

Inoltre, per il servizio funicolare sono in dotazione 2 treni per ciascun servizio, con le seguenti caratteristiche:

**Tabella 3.120: Consistenza parco parco rotabili in dotazione a Metronapoli (Funicolari)**

Dotazione (tot. 8)	2	2	2	2
Tipo	treno funicolare Centrale	treno funicolare Chiaia	treno funicolare Montesanto	treno funicolare Mergellina
Fornitore	CWA	Lovisolo	Lovisolo	OPRE
Anno di costruzione	1990	1975	1975	1989
Posti a sedere (per treno)	72	40	40	16
Posti carrozzella diversamente abili	2	2	2	2
Posti totali (per treno)	450	300	300	60



**Figura 3.66: Materiale rotabile in dotazione a Metronapoli – Funicolare Centrale**



Figura 3.67: Materiale rotabile in dotazione a Metronapoli – Funicolare di Montesanto



Figura 3.68: Materiale rotabile in dotazione a Metronapoli – Funicolare di Chiaia



**Figura 3.69: Materiale rotabile in dotazione a Metronapoli – Funicolare di Mergellina**

### 3.2.5.3 Motonavi e unità veloci

Da un'analisi desk delle Unità operanti nel Golfo di Napoli emerge che i mezzi operanti nel Golfo sono in tutto 55, comprendenti le diverse tipologie di naviglio passeggeri più comuni per il cui dettaglio si rimanda alla Tabella 3.121.

**Tabella 3.121: Unità passeggeri operanti nel Golfo di Napoli suddivise per tipologia**

TIPOLOGIA MEZZO	N.UNITA'
Aliscafi	3
Monocarena	20
Catamarani	19
Motonavi	11
Motonavi Veloci	2
Totali	55

Di queste 41 unità sono adibite al solo trasporto passeggeri e appartengono alle 3 tipologie:

- Aliscafi: mezzi veloci che ad una certa velocità emergono dall'acqua grazie alla portanza di "ali" consentendo così il raggiungimento di elevate velocità con un moderato dispendio energetico;
- Monocarena HSC: unità ad alta capacità e capaci di raggiungere notevoli velocità grazie alle caratteristiche plananti degli scafi, con propulsione quasi sempre idrogetto per ridurre i consumi energetici dovuti all'attrito delle eliche ed alla cavitazione;
- Catamarani: unità veloci caratterizzate dall'avere una superficie immersa, e quindi una resistenza all'avanzamento, minore ottenuta "svuotando" la parte centrale dello scafo a creare due carene, possono essere a scafo singolo o a doppio scafo (DSC) ed hanno tipicamente propulsione a idrogetto.

Le restanti 14 unità sono in grado di trasportare oltre ai passeggeri anche un certo numero di veicoli variabile ed appartengono alle 3 tipologie:

- Motonave Traghetto Ro/Pax: unità in grado di imbarcare mezzi gommati in modo autonomo attraverso rampe di accesso e passeggeri;
- Motonave Veloce Ro/Pax: unità veloce di notevoli dimensioni capace di trasportare veicoli gommati e passeggeri;
- Catamarano HSC Ro/Pax: unità veloce bicarena in grado di trasportare veicoli gommati e passeggeri.

Il dettaglio dei navigli operanti nel Golfo di Napoli è riportato in Tabella 3.122.



**Tabella 3.122: Elenco delle unità navali degli armatori operanti nel Golfo di Napoli**

Tipologia del Naviglio	Varo/ ristrutt.	Portata massima Passeggeri	Portata massima Auto	Stazza [ton]	Lunghezza fuori tutto	Larghezza	Pesc.	Motorizzazione	Sistema di propulsione	Velocità max [kn]
Catamarano HSC	1989	355	NO	355	33,00	9,40	2,50	2x2638kW	idrogetto	34
Monocarena HSC	1993	525	NO	464	45,00	9,00	1,30	2x1630kW	elica PF	28
Monocarena HSC	1987	394	NO	353	41,90	7,68	1,10	2x2090kW	idrogetto	30
Monocarena HSC	1987	295	NO	286,06	36,05	7,64	1,20	2x1679kW+1x770kW	idrogetto	27
Monocarena HSC	1992	340	NO	391	47,00	7,60	1,26	2x1906kW	idrogetto	36
Monocarena HSC	2007	320	NO	414	42,60	7,80	1,30	2x1500kW + 1x1235kW	idrogetto	33
Catamarano HSC	2000	398	NO	498	43,50	11,00	1,30	4x1454kW	idrogetto	35
Monocarena HSC	2000	324	NO	449	50,00	9,00	2,00	2x2000kW	idrogetto	34
Monocarena HSC	1988	400	NO	414	41,90	7,68	1,30	2x1045kW	idrogetto	32
Catamarano HSC	1989	355	NO	355	33,00	9,40	1,20	2x1940kW	idrogetto	34
Catamarano HSC	1989	350	NO	355	33,00	9,41	1,20	2x1940kW	idrogetto	32

Tipologia del Naviglio	Varo/ ristrutt.	Portata massima Passeggeri	Portata massima Auto	Stazza [ton]	Lunghezza fuori tutto	Larghezza	Pesc.	Motorizzazione	Sistema di propulsione	Velocità max [kn]
Catamarano HSC	1988	318	NO	417	36,50	9,41	1,30	2x1940kW	idrogetto	32
Monocarena HSC	1988	350	NO	368	41,90	7,68	1,10	2x1180kW	idrogetto	30
Catamarano HSC	1985	276	NO	322	33,00	9,40	1,20	2x2980kW	idrogetto	36
Monocarena HSC	1987	312	NO	286,06	36,05	7,64	1,30	2x960kW	idrogetto	24,7
Monocarena HSC	1987	295	NO	286,06	36,00	7,63	1,30	2x960kW	idrogetto	27
Motonave Ro/Pax	1980	1079	60	1386	69,59	14,02	3,62	2x1853kW	elica PV	16,5
Motonave Ro/Pax	1980	1079	60	1398	69,59	14,02	3,62	2x1853kW	elica PV	16,5
Motonave Ro/Pax	1980	1079	60	1386	69,59	14,02	3,62	2x1853kW	elica PV	16,5
Motonave Ro/Pax	1980	1079	60	1386	69,59	14,02	3,62	2x1853kW	elica PV	16,5
Motonave Ro/Pax	1998	520	57	1900	70,90	12,40	2,45	4x9400kW	elica PV	32
Motonave Veloce Ro/Pax	1999	520	57	1900	70,90	12,40	2,45	4x9400kW	elica PV	32
Catamarano HSC	1993	354	NO	623,95	44,00	10,90	1,75	2x2000kW	idrogetto	37

Tipologia del Naviglio	Varo/ ristrutt.	Portata massima Passeggeri	Portata massima Auto	Stazza [ton]	Lunghezza fuori tutto	Larghezza	Pesc.	Motorizzazione	Sistema di propulsione	Velocità max [kn]
Aliscafo	1987	210	NO	233,69	31,20	6,71	2,00	2x1530kW	elica PF	36
Aliscafo	1986	210	NO	223,69	31,20	6,71	2,00	2x1530kW	elica PF	36
Monocarena HSC	1992	350	NO	383	46,90	7,60	1,42	2x1906kW	elica PV	33
Motonave Ro/Pax	1964	495	50	1280	56,22	11,03	2,81	2x485kW	elica PF	11
Motonave Ro/Pax	1979	502	20	631	45,00	10,52	3,21	2x927kW	elica PF	14
Motonave Ro/Pax	1981	700	60	844	70,30	12,52	3,40	2x1706kW	elica PF	18
Motonave Ro/Pax	1971	794	100	2405	74,16	16,52	3,80	2x1324kW	elica PV	14,5
Motonave Ro/Pax	1990/ 2003	960	150	2543	84,06	15,22	3,93	2x2206 kW	elica PV	15
Motonave Ro/Pax	1968	600	95	2303,7	73,50	16,52	4,00	2x1176kW	elica PV	15
Motonave Ro/Pax	2004	900	124	2392	84,43	15,02	3,55	2x2710kW	elica PV	20
Catamarano HSC	1992	360	NO	497	37,00	11,60	2,50	2x2000kW	idrogetto	43
Monocarena HSC	1991	394	NO	353	41,90	7,68	1,20	2x1150kW	idrogetto	28

Tipologia del Naviglio	Varo/ ristrutt.	Portata massima Passeggeri	Portata massima Auto	Stazza [ton]	Lunghezza fuori tutto	Larghezza	Pesc.	Motorizzazione	Sistema di propulsione	Velocità max [kn]
Monocarena HSC	1988	394	NO	353	41,90	7,68	1,20	2x1045kW	idrogetto	28
Monocarena HSC	1989	394	NO	411	41,76	7,68	1,20	2x1150kW	idrogetto	32
Monocarena HSC	1992	393	NO	367	41,00	8,00	1,10	2x2000kW	idrogetto	28
Monocarena HSC	1991	400	NO	391	47,00	7,90	1,42	2x2000kW	idrogetto	34
Monocarena HSC	1990	394	NO	353	41,90	7,68	1,20	2x1405kW	idrogetto	30
Monocarena HSC	1999	550	NO	497	45,00	9,00	1,26	2x2000kW	idrogetto	30
Monocarena HSC	2003	450	NO	492	50,46	8,80	1,40	3x2000kW	idrogetto	34
Catamarano HSC	1990	330	NO	391	36,65	11,30	2,30	2x1600kW	idrogetto	40
Catamarano HSC	1990	393	NO	573,76	40,20	10,10	1,69	2x1880kW	idrogetto	32
Catamarano HSC	1990	255	NO	442	38,80	9,44	1,62	2x2000kW	idrogetto	34
Catamarano HSC	1990	347	NO	424	38,80	9,44	1,60	2x2040kW	idrogetto	35
Catamarano DSC	1989	413	NO	494	41,00	10,00	1,61	2x2040kW	idrogetto	32



Tipologia del Naviglio	Varo/ ristrutt.	Portata massima Passeggeri	Portata massima Auto	Stazza [ton]	Lunghezza fuori tutto	Larghezza	Pesc.	Motorizzazione	Sistema di propulsione	Velocità max [kn]
Catamarano DSC	1990	407	NO	494	42,60	10,00	1,61	2x2040kW	idrogetto	32
Catamarano HSC	1990	286	NO	442	38,80	9,44	1,51	2x2040kW	idrogetto	33
Aliscafo HSC	1981	284	NO	263	35,80	7,00	1,60	2x1736kW	elica PF	37
Catamarano M/N	1988	300	NO	324	36,50	9,40	1,41	2x1440kW	idrogetto	32
Monocarena HSC	2005	700	NO	585	49,86	9,00	1,35	4x2000kW	idrogetto	37
Catamarano HSC	1993	327	NO	490	40,20	10,10	1,85	2x2000kW	idrogetto	33
Catamarano HSC	1988	314	NO	333	37,00	9,50	1,76	2x2040kW	idrogetto	40
Catamarano HSC Ro/Pax	2000	670	60	2369	60,00	16,53	2,20	2x7200kW	idrogetto	39

HSC = Hight Speed Craft ; DSC = Double Hull hight Speed Craft ; PF = Passo Fisso ; PV = Passo Variabile

## 4 STRATEGIA DI RIPROGRAMMAZIONE DELLA RETE DEI SERVIZI DI TRASPORTO

### 4.1 OBIETTIVI E STRATEGIE DEL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE

#### 4.1.1 Generalità

Il Piano di Riprogrammazione dei servizi minimi, o anche Piano delle Priorità, oggetto di questo documento, è il risultato di una dinamica complessa che vede contrapposti soggetti che hanno obiettivi talvolta contrastanti e che per la loro stessa natura devono rispondere ad esigenze di segno contrario.

In questi mesi i diversi incontri con i soggetti interessati hanno fatto emergere una serie di problematiche di fondo e conseguenti considerazioni. Queste ultime si riportano di seguito per lasciare trasparire le difficoltà connesse alla redazione di questo documento.

La Regione, ad esempio, anzitutto deve soddisfare le esigenze ed i diritti dei cittadini, che sono affermate nella Costituzione e ribadite nelle Leggi con il concetto di servizio minimo. Quest'ultimo, d'altra parte, non è una variabile definita in maniera inequivocabile ma lascia ampi spazi interpretativi al soggetto che li deve individuare.

Viceversa, non vi sono spazi interpretativi nell'ambito dell'applicazione dei criteri dettati dalle Leggi di stabilità dello Stato, che fissano inderogabili limiti oggettivamente misurabili e rispetto ai quali le Regioni impegnano, attraverso meccanismi di premialità, una parte sempre maggiore delle risorse storicamente assegnate. Anche in questo caso, aldilà di qualsivoglia elaborazione tecnica e trasportistica, il vincolo imposto dal budget disponibile costituisce una scure che cambia la prospettiva: da individuazione dei servizi minimi a individuazione delle priorità nell'ambito del budget esogenamente assegnato.

Le Province e i Comuni, dal canto loro, hanno, in alcuni casi, sostanzialmente percepito e definito, nei loro Piani, un monte di servizi minimi non riferendosi a budget realistici.

Le aziende di trasporto, con particolare riferimento a quelle pubbliche, hanno, in diversi casi, accumulato problemi debitori nei confronti di banche e fornitori con inevitabili conseguenze sull'organizzazione e sulla produzione dei servizi. In alcuni casi è andato fuori controllo il rapporto tra numero di addetti e produzione del servizio.

I cittadini, con il tramite della loro rappresentanza a tutti i livelli (politici, associazioni, comitati, ecc...) hanno cercato di aumentare i servizi nel loro singolo e legittimo interesse senza pensare che, la sommatoria delle modifiche avvenute nel corso degli anni, hanno a loro volta prodotto la conseguenza di una ricaduta diretta sui bilanci finanziari di ogni singolo componente della collettività.

In questo quadro, è stato necessario invertire la tendenza e ciò già avviene, da qualche anno, non senza traumi per tutti i soggetti in gioco.

La definizione di questo Piano, che si è occupata dei servizi ferroviari, su gomma e marittimi, a livello regionale, provinciale e comunale, è solo uno dei primi tentativi di riorganizzare alcune posizioni storicamente statiche e consolidate. Rispetto all'analisi condotta, si è cercato per quanto possibile di riorganizzare ed efficientare i servizi nell'ottica di un aumento del rapporto ricavi/costi.

#### ***4.1.2 Strategie trasportistiche***

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 territoriali, il Piano ha individuato nel Sistema di Metropolitana Regionale, articolato nelle sue diverse componenti, la struttura portante del sistema dei trasporti campano.

Il progetto della Metropolitana Regionale (SMR) è, pertanto, essenziale per conseguire l'obiettivo di una mobilità sostenibile, in quanto persegue il riequilibrio della ripartizione modale, privilegiando sistemi e infrastrutture di trasporto collettivo, in particolare su ferro, minimizzando l'incidenza sul consumo di risorse naturali (energia, ecosistemi, paesaggi), sulla salute, sull'ambiente e sulla sicurezza dei cittadini. 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, invece, in assenza di servizi ferroviari, il ruolo fondamentale di connessione in aree locali e tra i diversi poli. Sarebbe importante per il futuro prevedere, inoltre, l'integrazione nella rete dei trasporti, di servizi più flessibili legati al soddisfacimento di particolari segmenti della domanda di mobilità, quali i servizi a chiamata door-to-door, i servizi di car sharing e di car pooling, i servizi di bike sharing.

La prospettiva di crescita del modo ferroviario può avere però successo solo se tradotta in un progetto unitario che delinei, in modo chiaro e percepibile, la struttura dei servizi offerti integrandoli con gli altri servizi di trasporto e con il territorio.

In effetti il modo ferroviario è abbastanza complesso da governare, sia per le sue caratteristiche tecniche (che lo rendono poco flessibile), sia per le sue regole di esercizio (che peraltro lo rendono il modo di trasporto più sicuro).

In molti casi queste caratteristiche costituiscono limiti da superare:

☐ il sistema ferroviario è un sistema discontinuo nello spazio: il suo rapporto con il territorio avviene per punti (le stazioni), quindi è fortemente condizionato dal modo con cui è organizzata l'accessibilità;

☐ il sistema ferroviario è un sistema discontinuo anche nel tempo: i suoi servizi sono offerti in determinati orari, quindi è fortemente condizionato dalla struttura degli orari e dalla loro rispondenza alle esigenze della domanda.

Queste complessità non sono trattabili senza una progettazione unitaria di tutte le componenti sopra richiamate: integrazione con gli altri modi di trasporto, accessibilità al e dal territorio da servire, orari che riducano la discontinuità dell'offerta.

Da queste considerazioni discende l'obiettivo di procedere alla definizione e al dimensionamento di un sistema di servizio unitario per l'intera regione, efficiente ed efficace per il raggiungimento degli obiettivi posti dalla Legge di stabilità, integrato nelle sue componenti funzionali, attrattivo per qualità e livelli di servizio, accessibile al territorio:

- Unitario: il modello da attuare è quello dei servizi metropolitani urbani, dove per servire una relazione può anche essere necessario cambiare più linee, ma il sistema è unico e come tale è percepito e utilizzato.
- Integrato: l'unitarietà del sistema di offerta richiede, sul piano funzionale e gestionale, la possibilità di passare facilmente da una componente del sistema all'altra e poterne fruire in funzione delle proprie esigenze e senza vincoli. L'evoluzione del sistema di tariffazione e ticketing porterà ad una progressiva forma di integrazione tecnologica basata sull'applicazione dei sistemi ITS al TPL, in modo da consentire una migliore e più economica gestione dei servizi. Ciascun cittadino campano, attraverso l'utilizzo di una "smart card" abilitata a funzioni tipo borsellino elettronico, potrà pagare i vari servizi di trasporto, ma anche molteplici altre categorie di utilities quali parcheggi, cinema, musei, ecc. Le modalità di pagamento elettronico e la tracciatura del viaggiatore renderanno disponibili una serie di

dati utili ad una più efficace programmazione dei servizi, una più efficiente gestione delle aziende di TPL ed una erogazione dei servizi con un maggior livello di qualità. Attraverso la realizzazione di un Centro Unico dedicato al monitoraggio dei servizi, l'Ente Regione acquisirà una maggiore capacità nella gestione dei contratti di servizio e nei processi di controllo della spesa pubblica.

- **Attrattivo:** la comodità e la frequenza dei servizi potranno sollecitare i cittadini ad usare il mezzo pubblico anziché l'automobile.
- **Accessibile:** il trasporto pubblico - a differenza dell'auto - è accessibile solo in alcuni punti (fermate o stazioni) e se questi sono pochi, o se sono distanti, limitano l'accesso al mezzo e quindi l'utilizzazione del servizio.

In tale prospettiva complessiva, sussiste, quindi, una intrinseca 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.

L'obiettivo principale del Piano di Riprogrammazione è stato quello di definire le Priorità di servizio tali da restare all'interno del budget finanziario ipotizzato per la Regione Campania conseguendo gli obiettivi di efficientamento posti dalla Legge di Stabilità. E' in questo senso che il Piano di Riprogrammazione è stato ribattezzato anche Piano delle Priorità. Una semplice, pedissequa e conseguente applicazione al trend storico di tale obiettivo avrebbe spalmato, per tipologia di servizio e di Ente, le differenze di produzione derivanti dalle risorse disponibili con una conseguente redistribuzione delle passività per settori o territori.

Le tre fondamentali strategie di Piano sono state:

- la definizione di una strategia di interscambio
- la conferma e l'eventuale rafforzamento dei servizi ferroviari (extraurbani e metropolitani).
- l'adeguamento di quei servizi a basso valore aggiunto per la potenziale domanda di mobilità (logica di efficientamento).

Le strategie di Piano, pur partendo dalla distribuzione storica delle risorse tra le varie modalità e tra i vari soggetti presenti sul territorio, hanno dovuto tenere conto, almeno in questa fase, della mancanza di contributo degli Enti Locali rispetto alla produzione dei servizi.

#### 4.1.2.1 I nodi di interscambio

La rete di trasporto su ferro è assunta nel Piano come rete “portante” del sistema, mentre la rete su gomma come “di adduzione al ferro” e “di completamento”, per quelle relazioni non servite dalla rete “portante”. La riorganizzazione dei servizi punta quindi anche sull’individuazione e potenziamento dei nodi di interscambio.

In generale un nodo di interscambio rappresenta un punto di connessione tra le linee di differente livello e deve garantire, oltre l’agevole trasbordo da un sistema di servizio ad un altro, o tra differenti linee di uno stesso servizio, adeguate strutture di “servizi diversi” all’utenza.

Il nodo di interscambio pertanto, per essere tale necessita oltre che un’adeguata dotazione infrastrutturale ma anche e soprattutto un coordinamento spaziale e temporale dei diversi servizi di trasporto che gravitano sul nodo.

Le tipologie di nodi di interscambio possono essere del tipo:

- ferrovia-ferrovia;
- ferrovia-autobus;
- ferrovia-autobus e/o veicolo privato;
- autobus-autobus.

Quest’ultimo tipo è quasi esclusivamente presente nelle realtà urbane o metropolitane.

Allo stato attuale sono presenti nella Regione circa 320 stazioni di cui ricadono circa 90 all’interno del comune di Napoli e pertanto, data la loro localizzazione non possono essere oggetto di studio. All’esterno del Capoluogo partenopeo vi sono alcune stazioni che già oggi potenzialmente rappresentano dei nodi di interscambio, sia per la presenza di piazzali per la sosta delle autovetture (regolate e non) sia perché terminali di linee del trasporto pubblico su gomma.

I potenziali nodi di interscambio ferro-ferro e gomma-ferro, soprattutto per la mobilità extraprovinciale sono:

- in provincia di Avellino: Avellino;
- in provincia di Caserta: S. Maria Capua Vetere, Caserta, Cancelli, Aversa e Villa Literno;
- in provincia di Benevento: Benevento;
- in provincia di Napoli: Torre Annunziata, Pozzuoli, Napoli Centrale;



- in provincia di Salerno: Salerno, Nocera Inferiore, Sarno e Mercato San Severino.

All'interno del Piano, successivamente al potenziamento/cadenzamento dei servizi ferroviari lungo alcune tratte ferroviarie è stato possibile individuare altri 2 ulteriori potenziali punti di interscambio: le stazioni di Capua lungo la linea Cassino – Caserta – Napoli e Battipaglia lungo la linea Napoli – Salerno – Battipaglia- Reggio Calabria. Nella Figura 4.1 è riportata la localizzazione dei nodi di interscambio.

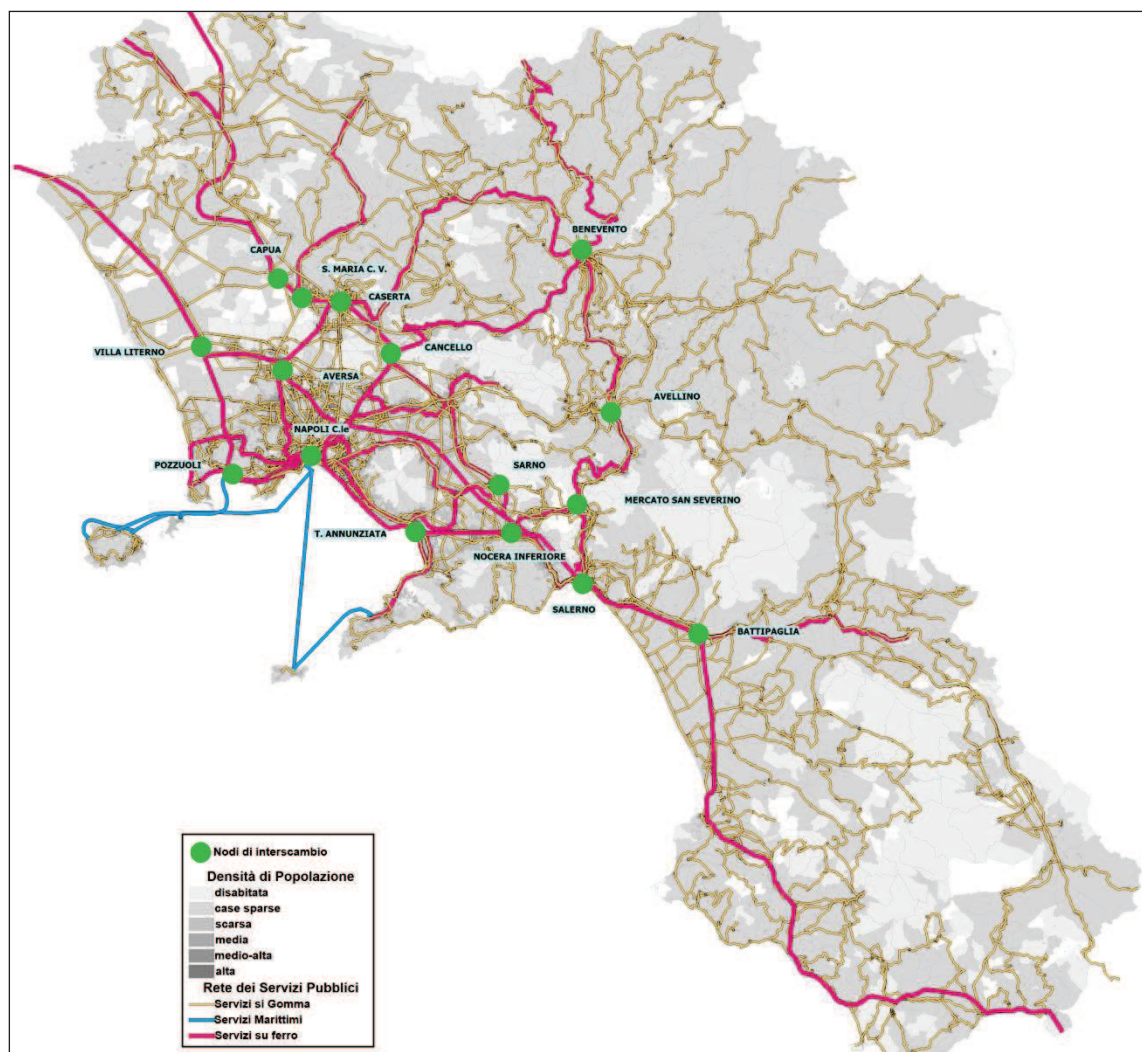


Figura 4.1: I potenziali nodi di interscambio

#### 4.1.2.2 Consolidamento dei servizi ferroviari

La strategia si è concretizzata in tre principali filoni di intervento:

- consolidamento dei servizi lungo le principali direttrici di domanda, che negli ultimi anni (almeno due decenni) hanno visto un notevole rafforzamento dell'offerta infrastrutturale cui non sempre è seguita, in termini di capacità di esercizio e di servizio, un adeguamento dei servizi. Nel presente Piano l'adeguamento ha dovuto recepire i limiti sia per la continuità delle capacità di esercizio lungo le singole tratte ("colli di bottiglia") che di produzione del servizio rispetto al materiale rotabile disponibile;
- riconversione dei servizi sulle direttrici di domanda debole per le quali la presenza dell'infrastruttura consentirebbe un esercizio non più competitivo con il trasporto su gomma nell'ottica dell'utente, non più remunerativo per un soggetto gestore, non più sostenibile, da un punto di vista finanziario ed economico, da parte dell'Istituzione che contribuisce all'esercizio.
- tutela e consolidamento della domanda attuale, nell'ottica di favorire una diversione modale di segno positivo e non negativo, che ha tenuto conto delle attuali criticità di esercizio. In tal caso si è ipotizzato un Piano in cui emergesse chiaramente:
  - una **gerarchizzazione** dei servizi a partire dall'attuale domanda servita nell'ottica di conservare se non di aumentare la frequentazione dell'intera rete. Ciò è passato con la conferma degli attuali nodi di interscambio di livello extraurbano (ad es. Villa Literno, Aversa, Caserta, San Felice a Cancelli, ecc...). Inoltre è stato previsto il rafforzamento di alcuni di essi soprattutto per quanto concerne gli spostamenti verso il capoluogo regionale dall'alto casertano (interscambio a Capua) e per quanto concerne gli spostamenti dalla Provincia di Salerno verso il capoluogo di Provincia e di Regione (interscambio a Battipaglia).
  - una **semplificazione** dei servizi atta a rendere immediata e mnemonica la percezione da parte dell'utente di un quadro molto meno complesso e aggrovigliato di quello attuale;
  - un **accorciamento ed una limitazione** dei servizi all'interno di alcuni comparti della rete in modo da eliminare influenze negative reciproche. In passato tale fenomeno è risultato dannoso sia per gli utenti dei servizi direttamente interessati dal disservizio ma soprattutto per gli altri utenti della rete i cui servizi, pur presentando una buona affidabilità, venivano sistematicamente e negativamente condizionati dai primi.

#### *4.1.2.3 L'efficientamento*

Nel caso dell'efficientamento la strategia è stata applicata a partire dai servizi ferroviari ed a tutti i servizi su gomma. In generale sono state considerate priorità i servizi nelle ore di punta, alcuni servizi delle ore di morbida e dei festivi. Sono state evitate, per quanto possibile, e compatibilmente con la complementarità delle funzioni trasportistiche, sovrapposizioni tra servizi ferroviari e su gomma.

Ne è conseguito un Piano le cui scelte di Priorità sono descritte nei capitoli che seguono e che rappresentano uno Scenario certamente perfettibile nei singoli punti ma che in generale può modificarsi solo attraverso il reperimento di nuove e consistenti risorse finanziarie.

## 5 PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE

### 5.1 Impostazione, metodologia e scenario di riferimento

Un elemento essenziale per la costruzione del Piano è rappresentato dalla conoscenza dell'ammontare delle risorse disponibili per il finanziamento del Piano dei servizi minimi regionali. Non avendo certezza di questo dato, sono stati costruiti 2 diversi scenari di riprogrammazione con specifici livelli di priorità e di soddisfacimento della domanda di mobilità ma entrambi centrati sugli obiettivi di efficientamento imposti dalla Legge di Stabilità 2013.

Prima dei due scenari di riprogrammazione (**Scenario Priorità 0** e **Scenario Priorità 1**) si è proceduto alla ricostruzione dello **Scenario di riferimento**, rispetto al quale sviluppare i confronti per il calcolo degli indicatori di efficientamento. Questo Scenario di Riferimento, così come concordato in seno all'Osseatorio Nazionale sulle politiche del trasporto pubblico, è riferito ai servizi eserciti nell'anno 2012 e contribuiti dalla Regione Campania ma anche, in alcuni casi, dagli Enti Locali. In questo scenario non sussiste una netta distinzione tra servizi minimi finanziati dalla Regione Campania e servizi aggiuntivi finanziati dagli Enti Locali.

Questo scenario, come indicato in Tabella 5.1, fa riferimento ad un importo complessivo di € 673.434.455, al netto dell'IVA articolato tra le diverse modalità. L'importo complessivo delle risorse riferite a questo scenario al lordo di IVA ammontano a € € 740.777.900 di cui una quota pari a € 642.960.159 attribuibile alle risorse regionali. Per quanto riguarda i servizi di Trenitalia questo scenario è stato ricostruito al lordo degli ulteriori tagli intervenuti dal mese di ottobre 2012. Per i servizi EAV si è, invece, fatto riferimento ai contratti sottoscritti nell'anno 2011 ed estesi a tutto l'anno 2012.

**Tabella 5.1: Scenario di riferimento– Valori di sintesi della produzione, dei corrispettivi unitari e dei corrispettivi complessivi**

Scenario Riferimento (anno 2012)			
Macro area	Ambito	Veic x Km	Corrispettivo (netto IVA)
Trenitalia	Produzione annuale	10.695.323	€ 151.581.894
	Sostitutivi gomma	1.166.970	
Macro area	Ambito	Veic x Km	Corrispettivo (netto IVA)
EAV	Ex Circumvesuviana	3.461.250	€ 150.056.298
	Ex MCNE	1.386.575	
	Ex Sepsa	1.519.190	
	Sostitutivi gomma	313.673	
Macro area	Ambito	Veic x Km	Corrispettivo (netto IVA)
Gomma	Regionali	7.025.742	€ 314.083.222
	Provincia Avellino	12.012.623	
	Provincia Benevento	3.466.215	
	Provincia Caserta	14.541.258	
	Provincia Napoli	37.110.071	
	Provincia Salerno	25.835.000	
	Comune Avellino	457.797	
	Comune Benevento	950.000	
	Comune Caserta	1.045.000	
	Comune Salerno	2.137.202	
	Comune Napoli	16.200.000	
Macro area	Ambito	Vetture x km	Corrispettivo (netto IVA)
Metronapoli	Linea 1	5.545.317	€ 36.198.566
	Linea 6	54.613	
	Funicolari	479.621	
Altro	Funicolari - Funivie	146.155	€ 1.766.158
Mare	Caremar		€ 19.839.226
Totale			€ 673.434.455
Totale corrispettivi comprensivi IVA			€ 740.777.900
di cui risorse regionali per servizi minimi			€ 642.960.159
di cui risorse da Enti Locali			€ 97.817.741

Si è poi passati alla definizione degli Scenari di riprogrammazione. E' stato costruito un primo **Scenario "Priorità 0"** che fa riferimento al totale delle risorse regionali disponibili per l'anno 2013 per i servizi minimi di tpl.

Questo scenario rappresenta la soglia al di sotto della quale non si ritengono soddisfatte le esigenze di mobilità dei cittadini campani. In questo scenario di riprogrammazione regionale non sono prese in considerazione le potenziali risorse aggiuntive degli Enti Locali e, pertanto, nel monte complessivo delle risorse regionali bisogna tener conto anche dell'IVA per un ammontare complessivo di risorse pari a € 637.281.432 (comprese le risorse per la metro di Salerno da reperire a valle dell'attuazione dell'Accordo del 6/6/2013 tra Comune Salerno, Regione Campania, Ministero Infrastrutture e RFI).

In questo scenario è, inoltre, importante prevedere un monte risorse per la gestione attuativa del piano e per le varianti, una riserva da ottimizzare in fase di affidamento per proposte migliorative e nuovi servizi, per servizi flessibili a chiamata in particolare per le aree interne a domanda debole, per il trasporto disabili e per agevolazioni categorie protette (quantificabile in 30 M€).

Definito l'ammontare complessivo delle risorse regionali disponibili, è stato necessario assumere ulteriori decisioni strategiche ai fini della definizione del Piano come, ad esempio, la ripartizione di risorse tra i diversi Bacini territoriali per i servizi su gomma e i corrispettivi per km per le diverse modalità e i diversi servizi.

Per quanto riguarda la ripartizione delle risorse destinate ai servizi su gomma tra le diverse aree, ci si allinea, a meno di variazioni derivanti dall'analisi tecnica delle singole linee proposte, alle delibere di programmazione regionale degli ultimi 3 anni (DGR 964/2010 e DGR 37/2012, DGR 503/2012) che prevedevano la ripartizione delle risorse così come indicato nella successiva Tabella 5.2.

Nello **Scenario Priorità 0** la quota prevista per i servizi della metropolitana di Napoli, precedentemente inclusa nel monte risorse destinate ai servizi su gomma, invece, è inclusa per una maggiore coerenza tecnica e di tipologia di servizi nel monte risorse previste per i servizi ferroviari.



**Tabella 5.2: Dettaglio risorse destinate ai servizi su gomma secondo le DGR 964/2010, 37/2012 e 503/2012**

DGR 964/2010 - Anno 2011				DGR 37/2012 – DGR 503/2012		
Totale quota % Province: 71.47%				Totale quota % Province: 71.47%		
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
<i>Totale</i>		<i>214.410.000</i>	<i>2,06</i>	<i>Totale</i>		<i>204.439.937</i>
Totale quota % Comuni Capoluogo: 24.17%				Totale quota % Comuni capoluogo: 24.17%		
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
<i>Totale</i>		<i>72.510.000</i>	<i>2,98</i>	<i>Totale</i>		<i>69.138.281</i>
Totale quota % Servizi Regionali: 4.36%				Totale quota % Servizi Regionali: 4.36%		
Servizi regionali	%	€	€/km	Servizi regionali	%	€
Servizi regionali		13.080.000	1,79	Servizi regionali		12.471.782
<b><i>Totale complessivo</i></b>		<b><i>300.000.000</i></b>	<b><i>2,21</i></b>	<b><i>Totale complessivo</i></b>		<b><i>286.050.000</i></b>

(\*) la ripartizione tra gomma e metro per l'anno 2012 è stata calcolata seguendo la stessa percentuale di ripartizione tra i due settori prevista dalla DGR 964/2010

Per quanto riguarda la valutazione dei corrispettivi per km, come parametro indicativo necessario per la quantificazione dei km di servizi minimi, a partire dal valore dei corrispettivi per km indicati nella DGR 964/210, si prevede l'adeguamento inflativo per il biennio 2010-2012 (l'annualità 2012-2013 va invece

compensata da un processo di efficientamento interno alle aziende), sulla base dei relativi tassi inflattivi registrati dall'Istat, ai valori di seguito riportati in Tabella 5.3.

**Tabella 5.3: Adeguamento dei corrispettivi per km medi dei servizi su gomma secondo i tassi inflattivi ISTA (periodo 2010-2012)**

Province	€/km Anno 2010	€/km (adeguati all'anno 2012 del 5,8% -tasso inflattivo Istat)
Avellino	1,83	1,94
Benevento	1,78	1,88
Caserta	1,96	2,07
Napoli	2,32	2,45
Salerno	1,86	1,97
<b>Comuni</b>	<b>€/km</b>	<b>€/km</b>
Avellino	2,62	2,77
Benevento	2,35	2,49
Caserta	2,33	2,47
Napoli (gomma)	2,76	2,92
Salerno	2,54	2,69
<b>Servizi regionali</b>	<b>€/km</b>	<b>€/km</b>
Servizi regionali	1,79	1,89

Per quanto riguarda i corrispettivi per km dei servizi metropolitani di Napoli, in base a quanto riportato nel Programma triennale dei servizi di trasporto pubblico locale del Comune di Napoli, *"Si segnala come per Metronapoli Spa, il costo unitario operativo per vettura-km si riduca nel periodo, per efficientamento e per leva dimensionale, da € 8,17 nel 2010 ad € 7,00 nel 2014 con una ulteriore riduzione ad € 4,95 prevista per il 2015"*, facendo riferimento all'annualità 2014 e considerando un'incidenza sui costi del corrispettivo pari al 65%, ne deriva un corrispettivo a vettura-km pari a 4,55 €/km.

Per quanto riguarda i corrispettivi per km dei servizi ferroviari del gruppo EAV, come parametro indicativo per la quantificazione dei km di servizi minimi, partendo dai valori dei corrispettivi per km degli ultimi contratti di servizio (Anno 2011), riconosciuti dalla Regione, si applica l'adeguamento Istat relativo all'annualità 2011-2012 (3%) (Tabella 5.4).

**Tabella 5.4: Adeguamento dei corrispettivi per km medi dei servizi ferroviari secondo i tassi inflattivi ISTA (periodo 2011-2012)**

	€/treno-km Anno 2011	€/km (adeguati al 2012 del 3%)
SERVIZI EX CIRCUMVESUVIANA	27,69	28,52
SERVIZI EX METROCAMPANIA NORDEST	22,06	22,72
SERVIZI EX SEPSA	20,12	20,73

Si specifica come i corrispettivi indicati per le ferrovie regionali EAV siano complessivi e relativi sia alla parte di gestione e manutenzione infrastrutturale (gestione e manutenzione della rete, delle stazioni, delle aree di deposito e manovra) sia alla parte gestionale dei servizi.

Per quanto riguarda i servizi ferroviari Trenitalia, per i quali da contratto esiste un catalogo con valori dei costi e dei corrispettivi a ore diversi per le varie tipologie di servizi, si può considerare come elemento di prima valutazione il valore medio del corrispettivo per km complessivo per l'anno 2013 pari a € 14,45 (a parte i servizi della Metropolitana di Salerno per la quale si fa riferimento ai dati specifici di Trenitalia per quel servizio).

Si tratta di valori indicativi medi dei corrispettivi per km per gruppi di servizi. In fase di revisione dei contratti o di nuovi affidamenti è possibile perseguire variazioni dei corrispettivi per km per singola azienda previa opportuna valutazione tecnica con conseguente variazione dei km di servizi minimi. Nei nuovi affidamenti attraverso gare, si procederà all'implementazione di nuovi modelli regionali di costi standard.

La stesura dello **Scenario Priorità 0**, quindi, ha costituito un vero e proprio "Piano delle Priorità" di servizio rispetto alle risorse disponibili. La scelta di queste priorità di servizio, a loro volta, sono state vincolate a due strategie di Piano che sinteticamente sono state:

- tutela dei servizi ferroviari posti al centro della pianificazione sia per gli spostamenti extracomunali che all'interno delle grandi città. Tale strategia, più diffusamente descritta di seguito, ha tenuto conto da un lato degli attuali livelli infrastrutturali e dall'altro della necessità che tali servizi siano fattibili in un'ottica di una promozione (sostenibile) della modalità ferroviaria;
- esclusione o adeguamento, nelle priorità di Piano, di quei servizi a basso valore aggiunto per la potenziale domanda di mobilità. Questa strategia è evidentemente strettamente connessa con l'obiettivo dell'efficientamento, esplicitamente richiesto nelle linee guida relative ai Piani di riprogrammazione

E' evidente che nello **Scenario Priorità 0**, in assenza di risorse aggiuntive degli Enti locali e per effetto dell'adeguamento dei corrispettivi, la produzione complessiva di servizi è inferiore in termini quantitativi rispetto allo Scenario di riferimento, ma costruita in modo da perseguire gli obiettivi di efficientamento posti dalla Legge di Stabilità. Il quadro riassuntivo dei valori di produzione dei servizi, dei valori di riferimento dei corrispettivi unitari per ciascuna modalità di trasporto e la previsione dei corrispettivi erogabili per ciascuna modalità del suddetto scenario, è riportato nella successiva Tabella 5.5.

Il dettaglio dei servizi previsti è, invece, più diffusamente descritto nell'Allegato C "Servizi di trasporto dello Scenario delle Priorità 0.

**Tabella 5.5: Scenario delle priorità 0 – Valori di sintesi della produzione, dei corrispettivi unitari e dei corrispettivi complessivi**

Macro area	Ambito	Produzione [Veic-Km/anno]	Corrispettivo unitario [€/km]	Corrispettivo (netto IVA) [€/anno]
Trenitalia	Produzione annuale	9.369.357	14,45	135.387.209
	Riserva tecnica	-	-	1.908.828
	Metro Salerno (*)	111.996	28,57	3.200.000
	Sostitutivi gomma	1.501.770	2,31	3.469.089
			<b>Totale</b>	<b>143.965.126</b>
EAV	Circumvesuviana	2.949.181	28,52	84.110.652
	MCNE	1.450.655	22,72	32.958.889
	SepSA	1.495.368	20,73	30.998.971
			<i>subtotale</i>	148.068.513
	Sostitutivi gomma	336.514	1,87	629.282
			<b>Totale</b>	<b>148.697.794</b>
Gomma	Regionali	6.004.880	1,89	11.372.162
	Provincia Avellino	9.805.930	1,94	18.985.654
	Provincia Benevento	3.075.067	1,88	5.791.089
	Provincia Caserta	14.119.656	2,07	29.279.649
	Provincia Napoli	34.034.674	2,45	83.540.150
	Provincia Salerno	20.874.474	1,97	41.078.460
	Comune Avellino	423.497	2,77	1.173.918
	Comune Benevento	574.587	2,49	1.428.595
	Comune Caserta	915.290	2,47	2.256.318
	Comune Salerno	1.656.663	2,69	4.451.983
	Comune Napoli	13.807.872	2,92	40.320.092
			<b>Totale</b>	<b>239.678.070</b>
		<b>Vetture-km</b>		
Metropolitana	Linea 1	5.606.791	4,55	25.510.899
	Linea 6	0	4,55	0
			<b>Totale</b>	<b>25.510.900</b>
Altro	Funicolari - Funivie	373.626	-	1.655.641
Mare				19.839.226
<b>Totale corrispettivi [€/anno]</b>				<b>579.346.756</b>
<b>Totale corrispettivi lordo IVA [€/anno]</b>				<b>637.281.432</b>
Gestione attuativa del piano e varianti, riserva da ottimizzare in fase di affidamento per proposte migliorative e nuovi servizi, servizi flessibili a chiamata in particolare per le aree a domanda debole, trasporto disabili, agevolazioni categorie protette [€/anno]				30.000.000

(\*) Il servizio della metropolitana di Salerno è subordinato all'attuazione di quanto stabilito dall'art. 5 dell'Accordo del 6/6/2013 tra Comune Salerno, Regione Campania, Ministero Infrastrutture e RFI

Un aspetto importante da sottolineare è che tutti i servizi indicati nello Scenario Priorità 0 e di seguito nello Scenario Priorità 1 e i relativi corrispettivi rientrano nel Bacino Unico Regionale Ottimale per il quale è stato designata la Regione quale Ente di Governo e per il quale si prevede la costituzione di Comitati di Indirizzo e di Monitoraggio dei Servizi di TPL con gli Enti Locali interessati (art.1 commi 89-90 Legge Finanziaria Regionale n. 5 del 6 maggio 2013)

A partire dallo **scenario Priorità 0**, che, come sottolineato, è stato costruito sulla base delle risorse regionali disponibili per i servizi minimi per l'anno 2013 (indicando anche i servizi per la ferrovia metropolitana di Salerno attivabili a valle dell'attuazione di quanto previsto dall'Accordo del 6/6/2013 tra Comune Salerno, Regione Campania, Ministero Infrastrutture e RFI), e che rappresenta la soglia minima di servizi al di sotto della quale non si garantisce un'offerta minima di servizi per i cittadini campani, è stato costruito lo **Scenario Priorità 1**, con un monte risorse disponibili maggiore di circa 84 milioni di € rispetto allo Scenario 0 e che, pertanto, tiene conto di fonti aggiuntive come, ad esempio, quelle degli Enti Locali. Il delta risorse aggiuntive è inferiore di circa 13 milioni di euro a quelle stanziare dagli Enti Locali nello Scenario di riferimento 2012. Lo **Scenario Priorità 1** comporta un monte risorse complessivo inferiore di circa 20 M€ rispetto a quello dello scenario di riferimento (anno 2012).

Lo **Scenario Priorità 1** garantisce un assetto complessivo dei servizi minimi di trasporto pubblico locale più rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini campani e più performante anche in termini di efficienza ed efficacia. La costruzione dello Scenario 1, i cui servizi sono più dettagliatamente illustrati nell'Allegato D "Servizi di trasporto dello Scenario delle Priorità 1", oltre a garantire la mobilità di un maggiore numero di utenti, riesce a conseguire anche un assetto più efficiente rispetto allo Scenario Priorità 0 grazie al migliore sfruttamento dei turni lavorativi ed una riduzione dei cosiddetti "sfridi" nei turni, una riduzione % delle corse a vuoto ed un maggiore sfruttamento delle potenzialità delle diverse infrastrutture ferroviarie. Tale efficientamento ha consentito di considerare dei corrispettivi per km per il delta incrementale dei servizi ridotti del 20% rispetto a quelli considerati nello Scenario priorità 0 per i servizi su gomma e per i servizi ferroviari dell'EAV (per le funicolari/funivie questo discorso non vale perchè nello Scenario 1 vengono considerati nuovi servizi non rientranti nello Scenario 0).

A conferma dell'efficientamento conseguito è opportuno sottolineare come, rispetto allo scenario di riferimento, con una produzione maggiore di veicoli-km, il monte corrispettivi si riduca di circa 20 milioni di euro, oltre ad un ridisegno ottimizzato dei servizi.

Per quanto riguarda i collegamenti marittimi si ripropone lo stesso assetto dei servizi considerato nello Scenario Priorità 0.

Il quadro riassuntivo dei valori di produzione dei servizi, dei valori di riferimento dei corrispettivi unitari per ciascuna modalità di trasporto e la previsione dei corrispettivi erogabili per ciascuna modalità del suddetto scenario, è riportato nella successiva Tabella 5.6.

**Tabella 5.6: Scenario delle priorità 1 – Valori di sintesi della produzione, dei corrispettivi unitari e dei corrispettivi complessivi**

Macro area	Ambito	Riferimento	Produzione [Veic-Km/anno]	Corrispettivo unitario [€/km]	Corrispettivo (netto IVA) [€/anno]
Trenitalia	Produzione annuale	Scenario Priorità	9.369.357	14,45	135.387.209
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>943.548</i>	14,45	<i>13.634.269</i>
	metrosalerno	Sc 1	111.996	28,57	3.200.000
	Sostitutivi gomma	Scenario Priorità	1.501.770	2,31	3.469.089
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>-151.900</i>	2,31	<i>-350.889</i>
				<b>Totale</b>	<b>155.339.678</b>
EAV	Circumvesuviana	Scenario Priorità	2.949.181	28,52	84.110.652
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>568.419</i>	22,82	<i>12.969.038</i>
	MCNE	Scenario Priorità	1.450.655	22,72	32.958.889
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>65.105</i>	18,18	<i>1.183.350</i>
	Sepssa	Scenario Priorità	1.495.368	20,73	30.998.971
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>174.225</i>	16,58	<i>2.889.353</i>
				<i>subtotale</i>	<i>165.110.253</i>
	Sostitutivi gomma	Scenario Priorità	336.514	1,87	629.282
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>0</i>	1,50	<i>0</i>
				<b>Totale</b>	<b>165.739.535</b>
Gomma	Regionali	Scenario Priorità	6.004.880	1,89	11.372.162
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>1.302.383</i>	1,52	<i>1.973.183</i>
	Provincia Avellino	Scenario Priorità	9.805.930	1,94	18.985.653
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>2.333.933</i>	1,55	<i>3.615.057</i>
	Provincia Benevento	Scenario Priorità	3.075.067	1,88	5.791.089
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>561.110</i>	1,51	<i>845.364</i>
	Provincia Caserta	Scenario Priorità	14.119.656	2,07	29.279.648
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>4.183.230</i>	1,66	<i>6.939.745</i>
	Provincia Napoli	Scenario Priorità	34.034.674	2,45	83.540.149
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>6.866.563</i>	1,96	<i>13.483.512</i>
	Provincia Salerno	Scenario Priorità	20.874.474	1,97	41.078.460
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>5.033.933</i>	1,57	<i>7.924.941</i>
	Comune Avellino	Scenario Priorità	423.497	2,77	1.173.918
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>35.399</i>	2,22	<i>78.500</i>
	Comune Benevento	Scenario Priorità	574.587	2,49	1.428.595
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>375.413</i>	1,99	<i>746.712</i>
	Comune Caserta	Scenario Priorità	915.290	2,47	2.256.318
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>134.313</i>	1,97	<i>264.880</i>
	Comune Salerno	Scenario Priorità	1.656.663	2,69	4.451.983
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>0</i>	2,15	<i>0</i>
	Comune Napoli	Scenario Priorità	13.807.872	2,92	40.320.092
		<i>Delta Sc 1</i>	<i>4.179.573</i>	2,34	<i>9.763.750</i>
				<b>Totale</b>	<b>285.313.712</b>
			<b>Vetture-km</b>		
Metropolitanai	Linea 1	Scenario Priorità	5.606.791	4,55	25.510.899



Macro area	Ambito	Riferimento	Produzione [Veic-Km/anno]	Corrispettivo unitario [€/km]	Corrispettivo (netto IVA) [€/anno]
		<i>Delta Sc 1</i>	0	4,55	0
	Linea 6	Scenario Priorità	0	4,55	0
		<i>Delta Sc 1</i>	56.144	4,55	255.455
				<b>Totale</b>	<b>25.766.354</b>
<b>Altro</b>	Funicolari e funivie	Scenario Priorità	373.626	-	1.655.641
		<i>Delta Sc 1</i>	252.151	-	2.292.797
				<b>Totale</b>	<b>3.948.438</b>
<b>Mare</b>					19.839.226
<b>Totale corrispettivi [€/anno]</b>					<b>655.946.942</b>
<b>Totale corrispettivi lordo IVA [€/anno]</b>					<b>721.541.636</b>
Gestione attuativa del piano e varianti, riserva da ottimizzare in fase di affidamento per proposte migliorative e nuovi servizi, servizi flessibili a chiamata, trasporto disabili, agevolazioni categorie protette [€/anno]					<b>30.000.000</b>

A valle degli scenari descritti si è, poi, costruito uno scenario complessivo, come termine di paragone ideale che tenga conto, per il settore ferroviario, dell'assetto complessivo dei servizi prima dei tagli degli ultimi due anni e, per la gomma, della somma dei piani elaborati dagli Enti Locali. Questo scenario non è stato utilizzato per la costruzione degli indicatori finalizzati al rispetto degli obiettivi di efficientamento indicati dalla Legge di Stabilità, ma unicamente per dare il senso di un quadro complessivo di servizi non ridotti e rispondenti a tutte le richieste dei Piani e dei programmi prodotti dagli Enti Locali.

Da un punto di vista metodologico, quindi, questo scenario è costruito attraverso l'assemblaggio dei Piani e/o dei Programmi degli Enti Locali coinvolti nel processo di pianificazione/programmazione dei servizi all'interno del territorio regionale. Per quanto di competenza della Regione, ovvero per ciò che riguarda il trasporto ferroviario e quello su gomma di livello regionale, ci si è riferiti al quadro dei servizi esercito prima della cosiddetta "stagione dei tagli" (anno 2009) (con l'aggiunta dei servizi della Metro di Salerno); questi ultimi furono legati più alla mera disponibilità di risorse che ad una organica e strutturale pianificazione trasportistica (Scenario "2009"). Questo Scenario complessivo ("Scenario 2009" per i servizi ferroviari e Piani di Bacino e Comunali), per la tipologia di costruzione, è definito **"Scenario ideale"**.

Quest'offerta oltre a garantire i servizi minimi soddisfa in maniera più voluminosa la domanda di trasporto anche nelle ore di morbida e nei giorni del sabato e dei festivi, periodi, questi ultimi che hanno costituito le leve maggiormente utilizzate nel cercare di razionalizzare servizi e risorse su di essi allocate.

Per il calcolo del fabbisogno di risorse legato allo Scenario ideale ci si è riferiti agli stessi corrispettivi unitari considerati per lo Scenario 0. Nello **Scenario ideale**, si nota che il fabbisogno annuale per l'esercizio (esclusa l'IVA ed i contributi per i servizi marittimi) ammonta a circa 749 Mln €.

L'articolazione dei servizi e dei corrispettivi per i diversi settori nello Scenario Ideale è illustrata nella Tabella 5.7 di seguito riportata.

**Tabella 5.7: Scenario ideale – Valori di sintesi della produzione, dei corrispettivi unitari e dei corrispettivi complessivi**

Scenario Ideale					
Macro area	Ambito	Riferimento	Veic x Km	corrispettivo a km	Corrispettivo (netto IVA)
Trenitalia	Produzione annuale	Scenario "2009"	11.600.000	€ 14,45	€ 167.620.000
	metrosalerno	Progetto 2013	111.996	€ 28,57	€ 3.200.000
	Sostitutivi gomma	Scenario "2012"	1.166.970	€ 2,31	€ 2.695.701
				<b>Totale</b>	<b>€ 173.515.701</b>
Macro area	Ambito	Riferimento	Veic x Km	corrispettivo a km	Corrispettivo (netto IVA)
EAV	Circumvesuviana	Scenario "2009"	4.700.000	€ 28,52	€ 134.044.000
	MCNE	Scenario "2009"	1.570.000	€ 22,72	€ 35.670.400
	SepSA	Scenario "2009"	1.600.000	€ 20,73	€ 33.168.000
				subtotale	€ 202.882.400
	Sostitutivi gomma	Scenario "2012"	313.673	€ 1,87	€ 586.569
				<b>Totale</b>	<b>€ 203.468.969</b>
Macro area	Ambito	Riferimento	Veic x Km	corrispettivo a km	Corrispettivo (netto IVA)
Gomma	Regionali	Scenario "2009"	7.307.263	€ 1,89	€ 13.838.641
	Provincia Avellino	Piano di Bacino	12.194.545	€ 1,94	€ 23.610.346
	Provincia Benevento	Piano di Bacino	3.705.500	€ 1,88	€ 6.978.346
	Provincia Caserta	Piano di Bacino	18.393.605	€ 2,07	€ 38.142.450
	Provincia Napoli	Piano di Bacino	44.670.398	€ 2,45	€ 109.646.172
	Provincia Salerno	Piano di Bacino	26.262.942	€ 1,97	€ 51.682.317
	Comune Avellino	Piano del Comune	457.797	€ 2,77	€ 1.268.995
	Comune Benevento	Piano del Comune	950.000	€ 2,49	€ 2.361.985
	Comune Caserta	Piano del Comune	1.045.000	€ 2,47	€ 2.576.071
	Comune Salerno	Piano del Comune	4.793.013	€ 2,69	€ 12.880.360
	Comune Napoli	Piano del Comune	24.200.000	€ 2,92	€ 70.665.936
				<b>Totale</b>	<b>€ 333.651.620</b>
Macro area	Ambito	Riferimento	Vetture-km	corrispettivo a km	Corrispettivo (netto IVA)
Metronapoli	Linea 1	Piano del Comune	7.357.228	€ 4,55	€ 33.475.387
	Linea 6	Piano del Comune	252.582	€ 4,55	€ 1.149.248
	Funicolari	Piano del Comune	479.621	€ 4,55	€ 2.182.276
				<b>Totale</b>	<b>€ 36.806.911</b>
Altro	Funicolari - Funivie	C.d.S. - 2012	146.155	-	€ 1.766.158
<b>Totale</b>					<b>€ 749.209.359</b>
<b>Totale corrispettivi comprensivi IVA</b>					<b>€ 824.130.295</b>

Nella successiva Tabella 5.8 è riportato il confronto dei valori di sintesi della produzione negli scenari di analisi per ambito e tipologia di servizio

**Tabella 5.8: Confronto dei valori di sintesi della produzione (veic-km e vetture-km per metro e funicolari) negli scenari di analisi per ambito e tipologia di servizio**

<b>Servizi Sostitutivi trenitalia</b>				
<i>Ambito</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
Sost. Trenitalia	1.166.970	1.501.770	1.349.870	1.166.970

<b>Servizi sostitutivi EAV</b>				
<i>Ambito</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
Sost. EAV	313.673	336.514	336.514	313.673

<b>Servizi regionali</b>				
<i>Ambito</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
Regionali	7.025.742	6.004.880	7.307.263	7.307.263

<b>Servizi per Province</b>				
<i>Provincia</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
Avellino	12.012.623	9.805.930	12.139.863	12.194.545
Benevento	3.466.215	3.075.067	3.636.177	3.705.500
Caserta	14.541.258	14.119.656	18.302.886	18.393.605
Napoli	37.110.071	34.034.674	40.901.237	44.670.398
Salerno	25.835.000	20.874.474	25.908.407	26.262.942
<b>Totale</b>	<b>92.965.167</b>	<b>81.909.802</b>	<b>100.888.570</b>	<b>105.226.989</b>

<b>Servizi per Comuni Capoluogo</b>				
<i>Ambito</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
Avellino	457.797	423.497	458.896	457.797
Benevento	950.000	574.587	950.000	950.000
Caserta	1.045.000	915.290	1.049.603	1.045.000
Napoli	16.200.000	13.807.872	17.987.445	24.200.000
Salerno	2.137.202	1.656.663	1.656.663	4.793.013
<b>Totale</b>	<b>20.789.999</b>	<b>17.377.909</b>	<b>22.102.608</b>	<b>31.445.810</b>

<b>Servizi su ferro</b>				
<i>Ambito</i>				
	<i>Riferimento (2012)</i>	<i>Scenario 0</i>	<i>Scenario 1</i>	<i>Ideale</i>
trenitalia	10.695.323	9.369.357	10.312.905	11.600.000
TR - metrosalerno	0	111.996	111.996	111.996
Circumvesuviana	3.461.250	2.949.181	3.517.600	4.700.000
MCNE	1.386.575	1.450.655	1.515.760	1.570.000
SepSA	1.519.190	1.495.368	1.669.593	1.600.000
<b>Totale</b>	<b>17.062.337</b>	<b>15.376.557</b>	<b>17.127.854</b>	<b>19.581.996</b>

<b>Metro e funicolari (vetture-km)</b>				
NA - Linea 1	5.545.317	5.606.791	5.606.791	7.357.228
NA - Linea 6	54.613	0	56.144	252.582
NA - Funicolari	479.621	303.257	479.622	479.621
Funicolari-Funivie altro	146.155	70.369	146.155	146.155
<b>Totale</b>	<b>6.225.706</b>	<b>5.980.417</b>	<b>6.288.712</b>	<b>8.235.586</b>

E' importante notare come lo Scenario Priorità 1, pur garantendo una produzione di servizi maggiore rispetto allo Scenario di riferimento, comporta un monte complessivo di corrispettivi inferiore di circa 30 M€ a conferma dell'efficientamento e della razionalizzazione dei servizi.

## 5.2 Attività propedeutiche alla stesura del Piano regionale dei servizi minimi.

Le attività propedeutiche necessarie alla stesura del Piano regionale dei servizi minimi hanno riguardato in primo luogo il recepimento e lo studio degli aspetti salienti delle scelte dei Piani (di bacino o triennali dei servizi) presentati dai singoli Enti Locali.

Per cogliere gli aspetti salienti delle scelte dei Piani è stato necessario studiarne i contenuti e fissare, da un punto di vista metodologico, gli elementi costitutivi degli stessi sia in termini di discretizzazione territoriale che per ciò che concerne i livelli di approfondimento dell'analisi di domanda nella determinazione dei fabbisogni e quindi nel dimensionamento dei servizi.

A valle dell'analisi dei Piani recepiti dagli Enti è stata sviluppata una zonizzazione regionale per una adeguata analisi della domanda. La Regione è stata suddivisa in 38 bacini elementari prendendo spunto dalle zonizzazioni macro presenti all'interno dei Piani.

Per l'approfondimento dell'analisi di domanda effettuata all'interno dei singoli Piani, si rimanda alla lettura dell'Allegato A.

Infine, nei Cap. 3 e 4 dell'Allegato A, sono state effettuate delle analisi socio economiche (struttura demografica, occupazionale, produttiva e scolastica) e delle elaborazioni sulla domanda di mobilità sistematica (volume, distribuzione, modo). Queste elaborazioni sono state propedeutiche per la definizione e per la verifica dei servizi di Piano descritti nel relativo Allegato.

## 5.3 La pianificazione dei servizi nello Scenario Priorità 0

### 5.3.1 La Pianificazione dei servizi su ferro

Il quadro complessivo delle priorità previste riconosce alla modalità ferro un ruolo preminente, sia per la riduzione "relativa" rispetto alla gomma, e sia per il l'indubbio efficientamento dei servizi con l'assetto proposto. Infatti si sono potenziate, con opportuni cadenzamenti, le tratte a domanda rilevante ed in generale ridotti tutti (o quasi) i servizi ad alto costo per passeggero trasportato.

Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, sempre con riferimento al triennio di validità del piano, gli unici interventi sono relativi all'entrata in esercizio della linea 1 della metropolitana di Napoli: infatti nell'arco dei prossimi mesi (fine 2013) è previsto il completamento della tratta fino alla Stazione Centrale con l'apertura della stazione Garibaldi e servizi diretti da Piscinola. Successivamente lungo la tratta saranno aperte anche le stazioni di Municipio (2014) e Duomo (2015). E' prevista a breve anche l'apertura della ferrovia metropolitana di Salerno.

#### 5.3.1.1 I servizi sulla rete RFI

Il sistema dei servizi ferroviari eserciti sulle reti interne alla regione Campania dovrà rispondere a numerose legittime esigenze, di tipo talvolta contrapposto, che hanno rappresentato il perimetro di vincoli all'interno dei quali operare. Il lavoro effettuato ha quindi cercato di sintetizzare queste esigenze tenendo conto in particolare:

- del ruolo primario che dovrà svolgere la rete su ferro nell'ambito dei trasporti regionali;
- della domanda di trasporto già servita per la quale si è tentato di migliorare il livello di servizio;

- della domanda di trasporto potenziale, che potrebbe usare i servizi su ferro sia in diversione da altri modi collettivi sia da privati;
- della necessità prioritaria di costruire un Piano dei servizi che sia più efficiente di quello attuale e che tenti di avvicinare, in ottica del rapporto ricavi/costi indicato dalla Legge, la famosa soglia di 0,35;
- della capacità di trasporto delle infrastrutture ferroviarie considerate nello Scenario di Piano, che talvolta non consentono di effettuare un esercizio opportunamente dimensionato rispetto alla domanda potenziale;
- della esigenza delle Aziende che parteciperanno alle gare di costruire programmi ed orari di esercizio che siano compatibili, in termini di costi (soprattutto del personale) e di ricavi, con il mantenimento dell'equilibrio finanziario rispetto ai lotti di gara

In una indagine del 2011 effettuata dal Consorzio Unico Campania emergeva che il traffico giornaliero medio per i servizi trenitalia era di 118.155 passeggeri. In particolare lungo la tratta denominata “Linea 2” (passante ferroviario urbano di Napoli) vi era un traffico giornaliero medio di 77.183 passeggeri (pari al 65%) mentre lungo le altre tratte ferroviarie regionali (35%). In altri termini due passeggeri su tre utilizzano i servizi del passante.

Il Piano non ha potuto prescindere da questo dato ed è stato impostato, rispetto alle tre linee strategiche descritte (gerarchizzazione, semplificazione ed accorciamento/limitazione), proprio guardando alla potenzialità infrastrutturale ed alla formidabile opportunità trasportistica costituita dal passante urbano. Gli attuali livelli di servizio purtroppo non ne restituiscono la potenzialità ed il Piano ha cercato di porvi rimedio. I servizi ipotizzati nel passante hanno vincolato, unitamente alla domanda potenziale, la pianificazione nelle altre tratte regionali. Ne è conseguita una struttura di rete di tre livelli:

1. **tratta del passante Campi Flegrei-San Giovanni**, interessata da 4 tipi di servizio (tre dei quali prolungati rispettivamente sulla Napoli-Caserta-Capua Via Canello, sulla Napoli-Torre Annunziata-Castellammare di Stabia, sulla Napoli-Torre Annunziata-Salerno (Via Cava));
2. **tratte direttamente interessate dai servizi del passante** (le tre sopra descritte) per le quali i servizi sono pianificati nell’ottica della tutela della domanda di trasporto del passante, seguendo quindi logiche di gerarchizzazione, semplificazione e limitazione dei servizi;
3. **altre tratte** i cui servizi interessati non entreranno né nel passante e con minimo impatto per l’esercizio lungo le tratte direttamente interessate.



Nella descrizione del Piano sono stati individuati sette macro aree ritenute omogenee da un punto di vista dell'infrastruttura ferroviaria o dei servizi ed abbastanza omogenee da un punto di vista trasportistico. Le aree sono:

- A. Area Nord- Caserta e Benevento;
- B. Area Caserta – Napoli;
- C. Servizi extraregionali Lazio;
- D. Tratte Caserta-Salerno e Salerno-Avellino-Benevento;
- E. Servizi extraregionali Calabria;
- F. Area salernitano (sud Salerno e Mercato San Severino);
- G. Tratta complessa Formia – “passante” – Salerno e Codola
- H. Servizi extraregionale Molise.

In Figura 5.1 sono illustrate le tratte comprese nelle macro aree descritte. Per i servizi extraregionali (Lazio, Calabria e Molise) vi sarà evidentemente un utilizzo di una o più tratte ma nella computazione sono stati considerati autonomi. Anche servizi interni alla Regione possono interessare tratte appartenenti ad Aree diverse ma all'interno delle singole aree sono stati computati evidentemente una sola volta ed in maniera opportuna. Ad esempio, i servizi Formia-Napoli C.le, che utilizzano sia la tratta Formia-Passante-Salerno che la tratta appartenente all'Area di Caserta, sono stati compresi in quest'ultima tratta poiché non interessano il passante ferroviario.

Si precisa che nella descrizione del Piano non si è seguito l'ordine dell'elenco sopra riportato ma piuttosto la logica successione delle scelte a partire dagli obiettivi e dalle strategie di Piano.

Sinteticamente nella Tabella 5.9, per le diverse aree sono riportate gli interventi e le variazioni assolute e percentuali rispetto allo scenario di riferimento.

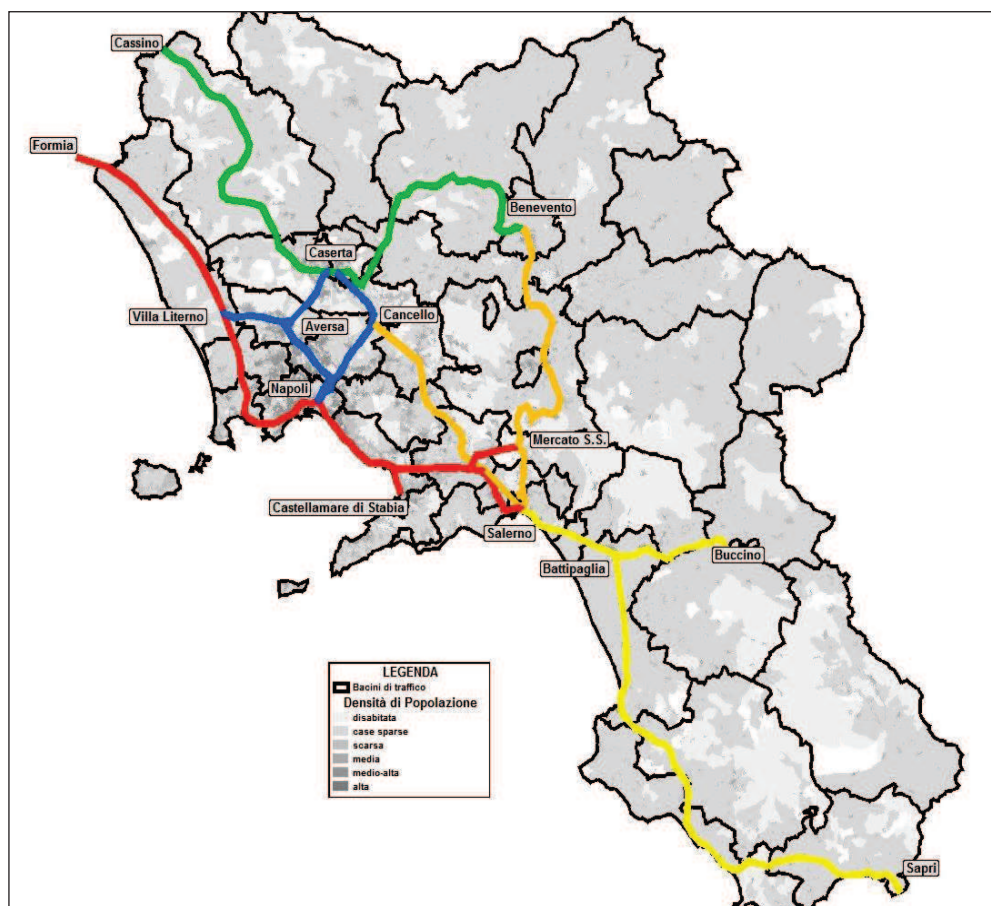


Figura 5.1: Le macro aree omogenee

**Tabella 5.9 – Quadro riassuntivo dell’offerta di servizi sulla rete RFI nello Scenario Priorità 0**

Area	treni 2012	treni Piano	Var. ass	Var. %	treni Km attuali	treni Km Piano	Var. ass	Var. %
Area A) Nord Caserta + Benevento VARIAZIONI	65	71	6	9,2%	1.452.389	1.437.629	-14.760	-1,0%
B) Area Caserta – Napoli VARIAZIONI	113	100	-13	-11,5%	1.297.580	1.143.388	-154.192	-11,9%
C) Extraregionali Lazio VARIAZIONI	38	34	-4	-10,5%	1.076.764	1.023.447	-53.317	-5,0%
D) Caserta Salerno e Salerno Benevento VARIAZIONI	47	36	-11	-23,4%	775.844	643.833	-132.011	-17,0%
E) Extraregionali Calabria VARIAZIONI	12	10	-2	-16,7%	1.151.162	676.877	-474.285	-41,2%
F) Area Salerno (Sud e MSSV) VARIAZIONI	58	56	-2	-3,5	1.501.928	1.385.337	-116.591	-7,8%
G) Tratta complessa Formia- "passante"-SALERNO e CODOLA VARIAZIONI	402	291	-111	-27,6%	3.286.845	3.058.846	-227.999	-6,9%
molise	4	0	-4	-100,0%	106.578	0	-106.578	-100,0%
altre Km residui	-	-	-	-	46.233	0	-46.233	-100,0%
<b>TOTALI*</b>	<b>739</b>	<b>598</b>	<b>-141</b>	<b>-19,1%</b>	<b>10.695.323</b>	<b>9.369.357</b>	<b>-1.325.966</b>	<b>-12,40%</b>

*\* I totali attuali ammontano a 769 collegamenti. Non sono considerati (tranne che nella produzione) quelli a periodicità poco significativa*

In linea generale bisogna sottolineare che in fase attuativa del Piano rispetto ai servizi indicati in questa relazione e nell’Allegato potranno intervenire fisiologiche variazioni per tener conto della disponibilità effettiva delle risorse o di aspetti legati alle caratteristiche tecniche del servizio. Anche la distribuzione delle corse nelle diverse fasce orarie è una indicazione progettuale che, in fase attuativa potrà subire delle opportune variazioni.

#### **Tratta complessa Formia – “passante” – Salerno e Codola**

La promiscuità dei servizi che percorrono tale infrastruttura ha generato, nel corso degli anni, una bassa qualità del servizio soprattutto in termini di affidabilità e puntualità.

Tabella 5.10 - Anno 2013 Puntualità dei treni (fonte ACAM - PRAGMA, elaborazione IT)

<b>Collegamenti</b>	<b>treni</b>	<b>fino a 10 min</b>	<b>oltre 10 min</b>
Da Formia	1.750	40%	60%
Da Villa/Pozzuoli a Campi	4.532	86%	14%
Interni (contenuti in Pozzuoli/San Giovanni)	21.099	65%	35%
Da/verso Caserta e Capua	2.262	71%	29%
Da/verso Torre-C.Mare-Salerno	5.387	79%	21%
<b>Totale</b>	<b>35.030</b>	<b>69%</b>	<b>31%</b>

Come si può notare la regolarità del servizio è da ritenersi scarsa e, nel caso dei treni da Formia, i ritardi rappresentano quasi la normalità. In particolare, isolando da questo gruppo i soli collegamenti Formia-Salerno (1.319 su 1.750) si può notare che è il 66% che presenta un ritardo superiore ai 10 minuti. In complesso 1 treno su 5 viaggia con oltre mezz'ora di ritardo (cfr. Figura 5.2).

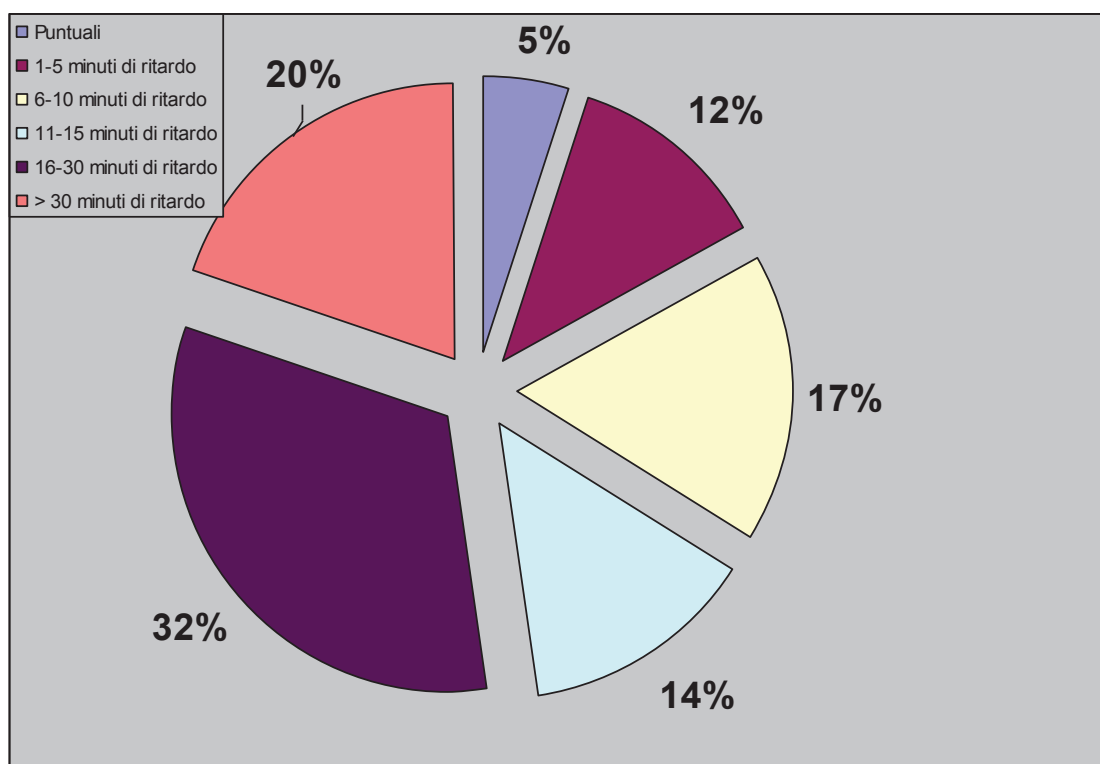


Figura 5.2: Il ritardo dei treni Formia-Salerno

La domanda di mobilità connessa a tali servizi è prevalentemente sistematica e, da un punto di vista spaziale, presenta un'utenza sia di tipo urbano (spostamenti con origine e destinazione interni alla città) che suburbano (con i servizi di penetrazione).

L'analisi della situazione attuale, da un punto di vista trasportistico e dell'esercizio ferroviario, ha permesso di collegare tutti i ritardi registrati a quattro criticità fondamentali che sono:

1. l'utilizzo forzato delle stazioni di Piazza Garibaldi e Gianturco che, non presentando adeguati requisiti infrastrutturali, influenzano l'esercizio dei treni in passaggio e/o in attestamento contribuendo alla formazione dei ritardi descritti;
2. il numero di servizi "passanti", che all'anno di riferimento sono 10 all'ora di tipo bidirezionale, rendono poco snello il servizio e l'utenza urbana risulta spesso disinformata e rassegnata ad un comportamento di tipo adattivo in balia degli eventi;
3. la tipologia promiscua di servizi passati che, dovendo seguire le regole della circolazione ferroviaria, producono delle riverberazioni dei ritardi sull'esercizio interno al passante con il coinvolgimento di treni metropolitani altrimenti più puntuali;

La filosofia del Piano tende, laddove sia sostenibile rispetto alle considerazioni esplicitate al 5.3.1, ad eliminare o in alternativa a ridurre queste criticità ed in particolare, in maniera contrapposta alle singole criticità, è previsto:

1. di prolungare i servizi del passante fino alla stazione San Giovanni adeguatamente attrezzata rispetto all'attestamento dei servizi provenienti da ovest;
2. di ridurre il numero di servizi "passanti" ad un numero di 4 (bidirezionali) rendendo così il servizio complessivo secondo un orario "cadenzato" con l'utenza urbana che potrà associare, ad un comportamento di tipo adattivo, un tempo di attesa medio ed una regolarità del servizio più vicini a quelli di una metropolitana;
3. di ridurre notevolmente la promiscuità di servizi passati con la riorganizzazione di servizi, come il Formia-Salerno, che "soffrono" e "riverberano" maggiormente il loro ritardo ai collegamenti interni al passante;
4. di riorganizzare la tipologia promiscua di servizi su tratte collegate al passante con una politica di tutela delle tratte che ospitano servizi metropolitani (Napoli-Salerno e Napoli-Cancello) in modi da ridurre al minimo possibile le interferenze.

La domanda di mobilità connessa a tali servizi è prevalentemente sistematica e, da un punto di vista spaziale, presenta un'utenza sia di tipo urbano (spostamenti con origine e destinazione interni alla città) che suburbano (con i servizi di penetrazione).

Nell'offerta dello Scenario Priorità 0, riportate dettagliatamente in allegato, vi è una produzione del servizio di 3,0 Mln di treni x Km annui, che conferma quali priorità di servizio, una produzione del 93% rispetto a quella ipotizzata nello Scenario di riferimento per gli analoghi servizi. In effetti la

riorganizzazione ha fatto passare il numero di treni giornalieri, salvo verifiche e aggiustamenti in sede di stesura del Programma di esercizio, da 402 a 291.

La scelta di Piano è stata compiuta dopo aver vagliato, all'interno della medesima filosofia di progetto, altre ipotesi di esercizio. In particolare, allo scopo di massimizzare l'affidabilità del passante, è stato ipotizzato uno Scenario in cui:

- lungo il passante vi fosse un unico e semplice servizio metropolitano Campi-Flegrei-Gianturco;
- da ovest (compresa la tratta urbana Pozzuoli-Cavalleggeri) fosse imposta una "rottura di carico" a Campi Flegrei;
- da nord e sud, rispettivamente da Capua, Castellammare e Salerno per Campi Flegrei, i treni fossero spostati a Napoli Centrale senza transitare per il passante.

Questo Scenario alternativo, è stata valutato in via qualitativa e c'è da rilevare subito che quello di Piano è apparso dominante sia da un punto di vista infrastrutturale che trasportistico.

In particolare, da un punto di vista infrastrutturale e dell'esercizio, lo spostamento dei servizi da Capua, Castellammare e Salerno avrebbe portato la stazione di Napoli Centrale, già alle prese con problemi di capacità ricettiva, ad ospitare altri 96 treni giornalieri. Da alcune verifiche tecniche tale ipotesi è apparsa quanto mai ambiziosa ed in pratica non sostenibile. Eppure, ragionando in via puramente teorica, la possibilità di inserire tali servizi nell'esercizio di Napoli Centrale avrebbe comportato delle conseguenze trasportistiche di non poco conto.

In primo luogo c'è da segnalare che la capacità ferroviaria di accesso al nodo di Napoli non è legata solo al numero di binari in stazione ma anche al ridotto numero di binari in transito utili al passaggio treni (cfr. Figura 5.3). In particolare, i treni diretti/provenienti da nord/sud (freccie gialle), all'imbocco di stazione (freccia rossa), ingolferebbero ancora di più l'attuale programma di ingresso/uscite dal nodo provocando una serie di conseguenze pratiche.

Certamente questa congestione (evidentemente progettata e indotta) porterebbe, quasi certamente, un aumento del tempo di viaggio per gli utenti dei 96 treni spostati dal passante a Napoli Centrale.

Vi sarebbe altresì un'influenza negativa anche per le centinaia di treni (in termini di perditempo per i loro utenti) che attualmente impegnano la stazione di Napoli centrale.

La quantificazione di questi perditempo è evidentemente legata ad un dettagliato approfondimento dell'esercizio ferroviario e ad una simulazione dell'esercizio (oltre che alla disponibilità di dati di



frequenzazione dei singoli convogli). In questa sede ci si è limitati solo alla registrazione del fenomeno quale effetto indotto da una ipotesi di progetto e in un ottica di valutazione costi-benefici vanno ulteriormente aggiunti:

1. il tempo di trasbordo per gli utenti dei 96 treni che nel caso di ingresso del passante, sarebbero destinati alle stazioni successive di Linea 2 fino a Pozzuoli. Tale perditempo è stimato in circa 10 minuti per utente e per viaggio.
2. Il tempo di trasbordo per gli utenti dei treni da Pozzuoli che nel caso di ingresso del passante, sarebbero destinati alle stazioni successive di Linea 2 fino a San Giovanni. Addirittura per uno spostamento Bagnoli Agnano Terme – Gianturco (tutto interno a Napoli) vi sarebbe un doppio trasbordo sulla stessa tratta ferroviaria.
3. Il tempo di trasbordo per gli utenti originati all'interno del passante (stazioni di Cavour, Montesanto, Amedeo, Mergellina e Via Leopardi) e destinati o a ovest di Campi Flegrei o a est di Piazza Garibaldi.



**Figura 5.3: Vincolo di capacità stazione di Napoli C.le**

Tutte queste considerazioni, che andrebbero dettagliatamente quantificate, hanno spinto alla scelta del tutto diversa, per ciò che riguarda il passante, che coincide con quanto detto nello Scenario di Piano.

Nelle successive Tabella 5.11 e Tabella 5.12 sono indicati i principali indicatori dell'offerta di servizi nell'Area Nord Caserta e Benevento. In Figura 5.4 è illustrata una rappresentazione della loro struttura spaziale.



**Tabella 5.11 : Riepilogo Tratta complessa Formia - "passante"-SALERNO e CODOLA**

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %
402	291	-111	-27,61%	3.286.845	3.058.846	-227.999	-6,94%

**Tabella 5.12 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"**

Area G) Tratta complessa Formia- "passante"-SALERNO e CODOLA  Scenario "PRIORITÀ"	fino alle 07:00	07:00- 10:00	10:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
<i>Da "passante" ad aree A), B), F)</i>	0	3	3	3	3	3	1	<b>16</b>
<i>Verso "Sud Salerno" via "monte del Vesuvio"</i>	0	0	1	0	2	2	2	<b>7</b>
<i>Verso "Sud Salerno" via "linea storica"</i>	0	1	1	1	1	0	1	<b>5</b>
FORMIA – SALERNO								0
FORMIA - NAPOLI C. F.		1	2	1	2			6
VILLA LITERNO – POZZUOLI								0
VILLA LITERNO - NAPOLI C.F.	1	3	3	3	3	3		16
POZZUOLI - NAPOLI C. F.								0
POZZUOLI - NAPOLI GARIBALDI								0
POZZUOLI - NAPOLI GIANTURCO								0
POZZUOLI – SALERNO								0
SALERNO - NAPOLI C.F. (via cancello)								0
NAPOLI C. F. - NAPOLI GARIBALDI								0
NAPOLI C. F. - NAPOLI GIANTURCO								0
POZZUOLI - NAPOLI SAN GIOVANNI	4	12	12	12	12	12		64
NAPOLI C. F. - TORRE ANNUNZIATA								0
NAPOLI C.F. – CASTELLAMMARE		3	3	3	3	3	1	16
NAPOLI C.F. – SALERNO		3	3	3	3	3	1	16
TORRE ANNUNZIATA-CASTELLAMMARE								0
NAPOLI C.LE - SALERNO ("via storica")		3	1	2	2		2	10
NAPOLI C.LE - SALERNO ("via monte del V.")								0
NOCERA INFERIORE - SALERNO (Via Cava)		4	0	1	2	4		11
NOCERA INFERIORE - SALERNO (Via Mercato)		1	1	1	2	1		6
NOCERA INFERIORE - SALERNO (Via S.Lucia)								0
TORRE ANNUNZIATA - SALERNO (Via Cava)			1					1
TORRE ANNUNZIATA - SALERNO (Via S.Lucia)								0
<i>Tratta Villa Literno Pozzuoli</i>	1	4	5	4	5	3	0	<b>22</b>
<i>Tratta Pozzuoli Campi Flegrei</i>	5	16	17	16	17	15	0	<b>86</b>
<i>Tratta Campi Flegrei Piazza Garibaldi</i>	4	21	21	21	21	21	3	<b>112</b>
<i>Tratta San Giovanni Torre Annunziata</i>	0	9	7	8	8	6	4	<b>42</b>
<i>Tratta Torre Annunziata Nocera I.</i>	0	6	5	5	5	3	3	<b>27</b>
<i>Tratta Torre Annunziata C.Mare</i>	0	3	3	3	3	3	1	<b>16</b>
<i>Treni verso Salerno</i>	0	11	6	7	9	8	3	<b>44</b>
<i>Tratta da Napoli "a monte del Vesuvio"</i>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
<i>Da aree A), B), F) a "passante"</i>	0	3	3	3	3	3	1	<b>16</b>
<i>Da "Sud Salerno" via "monte del Vesuvio"</i>	0	3	0	0	0	1	1	<b>5</b>
<i>Da "Sud Salerno" via "linea storica"</i>	0	1	1	1	2	2	1	<b>8</b>
SALERNO – FORMIA								0
NAPOLI C. F. - FORMIA		1	1	1	2	1		6
POZZUOLI - VILLA LITERNO								0

Area G) Tratta complessa Formia- "passante"-SALERNO e CODOLA	fino alle 07:00	07:00- 10:00	10:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
NAPOLI C.F. - VILLA LITERNO	1	3	3	3	3	3		16
NAPOLI C. F. - POZZUOLI								0
NAPOLI GARIBALDI - POZZUOLI								0
NAPOLI GIANTURCO - POZZUOLI								0
SALERNO - POZZUOLI								0
NAPOLI C.F. - SALERNO (via cancello)								0
NAPOLI GARIBALDI - NAPOLI C. F.								0
NAPOLI GIANTURCO - NAPOLI C. F.								0
NAPOLI SAN GIOVANNI - POZZUOLI		12	12	12	12	12	4	64
TORRE ANNUNZIATA - NAPOLI C. F.								0
CASTELLAMMARE - NAPOLI C.F.		3	3	3	3	3	1	16
SALERNO - NAPOLI C.F.	1	3	3	3	3	3		16
CASTELLAMMARE - TORRE ANNUNZIATA								0
SALERNO - NAPOLI C.LE ("via storica")		3		1	2	3		9
SALERNO - NAPOLI C.LE ("via monte del V.")								0
SALERNO - NOCERA INFERIORE (Via Cava)	2	2		1	3	2		10
SALERNO - NOCERA INFERIORE (Via Mercato)		1		2	2	1		6
SALERNO - NOCERA INFERIORE (Via S.Lucia)	1							1
SALERNO - TORRE ANNUNZIATA (Via Cava)				1				1
SALERNO - TORRE ANNUNZIATA (Via S.Lucia)								0
<i>Tratta Pozzuoli Villa Literno</i>	1	4	4	4	5	4	0	22
<i>Tratta Campi Flegrei Pozzuoli</i>	1	16	16	16	17	16	4	86
<i>Tratta Piazza Garibaldi Campi Flegrei</i>	1	18	18	18	18	18	5	96
<i>Tratta Torre Annunziata San Giovanni</i>	1	9	6	7	8	9	1	41
<i>Tratta Nocera I. Torre Annunziata</i>	1	6	3	5	5	6	0	26
<i>Tratta C.Mare Torre Annunziata</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>Treni da Salerno</i>	4	9	3	8	10	9	0	43
<i>Tratta verso Napoli "a monte del Vesuvio"</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale complessivo tratta G)</b>	<b>20</b>	<b>128</b>	<b>112</b>	<b>117</b>	<b>127</b>	<b>113</b>	<b>23</b>	<b>291</b>

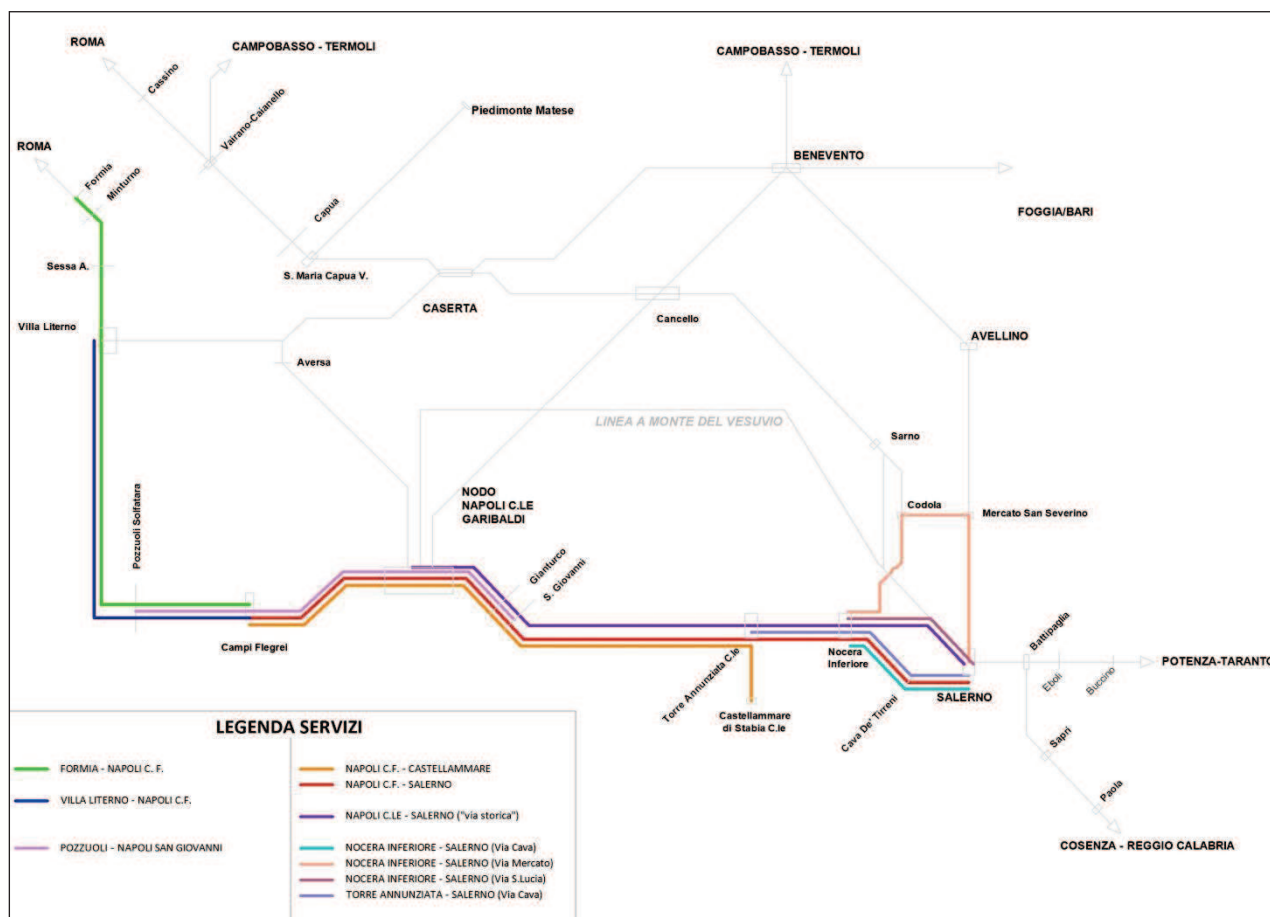


Figura 5.4 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### Area Nord- Caserta e Benevento

Con riferimento a tale area da un punto di vista della produzione complessiva si ha un livello pari al 99% dello Scenario di Riferimento (1,4 Mln di treni x Km) a fronte di un aumento dei treni giorno della tratta pari a al 9% (71 treni contro i 65 del Riferimento).

Nel scenario Priorità 0, oltre alla limitazione dei servizi su Caserta (tutelando la regolarità sulle due tratte Caserta-Napoli), si è migliorata la distribuzione dei servizi all'interno della giornata ed in particolare nelle ore di punta della mobilità sistematica (cfr. Allegato).

In particolare lungo la direttrice Cassino/Vairano – Caserta – Cancellò – Napoli sono stati rivisti potenziando e cadenzando il servizio lungo la tratta Capua – Caserta – Cancellò – Napoli Campi Flegrei con complessivi 16 coppie di treni giorno .

Per quanto concerne i collegamenti Benevento – Napoli, nell'ambito del piano in cui si è previsto un potenziamento dei servizi lungo la Valle Caudina si prevede invece una riduzione dei servizi passanti per

Caserta, dove i tempi di percorrenza sono maggiori (occorrono circa 30 minuti in più rispetto al tracciato via valle caudina). Contestualmente si è aumentato il numero di collegamenti tra Benevento e Caserta a servizio dei residenti dell'area Telesina.

In definitiva, le 10 tipologie di collegamento esistenti si sono semplificate a tre:

1. Caserta – Cassino (11 coppie giorno);
2. Caserta – Benevento (8 coppie giorno);
3. Napoli Campi Flegrei - Caserta – Capua (16 coppie giorno).

Nel seguito (Tabella 5.13, Tabella 5.14 e Figura 5.5) si riportano i dati di sintesi dei servizi previsti in tale scenario per l'area Nord – Caserta Benevento e uno schema esemplificativo dell'assetto spaziale degli stessi.

**Tabella 5.13 : Riepilogo Area A) Nord Caserta + Benevento**

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %
65	71	6	9%	1.452.389	1.437.629	-14.760	-1,02%

Tabella 5.14 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

Area A) Nord Caserta + Benevento Scenario "PRIORITÀ"	fino alle 07:00	07:00- 10:00	10:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
BENEVENTO – CASSINO								0
BENEVENTO – CASERTA	1	2	1	1	2	1		8
BENEVENTO - NAPOLI C.LE (via Aversa)								0
BENEVENTO - NAPOLI C.LE (Via Cancellò - MCNE)								0
CASSINO - NAPOLI C.LE (Via Cancellò)								0
CASSINO - CASERTA		5	2	1	2	1	1	12
VAIRANO - NAPOLI C.LE (via Cancellò)								0
VAIRANO - CASERTA								0
CAPUA - NAPOLI C.F. (via Cancellò)		3	3	3	3	3	1	16
CAPUA - CASERTA								0
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Cassino e Vairano )</i>	0	5	2	1	2	1	1	12
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Vairano e Capua )</i>	0	5	2	1	2	1	1	12
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Capua e Caserta)</i>	0	8	5	4	5	4	2	28
<i>Tratta Benevento Caserta</i>	1	2	1	1	2	1	0	8
<i>Proseguono verso Napoli (via Cancellò)</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>Proseguono verso Napoli (via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
CASSINO - BENEVENTO								0
CASERTA - BENEVENTO	1	2	1	1	2	1		8
NAPOLI C.LE - BENEVENTO (Via Aversa)								0
NAPOLI C.LE - BENEVENTO (via Cancellò - MCNE)								0
NAPOLI C.LE - CASSINO (Via Cancellò)								0
CASERTA - CASSINO	1	4	1	2	2	1		11
NAPOLI C.LE - VAIRANO (Via Cancellò)								0
CASERTA - VAIRANO								0
NAPOLI C.F. - CAPUA (via Cancellò)		3	3	3	3	3	1	16
CASERTA - CAPUA								0
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Cassino e Vairano )</i>	1	4	1	2	2	1	0	11
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Vairano e Capua )</i>	1	4	1	2	2	1	0	11
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Capua e Caserta)</i>	1	7	4	5	5	4	1	27
<i>Tratta Benevento Caserta</i>	1	2	1	1	2	1	0	8
<i>Provengono da Napoli (via Cancellò)</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>Provengono da Napoli (via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Totale complessivo tratta A)</b>	<b>3</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>71</b>

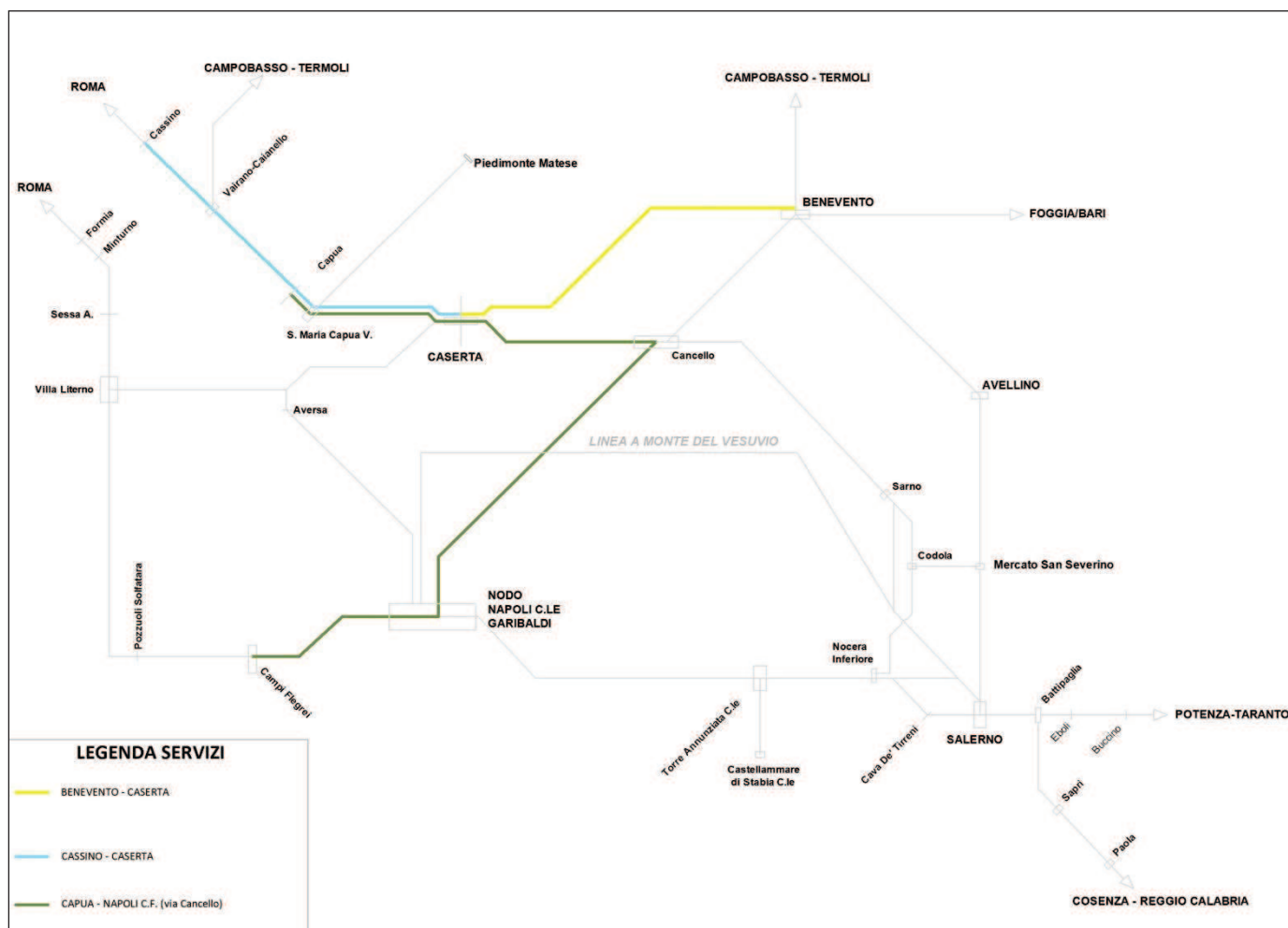


Figura 5.5 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### Area Caserta – Napoli

In tale area la produzione complessiva è pari al 88% dello Scenario di Riferimento (1,1 Mln di treni x Km) con una produzione dei treni giorno della tratta pari al 89% (100 treni contro i 113 del Riferimento).

Nonostante la produzione limitata si ritiene che gli interventi di piano, che hanno riguardato in particolare la tratta Caserta – Aversa – Napoli, hanno migliorato la distribuzione dei servizi durante la giornata ed in particolare lungo la tratta Aversa – Napoli Centrale.

Inoltre, per una più completa lettura, c'è da ribadire che i servizi lungo la tratta Caserta- Cancelli – Napoli Campi Flegrei (non conteggiati ma che pesano in quanto è stata conteggiata l'eliminazione dei Caserta Napoli C.F.) sono stati prolungati fino a Capua.

Nel seguito (Tabella 5.15, Tabella 5.16, Figura 5.6) si riportano i dati di sintesi dei servizi previsti in tale scenario per l'area Caserta – Napoli e uno schema esemplificativo dell'assetto spaziale degli stessi.

**Tabella 5.15 : Riepilogo Area B) Caserta - Napoli**

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %
113	100	-13	-11,50%	1.297.580	1.143.388	-154.192	-11,88%

**Tabella 5.16 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"**

Area B) Caserta – Napoli  Scenario "PRIORITÀ"	fino alle 07:00	07:00- 10:00	10:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
<i>da nord verso Napoli (via Cancello)</i>	0	3	3	3	3	3	1	<b>16</b>
<i>da nord verso Napoli (Via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
CASERTA - NAPOLI C.LE (Via Aversa)	2	5	2	4	4	5		22
AVERSA - NAPOLI C.LE								0
FORMIA - NAPOLI C.LE	1	2		1				4
VILLA LITERNO - NAPOLI C.LE		2	1	2	3	3		11
CASERTA - FORMIA	1							1
CASERTA - VILLA LITERNO					1			1
CASERTA - NAPOLI C.LE (Via Cancello)	1	2		1	3	3	1	11
CASERTA - NAPOLI C.F. (Via Cancello)								0
CASERTA - CANCELLO				1				1
<i>Tratta Villa Literno Aversa(c/o Villa Literno)</i>	2	4	1	3	4	3	0	<b>17</b>
<i>Tratta Caserta Aversa (c/o Caserta)</i>	2	5	2	4	4	5	0	<b>22</b>
<i>Tratta Aversa Napoli</i>	3	9	3	7	7	8	0	<b>37</b>
<i>Tratta Caserta Cancello</i>	1	5	3	5	6	6	2	<b>28</b>
<i>Tratta Cancello Napoli</i>	1	5	3	4	6	6	2	<b>27</b>
<i>da Napoli oltre Caserta (via Cancello)</i>	0	3	3	3	3	3	1	<b>16</b>
<i>da Napoli oltre Caserta (Via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
NAPOLI C.LE - CASERTA (Via Aversa)		4		4	5	5	2	20
NAPOLI C.LE - AVERSA								0
NAPOLI C.LE - FORMIA	1		1			1		3
NAPOLI C.LE - VILLA LITERNO		2	2	2	3	1		10
FORMIA - CASERTA								0
VILLA LITERNO - CASERTA								0
NAPOLI C.LE - CASERTA (Via Cancello)	3	2	1	3	1	4	2	16
NAPOLI C.F. - CASERTA (Via Cancello)								0
CANCELLO - CASERTA								0
<i>Tratta Villa Literno Aversa(c/o Villa Literno)</i>	1	2	3	2	3	2	0	<b>13</b>
<i>Tratta Caserta Aversa (c/o Caserta)</i>	0	4	0	4	5	5	2	<b>20</b>
<i>Tratta Aversa Napoli</i>	1	6	3	6	8	7	2	<b>33</b>
<i>Tratta Caserta Cancello</i>	3	5	4	6	4	7	3	<b>32</b>
<i>Tratta Cancello Napoli</i>	3	5	4	6	4	7	3	<b>32</b>
<b>Totale complessivo tratta B)</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>22</b>	<b>5</b>	<b>100</b>



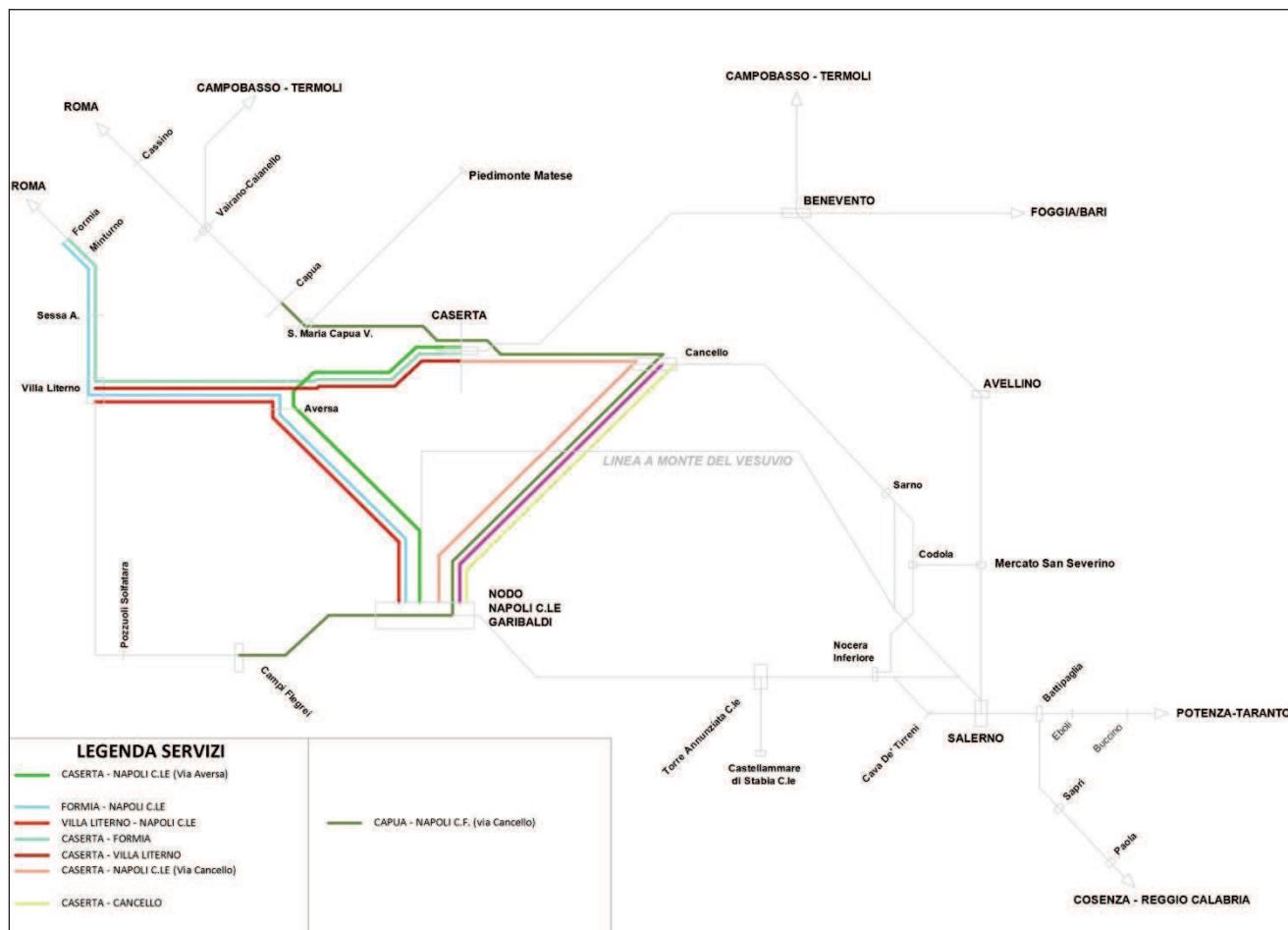


Figura 5.6 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### Tratte Caserta-Salerno e Salerno-Avellino-Benevento

In questo paragrafo si sono analizzati i collegamenti ferroviari tra gli altri capoluoghi campani ad esclusione dei collegamenti da e per Napoli.

In particolare le tratte ferroviarie considerate sono:

- la Caserta-Cancellò-Salerno;
- la Salerno-Mercato San Severino-Avellino;
- l'Avellino-Benevento.

Nel dettaglio lungo la tratta Caserta – Cancellò – Salerno si prevede un esercizio analogo a quello dello Scenario di Riferimento. In realtà sulla tratta Caserta-Cancellò, trattata in precedenza, si beneficerà della presenza di treni cadenzati con immissione nel passante metropolitano.

Sulla tratta Benevento – Avellino – Salerno, le priorità di esercizio prevedono 2 coppie sulla tratta Benevento – Salerno e 3 sulla tratta Avellino – Benevento. In altri termini quindi, tra Avellino e Benevento il Piano prevede 5 coppie di treni/giorno mentre sulla tratta Avellino/Salerno vi sono 2 coppie di treni/giorno.

Complessivamente si prevede una produzione prioritaria di treni/km lungo queste tratte ferroviarie pari a circa l'83% dello Scenario di Riferimento. L'offerta di piano è riportata in Allegato.

Nel seguito (Tabella 5.17, Tabella 5.18, Figura 5.7) si riportano i dati di sintesi dei servizi previsti in tale scenario per le tratte Caserta-Salerno e Salerno-Avellino-Benevento e uno schema esemplificativo dell'assetto spaziale degli stessi.

**Tabella 5.17 : Riepilogo Area D) Caserta Salerno e Salerno Benevento**

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %
47	36	-11	-23,40%	775.844	643.833	-132.011	-17,02%

**Tabella 5.18 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"**

Area D) Caserta Salerno e Salerno Benevento Scenario "PRIORITÀ"	fino alle 07:00	07:00-10:00	10:00-13:00	13:00-16:00	16:00-19:00	19:00-22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
CASERTA - SALERNO		4	1	2	1	3		11
CASERTA - BATTIPAGLIA								0
CASERTA - SAPRI								0
CANCELLO - SALERNO					2			2
BENEVENTO - SALERNO		1			1			2
BENEVENTO - AVELLINO		1		1		1		3
AVELLINO - SALERNO								0
SALERNO - CASERTA	1	3		4	2	2		12
BATTIPAGLIA - CASERTA								0
SAPRI - CASERTA								0
SALERNO - CANCELLO				1				1
SALERNO - BENEVENTO		1				1		2
AVELLINO - BENEVENTO		1		1		1		3
SALERNO - AVELLINO								0
<b>Totale complessivo tratta D)</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>36</b>

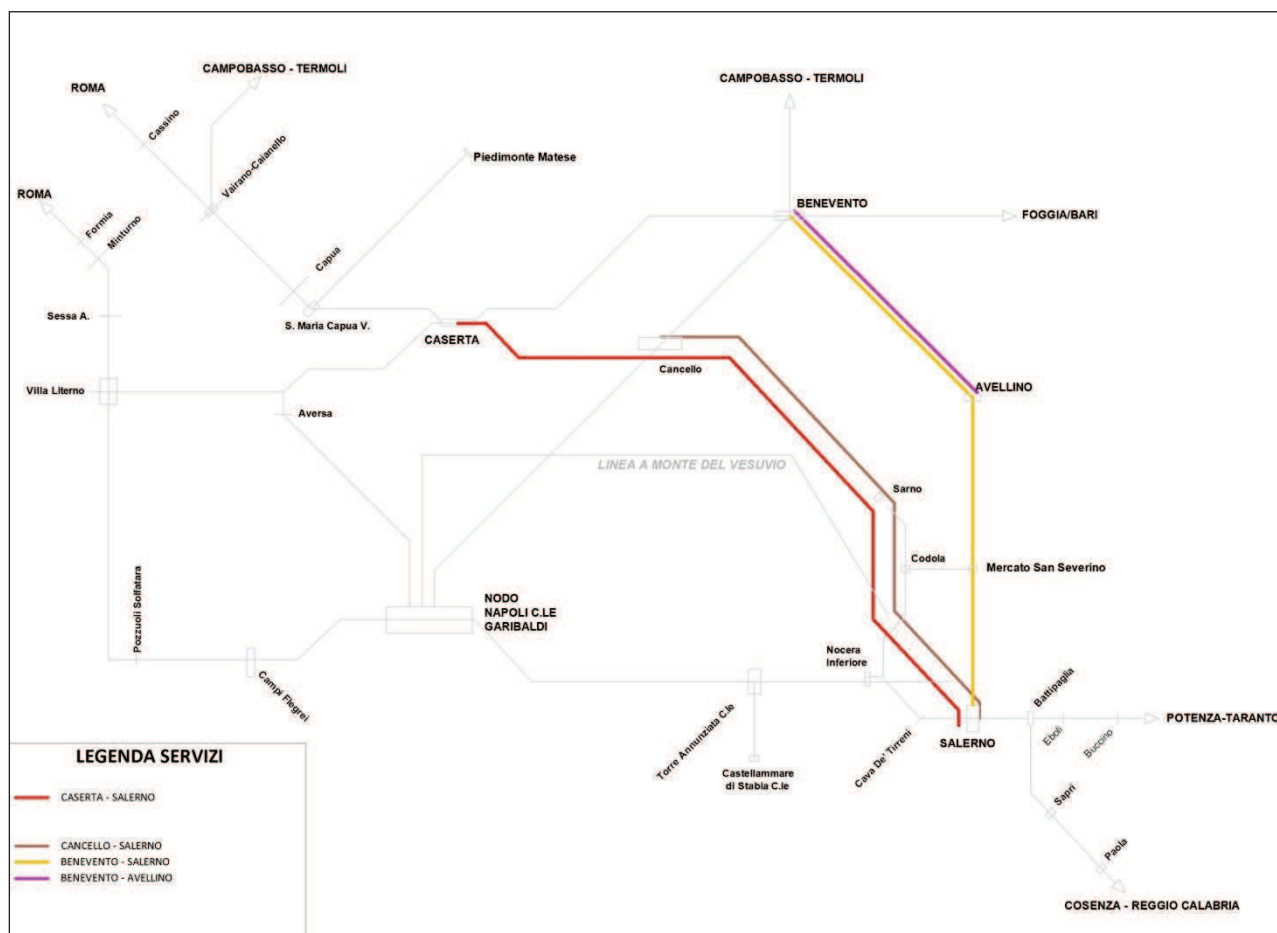


Figura 5.7 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### Area salernitano (sud Salerno e Mercato San Severino)

Con riferimento al sistema in esame il Piano ha riguardato principalmente la sistemazione dei servizi che interessano la linea storica e la linea a monte del Vesuvio. In particolare i servizi di lunga percorrenza (ossia che proseguono dopo Salerno verso sud) sono stati instradati via monte del Vesuvio lasciando quindi tracce libere per i treni lungo la tratta complessa Formia Salerno.

Inoltre per l'area ci sono da segnalare:

1. un potenziamento dei servizi ferroviari Battipaglia-Salerno;
2. una trasformazione dei treni per Buccino in servizi automobilistici sostitutivi.

In definitiva in quest'ambito è stata riorganizzata la produzione ferroviaria che sarà pari al 92% di quella attuale (circa 1,4 Mln di treni x Km) con un numero di treni pari al 97% di quelli dello Scenario di Riferimento.

Nel seguito (Tabella 5.19, Tabella 5.20, Figura 5.8) si riportano i di sintesi dei servizi previsti in tale scenario per Area Salerno (Sud e MSS)e uno schema esemplificativo dell'assetto spaziale degli stessi.

**Tabella 5.19 : Riepilogo Area F) Area Salerno (Sud e MSSV)**

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "Priorità"	variazione assolute	variazione %
58	56	-2	-3,45%	1.501.928	1.385.337	-116.591	-7,76%

**Tabella 5.20 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"**

Area F) Salerno (Sud e MSSV) Scenario "PRIORITÀ"	fino alle 07:00	07:00-10:00	10:00-13:00	13:00-16:00	16:00-19:00	19:00-22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
<i>da Napoli verso Calabria</i>	0	1	1	1	1	0	1	5
<i>Tratta Nocera I - Mercato S.S. (verso Mercato)</i>	0	1	1	1	2	1	0	6
MERCATO S.SEVER. - SALERNO		2	1	2	1	1		7
MERCATO S.SEVER. - BUCCINO								0
NAPOLI C.LE - BATTIPAGLIA ("via monte del V.")								0
NAPOLI C.LE - EBOLI ("via monte del V.")								0
NAPOLI C.LE - SAPRI ("via storica")								0
NAPOLI C.LE - SAPRI ("via monte del V.")			1		2	2	2	7
NAPOLI C.LE - SAPRI ("via cancello")								0
NAPOLI CAMPI F.-SAPRI								0
SALERNO - BATTIPAGLIA	1	1	1	1	1	1		6
SALERNO - EBOLI		1		1				2
SALERNO - BUCCINO		1				1		2
SALERNO - SAPRI		2				1		3
BATTIPAGLIA - EBOLI								0
BATTIPAGLIA - BUCCINO								0
<i>Tratta Salerno Mercato (verso Salerno)</i>	0	4	2	3	4	2	0	15
<i>Tratta Salerno Battipaglia</i>	1	6	3	3	4	5	3	25
<i>Tratta Battipaglia Sapri</i>	0	3	2	1	3	3	3	15
<i>Tratta Battipaglia Buccino (oltre Eboli)</i>	0	1	0	0	0	1	0	2
<i>da Calabria verso Napoli</i>	0	0	1	0	2	1	1	5
<i>Tratta Nocera I - Mercato S.S.(verso Nocera)</i>	0	1	0	2	2	1	0	6
SALERNO - MERCATO S.SEVER.	1	1	1	2	1	2		8
BUCCINO - MERCATO S.SEVER.								0
BATTIPAGLIA - NAPOLI C.LE ("via monte del V.")								0
EBOLI - NAPOLI C.LE ("via monte del V.")								0
SAPRI - NAPOLI C.LE ("via storica")		1		1		1	0	3
SAPRI - NAPOLI C.LE ("via monte del V.")		3				1	1	5
SAPRI - NAPOLI C.LE ("via cancello")								0
SAPRI - NAPOLI CAMPI F.								0
BATTIPAGLIA - SALERNO		2	1	1	1	1		6
EBOLI - SALERNO		2		1				3
BUCCINO - SALERNO		1				1		2
SAPRI - SALERNO		1				1		2
EBOLI - BATTIPAGLIA								0
BUCCINO - BATTIPAGLIA								0

Area F) Salerno (Sud e MSSV)	fino alle 07:00	07:00- 10:00	10:00- 13:00	13:00- 16:00	16:00- 19:00	19:00- 22:00	oltre le 22:00	Totale complessivo
<b>Scenario "PRIORITÀ"</b>								
Tratta Salerno Mercato (verso Mercato)	1	2	1	5	4	3	1	17
Tratta Salerno Battipaglia	0	10	2	3	3	6	2	26
Tratta Battipaglia Sapri	0	5	1	1	2	4	2	15
Tratta Battipaglia Buccino (oltre Eboli)	0	1	0	0	0	1	0	2
<b>Totale complessivo tratta F)</b>	<b>2</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>56</b>

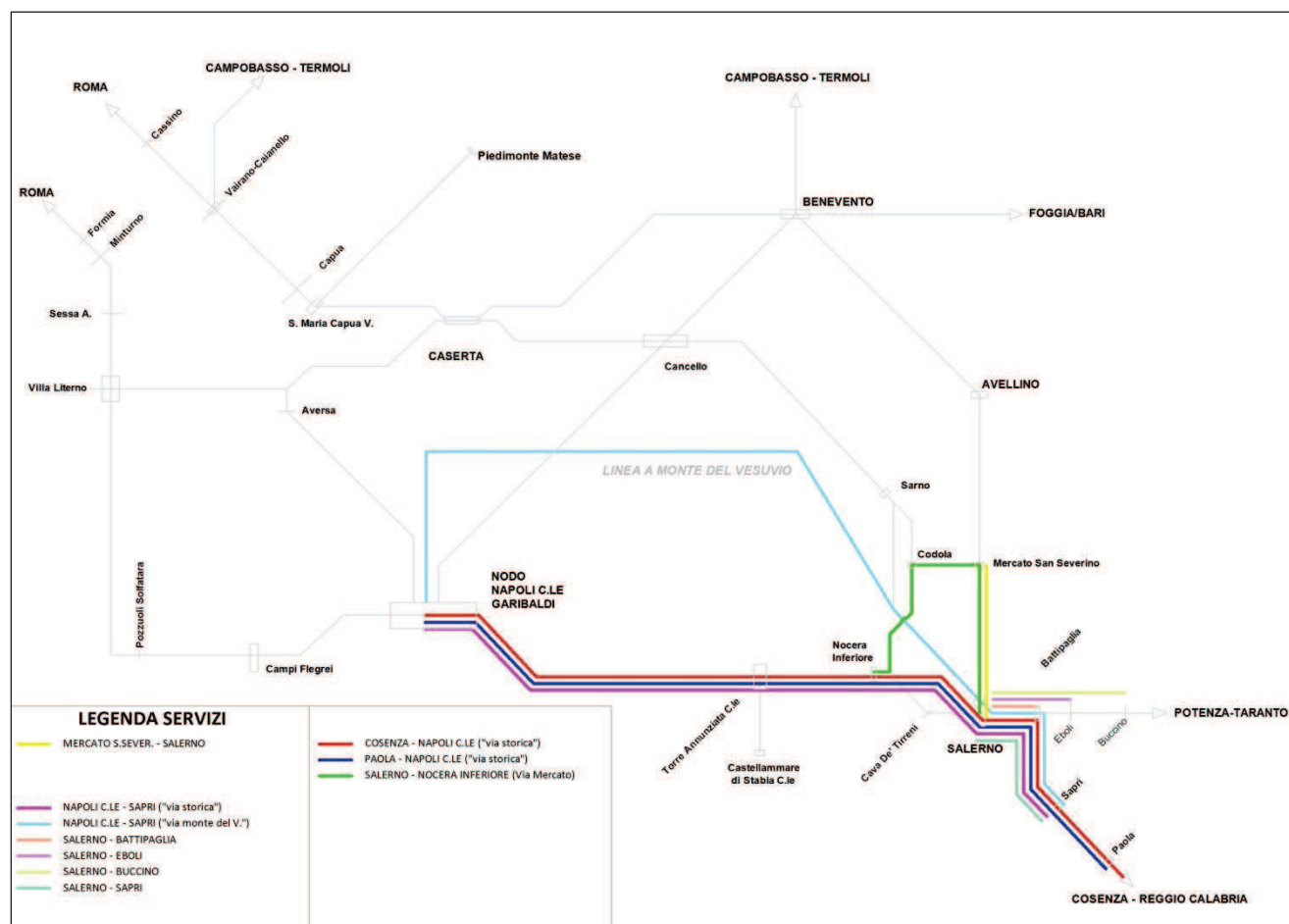


Figura 5.8 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### Servizi extra regionali Lazio, Calabria e Molise

Per quanto concerne i collegamenti extra regionali, visto il coinvolgimento di più regioni, bisogna premettere che le valutazioni definitive esulano da considerazioni trasportistiche regionali ma andranno concordate e definite a livello nazionale e nell'ambito della Commissione Trasporti della Conferenza delle Regioni. In questo Scenario, in via provvisoria, si è operato con il meccanismo del taglio contabile dei servizi che si sviluppano quasi esclusivamente all'esterno della regione.

Il dettaglio è più specificato all'interno dell'allegato "C Servizi di trasporto nello Scenario Priorità 0" al Piano mentre in generale si può affermare che, a fronte dei 54 treni dello Scenario di Riferimento, lo Scenario di Piano prevede 44 treni. La produzione, da circa 2,3 Mln di treni x Km, per la riorganizzazione dovuta ai tagli contabili, si porta a 1,7 Mln di treni x km.

### **Servizi Ferroviari metropolitani di Salerno**

Nello Scenario Priorità 0 si prevede un esercizio annuo con una produzione di servizi pari a 111.996 treni-km/anno. I dettagli dell'esercizio (pari a 58 treni/giorno) sono riportati nell'allegato relativo ai servizi su ferro.

La tratta interessata da nuova produzione è la Salerno centrale - Arechi, lunga circa 5,4 Km.

Il servizio della metropolitana di Salerno è subordinato all'attuazione di quanto stabilito dall'art. 5 dell'Accordo del 6/6/2013 tra Comune Salerno, Regione Campania, Ministero Infrastrutture e RFI

#### **5.3.1.2 I servizi sulla rete regionale EAV**

L'esercizio di piano dello Scenario Priorità 0 previsto lungo la rete regionale EAV è pari a 5.895.204 treni km con 627 treni nei giorni feriali e 410 nei festivi (elaborazione dati fonte ACAM). Complessivamente, rispetto allo scenario di non intervento si prevede una produzione pari al 92,5% del totale relativo allo Scenario di Riferimento.

Lungo la rete ferroviaria in esame le variazioni sono connesse soprattutto ad una modifica dei collegamenti sulla rete ed in particolare si prevede nello Scenario Priorità 0:

- l'attestamento nella stazione Pomigliano dei servizi Napoli Porta Nolana – Pomigliano Acerra (eserciti con 20 corse nei giorni feriali) e l'istituzione di un servizio bus sostitutivo lungo la tratta Pomigliano – Acerra;
- la soppressione dei treni Napoli Porta Nolana – San Giorgio via Centro Direzionale (21 coppie di corse nei giorni feriali);
- la soppressione dei treni San Giorgio – Acerra (1 coppia di corse nei giorni feriali);
- l'istradamento di alcuni dei servizi Napoli Porta Nolana – Poggioreale via Centro Direzionale (per un totale di 10 coppie di corse nei giorni feriali);

- l'istadamento di alcuni servizi Napoli Porta Nolana – Sorrento diretto via Centro Direzionale (per un totale di 6 coppie di corse nei giorni feriali).
- l'istadamento dei servizi Napoli Porta Nolana – Sorrento direttissimo via Centro Direzionale (per un totale di 2 coppie di corse nei giorni feriali);

Se consideriamo il numero di treni cumulati sulle tratte, rispetto allo stato attuale, si ha che sulla tratta Napoli Porta Nolana San Giorgio via Centro Direzionale si ha una diminuzione di 4 coppie di treni mentre sulla tratta Napoli Porta Nolana San Giorgio via Barra si ha una diminuzione di 17,5 coppie di treni di cui 15,5 diretti e 2 direttissimi ossia che non effettuano fermate intermedie tra San Giorgio e Napoli Piazza Garibaldi.

In particolare i servizi di progetto che transitano per la stazione di Centro Direzionale, non effettueranno tutte le fermate lungo la tratta per contenere l'incremento dei tempi di percorrenza tra le stazioni estreme del servizio. Gli interventi di progetto hanno tenuto conto delle elaborazioni dei dati relativi alle frequentazione.

Per la tratta Pomigliano – Acerra, in particolare, il fattore di carico medio dei treni è inferiore al 9% e pertanto tale bisogno di mobilità può essere soddisfatto da una linea di trasporto pubblico su gomma.

Per le fermate di Gianturco, San Giovanni, Barra e Santa Maria del Pozzo, l'offerta residua (36 coppie di treni giorno) appare sufficiente a soddisfare la domanda di mobilità.

Pertanto, per quanto concerne i servizi sulla rete ex Circumvesuviana l'esercizio previsto è pari a 2.949.181 treni km con 230 treni nei giorni feriali e 161 nei festivi. Nell'Allegato Servizi è riportato il dettaglio per ogni direttrice. Complessivamente rispetto allo scenario di Riferimento si prevede una produzione pari al 85% di quella dello Scenario di Riferimento.

Per quanto concerne i servizi sulla rete ex Metrocampania nord est l'esercizio di piano dello Scenario Priorità 0 previsto è pari a 1.450.655 treni km con 162 treni nei giorni feriali e 48 nei festivi. In Allegato è riportato il dettaglio per ogni direttrice. Complessivamente rispetto allo scenario di Riferimento si prevede una produzione pari al 104,6% rispetto allo Scenario di Riferimento.

Nelle priorità dei servizi non sono stati inseriti tutti quelli oggi eserciti lungo la linea Piscinola – Aversa : infatti lungo la tratta si è operata una rimodulazione delle corse nelle ore di morbida, mentre è rimasta inalterata la frequenza delle ore di punta. Infatti, dall'analisi dei dati disponibili di frequentazione della linea emerge che durante le ore di morbida il grado medio di utilizzo della linea è molto più basso e pertanto il servizio può essere ridimensionato con l'esercizio ridotto (da 15' nelle fasce di punta a 20' nelle ore di morbida).



Per quanto concerne invece l'incremento dei servizi, lungo la tratta Napoli-Benevento (compatibilmente con l'infrastruttura e il materiale rotabile), è pari a 3 coppie di corse/giorno ed è integrato nel progetto dei servizi minimi sulla tratta RFI Benevento – Caserta - Napoli.

Dall'analisi dei dati di frequentazione emerge un sovraffollamento delle due linee (cumana e circumflegrea) soprattutto nelle tratte urbane di Napoli e nelle ore di punta: in particolare quindi sulla tratta Pianura – Montesanto della linea circumflegrea e sulla tratta Bagnoli – Montesanto della linea cumana sarebbe necessario un potenziamento delle corse per migliorare i livelli di servizio o comunque il transito di treni con capacità sufficiente al trasporto dei passeggeri.

Le condizioni attuali dell'infrastruttura (per la circumflegrea) e la disponibilità immediata del materiale rotabile non consentono di prevedere un incremento di capacità. Pertanto il Piano dei servizi minimi per i giorni feriali prevede di lasciare inalterato l'esercizio attualmente offerto. Considerando che qualche corsa nei giorni festivi (soprattutto a inizio turno) nonché alcune corse della circumflegrea prolungate a Torregaveta non hanno rappresentato priorità di intervento, ne consegue una produzione dello Scenario di Piano pari a 1.495.368 treni km con 235 treni nei giorni feriali e 201 in quelli festivi. Di seguito in Tabella 5.21 è riportato il quadro riassuntivo dell'offerta di servizi sulla rete regionale EAV nello Scenario Priorità 0 per ciascuna sub rete. Nei paragrafi successivi è invece indicato il dettaglio dei servizi (completato nell'allegato "C Servizi di trasporto dello Scenario delle Priorità 0".

**Tabella 5.21 – Quadro riassuntivo dell'offerta di servizi sulla rete regionale EAV nello Scenario Priorità 0**

	SCENARIO RIFEERIMENTO			SCENARIO PRIORITA' 0			variazioni		
<b>Servizio</b>	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km
ExCircumvesuviana	327	187	3.461.250	230	161	2.949.181	-97	-26	-512.069
Ex MCNE	174	64	1.386.575	162	48	1.450.655	-12	-16	64.080
Ex SEPSA	235	207	1.519.190	235	201	1.495.368	0	-6	-23.822
<b>Totale complessivo</b>	<b>736</b>	<b>458</b>	<b>6.367.015</b>	<b>627</b>	<b>410</b>	<b>5.895.204</b>	<b>-109</b>	<b>-48</b>	<b>-471.810</b>
<b>variazione totale</b>									<b>-7,41%</b>

## Servizi sulla rete EAV Ex Circumvesuviana

**Tabella 5.22 : Servizi ex Circumvesuviana - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni**

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "PRIORITY 0"			variazioni		
	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km
Napoli Porta Nolana - Acerra	22	0	132.918	0	0	0	-22	0	-
Acerra - Pomigliano	4	0	6.808	0	0	0	-4	0	-6.808
Napoli Porta Nolana - Pomigliano	0	0	0	20	0	87.840	20	0	87.840
Napoli Porta Nolana - Poggioreale	12	0	12.360	0	0	0	-12	0	-12.360
Napoli Porta Nolana - Scisciano	4	0	27.683	0	0	0	-4	0	-27.683
Napoli Porta Nolana - Nola	2	2	20.348	1	0	8.502	-1	-2	-11.846
Napoli Porta Nolana - Baiano	49	39	673.337	42	39	590.168	-7	0	-83.169
Napoli Porta Nolana - Baiano_d.issima	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baiano - Nola	3	3	12.134	1	1	4.045	-2	-2	-8.089
Napoli Porta Nolana - Poggiomarino (via Torre	49	36	592.380	26	26	328.658	-23	-10	-
Napoli Porta Nolana - Poggiomarino_via CDN	0	0	0	20	0	238.236	20	0	238.236
Napoli Porta Nolana - Poggiomarino (via	3	2	30.996	3	2	30.996	0	0	0
Napoli Porta Nolana - San Giorgio_via CDN	42	0	155.808	0	0	0	-42	0	-
San Giorgio - Acerra	2	0	11.993	0	0	0	-2	0	-11.993
Napoli Porta Nolana - Sarno (via Ottaviano)	48	36	645.789	46	36	622.341	-2	0	-23.448
Poggiomarino - Sarno	3	3	9.301	3	3	9.301	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Sarno (via Torre A.)	2	1	28.894	0	0	0	-2	-1	-28.894
Napoli Porta Nolana - Sorrento_d.issimo	12	12	185.865	8	12	134.095	-4	0	-51.771
Napoli Porta Nolana - Sorrento_d.issimo_via	0	0	0	4	0	58.011	4	0	58.011
Napoli Porta Nolana - Sorrento_diretto	53	49	810.721	42	42	650.529	-11	-7	-
Napoli Porta Nolana - Sorrento_diretto_via CDN	1	0	14.503	12	0	174.033	11	0	159.530
Napoli Porta Nolana - Ercolano	2	0	6.170	0	0	0	-2	0	-6.170
Napoli Porta Nolana - Torre del Greco	4	0	14.978	0	0	0	-4	0	-14.978
Napoli Porta Nolana - Torre del Greco_via CDN	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Torre Annunziata	6	0	37.286	2	0	12.429	-4	0	-24.858
Napoli Porta Nolana - Torre Annunziata_via CDN	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Castellammare di Stabia	2	2	21.799	0	0	0	-2	-2	-21.799
Castellammare di Stabia - Sorrento	2	2	9.179	0	0	0	-2	-2	-9.179
<b>Totale complessivo</b>	<b>327</b>	<b>187</b>	<b>3.461.250</b>	<b>230</b>	<b>161</b>	<b>2.949.18</b>	<b>-97</b>	<b>-26</b>	<b>-</b>
<b>variazione totale</b>									<b>-14,79%</b>

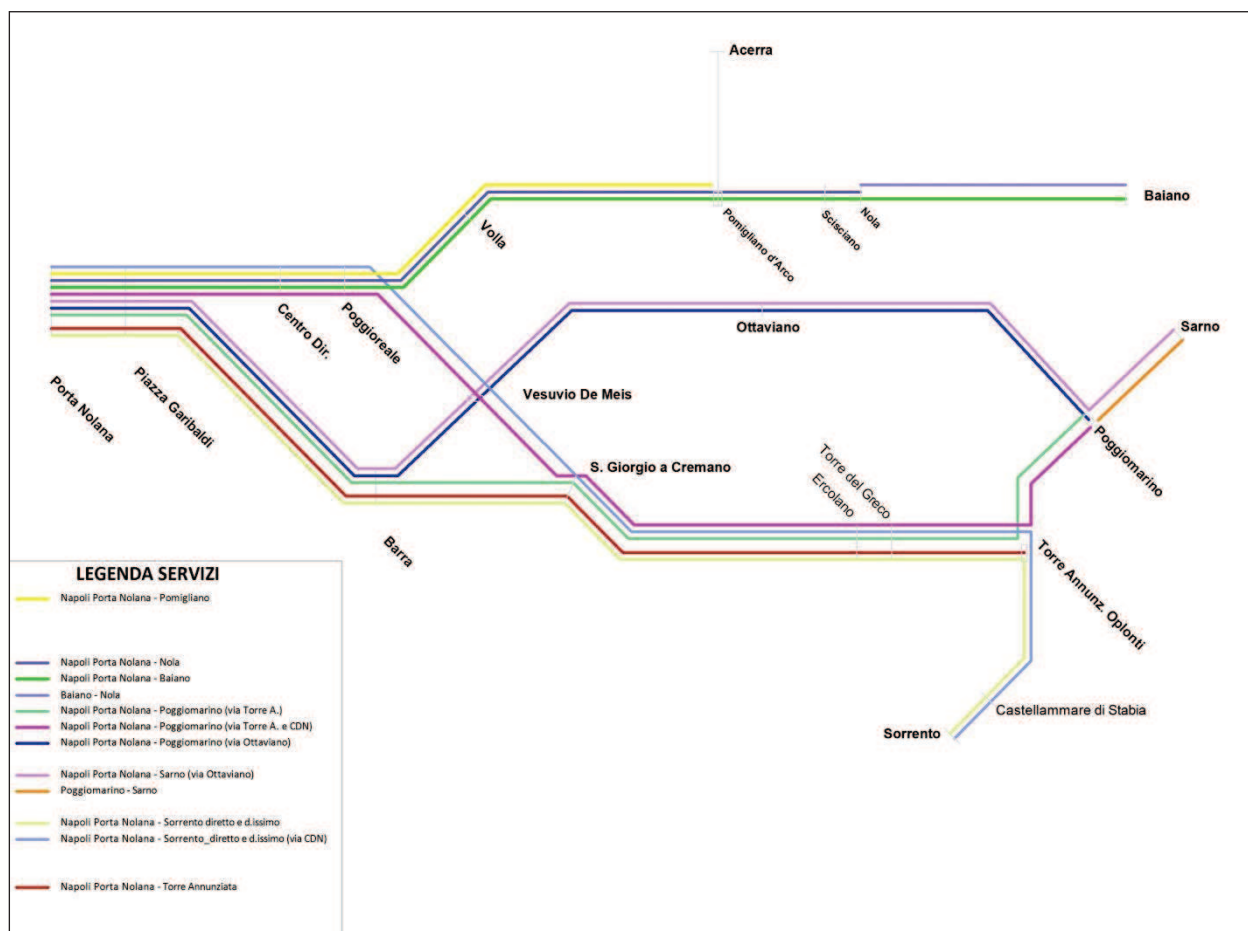


Figura 5.9 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

## Servizi sulla rete EAV Ex MCNE

Tabella 5.23 : Servizi ex MCNE - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "PRIORITÀ 0"			variazioni		
	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km
Cancello - Benevento	3	0	44.768	3	0	44.768	0	0	0
Cancello - Benevento Appia	3	0	35.050	3	0	35.050	0	0	0
Cancello - Piedimonte Matese	2	0	36.166	2	0	36.166	0	0	0
Caserta - Piedimonte Matese	2	0	28.982	2	0	28.982	0	0	0

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "PRIORITÀ 0"			variazioni		
	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km
Napoli - Benevento	20	0	430.617	26	0	559.802	6	0	129.185
Napoli - Piedimonte Matese	14	0	350.140	14	0	350.140	0	0	0
Napoli - Piedimonte Matese (via Aversa)	2	0	49.808	2	0	49.808	0	0	0
Piscinola - Aversa	128	64	411.044	110	48	345.939	-18	-16	-65.105
<b>Totale complessivo</b>	<b>174</b>	<b>64</b>	<b>1.386.575</b>	<b>162</b>	<b>48</b>	<b>1.450.655</b>	<b>-12</b>	<b>-16</b>	<b>64.080</b>
<b>variazione totale</b>									<b>4,62%</b>

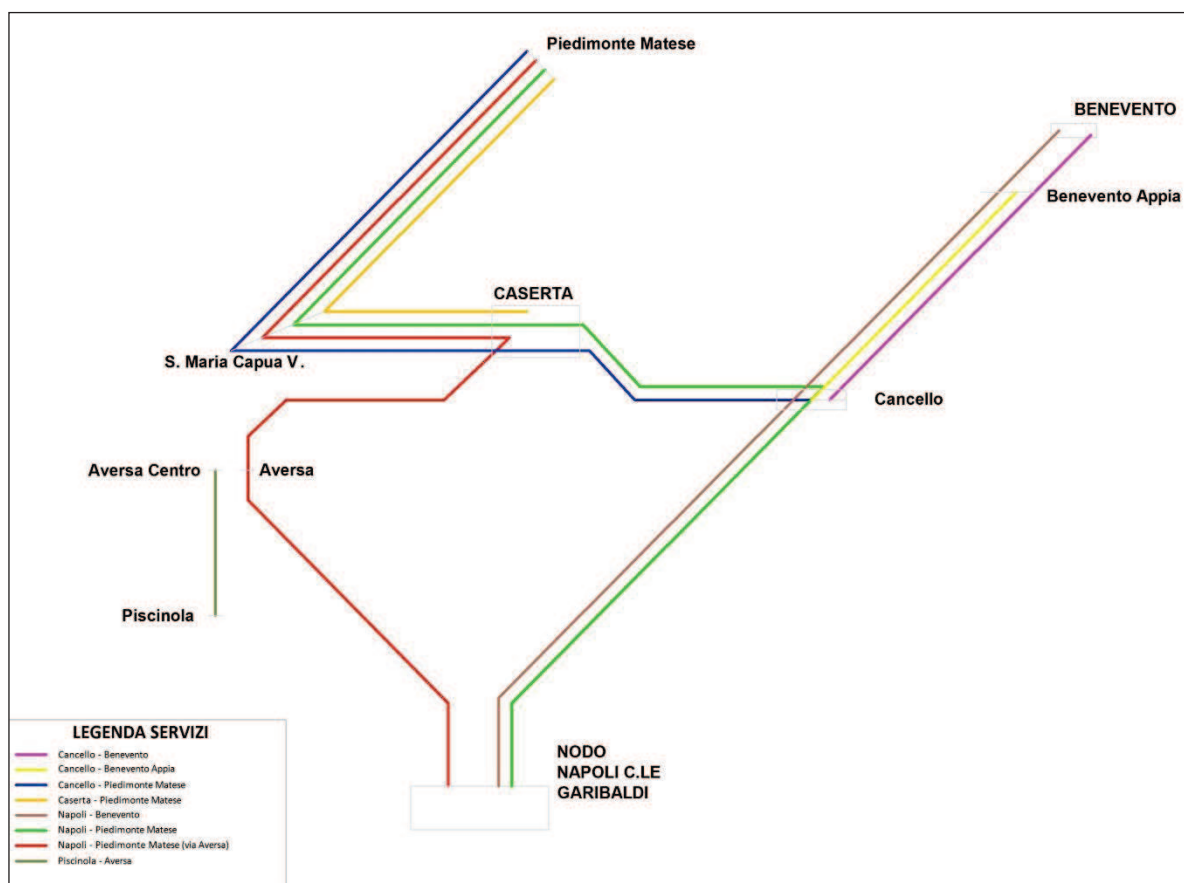


Figura 5.10 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

## Servizi sulla rete EAV Ex SEPSA

Tabella 5.24 : Servizi ex Sepsa - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "PRIORITÀ 0"			variazioni		
	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km
Montesanto - Pozzuoli -Torregaveta	99	99	715.834	99	95	710.684	0	-4	-5.151
Fuorigrotta - Bagnoli	2	0	2.035	2	0	2.035	0	0	0
Fuorigrotta - Torregaveta	2	2	11.308	2	2	11.308	0	0	0
Montesanto - Bagnoli	26	0	59.608	26	0	59.608	0	0	0
Montesanto - Fuorigrotta	7	7	11.038	7	7	11.038	0	0	0
Montesanto - Licola	91	91	650.718	97	95	691.272	6	4	40.554
Montesanto - Quarto	2	2	9.424	2	2	9.424	0	0	0
Montesanto - Licola - Torregaveta	6	6	59.225	0	0	0	-6	-6	-59.225
<b>Totale complessivo</b>	<b>235</b>	<b>207</b>	<b>1.519.190</b>	<b>235</b>	<b>201</b>	<b>1.495.368</b>	<b>0</b>	<b>-6</b>	<b>-23.822</b>
<b>variazione totale</b>									<b>-1,57%</b>

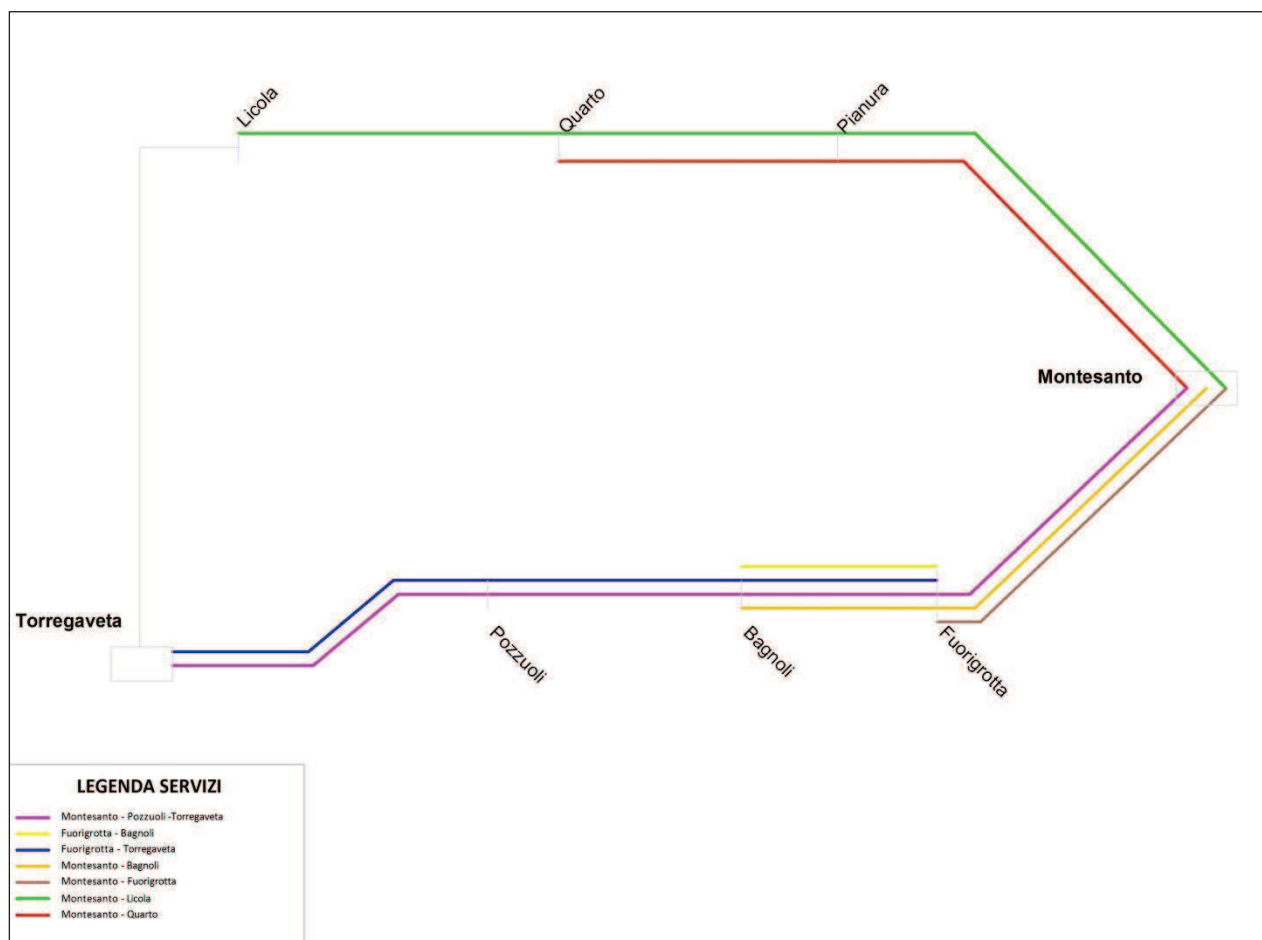


Figura 5.11 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "Priorità 0"

### 5.3.1.3 La rete su ferro del Comune di Napoli ed i relativi servizi

La pianificazione dei servizi di trasporto collettivo in ambito urbano rappresenta il risultato di un articolato e complesso processo tecnico. Per un Comune come Napoli i servizi di trasporto su gomma sono strettamente ammagliati ed interconnessi tra loro e con i numerosi servizi di trasporto su ferro. Tutte le linee svolgono diverse funzioni, la densità abitativa è quasi ovunque elevata ed uniformemente distribuita sul territorio. I criteri attuativi della Regione Campania (conseguenti alle linee direttive) sono estremamente chiari e articolati sia per la redazione dei Piani di Bacino sia per quanto riguarda i Piani Triennali di servizi minimi in ambito urbano.

Per una città come Napoli i contenuti del Programma Triennale dei Servizi (PTS) dovrebbero essere interconnessi con quanto definito nel Piano Comunale dei Trasporti, nel Piano Urbano della Mobilità e con il Piano Generale del Traffico Urbano.

Nel caso di specie, il Programma Triennale dei Servizi Minimi presentato dal Comune di Napoli è parzialmente conforme rispetto ai criteri richiesti dalla Regione. Questa circostanza ha condizionato fortemente il processo di verifica e di analisi critica e quindi, rispetto all'obiettivo di definizione dei servizi minimi, ci si è limitati ad effettuare le scelte solo in base a considerazioni di carattere generale.

Nel caso delle linee su ferro il Comune ha concentrato l'attenzione sulle linee attualmente gestite da Metronapoli s.p.a. ed ha ipotizzato un'evoluzione della produzione conformemente all'apertura di nuove tratte ed alla disponibilità dei rotabili.

In particolare per la linea 1 viene considerata l'estensione a Garibaldi che porta la lunghezza del servizio dagli attuali 13,3 Km (Piscinola-Dante), ai circa 16,7 Km dell'intera tratta Piscinola - Garibaldi, ai quali dovrebbero essere aggiunti altri 1,6 Km di manovra tecnica dopo la stazione Garibaldi.

L'attuale dotazione di rotabili ha costretto a previsioni di esercizio con capacità ridotta (2 UDT rispetto alle attuali 3 UDT per treno), mantenendo però l'attuale frequenza di servizio. Per gli anni 2014 e 2015 è previsto un aumento del servizio condizionato all'acquisto di nuovi rotabili ed al potenziamento del deposito di Piscinola.

Verificando l'allegato Metronapoli si nota che il calcolo della produzione al 2013 è stato fatto utilizzando una lunghezza di 18,5 Km e non di 18,3 km come dichiarato in relazione. In Tabella 5.25 è stato inserito l'anno 2013\* nel quale la produzione di Linea 1 è stata calcolata utilizzando la lunghezza dichiarata in relazione (18,3 Km). Inoltre è stato considerato un anno 2013\*\* in cui non viene considerato servizio da contribuire la percorrenza sull'asta di manovra dopo Garibaldi: è curioso notare che in questo caso, tenendo conto anche del contestuale calo della produzione delle funicolari, l'estensione della Linea 1 fino a Garibaldi non porterebbe surplus di produzione di vetture x Km rispetto allo Scenario 2012.

**Tabella 5.25 : Linee ferro Comune Napoli - Produzioni previste anno 2013**

Servizio	2012	2013	var	2013*	var*	2013**	var*
Linea 1	5.231.794	6.211.216	18,72%	6.143.969	17,44%	5.606.791	7,17%
Linea 1 (navetta)	313.523	0	-100,00%	0	-100,00%	0	-100,00%
<b>Linea 1 totale</b>	<b>5.545.317</b>	<b>6.211.216</b>	<b>12,01%</b>	<b>6.143.969</b>	<b>10,80%</b>	<b>5.606.791</b>	<b>1,11%</b>
Linea 6	54.613	54.613	0,00%	54.613	0,00%	54.613	0,00%
Funicolari	479.621	426.094	-11,16%	426.094	-11,16%	426.094	-11,16%
<b>Totali</b>	<b>6.079.551</b>	<b>6.691.923</b>	<b>10,07%</b>	<b>6.624.676</b>	<b>8,97%</b>	<b>6.087.498</b>	<b>0,13%</b>

Per la linea 6 si prevede l'esercizio invariato al 2013 mentre nel 2014 è prevista la riapertura fino alle 21.30 con una produzione più che quadruplicata. Per le funicolari il Comune ha dichiarato (cfr. relazione piano triennale comune Napoli) che non vi sono variazioni di produzione ma, approfondendo i contenuti degli allegati, per il 2013 ed il 2014 è previsto un calo significativo del servizio connesso ad interventi di manutenzione straordinaria.