

A queste considerazioni va aggiunta la modalità di contribuzione che è a carico della Regione e del Comune con aliquote comprendenti anche i contributi per i servizi su gomma del Comune di Napoli.

In definitiva, considerando che:

- il 30/11/2013 è prevista l'entrata in esercizio della tratta Dante – Garibaldi della Linea 1;
- il 2014 quasi certamente non vedrà l'apertura di nuove tratte di Linea 6 (soprattutto a causa delle note problematiche tecniche riscontrate in Via Riviera di Chiaia);
- nel 2014 resta programmata la manutenzione straordinaria delle funicolari così come riportato nell'allegato.

Lo Scenario delle Priorità 0 prevede per Linea 1 una produzione pari a quella 2013** (cfr. Tabella 5.25), per la Linea 6 da un punto di vista trasportistico non vi è una priorità di esercizio da contribuire, per le funicolari si riporta quanto previsto dal Piano del Comune di Napoli per il 2014.

Tabella 5.26 : Scenario Priorità 0

Impianto	vett Km
Linea 1	5.606.791
Linea 6	0
Funicolari	303.257
Totali	5.910.048

5.3.2 La Pianificazione dei servizi su gomma

La pianificazione dei servizi su gomma così come previsto dalla Legge regionale n.3/2002 è partita dai Piani e dai programmi triennali di esercizio presentati dagli Enti Locali.

Le logiche di costruzione dei Piani Provinciali hanno visto nella quasi totalità un aumento rilevante dei servizi previsti ed in nessun caso è stato fatto cenno alla variazione del rapporto ricavi costi ma è stata sempre sottolineata l'esigenza di un aumento di risorse per il territorio rappresentato.

In alcuni casi addirittura sono state richieste risorse in più pur vincolandole all'acquisto di nuovi mezzi per il trasporto, in altri casi addirittura si sono richiesti servizi per l'immediato rispetto alla domanda che potrà generarsi fra qualche anno con la costruzione di nuovi insediamenti residenziali; in altri casi ancora sono tanti i servizi richiesti che c'è qualche legittimo dubbio sulla reale possibilità di esercirli con i mezzi disponibili. Una richiesta di incremento, soprattutto quando cospicua, non accompagnata da previsioni di domanda e di stime sulla variazione del load factor, ma soprattutto con vincoli di budget così stringenti, ha reso insostenibile le previsioni avanzate. Inoltre, alcuni temi non ancora risolti in maniera

omogenea, come "i servizi a chiamata", le riserve e i servizi urbani per i comuni non capoluogo, rendono ancora molto elastica la previsione complessiva della produzione a livello provinciale.

5.3.2.1 Le tipologie di criteri utilizzati

I Piani redatti dagli Enti Locali, pur essendo in generale coerenti con le linee guida regionali, sono stati prodotti con diversi livelli di rappresentazione e di approfondimento. Inoltre la lettura affiancata dei diversi Piani con la stessa scala territoriale ha fatto emergere che le strategie e le scelte indicate al loro interno presentavano delle eterogeneità.

In questa sede quindi, tenendo conto della necessità di un allineamento e di una omogeneizzazione delle tipologie di scelte in una visione regionale unica, coerentemente con le linee guida e con il dettato normativo, si sono definiti una serie di criteri pratici distinti per ambito di applicazione.

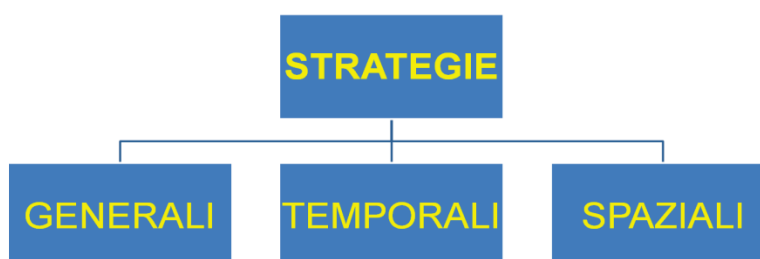


Figura 5.12 : Le tipologie di criteri utilizzati

Le eventuali modifiche ai Piani degli Enti locali, semplicemente per la definizione delle Priorità, sono quindi derivate non da una sostituzione della funzione di pianificazione dei servizi, ma dalla contestualizzazione dei servizi richiesti all'interno di un quadro più ampio, complesso e soprattutto vincolato. In questo quadro è stata necessaria l'applicazione di criteri, quanto più possibile oggettivi, che permettessero una omogeneizzazione delle scelte dei singoli Enti.

La sola applicazione dei criteri di omogeneizzazione consente di affermare che è stata effettuata, contestualmente, anche un efficientamento dei servizi.

I criteri di carattere generale

Prima della formulazione dei criteri di carattere generale è stata svolta l'attività preliminare di **"verifica di coerenza interna"** che, per i 10 Piani analizzati, ha permesso di stabilire, a parità di tutte le altre condizioni, se effettivamente la produzione richiesta corrispondesse a quanto dettagliatamente dichiarato all'interno dei documenti e/o file di Piano.

Il primo criterio utilizzato è relativo all'**integrazione ferro-gomma (criterio n. 1)**. In generale nei Piani non sempre è stata adeguatamente considerata l'esistenza di una rete di servizi su ferro. A partire dalla pianificazione dei servizi su ferro indicati nel presente documento è stata effettuata un'analisi dei servizi richiesti nei Piani i quali, coerentemente con il Sistema Metropolitano Regionale, sarebbero dovuti essere complementari a quelli su ferro.

In particolare la loro funzione, laddove siano presenti direttrici servite dal ferro, sarebbe dovuta essere di adduzione. Sono quindi state armonizzate le richieste degli Enti con i servizi su ferro previsti individuando le priorità di servizio. Infine, allorquando i servizi su ferro non sono stati rinforzati per una insostenibilità economica, si è proceduto alla verifica dell'esistenza, all'interno dei Piani, di adeguati servizi su gomma.

Il calcolo della produzione annua di un singolo servizio prevede il prodotto della lunghezza giornaliera del servizio per la periodicità su scala annuale. Il secondo criterio applicato è stato quello dell'**omogeneizzazione delle grandezze utilizzate** nella determinazione delle percorrenze chilometriche (**criterio n. 2**). E ciò al momento è stato fatto, laddove possibile, per il numero di eventi utilizzati (standardizzazione periodicità). Nel caso dei servizi scolastici esplicitamente indicati è stata utilizzata la periodicità massima prevista nella Del. G.R. 183 del 18/06/2013. Rispetto alle lunghezze elementari, calcolate su percorsi verosimili in un'unica piattaforma georeferenziata, poiché vi sono state diverse e significative differenze con le lunghezze indicate dai Piani, per il calcolo della produzione si è preferito utilizzare queste ultime in attesa di una dettagliata verifica con i singoli Enti.

Complessivamente per i percorsi ricostruiti vi è uno scarto medio del 3% che è praticamente nullo per la provincia di Avellino e di circa il 2% per la provincia di Caserta. Il massimo dello scarto si registra per la provincia di Napoli. Il dettaglio è riportato in Tabella 5.27.

Tabella 5.27 : Applicazione del criterio 2 - confronto a livello provinciale

Provincia	N.ro Record	Veic Km dichiarati	Veic Km con lung da Route	Scarto
Avellino	102	9.887.195	9.915.625	0%
Benevento	229	3.705.500	4.051.705	9%
Caserta	379	16.965.853	16.657.299	-2%
Napoli	310	34.978.190	38.789.995	11%
Salerno	1.791	23.859.526	22.577.703	-5%
Totale	2.811	89.396.263	91.992.327	3%

Raggruppando i servizi esaminati in base allo scarto tra le lunghezze dichiarate e quelle ottenute dalla rappresentazione georeferenziata dei servizi si osserva (vedi Tabella 5.28) che oltre la metà presenta delle variazioni inferiori al 10%.

Tabella 5.28 : Analisi per variazione percentuale

Scarti	N.ro Record	Peso %
minore 5%	933	33%
tra 5% e 10%	625	22%
tra 10% e 20%	599	21%
maggiore 20%	654	23%
Totale	2.811	100%

Tuttavia, in questa versione del Piano delle Priorità si è preferito lasciare prudentemente le lunghezze indicate all'interno dei Piani di Bacino in quanto non è stato possibile verificare, insieme alla Province, lo sviluppo reale dei singoli percorsi.

Analogamente per le periodicità è stata rilevata una eterogeneità delle indicazioni. Si è passati da situazioni semplificate (tipiche dell'approccio di Piano di Bacino) ad eccessi opposti (da Piano di esercizio). Nel Piano si è cercato di omogeneizzare le grandezze in maniera quanto più possibile utilizzando, i dati di periodicità indicati in Tabella 5.29. Nel caso dei servizi scolastici esplicitamente indicati è stata utilizzata la periodicità massima prevista nella Del. G.R. 183 del 18/06/2013. Laddove la funzione della linea (e quindi la sua periodicità) era poco chiara o da desumere in maniera soggettiva, come nel caso della Provincia di Salerno, si è preferito lasciare la periodicità indicata dall'Ente.

Tabella 5.29 : Tabella delle periodicità

tipologia	Stagione	totale	media
feriale	totale (senza sabato)	752	250,67
feriale	invernale (senza sabato)	558	186,00
feriale	estivo (senza sabato)	194	64,67
festivo	Totale	185	61,67
festivo	Invernale	142	47,33
festivo	Estivo	43	14,33
prefestivo	Totale	158	52,67
prefestivo	Invernale	119	39,67
prefestivo	Estivo	39	13,00

tipologia	Stagione	totale	media
feriale	totale (con sabato)	910	303,33
feriale	invernale (con sabato)	677	225,67
feriale	estivo (con sabato)	233	77,67
totale anno		1095	365,00
tutti	invernale	819	273,00
tutti	estivo	276	92,00

Il terzo criterio utilizzato è relativo alla omogeneità di scelta nella **definizione di servizi specifici (criterio n.3)**. In particolare tali servizi o potenziali servizi, ai quali è connessa una produzione chilometrica sono:

- relativi ad ambiti cittadini (servizi urbani e/o notturni);
- ad ambiti extracomunali (servizi a chiamata).
- ad ambiti generici (servizi a riserva o produzioni non specificate).

Per i **primi**, sono stati stabiliti alcuni criteri emersi anche dall'analisi dei contesti territoriali e dei relativi servizi:

- nell'ambito dei servizi minimi regionali non si includono servizi urbani per Comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti;
- sulla base dell'analisi dell'offerta dei servizi di tpl per abitante a livello urbano si è stabilita una soglia massima di 10 km/ab;
- per i Comuni delle isole, in considerazione della conformazione territoriale isolata e di discontinuità rispetto alla terra ferma, si considera un valore soglia di 30 km per abitante.
- nello Scenario priorità 0, al fine di rientrare nel budget complessivo, si è considerata una riduzione del 30% rispetto agli ammontari complessivi rideterminati rispetto alla soglia individuata. Tale ultimo intervento nello Scenario Priorità 1 non viene considerato;

Per i **secondi** vi è stata una promozione e incentivazione allorquando il progetto appaia concreto ed articolato e soprattutto applicabile a contesti simili su tutto il territorio regionale.

Per i **terzi** vi dovrà essere un'applicazione omogenea tra i diversi ambiti considerati e soprattutto in funzione dei lotti di gara definiti dalla Regione.

Tuttavia, c'è da sottolineare che:

- i servizi a chiamata, previsti nei Piani di Avellino e Napoli, in alcuni casi sono stati individuati quali priorità di Piano (Macrozona di Avellino senza servizi ordinari di linea). In altri casi non sono state considerati priorità in attesa di una eventuale applicazione omogenea su tutte le aree a domanda debole della regione anche in sostituzione di servizi richiesti come ordinari ma con potenziale scarsa domanda;
- i servizi notturni di tipo provinciale, indicati solo nel Piano della Provincia di Napoli, non rientrano nello Scenario Priorità 0;
- i servizi di altro tipo, come ad esempio i servizi relativi alla funicolare di Montevergine o delle funivie del Laceno e del Faito, non sono state inserite nello Scenario Priorità 0 mentre sono state incluse nello Scenario Priorità 1;
- le riserve, considerate nel solo caso del Piano della Provincia di Napoli, nella costruzione del Piano delle priorità sono derivate in misura differenziata dalla definizione delle priorità medesime andando a costituire una riserva di produzione. Quest'ultima dovrà essere opportunamente associata, in fase di concertazione, a servizi non ritenuti prioritari;

I criteri di carattere temporale

Da un punto di vista temporale è stata effettuata sia relativamente alla produzione di servizi festivi che rispetto alle scelte nei giorni feriali (orario di servizio, dimensionamento punte, dimensionamento morbide).

La contribuzione di servizi è basata prevalentemente sulla necessità di garantire il diritto al trasporto per spostamenti di tipo sistematico (lavoro e studio). Con il criterio di omogeneizzazione dei servizi festivi (**criterio n. 4**) si è puntato a verificare che non sussistessero situazioni estremamente diversificate. In tal senso si è proceduto quindi ad omogeneizzare ed allineare, riducendo le sperequazioni, i servizi contribuiti per realtà analoghe di province diverse.

Anche per i servizi feriali, nelle fasce di punta, il numero di corse dovrebbe essere dimensionato in funzione della domanda sistematica di mobilità. Si è pertanto agito molto prudentemente sottolineando quelle situazioni dove la frequenza nominale dichiarata appariva evidentemente sovradimensionata al punto di non essere considerata Priorità di servizio (**criterio n. 5**).

Questo discorso, molto più rigido nelle cosiddette fasce di punta soprattutto per gli spostamenti pendolari, è a maggior ragione valido per le ore di morbida. In questo caso le frequenze sono

attualmente già penalizzate tanto che l'utenza percepisce un servizio con approccio di tipo "orario". In questo caso, proprio in virtù dell'approccio dell'utenza, i margini di manovra nella direzione dell'omogeneizzazione, della scelta delle priorità e del cosiddetto efficientamento sono evidentemente maggiori.

Pertanto, accanto a verifiche generali sui servizi delle fasce di punta, nelle ore di morbida, a parità di efficacia del servizio, si sono riorganizzati i servizi e si sono omogeneizzate realtà analoghe di province diverse.

I criteri di carattere spaziale

I criteri in questo caso sono stati due, analoghi fra loro, ma diversi per la scala territoriale applicata.

A scala interprovinciale (**criterio n. 6**) è consistito nell'armonizzazione di quei servizi interessanti la medesima direttrice o coppia O/D ma che per diversa tipologia (ordinario, scolastico, extrabacino, ecc...) rappresentano solo una mera moltiplicazione e quindi un sovradimensionamento del servizio.

A scala extraprovinciale (**criterio n. 7**), in misura analoga, alcune coppie O/D appartenenti a province diverse, sono sostanzialmente servite da servizi contribuiti ad entrambe le province o, in generale, a servizi su gomma regionali o sostitutivi Trenitalia e/o delegati alle ferrovie regionali. Il criterio è consistito nell'individuazione di questi casi e nella successiva riorganizzazione.

5.3.2.2 I servizi su gomma della rete provinciale

Lo scenario infrastrutturale della rete stradale di riferimento, in base al quale si è proceduto alla definizione delle Priorità di servizio, corrisponde con quello attuale; infatti, non si prevede nel triennio di validità massima del piano l'entrata in esercizio di nuove infrastrutture stradali lungo le quali esercire i servizi di trasporto pubblico su gomma. Questa considerazione è da estendere anche ai contenuti del Cap. 5.3.2.3.

La ripartizione delle risorse tra i singoli Enti, come già evidenziato, nello Scenario Priorità 0 è stata effettuata allineandosi alle % di ripartizione delle precedenti delibere di programmazione regionale (DGR 964/2010 e DGR 37/2012, DGR 503/2012).

La determinazione delle Priorità di servizio e della loro singola produzione è derivata da indicazioni trasportistiche conseguenti all'applicazione dei criteri. In fase attuativa, come già sottolineato, potranno prevedersi delle variazioni fisiologiche anche in virtù della previsione di riserve prestabilite e dei valori dei corrispettivi per km che verranno definiti in fase di affidamento.

In Tabella 5.30 è riportato per lo Scenario Priorità 0 il quadro di riepilogo dell'ammontare dei servizi per tipologia e per le singole Province con l'esplicitazione dei volumi complessivi ipotizzati.

Tabella 5.30 Province - Quadro riepilogativo

Provincia	Tipologia servizio	Piano Provinciale	Piano ACAM	variazioni assolute	variazioni %
Avellino	extraurbani ordinari	4.391.461	3.540.931	-850.530	-19,4%
	altro (interprovinciali/trasversali)	5.495.798	4.759.086	-736.712	-13,4%
	altro (scolastiche/operaie)	1.000.000	259.000	-741.000	-74,1%
	extraurbani a chiamata	980.000	250.000	-730.000	-74,5%
	urbani	270.000	157.325	-112.675	-41,7%
	altro (funivie/funicolari/riserve)	57.350	0	-57.350	-100,0%
	Riserve da Piano Priorità		839.588		
	TOTALE PROVINCIA	12.194.609	9.805.930	-3.228.267	-26,5%
Benevento	extraurbani ordinari	3.093.920	2.259.708	-494.137	-17,9%
	altro (interprovinciali/trasversali)		76.962	-138.368	-64,3%
	altro (scolastiche/operaie)	618.910	689.634	-46.691	-6,3%
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	0	0	0	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve da Piano Priorità		48.763		
	TOTALE PROVINCIA	3.712.830	3.075.067	-679.196	-18,3%
Caserta	extraurbani ordinari	11.744.324	7.596.920	-2.827.265	-27,1%
	altro (interprovinciali/trasversali)	4.114.252	2.863.262	-1.908.551	-40,0%
	altro (scolastiche/operaie)	1.269.166	1.652.820	-117.035	-6,6%
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	1.427.752	967.740	-460.012	-32,2%
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve da Piano Priorità		1.038.914		
	TOTALE PROVINCIA	18.555.494	14.119.656	-5.312.863	-28,9%
Salerno	extraurbani ordinari	17.592.633	15.129.440	-2.463.199	-14,0%
	altro (interprovinciali/trasversali)	6.888.746	4.744.662	-2.144.080	-31,1%
	altro (scolastiche/operaie)	0	0	0	
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	1.781.562	998.918	-782.643	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve da Piano Priorità		1.454		
	TOTALE PROVINCIA	26.262.941	20.874.474	-5.389.922	-20,5%
Napoli	extraurbani ordinari	26.818.254	20.220.052	-6.563.349	-24,5%
	altro (interprovinciali/trasversali)	5.309.223	4.508.726	-803.465	-15,1%
	altro (scolastiche/operaie)	2.962.825	2.367.805	-654.806	
	extraurbani a chiamata	900.000	0	-900.000	
	urbani	6.272.019	3.671.688	-2.630.508	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	2.350.000	0	-2.350.000	
	Riserve da Piano Priorità		3.266.403		
	TOTALE PROVINCIA	44.612.321	34.034.674	-13.902.127	-31,1%
	TOTALE REGIONE (province)	105.338.195	81.909.802	-28.512.374	-27,1%

Provincia di Avellino

Con l'applicazione del criterio della coerenza interna si è verificato che nel Piano di Bacino della Provincia di Avellino, la produzione richiesta corrisponde a quanto dettagliatamente dichiarato all'interno dei documenti e/o file di Piano. Infatti dei 12.194.609 richiesti dal Piano di Bacino sono stati ricostruiti 12.194.545 bus x km, con uno scarto di circa 64 km.

I servizi ferroviari presenti risultano poco competitivi e pertanto, per approfondirne gli aspetti relativi, il criterio 1 non ha potuto trovare una sostenibile applicazione.

Il criterio di omogeneizzazione delle grandezze in gioco invece è stato applicato: infatti all'interno del Piano della provincia di Avellino sono considerati convenzionalmente 305 giorni feriali e 52 festivi, mentre nel piano delle Priorità si è adottato la seguente ripartizione dell'anno medio di esercizio : 303 giorni feriali e 62 giorni festivi.

Per l'applicazione del criterio 3 c'è da segnalare che:

- 741.000 bus x km non sono stati inseriti nello Scenario Priorità 0 poiché nel Piano di Bacino è stato dichiarato un utilizzo scolastico o per corse operaie senza specificarne il dettaglio.
- per il comune di Ariano Irpino (servizi urbani) sono stati applicati i criteri prima descritti;
- non sono stati ipotizzati nello scenario Priorità 0 750.000 dei 980.000 Km di servizi a chiamata in quanto non esclusivi ma integrativi di servizi ordinari;
- non sono stati considerati nello scenario Priorità 0 i circa 57.000 relativi al binomio della funicolare di Montevergine e della funivia del Laceno.

Per ciò che riguarda i criteri 4 e 5 In generale si può dire la produzione di parte di alcuni servizi non è risultata prioritaria. Rimandando all'elaborato Allegato Servizi per le verifiche di dettaglio, si possono sinteticamente elencare le modifiche:

- non sono stati considerati prioritari quattro servizi festivi;
- non sono stati considerate prioritari alcune corse nelle fasce di morbida;

In un solo caso non è stato considerato prioritario un servizio nelle ore di punta: in particolare si tratta dell'Avellino Napoli per cui si è passati dalle 8 alle 7 corse/ora nelle ore di punta del mattino e dalle 6 alle 5 corse/ora nelle punte del pomeriggio.

Si precisa inoltre che, a seguito delle indicazioni fornite dal Comune di Monteforte Irpino e fatte proprie dalla Provincia di Avellino è stato previsto il prolungamento, di circa 3,5 km, della linea Atripalda – Avellino – Mercogliano al fine di garantire il collegamento dello stesso comune con il comune capoluogo.

Per la Provincia di Avellino oltre alle priorità individuate si è configurata, rispetto al vincolo di budget, una riserva da associare ai servizi non prioritari pari a circa 0,9 Mln di veic x Km.

Per il dettaglio dei servizi si rimanda all'Allegato relativo ai servizi su gomma.

Provincia di Benevento

La verifica di coerenza interna del Piano ha comportato la riduzione dai 3.712.830 richiesti dal Piano di Bacino ai 3.705.500 con una minima riduzione.

Per ciò che riguarda il primo criterio, le scelte di pianificazione in ambito ferroviario, con il potenziamento dei servizi sulla Benevento - Napoli via valle Caudina, ne è scaturita la conseguenza di evitare di sovrapporre i collegamenti previsti (nel caso di specie il servizio San Bartolomeo in Galdo-Benevento - Napoli ed il Benevento-Napoli).

Per il criterio 2 vi è stata un'applicazione diffusa mentre i criteri 3 e 4 non hanno trovato applicazione: evidentemente l'Ente, soprattutto per i servizi festivi, ha attuato una politica di responsabile sobrietà.

L'applicazione del criterio 5 ha visto la definizione delle priorità di vari servizi corrispondenti a 2 o 4 corse giorno rispetto alle richieste di 4 o 5 per rispettare i vincoli di budget.

Per la Provincia di Benevento oltre alle priorità individuate si è configurata, rispetto al vincolo di budget, una riserva da associare ai servizi non prioritari pari a circa 0,05 Mln di veic x Km.

Per il dettaglio dei servizi si rimanda all'Allegato relativo ai servizi su gomma.

Provincia di Caserta

Il criterio della coerenza interna ha comportato la riduzione dai 18.555.494 richiesti dal Piano di Bacino ai 18.393.605 con una riduzione non trascurabile.

Nel Piano della Provincia di Caserta fra i principi utilizzati vi è stato quello di "limitare il più possibile le sovrapposizioni tra ferro e gomma" e di "favorire l'interscambio modale tra ferro e gomma". L'occasione di applicare tali principi è data dalla riorganizzazione e potenziamento dei collegamenti ferroviari tra Capua, Caserta e Napoli. Nel Piano delle priorità è sembrato doveroso non comprendere gli analoghi collegamenti su gomma, soprattutto quando sono effettuati via Autostrada. Un altro esempio di

integrazioni è relativo ai collegamenti Mondragone-Aversa, attestati a Villa Literno quale naturale nodo di interscambio ferroviario.

Tralasciando l'applicazione diffusa del criterio 2, per il criterio 3 nella Provincia di Caserta sono stati applicati i criteri prima indicati.

L'applicazione del criterio 4 ha permesso di individuare, sempre rispetto al Piano di Bacino e non rispetto ai Contratti di servizio attuali, dei servizi festivi ritenuti non prioritari su 8 linee.

L'applicazione del criterio 5 a circa una decina di linee (di Piano di Bacino) ha permesso di individuare servizi non prioritari, anche per una valutazione combinata con il criterio 1, per un totale di circa 1,5 Mln di Km di produzione non prioritaria.

Per la Provincia di Caserta oltre alle priorità individuate si è configurata, rispetto al vincolo di budget, una riserva da associare ai servizi non prioritari pari a circa 1,3 Mln di veic x Km.

Per il dettaglio dei servizi si rimanda all'Allegato relativo ai servizi su gomma.

Provincia di Napoli

Per la Provincia di Napoli, le cui riduzioni risultano abbastanza drastiche se confrontate rispetto alle rilevanti richieste di Piano, è opportuno partire dalle priorità individuate. In questo caso si è configurata, rispetto al vincolo di budget, una non trascurabile riserva da associare ai servizi non prioritari.

Rimandando per il dettaglio all'Allegato relativo ai servizi, si precisa che tale ammontare della riserva deriva dall'analisi del Piano di Bacino nel quale, per molte linee con diramazioni locali, sono indicati i totali aggregati. In questo caso si può presumere che successivamente si procederà, caso per caso, ad associare la riserva a questi tipi di servizio.

Dall'analisi di dettaglio del Piano di Bacino è risultato applicato approfonditamente il criterio 3 ed in particolare:

- i servizi a chiamata (900.000 Km) non sono stati considerati nello Scenario Priorità 0
- le riserve, pari a 2.350.000 bus x Km, sono state di fatto indirettamente inglobate nelle riserve Piano delle Priorità;
- i servizi urbani, che assommano per produzione a circa 6,3 Mln di Km, e che sono richiesti per 20 comuni della Provincia (Acerra, Bacoli, Pozzuoli, Castellammare di Stabia, Pompei, Marigliano, Palma Campania, Sant'Anastasia, Volla, Pollena Trocchia, Sant'Agnello, Sorrento, Anacapri,

Forio, Procida, Torre del Greco, Portici, San Giorgio a Cremano, Pomigliano, San Sebastiano al Vesuvio) sono stati oggetto dell'applicazione dei criteri prima indicati;

- i servizi 455, 456, 460 462 ed M7, a forte connotazione notturna, non sono stati considerati nei due Scenari di Priorità. Soprattutto per la M7 si dovrà rivedere il programma di esercizio.

In questo quadro 77 servizi hanno avuto un adeguamento della produzione prioritaria legato alla omogeneizzazione delle grandezze (periodicità) ed in particolare quelli scolastici (Del. G.R. 183 del 18/06/2013) universitari o stagionali.

Relativamente alla Provincia di Napoli, più che scelte di priorità legate a integrazione modale (Casalnuovo, Acerra, Grumo, ecc...), i servizi sono stati rivisti e definiti prioritari soprattutto in base ai criteri 4 e 5 ovvero sulle frequenze previste ed in base a sovrapposizioni, più o meno frequenti, con servizi ferroviari metropolitani e regionali. Per 135 servizi, la cui richiesta di produzione nel Piano di Bacino era di circa 24,8 Mln di vett x Km, è stata effettuata una valutazione di merito delle frequenze nelle punte e nelle morbide del giorno ferialo, e della frequenza media dei giorni festivi. Ebbene questi valori sono stati rivisitati introducendone altri prioritari, e l'ammontare complessivo della produzione prioritaria di questi servizi è pari a 17,6 Mln di Km.

Provincia di Salerno

Per la Provincia di Salerno, aldilà delle non nascoste difficoltà pratiche legate all'esame di una enorme mole di dati, c'è da aggiungere che gli stessi corrispondono alla esplicitazione di un programma di servizio a partire dal quale, in via induttiva, dovrebbero desumersi le strategie di Piano, le linee di forza del trasporto, la possibile previsione di domanda.

Un dato relativo alla Provincia di Salerno: l'analisi di Piano ha consentito di stabilire che vi sono, da programma di esercizio, 1.791 servizi elementari di linea e di questi ben 386, ovvero circa il 22%, presenta una lunghezza maggiore di 50 chilometri. Sempre rispetto al totale, ben 148 (oltre l'8%) presentano una lunghezza maggiore di 80 chilometri.

Solo 70 di tutti questi servizi presentano un numero di corse giornaliere maggiore di cinque e la vastità di periodicità previste (nominalmente sono 256) rendono il Piano molto frammentato. Da questi dati trasparirebbe una strategia di servire il territorio a macchia d'olio ma con pochi servizi per direttrice. In realtà tra le righe delle informazioni si percepisce che molte linee presentano delle sovrapposizioni, che sono emerse al momento del caricamento su piattaforma GIS, ed alcune di esse rappresentano il

medesimo servizio che, a prima vista appare unico, ma in realtà non lo è semplicemente per piccole variazioni di percorso ed un numero non trascurabile di periodicità.

In ogni caso, il Piano dei servizi su ferro, prevede, per la provincia di Salerno:

- la riorganizzazione, con cadenzamento della maggior parte dei servizi, delle tratte ferroviarie Salerno - Napoli (storica e a "monte del Vesuvio");
- il depotenziamento dei servizi ferroviari sulla tratta Salerno-Benevento tutelando per quanto possibile i servizi di penetrazione nel capoluogo da Mercato San Severino;
- il depotenziamento della tratta Battipaglia-Buccino vista l'elevatissimo costo per passeggero trasportato per i servizi esistenti sulla stessa all'anno di riferimento e l'autosostituzione della stessa;
- una maggiore regolarizzazione dei servizi sulla tratta Battipaglia Sapri;
- un potenziamento dei servizi Battipaglia-Salerno, nella speranza di organizzare una sorta di "Porta Sud" di Salerno e Napoli per tutti coloro che provengano dalla vastissima area sud della provincia salernitana.

Viste le numerosità dei casi, peraltro ciascuna di valore assoluto abbastanza ridotto, rimandando sempre all'elaborato Allegato dei Servizi, emerge rispetto al vincolo di budget, l'esistenza una minima riserva da associare ai servizi non prioritari pari a circa 0,05 Mln di veic x Km.

Per il dettaglio dei servizi si rimanda all'Allegato relativo ai servizi su gomma.

5.3.2.3 I servizi su gomma dei comuni capoluogo

Le previsioni dei Comuni

La pianificazione dei servizi su gomma in ambito urbano è il frutto di un articolato processo tecnico. I criteri dettati dall'ACAM sottolineano che per un Comune Capoluogo di Provincia non è praticabile né tanto meno utile una suddivisione in bacini di traffico tra cui poter ripartire le risorse ad esso assegnate a causa della dimensione, delle caratteristiche omogenee del territorio, della domanda e dell'offerta di trasporto. In particolare, i servizi di trasporto su gomma sono strettamente ammagliati ed interconnessi tra loro e con gli eventuali servizi di trasporto su ferro, tutte le linee svolgono diverse funzioni (non facilmente distinguibili), la densità abitativa è quasi ovunque elevata ed uniformemente distribuita sul territorio.

Per un Comune Capoluogo si prevede, pertanto, direttamente la redazione del Programma Triennale dei Servizi (PTS). Fra le attività minime vale la pena ricordare le seguenti:

- implementazione di un modello di offerta di trasporto relativo alle principali infrastrutture stradali e ferroviarie ed ai relativi servizi di trasporto di interesse del territorio del Comune Capoluogo;
- costruzione di un GIS che riporti nel dettaglio oltre alle caratteristiche dell'offerta anche le principali attività insediate sul territorio (scuole, sedi universitarie, ospedali, uffici pubblici, centri commerciali, ecc.);
- stima della domanda di mobilità; tale fase deve condurre alla stima delle Matrici Origine-Destinazione (Matrici OD), utili a definire la mobilità sul territorio (linee di desiderio); in particolare la matrice OD "tutti i modi di trasporto motorizzati" e la Matrice OD "trasporto collettivo";
- definizione delle strategie generali di intervento, con definizione degli standard minimi del servizio, e progettazione di massima dei servizi essenziali, con individuazione dei percorsi e dei programmi di esercizio.

Per i comuni capoluogo un documento così completo non è stato messo a disposizione.

Nel dettaglio, per ciascun capoluogo si riporta di seguito la richiesta di produzione di servizi minimi.

Per la città di Avellino è previsto l'esercizio di 457.818 bus x km annui, produzione pari all'esercizio attuale.

Dall'analisi dei documenti di piano, per la Città di Benevento è emerso che rispetto al totale dei veicoli km dei servizi minimi totali richiesti (591.462 bus x km), una verifica di coerenza interna produce un totale di 501.046 bus x km. In realtà una ulteriore verifica ha consentito di stabilire che questa differenza è costituita dalle cosiddette "corse a vuoto" che in alcuni casi presentano una produzione maggiore della linea stessa alla quale sono associate.

All'interno del piano dei servizi minimi regionali per la città di Caserta si prevede l'esercizio di 1.045.074 bus x km annui, coerentemente all'esercizio attuale. Attualmente è in corso una ristrutturazione delle linee di trasporto tale da consentire, attraverso la revisione dei percorsi e delle frequenze, un risparmio di circa un 15% di veicoli km annui.

Il Comune di Napoli nel suo Piano triennale indica quali linee su gomma 106 servizi, molto simili a quelli che vengono eserciti all'anno di riferimento. Per la produzione di questi servizi vengono ipotizzati orari

di esercizio, periodicità e lunghezze che portano ad un totale annuo di 24,2 Milioni di bus x Km di produzione.

Il quadro dei fabbisogni di mobilità alla base di questa produzione non è indicato all'interno della relazione di Piano triennale. Inoltre l'attuabilità di parte del Piano è condizionata all'acquisto di nuovi mezzi.

Viene dichiarato che alcune linee, come la R1, R2 ed R4, verranno rivisitate per sovrapposizione con le linee su ferro ed in tale ottica sarà soppressa la linea 151. Viceversa non sembra esplicitato un discorso di integrazione con i servizi su ferro per le linee non gestite da Metronapoli (linee metropolitane 2,3,4,5,8).

Nonostante queste indicazioni specifiche il valore della produzione ipotizzato nel Piano presenta un incremento del 49% se consideriamo quale riferimento la produzione di 16.200.000 veic x Km, ovvero l'insieme dei servizi al 2012.

Il piano di esercizio presenta per molte linee un orario di servizio di 18-19 ore, con frequenze di esercizio di punta e di morbida che si giustificano solo con forti previsioni di domanda.

Infine, dall'esame del Programma triennale del trasporto pubblico locale del comune di Salerno si prospetta un aumento dei servizi minimi dagli attuali 1.849.887 ai 4.793.013 di bus x km, con un incremento di produzione più che raddoppiato rispetto ai servizi minimi attuali (il delta è pari al 159% dell'attuale).

Questo incremento dipende da quattro fattori:

- trasformazione in servizi minimi di servizi aggiuntivi attuali;
- introduzione di nuove linee attualmente non esistenti;
- sostanziale raddoppio delle frequenze degli attuali servizi minimi;
- sostanziale raddoppio delle frequenze degli attuali servizi aggiuntivi trasformati in minimi.

Nel caso di specie il Comune di Salerno giustifica una parte di questi aumenti di produzione per equiparare il servizio a quello espletato in altre città di analoghe dimensioni. Inoltre, in molti casi associa l'aumento delle frequenza alla nascita di nuovi insediamenti sulla tratta.

Quindi, in generale, il presupposto di Piano si basa su analisi di contesti analoghi "non campani" e su previsioni derivanti da interventi sui lungo periodo i cui effetti si fanno ricadere nell'ambito di un piano

di breve periodo. In altri termini non vi è una previsione di domanda futura diretta, esplicita e quantificata per giustificare i servizi previsti.

Rispetto a questo quadro della produzione "desiderato" ed indicato all'interno dei Piani dei singoli Comuni capoluogo vi è la vincolante indicazione proveniente dalla disponibilità finanziaria delle risorse.

Come si può evincere dal confronto tra lo Scenario di Riferimento e lo Scenario Priorità 0, esistono delle non trascurabili differenze sulle produzioni previste. Ciò è dovuto al fatto che per alcuni Comuni (Napoli, Salerno e Benevento) vi è la partecipazione dell'Ente alla contribuzione di alcuni servizi. Tali differenze diventano rilevanti (nel caso di Napoli e Salerno) se si considerano i servizi ipotizzati nei Piani Comunali.

Il Comune di Napoli

Per i servizi su gomma il quadro è complesso poiché nell'anno di Riferimento la produzione di 16.200.000 veic x km è stata coperta da contributi trasferiti dalla Regione ed anche stanziati direttamente dal Comune.

Dal vincolo di budget emerge che la produzione di 13.807.872 veic x Km, con un corrispettivo pari a quello precedentemente indicato, è compatibile con una configurazione dei servizi, nello Scenario Priorità 0, basata sulle seguenti indicazioni:

- l'orario di servizio è quello previsto dal Piano del Comune con un massimo di 16 ore (assunto per i servizi che eventualmente nel Piano dovessero superare tale soglia);
- i servizi sono suddivisi in 5 tipologie secondo quanto riportato nell'Allegato sui servizi;
- i servizi presentano i valori medi delle frequenze (per tutto l'orario di servizio) in funzione delle differenti tipologie di giorno indicato dal Comune di Napoli (feriale, festivi e prefestivi per inverno ed estate);
- i servizi occasionali presentano la produzione indicata dal Piano del Comune.

Gli altri comuni capoluoghi

Con riferimento ai 4 capoluoghi di provincia (ovvero escludendo Napoli) il vincolo di budget ha comportato la necessità di prevedere l'individuazione di alcuni servizi non prioritari rispetto al programma di esercizio contribuito direttamente dalla Regione.

Per il Comune di Avellino sono state considerate non prioritarie alcune corse feriali di morbida delle linee esercite.

Per il Comune di Benevento sono state considerate non prioritarie alcune corse festive di alcune linee.

Per il Comune di Caserta sono state considerate non prioritarie alcune corse feriali (morbide) e festive di alcune linee.

Per il Comune di Salerno, avendo disponibile il totale della produzione per linea ma mancando il dettaglio la differenza con il vincolo di budget è stata distribuita in misura proporzionale rispetto alle linee esercite.

Tuttavia, in data 16 ottobre 2013 con propria nota, il Comune di Salerno ha comunicato che è in fase di studio la nuova distribuzione delle linee urbana di TPL cittadino, rimodulata in funzione dell'attivazione della linea di metropolitana di superficie. Pertanto, per effetto dei nuovi servizi ferroviari, i servizi potranno essere ridisegnati secondo le seguenti caratteristiche:

- le stazioni intermedie della Metro sono state individuate quali punti di interscambio degli utenti che utilizzeranno il nuovo schema di trasporto su gomma, il tutto concepito al fine di ottenere una mobilità urbana sempre più sostenibile sia in termini di rispetto dei tempi di percorrenza che per la riduzione dell'inquinamento ambientale;
- l'ipotesi del nuovo servizio urbano (feriale) che si intende proporre è il seguente:
 - Creazione di tre punti cardinali: Teatro Verdi – Arbostella – Stazione Fratte.
 - Linea di portata 2 limitata tra Teatro Verdi e Fratte Stazione. Interscambio con Stazione Fratte.
 - Linea di portata 5 sviluppata tra Zona Industriale e Teatro Verdi (effettua un percorso circolare tra Fuorni, Ospedale S. Leonardo ed Uffici Finanziari). Interscambio con Stazione Centrale e Stadio Arechi "M8".
 - Linea di portata 11 sviluppata tra Arbostella e Stazione Fratte. Interscambio di tale linea, in andata per Piazza Casalbore, Irno, Fratte e ritorno per Irno, Piazza

Montpellier, Piazza Casalbore, Centro, etc. Interscambio con Stazione Centrale, Arbostella “M7” e Stazione Fratte.

- o Linee Circolari (interne ai quartieri):
 - SA01 (ex 3/39) tra Carmine alto e P.zza S.Francesco;
 - SA02 (ex 6) copre il collegamento locale Mariconda – S.Eustachio fino al Centro Sociale. Interscambio con Pastena “M5”, Mercatello “M6”, Arbostella “M7”;
 - SA03 (ex 13/16) copre l’attuale itinerario. Interscambio con Pastena “M5”;
 - SA04 (ex14/28) come la linea festiva (Circolare B) ma limitata alla Lungoirno. Interscambio Stazione Irno;
 - SA05 (ex 18) Rioni Collinari. Interscambio con Stazione Fratte;
 - SA06 (ex 19) nessuna variazione;
 - SA07 (ex 15 e 21) itinerario simile alla linea festiva (Circolare A), ma instradata per Via Vinciprova (andata) e Via Luigi Guercio (ritorno). Interscambio con Stazione Centrale;
 - SA08 (ex 25) come l’attuale. Interscambio con Stazione Centrale e Torrione “M4”;
 - SA09 (ex 26) limitata a Piazza S.Francesco. Interscambio con Stazione Vernieri;
 - SA10: Fratte-Matierno-Ogliara-Sordina. Interscambio con Stazione Fratte;
 - SA11: Teatro Verdi-Alario-Ligea-Palazzo di Città/Piazza Amendola;
 - SA12: Fuorni-Ostaglio-Monticelli-Mercatello. Interscambio con Stazione Arechi “M8” e Mercatello “M6”.

Per il dettaglio dei servizi si rimanda all'Allegato relativo ai servizi su gomma.

5.3.2.4 I servizi su gomma regionali

Per i servizi regionali si prevede un esercizio annuo di circa 6 Mln di veic km nello scenario Priorità 0.

L’individuazione delle priorità di esercizio ha tenuto conto sia degli interventi previsti sulla rete ferroviaria che della sovrapposizione spaziale e temporale tra i servizi su gomma di competenza dei vari enti.

Si è considerato non prioritaria ad esempio l'esercizio su gomma nei giorni feriali, lungo la tratta Benevento-Napoli via valle Caudina, che risulta essere in sovrapposizione con la linea ferroviaria EAV (ex MCNE), lungo la quale nello scenario Priorità 0 si è previsto un incremento dell'offerta nei giorni feriali. I servizi festivi invece lungo la stessa tratta sono stati considerati prioritari in quanto lungo la linea ferroviaria i servizi non sono eserciti ne giorni festivi. Al tal proposito si evidenzia che lungo la tratta sono eserciti, sempre nei giorni festivi anche dei servizi sostitutivi EAV che integrano questi sopracitati.

Dall'esame dei servizi regionali è emerso inoltre una sovrapposizione di due servizi eserciti attualmente da due diverse aziende di trasporto lungo la tratta Caserta – università di Fisciano che in un'ottica di efficientamento è stato rivisitato. Inoltre sempre per i collegamenti verso Fisciano si è ritenuto non prioritario il collegamento Avellino-Fisciano-Salerno che risulta oltre che in sovrapposizione alla linea ferroviaria ma anche ai servizi di trasporto provinciali che collegano il polo universitario ai due capoluoghi.

Per quanto concerne i servizi extraregionali ed in particolare quelli diretti verso la Puglia, l'esame delle priorità ha evidenziato una sovrapposizione dei percorsi in ambito regionale con i servizi di competenza delle province; in particolare i collegamenti tra Avellino- Ariano Irpino-Foggia (in sovrapposizione lungo la tratta Avellino-Ariano Irpino con i servizi provinciali) e Napoli-Salerno-Bari (in sovrapposizione lungo la tratta Napoli-Salerno con i servizi provinciali e tra Salerno e Bari con i servizi Salerno-Avellino-Bari).

Infine si sono ritenute non prioritarie l'esercizio di alcune corse lungo l'itinerario Napoli-Avellino-Foggia nei giorni feriali. Per il dettaglio dell'esercizio si rimanda all'allegato relativo ai servizi su gomma.

Servizi sostitutivi trenitalia

Per i servizi sostitutivi trenitalia si prevede un esercizio annuo di circa 1,5 Mln di veic km nello scenario Priorità 0.

Rispetto al riferimento si prevede di istituire due nuovi servizi su gomma per integrare e completare gli interventi previsti sull'esercizio ferroviario rispettivamente nell'area Nord - Caserta e Benevento e nell'area salernitano.

In particolare nell'area nord di Caserta lungo la direttrice Cassino/Vairano – Caserta – Canello – Napoli sono stati rivisti i servizi potenziando e cadenzando il servizio lungo la tratta Capua – Caserta – Canello – Napoli Campi Flegrei con complessivi 16 coppie di treni giorno oltre a 11 coppie giorno lungo la tratta Cassino – Caserta. Pertanto si prevede l'istituzione di un servizio di adduzione dall'area a nord di Capua (ossia dai comuni di Vairano, Teano, Pignataro Maggiore) verso il nodo di interscambio di Capua, da cui è

possibile proseguire verso Napoli, direttamente di Napoli Centrale (come avviene cioè nello scenario di riferimento).

Nell'area salernitano gli interventi di ristrutturazione dell'esercizio hanno interessato il potenziamento dei servizi lungo la tratta Battipaglia-Salerno. A tal scopo si prevede l'istituzione di un servizio di adduzione presso il nodo di Battipaglia che interessa l'area ad est di Battipaglia (comuni di Buccino, Campagna, Eboli).

Per offrire una nuova opportunità di trasporto extraregionale a specifici gruppi di pendolari dell'area Beneventana, è prevista l'introduzione di un nuovo servizio che collega Benevento con Aversa dove si realizza la coincidenza con i servizi pendolari extraregionali del mattino verso il Lazio.

Infine il potenziamento della tratta ferroviaria Napoli Campi Flegrei – Torre Annunziata – Castellammare di Stabia ha consentito di rivedere come non più prioritari i servizi sostitutivi su gomma eserciti nello scenario di riferimento tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia che sono stati parzialmente rimodulati.

Per il dettaglio dell'esercizio si rimanda all'allegato relativo ai servizi su gomma.

Servizi sostitutivi EAV

Per i servizi sostitutivi EAV si prevede un esercizio annuo di circa 336.000 di veic km nello scenario Priorità 0.

Rispetto allo scenario di riferimento (in cui si prevede un esercizio annuo di circa 314.000 veic km) si prevede all'interno dello scenario "Priorità" l'istituzione di servizi su gomma in sostituzione dei servizi ferroviari soppressi lungo la tratta Pomigliano-Acerra (EAV ex circumvesuviana).

Per il dettaglio dell'esercizio si rimanda all'allegato relativo ai servizi su gomma.

5.3.3 La Pianificazione dei servizi marittimi

Per quanto riguarda la pianificazione dei servizi marittimi, in considerazione del lavoro già svolto negli ultimi anni dalla Regione sulla programmazione dei servizi marittimi, e della soddisfacente offerta di servizi per i cittadini che, peraltro, sono caratterizzati da un rapporto ricavi/costi molto alto, si ritiene opportuno confermare l'attuale programmazione dei servizi. Tale assetto, come detto, garantisce un rapporto ricavi/costi superiore al 50%.

Per riassumere i cardini principali della programmazione attuale dei servizi si riassume quanto segue. I servizi minimi via mare sono caratterizzati da un lato dalla necessità da parte del soggetto istituzionale

di garantire la continuità territoriale per i cittadini campani residenti sulle isole del Golfo dall'altro dall'alto rapporto ricavi/costi che, storicamente, caratterizza questa tipologia di servizio pubblico. I servizi minimi via mare sono, quindi, definiti in base ad un criterio fondamentale: garantire alle isole della regione, e quindi ai comuni delle isole di Ischia, Procida e Capri, un collegamento quanto più possibile continuo, veloce e di tipologia adeguata al trasporto delle persone, dei veicoli e delle merci verso la terraferma.

Si sono quindi individuati i seguenti approdi primari:

- **Ischia**, per i comuni di Ischia, Casamicciola, Lacco Ameno, Forio, Serra Fontana, Barano d'Ischia.
- **Capri**, per i comuni di Capri ed Anacapri;
- **Napoli**, quale polo attrattore principale per la terraferma.

Per una maggiore continuità e contiguità territoriale sono individuati i porti di

- **Pozzuoli**, per i comuni delle isole di Ischia e Procida;
- **Sorrento**, per i comuni dell'isola di Capri.

Per l'estensione territoriale ed il numero di comuni, nell'isola di Ischia, a rinforzo del porto omonimo, si aggiungono i porti di:

- **Casamicciola**, a servizio del comune omonimo e del comune di Lacco Ameno;
- **Forio**, a servizio del comune omonimo e del comune di Serrara Fontana.

I sette porti così individuati sono riportati in Figura 5.13. In particolare si può notare che nel caso di Napoli gli approdi sono due, molo Beverello e calata Porta di Massa, che sono adiacenti tra loro e presentano funzionalità complementari.

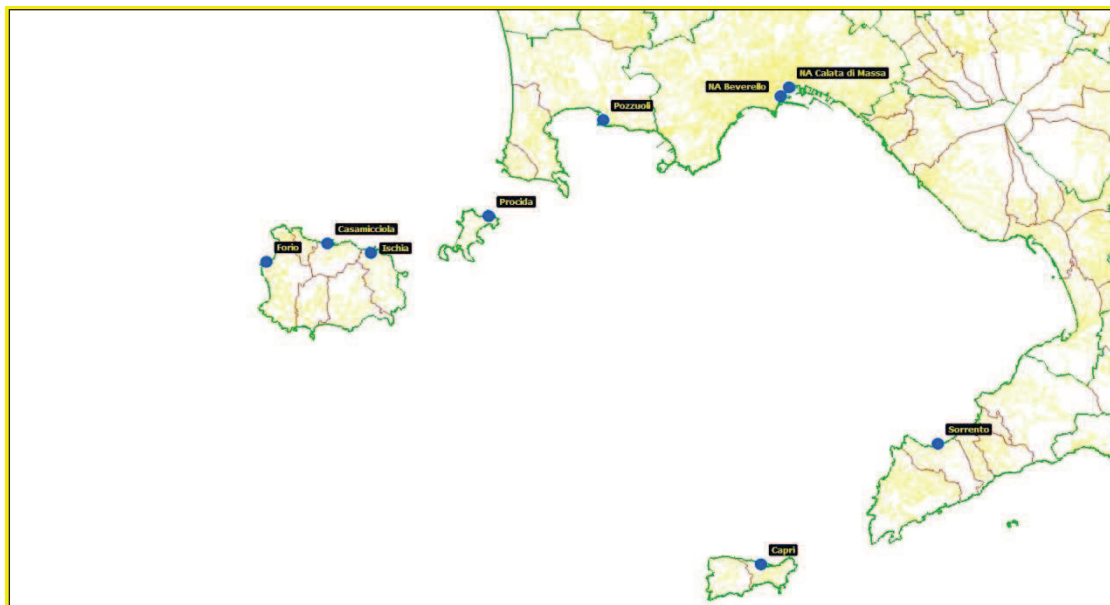


Figura 5.13 : I porti di attracco dei servizi minimi

Dall'esame dei porti individuati e dalle loro ubicazione (distanza) e caratteristiche (domanda da servire) si sono esclusi per i servizi minimi:

- i collegamenti tra i porti della terraferma;
- i collegamenti tra i porti dell'isola di Ischia con Sorrento e Capri;
- i collegamenti tra il porto di Capri e Pozzuoli nonché con i porti dell'isola di Ischia.

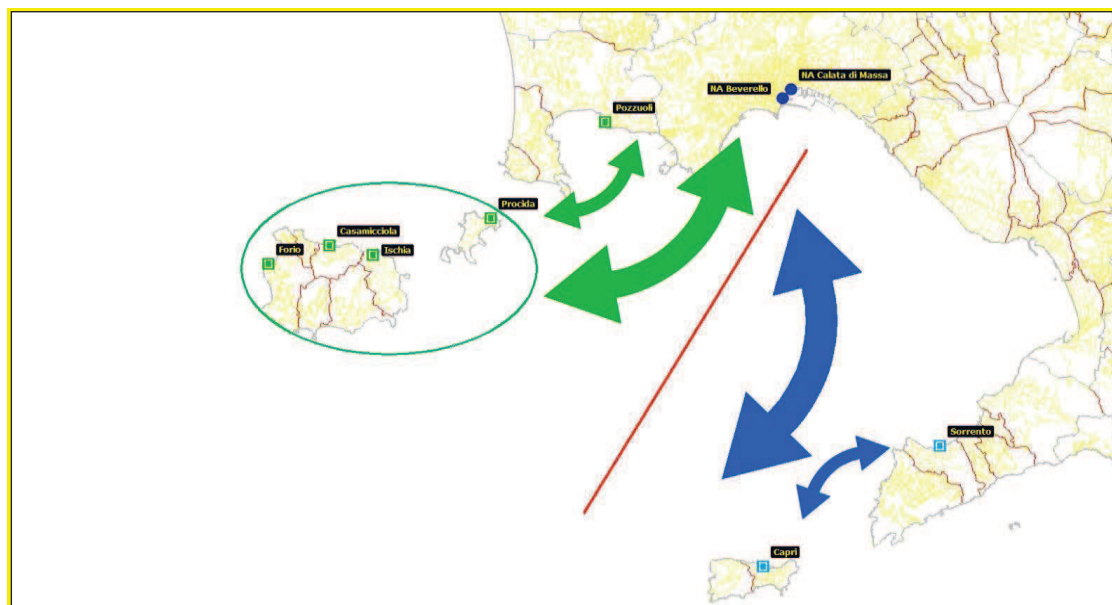


Figura 5.14 :Le relazioni da servire

A partire dalle condizioni suddette, per l'individuazione dei servizi minimi si sono considerate altri ambiti e criteri ed in particolare:

- la tipologia dei collegamenti spaziali in termini di relazioni O/D e di individuazione di servizi diretti o misti;
- la copertura temporale dei collegamenti;
- la continuità temporale dei collegamenti;
- le capacità di carico e di compatibilità con le condizioni meteo marine del naviglio;
- il tempo di percorrenza per ciascuna relazione O/D.

Per quanto riguarda la tipologia di collegamenti spaziali sono stati considerati necessari tutti i collegamenti diretti con precisazioni solo sui servizi relativi ai porti di Casamicciola e Forio per i quali, rispettivamente, si sono considerati Pozzuoli e Napoli come porti di destinazione prevalente se non esclusiva.

Per ciò che concerne la tipologia di collegamenti non vi è stata una specifica limitazione ma la definizione dei seguenti porti che potranno ospitare anche servizi misti:

- Procida, quale porto di transito per alcuni collegamenti da Ischia e Casamicciola con Napoli e/o Pozzuoli;
- Ischia, quale porto di transito per alcuni collegamenti Forio-Napoli;

Rispetto alla copertura temporale dei collegamenti si è considerato quale orario di arrivo prevalente quello contenuto nell'intervallo diurno 6.30-21.30.

Per la capacità di carico del naviglio si sono distinti i mezzi rispetto alla possibilità di imbarco di veicoli e quindi si sono individuate le due categorie:

- U.V. (unità veloci) ovvero piccole imbarcazioni, che corrispondono agli aliscafi e simili e che non consentono l'imbarco dei veicoli;
- navi, motonavi, T.M.V. e similari che consentono l'imbarco dei veicoli.

Questa distinzione è utile anche per differenziare la propensione dei natanti a garantire i collegamenti in condizioni meteomarine avverse. Rispetto a questo criterio ne consegue la necessità di utilizzo delle navi per garantire regolarità ed affidabilità del servizio minimo.

Per quanto concerne i tempi di percorrenza le categorie sono omologhe a quelle precedentemente definite con la differenza che la tipologia di mezzo T.M.V. presenta anche le caratteristiche che consentono un collegamento veloce. Per ogni collegamento, misto o diretto, quindi vi può essere un servizio di tipo ordinario o di tipo veloce.

Per il dettaglio dei collegamenti si rimanda all'Allegato C.

5.4 La pianificazione dei servizi nello Scenario Priorità 1

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 dunque più performante in termini di 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 macchina, con una riduzione percentuale delle corse a vuoto ed un maggiore sfruttamento delle potenzialità delle diverse infrastrutture ferroviarie.

Nel seguito è descritta l'offerta di servizi in questo scenario per singola modalità di trasporto.

5.4.1 La Pianificazione dei servizi su ferro

5.4.1.1 I servizi sulla rete RFI

L'assetto dei servizi sulla rete ferroviaria RFI ricalca quanto previsto per lo scenario 0 e riprende integralmente il progetto di revisione dei servizi lungo la direttrice Formia – Villa Literno – Passante Ferroviario di Napoli (Linea 2) – Salerno.

L'ottimizzazione è pertanto consistita in una revisione delle frequenze per singoli servizi, in particolare nelle aree più periferiche della regione dove le limitate risorse economiche previste per lo scenario 0 hanno determinato tagli più consistenti.

Sinteticamente gli interventi migliorativi previsti sulla rete ferroviaria RFI sono:

- rinforzo collegamenti Vairano-Caserta (3 coppie);
- rinforzo collegamenti verso la Calabria (circa 74.000 treni-km);
- rinforzo collegamenti T. Annunziata-C/Mare di Stabia;
- rinforzo collegamenti Napoli-Roma (2 coppie);
- rinforzo collegamenti Salerno-Mercato San Severino (2 coppie);
- rinforzo collegamenti Torre Annunziata-Salerno;
- rinforzo collegamenti Caserta-Napoli via Aversa;

Sinteticamente nella Tabella 5.31 per le diverse aree sono riportate per lo scenario Priorità 1 gli interventi e le variazioni assolute e % rispetto allo scenario di riferimento:

Tabella 5.31 – Quadro riassuntivo dell’offerta di servizi sulla rete RFI nello Scenario Priorità 1

Area	treni 2012	treni Piano	Var. ass	Var. %	treni Km attuali	treni Km Piano	Var. ass	Var. %
Area A) Nord Caserta + Benevento VARIAZIONI	65	79	14	22%	1.452.389	1.548.636	96.247	6,6%
B) Area Caserta – Napoli VARIAZIONI	113	102	-11	-10%	1.297.580	1.164.077	-133.503	-10,3%
C) Extraregionali Lazio VARIAZIONI	38	38	0	0%	1.076.764	1.295.795	219.031	20,3%
D) Caserta Salerno e Salerno Benevento VARIAZIONI	47	36	-11	-23%	775.844	643.833	-132.011	-17,0%
E) Extraregionali Calabria VARIAZIONI	12	10	-2	-17%	1.151.162	1.095.104	-56.058	-4,9%
F) Area Salerno (Sud e MSSV) VARIAZIONI	58	60	2	3%	1.501.928	1.408.957	-92.971	-6,2%
G) Tratta complessa Formia- "passante"-SALERNO e CODOLA VARIAZIONI	402	301	-101	-25%	3.286.845	3.156.503	-130.342	-4,0%
molise	4	0	-4	-100%	106.578	0	-106.578	-100,0%
altre Km residui	-	-	-	-	46.233	0	-46.233	-100,0%
TOTALI*	739	626	-113	-15,3%	10.695.323	10.312.905	-382.418	-3,58%

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

Tratta complessa Formia – “passante” – Salerno e Codola

Tabella 5.32 : Riepilogo Area G) Tratta complessa Formia - "passante"-SALERNO e CODOLA

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "1"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
402	301	-101	-25,12%	3.286.845	3.156.503	-130.342	-3,97%

Tabella 5.33 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "1"

Area G) Tratta complessa Formia- "passante"-SALERNO e CODOLA Scenario "1"	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	16
<i>Verso "Sud Salerno" via "monte del Vesuvio"</i>	0	0	1	0	2	2	2	7
<i>Verso "Sud Salerno" via "linea storica"</i>	0	1	1	1	1	0	1	5
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		1	1	1	1	1		5
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	22
<i>Tratta Pozzuoli Campi Flegrei</i>	5	16	17	16	17	15	0	86
<i>Tratta Campi Flegrei Piazza Garibaldi</i>	4	21	21	21	21	21	3	112
<i>Tratta San Giovanni Torre Annunziata</i>	0	9	7	8	8	6	4	42
<i>Tratta Torre Annunziata Nocera I.</i>	0	6	5	5	5	3	3	27
<i>Tratta Torre Annunziata C.Mare</i>	0	4	4	4	4	4	1	21
<i>Treni verso Salerno</i>	0	11	6	7	9	8	3	44
<i>Tratta da Napoli "a monte del Vesuvio"</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
<i>Da aree A), B), F) a "passante"</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>Da "Sud Salerno" via "monte del Vesuvio"</i>	0	3	0	0	0	1	1	5
<i>Da "Sud Salerno" via "linea storica"</i>	0	1	1	1	2	2	1	8
SALERNO - FORMIA								0
NAPOLI C. F. - FORMIA		1	1	1	2	1		6
POZZUOLI - VILLA LITERNO								0
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

Area G) Tratta complessa Formia-"passante"-SALERNO e CODOLA Scenario "1"	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
SALERNO - NAPOLI C.F.	1	3	3	3	3	3		16
CASTELLAMMARE - TORRE ANNUNZIATA		1	1	1	1	1		5
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
Tratta Pozzuoli Villa Literno	1	4	4	4	5	4	0	22
Tratta Campi Flegrei Pozzuoli	1	16	16	16	17	16	4	86
Tratta Piazza Garibaldi Campi Flegrei	1	18	18	18	18	18	5	96
Tratta Torre Annunziata San Giovanni	1	9	6	7	8	9	1	41
Tratta Nocera I. Torre Annunziata	1	6	3	5	5	6	0	26
Tratta C.Mare Torre Annunziata	0	4	4	4	4	4	1	21
Treni da Salerno	4	9	3	8	10	9	0	43
Tratta verso Napoli "a monte del Vesuvio"	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale complessivo tratta G)	20	131	115	120	130	116	23	301

G) Tratta complessa Formia-"passante"-SALERNO e CODOLA - Scenario Sc.1

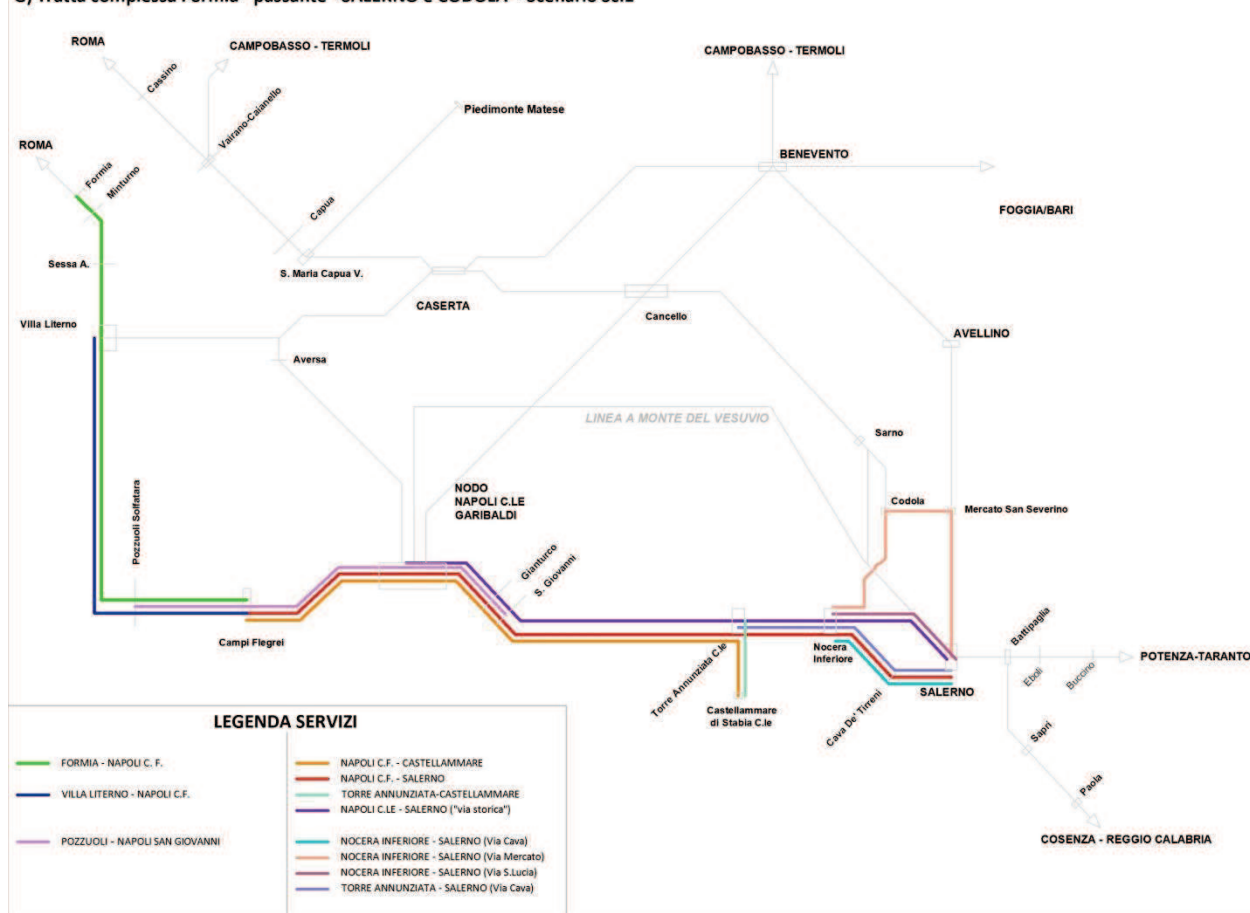


Figura 5.15 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Area Nord- Caserta e Benevento

Tabella 5.34 : Riepilogo Area A) Nord Caserta + Benevento

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario 1	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
65	79	14	22%	1.452.389	1.548.636	96.247	6,63%

Tabella 5.35 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "1"

Area A) Nord Caserta + Benevento Scenario 1	1 - alba	2 - mattino	3 - morb mattino	4 - punta pranzo	5 - pomerig gio	6 - sera	7 - tarda sera	Totale compless ivo
	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	
BENEVENTO - CASSINO								0
BENEVENTO - CASERTA	1	2	1	1	2	1		8
BENEVENTO - NAPOLI C.LE (via Aversa)								0
BENEVENTO - NAPOLI C.LE (Via Cancello - MCNE)								0
CASSINO - NAPOLI C.LE (Via Cancello)								0
CASSINO - CASERTA		5	2	1	2	1	1	12
VAIRANO - NAPOLI C.LE (via Cancello)								0
VAIRANO - CASERTA		1	1	1	1			4
CAPUA - NAPOLI C.F. (via Cancello)		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	6	3	2	3	1	1	16
<i>Tratta Cassino Caserta (tra Capua e Caserta)</i>	0	9	6	5	6	4	2	32
<i>Tratta Benevento Caserta</i>	1	2	1	1	2	1	0	8
<i>Proseguono verso Napoli (via Cancello)</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 Cancello - MCNE)								0
NAPOLI C.LE - CASSINO (Via Cancello)								0
CASERTA - CASSINO	1	4	1	2	2	1		11
NAPOLI C.LE - VAIRANO (Via								0

Cancello)								
CASERTA - VAIRANO		1	1	1	1			4
NAPOLI C.F. - CAPUA (via Cancello)		3	3	3	3	3	1	16
CASERTA - CAPUA								0
Tratta Cassino Caserta (tra Cassino e Vairano)	1	4	1	2	2	1	0	11
Tratta Cassino Caserta (tra Vairano e Capua)	1	5	2	3	3	1	0	15
Tratta Cassino Caserta (tra Capua e Caserta)	1	8	5	6	6	4	1	31
Tratta Benevento Caserta	1	2	1	1	2	1	0	8
Provengono da Napoli (via Cancello)	0	3	3	3	3	3	1	16
Provengono da Napoli (via Aversa)	0	0	0	0	0	0	0	0
Totale complessivo tratta A)	3	21	13	13	16	10	3	79

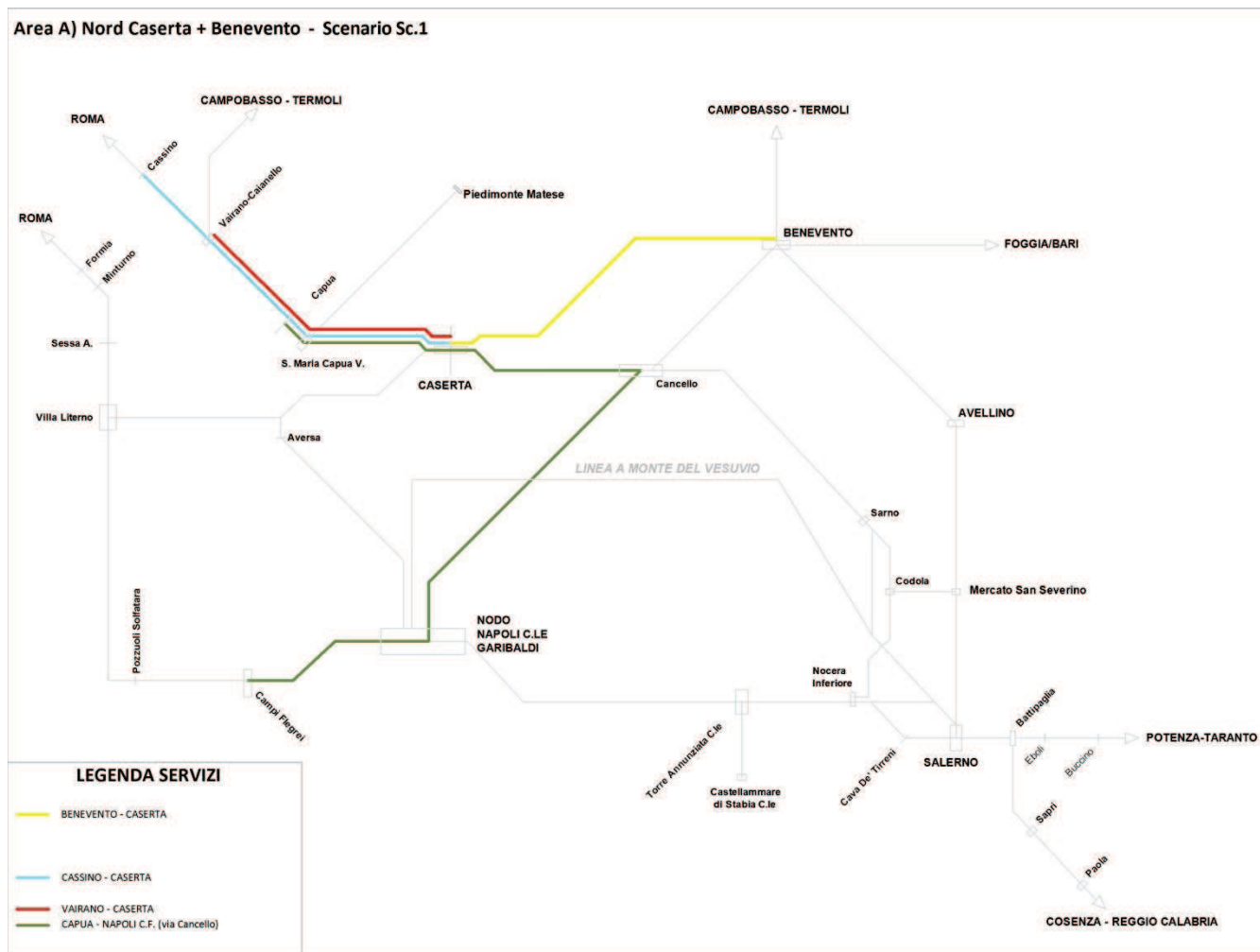


Figura 5.16 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Area Caserta – Napoli

Tabella 5.36 : Riepilogo Area B) Caserta - Napoli

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "1"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
113	102	-11	-9,73%	1.297.580	1.164.077	-133.503	-10,29%

Tabella 5.37 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "1"

Area B) Caserta – Napoli Scenario "1"	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 Cancellò)</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>da nord verso Napoli (Via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
CASERTA - NAPOLI C.LE (Via Aversa)	2	5	3	4	4	5		23
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 Cancellò)	1	2		1	3	3	1	11
CASERTA - NAPOLI C.F. (Via Cancellò)								0
CASERTA - CANCELLÒ				1				1
<i>Tratta Villa Literno Aversa(c/o Villa Literno)</i>	2	4	1	3	4	3	0	17
<i>Tratta Caserta Aversa (c/o Caserta)</i>	2	5	3	4	4	5	0	23
<i>Tratta Aversa Napoli</i>	3	9	4	7	7	8	0	38
<i>Tratta Caserta Cancellò</i>	1	5	3	5	6	6	2	28
<i>Tratta Cancellò Napoli</i>	1	5	3	4	6	6	2	27
<i>da Napoli oltre Caserta (via Cancellò)</i>	0	3	3	3	3	3	1	16
<i>da Napoli oltre Caserta (Via Aversa)</i>	0	0	0	0	0	0	0	0
NAPOLI C.LE - CASERTA (Via Aversa)		4	1	4	5	5	2	21
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 Cancellò)	3	2	1	3	1	4	2	16
NAPOLI C.F. - CASERTA (Via Cancellò)								0
CANCELLÒ - CASERTA								0
<i>Tratta Villa Literno Aversa(c/o Villa Literno)</i>	1	2	3	2	3	2	0	13
<i>Tratta Caserta Aversa (c/o Caserta)</i>	0	4	1	4	5	5	2	21
<i>Tratta Aversa Napoli</i>	1	6	4	6	8	7	2	34
<i>Tratta Caserta Cancellò</i>	3	5	4	6	4	7	3	32
<i>Tratta Cancellò Napoli</i>	3	5	4	6	4	7	3	32

Area B) Caserta – Napoli Scenario "1"	fino alle	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
Totale complessivo tratta B)	9	19	9	18	20	22	5	102

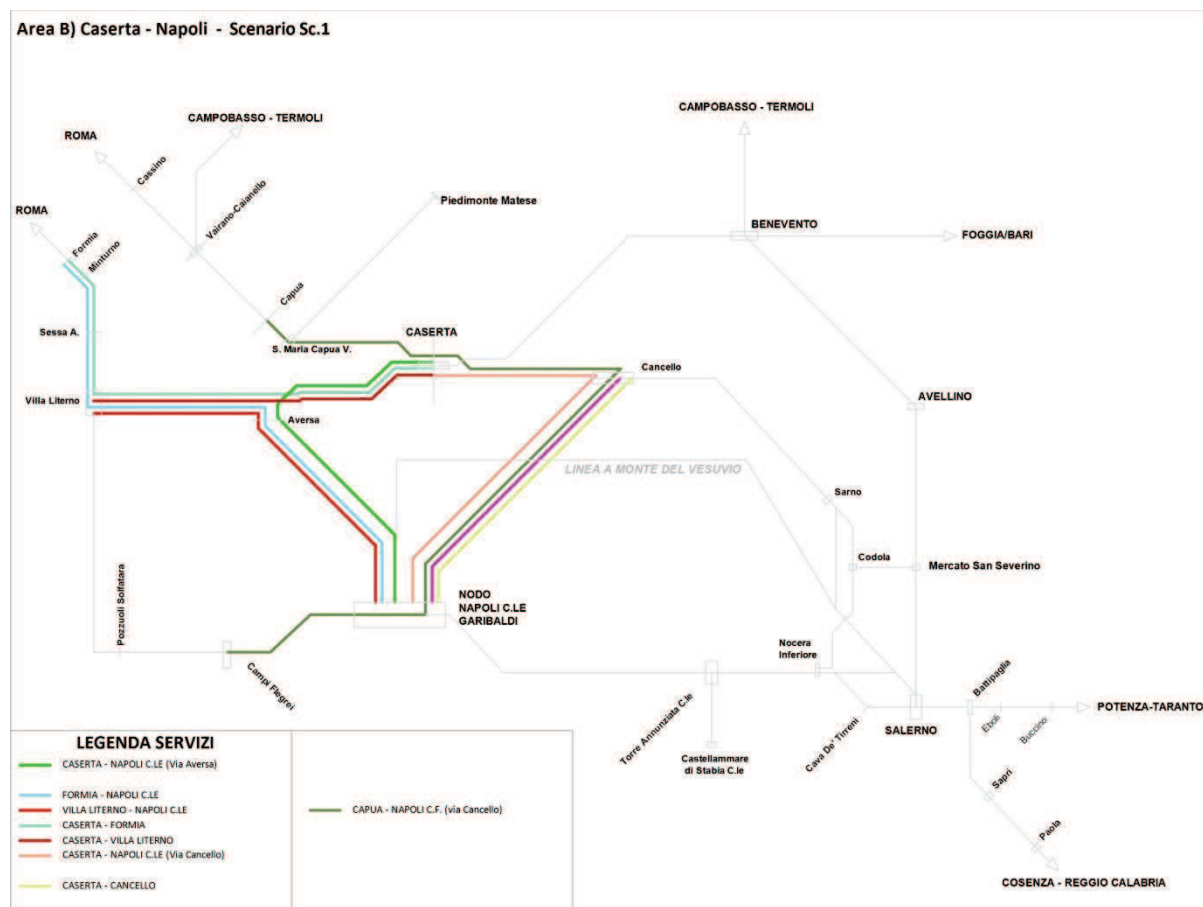


Figura 5.17 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Tratte Caserta-Salerno e Salerno-Avellino-Benevento

Tabella 5.38 : Riepilogo Area D) Caserta Salerno e Salerno Benevento

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "1"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
47	36	-11	-23,40%	775.844	643.833	-132.011	-17,02%

Tabella 5.39 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "1"

Area D) Caserta Salerno e Salerno Benevento	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
Scenario "1"								
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
Totale complessivo tratta D)	1	11	1	9	6	8	0	36

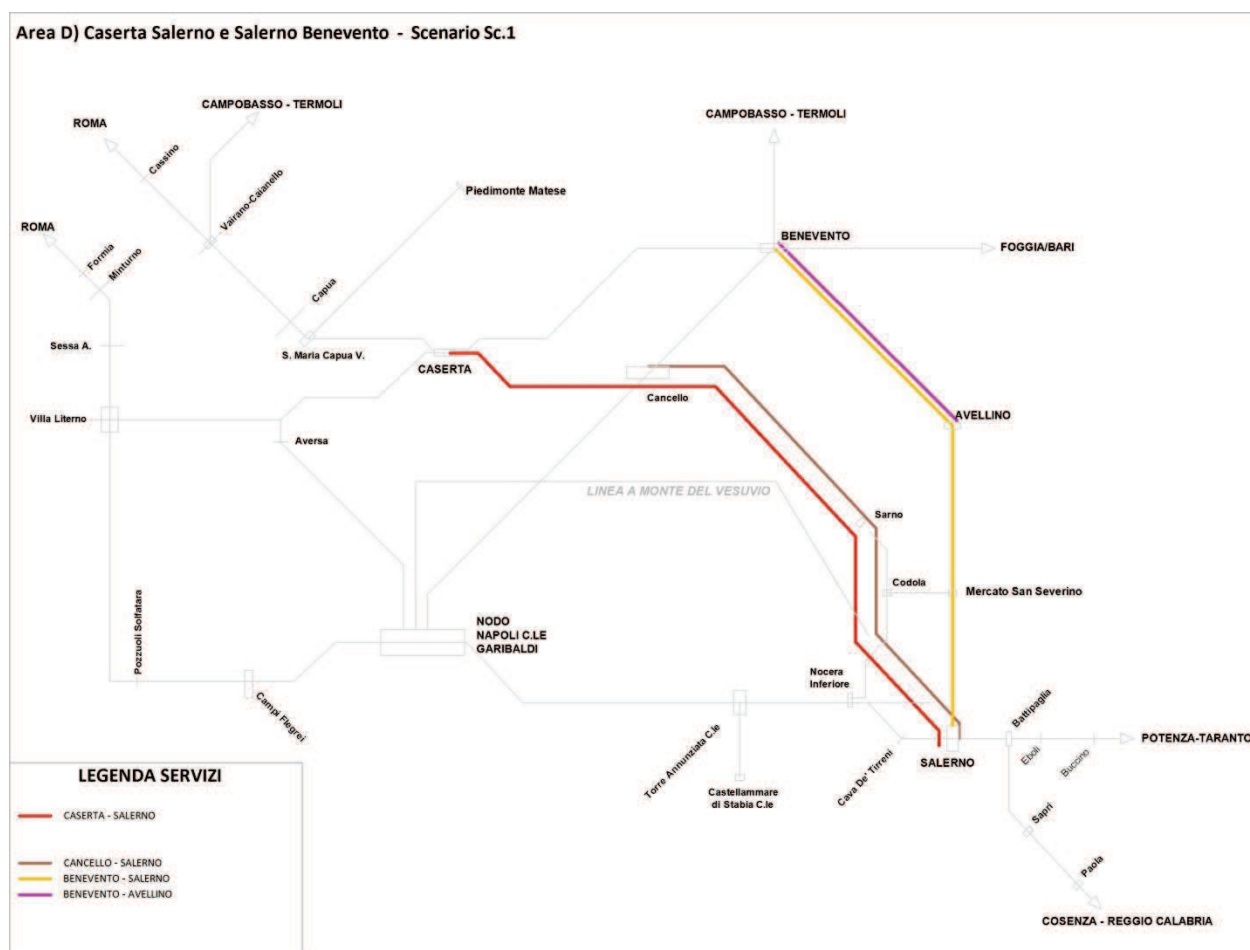


Figura 5.18 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Area salernitano (sud Salerno e Mercato San Severino)

Tabella 5.40 : Riepilogo Area F) Area Salerno (Sud e MSSV)

treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "1"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
58	60	2	3,45%	1.501.928	1.408.957	-92.971	-6,19%

Tabella 5.41 : Dettaglio tratte ferroviarie – scenario "1"

Area F) Salerno (Sud e MSSV) Scenario "1"	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	2	2	1	2		9
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	3	3	4	3	0	17
<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	2	1	2	2	2		10
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
Scenario "1"								
Tratta Salerno Mercato (verso Mercato)	1	3	1	5	5	3	1	19
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
Totale complessivo tratta F)	2	19	6	9	7	14	3	60

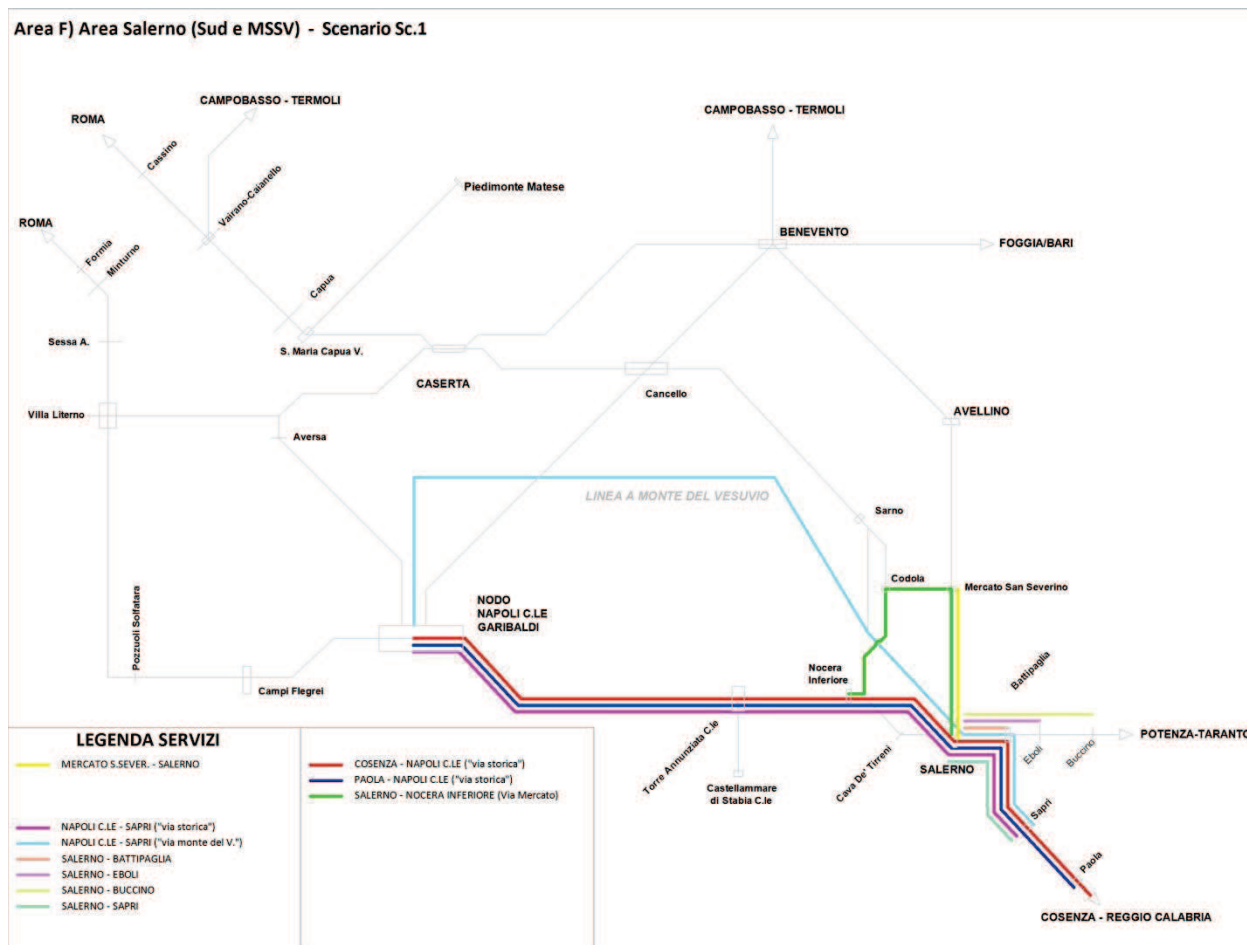


Figura 5.19 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Servizi extraregionali Lazio, Calabria e Molise

Tabella 5.42 : Riepilogo Area C) Extraregionali Lazio

	treni Scenario "Riferimento"	treni Scenario "1"	variazione assolute	variazione %	treni Km Scenario "Riferimento"	treni Km Scenario "1"	variazione assolute	variazione %
Lazio	38	38	0	0,00%	1.076.764	1.295.795	219.031	20,34%
Calabria	12	10	-2	-16,67%	1.151.162	1.095.104	-56.058	-4,87%

Servizi Ferroviari metropolitani di Salerno

Come 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.

5.4.1.2 I servizi sulla rete regionale EAV

A partire dallo Scenario Priorità 0 relativo ai servizi delle ferrovie regionali EAV si è poi costruito lo Scenario Priorità 1 con una serie di interventi che tendono a sfruttare al meglio le potenzialità della rete e a soddisfare nel migliore dei modi le esigenze degli utenti. Tali interventi possono così sintetizzarsi:

- ripristino di una serie di potenziamenti del servizio con collegamenti corti sulla rete ex-Circumvesuviana previsti nello scenario di riferimento 2012;
- annullato instradamento da sud sulla linea 3 e ripristinati i Napoli-San Giorgio sulla rete ex-Circumvesuviana;
- ripristinato il servizio Piscinola-Aversa analogo al quadro dello scenario di riferimento;
- ripristinati i servizi Torregaveta-Licola e potenziati i servizi Montesanto-Bagnoli.

Il dettaglio dei servizi relativi allo Scenario Priorità 1 è descritto nei successivi paragrafi per ciascuna sub-rete e nell'Allegato "D Servizi di trasporto nello Scenario 1".

In Tabella 5.43 è riportato il quadro riassuntivo dell'offerta di servizi nello scenario 1

Tabella 5.43 – Quadro riassuntivo dell'offerta di servizi sulla rete regionale EAV nello Scenario Priorità 1

Sub rete	SCENARIO RIFEERIMENTO			SCENARIO PRIORITA' 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
Circumvesuviana	327	187	3.461.250	345	199	3.517.600	18	12	56.350
MCNE	174	64	1.386.575	180	64	1.515.760	6	0	129.185
SEPSA	235	207	1.519.190	279	306	1.669.593	44	99	150.403
Totale complessivo	736	458	6.367.015	804	569	6.702.953	68	111	335.939
variazione totale									5,28%

Servizi sulla rete EAV Ex Circumvesuviana

Tabella 5.44 : Servizi ex Circumvesuviana - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "1"			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	8	0	13.615	4	0	6.808
Napoli Porta Nolana - Pomigliano	0	0	0	20	0	87.840	20	0	87.84
Napoli Porta Nolana - Poggioreale	12	0	12.360	12	0	12.360	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Scisciano	4	0	27.683	8	0	55.366	4	0	27.68
Napoli Porta Nolana - Nola	2	2	20.348	4	4	40.696	2	2	20.34
Napoli Porta Nolana - Baiano	49	39	673.337	49	39	673.33	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Baiano_d.issima	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Baiano – Nola	3	3	12.134	6	6	24.267	3	3	12.13
Napoli Porta Nolana - Poggiomarino (via Torre	49	36	592.380	49	36	592.38	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Poggiomarino_via CDN	0	0	0	0	0	0	0	0	0
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	42	0	155.80	0	0	0
San Giorgio - Acerra	2	0	11.993	0	0	0	-2	0	-
Napoli Porta Nolana - Sarno (via Ottaviano)	48	36	645.789	48	36	645.78	0	0	0
Poggiomarino - Sarno	3	3	9.301	6	6	18.602	3	3	9.301
Napoli Porta Nolana - Sarno (via Torre A.)	2	1	28.894	2	1	28.894	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Sorrento_d.issimo	12	12	185.865	12	12	185.86	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Sorrento_d.issimo_via	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Sorrento_diretto	53	49	810.721	53	49	810.72	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Sorrento_diretto_via CDN	1	0	14.503	1	0	14.503	0	0	0
Napoli Porta Nolana - Ercolano	2	0	6.170	4	0	12.340	2	0	6.170
Napoli Porta Nolana - Torre del Greco	4	0	14.978	4	0	14.978	0	0	0
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	6	0	37.286	0	0	0
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	4	4	43.597	2	2	21.79
Castellammare di Stabia - Sorrento	2	2	9.179	4	4	18.358	2	2	9.179
Totale complessivo	327	187	3.461.250	345	199	3.517.	18	12	56.35
variazione totale									1,63%

Servizi EAV - Ex Circumvesuviana - Scenario Sc.1

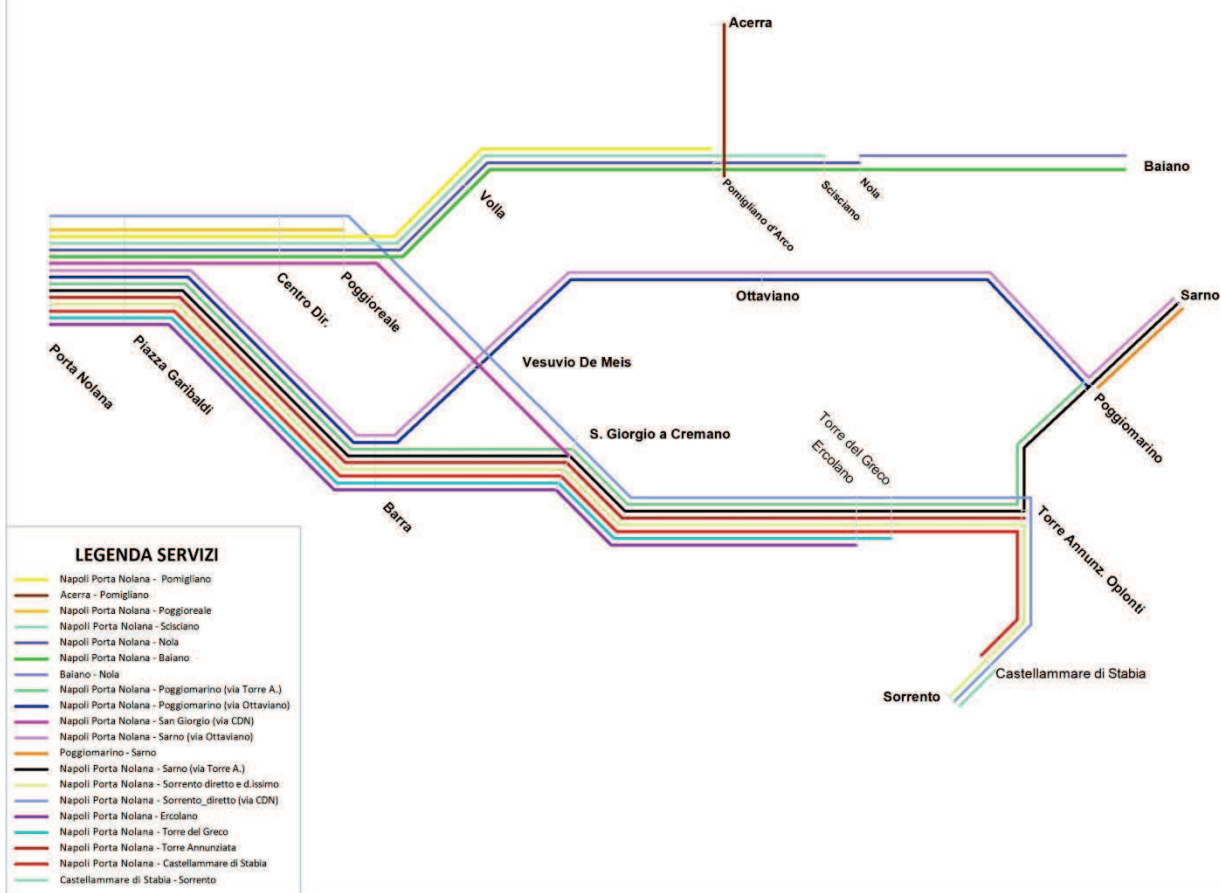


Figura 5.20 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Servizi sulla rete EAV Ex MCNE

Tabella 5.45 : Servizi ex MCNE - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "1"			variazioni		
	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	corse FER (a+r)	corse FES (a+r)	treni Km	cors e 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
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	128	64	411.044	0	0	0
Totale complessivo	174	64	1.386.575	180	64	1.515.760	6	0	129.185
variazione totale									9,32%

Servizi EAV - Ex MCNE - Scenario Sc.1

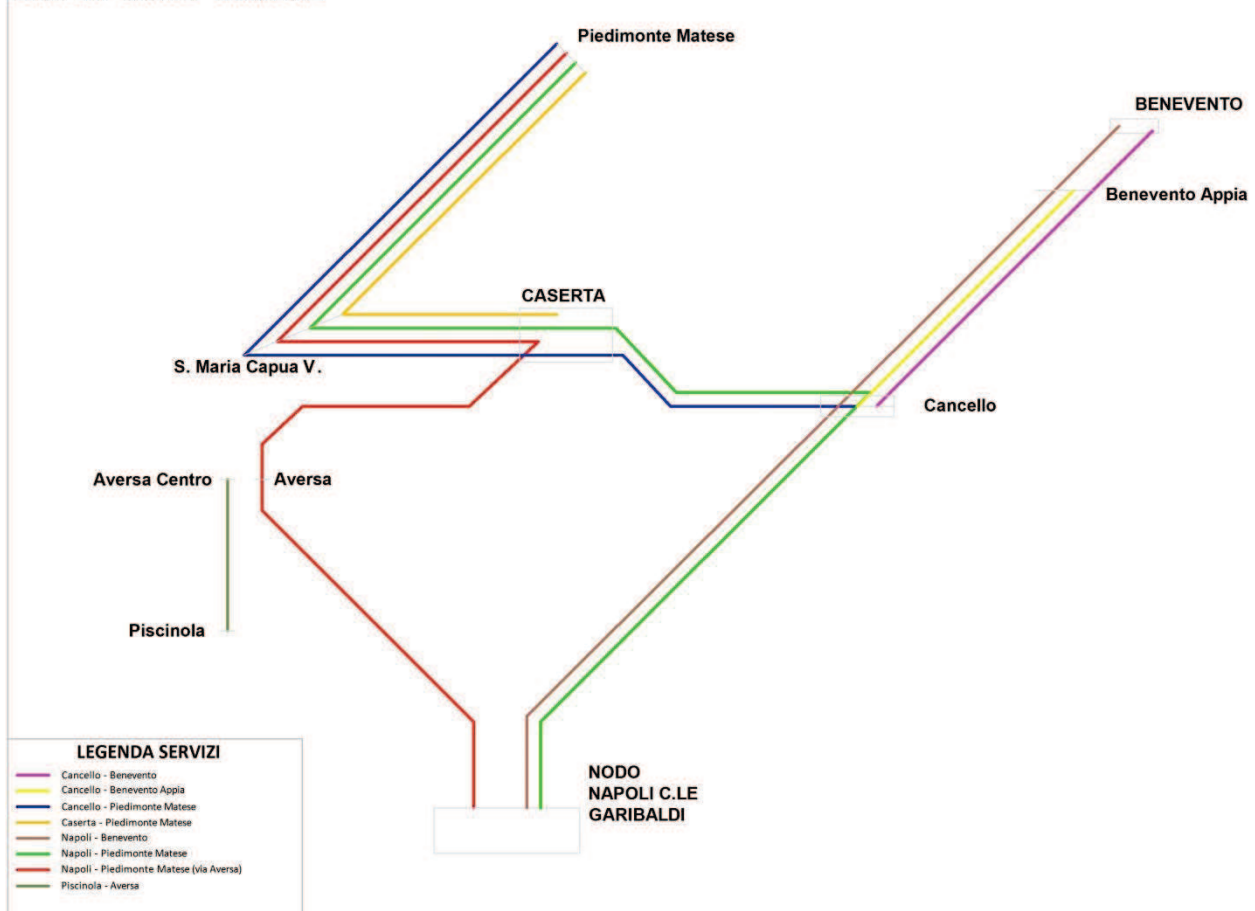


Figura 5.21 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

Servizi sulla rete EAV Ex SEPSA

Tabella 5.46 : Servizi ex Sepsa - Dettaglio tratte ferroviarie – Variazioni

Servizio	SCENARIO "RIFERIMENTO"			SCENARIO "1"			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	99	715.834	0	0	0
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	75	75	209.660	49	75	150.053
Montesanto - Fuorigrotta	7	7	11.038	7	7	11.038	0	0	0
Montesanto - Licola	91	91	650.718	91	91	650.718	0	0	0
Montesanto - Quarto	2	2	9.424	2	2	9.424	0	0	0
Montesanto - Licola - Torregaveta	6	6	59.225	6	6	59.225	0	0	0
Totale complessivo	235	207	1.519.190	284	282	1.669.242	49	75	150.053
variazione totale									9,88%

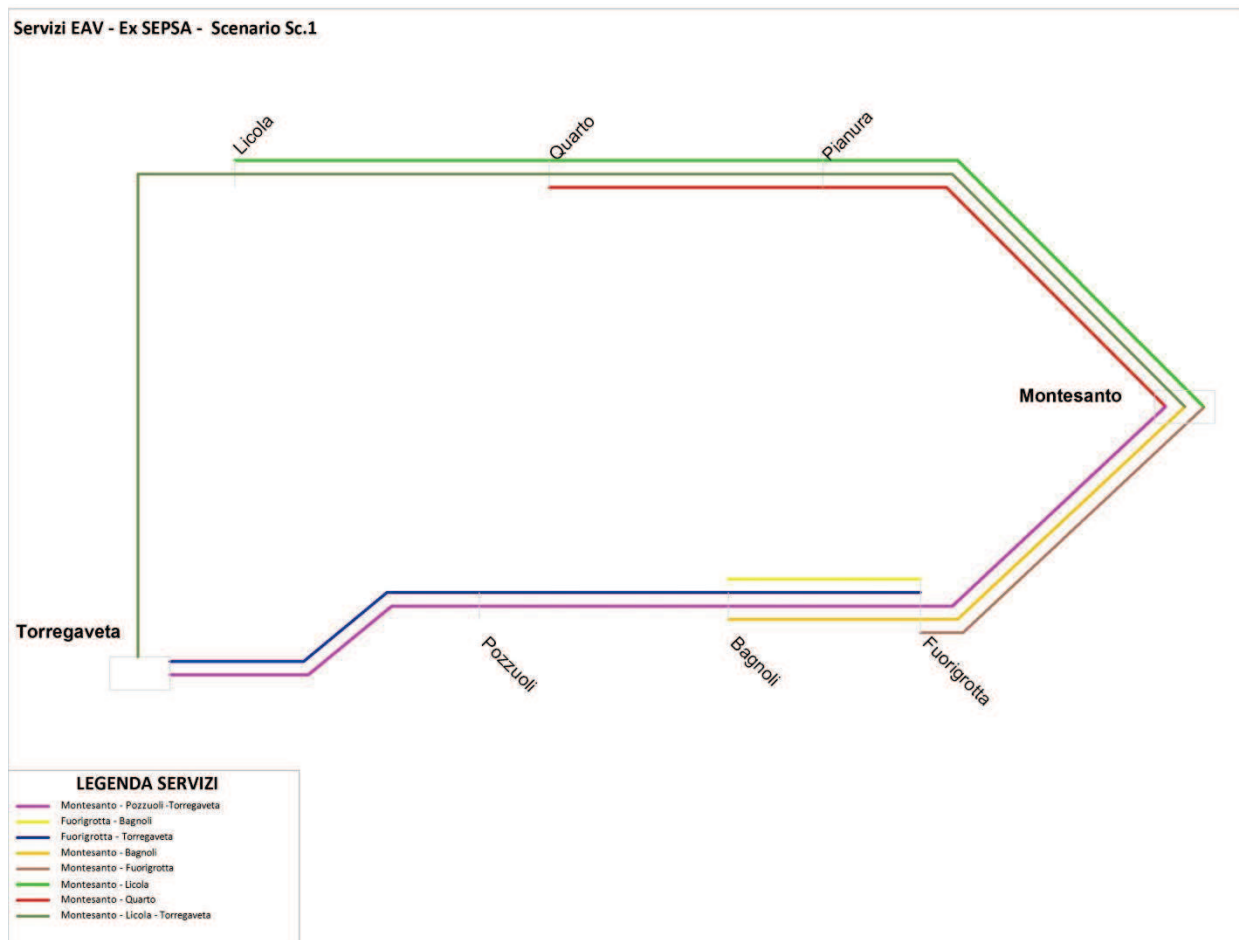


Figura 5.22 : Rappresentazione schematica delle tratte ferroviarie – scenario "1"

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

Per quanto concerne i servizi metropolitani del Comune di Napoli si prevede la reintroduzione del servizio sulla Linea, pur con un'offerta limitata ai volumi di produzione dello scenario di riferimento. Complessivamente, è prevista una produzione di servizi annui pari ad oltre 6.000.000 di vetture Km

Tabella 5.6 : Scenario Priorità 1

Impianto	vett Km
Linea 1	5.606.791
Linea 6	56.144
Funicolari	479.622
Totali	6.142.557

5.4.1 La Pianificazione dei servizi su gomma

5.4.1.1 I servizi su gomma della rete provinciale

Si riporta di seguito nella Tabella 5.47 per lo Scenario Priorità 1 il quadro di riepilogo dell'ammontare dei servizi per tipologia e per le singole Province con l'esplicitazione dei volumi complessivi ipotizzati.

Le riduzioni illustrate nello Scenario Priorità 0 sono in parte recuperate nello Scenario Priorità 1, a parte le riduzioni derivanti da omogeneizzazione delle priorità, i notturni e le riserve che vengono incluse nelle riserve del Piano regionale.

Tabella 5.47 Province - Quadro riepilogativo dei Servizi Provinciali nello Scenario Priorità 1

Provincia	Tipologia servizio	Piano Provinciale	Scenario Priorità 1	variazioni assolute	variazioni %
Avellino	extraurbani ordinari	4.391.461	4.435.963	44.502	1,0%
	altro (interprovinciali/trasversali)	5.495.798	5.441.800	-53.998	-1,0%
	altro (scolastiche/operaie)	1.000.000	1.000.000	0	0,0%
	extraurbani a chiamata	980.000	980.000	0	0,0%
	urbani	270.000	224.750	-45.250	-16,8%
	altro (funivie/funicolari/riserve)	57.350	57.350	0	0,0%
	Riserve Scenario 1		0		
	TOTALE PROVINCIA	12.194.609	12.139.863	-54.746	-0,4%
Benevento	extraurbani ordinari	3.093.920	2.722.323	-31.522	-1,1%
	altro (interprovinciali/trasversali)		213.918	-1.412	-0,7%
	altro (scolastiche/operaie)	618.910	699.936	-36.389	-4,9%
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	0	0	0	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve Scenario 1		0		
	TOTALE PROVINCIA	3.712.830	3.636.177	-69.323	-1,9%
Caserta	extraurbani ordinari	11.744.324	10.435.611	11.426	0,1%
	altro (interprovinciali/trasversali)	4.114.252	4.798.921	27.108	0,6%
	altro (scolastiche/operaie)	1.269.166	1.685.868	-83.987	-4,7%
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	1.427.752	1.382.486	-45.266	-3,2%
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve Scenario 1		0		
	TOTALE PROVINCIA	18.555.494	18.302.886	-90.718	-0,5%
Salerno	extraurbani ordinari	17.592.633	17.592.639	0	0,0%
	altro (interprovinciali/trasversali)	6.888.746	6.888.742	0	0,0%
	altro (scolastiche/operaie)	0	0	0	
	extraurbani a chiamata	0	0	0	
	urbani	1.781.562	1.427.026	-354.535	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	0	0	0	
	Riserve Scenario 1		0		
	TOTALE PROVINCIA	26.262.941	25.908.407	-354.535	-1,3%
Napoli	extraurbani ordinari	26.818.254	26.791.110	7.709	0,0%
	altro (interprovinciali/trasversali)	5.309.223	5.182.973	-129.218	-2,4%
	altro (scolastiche/operaie)	2.962.825	2.781.885	-240.726	

Provincia	Tipologia servizio	Piano Provinciale	Scenario Priorità 1	variazioni assolute	variazioni %
	extraurbani a chiamata	900.000	900.000	0	
	urbani	6.272.019	5.245.269	-1.056.927	
	altro (funivie/funicolari/riserve)	2.350.000	0	-2.350.000	
	Riserve Scenario 1		0		
	TOTALE PROVINCIA	44.612.321	40.901.237	-3.769.161	-8,4%
	TOTALE REGIONE (province)	105.338.195	100.888.570	-4.338.483	-4,1%

5.4.1.2 I servizi su gomma dei comuni capoluogo

Nello scenario Priorità 1, si prevede una intensificazione significativa dei servizi. Per un maggiore dettaglio si rimanda all'analisi dell'Allegato sui servizi.

5.4.1.3 I servizi su gomma regionali

Nello Scenario Priorità 1 si considera un significativo incremento dei servizi rispetto allo Scenario Priorità 0, pur garantendo l'eliminazione di sovrapposizioni e l'ottimizzazione delle linee.

5.4.2 La Pianificazione dei servizi marittimi

Si conferma quanto descritto per lo Scenario Priorità 0.

6 EFFICIENTAMENTO E RAZIONALIZZAZIONE DEL PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI

6.1 La normativa di riferimento per la valutazione degli indicatori

Come premessa al paragrafo sugli effetti prodotti dal Piano in termini di efficientamento e razionalizzazione dei servizi, si richiamano di seguito i passaggi normativi che hanno previsto l'adozione del piano di riprogrammazione e gli indicatori che verranno utilizzati nei prossimi anni per misurare gli effetti prodotti.

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

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

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

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

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

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

Nel primo triennio di applicazione l'obiettivo è verificato attraverso l'incremento del 2,5% del numero dei passeggeri trasportati su base regionale, determinato anche attraverso la valutazione del numero dei titoli di viaggio.

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

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

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

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

Secondo la norma di riferimento, quindi, tali indicatori siano calcolati per l'intera Regione e per il complesso delle diverse Modalità di Trasporto.

6.2 Efficientamento e razionalizzazione del Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale

Nei capitoli precedenti sono state descritte le diverse strategie e azioni messe in campo in questo Piano di riprogrammazione dei servizi e valide per entrambi gli Scenari costruiti, tutte finalizzate a conseguire quegli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione previsti dalla normativa.

In linea generale le tre fondamentali strategie di Piano sono:

- promuovere l'intermodalità;
- confermare e rafforzare (ove possibile) i servizi ferroviari (extraurbani e metropolitani);
- adeguare i servizi a scarsa domanda prevendo la sostituzione di modalità di trasporto diseconomiche al fine di incrementare il rapporto ricavi/costi;

Entrando più nel dettaglio delle singole strategie messe in campo per entrambi gli scenari costruiti, e descritte di seguito, è possibile capire più precisamente in che modo si intende perseguire gli obiettivi di efficientamento e razionalizzazione:

1. Per i servizi Trenitalia è stato riorganizzato, regolarizzato e reso più affidabile il trasporto connesso al "passante" ferroviario di Napoli, che rappresenta una linea fondamentale per l'assetto della rete del tpl in Campania, con circa 80.000 passeggeri/giorno. In tale area quindi si può ipotizzare un aumento delle attuali frequentazioni di utenti;
2. Per le altre tratte Trenitalia, ed anche per il servizio Pomigliano-Acerra della Circumvesuviana, i servizi non ritenuti prioritari sono quelli che presentano i valori più bassi del load factor, ovvero i costi per pass x Km trasportato più elevati. In questi casi la trasformazione dei servizi in linee su gomma porta ad un aumento dell'efficientamento poiché, a parità di ricavi, diminuisce in maniera rilevante il costo dell'esercizio;
3. Per i servizi ferroviari regionali vi sono state alcune puntuali modifiche negli orari di esercizio di morbida. In questo caso, dal punto di vista della Regione tale riorganizzazione porta certamente ad un aumento del rapporto ricavi/ costi pur non danneggiando la domanda di trasporto;

4. Per alcuni servizi ferroviari regionali (Ex Circumvesuviana) vi è stata una rilevante modifica all'esercizio che ha consentito di mantenere soddisfacenti livelli di offerta sulla rete stessa ma al tempo stesso un efficientamento dei servizi offerti (con particolare riferimento allo Scenario Priorità 0 che ha visto l'instradamento dei servizi costieri sulla linea 3 della MN, San Giorgio - Centro Direzionale - Porta Nolana). Dal punto di vista della Regione tale riorganizzazione porta certamente ad un aumento del rapporto ricavi/costi;
5. Per i servizi extraurbani e urbani su gomma, la maggior parte delle revisioni ha riguardato la riorganizzazione dei servizi nelle ore di morbida, con conseguente efficientamento dei servizi. Per gli utenti che, nel caso degli extraurbani presentano un approccio di tipo "a orario", vi sarà una impercettibile modifica delle abitudini di viaggio ed i ricavi resteranno inalterati. Per gli spostamenti urbani, in un approccio "a frequenza", la leggerissima ricaduta si avrà nei tempi di attesa nelle fasce di morbida. Anche in questo caso si può affermare che vi sarà un aumento del rapporto ricavi/costi.
6. Sempre per i servizi su gomma si è proceduto ad una eliminazione delle sovrapposizioni con la modalità ferroviaria e ad un ridisegno di alcune linee per spingere l'adduzione verso nodi di interscambio con il ferro. Si tratta di interventi che orientano il sistema verso un incremento di efficienza e, quindi, del rapporto ricavi/costi.
7. Nel Piano, inoltre, si tiene conto dell'apertura di nuove importantissime infrastrutture ferroviarie, assolutamente strategiche per l'intero sistema del trasporto pubblico locale in Campania come la tratta Dante – Garibaldi della linea 1, candidata a diventare la tratta più trafficata di tutta la rete campana e che, quindi, può incidere significativamente sugli indicatori complessivi per la Regione Campania.

Al fine di valutare l'efficacia del Piano e del disegno complessivo della rete sono state sviluppate ulteriori analisi mirate a valutare la copertura territoriale dei servizi di Piano, sia stradali che ferroviari.

Ci si è riferiti ad una accessibilità "diretta", ossia di tipo pedonale, a servizio cioè della popolazione che risiede ad una distanza da percorrere in piano non superiore ai dieci-quindici minuti. L'accessibilità "diretta" è percepita in maniera soggettiva dagli utenti ed in particolare alcuni di essi possono arrivare ad "accettare", in particolari contesti, anche distanze percorribili in venti minuti.

In particolare per le linee ferroviarie si è ipotizzata una distanza maggiore rispetto alle linee bus: infatti si è considerato un'area circolare di influenza della stazione di raggio 750m e invece per le linee bus si è

ipotizzato, data la maggiore diffusione di fermate lungo l'itinerario, soprattutto in ambito urbano, di 500m dal percorso della linea.

Nelle ipotesi alla base della elaborazione si è assunta la velocità del pedone pari a un metro al secondo ed una rete pedonale omogenea ed isotropa, inoltre le popolazione ricadenti nelle due aree (ossia di influenza delle linee bus e delle linee ferroviarie) non sono sommabili.

Per poter effettuare tale elaborazione si è riportato il territorio di ogni singolo bacino di traffico suddiviso in particelle censuarie con la relativa densità abitativa (Ab./Kmq) con i servizi di trasporto di Piano che lo attraversano indipendentemente da quali fossero i percorsi.

Questa elaborazione ha consentito anche di verificare i livelli di copertura e la differenza tra lo Scenario di Riferimento (2012) e quello relativo allo Scenario delle Priorità.

Entrando nel merito si può affermare che con lo Scenario delle Priorità sono serviti 91 residenti su 100 (dato medio regionale). Questo dato, relativo ai soli servizi su gomma, è anche superiore poiché i soli servizi su ferro sono accessibili a 33 cittadini (dato medio). Si stima che la somma non aritmetica, ovvero al netto delle sovrapposizioni, porta ad una copertura vicina al 94%.

I valori per gli addetti sono rispettivamente pari a 94% e 43%, rivelando che i servizi, oltre che ad avere una funzione di prossimità alle residenze, ancora maggiore la hanno con i luoghi di lavoro e con i poli attrattivi istituzionali e commerciali.

In Tabella 6.1 sono riportati i dati complessivi e disaggregati per provincia. Emerge che per le Province di Napoli, Caserta e Salerno la copertura dei residenti è con i servizi su gomma è molto elevata (sempre oltre il 90%) così per gli addetti (sempre superiore al 92%). Viceversa per le province di Avellino e Benevento la copertura dei servizi su gomma è inferiore alla media sia per i residenti (77% e 84%) che per gli addetti (86% e 92%).

Si nota invece che per i servizi su ferro è la presenza di infrastrutture in esercizio a determinare i valori. In questo caso i residenti, escluso il caso di Napoli, sono serviti in misura ridotta così come gli addetti.

I risultati delle analisi sulla copertura territoriale dei servizi conferma l'efficacia del Piano e del disegno della rete in termini di domanda servita e di efficacia degli interventi previsti.

Da quanto esposto, si stima che l'applicazione del Piano e degli Scenari Priorità consentirà di conseguire un miglioramento degli indicatori prima indicati e del numero di passeggeri che utilizzano il sistema del trasporto pubblico locale in Campania.

Tabella 6.1: Indicatori di efficacia ed efficienza del servizio disaggregati per Provincia

Indicatori	Provincia Avellino	Provincia Benevento	Provincia Caserta	Provincia Napoli	Provincia Salerno	Totale Regione
Popolazione residente (anno 2012)	428.833	284.585	905.189	3.053.241	1.092.557	5.764.405
Addetti presenti (anno 2001)	101.737	62.797	169.672	690.770	243.872	1.268.848
% Popolazione servita dalle linee su ferro	8%	12%	16%	45%	26%	33%
% Popolazione servita dai servizi su gomma	77%	84%	92%	94%	90%	91%
% Addetti serviti dalle linee su ferro	8%	25%	23%	58%	32%	43%
% Addetti serviti dai servizi su gomma	86%	92%	92%	95%	93%	94%

Per quanto riguarda l'altro aspetto legato alla definizione di "livelli occupazionali appropriati" (*verificato attraverso il mantenimento o l'incremento dei livelli occupazionali di settore, ovvero, se necessario, mediante la riduzione degli stessi attuata con il blocco del turn over per le figure professionali non necessarie a garantire l'erogazione del servizio e/o con processi di mobilità del personale verso aziende dello stesso o di altri settori ovvero di altre misure equivalenti che potranno essere successivamente definite*), la salvaguardia dei livelli occupazionali è senz'altro un obiettivo da perseguire. In tal senso l'efficientamento di tutto il sistema del tpl è certamente un beneficio anche per i lavoratori. Nell'ambito dei due scenari Priorità costruiti, lo Scenario Priorità 1 è quello che più efficacemente riesce a garantire dei benefici anche in termini occupazionali per il settore.

Per quanto riguarda, invece, "la previsione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica" (*verificato attraverso la trasmissione all'Osservatorio per il trasporto pubblico locale e alle regioni dei dati richiesti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*), si rinvia al capitolo successivo dove si descrive il progetto ITS (*Intelligent Transportation System*) che la Regione Campania intende adottare anche per garantire l'adozione di idonei strumenti di monitoraggio e di verifica.

6.3 Stima degli indicatori e confronto con lo Scenario di riferimento

In questo paragrafo si sviluppano delle analisi sulla base dei dati disponibili e si stimano gli indicatori citati nei paragrafi precedente in relazione allo Scenario di riferimento (Anno 2012) e agli Scenari priorità 0 e priorità 1.

Per quanto riguarda il rapporto tra i ricavi e la somma dei ricavi e dei corrispettivi al netto della quota delle infrastrutture citato nella norma, si fa riferimento alla seguente formula: