilevati il numero di spostamenti e quindi il relativo tasso di mobilità, i valori sono riportati nella Tabella 3.17 in cui è stato anche eseguito un confronto con i medesimi dati rilevati nella precedente indagine svolta nel 2003.

Tabella 3.17 - Anni 2003-2007. Giorno feriale medio.
Spostamenti di scambio generati, variazione assoluta e %, tasso di mobilità di scambio e assoluto dei residenti >= 14 anni per provincia di residenza.

Province	spostamenti di scambio				tasso di mobilità di scambio		tasso di mobilità assoluto	
	2003	2007	var. ass.	var. %	2003	2007	2003	2007
Avellino	289.202	298.854	9.652	3,3	2,19	2,17	0,80	0,79
Benevento	148.845	188.870	40.025	26,9	2,16	2,11	0,61	0,76
Caserta	492.191	616.801	124.610	25,3	2,27	2,26	0,71	0,83
Napoli	1.485.484	1.604.420	118.936	8,0	2,23	2,12	0,61	0,64
Salerno	572.542	668.830	96.288	16,8	2,19	2,17	0,64	0,72
Totale	2.988.264	3.377.775	389.511	13,0	2,22	2,15	0,64	0,70

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

I residenti campani con mobilità di scambio generano, in un giorno feriale medio, 3.377.776 spostamenti; di questi gli spostamenti motorizzati sono 3.354.896 (99,3%). Gli spostamenti complessivi pro-capite, vale a dire il tasso di mobilità di scambio, è pari a 2,15 e risulta sostanzialmente invariato rispetto al 2003 per effetto dell'aumentare congiunto del numero di spostamenti e del numero delle persone che si spostano. Infine è stato calcolato il tasso di mobilità di scambio assoluto, vale a dire gli spostamenti di scambio generati sul totale di tutti i residenti campani (con età pari o superiore a 14 anni), che è pari a 0,7 spostamenti di scambio per residente, in leggero aumento rispetto al 2003 (0,6).

I motivi e la frequenza degli spostamenti

L'analisi del motivo dello spostamento indica che quasi la metà degli spostamenti di scambio dei campani sono spostamenti sistematici, cioè sono legati alle cosiddette attività non rinviabili (49,6%)⁶ e precisamente il 35,8% sono verso il luogo abituale di lavoro e il 13,8% sono motivati dall'andare a scuola, all'università o a studiare (vedi Tabella 3.18).

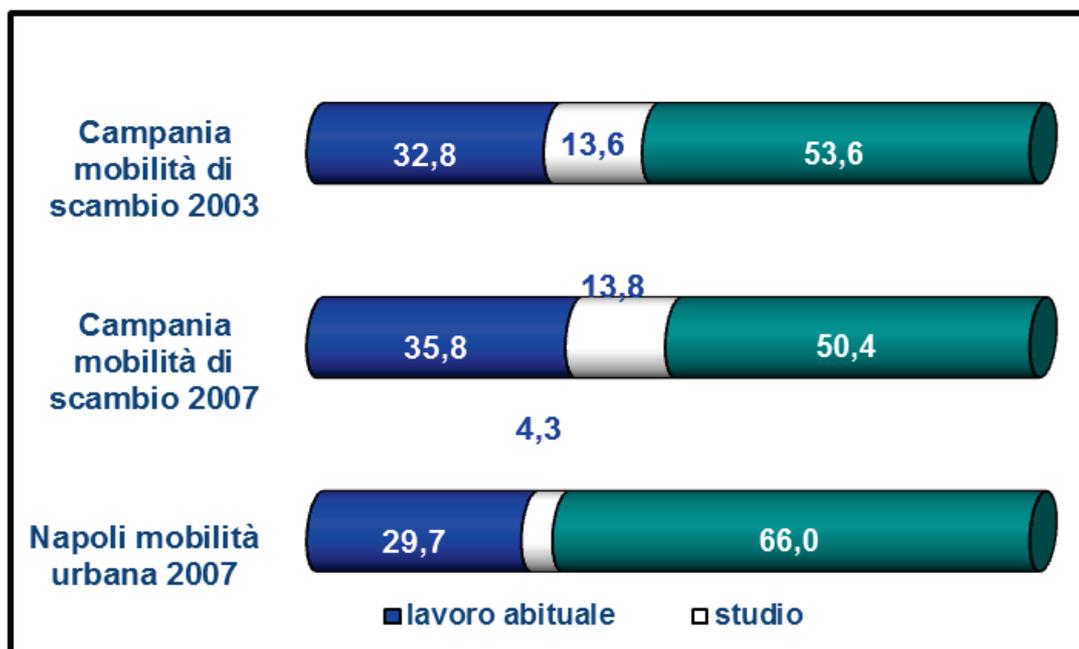
⁶ Percentuali calcolate al netto degli spostamenti con motivo "Tornare a casa".

Gli spostamenti sistematici urbani a Napoli non superano il 34% (contro il 49,6 degli spostamenti sistematici extraurbani regionali e il 50,5 di quelli dell'intera provincia napoletana), mentre tra gli spostamenti non sistematici urbani la percentuale per acquisti è più che doppia rispetto agli spostamenti di scambio.

Tabella 3.18 - Anni 2003-2007. Spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania e spostamenti urbani dei residenti nel comune di Napoli >= 14 anni per motivo dello spostamento. Valori assoluti e %.

motivo	mobilità di scambio				mobilità urbana
	2003	2007	2003	2007	2007
	v.a.		%	%	%
luogo abituale di lavoro	514.625	628.825	32,8	35,8	29,7
scuola/università/studio	212.914	241.856	13,6	13,8	4,3
altro motivo di lavoro	174.310	147.389	11,1	8,4	9,5
acquisti	150.994	145.773	9,6	8,3	19,0
affari, cure personali	140.720	318.626	9,0	18,1	16,9
sport, tempo libero, cultura	182.880	120.946	11,7	6,9	7,9
accomp./prendere persona	78.533	98.609	5,0	5,6	6,5
altro motivo	114.558	54.821	7,3	3,1	6,2
totale	1.569.534	1.756.845	100,0	100,0	100,0
<i>tornare a casa</i>	<i>1.418.730</i>	<i>1.620.931</i>			
totale spostamenti	2.988.264	3.377.776			

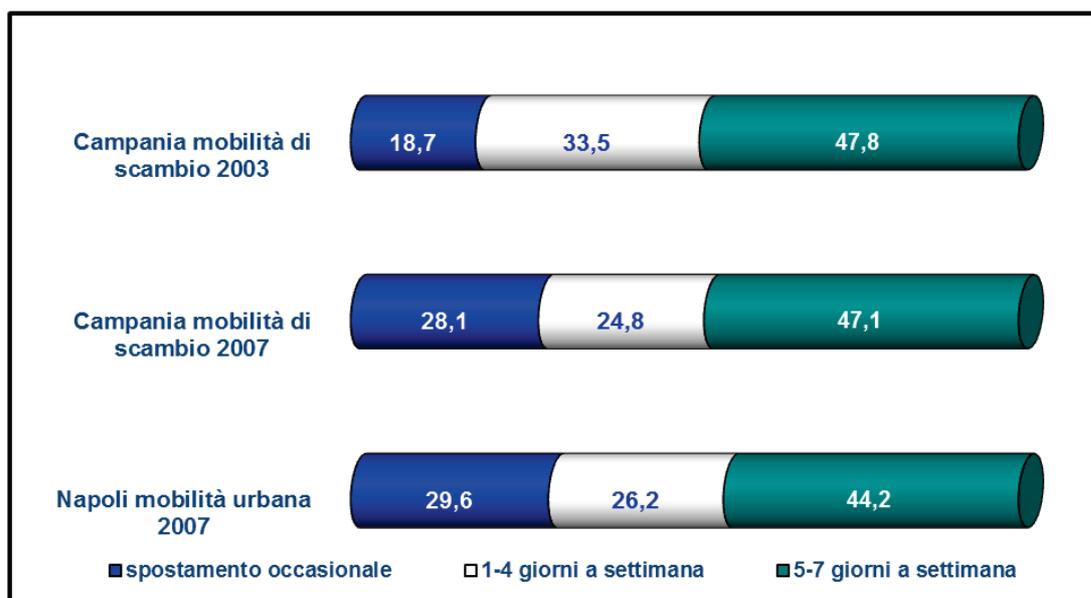
Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003



Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

Figura 3.11 - Anni 2003- 2007. Spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania e spostamenti urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per motivi sistematici/non sistematici. Valori %.

Questi dati appaiono perfettamente in linea con la struttura dei motivi dello spostamento: a diminuire è, infatti, la quota di spostamenti che vengono compiuti da 1 a 4 volte la settimana, che si associano, quindi, a quelle attività (sportive, di acquisti o anche di lavoro) che generano spostamenti regolari anche se non sistematici.



Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

Figura 3.12 - Anni 2003- 2007. Spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania e spostamenti urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per frequenza settimanale. Valori %.

I mezzi utilizzati

Il 99,3% degli spostamenti di scambio tra i comuni della regione Campania sono motorizzati. Questa quota risulta stabile rispetto al 2003.

Una quota rilevante degli spostamenti motorizzati avviene con un solo mezzo di trasporto (91,9%), percentuale che appare in diminuzione rispetto al 2003 e più allineata sul dato di mobilità urbana dei residenti napoletani. Sono quindi l'8,1% gli spostamenti intrapresi con più mezzi e precisamente: il 6,4% quelli che vengono effettuati con 2 mezzi e l'1,7% gli spostamenti che implicano 3 e più mezzi (vedi Tabella 3.19).

Tabella 3.19 - Anni 2003-2007. Spostamenti motorizzati di scambio dei residenti nella regione Campania e urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per numero di mezzi. Valori assoluti e %.

numero mezzi	mobilità di scambio				mobilità urbana	
	2003		2007		2007	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
1	2.759.665	93,1	3.081.862	91,9	988.689	89,2
2	164.761	5,6	214.631	6,4	103.560	9,3
3 e più	39.428	1,3	58.403	1,7	16.697	1,5
Totale spostamenti	2.963.854	100,0	3.354.896	100,0	1.108.946	100,0

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

L'analisi sui soli spostamenti motorizzati mette in rilievo che il mezzo di trasporto prevalente⁷ è l'auto che viene utilizzata nel 75,5% degli spostamenti di scambio dei campani e precisamente come conducente (62,2%) e come passeggero (13,3%). Aggiungendo a questo dato anche la moto come conducente e come passeggero e quello degli altri mezzi prevalenti individuali (il furgone/autocarro e il taxi) si arriva ad una percentuale totale pari al 79,8% degli spostamenti che vengono effettuati con un mezzo di trasporto prevalente di tipo individuale⁸. Di contro l'uso del trasporto collettivo riguarda il

⁷ Nel compiere uno spostamento possono essere utilizzati più mezzi di trasporto. In questo lavoro per determinare il mezzo di trasporto prevalente, qualora lo spostamento fosse compiuto con più mezzi, si è data la seguente priorità: in presenza dell'aereo questo diventa mezzo prevalente, in seconda battuta se c'è la nave/traghetto questa diventa mezzo prevalente, in terza battuta se c'è il treno questo diventa mezzo prevalente e così, in quarta battuta, il metrò. In assenza di uno di questi mezzi e cioè in presenza di più mezzi su gomma, il mezzo prevalente diventa quello a bordo del quale si è trascorso il maggior tempo.

⁸ La classificazione degli spostamenti secondo il mezzo di trasporto conduce a due tipologie che vengono usate indifferentemente, ma che non coincidono perfettamente e cioè spostamenti con mezzi individuali o collettivi e spostamenti con mezzi privati o pubblici. Va però sottolineato che nei mezzi individuali, generalmente privati, si include anche il taxi che è

20,2% degli spostamenti motorizzati ed in particolare il 9,7% vengono effettuati sul trasporto collettivo su gomma e il 10,3% sul trasporto collettivo su ferro (vedi Tabella 3.20 e Tabella 2.23).

Tabella 3.20- Anni 2003-2007. Spostamenti motorizzati di scambio dei residenti nella regione Campania e urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per mezzo prevalente utilizzato. Valori assoluti e %.

mezzo prevalente	mobilità di scambio				mobilità urbana	
	2003		2007		2007	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
<i>moto come conducente</i>	58.024	2,0	76.258	2,3	135.077	12,2
<i>moto come passeggero</i>	17.636	0,6	21.781	0,6	21.188	1,9
totale moto	75.660	2,6	98.039	2,9	156.265	14,1
<i>auto come conducente</i>	1.797.280	60,6	2.087.642	62,2	332.163	30,0
<i>auto come passeggero</i>	436.174	14,7	444.721	13,3	98.774	8,9
totale auto	2.233.454	75,3	2.532.363	75,5	430.937	38,9
<i>altro individuale</i>	27.204	0,9	45.796	1,4	15.601	1,4
mezzo individuale	2.336.318	78,8	2.676.198	79,8	602.803	54,4
<i>collettivo gomma</i>	343.485	11,6	324.582	9,7	280.835	25,3
<i>collettivo ferro</i>	280.230	9,5	345.864	10,3	225.308	20,3
<i>altro collettivo</i>	3.821	0,1	8.252	0,2	0	0,0
mezzo collettivo	627.536	21,2	678.698	20,2	506.143	45,6
totale spostamenti	2.963.854	100	3.354.896	100,0	1.108.946	100,0

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

La distribuzione modale ha una struttura molto diversa se analizzata per tipo di spostamento: nel caso dei soli spostamenti interni dei napoletani l'uso dei mezzi collettivi è del 45,6% rispetto al 20,2% degli spostamenti extraurbani. Pesa su questo dato soprattutto l'uso diverso dell'auto come conducente che riguarda il 62,2% degli spostamenti motorizzati di scambio dei campani contro solo il 30% degli spostamenti interni dei residenti nel comune di Napoli che pure utilizzano di più la moto.

invece un servizio pubblico, viceversa nei mezzi collettivi, generalmente pubblici, possono essere inclusi autobus che pubblici non sono. Se non diversamente specificato, in questo lavoro si adotta la distinzione tra mezzi individuali e collettivi: quando ci si riferirà ai mezzi individuali si include anche il taxi, che invece verrà escluso quando si parlerà di mezzi privati.

Dall'incrocio tra modo utilizzato e motivo dello spostamento, sull'intera giornata, si evince che la quota di spostamenti effettuata con modo collettivo si abbassa solo nel caso degli spostamenti non sistematici (12,2%), mentre è più consistente nel caso degli spostamenti sistematici (28%) e sostanzialmente in media nel caso dei rientri a casa (20,4%). Se consideriamo oltre il motivo anche l'ora di punta (diversa per ciascuna tipologia di spostamenti) si nota come la percentuale di spostamenti su mezzo collettivo si innalzi nell'ora di punta soprattutto nei rientri a casa (26,0%) che, in questo tipo di spostamenti, è concentrata tra le 12,00 e le 14,00 (vedi Tabella 3.21).

Tabella 3.21 - Anno 2007. Spostamenti motorizzati di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per modo e motivo dello spostamento. Intera giornata e ora di punta. Valori assoluti e %.

modo*	sistematici		non sistematici				rientri a casa				totale			
	intera giornata		ora di punta 7 - 9		intera giornata		ora di punta 8-11		intera giornata		ora di punta 12-14		intera giornata	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
individuale	626.307	72,0	415.407	71,8	768.863	87,7	304.700	84,4	1.281.028	79,6	346.625	74,0	2.676.198	79,8
Collettivo	243.248	28,0	163.074	28,2	107.665	12,3	56.377	15,6	327.785	20,4	121.670	26,0	678.698	20,2
Totale	869.555	100,0	578.481	100,0	876.528	100,0	361.077	100,0	1.608.813	100,0	468.295	100,0	3.354.896	100,0

* mezzo prevalente

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

Particolare rilievo acquista l'analisi territoriale che analizza la scelta modale dei residenti delle province per gli spostamenti di scambio su tutto il territorio regionale (vedi Tabella 3.22).

Per quanto riguarda la scelta modale dei residenti delle province campane, sono Benevento e Caserta le province dove è più elevata la quota di spostamenti effettuati con mezzo prevalente individuale, rispettivamente pari al 90 e all'88%, mentre la provincia di Napoli si attesta ben sotto la media regionale con il 74,6%. In particolare in quest'area pesa meno la quota di spostamenti effettuata in auto come conducente a vantaggio soprattutto del trasporto su ferro, utilizzato nel 17% dei casi, quasi 7 punti percentuali in più rispetto alla media.

.

Tabella 3.22 - Anni 2003-2007. Spostamenti motorizzati di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per mezzo prevalente utilizzato e provincia. Valori %.

mezzo prevalente	Avellino		Benevento		Caserta		Napoli		Salerno		Campania	
	2003	2007	2003	2007	2003	2007	2003	2007	2003	2007	2003	2007
<i>moto come conducente</i>	0,0	0,6	0,3	1,1	2,2	1,5	2,4	3,5	2,1	1,0	1,9	2,3
<i>moto come passeggero</i>	0,0	0,0	0,0	0,5	0,5	0,5	0,9	1,0	0,4	0,2	0,6	0,6
totale moto	0,0	0,6	0,3	1,6	2,7	2,0	3,3	4,5	2,5	1,2	2,5	2,9
<i>auto come conducente</i>	64,2	66,4	70,5	74,1	67,8	71,5	56,3	55,9	61,2	63,7	60,6	62,2
<i>auto come passeggero</i>	15,3	14,8	14,2	12,4	14,8	13,1	14,9	13,1	14,1	13,4	14,7	13,3
totale auto	79,5	81,2	84,7	86,5	82,6	84,6	71,2	69,0	75,3	77,1	75,3	75,5
<i>altro individuale</i>	0,9	1,0	1,8	1,9	0,6	1,4	0,9	1,1	1,2	2,0	1,0	1,4
mezzo individuale	80,4	82,8	86,8	90,0	85,9	88,0	75,4	74,6	79,0	80,3	78,8	79,8
<i>collettivo gomma</i>	17,0	14,2	11,1	7,7	9,0	6,6	9,6	7,9	16,4	15,2	11,5	9,7
<i>collettivo ferro</i>	2,6	3,0	2,1	2,3	5,1	5,4	14,8	17,0	4,6	4,4	9,5	10,3
<i>altro collettivo</i>	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,1	0,2	0,2
mezzo collettivo	19,6	17,2	13,2	10,0	14,1	12,0	24,6	25,4	21,0	19,7	21,2	20,2
totale spostamenti	100,0											

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

La durata degli spostamenti

Il primo dato analizzato riguarda il tempo che, in media, un residente della regione Campania impiega, in un giorno feriale tipo del periodo lavorativo scolastico, per effettuare tutti i suoi spostamenti di scambio, vale a dire 1 ora e 26 minuti per 2,15 spostamenti pro-capite nelle 24 ore.

Gli spostamenti più lunghi in termini di tempo sono gli spostamenti di scambio effettuati dai campani per “altri motivi di lavoro” e per “andare a scuola/all’università/a studiare” entrambi con una media di 52 minuti per spostamento. All’opposto gli spostamenti più brevi, con una media di 25 minuti sono quelli per “accompagnare o andare a prendere una persona” che solitamente vengono compiuti all’interno di una catena di più spostamenti che può includere lo spostamento sistematico: tipico il caso dei genitori che accompagnano i figli a scuola e poi si recano al lavoro (ma anche a fare acquisti come nel caso delle casalinghe) (vedi Tabella 3.23).

Tabella 3.23 - Anni 2003-2007. Durata media degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania e urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per motivo. Minuti.

motivo	media		
	mobilità di scambio		mobilità urbana
	2003	2007	2007
luogo abituale di lavoro	35	37	32
tornare a casa	41	40	33
altro motivo di lavoro	47	52	33
scuola/università/studio	52	52	32
acquisti	28	27	25
affari, cure personali	37	41	35
sport, tempo libero, cultura	36	39	26
accomp./prendere persona	24	25	21
altro motivo	43	41	32
totale	39	40	31

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

Tabella 3.24 - Anni 2003-2007. Durata media degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania e urbani dei residenti nel comune di Napoli >=14 anni per mezzo prevalente. Minuti.

mezzo	media		
	mobilità di scambio		mobilità urbana
	2003	2007	2007
piedi/bici	19	23	19
moto	30	26	22
Auto	32	33	30
altro mezzo individuale	71	68	40
collettivo gomma	61	60	48
collettivo ferro	74	74	43
altro mezzo collettivo	115	135	-
totale	39	31	31

Fonte: Indagini ITER per ACAM 2007 - CSST/ITER per Regione Campania 2003

Tra i mezzi collettivi la durata media dello spostamento di scambio su ferro arriva a 74 minuti, seguita dalla durata sui mezzi su gomma (autobus di linea e aziendale/scolastico) con 60 minuti.

La distribuzione oraria degli spostamenti

La maggior parte degli spostamenti motorizzati di scambio dei residenti nella regione Campania, in un giorno feriale medio, è concentrata al mattino tra le 7,00 e le 9,00, fascia oraria in cui si originano ben 796.100 spostamenti, pari al 23,7% degli spostamenti extraurbani complessivi dell'intera giornata. Una discreta punta è concentrata anche tra le 12 e le 14 quando hanno inizio 537.647 spostamenti (soprattutto con motivo tornare a casa) pari al 16,1% del totale giornaliero. La punta serale, è concentrata tra le 17,00 e le 18,00 (vedi Tabella 3.25).

Tabella 3.25 - Anni 2003-2007. Spostamenti di scambio motorizzati dei residenti nella regione Campania >=14 anni per fascia oraria di inizio dello spostamento. Valori assoluti e %.

fascia oraria	2003		2007	
	v.a.	%	v.a.	%
00:00-05:59	33.390	1,1	29.982	0,9
06:00-06:59	83.835	2,8	116.834	3,5
07:00-07:59	369.684	12,5	403.932	12,0
08:00-08:59	305.259	10,3	392.168	11,7
09:00-09:59	168.688	5,7	186.383	5,6
10:00-10:59	150.327	5,1	186.036	5,5
11:00-11:59	139.384	4,7	144.538	4,3
12:00-12:59	192.951	6,5	209.843	6,3
13:00-13:59	287.294	9,7	327.804	9,8
14:00-14:59	172.757	5,8	202.081	6,0
15:00-15:59	117.569	4,0	158.574	4,7
16:00-16:59	193.355	6,5	199.573	5,9
17:00-17:59	208.458	7,0	255.560	7,6
18:00-18:59	196.524	6,6	196.473	5,9
19:00-19:59	153.669	5,2	150.922	4,5
20:00-23:59	190.710	6,4	194.193	5,8
Totale giornaliero	2.963.854	100,0	3.354.896	100,0

Fonte: ACAM 2007 - Regione Campania 2003

L'andamento degli spostamenti per motivo ci offre una maggiore conoscenza del fenomeno: innanzitutto gli spostamenti sistematici (verso la sede abituale di lavoro o studio) sono concentrati, come è naturale, nel picco mattutino dalle 7,00 alle 9,00, quando si originano i due terzi (66,5%) di questo tipo di spostamento (vedi Tabella 3.26).

Tabella 3.26 - Anno 2007. Spostamenti di scambio motorizzati dei residenti nella regione Campania >=14 anni per fascia oraria di inizio e motivo dello spostamento. Valori assoluti e %.

fascia oraria	andare al luogo abituale di lavoro/studio		motivo non sistematico		tornare a casa		totale	
	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%	v.a.	%
00:00-05:59	22.757	2,6	6.352	0,7	873	0,1	29.982	0,9
06:00-06:59	93.560	10,8	20.996	2,4	2.278	0,1	116.834	3,5
07:00-07:59	335.247	38,6	65.576	7,5	3.109	0,2	403.932	12,0
08:00-08:59	243.233	28,0	126.332	14,4	22.603	1,4	392.168	11,7
09:00-09:59	60.956	7,0	111.864	12,8	13.563	0,8	186.383	5,6
10:00-10:59	30.154	3,5	122.881	14,0	33.001	2,1	186.036	5,5
11:00-11:59	12.940	1,5	50.448	5,8	81.150	5,0	144.538	4,3
12:00-12:59	9.334	1,1	23.427	2,7	177.082	11,0	209.843	6,3
13:00-13:59	12.283	1,4	24.308	2,8	291.213	18,1	327.804	9,8
14:00-14:59	14.406	1,7	27.667	3,2	160.008	9,9	202.081	6,0
15:00-15:59	14.816	1,7	55.821	6,4	87.937	5,5	158.574	4,7
16:00-16:59	8.697	1,0	72.299	8,2	118.577	7,4	199.573	5,9
17:00-17:59	3.126	0,4	69.039	7,9	183.395	11,4	255.560	7,6
18:00-18:59	3.656	0,4	38.941	4,4	153.876	9,6	196.473	5,9
19:00-19:59	1.976	0,2	21.158	2,4	127.788	7,9	150.922	4,5
20:00-23:59	2.414	0,3	39.419	4,5	152.360	9,5	194.193	5,8
Totale giornaliero	869.555	100,0	876.528	100,0	1.608.813	100,0	3.354.896	100,0

Fonte: Indagine ITER per ACAM 2007

Le distribuzioni geografiche degli spostamenti

La conoscenza dell'origine e della destinazione degli spostamenti consente di studiare la distribuzione territoriale della mobilità, attraverso la costruzione di diverse matrici O/D. La scala territoriale di analisi adottata in questo lavoro è quella provinciale con la sola evidenziazione, a livello comunale, del capoluogo regionale. Inoltre, dove necessario per ragioni di tipo statistico e metodologico, l'analisi verrà condotta con una maggiore aggregazione.

La matrice relativa all'intera giornata mostra come per ogni provincia gli spostamenti di scambio siano concentrati tra i comuni della provincia stessa. In particolare il maggior numero di spostamenti di scambio avviene tra i comuni della provincia di Napoli (escluso il capoluogo) con il 20,6% di tutti gli

spostamenti extracomunali che avvengono nel corso dell'intera giornata pari, in valore assoluto a 692.284. Al secondo posto ci sono gli spostamenti di scambio tra i comuni della provincia di Salerno con il 16,9% (567.409 spostamenti) (vedi Tabella 3.27).

Tabella 3.27 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per provincia. Intera giornata. Valori assoluti e %.

Provincia origine dello spostamento	Provincia destinazione dello spostamento							Totale
	fuori regione	Napoli capoluogo	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli altri comuni	Salerno	
	v.a.							
fuori regione	-	2.980	3.977	2.151	15.374	6.241	6.449	37.172
Napoli capoluogo	3.356	-	12.170	5.923	42.572	356.904	16.138	437.063
Avellino	3.552	10.783	209.068	16.331	3.165	7.814	17.326	268.039
Benevento	2.622	5.363	17.293	146.448	14.602	2.569	773	189.670
Caserta	16.453	43.253	2.802	15.400	450.457	58.145	5.873	592.383
Napoli altri comuni	6.570	360.173	7.975	2.569	58.278	692.284	44.504	1.172.353
Salerno	6.623	15.365	17.608	757	6.767	43.687	567.409	658.216
Totale	39.176	437.917	270.893	189.579	591.215	1.167.644	658.472	3.354.896
	%							
fuori regione	-	0,09	0,12	0,06	0,46	0,19	0,19	1,11
Napoli capoluogo	0,10	-	0,36	0,18	1,27	10,64	0,48	13,03
Avellino	0,11	0,32	6,23	0,49	0,09	0,23	0,52	7,99
Benevento	0,08	0,16	0,52	4,37	0,44	0,08	0,02	5,65
Caserta	0,49	1,29	0,08	0,46	13,43	1,73	0,18	17,66
Napoli altri comuni	0,20	10,74	0,24	0,08	1,74	20,64	1,33	34,94
Salerno	0,20	0,46	0,52	0,02	0,20	1,30	16,91	19,62
Totale	1,2	13,1	8,1	5,7	17,6	34,8	19,6	100,0

Fonte: ACAM 2007

Tabella 3.28 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e ambito territoriale.

Intera giornata.

Valori %.

Ambito territoriale di origine dello spostamento	Ambito territoriale di destinazione dello spostamento				Totale
	fuori regione	Napoli capoluogo	Napoli altri comuni	altre province della Campania	
mezzo individuale					
fuori regione	-	38,0	82,9	76,1	74,2
Napoli capoluogo	52,4	-	60,6	59,0	60,3
Napoli altri comuni	64,2	60,2	86,9	87,9	78,7
altre province della Campania	74,6	60,4	87,7	86,9	85,6
Totale	71,0	60,1	78,9	85,6	79,8
mezzo collettivo					
fuori regione	-	62,0	17,1	23,9	25,8
Napoli capoluogo	47,6	-	39,4	41,0	39,7
Napoli altri comuni	35,8	39,8	13,1	12,1	21,3
altre province della Campania	25,4	39,6	12,3	13,1	14,4
Totale	29,0	39,9	21,1	14,4	20,2
Totale generale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: ACAM 2007

In particolare l'analisi per modalità evidenzia come la relazione O/D dove si usa di più il modo collettivo nel corso dell'intera giornata è quella dalla provincia di Avellino verso Napoli capoluogo dove il 62,3% degli spostamenti avviene con mezzo collettivo. Naturalmente anche la relazione reciproca dal capoluogo campano verso la provincia di Avellino è effettuata prevalentemente con il mezzo collettivo (59,6%). Si può apprezzare il valore di questo dato se si pensa che la media regionale degli spostamenti di scambio effettuati con modo collettivo pubblico e privato per l'intera giornata è pari al 20,2%. Buona anche la percentuale del modo collettivo negli scambi tra il capoluogo campano e la provincia di Benevento – attestata in entrambi i versi intorno al 50% - e tra Napoli e gli altri comuni della sua provincia (vedi Tabella 3.28 e Tabella 3.29).

**Tabella 3.29 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e provincia.
Intera giornata.
Valori assoluti.**

Ambito territoriale di origine dello spostamento	Ambito territoriale di destinazione dello spostamento							Totale
	fuori regione	Napoli capoluogo	provincia di Avellino	provincia di Benevento	provincia di Caserta	Napoli altri comuni	provincia di Salerno	
mezzo individuale								
fuori regione	-	1.133	3.414	2.023	11.127	5.173	4.708	27.578
Napoli capoluogo	1.757	-	4.916	2.873	28.917	216.385	8.633	263.481
provincia di Avellino	2.839	4.064	187.263	13.834	3.165	5.908	14.136	231.209
provincia di Benevento	2.494	2.873	14.314	134.917	12.544	2.569	773	170.484
provincia di Caserta	12.137	30.228	2.802	13.342	415.798	54.615	4.116	533.038
Napoli altri comuni	4.216	216.686	6.329	2.569	54.605	601.885	36.167	922.457
provincia di Salerno	4.353	8.000	14.678	757	5.010	35.283	459.870	527.951
Totale	27.796	262.984	233.716	170.315	531.166	921.818	528.403	2.676.198
mezzo collettivo								
fuori regione	-	1.847	563	128	4.247	1.068	1.741	9.594
Napoli capoluogo	1.599	-	7.254	3.050	13.655	140.519	7.505	173.582
provincia di Avellino	713	6.719	21.805	2.497		1.906	3.190	36.830
provincia di Benevento	128	2.490	2.979	11.531	2.058			19.186
provincia di Caserta	4.316	13.025		2.058	34.659	3.530	1.757	59.345
Napoli altri comuni	2.354	143.487	1.646		3.673	90.399	8.337	249.896
provincia di Salerno	2.270	7.365	2.930		1.757	8.404	107.539	130.265
Totale	11.380	174.933	37.177	19.264	60.049	245.826	130.069	678.698
Totale generale	39.176	437.917	270.893	189.579	591.215	1.167.644	658.472	3.354.896

Fonte: ACAM 2007

L'analisi per modo di trasporto relativa alla fascia oraria 7,00/9,00, cioè nell'ora di punta, vede salire la quota di spostamenti con mezzo collettivo che passa dalla media del 20,2 al 25,4%, in particolare la quota di spostamenti con mezzo collettivo verso il comune di Napoli sale dal 39,9 dell'intera giornata al 49,2 dell'ora di punta (vedi Tabella 3.30).

Tabella 3.30 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio sistematici dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e ambito territoriale.
Fascia oraria 7 - 9.
Valori %.

Ambito territoriale di destinazione dello spostamento					
Ambito territoriale di origine dello spostamento	fuori regione	Napoli capoluogo	Napoli altri comuni	altre province della Campania	Totale
mezzo individuale					
Napoli capoluogo	0,0	-	82,1	95,1	83,9
Napoli altri comuni	0,0	49,2	81,0	71,1	65,4
altre province della Campania	84,5	57,6	89,6	76,6	76,4
Totale	81,6	50,4	82,2	76,6	71,8
mezzo collettivo					
Napoli capoluogo	100,0	-	17,9	4,9	16,1
Napoli altri comuni	0,0	50,8	19,0	28,9	34,6
altre province della Campania	15,5	42,4	10,4	23,4	23,6
Totale	18,4	49,6	17,8	23,4	28,2
Totale generale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: ACAM 2007

Nell'analisi per modo di trasporto dei soli spostamenti sistematici (motivo andare al posto fisso di lavoro e a scuola/università), per l'intera giornata, l'uso del modo collettivo totale passa dal 20,2 al citato 28,0%, in particolare la gravitazione verso il capoluogo regionale viene effettuata con modo collettivo nel 51,0% degli spostamenti, contro il 39,9% osservabile se si considerano tutti i motivi e quasi uguale al 49,2 dell'ora di punta mattutina nella quale più del 70% sono spostamenti sistematici.

3.1.3.2 Unità locali e relativi addetti

In Regione Campania la provincia che presenta un numero più elevato di Unità locali di Lavoro è quella di Napoli, seguita dalla provincia di Salerno e Caserta (vedi Tabella 3.31).

In particolare il settore che presenta a livello regionale un maggior numero di unità locali è il commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli, seguito dalle costruzioni e dalle attività manifatturiere.

Per quanto riguarda la distribuzione territoriale degli addetti in Campania ripartiti per attività, si evidenzia che la Provincia con maggior numero di addetti è la provincia di Napoli, seguita da quella di Salerno e di Caserta (Tabella 3.32).

In particolare il settore che presenta a livello regionale un maggior numero di addetti è il commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli, seguito dalle attività manifatturiere e dalle costruzioni.

Tabella 3.31: UULL - Unità Locali del Lavoro¹

Prov.	COD_ PRO	Tot UULL	B: estrazione minerali da cave e miniere	C: attività manifattur.	D: fornitura en. elettrica, gas, vapore e aria condiz.	E: fornitura acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanam.	F: costruz.	G: commercio all'ingrosso e al dettaglio riparazione di autoveicoli e motocicli	H: trasporto e magazz.	I: attività servizi di alloggio e di ristorazione	J: servizi informaz. e comunicaz.	K: attività finanziarie e assicurative	L: attività immobiliari	M: attività profess., scientifiche e tecniche	N: noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	P: istruzione	Q: sanità e assistenza sociale	R: attività artistiche, sportive, intrattenimento e divertimento	S: altre attività di servizi
CE	61	53.113	39	4.614	46	181	7.945	18.946	1.574	3.278	716	902	696	7.186	1.269	456	2.674	529	2.062
BN	62	19.392	16	2.095	24	53	2.466	6.227	574	1.234	338	350	215	3.322	490	80	879	163	866
NA	63	192.778	30	18.071	111	505	16.847	73.528	6.277	10.528	3.494	4.121	3.728	27.918	6.575	1.266	10.096	2.277	7.406
AV	64	29.610	28	3.574	67	107	3.927	9.409	854	1.785	435	544	381	4.746	780	108	1.368	230	1.267
SA	65	79.100	52	7.419	73	230	8.982	27.759	2.763	5.922	1.228	1.487	1.130	11.926	2.048	390	3.417	905	3.369

¹ La definizione di Unità Locale adottata è conforme al regolamento del Consiglio Europeo N. 696 del 15 marzo 1993, secondo cui un'unità locale corrisponde a un'impresa o a una parte di un'impresa situata in una località topograficamente identificata. In tale località, o a partire da tale località, una o più persone svolgono (lavorando eventualmente a tempo parziale) delle attività economiche per conto di una stessa impresa. Attività economica dell'unità locale, secondo la classificazione Ateco 2007. L'attività economica è la combinazione di risorse quali attrezzature, manodopera, tecniche di fabbricazione, reti di informazione, o di prodotti, che porta alla creazione di specifici beni o servizi. Le unità locali sono classificate secondo l'attività economica esclusiva o principale, individuata con il criterio della prevalenza. L'unità locale è il "luogo fisico nel quale un'unità giuridico-economica (istituzione) esercita una o più attività economiche.

Per unità locale attiva si intende dunque una unità che svolge un'attività economica - anche se a carattere stagionale in alcuni periodi dell'anno - e impiega a tal fine fattori della produzione: risorse umane (anche a tempo parziale) ed economiche.

Tabella 3.32: N. Addetti per attività

Territorio	Totale ADDETTI	Estrazione minerali da cave e miniere	Attività manifatturiere	Fornitura energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	Fornitura acqua reti fognarie, attività gestione rifiuti e risanamento	Costruzioni	Commercio ingrosso e dettaglio riparazione autoveicoli e motocicli	Trasporto e magazzinaggio	Attività servizi alloggio e ristorazione	Servizi informazione e comunicazione	Attività finanziarie e assicurative	Attività immobiliari	Attività professionali, scientifiche e tecniche	Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	Istruzione	Sanità e assistenza sociale	Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	Altre attività di servizi
Caserta	149.861	166	30.383	716	2.689	25.484	35.518	10.787	7.477	1.748	2.784	1.096	9.493	8.296	1.996	6.942	1.124	3.161
Benevento	51.687	104	11.362	172	608	8.254	11.920	3.056	3.023	891	1.058	333	4.156	2.176	240	2.633	313	1.390
Napoli	591.361	184	100.029	3.318	10.562	62.419	143.299	52.135	39.163	19.856	16.294	5.847	40.423	45.776	6.203	26.011	6.288	13.554
Avellino	86.827	166	24.225	348	1.408	11.719	18.073	5.287	5.073	1.438	1.925	554	5.991	4.328	320	3.459	415	2.099
Salerno	216.577	294	41.996	760	2.889	28.557	53.925	15.964	17.157	3.715	4.749	1.630	15.725	10.756	1.470	8.977	2.222	5.790

3.2 DOMANDA ED OFFERTA ATTUALE DI TRASPORTO

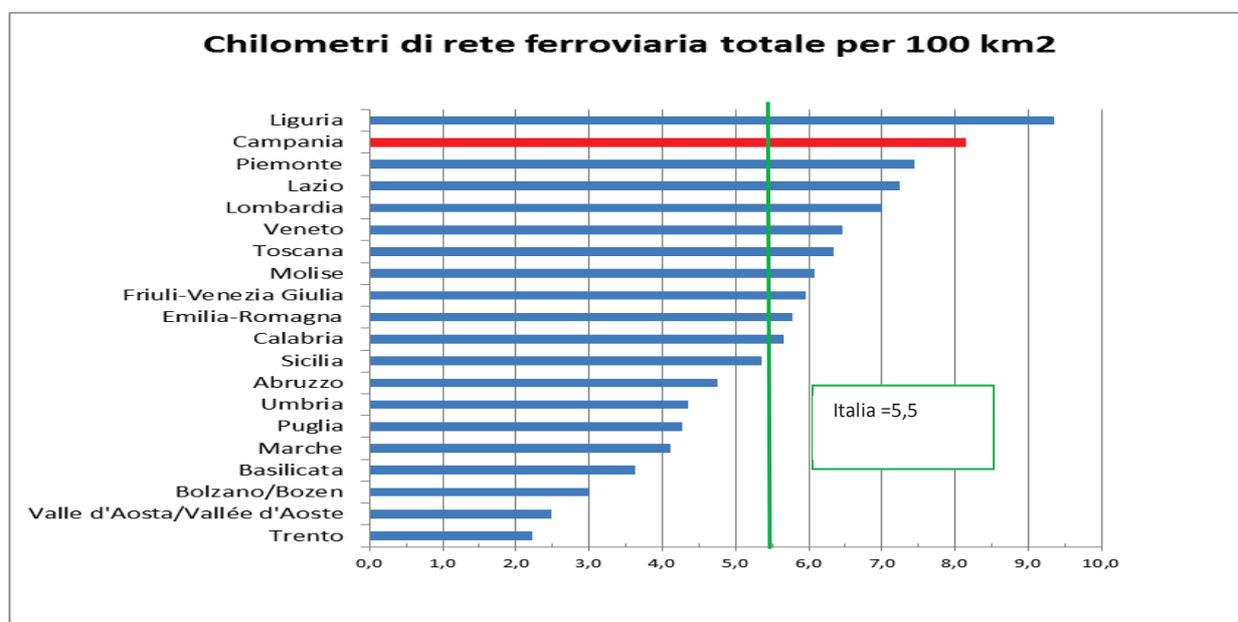
3.2.1 RETE DELLE INFRASTRUTTURE FUNZIONALI AI SERVIZI DI TPL

3.2.1.1 INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Analizzando nel dettaglio l'articolazione e l'estensione della rete ferroviaria regionale complessiva, si giunge alla conclusione che gran parte della popolazione residente in Regione gravita sul sistema ferroviario, ed in particolar modo l'intero impianto ferroviario regionale riesce a servire le principali zone popolate della regione, soprattutto lungo l'asse che va da Caserta a Napoli e Salerno, mentre l'avellinese e il beneventano hanno linee di collegamento con Napoli esclusivamente in direzione Est.

La dotazione ferroviaria della Regione Campania appare pertanto abbastanza competitiva, soprattutto se paragonata alla dotazione italiana, e del meridione in generale. Anche la valutazione relativa alla estensione totale della rete ferroviaria (espressa in km per 100 kmq di superficie) vede la Regione Campania seconda solo dopo la Regione Liguria, e ben oltre la media italiana, pari a 5,5 km per 100 kmq (si veda la Figura 3.13).

Figura 3.13: Estensione della rete ferroviaria per kmq di superficie - Campania e confronto con altre regioni



La rete del trasporto ferroviario regionale riesce a servire le principali zone popolate della regione, in particolar modo lungo l'asse costiero regionale che va da Caserta a Napoli e Salerno, mentre l'avellinese e il beneventano hanno linee di collegamento con Napoli esclusivamente in direzione Est.

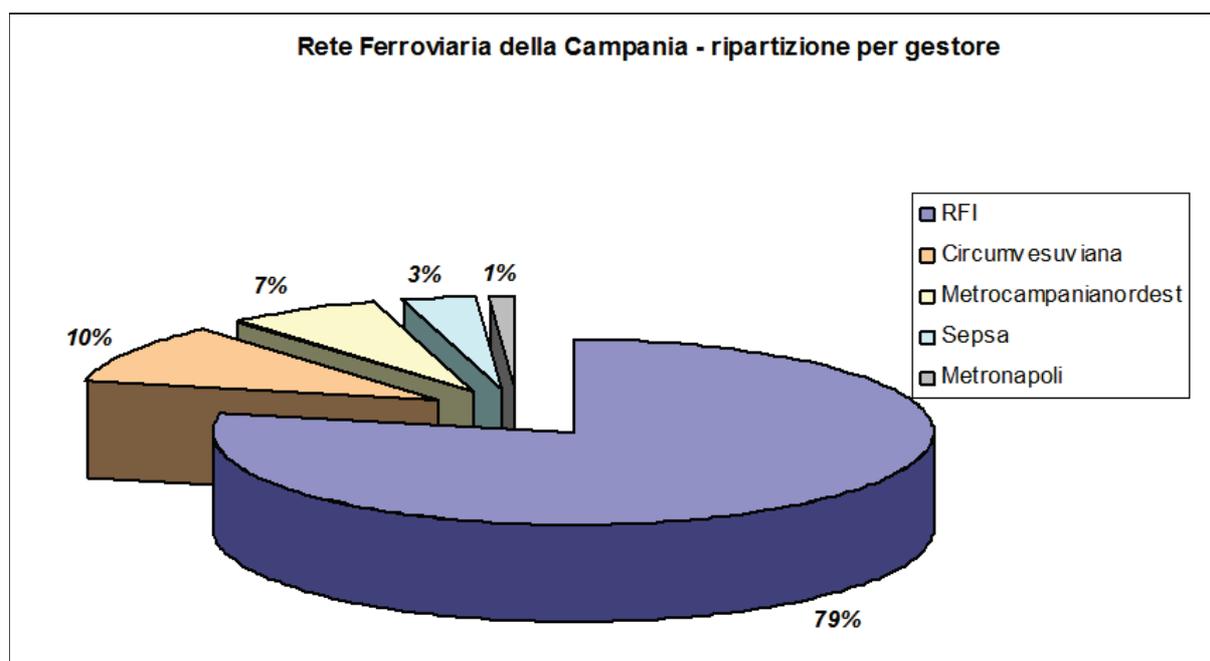
La rete ferroviaria in Campania si estende, ad oggi, complessivamente per 1.400 km, con 357 stazioni.

Attualmente la rete è gestita dalle seguenti società (Figura 3.14):

- RFI (che gestisce circa il 79% della rete);
- MetroNapoli Spa;
- Ex Metrocampania NordEst Srl;
- Ex Circumvesuviana Srl;
- Ex Sepsa.

La rete delle ultime tre società menzionate è, ad oggi, di proprietà di EAV Srl.

Figura 3.14: Ripartizione della rete ferroviaria in Campania per Ente Gestore



La rete RFI si estende per oltre 1.000 km (comprensivi della tratta Campana della linea AV/AC). Di questi, il 55% è a doppio binario, mentre il restante 45% a binario singolo. Inoltre il 77% della rete utilizza una trazione elettrica, mentre il 23% la trazione diesel. Essa ha le sue principali direttrici di sviluppo sul quadrilatero Napoli Caserta (via Cancellò e Via Aversa) e sull'ideale prolungamento di tale quadrilatero verso Villa Literno e Formia (a partire dal nodo di Aversa) e verso Santa Maria Capua Vetere e Cassino e sulla direttrice Napoli – Salerno e la sua prosecuzione verso Battipaglia e Sapri.

Attualmente, la rete RFI conta anche tre linee sulle quali l'esercizio è stato soppresso: si tratta della linea Sicignano – Lagonegro che attraversa tutto il Vallo di Diano nella provincia di Salerno per poi connettersi

alla linea Battipaglia – Potenza, la linea Avellino – Rocchetta Sant’Antonio (che attraversa il territorio dell’alta Irpinia sconfinando in Puglia e Basilicata) e la linea Torre Annunziata – Cancello.

La rete ferroviaria su cui operano le imprese ferroviarie del Gruppo EAV si compone di tre infrastrutture separate e tra di loro non interoperabili. Unicamente le ferrovie Cancello – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese su cui insistono i servizi di MCNE sono completamente interoperabili con la rete RFI.

La rete ferroviaria su cui operano i servizi di ex Circumvesuviana ha una lunghezza di 142,367 km distribuiti su sei linee ed ha come caratteristica peculiare lo scartamento ridotto a 950 mm che la rende infrastrutturalmente non interoperabile con le altre reti ferroviarie. Insiste sull’area Sud Est dell’Area Metropolitana di Napoli servendo tutti i comuni del Vesuviano, e della penisola Sorrentina. Ha connotazione di tipo metropolitano per via della densità di stazioni particolarmente elevata (in media, 1,5 stazioni/km per un totale di 96).

La rete ferroviaria su cui operano i servizi di Ex SEPSA insiste sulla periferia occidentale di Napoli servendo la periferia occidentale del capoluogo e i comuni dell’area flegrea. Si compone di due linee ferroviarie (Cumana e Circumflegrea) per un’estensione complessiva di circa 47Km su cui sono presenti 35 stazioni (per una densità confrontabile con quella della rete ex Circumvesuviana).

La rete ferroviaria su cui insistono i servizi di MCNE si compone di tre linee. Oltre le due sopra citate è in esercizio la Napoli – Giugliano – Aversa che è realizzata con tecnologia metropolitana. Infine, la rete ferroviaria di competenza del comune di Napoli comprende la Linea 1 (Asse portante del sistema ferroviario del capoluogo) e la Linea 6, sulle quali insistono i servizi di Metronapoli.

Nella successiva Tabella 3.33 sono riportati i dati di sintesi della rete ferroviaria Regionale che è globalmente illustrata nella successiva Figura 3.15 e, con un dettaglio focalizzato all’area metropolitana di Napoli ed alle infrastrutture di connessione tra i cinque capoluoghi, nella Figura 3.16.

Tabella 3.33: Rete ferroviaria della Campania – Caratteristiche principali

Ente Gestore	Estensione Rete[Km]	Scartamento [mm]	Binario [Km]		Trazione [Km]		Stazioni/ Fermate
			doppio	Semplice	Elettrica	Diesel	
RFI	1.097,0	1435	620,0	477,0	826,0	271,0	145
Ex Circumvesuviana	142,0	950	63,0	79,0	142,0	0,0	95
Ex MetrocampaniaNordest	98,2	1435	10,2	88,0	57,2	41,0	27
Ex Sepsa	47,0	1435	14,0	33,0	47,0	0,0	30
Metronapoli	17,45	1435	15,8	0,0	15,8	0,0	20
Totale	1.401,65		723,0	677,0	1.088,0	312,0	317

Figura 3.15: Rete ferroviaria Regionale

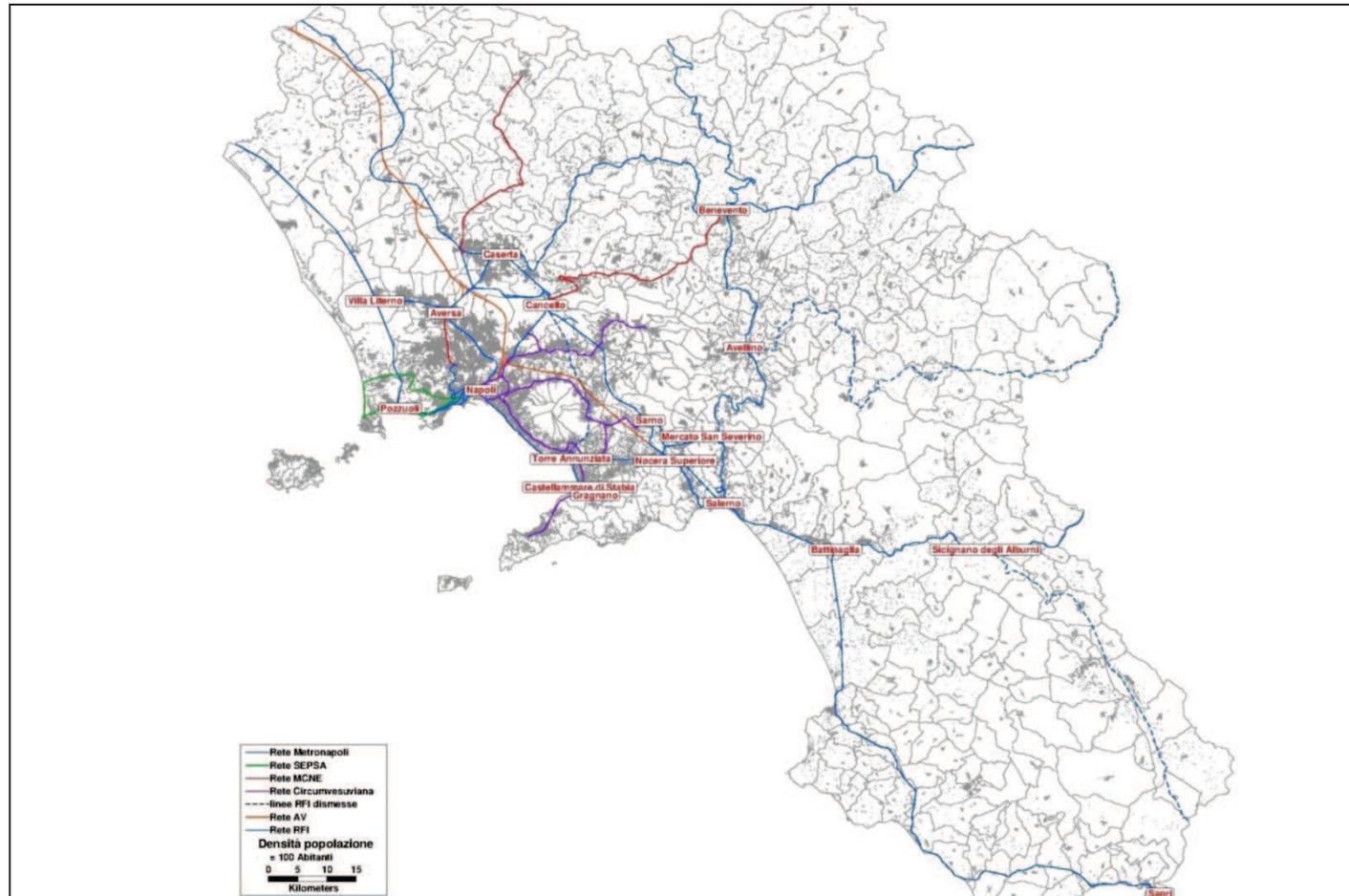
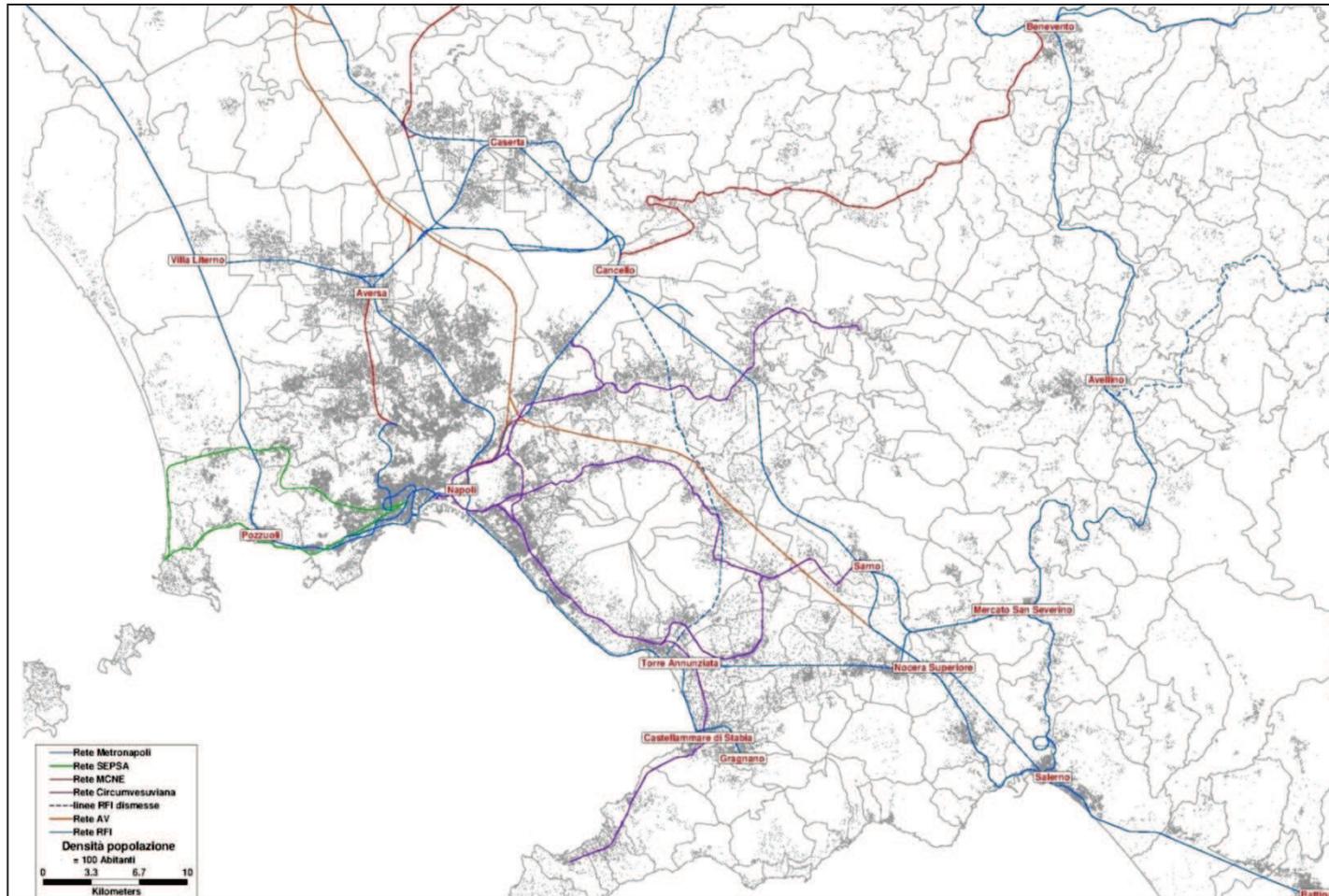


Figura 3.16: Rete ferroviaria Regionale – Dettaglio dei cinque capoluoghi



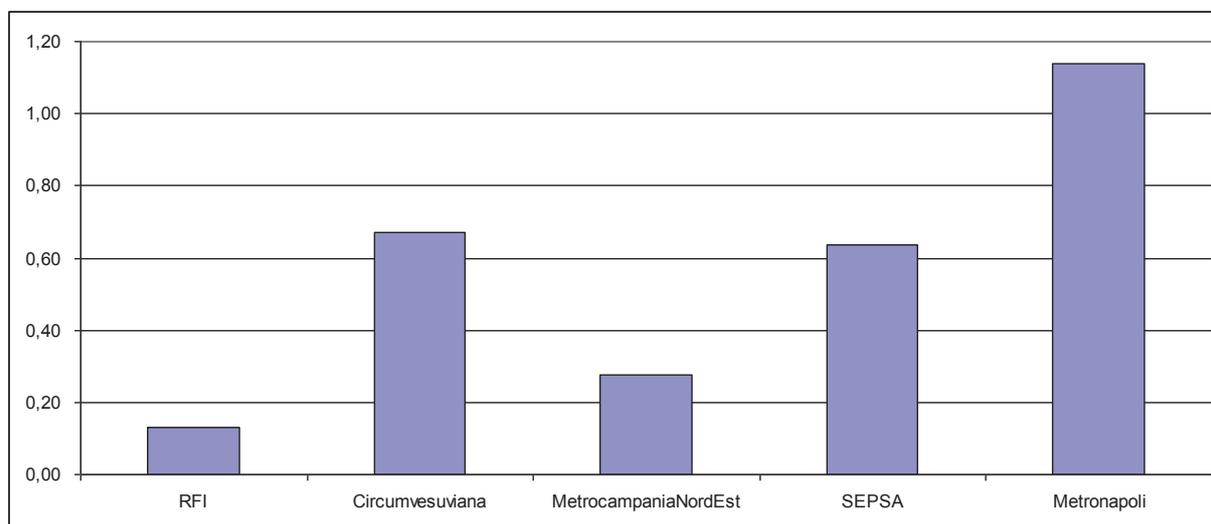
L'interconnessione tra la rete ferroviaria ed il territorio avviene in corrispondenza delle stazioni della Linee Ferroviarie sopra descritte.

Complessivamente sono aperte all'esercizio all'interno della Regione Campania 317 stazioni/fermate, di cui:

- 145 lungo la rete RFI;
- 95 lungo la rete Ex Circumvesuviana;
- 27 lungo la rete Ex Metrocampania NordEst;
- 30 lungo la rete Ex SEPSA;
- 20 lungo la rete Metronapoli.

Pertanto lungo la rete RFI sono presenti i maggiori impianti, ma confrontando il numero di stazioni con l'estensione chilometrica della rete ferroviaria di ciascuna azienda (Figura 3.17) emerge che lungo le linee dove si effettuano principalmente servizi metropolitani (Metronapoli, Ex SEPSA e Ex Circumvesuviana) la densità è maggiore di quelle dove sono eserciti servizi a carattere prevalentemente regionale (RFI).

Figura 3.17: Numero di stazioni per ogni km di rete



Da un punto di vista invece territoriale emerge che la maggior parte delle stazioni è localizzata in provincia di Napoli (

Figura 3.18), mentre nelle province di Benevento ed Avellino si registra la minore presenza di stazioni.

Rapportando però il numero di stazioni (ossia numero di stazioni ogni 100.000 abitanti) emerge che le province di Benevento e Avellino presentano una dotazione procapite superiore alle altre province (Figura 2.20).

In Figura 2.21 sono riportati i comuni della Campania che presentano più di 3 stazioni all'interno del proprio territorio: escludendo i capoluoghi di Provincia si osserva che i restanti comuni sono tutti ricadenti nell'area metropolitana di Napoli e non vi sono i capoluoghi di Caserta ed Avellino in quanto presentano solo una stazione all'interno del territorio comunale.

Figura 3.18 : Numero di stazioni per ciascuna provincia

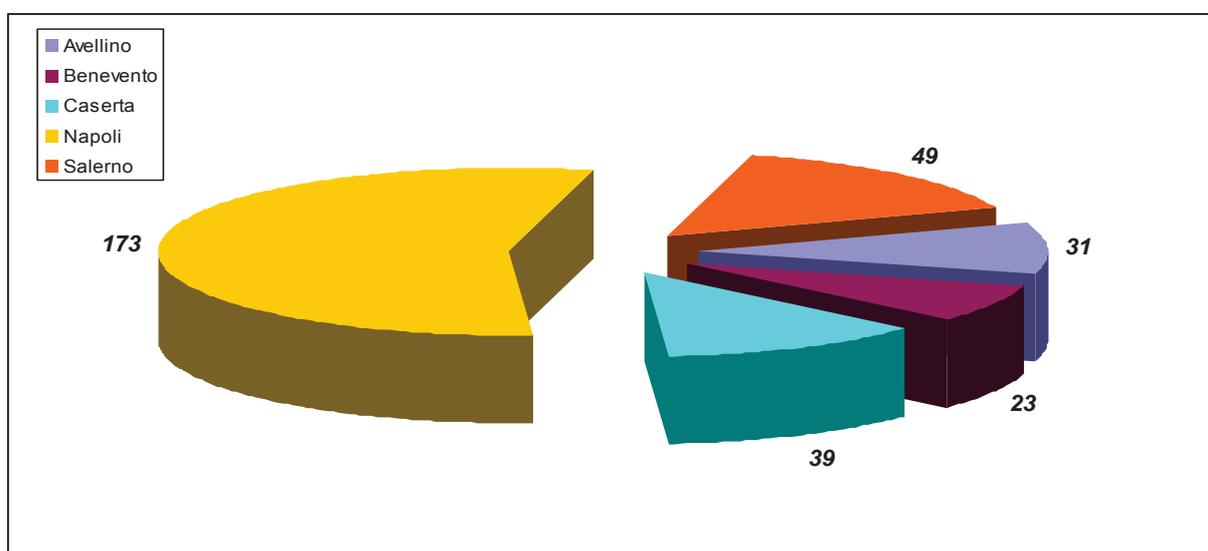


Figura 3.19 : Numero di stazioni ogni 100.000 abitanti

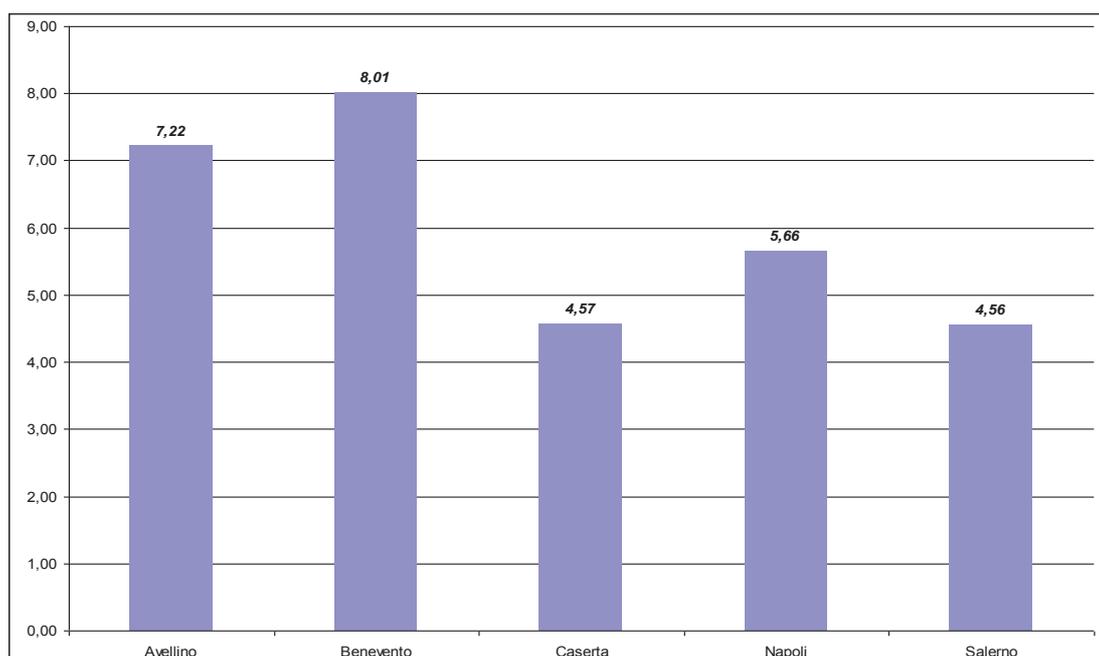
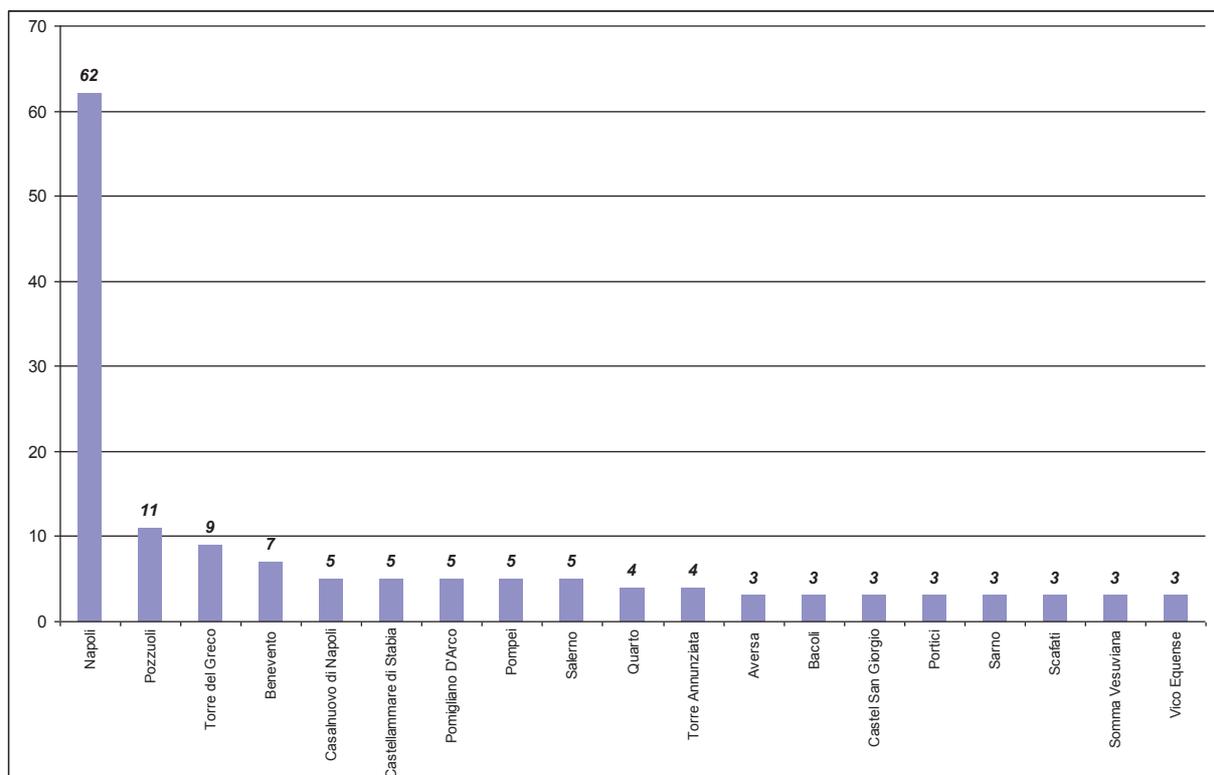


Figura 3.20 : Comuni della Campania con più di 3 stazioni ferroviarie



Per quanto concerne la potenzialità dell'interscambio gomma-ferro, dai rilievi effettuati in corrispondenza delle stazioni è emerso che presso 198 stazioni (ossia circa il 62% del totale) vi è la possibilità di sostare con l'auto. Ed in particolare presso:

- 124 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio inferiore ai 30 posti auto;
- 37 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio tra i 30 e i 100 posti auto;
- 24 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio tra i 100 e i 200 posti auto;
- 13 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio oltre i 200 posti auto.

La rete RFI

La rete FS regionale è gestita da RFI Spa, interessa tutte le province campane e comprende le linee riportate in Tabella 3.34.

Tabella 3.34 : Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria FS

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			<i>doppio</i>	<i>Semplice</i>	<i>doppio</i>	<i>Semplice</i>
AV/AC Napoli – Roma (tratta Campania)	96,0	NA - CE	96,0	0	0	0
AV/AC Linea Monte del Vesuvio Napoli- Salerno	38,0	NA - SA	38,0	0	0	0
Napoli – Formia (tratta Campania)	60,0	NA - CE	60,0	0	0	0
Napoli Gianturco – Villa Literno	36,0	NA - CE	36,0	0	0	0
Napoli – Cassino (tratta Campania)	101,0	NA - CE	101,0	0	0	0
Napoli-Battipaglia	71,0	NA - SA	71,0	0	0	0
Nocera Inferiore – Salerno (via Cava)	17,0	SA	17,0	0	0	0
Battipaglia-Sapri	105,0	SA	105,0	0	0	0
Battipaglia – Potenza (tratta Campania)	46,0	SA	0	46,0	0	0
Torre Annunziata -Gragnano	11,0	NA	6,0	5,0	0	0
Nocera Inferiore – Codola	4,0	SA	0	4,0	0	0
Cancello – bivio S.Lucia	39,0	CE - NA - SA	39,0	0	0	0
Sarno-Benevento	79,0	SA - AV - BN	0	8,0	0	71,0
Mercato S.S. – Salerno	18,0	SA	0	0	0	18,0
Aversa – Caserta – Foggia (tratta Campania)	132,0	CE - BN - AV	34,0	98,0	0	0
Benevento - Bosco Redole (tratta Campania)	55,0	BN	0	0	0	55,0
Avellino - Rocchetta Sant'Antonio (tratta Campania)	119,0	AV	0	0	0	119,0
S.Marcellino-Gricignano	11,0	CE	0	11,0	0	0
Gricignano-Maddaloni-Marcianise- Cancello	17,0	CE	14,0	3,0	0	0
Raccordi di Napoli	3,0	NA	3,0	0	0	0
Cancello – Torre Annunziata	31,0	NA - CE	0	31,0	0	0
Vairano – Carpinone (tratta Campania)	8,0	CE	0	0	0	8,0
Totale	1.097,0		620,0	206,0	0	271,0

Le linee non elettrificate attraversano soprattutto i territori delle province di Avellino e Benevento. In generale la rete RFI si può suddividere in fondamentale e complementare.

La rete fondamentale è costituita da: