

Sistema Regionale Ferroviario

Reti e Nodi del Servizio di Metropolitana Regionale

Indice

1. Introduzione	2
2. Struttura insediativa e domanda di mobilità	4
3. Infrastrutture e servizi di trasporto attuali	5
4. I criteri di intervento	10
5. Linee di intervento per la ristrutturazione della rete ferroviaria regionale nel Complemento di Programmazione	14
6. Concetto di "invariante"	14
7. Criteri di selezione	17
8. Raccordo tra Q.C.S. - strumento operativo per il Mezzogiorno e scelta delle invarianti	20
9. Schede	23
Scheda A - Accesso Napoli Est	29
Scheda B - Accesso area Flegrea	34
Scheda C - Integrazione Alifana - Metronapoli	38
Scheda D - Integrazione Alifana - FS	41
Scheda E - Aree Vesuviane	43
Scheda F - Metropolitana di Salerno	45
Quadro riepilogativo	47

1. Introduzione

La situazione generale della rete delle infrastrutture ferroviarie della Campania necessita di un Piano Operativo che abbia come obiettivi primari il completamento del programma di eliminazione dei punti di debolezza (criticità) ed il rafforzamento dei punti di interscambio e della sicurezza, sia intrinseca che estrinseca del sistema dei trasporti terrestri su ferro e degli impianti a fune.

Il Piano Regionale Trasporti della Campania, approvato con la legge regionale n. 34 dell'8.9.1993, pone al centro del sistema di trasporto la modalità del ferro; prevede, pertanto, il rafforzamento delle reti esistenti mediante gli interventi di raddoppio, di ammodernamento e potenziamento, in un'ottica di integrazione e di ammagliamento, nonché la realizzazione di interconnessioni tra le stesse, la realizzazione di nodi d'interscambio per favorire l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto e per la realizzazione dei nodi di servizio.

In una visione più generale si può dire che il sistema dei trasporti della regione Campania ha necessità ed urgenza di una "messa in rete" che possa favorire lo sviluppo del trasporto di persone e di merci all'interno del territorio regionale e tra questo e le Regioni limitrofe e l'intero Mezzogiorno.

Per una più incisiva azione programmatica regionale avente quale obiettivo una razionalizzazione del sistema ferroviario in Campania, è stato sottoscritto in data 9.5.1996 un Accordo Quadro tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, la Regione Campania, la Società Ferrovie dello Stato SpA e la Società TAV SpA. L'occasione per la proposta del predetto Accordo Quadro è emersa nell'ambito dell'approvazione del progetto definitivo della tratta Roma-Napoli della ferrovia ad Alta Velocità. Tale importante infrastruttura, pur venendo ad incidere in maniera violenta sul territorio, rappresenta, nel settore della mobilità nazionale, un momento determinante in quanto la prospettiva di dedicare a tale linea i collegamenti veloci con il resto dell'Italia e con l'Europa, consente la possibilità di destinare al trasporto regionale e locale le tratte attualmente ancora operanti prioritariamente nell'ambito nazionale.

Gli impegni assunti con l'Accordo Quadro del 9.5.1996 configurano un nuovo assetto della rete ferroviaria regionale dedicata ad un uso principalmente regionale e locale, anche tramite il potenziamento e l'ammodernamento sia di tratte FS (allegato A dell'Accordo) sia delle ferrovie in concessione (allegato B) operanti sul territorio e che fanno della Campania una delle Regioni italiane con la più ricca rete di linee ferroviarie.

Tenuto presente che il predetto Accordo rappresenta una intesa istituzionale, programmatica e gestionale, i successivi Accordi Procedimentali già sottoscritti e da sottoscrivere hanno dato e daranno attuazione agli impegni presi sia in termini di progettualità infrastrutturali sia in ordine al reperimento delle risorse.

Questi impegni programmatici, sono stati successivamente verificati e sostanzialmente riconfermati, con l'Accordo del 02.05.2001 tra il Ministero dei Trasporti, la Regione Campania, FS e TAV.

Tenendo conto che tale Accordo è successivo all'approvazione del Piano Generale dei Trasporti (deleberazione CIPE n° 1 dell'01.02.2001) e che l'Accordo stesso è sottoscritto dal Ministero dei Trasporti, si può quindi considerare esplicitamente verificata la coerenza tra il quadro di programmazione nazionale e quello regionale nel settore ferroviario.

2. STRUTTURA INSEDIATIVA E DOMANDA DI MOBILITÀ

Nel presente paragrafo viene delineato un quadro sintetico di riferimento sulle caratteristiche del territorio e della mobilità.

I dati esposti sono stati ricavati dal censimento ISTAT del 1991, dal Conto Nazionale dei Trasporti del 1996 e dalla pubblicazione edita nel 1994 dal Ministero dei Trasporti riguardante il Trasporto Pubblico Locale, oltre a quelli disponibili all'interno di FS, pertanto potrebbero essere in qualche caso superati rispetto allo stato attuale.

Il territorio regionale presenta la più alta densità demografica del Paese (414 ab/kmq). La popolazione (oltre 5,6 ml di abitanti) è concentrata in modo particolare nelle Province di Napoli e Caserta e lungo la fascia costiera (il 54% della popolazione risiede nella sola Provincia di Napoli). Oltre i capoluoghi, altri centri importanti della Regione sono Pozzuoli, Torre del Greco, Ercolano, Portici, Giugliano, Castellammare di Stabia e Casoria (che complessivamente superano i 500.000 abitanti).

I pendolari, che effettuano viaggi extraurbani, erano circa 711.000 nel 1991, il 97% dei quali si spostava all'interno della Regione. I pendolari in uscita dalla Regione erano circa 14.000 (gran parte con destinazione nelle Province di Roma, Frosinone e Potenza), mentre quelli in ingresso nella Regione erano circa 5.000 (quasi tutti con origine nelle Province di Potenza e Latina).

La rete ferroviaria è utilizzata da circa 121.000 pendolari, pari al 17% del totale. E' un valore rilevante, fra i più alti del Paese, dovuto sia allo stato di congestione della rete stradale, sia alla dotazione di infrastrutture ferroviarie presente nell'area più densamente popolata. La ferrovia svolge un ruolo ancora più efficace sulla parte di domanda che supera i confini della Regione: le percentuali in questo caso arrivano rispettivamente al 32% e al 36% dei pendolari in uscita ed in ingresso.

La Regione ha zone di altissimo interesse turistico sia a livello nazionale che internazionale; è dunque presente anche una consistente domanda di trasporto turistico (si contano circa 5,4 milioni di viaggi l'anno per motivi turistici con destinazione nella Regione), che si avvale anche dei servizi ferroviari locali. Complessivamente (compresi gli spostamenti occasionali) il servizio ferroviario locale delle FS raccoglie circa 1,72 mld di passeggeri per chilometro (passxkm) all'anno.

Il mezzo di trasporto più impiegato è comunque l'automobile, soprattutto per gli spostamenti interni alla Regione, per i quali è scelta nel 53% dei casi. La rimanente quota di spostamenti interni è soddisfatta in prevalenza dalle autolinee (24%). I servizi di autolinea extraurbani di concessione regionale raccolgono circa 1,1 mld di passxkm all'anno.

3. INFRASTRUTTURE E SERVIZI DI TRASPORTO ATTUALI

Il sistema del trasporto su ferro in Campania è costituito dalla rete delle linee FS di livello nazionale e regionale e dalla rete delle ferrovie in concessione ed ex Gestione Governativa, nonché dalle linee ferroviarie urbane.

L'armatura portante del sistema, per la parte delle linee FS, è composta dalle direttrici di preminente interesse nazionale quali la Roma-Napoli-Salerno-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria e la Napoli-Caserta-Benevento-Foggia-Bari (che è la linea trasversale più importante del Centro-Sud dell'Italia), nonché dalle direttrici interne quali la Caserta-Vairano-Cassino-Roma e la Caserta-Cancello-Nola-Salerno. Su tale trama di direttrici nazionali, si innestano le altre linee FS, tra cui la Benevento-Avellino-Salerno.

Sull'insieme delle linee suddette si articola il servizio ferroviario di interesse regionale in concessione di esercizio alla Soc. TRENITALIA S.p.A. Per lo svolgimento del programma d'esercizio di tale servizio, la Regione Campania è subentrata al Ministero dei Trasporti e della Navigazione nella stipula del Contratto di Servizio con la soc. TRENITALIA S.p.A., ai sensi dell'art. del D.L. 422/1997 e successive modifiche ed integrazioni (il Contratto di Servizio è stato sottoscritto in data 22.06.2001 per il periodo 01.01.2001 - 31.12.2001).

L'armatura ferroviaria regionale è dunque completata dalle linee in concessione alla SEPSA (ferrovie Cumana e Circumflegrea) e dall'insieme delle linee in Gestione Governativa, costituito dalle linee della Circumvesuviana, da quelle dell'Alifana (tronco alto e tronco basso) e dalla linea Benevento-Cancello, via valle Caudina.

Dall'01.01.2001, tali linee sono passate in proprietà alla Regione in base al DPCM del 16.11.2000.

La rete delle ferrovie in concessione alla SEPSA SpA, è costituita dalle linee:

- Cumana, in esercizio sul percorso Napoli Montesanto-Bagnoli-Pozzuoli-Torregaveta (raddoppio in corso), lunga 20 km ed alimentata a 3.000 V c.c.;
- Circumflegrea, in esercizio sul percorso Napoli (Montesanto)-Soccavo-Pianura-Quarto-Licola-Torregaveta (raddoppio in corso), lunga 27 km ed alimentata a 3.000 V c.c.

La rete della ferrovia ex Gestione Governativa, oggi Società **Circumvesuviana s.r.l.** si sviluppa per circa 170 km; ha la particolarità di usare uno scartamento ridotto rispetto allo standard FS e di essere alimentata con una tensione di 1.500 V c.c.; essa è costituita dalle seguenti linee:

- linea Napoli-Nola-Baiano;
- linea Napoli-Ottaviano-Poggiomarino-Sarno;
- linea Napoli-Torre Annunziata-Sorrento;
- linea Torre Annunziata-Poggiomarino;
- linea Pomigliano d'Arco-Alfa Sud (con prolungamento per Acerra in costruzione);

- linea S. Giorgio-Volla (in costruzione) con prolungamento (previsto) da Volla fino alla stazione Alta Velocità ad Afragola della linea A.V. Roma-Napoli.

La ferrovia **Alifana** è costituita dalle due linee:

- tronco alto (in esercizio) Piedimonte Matese-S. Maria C.V., lungo 41 km e con alimentazione a 3.000 V c.c., dal quale è possibile il proseguimento per Napoli mediante la linea FS S. Maria C.V. - Caserta-Cancello-Napoli;
- tronco basso Napoli-Giugliano-Aversa-S. Maria C.V., in costruzione grazie ai finanziamenti erogati ai sensi delle leggi 86/1976, 910/1986 e 211/1992.

La ferrovia **Benevento-Cancello, via valle Caudina**, è costituita da una linea lunga 47 km ed alimentata a 3.000 V c.c., sulla quale al momento è in corso un insieme di interventi funzionali di ammodernamento e potenziamento ai sensi della legge 910/1986 e dalla quale è possibile proseguire sulla linea FS da Cancello a Napoli.

I dati di esercizio più significativi del servizio ferroviario FS di interesse Regionale sono riportati nella tabella 1, mentre i servizi prodotti sulle linee ferroviarie non-FS sono riportati nella tabella 2.

- Tab. 1 - Dati di esercizio del servizio ferroviario FS in Campania. Anno 1998.

Estensione della rete ferroviaria	
Km di linee di interesse locale	427
Km di linee di interesse nazionale	506
Estesa complessiva della rete [km]	933
Offerta di trasporto	
Treni x km [milioni]	9,3 servizi Regionali
	2,6 servizi Extraregionali
Bus x km sostitutivi [milioni]	1,7
Offerta complessiva [milioni di veicxkm]	13,6
Domanda passeggeri servita	
Passeggeri x km [miliardi]	1,17 servizi Regionali
	0,55 servizi Extraregionali
Passeggeri x km totali [miliardi]	1,72

Fonte: Documenti FS delle giornate di lavoro sulla regionalizzazione del trasporto locale ferroviario

- Tab. 2 - Dati di esercizio del servizio ferroviario non-FS in Campania. Anno 1998.

Società Esercente	Linea ferroviaria	Numero corse giorno feriale	Treni x km annui
SEPSA	Cumana	183	864.120
	Circumflegrea	100	738.530
	Totale	283	1.602.650
Circumvesuviana	Napoli-Baiano	117	886.897
	Napoli-Sarno	76	857.762
	Napoli-Sorrento	80	1.162.472
	Napoli-T. A. -Poggiomarino	93	804.724
	Totale	366	3.711.855
Alifana	S. Maria C. V. -Piedimonte d'A.	21	507.960
Ferrovie Beneventane	Benevento-Cancello-Napoli	24	520.430
	Totale complessivo	694	6.342.895

Le linee dei trasporti su ferro nelle aree urbane sono costituite dalle seguenti infrastrutture:

- a) linea 1 della Metropolitana di Napoli, in esercizio sulle tratte Piscinola-Piazza Vanvitelli e Piazza Vanvitelli - Museo (su quest'ultima con servizio provvisorio a navetta su unico binario) ed in costruzione per il completamento della tratta Vanvitelli - Dante e sulla successiva tratta Dante - Garibaldi;
- b) linea ferroviaria FS Gianturco-Pozzuoli (passante urbano FS), linea 2 della rete metropolitana di Napoli;
- c) linea 6 della metropolitana di Napoli Mostra (Campi Flegrei) - Piazza Municipio, già realizzata, ma non operante, nella tratta Augusto - Mergellina e in costruzione nella tratta funzionale Mostra - S. Pasquale;
- d) impianti delle funicolari "Montesanto", "Centrale", "Chaia" e "Mergellina", tutte nella rete dei trasporti su ferro della città di Napoli;
- e) linea metropolitana di Salerno, costituita dal III binario in affiancamento alla rete FS sulla tratta Salerno-Stadio Arechi (in costruzione).

Il principale nodo dell'intera armatura ferroviaria nazionale e regionale è costituito dalle stazioni di Napoli Centrale e Napoli-Piazza Garibaldi, le quali sono collegate, mediante un corridoio servito da tappeto mobile, con la stazione di Napoli-collegamento FS della ferrovia Circumvesuviana. Nella stazione di Napoli Centrale si attestano anche i servizi ferroviari dell'Alifana e della Ferrovia Benevento - Napoli via valle Caudina. Sempre nella stazione di Napoli Centrale, si attesteranno i servizi di collegamento ad alta frequenza con la stazione dell'Alta Velocità ad Afragola.

La programmazione regionale in materia di trasporto ferroviario ha individuato da tempo la necessità di realizzare un nodo ferroviario alternativo e di supporto a quello di Napoli Centrale, per cui già nel Piano Regionale dei Trasporti approvato con la legge regionale 8/9/1993 n. 34, viene proposta la localizzazione di una stazione ferroviaria sulla linea ad Alta Velocità (AV) Roma-Napoli, nell'area di Afragola, verso la quale dovranno confluire le linee ferroviarie esistenti e che dovrà garantire l'accessibilità dal sistema stradale.

Il progetto della predetta stazione è stato presentato dalle società FS e TAV, ed è stato approvato nella conferenza dei Servizi conclusasi il 30/7/1999 presso il Ministero dei Trasporti e della Navigazione insieme all'approvazione dei seguenti interventi:

- a) adeguamento del tratto AV Roma-Napoli dal km 209+760 al km 216+616;
- b) variante linea Canello-Napoli dal km 0+000 al km 12+485;
- c) ferrovia Circumvesuviana - tratto dal km 0+880 al km 54+043 (stazione AV ad Afragola).

Come è noto, il D.L. 19.11.1997 n°422 dispone il conferimento dallo Stato alle Regioni delle funzioni e dei compiti di programmazione e di amministrazione inerenti le ferrovie in concessione e quelle delle ex gestioni governative, affidate, ai sensi della legge 662/1996, alla FS per la ristrutturazione e per un periodo di tre anni cioè dal 1.1.1997 al 31.12.1999 e successivamente prorogato al 31.12.2001.

Le ex gestioni governative, dopo in periodo di ristrutturazione, sono diventate rispettivamente Società Circumvesuviana s.r.l. e Società Ferrovie Alifana e Benevento - Napoli s.r.l. .

In virtù di quanto sopra, le Regioni subentrano allo Stato quali Enti concedenti delle ferrovie in concessione ed ex gestione governativa, previo Accordo di Programma con il Ministero dei Trasporti e della Navigazione. L'Accordo è stato sottoscritto in data 10.02.2000.

Nell'ambito del predetto Accordo sono stati individuati gli interventi di ammodernamento e di raddoppio finalizzati al raggiungimento del risanamento tecnico delle menzionate infrastrutture e delle necessità di materiale rotabile.

Dall'01.01.2001, già come detto, le ferrovie in concessione ed ex gestione governativa sono passate alla competenza amministrativa della Regione Campania.

In data 22.06.2001 sono stati sottoscritti con le predette ferrovie i Contratti di Servizio per il periodo 01.01.2001 - 31.12.2001.

4. I CRITERI DI INTERVENTO

L'armatura ferroviaria innanzi descritta è più densa nell'area regionale maggiormente abitata, corrispondente alla fascia metropolitana costiera comprendente l'intero territorio della provincia di Napoli e significative quote dei territori provinciali di Caserta, Avellino e Salerno. In quest'area sono evidentissimi e fortemente penalizzanti per la mobilità delle persone e, più in generale, per la vivibilità delle aree urbane, i fenomeni di congestione del traffico e le problematiche connesse, che evidenziano ed esaltano le debolezze e le criticità del sistema di trasporto pubblico, quali la scarsa permeabilità delle aree, l'insufficiente grado di integrazione tra le reti, la ridotta disponibilità di idonei nodi attrezzati per l'interscambio tra le diverse modalità del TPL, la bassa velocità commerciale, l'addensamento dei servizi ferroviari sulle linee di adduzione a Napoli Centrale e Piazza Garibaldi, gli squilibri dei carichi sulle diverse reti.

La restante area regionale, costituita dalle zone più interne, è invece penalizzata da una debole armatura della rete ferroviaria, che, tra l'altro, subisce la pressante concorrenza dei servizi su gomma, i quali utilizzano veloci e diretti percorsi autostradali quali Napoli-Avellino, Caserta-Salerno e Salerno-Mercato S. Severino-Avellino. In questo scenario risultano non concorrenziali i servizi ferroviari da Benevento ad Avellino e Salerno e da Avellino per Napoli, Caserta e Salerno.

Dalle analisi condotte emerge la necessità di operare con due obiettivi paralleli:

- **potenziamento dei sistemi di mobilità urbana;**
- **realizzazione del Sistema Ferroviario Metropolitan Regionale**, con particolare riferimento alla conurbazione Napoli-Caserta ed all'area di Salerno-Fisciano.

I servizi ferroviari possono essere raggruppati in tre grandi classi:

- **servizi urbani ad alta frequenza**, le cosiddette Metropolitane, caratterizzati principalmente da brevi distanze tra le stazioni servite (nell'ordine di 1-2 km), dall'impiego di materiale rotabile capace di forti valori dell'accelerazione e dall'elevata frequenza dei passaggi;

- **servizi extraurbani Regionali**, (ivi compresi i servizi extraurbani ad alta frequentazione quali quelli della relazione circolare Napoli-Aversa-Caserta-Cancello-Napoli) utilizzati soprattutto dai viaggiatori di tipo sistematico (cioè pendolari per lavoro o per studio), interessati a spostamenti di breve e media lunghezza, in genere contenuta entro un raggio dell'ordine dei 100 km. I convogli effettuano servizio in tutte le stazioni del loro percorso e in base al livello di domanda da soddisfare viene fissata la frequenza dei passaggi ed il numero di posti che deve offrire il materiale rotabile impiegato, il quale non deve necessariamente avere elevate caratteristiche prestazionali in termini di accelerazione e di velocità massima;

- **servizi extraurbani a lunga percorrenza**, effettuati con treni Interregionali, Espressi, Intercity ed Eurostar, caratterizzati dal ridotto numero di fermate lungo il percorso e dall'impiego di materiale rotabile capace di elevati valori della velocità massima.

L'attrezzaggio tecnologico delle linee ferroviarie deve garantire sia la sicurezza che la regolarità dell'esercizio. Per consentire l'elevata frequenza del servizio che caratterizza una Metropolitana Urbana, occorrono sofisticati sistemi di controllo e comando, che facciano capo ad un unico centro operativo. Nel caso delle linee extraurbane destinate ai servizi Regionali, date le minori frequenze può essere sufficiente per ottenere gli stessi obiettivi (di sicurezza del viaggio e regolarità del servizio), l'impiego di tecnologie meno sofisticate e costose. Sulle linee interessate anche dai servizi ferroviari di lunga percorrenza e dal transito di convogli a velocità elevate, occorre, invece, l'uso di specifiche tecnologie da impiegare sia nell'attrezzaggio tecnologico della linea che nella costruzione del materiale rotabile, per mantenere elevato lo standard della sicurezza.

Con l'espressione "**Metropolitana Regionale**" si intende indicare un servizio ferroviario extraurbano effettuato sulle linee che collegano le aree metropolitane generatrici di una consistente domanda di trasporto con il *bro hinterland*, con frequenze medio-elevate (nell'ordine dei 15÷30 minuti) ed impiegando materiale rotabile ad alta capacità. Il **Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale** (o Metropolitana Regionale) dovrà essere un sistema integrato di trasporto di qualità, che privilegia la ferrovia come elemento portante ed ha come obiettivo principale di soddisfare le esigenze di mobilità della Regione, riducendo nel contempo l'inquinamento ambientale, la congestione e l'incidentalità sulle strade e aumentando il comfort di viaggio dei passeggeri. L'integrazione treno-autobus-mezzo privato è la condizione necessaria per raggiungere il successo: l'esperienza mostra infatti come il solo potenziamento di una parte del sistema, ad esempio la ferrovia, non sia sufficiente a raggiungere anche uno solo degli obiettivi sopra elencati. La carenza di adeguati punti di interscambio gomma-ferro, la mancanza dell'integrazione tariffaria e di un'efficace informazione all'utenza possono, infatti, ridurre di molto i risultati che invece si possono conseguire con un'adeguata integrazione.

Per raggiungere gli obiettivi sopra accennati bisogna invece realizzare un sistema di trasporto in grado di offrire un servizio di qualità tale da indurre le persone a *scegliere* il mezzo pubblico invece che quello privato, e che naturalmente rispetti i vincoli economici, finanziari, tecnici e ambientali. In sostanza, dati gli obiettivi ed i vincoli, ed elaborata una proposta di modello di esercizio, da questa si derivano gli interventi di adeguamento delle infrastrutture e degli impianti, verificando i vincoli economici, finanziari e tecnologici.

Questo approccio progettuale (la progettazione di sistema vedi fig. 1) si differenzia sensibilmente da quello tradizionale, che poneva scarsa attenzione al modello di esercizio del sistema privilegiando invece il potenziamento dell'infrastruttura, talvolta senza avere un'adeguata cognizione di quali obiettivi raggiungere e di quale modello di esercizio fosse più adatto al loro perseguimento.

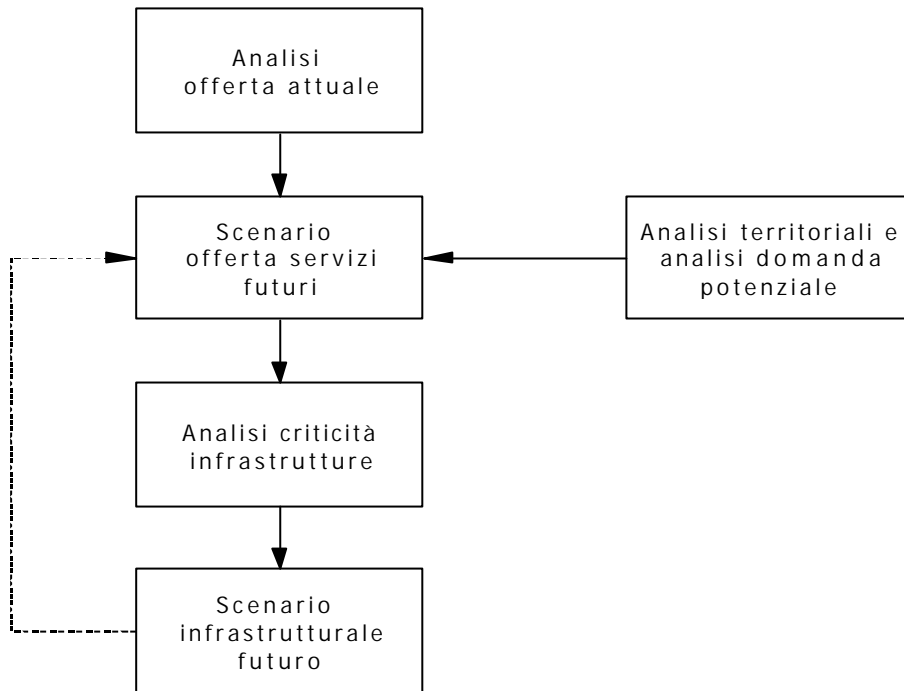


Figura 1: Articolazione dei passi fondamentali della progettazione di sistema

Il modello di esercizio della Metropolitana Regionale si costruisce sulla base della domanda attuale e potenziale (che oggi usa l'autolinea e il mezzo privato) e seguendo il criterio di massimizzare l'accessibilità al sistema, tenendo conto dei costi di realizzazione e gestione di nuove stazioni e di adeguamento delle esistenti alle esigenze dell'intermodalità.

Il numero di viaggiatori che sceglieranno il nuovo servizio ferroviario integrato, invece che l'automobile o l'autobus, viene stimato mediante un sistema di modelli matematici di simulazione.

Si verifica poi se le attuali infrastrutture ferroviarie sono in grado di assicurare un servizio affidabile quando le tratte saranno impegnate dai treni dei servizi della Metropolitana Regionale (e, su qualche linea, anche da quelli dei servizi di media-lunga percorrenza e dai treni merci). In questo modo si possono evidenziare i casi in cui è necessario un potenziamento mirato dell'infrastruttura, sia sulle linee che nei nodi.

Le componenti fondamentali del progetto di sistema della Metropolitana Regionale sono:

- il modello di esercizio ferroviario, ossia quali relazioni OD servire direttamente, con quale frequenza e con che tipo di servizio;
- la riorganizzazione della rete delle autolinee, integrata con la rete ed i servizi ferroviari;
- la massimizzazione dell'accessibilità al sistema mediante l'adeguamento dei punti di interscambio ferro-gomma, la realizzazione di nuove stazioni, l'integrazione tariffaria tra i vettori;
- la proposta di nuovi elementi della rete ferroviaria al fine di massimizzare l'effetto rete del sistema, chiudendo i collegamenti mancanti;

- l'adeguamento del materiale rotabile alle esigenze di capacità del servizio, di comfort dei viaggiatori, del livello di prestazione voluto per il servizio (=velocità commerciale);
- l'attivazione di servizi complementari.

Il modello di esercizio è il componente del sistema più importante nel determinare il successo della Metropolitana Regionale. Le esperienze ad oggi realizzate mostrano che un servizio ferroviario attrattivo per la clientela deve essere:

- ✓ **cadenzato**, cioè con partenza sempre allo stesso minuto e frequenza costante nell'arco della giornata (salvo eventualmente le ore di morbida della domanda). Il cadenzamento è già stato iniziato da qualche anno da FS su alcune relazioni, ma è ancora lontano dall'essere adottato sistematicamente per vincoli di esercizio e di compatibilità fra servizi locali e di media-lunga percorrenza;
- ✓ "**ad appuntamento**" (*rendez-vous*). Per offrire servizi attrattivi ed in grado di conquistare mercati nuovi è fondamentale progettare un modello di esercizio che consenta di realizzare delle situazioni ottimali di coincidenza tra le diverse linee, in modo che i treni provenienti dalle varie direzioni arrivino quasi contemporaneamente nelle stazioni d'interscambio che saranno prescelte, e ripartano anche quasi contemporaneamente verso le diverse direzioni, per consentire dei trasbordi rapidi ed efficienti.

Si è detto che la Metropolitana Regionale sarà un sistema integrato inteso a privilegiare il trasporto su ferro come asse portante. È necessaria, pertanto, la riorganizzazione della rete delle autolinee, che avranno una funzione di raccolta e distribuzione dell'utenza alla ferrovia, ovviamente in coincidenza con gli orari dei treni. Si procederà quindi:

- ✓ per le autolinee che oggi svolgono servizio su percorsi in tutto o in parte sovrapposti alla ferrovia, a modificarne il percorso ed il servizio per svolgere una funzione di raccolta e distribuzione dell'utenza ;
- ✓ a proporre nuove autolinee complementari alla ferrovia, in particolare nuove linee di raccolta/distribuzione alle stazioni "di appuntamento" bus-treno, dove uno stesso autobus raccoglie i viaggiatori che scendono dai treni che allo stesso minuto fermano alla stazione provenendo da direzioni opposte, avendovi appena condotto i viaggiatori in partenza.

Gli interventi sulle infrastrutture riguarderanno principalmente:

- ✓ il **potenziamento della rete ferroviaria esistente** (raddoppi, elettrificazioni e opere connesse) per quanto necessario al funzionamento affidabile del modello di esercizio;
- ✓ i **nodi di interscambio tra autobus e treno e tra autovetture e treno**, che hanno un ruolo fondamentale per assicurare un accesso agevole alla Metropolitana Regionale;
- ✓ le **nuove stazioni**;
- ✓ i **nuovi elementi della rete ferroviaria** suggeriti dall'analisi della domanda per allargare il mercato potenziale della ferrovia e per aumentare la sua competitività nei confronti del mezzo privato, collegando nuove relazioni oggi non servite dal treno, anche con l'adozione

di tecnologie che possano integrarsi con quella ferroviaria per estendere l'attrattività del sistema di trasporto pubblico nel suo complesso.

Il **materiale rotabile**, come il modello di esercizio, è importante per produrre un servizio che sia appetibile alla clientela e induca le persone a scegliere il trasporto pubblico invece che il mezzo privato. È necessario, pertanto, un materiale rotabile specializzato per i diversi servizi della Metropolitana Regionale.

Il successo della Metropolitana Regionale, vale a dire il numero di persone che sceglieranno di viaggiare sul sistema integrato treno-bus invece che sul mezzo privato, dipende anche dalla capacità di offrire un servizio completo al di là del puro trasporto. Fra i servizi complementari i più importanti sono la *tariffazione integrata* e *l'informazione all'utenza*.

La tariffazione integrata è evidentemente la condizione necessaria per la integrazione tra le diverse modalità, in particolare tra autobus e treno, ma anche tra auto privata e treno, prevedendo tariffe di sosta agevolate nei parcheggi dei nodi d'interscambio per gli utenti del trasporto pubblico.

L'informazione all'utenza è uno degli aspetti oggi più carenti nel settore del trasporto pubblico locale, sia che si tratti di informazione prima del viaggio, durante l'attesa alla fermata o alla stazione, sia durante e anche dopo il viaggio. Nei casi in cui oggi essa è fornita, si tratta quasi sempre di un'informazione "statica": chi sta per iniziare un viaggio ed è in attesa ad una fermata, conosce l'orario nel quale è previsto debba transitare il mezzo atteso, ma raramente è informato di un eventuale disservizio in tempo utile per poter decidere a ragion veduta di cambiare la strategia di viaggio.

Il sistema che si propone di realizzare è articolato su un centro gestionale in grado di acquisire le informazioni sulla regolarità del servizio dei treni e degli autobus dalle aziende che forniscono i servizi di trasporto pubblico su gomma e ferro o direttamente dai mezzi in circolazione sulle linee e di diffonderli all'utenza attraverso una molteplicità di canali, oggi possibile grazie alla rapida evoluzione tecnologica del settore delle telecomunicazioni.

Già nei prossimi mesi, ad esempio, saranno disponibili sul mercato protocolli di comunicazione fra telefoni cellulari e una centrale informativa che permettono, ad esempio, di consultare un orario ferroviario con il proprio cellulare.

In questo modo si può ridurre considerevolmente quella barriera informativa che è uno degli elementi che scoraggia una quota di utenza potenziale dall'usare il TPL. Il sistema sarà esteso al monitoraggio dei parcheggi per informare in tempo reale sulla disponibilità di posti chi voglia recarsi con il mezzo privato alla stazione.

5. LINEE DI INTERVENTO PER LA RISTRUTTURAZIONE DELLA RETE FERROVIARIA REGIONALE NEL COMPLEMENTO DI PROGRAMMAZIONE

Gli obiettivi fissati nel Complemento di Programmazione per il P.O.R. 2000 - 2006, concernono lo sviluppo del trasporto regionale secondo la logica della integrazione fra le reti locali e le reti nazionali e fra i diversi modi di trasporto, oltre che della riduzione dell'impatto ambientale.

Il conseguimento di tali obiettivi dovrà essere conseguito attraverso:

- il completamento ed il potenziamento dei nodi intermodali;
- il raccordo delle strutture modali ed intermodali con la rete nazionale e regionale;
- il completamento del sistema della mobilità regionale su fero intervenendo sulle criticità e realizzando il progetto della rete di metropolitana regionale;
- lo sviluppo del trasporto passeggeri via mare.

Senza pregiudicare la possibile revisione del POR e la messa a punto di strumenti di programmazione regionale dei trasporti in relazione con lo "strumento operativo per il Mezzogiorno" previsto dal QCS, gli interventi "invarianti" coerenti con il complemento di programmazione riguarderanno, per il settore ferroviario:

A - l'adeguamento ed il potenziamento delle strutture nodali ed internodali regionali con particolare riguardo al sistema degli interporti, ai nodi di interscambio ferro-ferro, ferro - gomma, al sistema dei servizi a terra per gli aeroporti e per il cabotaggio;

B - l'adeguamento e la velocizzazione del sistema delle ferrovie regionali, con particolare attenzione anche al traffico merci;

C - Il completamento del sistema della "Metropolitana Regionale", ivi compresa la introduzione di sistemi di controllo e tecnologie avanzate per la sicurezza e la gestione efficiente dei trasporti.

6 - IL CONCETTO DI "INVARIANTE".

Nell'attuale fase del processo di programmazione regionale dei trasporti, sono opportune alcune precisazioni sul concetto di "invariante" cui si è fatto riferimento nella selezione degli interventi proposti.

Tali precisazioni derivano dalla considerazione che il processo di pianificazione è un processo dinamico.

Il riposizionamento degli obiettivi nelle diverse fasi di avanzamento dipende da possibili differenziazioni negli indirizzi politici, dalla evoluzione del contesto normativo e istituzionale, ma anche dai risultati e dagli avanzamenti delle azioni intraprese nelle fasi precedenti.

Quest'ultimo elemento rappresenta generalmente un fattore che limita o comunque condiziona il livello di discontinuità tra le diverse fasi del processo, soprattutto quando il processo di pianificazione è riferito ad assetti infrastrutturale la cui realizzazione notoriamente richiede tempi lunghi che comportano molto spesso trascinalenti tra fasi successive di avanzamento dei piani .

Questo effetto di trascinalento determina il permanere di una serie di interventi tra successive fasi di piano e, ovviamente, tali interventi si configurano come "invarianti" nel momento di avvio delle nuove fasi della pianificazione regionale.

Ciò non toglie che un intervento "invariante " avviato in un determinato contesto di pianificazione, pur permanendo come intervento fisico possa vedere ridefinita la propria collocazione funzionale in un nuovo contesto di piano.

Questa progressiva ridefinizione e messa a punto degli assetti funzionali degli interventi è in buona misura fisiologica man mano che l'enfasi del processo passa dalla fase progettuale e realizzativa alla fase di utilizzazione (e quindi funzionale); ma è particolarmente rilevante nei momenti in cui si verificano cambiamenti negli assetti normativi che modificano i ruoli e le responsabilità dei diversi soggetti .

Come è noto, l'attuale momento, per quanto riguarda le regioni italiane e quindi la regione Campania, è caratterizzato da un rilevante cambiamento dei ruoli e delle responsabilità nel settore dei trasporti.

Con la legge di riforma del trasporto pubblico locale (D.L.gs 422/97 e successive modifiche ed integrazioni) e i relativi decreti attuativi, dal 1.1.2001 la regione è competente per quanto riguarda i trasporti locali, con qualsiasi modo di trasporto essi siano effettuati.

Le competenze regionali in merito sono quindi passate dal solo sistema dei servizi di bus all'intero sistema dei trasporti : stradali, ferroviari e marittimi.

Appare evidente che, rispetto a settori chiave per l'organizzazione dei servizi di trasporto pubblico come, ad esempio, quelli ferroviari, il ruolo della regione passa da un ruolo di interlocutore politico nei confronti dei soggetti dotati di competenze e responsabilità operative, ad un ruolo di soggetto dotato di tutti i poteri relativi all'organizzazione e alla gestione dei servizi nel proprio territorio.

Appare altrettanto evidente che il cambiamento normativo sposta l'enfasi del processo di pianificazione regionale dalla intesa con i livelli di pianificazione nazionale sui pacchetti infrastrutturale necessari per gli obiettivi regionali di sviluppo ad un sistema più complesso dove i pacchetti infrastrutturali non possono non essere visti se non assieme ai pacchetti di servizi di cui la regione ha responsabilità diretta sia di operazione che di spesa.

Questo ha portato a modificare l'approccio alla nuova fase - attualmente in avvio - della pianificazione regionale, che - semplificando - si può definire della pianificazione dei servizi versus le precedenti fasi prevalentemente orientate al disegno infrastrutturale.

Questo approccio, non comporta ovviamente l'abbandono dei disegni infrastrutturali ma rende questi ultimi direttamente interagenti con la concezione e la programmazione dei servizi.

Le sequenze che definiscono la collocazione delle "invarianti" nel processo di avanzamento della pianificazione e il loro contenuto sono schematicamente riportate nei prospetti 1 e 2 .

Nei termini sopra descritti, gli interventi "invarianti" sono comunque obbligati rispetto all'obiettivo di dare funzionalità operativa ad opere già avviate o a progetti riguardanti ben definiti comparti territoriali.

A tale scopo gli interventi "invarianti", sono identificati per *pacchetti* che raggruppano l'insieme dei progetti destinati a soddisfare un unico obiettivo funzionale; tali progetti permarranno anche nella successiva fase di programmazione 2002 - 2006.

7 - I CRITERI DI SELEZIONE.

I criteri di selezione dei progetti invariati fanno riferimento ovviamente agli obiettivi della misure individuati nel Complemento di Programmazione della Regione Campania per il periodo 2000 - 2006, ed alle modalità di valutazione ex ante riportate nelle linee guida.

Rispetto a tali modalità, e rispetto a quanto indicato nel documento dello Strumento Operativo per il Mezzogiorno ¹ si deve precisare che le opere considerate "invarianti" in questa sede, rientrano nella categoria degli interventi "già progettati e in parte (lotti funzionali) avviati a realizzazione".

a -La coerenza con gli obiettivi dell'asse prioritario

La strategia dell'asse VI nel Programma Operativo Regionale (POR) 2000-2006 per il settore dei trasporti è identificabile nella integrazione fisica e funzionale delle reti di trasporto a sostegno dello sviluppo sociale ed economico.

Gli obiettivi specifici delle azioni da porre in atto per realizzare la strategia dell'asse sono rispettivamente:

- il rafforzamento dei nodi terminali delle reti nazionali al fine di agevolarne l'accessibilità dal territorio in particolare per quanto riguarda i flussi delle merci;
- il rafforzamento delle interconnessioni tra le reti locali al fine di aumentare la utilizzazione delle infrastrutture di trasporto esistenti e la accessibilità alle residenze e ai posti di lavoro/studio;
- il miglioramento dell'accessibilità ai nodi delle reti nazionali e internazionali (aeroporti, stazioni delle rete ferroviaria nazionale, stazioni marittime ecc)per il traffico passeggeri;
- il riequilibrio modale sia a livello urbano che regionale in particolare verso modi di trasporto a basso impatto ambientale (ferrovia, nave).

Rispetto a tali obiettivi gli interventi contenuti nel pacchetto di invarianti tendono a conseguire:

- il rafforzamento del sistema di trasporto ferroviario attraverso il completamento di opere incompiute e quindi la loro disponibilità funzionale
- l'integrazione tra funzioni urbane e regionali in modo da aumentare il livello di utilizzazione delle infrastrutture
- l'accessibilità ai nodi del traffico nazionale e internazionale (aeroporto di Capodichino)
- il rafforzamento del sistema ferroviario.

Come precisato nella definizione di invariante, le opere contenute nei "pacchetti" individuati saranno comunque parte del progetto di sistema ferroviario metropolitano regionale .

¹ QCS 2000 - 2002 PON Trasporti - Strumento Operativo per il Mezzogiorno - Ministero dei Trasporti e della Navigazione - marzo 2001

Ciascun pacchetto di progetti "invarianti" è descritto in una scheda riportata in appendice.

b - La pertinenza con i criteri di selezione

Rispetto ai criteri selettivi di riferimento (v linee guida) e agli obiettivi specifici si rinvia alle schede in appendice per la pertinenza di ciascun pacchetto.

Più in generale si può osservare che:

- gli interventi contenuti nei pacchetti rispondono al **principio della concentrazione degli interventi** per aree (es pacchetto A: ferrovia Circumvesuviana; l'insieme degli interventi contenuti consegue il riassetto del sistema di accesso all'area orientale di Napoli).
- gli interventi contenuti nei pacchetti rispondono, anche se in misura ancora limitata al **principio di integrazione con altri interventi** ; anche se occorre rilevare che il processo di integrazione dei progetti di trasporto con i progetti integrati territoriali si sta progressivamente sviluppando e consolidando nella prassi dell'azione regionale.

In questo momento in tale contesto si collocano i progetti del pacchetto B che riguardano l'area Flegrea e si integrano con il progetto integrato territoriale dell'area medesima.

- infine, gli interventi contenuti nei pacchetti invarianti sono riconducibili anche alle cosiddette **priorità trasversali** ma solo in termini aggregati. In effetti non sono contemplate specifiche misure di attenuazione/prevenzione di impatti negativi per singolo progetto ma è l'insieme dei progetti che concorre alla riduzione degli impatti negativi.

Nella fattispecie gli impatti su cui agiscono i progetti sono quelli connessi all'aumento della quota modale del trasporto su ferrovia e alla conseguente riduzione della quota di spostamenti su auto: quindi tendenzialmente riduzione delle emissioni inquinanti e riduzione della congestione .

c. quantificazione degli obiettivi.

Poichè, come spiegato nei punti precedenti, l'insieme dei progetti invarianti si colloca in una fase di transizione del processo di programmazione e quindi la quantificazione degli obiettivi è in parte demandata esprimibile al nuovo assetto della programmazione regionale che è in corso di definizione e di concertazione .

E' possibile tuttavia quantificare, per ciascun pacchetto di interventi "invarianti", gli effetti interni al pacchetto stesso in termini di domanda attratta e quindi di domanda trasferibile da altri modi di trasporto. Di qui sono quindi deducibili in termini qualitativi i livelli di coerenza con gli obiettivi generali dell'asse e del POR Campania (v punto a).

Per le realtà locali in cui il processo di pianificazione dell'assetto dei trasporti risulta consolidato la valutazione degli obiettivi è riferita a tale assetto.

Questo vale, nella fattispecie, per il comune di Napoli che dispone di un Piano Comunale dei Trasporti approvato ed operante con riferimento al quale sono definiti gli obiettivi dei pacchetti "invarianti" A,B,C,D ed E (v schede).

8 . RACCORDO TRA Q.C.S. - STRUMENTO OPERATIVO PER IL MEZZOGIORNO E SCELTA DELLE INVARIANTI.

Il documento operativo per il Mezzogiorno, individua le seguenti strategie generali per le reti di interesse nazionale (SNIT):

- priorità alla soluzione dei problemi "di nodo" intesi come connessione delle reti di infrastrutture ferroviarie e stradali sia con le aree urbane sia con i terminali delle altre modalità di trasporto;
- creazione di itinerari con caratteristiche prestazionali il più omogenee possibili e differenziate per i diversi segmenti di traffico - viaggiatori di lunga e breve percorrenza, merci - allo scopo di massimizzare le capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creazione di itinerari che consentono lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferrovia con caratteristiche di sagoma adeguate al trasporto di container e casse mobili (anche high-cube), collegati con i porti hub di Gioia Tauro, Taranto (Freeways ferroviarie) ed i principali valichi alpini. Funzionale a questo obiettivo è il potenziamento del sistema dei centri di interscambio strada-ferrovia nel Mezzogiorno secondo una gerarchia tecnico-funzionale dei centri stessi (interporti, centri intermodali e piattaforme logistiche) e tenendo conto dei bacini di utenza potenziale;
- adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi, ferroviario e stradale, "tirrenico" ed "adriatico";
- rafforzamento delle maglie trasversali attraverso l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali dei corridoi Est-Ovest ferroviari e/o stradali: Lazio/Campania - Molise, Campania - Puglia e Campania - Basilicata - Puglia;
- miglioramento dei collegamenti Sardegna - Continente;
- integrazione a sistema dei terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale per soddisfare la crescente domanda di traffico passeggeri e merci con particolare riferimento agli interventi per lo sviluppo dei servizi di cabotaggio Ro-Ro.

Tali strategie dovranno generare strategie complementari a livello regionale, attraverso l'interazione con i Piani Regionali dei Trasporti ed attraverso strumenti di programmazione negoziata quali le IIP e gli APQ.

Gli strumenti di cui sopra sono in corso di negoziazione e nel loro ambito verranno collocate le parti di completamento dei pacchetti "invarianti".

Nel contempo il processo di coerenza tra la pianificazione nazionale e regionale avviene su progetti specifici di interesse nazionale nel momento in cui questi trovano necessità di collocazione nel territorio regionale.

In questo senso, la realizzazione del progetto AV/AC in territorio campano ha determinato la opportunità di verifica di questa con il sistema dei trasporti regionali e la messa in coerenza dei due sistemi.

Questo modo di procedere ha comportato la sottoscrizione di un Accordo Quadro in data 09.05.1996 e di una sua successiva verifica e messa a punto del 02.05.2001, nel quale gli interventi di interesse nazionale (AV/AC) e i connessi interventi sul sistema regionale sono resi tra loro coerenti.

Gli indirizzi con cui la Regione ha inteso pervenire a questa verifica di coerenza sono stati definiti con deliberazione di G.R. n° 1462 del 30.03.2001

In termini generali appare quindi evidente che gli elementi di coerenza tra il livello di pianificazione regionale e quello nazionale, data la recente approvazione di quest' ultimo (1), potranno avere influenza solo sulla programmazione operativa regionale del periodo 2002-2006.

Questo conferma l'impostazione data al problema delle invarianti (v. cap.6), e alla rilevanza , in questa fase, di un diverso approccio al modello di pianificazione regionale determinato sia dalla presenza di nuovi indirizzi di pianificazione nazionale ma soprattutto dal mutato contesto delle competenze in materia di trasporti tra regioni e stato.

(1) Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGT) è stato approvato con delibera CIPE n° 1 del 01.02.2001.

Il documento dello strumento operativo per il mezzogiorno (QCS 2000-2006) è stato emesso dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione nel marzo 2001.

Ed in questi termini, l'approccio suggerito nello strumento operativo (v. paragrafo 1d) e cioè di costruire il progetto infrastrutturale attraverso la preliminare costruzione di un progetto di servizi, risulta del tutto coerente con l'approccio con il quale è stato sviluppato e si sta mettendo a punto il progetto di sistema ferroviario regionale.

E' chiaro quindi, per quanto spiegato al cap 6, che tra la logica dei progetti "invarianti" il documento di PGT e lo strumento operativo per il mezzogiorno, non essendoci consequenzialità temporale, non può esserci coerenza diretta ma solo compatibilità.

Ed è certamente riscontrabile la compatibilità tra i progetti "invarianti" e gli obiettivi del PGT e dello strumento operativo .

In effetti:

- lo strumento operativo assume la continuità rispetto agli interventi di spesa finanziati in base a leggi operanti precedentemente al PGT, in particolare per ferrovie in concessione e gestione commissariale (v. cap 4):

- lo schema di rete ferroviaria nazionale prevista nello strumento operativo è lo stesso per il quale Ministero dei Trasporti, Regione Campania e FS SpA hanno sottoscritto- con l'accordo del 2.5.2001- impegni operativi, in particolare per il completamento prioritario della linea AV Roma-Napoli, per la prosecuzione della nuova linea a monte del Vesuvio fino a Battipaglia e per la verifica del collegamento Napoli-Bari secondo un tracciato più diretto (valle Caudina);
- lo strumento operativo pone nella soluzione dei problemi di nodo (in particolare quello di Napoli) l'enfasi della connessione tra i sistemi di trasporto locale e le direttrici nazionali;
- lo strumento operativo evidenzia la necessità dei collegamenti metropolitani con l'aeroporto di Capodichino e la sua integrazione con il sistema dei trasporti regionali.

Rispetto a tali indirizzi si riscontra che:

- tutti gli interventi "invarianti" attengono a programmi previsti da leggi nazionali di cui il PGT, pur in presenza di trasferimento di competenze alle regioni, garantisce il completamento;
- gli accordi quadro sottoscritti con Ministero e FS garantiscono intrinsecamente la coerenza tra progetti oggetto dell'accordo; e questo vale in particolare per il completamento della AV e la sua penetrazione nel nodo di Napoli con la quale, ad es il Pacchetto di Invarianti A è direttamente connesso. La realizzazione del raddoppio della tratta di Circumvesuviana da Poggioreale a Napoli condiziona infatti il completamento dell'ingresso della linea AV in Napoli Centrale;
- le opere dei pacchetti A e B, sono funzionali alla soluzione della accessibilità - nel nodo di Napoli - al sistema di trasporto ferroviario di livello nazionale rappresentato dalla linea AV e dalle direttrici di PGT Tirrenica e trasversale Napoli-Bari;
- le opere del pacchetto C rispondono direttamente all'obiettivo, previsto nello strumento operativo, di rendere accessibile l'aeroporto di Capodichino dal territorio, attraverso la rete metropolitana di Napoli.

9 . SCHEDE

PROSPETTO 1

COLLOCAZIONE DELLE "INVARIANTI" NELLE FASI DELLA PROGRAMMAZIONE REGIONALE DEI TRASPORTI

Fase 1 I PIANI DELLE INFRASTRUTTURE

CONTESTO NORMATIVO

La Regione opera prevalentemente come soggetto di intese, con competenze limitate al settore del trasporto pubblico con autobus

PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

Legge regionale 8/9/1993 n 34

ACCORDO QUADRO 9.5.1996

Per lo sviluppo dei trasporti ferroviari regionali
Ministero dei trasporti
Regione Campania
Ferrovie dello Stato
TAV

CONCERTAZIONE

Accordi di programma

Accordi procedurali

- Ministero Trasporti
- Regione
- Comuni
- Soggetti attuativi

Fase 2. AVVIO DEL PROCESSO DI REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE

IL NUOVO CONTESTO NORMATIVO

Riforma del t.p.l. L 422/97

La Regione, dal 01.01.2001, opera come soggetto dotato di competenze per l'intero settore trasporti

Segue prospetto 1

Fase 3. LA TRASFORMAZIONE DELL'APPROCCIO:
DAL PIANO DELLE INFRASTRUTTURE
ALLA PROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI

3.1 Scenario di breve periodo (2000-2002)

LE AZIONI INVARIANTI

3.2 Scenario di medio periodo (2002-2006)

IL PROGETTO DI METROPOLITANA REGIONALE (2001)

CONCERTAZIONE (2001)

AVVIO DEL PROCESSO DI REALIZZAZIONE (2002)

Direttrici ferroviarie.

La attuale rete delle ferrovie in concessione ed ex gestione governativa della Campania e della Metropolitana di Napoli - linea 1 -, è stata suddivisa in "Direttrici" al fine di individuare, rispetto la centralità dell'area napoletana, una distribuzione delle linee, e quindi dei servizi, gravanti sul capoluogo, che interessa la maggior parte dell'utenza pendolare (dalle Province a Napoli) e di quella specifica delle aree urbane metropolitane.

Le Direttrici sono state come di seguito individuate:

- Direttrice 1 : Napoli - Castellammare - Sorrento con diramazione S. Giorgio - Volla - Afragola. (ferrovia Circumvesuviana);
- Direttrice 2: Barra - Poggiomarino - Pompei - Torre Annunziata con diramazione Poggiomarino - Sarno (ferrovia Circumvesuviana);
- Direttrice 3: Napoli - Nola - Baiano con diramazione Pomigliano - Alfalancia - Acerra e bretella di collegamento con la linea S. Giorgio- Volla (ferrovia Circumvesuviana);
- Direttrice 4: Napoli - Cancellò - Benevento (ferrovia Benevento - Napoli via Valle Caudina);
- Direttrice 5: Napoli (Garibaldi) - Capodichino - Piscinola - Teverola (ferrovia Alifana);
- Direttrice 6: Teverola - S. Maria Capua Vetere - Piedimonte Matese (ferrovia Alifana);
- Direttrice 7: Napoli (Montesanto) - Pianura - Quarto - Licola - Torregaveta (ferrovia Circumflegrea);
- Direttrice 8: Napoli (Montesanto) - Bagnoli - Pozzuoli - Torregaveta (ferrovia Cumana)
- Direttrice 9: Bretella di collegamento, in costruzione, tra le ferrovie Cumana (stazione Mostra) e Circumflegrea (stazione Soccavo);
- Direttrice10: Metropolitana di Napoli linea 1*
- Direttrice 11: Metropolitana di Salerno

* la linea 1 della Metropolitana di Napoli, attualmente in esercizio sulla tratta Vanvitelli - Colli Aminei - Piscinola/Secondigliano e sulla tratta Vanvitelli - Museo (a navetta su unico binario) è in costruzione sulle tratte Vanvitelli - Dante e Dante - Garibaldi, mentre per il completamento dell'anello metropolitano svolgerà il servizio sulle tratte Piscinola - Capodichino (in costruzione) e Capodichino - Centro Direzionale - Garibaldi della ferrovia Alifana in forma promiscua con la predetta ferrovia.

PROSPETTO 2

LE AZIONI INVARIANTI (Scenario 2000-2002)

Pacchetto A	Direttrici 1 e 3
-------------	------------------

- Obbiettivi
- Completamento del sistema ferroviario di accesso orientale all'area di Napoli
 - Riconfigurazione funzionale del sistema (integrazione delle funzioni di ferrovia regionale con quelle di metropolitana urbana)

Interventi

raddoppio delle tratta Poggioreale Napoli
realizzazione del collegamento Pomigliano (Alfa Lancia) Acerra
realizzazione della linea S Giorgio - Volva
realizzazione tecnologie controllo accessi
realizzazione tecnologie Telecomunicazioni
realizzazione tecnologie asservimento

realizzazione del raccordo tra la linea s.Giorgio- Volva e la linea Nola-Napoli

Pacchetto B	Direttrici 7 , 8 e 9
-------------	----------------------

- Obiettivi: Potenziamento del sistema ferroviario dell'area flegrea Riconfigurazione funzionale del sistema (integrazione delle funzionisuburbane con quelle urbane)
- Interventi

completamento raddoppio della tratta Montesanto-Pianura (Circumflegrea)
raddoppio della tratto Pisani-Quarto (Circumflegrea)

realizzazione bretella Soccavo-Mostra
realizzazione del nodo di interscambio "Cilea"
tra Circumflegrea e metropolitana collinare di Napoli

raddoppio della tratta Dazio-Cantieri (Cumana)

Realizzazione della nuova stazione di Pozzuoli

V. Scheda B

Segue prospetto 2

Pacchetto C Direttrice 5 e 10

Obbiettivi Completamento linea metropolitana collinare di Napoli
Realizzazione del collegamento con l'aeroporto di Capodichino
Integrazione operativa con la ferrovia Alifana Piscinola Aversa
Allargamento dell'area di accessibilità all'aeroporto di Capodichino
Riconfigurazione tecnologica della ferrovia Alifana per renderla
compatibile con la circolazione dei treni metropolitani

Interventi

- Realizzazione della tratta Piscinola-Capodichino e interconnessione nella stazione Piscinola tra la ferrovia Alifana e Metropolitana di Napoli linea 1 "collinare"
- Realizzazione della tratta Dante - Garibaldi della linea 1 della Metropolitana di Napoli

realizzazione delle tratta Capodichino-Centro Direz.-Garibaldi

V. scheda C

Pacchetto D Direttrice 6

Obbiettivi: - Integrazione operativa (tecnologica) tra la tratta nord della
Alifana e della rete FS
- Realizzazione di un servizio continuo tra Piedimonte e Napoli

Interventi

Elettificazione della tratta Piedimonte- S: Maria Capua Vetere (staz.FS)

V scheda D

Segue prospetto 2

Pacchetto E	Direttrice: 2
-------------	---------------

Obiettivi. - Sviluppo del sistema di trasporto ferroviario per le relazioni tra e con le aree interna Vesuviane
- aumento dell'offerta di servizi nelle tratte più cariche (colli dibottiglia)

Interventi

raddoppio della tratta Ponticelli-Cercola (Circumvesuviana)
raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei
realizzazione tecnologie controllo accessi
realizzazione tecnologie Telecomunicazioni

interramento della stazione di Pompei

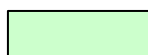
Pacchetto F	Direttrice 11
-------------	---------------

Obiettivi: - Realizzazione di un servizio metropolitano per l'area di Salerno attraverso la costruzione di un terzo binario specializzato lungo la linea ferroviarie FS esistente Salerno - Battipaglia;
- ridurre gli inconvenienti generati dal traffico veicolare di auto private ed autobus sul sistema viario urbano di Salerno.

Interventi

Realizzazione della tratta dalla Stazione "Salerno Centrale" alla stazione "Stadio Arechi"

Prosecuzione del binario per la tratta Stazio Arechi - Pontecagnano e poi fino a Battipaglia
Realizzazione della stazione di accesso all'aeroporto di Pontegagnano e delle attrezzature di interscambio



Interventi rendicontati



Interventi di completamento del pacchetto