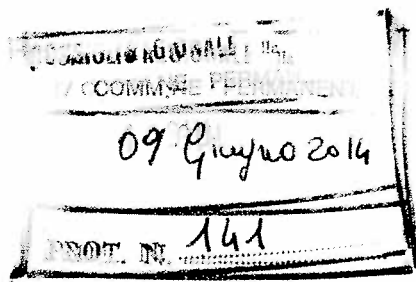




Consiglio Regionale della Campania
Settore Segreteria Generale
Servizio Decisioni amministrative consiliari



Al Presidente della
IV Commissione Consiliare permanente

Ai Presidenti dei Gruppi Consiliari

All'Assessore Regionale
per i rapporti Giunta - Consiglio Regionale

e p. c.

SEDE

Oggetto: Trasmissione documentazione ai sensi dell'art. 1, comma 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013.

REG. GEN. N°1053/II

Si assegna il provvedimento in oggetto a:

IV Commissione Consiliare permanente per il parere

La stessa si esprimerà nei modi e nei tempi previsti dal regolamento interno del Consiglio Regionale.

IL Dirigente dell'U.D.
Avv. Magda E. Abbrocini

Capo Dipartimento Segreteria Legislativa
Dott. Carlo D'Orta

Il Presidente
Pietro Foglia

Regione Campania



Il Presidente

9/6/14
C. Paolo Romano

GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA
Uffici di Diretta Collaborazione del Presidente
GABINETTO

Prot. 2014 - 0008536 /UDCP/GAB/CG del 12/05/2014 U

Fascicolo: VARIE -

ATTIVITÀ AMM.VA

REG. GEN. N.//II

Consiglio Regionale della Campania

Al Presidente del Consiglio Regionale
On. Paolo Romano

Prot. Gen. 2014.0012351/A

Del. 09/06/2014 09.56.30

Da CR A. SERDA

SEDE

Oggetto: trasmissione documentazione ai sensi dell'art.1, comma 89 L.R. 5/2013.

In applicazione di quanto previsto dall'art.1, comma 89 della L.R. n.5/2013, si trasmettono in allegato le proposte di deliberazione di G.R. per la definizione dei lotti di gara in cui suddividere il bacino unico regionale ottimale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, corredate dalle relazioni tecniche, affinché la IV Commissione consiliare permanente operi il preventivo esame.

Stefano Caldoro

Consiglio Regionale della Campania

SECRETARIA DEL PRESIDENTE

PROT. N° 821 DEL 12.05.2014

8
PUBBL
S/A

Giunta Regionale della Campania

ATTIVITÀ AMM.VA

REG. GEN. N.//II



VC 4
Avv. Giulio Vecchio

L'Assessore
ai Trasporti e Viabilità, Porti e Aeroporti, Demanio Marittimo

Prot 879/SP
30 APR. 2014

Al Presidente della Giunta Regionale

On.le Stefano Caldoro

SEDE

Oggetto: trasmissione documentazione ai sensi dell'art.1, comma 89 L.R. 5/2013.

Caro Presidente,

in applicazione di quanto previsto dall'art.1, comma 89 della L.R. n.5/2013, trasmetto in allegato le proposte di deliberazione di G.R. per la definizione dei lotti di gara in cui suddividere il bacino unico regionale ottimale dei servizi minimi di trasporto pubblico locale, corredate da relazioni redatte in collaborazione con l'Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile (ACAM), affinché le stesse vengano inviate al Presidente del Consiglio Regionale per il preventivo esame da parte della competente IV Commissione permanente.

Sergio Vetrella

Sergio Vetrella

GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA
Uffici di Diretta Collaborazione del Presidente
GABINETTO

Prot.2014 - 0008022 /UDCP/GAB/GAB del 04/05/2014 E
Fascicolo: VARIE -

**Art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013
Bacino unico regionale del Trasporto pubblico locale .
Rete dei servizi minimi TPL su gomma - Individuazione lotti**

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dal Settore e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Dirigente del Settore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO che

- a. Il complesso ed articolato settore del trasporto pubblico locale è stato, nel corso degli ultimi due decenni, oggetto di un processo di riforma iniziato, in ambito nazionale, con il Decreto Legislativo n. 422/97 emanato in attuazione della L. n. 59/97 sul decentramento amministrativo;
- b. Con il citato decreto sono state conferite a regioni ed enti locali le funzioni e i compiti amministrativi in materia di servizi pubblici di trasporto di interesse regionale e locale con qualsiasi modalità effettuati ed in qualsiasi forma affidati, e fissati i criteri di organizzazione dei medesimi;
- c. L'assetto normativo introdotto con detto decreto legislativo ha inteso avviare un processo di modernizzazione e liberalizzazione del settore del trasporto pubblico nel quale le Regioni rivestono un ruolo centrale di programmazione, coordinamento, finanziamento e controllo, mediante la definizione degli indirizzi per la pianificazione dei trasporti locali; la redazione del Piano regionale dei trasporti e dei Programmi triennali dei servizi; l'individuazione delle risorse da destinare agli investimenti e all'esercizio;
- d. In tale contesto di riforma, particolare valenza è stata data dal legislatore nazionale alle procedure concorsuali per l'individuazione degli affidatari dei contratti di servizio TPL, allo scopo di incentivare il superamento degli assetti monopolistici ed introdurre regole di concorrenzialità nella gestione dei servizi medesimi;

PREMESSO altresì che

- a. il trasporto pubblico locale è considerato, in ambito comunitario, servizio di interesse economico generale (SIEG), ed in quanto tale ritenuto di rilevante importanza per l'Unione Europea, sia perché valore comune a tutti gli Stati membri, sia per il ruolo di promozione nella coesione sociale e territoriale (art. 14 TFUE)
- b. in tale ottica, i servizi di interesse economico generale sono stati oggetto di una specifica disciplina comunitaria volta a perseguire da un lato l'obiettivo della qualità, sicurezza ed accesso universale ai servizi e dall'altro la esigenza di garantire, nel mercato di riferimento, il rispetto delle regole della concorrenza;
- c. con particolare riferimento al trasporto pubblico, detta disciplina è stata dettata dal Regolamento Ce n. 1370 del 23/10/2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia;

RILEVATO che

- a. In attuazione dei principi sanciti dalla normativa dianzi richiamata la materia dei servizi pubblici locali a rilevanza economica è stata oggetto di un importante intervento legislativo nazionale volto a perseguire l'efficienza dei servizi, la tutela dell'accessibilità ed universalità degli stessi, il superamento della frammentizzazione organizzativa e gestionale, la liberalizzazione della gestione;
- b. In particolare, l'art. 3 bis della legge n. 148/11 ha previsto che, a tutela della concorrenza, le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi

DATO ATTO che

- a. in attuazione di detti specifici compiti, con L.R. n. 5 del 6 maggio 2013 (legge finanziaria regionale 2013), art 1 comma 89, la Regione è stata individuata Bacino Unico Ottimale per lo svolgimento servizi TPL, ed è stata designata Ente di governo del medesimo
- b. ai sensi del citato comma, per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta Regionale sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:
- contenimento della spesa pubblica
 - liberalizzazione e concorrenza;
 - economie di scala;
 - differenziazione;
 - massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa;
- c. a tal fine è stato redatto da ACaM il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara – modalità automobilistica";
- d. il predetto documento, in applicazione dei criteri di cui al citato comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013 suddivide il Bacino unico regionale in 5 lotti come di seguito definiti

Lotto	Descrizione
1	Servizi nell'ambito della provincia di Salerno + Servizi del comune di Salerno
2	Servizi nell'ambito delle province di Avellino e Benevento + Servizi dei comuni di Avellino e Benevento
3	Servizi nell'ambito della provincia di Caserta + Servizi del comune di Caserta
4	Servizi nell'ambito della provincia di Napoli
5	Servizi del Comune di Napoli

TENUTO CONTO che

- a. ai sensi del comma 90 della legge regionale n. 5/13 la partecipazione degli Enti locali al processo di pianificazione, gestione e controllo dei servizi di TPL è garantita dalla Regione Campania attraverso la istituzione di un organo di raccordo istituzionale denominato Comitato di indirizzo e monitoraggio;
- b. con Regolamento approvato dal Consiglio Regionale nella seduta del 12/12/2013 e registrato al n. 10 del 20/12/2013, è stato disciplinato il funzionamento del predetto organo;
- c. con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 45 del 06/02/2014 è stato istituito il suddetto Comitato, insediatosi in data 18 febbraio 2014;
- d. nella seduta del 10 marzo 2014 è stata presentata proposta di individuazione dei lotti di gara relativamente al TPL su gomma, come descritta in premessa

DATO ATTO che sulla proposta in argomento è stata acquisita la valutazione della Commissione consiliare competente, secondo le previsioni del richiamato comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/13;

- e. **RITENUTO** di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara – modalità automobilistica" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;

VISTI

- a. la L. 422/1997
 b. la L.R. n. 3/2002;
 c. la L.R. n. 5/2013

PROPONE E LA GIUNTA IN CONFORMITA' A VOTO UNANIME**DELIBERA**

Sulla scorta dei motivi espressi in narrativa che di seguito si intendono integralmente riportati e trascritti:

1. di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara - modalità automobilistica"; allegato al presente atto per formarne parte integrante;
2. di individuare ai sensi dell'art. 1 comma 89 della L.R. n. 5/2013, sentita la Commissione Consiliare Trasporti e sulla base del Documento tecnico predisposto da ACaM , 5 lotti come di seguito descritti:

Lotto	Descrizione
1	Servizi nell'ambito della provincia di Salerno + Servizi del comune di Salerno
2	Servizi nell'ambito delle province di Avellino e Benevento + Servizi dei comuni di Avellino e Benevento
3	Servizi nell'ambito della provincia di Caserta + Servizi del comune di Caserta
4	Servizi nell'ambito della provincia di Napoli
5	Servizi del Comune di Napoli

3. di dare mandato alla Direzione Generale della Mobilità di procedere all'adozione di tutti gli atti e attività necessarie a dare concreta attuazione alla presente deliberazione;
4. di inviare il presente atto alla Direzione Generale per la Mobilità, al Dipartimento delle Politiche Territoriali, al BURC per la Pubblicazione



PROPOSTA PER LA DEFINIZIONE DEI LOTTI DI GARA MODALITA' AUTOMOBILISTICA

Proposta

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

Coordinamento

Ing. Sergio Negro (Direttore Generale)

Ing. Dario Gentile (Dirigente)

Gruppo di lavoro

Ing. Pierpaolo Carbone (Aspetti tecnico-trasportistici)

Dott.ssa Simona De Martino (Analisi di contesto)

Ing. Paolo Del Gais (Aspetti tecnico-trasportistici)

Ing. Francesca Mennitti (Analisi di contesto)



SOMMARIO

1 Premessa 3

2 Rete delle infrastrutture funzionali ai servizi di tpl su gomma 4

3 I lotti Automobilistici 14



1 PREMESSA

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

A partire dall'ambito del Bacino Unico Regionale, sulla base dei criteri prima indicati, sono stati definiti diversi "lotti", ognuno dei quali presenta specifiche peculiarità dal punto di vista dell'interazione trasporti/territorio, della dotazione infrastrutturale, della domanda di mobilità e dei flussi di spostamenti. La definizione di questi lotti è stata effettuata sulla base delle seguenti valutazioni:

- economie di scala: sono stati individuate delle dimensioni di lotti tali da garantire il perseguimento di economie di scala, attraverso l'uso ottimale dei principali fattori di produzione e, quindi, la diminuzione dei costi marginali di produzione del servizio;
- contenimento della spesa pubblica: viene garantito attraverso la individuazione di lotti che garantiscano il perseguimento di economie di scala, in termini dimensionali ma anche omogenei dal punto di vista territoriale, delle reti e del bacino di domanda servito;
- liberalizzazione e concorrenza: vengono perseguiti attraverso l'individuazione di lotti di dimensioni non coincidenti con il bacino regionale e comunque di dimensioni tali da non essere restrittivi verso l'apertura al mercato. Inoltre non vengono considerati lotti comprendenti sia servizi ferroviari regionali sia servizi automobilistici. Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza;
- differenziazione: nel settore del trasporto pubblico locale non si riconoscono forti economie di differenziazione, tuttavia nei lotti coesistono servizi urbani ed extraurbani;
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: viene perseguita attraverso l'accentramento a livello regionale e del comitato di indirizzo e di monitoraggio del tpl delle attività di programmazione, monitoraggio e controllo dei servizi di trasporto pubblico locale.



2 RETE DELLE INFRASTRUTTURE FUNZIONALI AI SERVIZI DI TPL SU GOMMA

L'assetto della rete stradale regionale risente dello sviluppo insediativo e produttivo sinora accennato.

Si vogliono evidenziare, di seguito, alcuni elementi di particolarità e/o di criticità della rete stradale e autostradale regionale. Si rappresenta che tutti i capoluoghi di provincia della regione Campania sono tra loro collegati direttamente da assi autostradali, ad eccezione di Caserta e Benevento, che sono collegate dalla strada statale "SS 7 Appia". Caratteristiche di singolarità sono da associare al tratto autostradale a pagamento della A3 "Napoli-Pompei-Salerno": tale infrastruttura costituisce il raccordo tra l'autostrada A1 "Milano - Roma - Napoli" e il tratto dell'autostrada A3 "Salerno - Reggio Calabria" in gestione ANAS. Oltre a tale funzione, la Napoli-Salerno rappresenta anche l'unica arteria di collegamento tra Napoli e la sua periferia orientale, che si estende verso la costiera Sorrentina e Amalfitana. Per tali ragioni, questa autostrada risulta interessata da flussi di traffico intensi, che hanno richiesto l'adeguamento delle caratteristiche geometrico-funzionali della stessa tramite un programma d'intervento, attualmente ancora in corso di completamento, di ampliamento a tre corsie della sede autostradale e di potenziamento di alcuni degli svincoli esistenti e di realizzazione di nuovi svincoli, al fine di migliorare la qualità e la sicurezza della circolazione. L'autostrada A3 Napoli - Salerno costituisce, inoltre, una delle arterie portanti a servizio dell'area Vesuviana, anche nel caso dell'eventuale necessità di esodo connesso al rischio Vesuvio. Problematiche di sicurezza stradale e di protezione civile connesse ancora all'emergenza "Vesuvio" investono, con particolare emergenza, anche la strada statale "SS 268 del Vesuvio", che necessita di interventi di raddoppio della carreggiata e di completamento del tratto di connessione con l'autostrada A3 Napoli - Salerno. Altre particolari criticità della rete sono costituite dalla presenza di opere incompiute, come l'asse attrezzato "Valle Caudina - Pianodardine", o non completamente integrate nella rete regionale, come la strada statale "SS 691 Contursi - Lioni", che non consentono la piena fruizione dei tratti già completati e la giusta valorizzazione degli investimenti connessi.

La viabilità statale, regionale e provinciale presenta, poi, criticità di varia natura, relative, in particolare, a problematiche di incidentalità, all'inadeguato livello di servizio su parte della rete e all'insufficiente grado di connessione della rete stessa. A queste si aggiungono criticità locali, quali la presenza di collegamenti interrotti da dissesti o ad alto rischio di instabilità per inadeguatezza del corpo stradale, o ancora itinerari con estremo degrado infrastrutturale e mancanza di percorsi alternativi.

La rete stradale regionale presenta, dunque, diverse problematiche, che necessitano sia di interventi infrastrutturali in sede che di interventi di completamento e riaggiornamento, ma anche di applicazione di tecnologie ITS per migliorare la gestione della rete stessa sotto diversi profili, sia economici, che ambientali, che di sicurezza, che - più in generale - di miglioramento della sostenibilità del trasporto regionale. Occorre rimarcare, infatti, che l'adeguatezza del sistema stradale è assolutamente fondamentale per assicurare la sicurezza e la qualità della circolazione e per garantire l'accessibilità sull'intera scala regionale, salvaguardando il diritto fondamentale alla mobilità anche nelle aree marginali e periferiche, non sempre servite dalla rete ferroviaria.

Passando ad illustrare, nel dettaglio, la dotazione di infrastrutture stradali e autostradali della Campania, si riporta, nella seguente tabella 2.68, un quadro sinottico della consistenza della rete, composta da



circa 25.000 Km di infrastrutture, suddivise tra autostrade, strade statali, regionali, provinciali e comunali, secondo l'articolazione definita dalla Tabella 1 alla .

Tabella 1: articolazione delle infrastrutture stradali regionali

<i>STRADE</i>	<i>km</i>
Autostrade	494
Strade statali	1.274
Strade regionali	1.599
Strade provinciali	6.480
Strade comunali	15.400
	circa 25.000

Nell'ambito della rete complessiva, estesa – come detto - circa 25.000 km, si può individuare la rete stradale di interesse regionale, visualizzata in Figura 1, ovvero l'insieme viario impegnato dalla quota prevalente della mobilità a carattere regionale. Detta rete ha un'estesa complessiva di circa 5.400 km e comprende le autostrade, le strade statali (ANAS), le strade regionali (ex-ANAS) e le provinciali principali, con almeno un nodo di intersezione con la rete regionale, statale e autostradale (circa 2.000 km). La rete di interesse regionale non include, di norma, le strade comunali e le strade provinciali a servizio, prevalentemente, della mobilità interna a ciascuna zona.

La dotazione di strade extraurbane, rispetto alla popolazione ed al parco veicolare circolante, è inferiore alla media nazionale, come evidenziato nella Figura 2 e nella Figura 4; è superiore, viceversa, la dotazione rispetto alla superficie territoriale (cfr Figura 3).

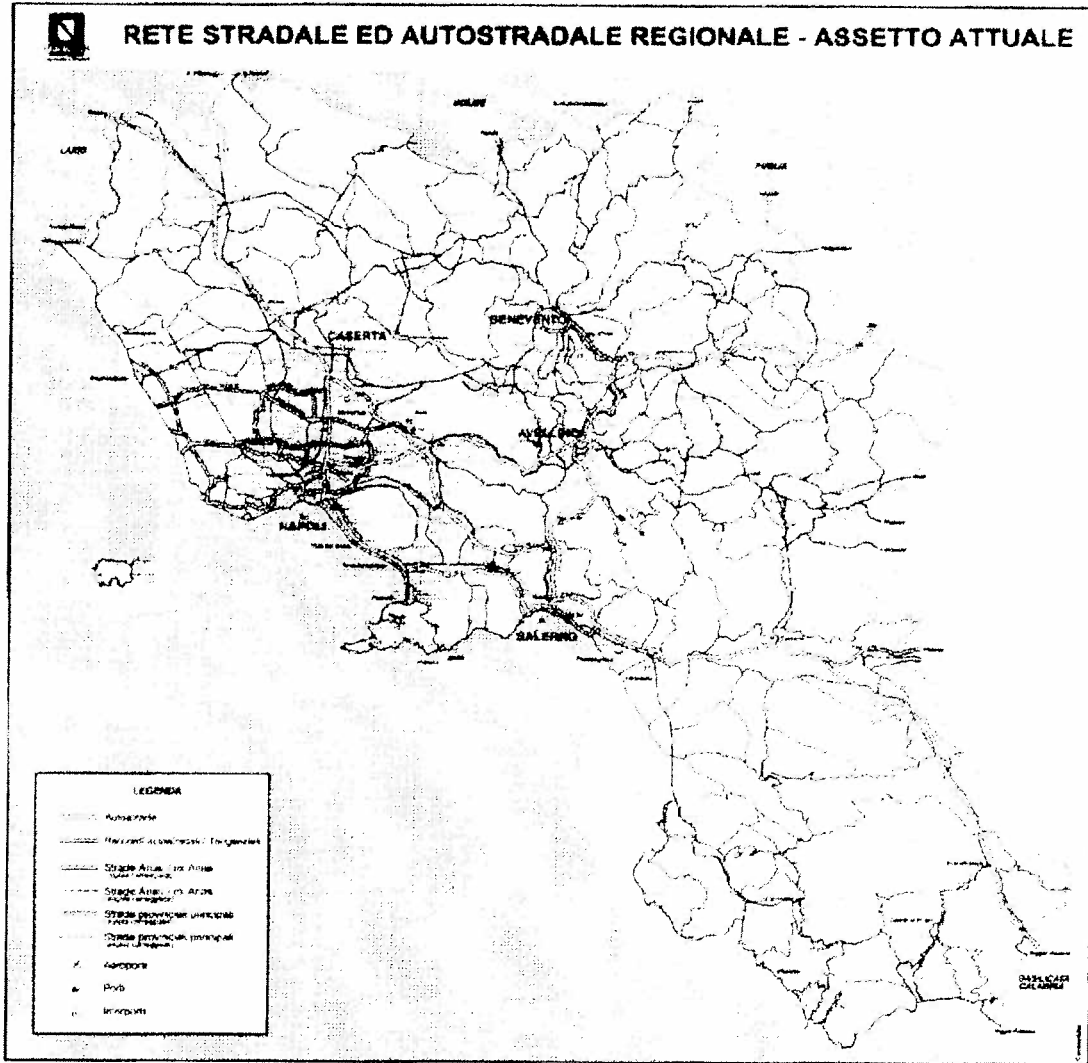


Figura 1: Rete stradale di interesse regionale

Fig 1- Indici di dotazione Km/100.000 abitanti

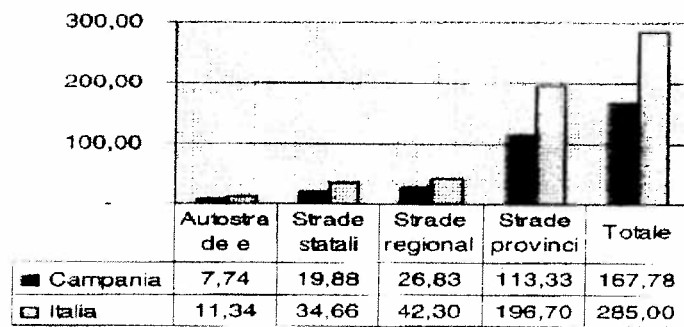


Figura 2: Dotazione di strade extraurbane rispetto alla popolazione



Fig.2- Indice di dotazione Km/100 Kmq

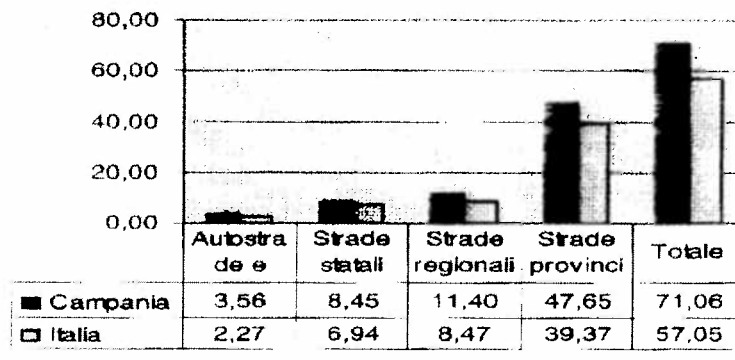


Figura 3: Dotazione di strade extraurbane rispetto alla superficie territoriale

Fig.3- Indice di dotazione Km/1000 veic

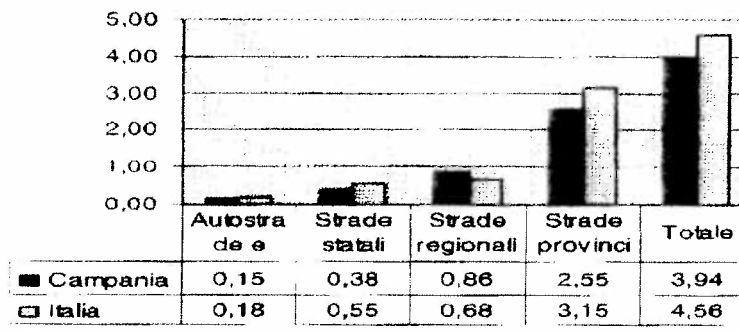


Figura 4: Dotazione di strade extraurbane rispetto al parco veicolare circolante

Tabella 2: Autostrade, tangenziali a pedaggio e raccordi autostradali (494 km)

AUTOSTRADE e RACCORDI AUTOSTRADALI			Estesa in ambito regionale		
N°	Denominazione	Estesa totale km	Progr. In.	Progr. Fin.	L. effettiva
A1	Autostrada Milano - Roma - Napoli (del Sole)	754.300	S. Vittore 580.000	754.300	74.300
A3	Autostrada Napoli - Pompei - Salerno	51.581	0.000	51.581	51.581
A3	Autostrada Salerno - Reggio Calabria	443.400	0.000	Buonabitacolo 119.000	119.000
A16	Autostrada Napoli - Avellino - Canosa	172.300	0.000	Lacedonia 115.000	115.000
A30	Autostrada Caserta Sud - Nola - Salerno	55.300	0.000	55.300	55.300
Tang. NA	Tangenziale Est - Ovest di Napoli	20.200	0.000	20.200	20.200
R.A. 02	Salerno - Avellino	30.441	0.000	30.441	30.441
R.A. 09	di Benevento	12.745	0.000	12.745	12.745
R.A.	Sicignano - Potenza	Circa 15.000			15.000
					493.567



Tabella 3: Strade statali (1.274 km) (a seguito DPCM 2010)

Strada S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot	Tot effettivo	Intero percorso o tratto
6	Via Casilina	151.418	192.270	40.852	40.852	Da SS 6 dir (san Pietro Infine) a SS 7 (Tavormna Spartivento)
7	Via Appia	156.248	399.800	233.552	225.387	Da confine Regione Lazio a confine Regione Basilicata
7 dir/ c	Via Appia	10.500	24.220	13.720	13.720	Da SS 7 (Lago di Conza) a SS 401 (Stazione di Calitri)
7 bis	di Terra di lavoro	0.000	83.450	83.450	83.450	Da SS 7 Quater (Villa Literno) a SS 7 (Svincolo Manocalzati)
7 bis dir	di Villa Literno					
7 quater	Via Domiziana	0.000	54.500	54.500	54.500	Da SS 7 (Ponte sul Garigliano) a Tang. di Napoli (Pozzuoli)
18	Tirrena inferiore	54.590	220.610	166.020	160.895	Da A3 (svincolo Fratte) a confine Regione Basilicata
19	delle Calabrie	0.000	182.170	182.170	180.170	Da SS 18 (Battipaglia) a confine Regione Basilicata
85	Venafrana	0.000	8.000	8.000	8.000	Da SS 6 (Stazione di Caianello) a confine Regione Molise
87	Sannitica	75.180	105.850	30.670	30.670	Da SS 372 (Maddaloni) a confine Regione Molise
88	dei due principati					
90	delle Puglie	0.000	37.520	37.520	37.520	Da SS 7 (Ponte sul Calore) a confine Regione Puglia
90 dir	delle Puglie	0.000	5.150	5.150	5.150	Da SS 90 (Grignano) a ex SS 91 (Doganelle)
90 bis	delle Puglie	0.000	43.300	43.300	43.440	Da SS 372 (Benevento Est) a ex SS 90 (Stazione Savignano)
91	della Valle del Sele	108.790	129.635	20.845	20.845	Da SS 691 (Terme Forlenna) a SS 19 (Eboli)
91 racc	della Valle del Sele					
145	Sorrentina	0.400	42.040	41.640	41.640	Da A3 (Castellammare di Stabia) a SS 163 (Colli di Fontanelle)
163	Amafitana	0.000	50.365	50.365	50.365	Da SS 145 (Meta) a Vietri sul Mare
166	degli Alburni	0.000	67.250	67.250	67.250	Da SS 18 (Stazione Capaccio) a SS 19 (Bivio per Atena Lucana)
212	della Val Fortore	0.000	49.670	49.670	48.220	Da SS 372 (Benevento Nord) a confine Regione Molise
268	del Vesuvio	0.000	27.200	27.200	27.200	Da ex SS 162 dir (Cercola) a SP Ortalunga (Angri)
268 racc	del Vesuvio	0.000	1.710	1.710	1.710	Da SS 268 (Ottaviano) ad A30 (Palma Campania)
303	del Formicoso	0.000	20.600	20.600	20.600	Da SS 90 (bivio Mirabella E.) a SS 425 (Guardia dei Lombardi)
372	Telesina	0.000	71.000	71.000	71.000	Da A1 (Casello di Caianello) a R.A. di Benevento (BN Sud)
400	di Castelvetere	27.400	35.250	8.850	8.850	Da SS 425 (S. Angelo dei Lombardi) a SS 7 (Lioni)
401	del Alto Orsita e del Vulture	34.770	37.250	0.480	0.480	Da Confine Regione Basilicata a SS 7 (S. Andrea di Conza)
425	di S. Angelo dei Lombardi	0.000	8.510	8.510	8.510	Da SS 400 (L. Fontana Rettillo) a SS 303 (Guardia dei Lombardi)
517	Bussentina ¹	0.000	39.225	39.225	39.225	Da SS 18 (Pollicastro Bussentino) a SS 19 (Bivio per la stazione di Montesano sulla Marcellana)
517 dir	di Torre Orsaia	0.000	6.025	6.025	6.025	Da SS 517 (Svincolo di Torre Orsaia) a SS 18 (Torre Orsaia)
685	di Quarto	0.000	3.000	3.000	3.000	Da SS 7 quater (Montaruscello) a Quarto
691	Contursi - Lioni	0.000	33.350	33.350	33.350	Da A3 (Casello Contursi) a SS 7 (Lioni)
700	della Reggia di Caserta ²	0.000	16.500	16.500	16.500	Da ex SS 265 (Maddaloni) a SC Pimpinelle (Capua)
					1.274.079	

¹ La SS 7 bis dir dal km 0.000 al km 18.300 (inizio percorso) è incorporata per continuità di itinerario nella SS 7 bis.

² La SS 88 (intero percorso) è incorporata per continuità di itinerario: dal km 70.000 al km 74.500 nella SS 372 e dal km 74.500 al km 92.600 nella SS 87.

³ La SS 91 racc dal km 0.000 al km 2.250 (intero percorso) è incorporata per continuità di itinerario nella SS 691.

⁴ Nuova SS 517 "Bussentina" che sottende in parte il vecchio tracciato della ex SS 517 da declassificare.

⁵ Strada realizzata dall'ANAS con funzione di tangenziale della città di Caserta.



Tabella 4: Strade regionali (1.599 km) (a seguito DPCM 2010)

Strada ex S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot	Intero percorso o tratto
7	Via Appia	302.645	308.179	1.534	Tratto sottese della Variante ASI di Avelino
7	Via Appia	310.550	339.150	28.600	Da Atripalda a Pontoromito
7	Via Appia	367.780	382.450	14.710	Da Lioni a SS 91 Sella di Conza
7 bis	di Terra di lavoro	0.000	11.850	11.850	Da Capua a Teverola
7 quater dir	di "Tachitea Ido"	0.000	2.050	2.050	intero percorso
18	Tirrena inferiore	0.000	54.590	54.590	Da Napoli a Salerno
18 dir/a	di Bosca di Cassa	0.000	5.500	5.500	intero percorso
18 dir/b	Tirrena inferiore	0.000	0.900	0.900	intero percorso
18 racc/bis	Tirrena inferiore	0.000	1.916	1.916	intero percorso
19 ter	Dorsale aulettese	0.000	13.632	13.632	intero percorso
87	Sannitica	0.000	93.280	93.280	Da Napoli a Inneso SS 88
88	dei due Principati	0.000	64.290	64.290	Da inneso SS 18 a Benevento
91	della Valle del Sele	71.620	85.550	13.930	Da SS 7 (Sella di Conza) a Fondo Valle Sele (Calabritto)
91 Bis	Irpina	0.000	12.300	12.300	Da SS 90 (Greci stazione) a confine Regione Puglia
91 Bis	Irpina	28.300	36.540	8.240	Da confine Regione Puglia a SS 91 (Vallata)
94	del Varco di Pietrastretta	0.000	3.200	3.200	Da inneso SS 19 a inneso SS 19 ter
94	del Varco di Pietrastretta	5.200	10.200	5.000	Da inneso SS 19 ter a inneso SS 94 presso Vietri
94 ex 407	del Varco di Pietrastretta	0.000	14.030	14.030	intero tratto regionale
ex 95	di Brienza	37.900	47.760	7.860	Da confine Regione Basilicata a SS 590 (Svincolo Atena S.)
103	di Val D'Agri	0.000	21.500	21.500	intero tratto regionale
104	di Sapri	0.000	9.000	9.000	intero tratto regionale
145 dir	Sorrentina	0.000	4.770	4.770	intero percorso
158	della valle del Volturno	43.600	98.225	54.625	intero tratto regionale
158 dir	della Valle del Volturno	0.000	32.300	32.300	intero tratto regionale
162	della Valle Caudina	0.000	45.250	45.250	intero percorso
162 dir	del Centro Direzionale	0.000	14.090	14.090	intero percorso
162 racc	del N. 6. Pomigliano	0.000	2.826	2.826	intero percorso
164	delle Croci di Acerno	0.000	76.140	76.140	intero percorso
165	di Materdomini	0.000	14.835	14.835	intero percorso
264	del Basso volturno	0.000	40.764	40.764	intero percorso
265	del Ponte della Valle	0.000	53.500	53.500	intero percorso
266	Nocerina	0.000	12.300	12.300	intero percorso
267	del Fianco	0.000	57.705	57.705	intero percorso
269	del Faito	0.000	15.838	15.838	intero percorso
270	dell'Ischia Verde	0.000	10.050	10.050	intero percorso
270 racc	dell'Ischia Verde	0.000	0.416	0.416	intero percorso
303	del Formoso	20.600	59.090	38.490	Da inneso SS 90 a confine regionale
366	di Agerola	0.000	30.570	30.570	intero percorso
367	Nolana Sarnese	0.000	26.557	26.557	intero percorso
368	del Lago laceno	0.000	19.150	19.150	intero percorso
369	Appulo Fortorina	7.200	53.000	45.800	intero tratto regionale
371	della Valle del Sabato	0.000	10.826	10.826	intero percorso
373	di Rapello	0.000	5.300	5.300	intero percorso
374	di Summonte	0.000	36.270	36.270	intero percorso
374 dir	di Montevergine	0.000	11.000	11.000	intero percorso
381	del Passo della Crocella	45.650	58.930	13.280	intero tratto regionale
399	di Caserta	0.000	19.860	19.860	intero percorso
400	di Castelvetere	0.000	27.400	27.400	Da inn. SS 7 (Parsise) a inn. SS 425
400 dir	di Castelvetere	0.000	3.348	3.348	intero percorso
403	della Valle di Lauro	0.000	27.140	27.140	intero percorso
414	di Montecalvo Irpino	0.000	18.600	18.600	intero percorso
426	di Polla	0.000	10.675	10.675	intero percorso
428	di Villamaina	0.000	15.520	15.520	intero percorso
430	del Garigliano	3.660	36.731	33.071	intero tratto regionale
447	di Palmira	0.000	49.350	49.350	intero percorso
447 racc	di Palmira	0.000	6.800	6.800	intero percorso
447 racc/x	di Palmira	0.000	13.510	13.510	intero percorso
488	di Roccadaspide	0.000	74.012	74.012	intero percorso
ex 517	Sannitica	1.555	33.200	31.650	Da inneso variante di Buonabitacolo a svincolo Torre Orsata
562	del Golfo di Policastro	0.000	35.830	35.830	intero percorso
562 dir	del Golfo di Policastro	0.000	7.118	7.118	intero percorso
574	del Monte Terminio	0.000	38.425	38.425	intero percorso
574 dir	del Monte Terminio	0.000	3.600	3.600	intero percorso
608	di Teano	0.000	16.488	16.488	intero percorso



Strada ex S.S.	Denominazione	da km	a km	Estesa tot	Intero percorso o tratto
625	della Valle del Tammaro	0.000	22.720	22.720	Intero percorso
				1.599.046	

Tabella 5: Strade provinciali principali di Avellino (411 km)

PROVINCIA DI AVELLINO		
SP. N.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	estensione chilometrica
2	DALLA ex S.S. n° 88 PRESSO IL BIVIO DI ALTAVILLA AL BIVIO DELLA SS. 374	7.732
5	DA ATRIPALDA PER S. LUCIA DI SERINO E SOLOFRA AL CONFINE CON SALERNO PRESSO PIAZZA DI PANDOLA	24.847
10	DALLA SS. 90 BIVIO VERRICHI ALLA SS. 91 BIS	12.424
11	DALLA SS. 91 (TRE TORRI) PER VILLANOVA ALLA SP. 10	14.812
18	DAL BIVIO SULLA SS. 88 PRESSO CONTRADA PER BIANZANO ALLO SBOCCO SP. PRESSO TORCHIATI	8.944
19	DAL BIVIO SULLA SS. 90 ALLO SCALO DI ARIANO IRPINO	3.354
20	DAL BIVIO SULLA SS. 88 DI CONTRADA PENNINI ALLA SS. 374 PRESSO OSPIDALETTO	3.061
27	DAL BIVIO SULLA SS. 88 PRESSO FORINO ALLO SBOCCO SULLA SS. 7 BIS PRESSO MONTEFORTE	3.161
29	DALLA TAVERNA S. PIETRO BIVIO CON LA SS. 7 A S. ANGELO DEI LOMBARDI	8.151
36	DA GROTTAMINARDA PER CARPIGNANO ALLO SBOCCO SULLA SS. 303	7.426
38	DAL BIVIO SULLA SS. 81 PER STURNO ALLO SBOCCO SULLA SS. 303	10.708
39	1° TRATTO - DALLO SVINCOLO DI PAROLISE SULLA SS.400 (OFANTINA) PER CHIUSANO ALLO SBOCCO SULLA STESSA OFANTINA DI KM 4+800; 2° TRATTO - DAL BIVIO SULLA SS. 400 (OFANTINA) PER S. MANGO E FONTANA MALVITO ALLA SS. 164 DI KM 13+646	18.446
41	DA PONTE S. LORENZO ALLA SS. 7 PRESSO ATRIPALDA DECLASSIFICATA	
42	DAL BIVIO SULLA SP 243 IN C/DA SERRA PER TORRIONI E CHIANCHE, AL PONTE BAGNARO, BIVIO SS. 88	17.004
49	DA BONITO PER MORRONI CONFINE PROV. DI BN	6.921
57	DAL BIVIO SULLA SS. 90 PRESSO CALORE AL QUADRIVIO DELLE ROTOLE SBOCCO SULLA SS. 164 BIS	14.030
56	DAL BIVIO SULLA SP 243 PRESSO LA SERRA, PER MONTEMILETTO, ALLO SCALO OMONIMO	7.651
57	DAL BIVIO SULLA SS. 90 (PASSO DI MIRABELLA) PER MIRABELLA E TAURASI ALLO SCALO DI TAURASI	13.898
61	DALLA SS. 7 BIS PRESSO ATRIPALDA PER MANOCALZATI E MONTEFALCIONE ALLO SBOCCO SULLA SS. 7 - PRATOLA SERRA	17.051
64	DALLA SP 24 PER AIELLO DEL SABATO E CESINALI, ALLA SP 24	7.051
66	DAL BIVIO SULLA SP 243 PER TORRE LE NOCELLE, A MONTEMILETTO	6.151
70	DAL BIVIO SULLA SS. 7 BIS (VIALE DEI PLATANI AV) PER LORETO, ALLA SS. 374 PRESSO MERCOGLIANO	2.711
78	DAL BIVIO SULLA SS. 425 A ROCCA S. FELICE	2.141
79	DAL BIVIO SULLA SS. 91 PRESSO S.SOSSIO B. PER TREVICO, ALLA STESSA VALLATA SS.91	11.291
98	DAL BIVIO SULLA SP 39 PER LAPIO ALLO SCALO OMONIMO	11.671
90	DAL BIVIO SULLA SP 5 NEL TRATTO FRA MISCIANO E PIAZZA DI PANDOLA, PER BORGO ALLA SP 18	7.411
93	DA BIVIO SULLA SS. 403 PER DOMICELLA CONF. PROV. NAPOLI VERSO PALMA	4.551
106	DAL BIVIO SULLA SS. 90 PRESSO PIANO PANTANO AL BIVIO SP 49 BONITO - MORRONI	2.561
109	DA S. STEFANO DEL SOLE ALLA SP. 5 O DA QUESTA PER S. MICHELE ALLO SCALO DI SERINO	5.041
111	1. DAL BIVIO SULLA SP. 56 A MONTAPERTO KM 1+000 ; 2. DA MONTAPERTO ALLA SS. 7 KM 0+679	1.671
135	CAMPANARELLO - FESTOLA - COLONNA S. GIOVANNI E COLONNA S. MARTINO SS. 7	5.111
144	BIVIO SP. 79 PER VALLESACCARDA AL BIVIO SS. 91 BIS (VALLATA)	6.321
149	DALL'ABITATO DI S. ANGELO L. ALLO SCALO DI MORRA DE SANCTIS	7.311
164	DAL BIVIO SULLA SP. 185 PRESSO GROTTOLELLA, PER TROPEANI E PICARELLI ALL'INNESTO CON LA STRADA PICARELLI AV	4.001
165	DA CONTRADA AMORETTA DEL COMUNE DI AV A PICARELLI	1.511
173	DALL'ABITATO DI MONTEFALCIONE (BIVIO SP 61) ALL'ABITATO DI MONTEMILETTO (BIVIO SP 56)	7.001
178	DALL'INNESTO SULLA SP. 303 IN LOCALITÀ FORCUSO ALL'ABITATO DI ROCCA S. FELICE	4.501
185	DALL'INNESTO SULLA SP 242 PER MONTEFREDANE ALL'ABITATO DI GROTTOLELLA CON DIRAMAZIONE PER TAVERNA DEL MONACO	11.501
189	DALLA SS. 303 ALLA FRAZIONE OSCATA DEL COMUNE DI BISACCIA	6.111
190	DALL'INNESTO CON LA SP 62 PER LA FRAZ/NE S. CATERINA ATTRAVERSO LA SP. 57 PRESSO L'ABITATO DI MIRABELLA ECLANO ALLA SS.90	7.501
213	DALL'INNESTO SULLA SS. 164 PRESSO FONTANAROSA ALL'ABITATO DI GESUALDO	6.811
223	DALL'ABITATO DI CESINALI ALL'INNESTO SULLA SP 109 PRESSO IL PASSAGGIO A LIVELLO DI S. MICHELE DI SERINO	4.201
234	DALL'ABITATO DI TORRE LE NOCELLE PER FLETTA E CAMPOCERASO ALLA SS. 7	6.211
235	DALLA SS. 91 AL TORRENTE ALVANELLO (1° TRONCO FONDO VALLE UFITA)	18.851
240	DA LAURO PER MIGLIANO - CASOLA AL CONFINE PROV. NAPOLI	6.011
242	DA PONTE DELLE NOCI AL PONTE SABATO (EX SS. 7)	3.251
243	DA BIVIO SS. 371 NEI PRESSI DI PRATOLA SERRA ALLA SS. 7 BIS NEI PRESSI DI VENTICANO	10.811



PROVINCIA DI AVELLINO		
SP. N.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	estensione chilometrica
	1. TRATTO DA BIVIO SS. 373 A BIVIO SP 42 2. TRATTO DA BIVIO SP 42 ALLA SS. 7 BIS	
244	DALLA SP. 39 (LOC. MALVITO) ALLO SCALO DI LUOGOSANO	1,395
248	ALTAVILLA - CIMIERO - GROVOLIATA	4,830
256	S. MERCURIO BOSCO 1° DALLA SP. 66 ALLA SP. 243 (TORRE LE NOCELLE)	2,600
261	PONTE SELE - CONFINE PROV. SALERNO (EX SS. 91)	10,800
	VARIANTE DI CERVINARA	4,821
	SP. S. MARTINO V. C. - MONTESARCHIO	2,350
		411,012

Tabella 6: Strade provinciali principali di Benevento (362 km)

PROVINCIA DI BENEVENTO			
N. d'ordine	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ITINERARIO (CAPISALDI)	ESTENSIONE CHILOMETRICA
1	CIARDELLI	Da Benevento per S. Lascio del S. Arpaise, al confine con la Provincia di Avellino	15,723
3	SS.88- CEPPALONI - BARBA	Dalla SS. 88 "del Due Principati" nei pressi della Stazione Ferroviaria di Chianche-Ceppaloni, al Bivio della Frazione Barba sulla Prov.le Ciardelli	10,051
4	VITULANESE 1° TRONCO	Da Montesarchio, per Vitulano, Foglianise, alla Stazione Ferroviaria di Ponte	31,074
10	TELESE-CERRETO S.	Da Telesse a Cerreto Sannita	10,107
12	CERRETO SANNITA - CUSANO MUTRI - PIETRAROIA	Da Cerreto Sannita per Cusano Mutri a Pietraroia	9,300
16	CAUDINA	Dalla SS. 7 "APPIA" per Airola Moiano - S. Agata dei Goti innesto SS.265	20,59
19	BUCCIANO - PASTORANO - MOIANO	Da Bucciano per Pastorano e Moiano	2,000
21	PONTE TORELLO - MELIZZANO-FRASSO TELESINO - SOLOPACA	Dalla SS.265 (a sud Ponte Torello zona Ponte Retto P. M. Cristina per Melizzano, Frasso T., Solopaca, Ponte M. Cristina (sul fiume Calore) alla SS. 372 (ex Prov.le BN -Ponte -Telesse)	16,000
25	BENEVENTO-S.ANGELO A CUPOLO-S.NICOLA M. S. MARTINO S. - S.GIORGIO DEL S. - E VARIANTE BOSCO FERROTTA-PASTENE-S.NICOLA	Da BN per S. Angelo a Cupolo, bivio Montecrochetto, S. Nicola M. S. Martino S. S. Giorgio del S. e dal Ponte Pastene per S. Nicola M.	29,316
27	BENEVENTO-APICE-SS.7 -PIETRADEFUSI	Da BN- ad Apice alla SS.7 ed al Confine della prov. Av.	25,000
31	SERIE 37: 1° E 2° TRONCO DALLA SS.368 PER MONTEFALCONE VALFORTORE - CASTELFRANCO IN MISANO	Dalla SS. 368 a Montefalcone V. a Castelfranco in M.	20,578
35	DECORATA - CASTELVETERE VALFORTORE	Da Decorata a Castelvetero V.	9,800
47	FIZZO	Da Montesarchio per Varoni a Bucciano	7,750
48	FRASSO TELESINO - BIVIO BUCCIANO	Dal bivio Bucciano - Moiano alla C/da Tassoni ed a Frasso T.	8,528
53	S.GIORGIO LA MOLARA - SS. 90 BIS	Da S.Giorgio la M. alla SS.90 Bis	10,300
54	S.CROCE DEL SANNIO - CASTELPAGANO	Da S.Croce del S. a Castelpagano	14,000
55	S.MARIA DEL GUGLIETO-S.CROCE DEL SANNIO-CASTELPAGANO	Da S. Maria del Guglieto a S.Croce del S. fino al Confine della Provincia	16,328
80	LIMATOLA	Dalla (ex prov.le Sannitica) ora SS. 265 per Limatola Biancano, limite provinciale	13,300
84	AIROLA - CAMPITZE SS.7	Dall'abitato di Airola, per C/da Campitze alla SS.7	4,000
87	CASTELVETERE VALFORTORE-TUFARA	Da Castelvetero verso Tufara di Campobasso fino al Confine tra le province Benevento - Campobasso	4,750
88	MONTEFALCONE VALFORTORE-S.GIORGIO LA MOLARA	Da Montefalcone V. a S.Giorgio la Molara	15,600
89	PIETRAROIA - SEPINO	Da Pietraroia verso Sepino al confine Prov. CB	9,400
90	CASTELVETERE VALFORTORE- S.BARTOLOMEO IN GALDO	Da Castelvetero V. a S. Bartolomeo in Galdo	14,000
94	MACCABEI	Da Benevento (SS.7) alla fraz. Maccabei	4,370
104	STAZIONE S.CROCE DEL SANNIO	Dallo Scalo ferr. di S.Croce alla S.P. Ponte Stretto -S. Croce	700
121	CASTELPAGANO - RICCIA	Bivio strada Prov.le Castelpagano-S.Croce (n.54) al Confine Prov.le Campobasso (zona Morgia Lupara)	5,045



ACAM

PROVINCIA DI BENEVENTO			
N. d'ordine	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ITINERARIO (CAPISALDI)	ESTENSIONE CHILOMETRICA
127	MORCONE - BIRRI	Dall'abitato di Morcone alla fraz. Birri	5.796
133	FRAZIONE BIRRI - PASSO CROCELLE	Dalla fine della S.P. 127 a Passo S. Crocelle sulla S.P. Pietrarola - Sepino	11.000
140	FRAZIONE "MACCABEI" ALLA PROV. LE PER CEPPALONI ED ALLA SS. N. 88	Frazione "Maccabei" Alla Prov. Le Per Ceppaloni ed alla SS. N. 88	4.551
165	APICE NUOVA	Dall'incrocio della S.P. n. 27 e n. 57 ad Apice Nuova	4.000
N.C.	BOCCA DELLA SELVA	Dall'innesto S.P. Pietrarola - Sepino n° 89 a Bocca della Selva	8.000
N.C.	MACCABEI 2° TRONCO	Dalla Maccabei 1° Tronco - allo stretto di Barba	1.250
			362.140

Tabella 7: Strade provinciali principali di Caserta (396 km)

PROVINCIA DI CASERTA		
N. SP.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ESTENSIONE CHILOMETRICA
3	BREZZA	15.540
5	GALATINA PRIMO E SECONDO TRATTO	5.350
7	MONDRAGONE PRIMO E SECONDO TRATTO	22.300
8	NOLA PRIMO E SECONDO TRATTO	7.000
14	SESSA - MIGNANO NORD	52.000
17	AVERSA - VILLA LITERNO	1.550
18	S. MARIA A CURITO - CANCELLO ARNONE	11.400
21	CANCELLO ARNONE - CAPPELLA REALE	4.790
30	VATICALI	10.000
31	2ª MACCHINA - S. GIULIANO - CASCANO	11.400
34	BAIA - PONTE DI RAVISCARINA	7.200
40	CALABRICITO	2.000
49	CASTELCAMPAGNANO - PIANA DI CALAZZO	16.375
66	PIEDIMONTE - PONTE DEI BRIGANTI VILLA ORTENSIA	13.200
75	S. MARIA PREZIOSA - PONTE DIFESA CASALE	3.800
83	SS. 158 - AILANO - VALLE AGRICOLA	13.865
91	SS. 6 - BORGONUOVO - CASALE - PROVINCIALE TEANO ROCCAMONFINA	8.700
101	VIA DELLE OUNE	6.100
104	APPIA - DOMIZIANA	10.000
107	FORMICOLA - DRAGONI	22.680
111	TEANO - ROCCAMONFINA	12.000
122	FONTANAVECCHIA	2.028
131	QUADRIVIO ISCHITELLA - DOMIZIANA	6.150
147	ACCESSO AEROPORTO NATO	8.500
175	GIANO V. - PIGNATARO	5.500
190	PROVINCIALE CANCELLO ARNONE - DOMIZIANA	7.450
194	ROCCHETTA E CROCE - SS. 6	5.180
205	SELLA DEL PERRONE - BOCCA DELLA SELVA	4.000
217	VATICALI - CASTELVOLTURNO	8.900
223	VIA FICUCELLA	4.000
229	CARDITELLO - LA FORESTA	6.000
251	MACEDONIO PRIMO E SECONDO TRATTO	2.600
254	PROLUNGAMENTO PROVINCIALE CASAL DI PRINCIPE - PONTE DIFESA CASALE	1.600
257	SS. 264 - PROVINCIALE VATICALI - CASTELVOLTURNO	2.900
261	STRADA OCCIDENTALE	3.700
270	FORMICOLA - ROCCHETTA E CROCE	10.450
273	LETINO - LAGO MATESE	13.400
289	EX - STATALE RIARDO	21.100
290	EX STATALE TELESINA	9.870
304	FASANI - ANTICOLI	2.828
307	GIANO VETUSTO - CALVI RISORTA	5.100



PROVINCIA DI CASERTA		
N. SP.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ESTENSIONE CHILOMETRICA
320	TRAVATA	5.180
		395.986

Tabella 8: Strade provinciali principali di Napoli (90 km)

PROVINCIA DI NAPOLI		
N. SP.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ESTENSIONE CHILOMETRICA
1	CIRCUMVALLAZIONE ESTERNA (22,6+16,42+)	29.020
510	Ex SS 7 quater DOMIZIANA	1.750
500	PERIMETRALE MELITO	5.200
	In attesa di definizione d'intesa con la Provincia	54.000
	BCC.	
		89.970

Tabella 9: Strade provinciali principali di Salerno (762 km)

PROVINCIA DI SALERNO		
N. SP.	DENOMINAZIONE DELLA STRADA	ESTENSIONE CHILOMETRICA
	VARIANTE SS. 18 (SP. CILENTANA): PAESTUM - FUTANI	50.000
	VARIANTE SS. 18 (SP. CILENTANA): PODERIO DI CEROLA - POLICASTRO	12.000
1	RAVELLO - CHIUNZI	12.700
2	INNESTO SS. 163 (MAGGI) - CHIONZI - CORBARA - S. LORENZO	22.210
6	NOCERA - SARNO	9.144
7	SARNO - BRACILIANO - SALDO	20.565
10	INNESTO SS. 91 - CONTURSI - BUCCINO - S. GREGORIO MAGNO - RICIGLIANO - STAZIONE RICIGLIANO	45.510
11	INNESTO SS. 18 - PIAGGIORE CORTICATO - INNESTO SS. 19	72.150
12	CONTRONE - S. ANGELO FASANELLA - CORLETO MONFORTE CIMITERO DI CORLETO	22.170
13	SS. 166 (TRIVIO CAPACCIO) - MAGLIANO VETERE - INNESTO SS. 489 PRESSO STIO	31.740
15	BIVIO MAGLIANO NUOVO - STIO - SELLA S. PIETRO - MADONNA DELLA SCALA - MERCATO CILENTO - OMIGNANO - ACCIAROLI	40.364
16	INNESTO STATALE BUSSENTINA - CASELLE IN PITTARI - TORRACA - SAPRI	35.850
18	LAURITO - ROFRANO - SANZA	31.750
22	CASTEL S. GIORGIO - SIANO	7.215
24	PONTE DON MELILLO - CALVANICO - CASTIGLIONE DEI GENOVESI - S. CIPRIANO PICENTINO	21.255
25	FUORNI - GIFFONI V. P. - CURTI - SERINO	34.250
26	FRATTE - S. CIPRIANO P. - GIFFONI V.P. - MONTECORVINO R.	32.950
27	FRATTE - PELLEZZANO - BARONISSI	8.205
28	PONTECAGNANO - FAIANO - MONTECORVINO PUGLIANO - MONTECORVINO ROVELLA	12.435
29	BATTIPAGLIA - OLEVANO SUL TUSCIANO - INNESTO SS. 164 (ARRIGNANO)	13.050
30	EBOLI - CORLETO (SS. 18) - S. CECILIA - QUADRIVIO S. CECILIA	17.580
31	INNESTO SS. 91 - CAMPAGNA - ACERNO - PIETRA DI MASTRO AGOSTINO - TORIELLO	17.100
35	SCORZO - SICIGNANO - PETINA - STAZIONE DI PETINA - INNESTO SS. 19	22.500
54	INNESTO SS. 18 - VIBONATI - RIO CASALETTO - MORIGERATI - BIVIO CASELLE IN PITTARI - INNESTO SP. 16	19.050
56	BIVIO GIOIA CILENTO - ORRIA - PERITO BIVIO OSTIGLIANO - INNESTO SS. 18	22.520
66	INNESTO STATALE MINGARDINA - LICUSATI - CAMEROTA - MARINA DI CAMEROTA	23.350
88	INNESTO SS. 19 - ALTAVILLA SILENTINA - INNESTO SS. 18	15.420
125	PETINA - POLLA (INNESTO SS. 426)	17.450
135	BATTIPAGLIA - MARE	9.800
175	LITORANEA SALERNO - PAESTUM	17.875
269	ASCEA - TERRADURA - CATONA - MANDIA - S. BARBARA - CERASO	24.000
419	ALTAVILLA - ROCCADASPIDE	10.755
		761.913



3 I LOTTI AUTOMOBILISTICI

Contrariamente a quanto accade per l'infrastruttura ferroviaria, la rete stradale a supporto dei servizi automobilistici presenta delle caratteristiche di connessione diffusa che non consentono l'individuazione di sistemi chiusi.

La proposta di individuazione dei diversi lotti deriva, anzitutto, dalle diverse considerazioni sviluppate in premessa di carattere generale.

A queste se ne sovrappongono altre di natura più trasportistica e legata anche alla domanda di mobilità. Ad esempio, al fine di migliorare l'efficacia e l'efficienza dei servizi si è cercato di costruire dei lotti composti prevalentemente da servizi con origine e destinazione all'interno di uno stesso bacino di traffico e rispondenti ad una domanda di mobilità con origine e destinazione prevalentemente all'interno dello stesso bacino di traffico. Tale considerazione non comprende, ovviamente, i servizi da/per i capoluoghi di Provincia ed, in particolare, il capoluogo di Regione: la forte attrattività esercitata dagli stessi in termini di domanda di mobilità, infatti, giustifica la presenza di servizi automobilistici di scambio fra due lotti diversi. La definizione dei lotti secondo questo criterio consente, inoltre, di bilanciare la maggiore attrattività di alcune direttrici con la presenza di direttrici caratterizzate da livelli di domanda potenziale inferiore.

Oltre a considerazioni di domanda potenziale, allo scopo di perseguire il raggiungimento di maggiori economie di scala rispetto allo stato attuale, i singoli lotti sono stati definiti in modo che i livelli di produzione di servizi previsti siano sostanzialmente confrontabili, evitando, in pratica, di imporre una gamma di valori eccessivamente ampia e frammentata.

A valle della definizione dei criteri si propone di individuare i seguenti lotti di gara (cfr Tabella 10) con riferimento ai servizi individuati dal Piano di riprogrammazione approvato con DGR n.462/2013:

- lotto 1: comprende i servizi automobilistici relativi al bacino della Provincia di Salerno (compresi i servizi interni al capoluogo di provincia, cfr Figura 5);
- lotto 2: comprende i servizi automobilistici relativi al bacino delle Provincie di Avellino e di Benevento (compresi i servizi interni ai capoluoghi di provincia, cfr Figura 6);
- lotto 3: comprende i servizi automobilistici relativi al bacino della Provincia di Caserta (compresi i servizi interni al capoluogo di provincia, cfr Figura 7);
- lotto 4: comprende i servizi automobilistici e relativi al bacino della Provincia di Napoli (esclusi i servizi interni al capoluogo di provincia, cfr Figura 8);
- lotto 5: comprende i servizi automobilistici interni al capoluogo di Regione (cfr Figura 9)



Tabella 10: Ipotesi di lotti di servizi automobilistici

Lotto	Descrizione
1	Servizi nell'ambito della provincia di Salerno + Servizi del comune di Salerno
2	Servizi nell'ambito delle province di Avellino e Benevento + Servizi dei comuni di Avellino e Benevento
3	Servizi nell'ambito della provincia di Caserta + Servizi del comune di Caserta
4	Servizi nell'ambito della provincia di Napoli
5	Servizi su gomma del Comune di Napoli

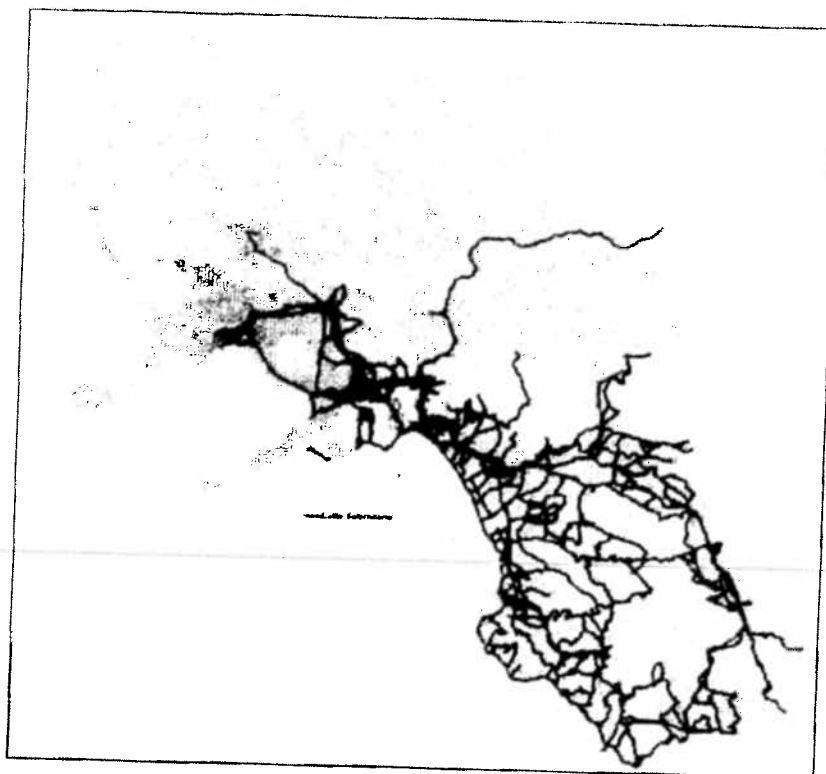


Figura 5: Rappresentazione dei servizi rientranti nel lotto 1

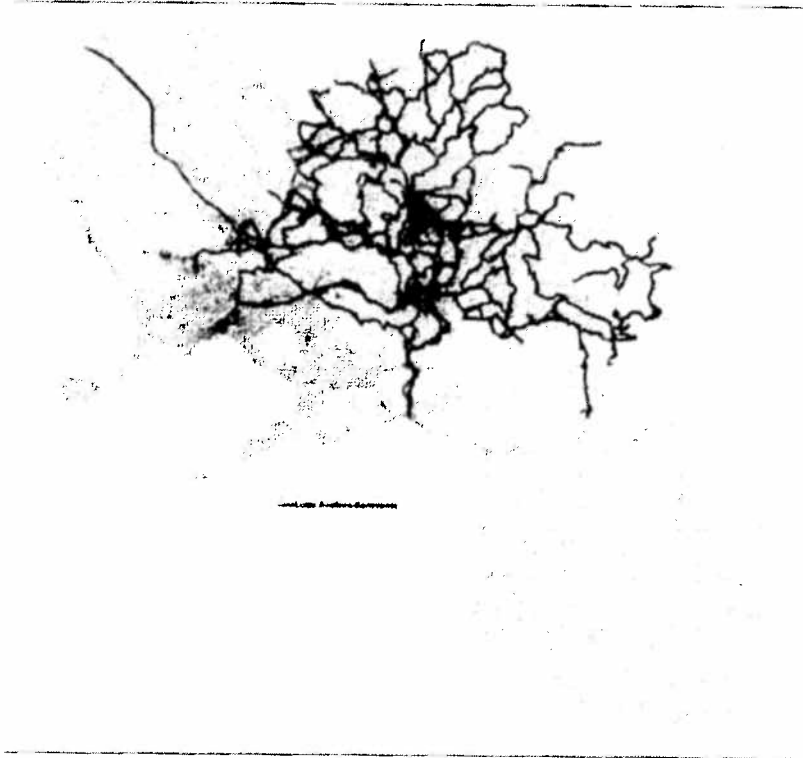


Figura 6: Rappresentazione dei servizi rientranti nel lotto 2

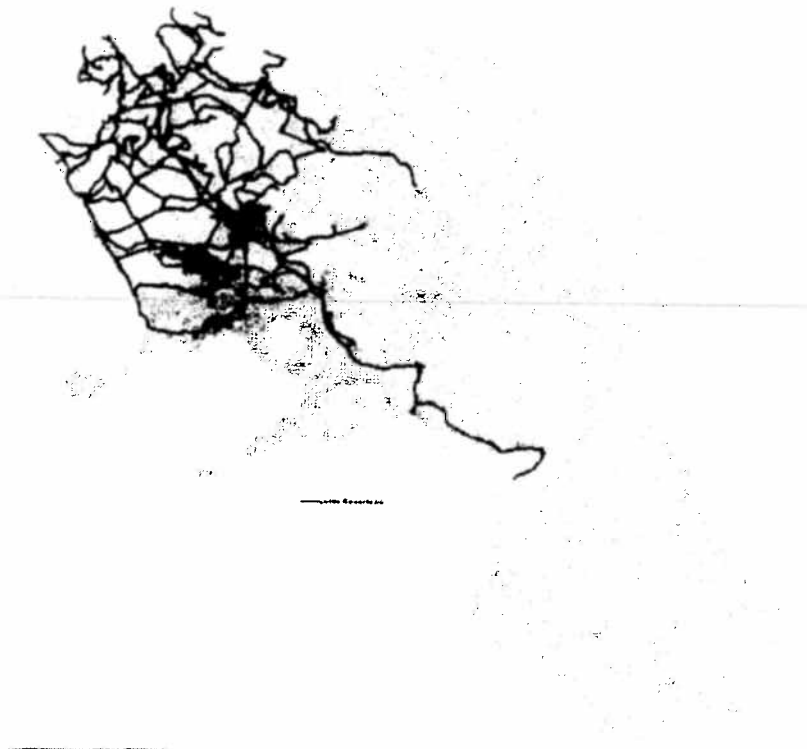


Figura 7: Rappresentazione dei servizi rientranti nel lotto 3



ACAM

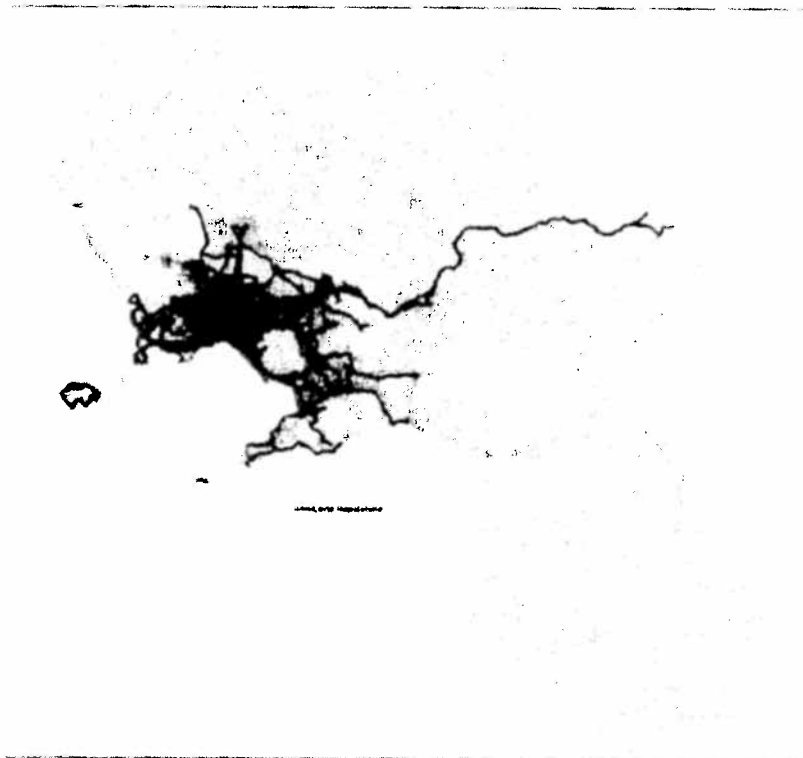


Figura 8: Rappresentazione dei servizi rientranti nel lotto 4



Figura 9: Rappresentazione dei servizi su gomma del Lotto urbano di Napoli

Art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013

Bacino unico regionale del Trasporto pubblico locale .

Rete dei servizi minimi di collegamenti marittimi. **Individuazione lotti**

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO

- a. che la Legge della Regione Campania 28 marzo 2002, n. 3 - recante la "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" - stabilisce che alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza in conformità della Legge n. 59/97, del D.Lgs n. 422/97, del D.Lgs. n. 112/98 e del D.Lgs. n. 400/99, nonché, con particolare riguardo al cabotaggio marittimo, le funzioni amministrative in materia di reti, impianti e servizi marittimi;
- b. che l'art. 3 bis della legge n. 148/11 prevede che, a tutela della concorrenza, le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi;
- c. che il comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013 prevede che la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL) e che per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti;
- d. che la suddivisione del bacino unico regionale ottimale in lotti avviene con provvedimento della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, e con il supporto dell'Acam, secondo i seguenti criteri e obiettivi: contenimento della spesa pubblica, liberalizzazione e concorrenza, economie di scala, differenziazione, massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa;

CONSIDERATO

- a. che l'Acam con nota acquisita al protocollo regionale n. 0269809 del 15.04.2014, a seguito di richiesta della Direzione Generale della Mobilità del 5.3.2014 prot. n. 0155629 ha trasmesso il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara";
- b. che tale documento, in applicazione dei richiamati criteri di cui al comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013, suddivide la rete dei collegamenti marittimi in ambito regionale in n. 2 lotti, di seguito definiti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

DATO ATTO

che sul documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" è stata sentita la Commissione consiliare permanente competente in conformità a quanto previsto dalla legge regionale n. 5/2013;

RITENUTO, pertanto

- a. di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- b. di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 2 lotti così distinti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

VISTO

- L.r. n. 3 del 28 marzo 2002.
- L.r. n. 5 del 26 maggio 2013.
- Il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara";

Propone e la Giunta a voti unanimi

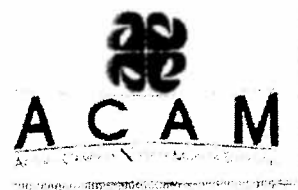
DELIBERA

Sulla scorta dei motivi espressi in narrativa che di seguito si intendono integralmente riportati e riscritti:

- 1) di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- 2) di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 2 lotti così distinti:

1° LOTTO: CAPRI	Servizi minimi marittimi tra i Porti Napoli/Sorrento e l'isola di Capri
2° LOTTO: ISCHIA/PROCIDA	Servizi minimi marittimi tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida

- 3) di dare mandato, altresì, alla Direzione Generale della Mobilità, di adottare i consequenziali provvedimenti nonché, procedere all'adozione di tutti gli atti e attività necessari a dare concreta attuazione alla presente deliberazione;
- 4) di incaricare, infine, il Direttore dell'Ufficio B.U.R.C di provvedere alla pubblicazione della presente deliberazione.



SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI
Proposta di individuazione lotti ai sensi comma 89 dell'art.1
della
Legge regionale n.5/2013

Sommario

1	PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI	3
1.1	Generalità	3
1.2	Le relazioni O/D da servire	4
1.3	Criteri di dimensionamento dei servizi	4
1.4	La suddivisione in lotti di gara	5

1 PROPOSTA DI INDIVIDUAZIONE DI LOTTI PER I SERVIZI MINIMI DI COLLEGAMENTI MARITTIMI

1.1 Generalità

I servizi minimi via mare sono definiti in base ad un criterio base: 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:

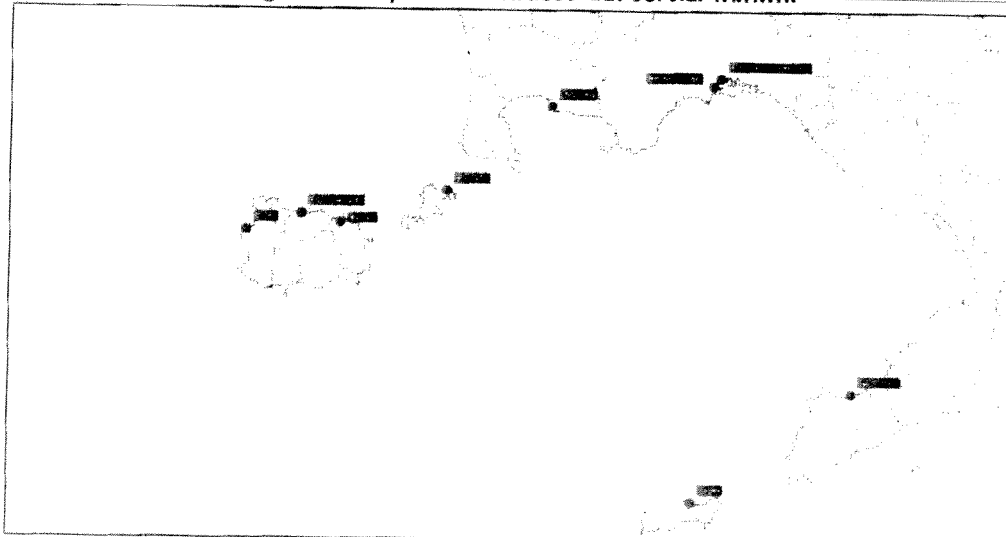
- Pozzuoli, per i comuni delle isole di Ischia e Procida;
- Sorrento, per i comuni dell'isola di Capri.

Per l'estensione territoriale ed il numero di comuni, nell'isola di Ischia, a rinforzo del porto omonimo, nel Piano di Riprogrammazione si sono considerati anche 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 1-1. 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 1-1: I porti di attracco dei servizi minimi



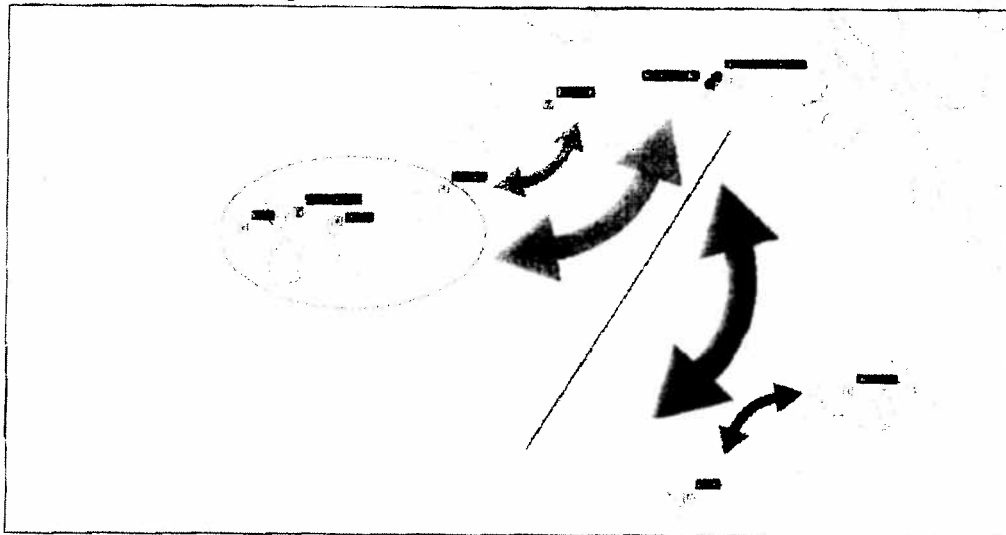
1.2 Le relazioni O/D da servire

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.

Come si può notare dalla Figura 1-2 vi è una naturale separazione funzionale per i due gruppi di collegamenti: questo Scenario appare compatibile ed anzi sembra suggerire una possibile suddivisione di natura fisica e geografica in lotti di gara per l'affidamento dei servizi che sono individuati.

Figura 1-2 :I bacini e le relazioni da servire



1.3 Criteri di dimensionamento dei servizi

A partire dalle condizioni al contorno definite ai par 1.1 e 1.2, per l'individuazione dei servizi minimi si sono considerati 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 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.

Per la continuità oraria dei collegamenti sono state quindi individuate le seguenti 6 fasce orarie:

- 1. ore 6:30-9:30;
- 2. ore 9:31-12:30;
- 3. ore 12:31-15:30;
- 4. ore 15:31-18:30;
- 5. ore 18:31-21:30;
- 6. ore 21:31-6:29.

Le prime cinque rappresentano una discretizzazione omogenea dell'intervallo diurno mentre la sesta fascia coincide con l'intervallo temporale notturno.

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.

1.4 La suddivisione in lotti di gara

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

In relazione ai criteri ed obiettivi sopra menzionati, una prima considerazione da fare consiste

nell'opportunità di prevedere uno o più lotti specifici per i soli collegamenti marittimi e non prevedere, pertanto, dei lotti promiscui con servizi via mare e servizi via terra.

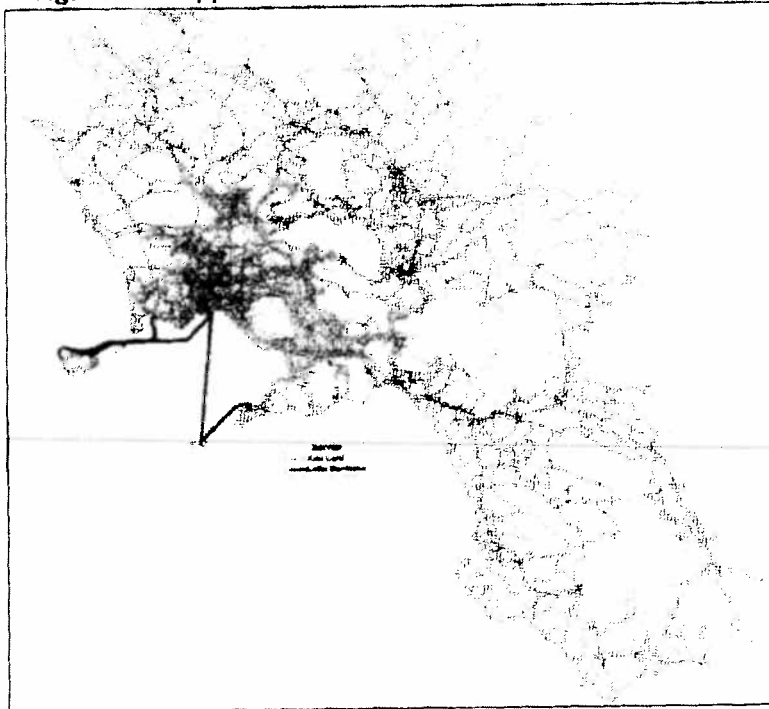
Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza.

Fatta questa considerazione preliminare, l'analisi dei servizi minimi marittimi ha portato alla proposta di individuazione di due lotti (cfr. Figura 1-3):

- lotto Capri: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Sorrento e l'isola di Capri;
- lotto Ischia/Procida: comprendente i servizi marittimi eserciti tra i porti di Napoli/Pozzuoli e le isole di Ischia/Procida.

La suddivisione dei servizi nei due bacini di Capri e di Ischia/Procida appare particolarmente solida, con benefici e vantaggi significativi rispetto all'opportunità di operare sul lotto unico oppure sulla possibilità di disaggregare su più di due lotti i servizi marittimi.

Figura 1-3 :Rappresentazione della rete dei servizi marittimi



L'ipotesi dei due lotti, oltre a rispondere ai diversi criteri prima indicati, si basa su un criterio trasportistico di omogeneità territoriale dei bacini di domanda, della localizzazione delle risorse degli operatori (naviglio), del personale e delle infrastrutture di approvvigionamento.

Lo Scenario dei due lotti marittimi così come descritti appare, peraltro, rispondere efficacemente a ciascuno dei criteri previsti dal comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013:

- liberalizzazione e concorrenza: rispetto al lotto unico la suddivisione in due lotti assicura certamente una maggiore concorrenza ed una partecipazione più ampia alle gare. L'affidamento di lotti ingiustificatamente estesi (come quello unico) può rappresentare una barriera all'entrata sul "mercato delle gare", riducendo significativamente il numero di partecipanti. Il ricorso a più affidamenti all'interno del settore "mare" può peraltro favorire forme di «concorrenza comparativa» tra performance di diversi gestori operanti in aree comparabili (appunto lotto Capri e lotto Ischia/Procida).
- economie di scala: con la previsione di due soli lotti si supera l'attuale stato di frammentazione dell'offerta con un efficientamento dei costi di produzione dovuto alla configurazione dei servizi grazie al conseguimento di economie di scala legate ad un uso ottimale del personale e dei mezzi. La soluzione organizzativa dei due lotti può essere utile a superare la frammentazione sia dell'offerta che della domanda. Allo stesso modo, l'eventuale passaggio dai due lotti al lotto unico non sembra includere significativi benefici marginali rispetto al costo unitario di produzione del servizio.
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: per l'efficienza dei servizi si può certamente richiamare l'applicazione del criterio delle economie di scala il quale dovrebbe garantire appunto una maggiore efficienza dei servizi. Anche l'efficacia dell'azione amministrativa di controllo dei contratti di servizio sembrerebbe avere una configurazione ottimale perché l'assetto a due lotti consentirebbe, anche, un miglioramento del controllo e del monitoraggio dei servizi rispetto all'attuale scenario frammentato. Inoltre, la previsione di lotti non di piccole dimensioni, in abbinamento a contratti di lunga durata, consentirebbe, anche, di prevedere e richiedere investimenti e qualità nei servizi.
- contenimento della spesa pubblica: conseguire economie di scala e massimizzare l'efficienza dei servizi e l'efficacia dell'azione amministrativa consente, anche, di garantire il contenimento della spesa pubblica e, al tempo stesso, garantire il mantenimento di determinati standard qualitativi.
- Differenziazione: rispetto al criterio di differenziazione, che, nel caso dei collegamenti marittimi, può declinarsi nell'esistenza di un'offerta variegata in termini di naviglio (Nave, TMV oppure UV) per l'effettuazione dei servizi, l'ipotesi dei due lotti (uno su Capri e l'altro su Ischia/Procida) sembra garantire tale possibilità.

**Art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5 del 26 maggio 2013
Bacino unico regionale del Trasporto pubblico locale.
Rete dei servizi minimi su ferro. Individuazione lotti.**

Alla stregua dell'istruttoria compiuta dalla Direzione Generale e delle risultanze e degli atti tutti richiamati nelle premesse che seguono, costituenti istruttoria a tutti gli effetti di legge, nonché dell'espressa dichiarazione di regolarità della stessa resa dal Direttore a mezzo di sottoscrizione della presente

PREMESSO

- a. che la Legge della Regione Campania 28 marzo 2002, n. 3 - recante la "Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania" - stabilisce che alla Regione competono le funzioni ed i compiti di programmazione e vigilanza in materia di Trasporto pubblico locale, in conformità alla Legge n. 59/97, al D.Lgs n. 422/97, al D.Lgs. n. 112/98 e al D.Lgs. n. 400/99;
- b. che l'art. 3 bis della legge n. 148/11 prevede che, a tutela della concorrenza, le regioni organizzano lo svolgimento dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, definendo il perimetro degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l'efficienza del servizio e istituendo o designando gli enti di governo degli stessi;
- c. che il comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013 prevede che la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL) e che per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti;
- d. che la suddivisione del bacino unico regionale ottimale in lotti avviene con provvedimento della Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, e con il supporto dell'Acam, secondo i seguenti criteri e obiettivi: contenimento della spesa pubblica, liberalizzazione e concorrenza, economie di scala, differenziazione, massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa;

CONSIDERATO

- a. che l'Acam ha trasmesso il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara modalità ferroviaria";
- b. che tale documento, in applicazione dei richiamati criteri di cui al comma 89 dell'art. 1 della legge regionale n. 5/2013, suddivide la rete dei collegamenti ferroviari in ambito regionale in n. 3 lotti, di seguito definiti:

Lotto	Descrizione
1	Servizi su rete RFI
2	Servizi reti regionali EAV (EX SEPSA - EX CIRCUMVESUVIANA - EX MCNE)
3	Servizi Urbani NAPOLI (Linea 1 + Linea 6 + Funicolari)

DATO ATTO

- a. che sul documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara" è stata sentita la Commissione consiliare permanente competente in conformità a quanto previsto dalla legge regionale n. 5/2013;

RITENUTO, pertanto

- a. di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara modalità ferroviaria" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- b. di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 3 lotti così distinti:

Lotto	Descrizione
1	Servizi su rete RFI
2	Servizi reti regionali EAV (EX SEPSA - EX CIRCUMVESUVIANA - EX MCNE)
3	Servizi Urbani NAPOLI (Linea 1 + Linea 6 + Funicolari)

VISTI

- la l. r. n. 3 del 28 marzo 2002;
- la l. r. n. 5 del 26 maggio 2013;
- il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara";

Propone e la Giunta a voti unanimi

DELIBERA

Sulla scorta dei motivi espressi in narrativa che di seguito si intendono integralmente riportati e riscritti:

- 1) di approvare il documento "Proposta per la definizione dei lotti di gara modalità ferroviaria" allegato al presente atto per formarne parte integrante ;
- 2) di individuare a tal fine, in applicazione dei criteri di cui all'art. 1 c. 89 della legge regionale n. 5/13, n. 3 lotti così distinti:

Lotto	Descrizione
1	Servizi su rete RFI
2	Servizi reti regionali EAV (EX SEPSA - EX CIRCUMVESUVIANA - EX MCNE)
3	Servizi Urbani NAPOLI (Linea 1 + Linea 6 + Funicolari)

- 3) di dare mandato, altresì, alla Direzione Generale della Mobilità, di adottare i consequenziali provvedimenti nonché, procedere all'adozione di tutti gli atti e attività necessari a dare concreta attuazione alla presente deliberazione;
- 4) di incaricare, infine, il Direttore dell'Ufficio B.U.R.C di provvedere alla pubblicazione della presente deliberazione.



PROPOSTA PER LA DEFINIZIONE DEI LOTTI DI GARA MODALITA' FERROVIARIA

Proposta

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

Coordinamento

Ing. Sergio Negro (Direttore Generale)

Ing. Dario Gentile (Dirigente)

Gruppo di lavoro

Ing. Pierpaolo Carbone (Aspetti tecnico-trasportistici)

Dott.ssa Simona De Martino (Analisi di contesto)

Ing. Paolo Del Gais (Aspetti tecnico-trasportistici)

Ing. Francesca Mennitti (Analisi di contesto)



SOMMARIO

1	Premessa	3
2	Rete delle infrastrutture funzionali ai servizi di tpl su ferro.....	4
2.1	La rete RFI.....	10
2.2	La rete EAV	14
2.2.1	<i>La rete EAV - Metrocampania Nord Est.....</i>	<i>14</i>
2.2.2	<i>La rete EAV - Circumvesuviana.....</i>	<i>16</i>
2.2.3	<i>La rete EAV - SEPSA.....</i>	<i>18</i>
2.3	La rete ANM - EX METRONAPOLI.....	18
3	Lotti Ferroviari	21



1 PREMESSA

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

A partire dall'ambito del Bacino Unico Regionale, sulla base dei criteri prima indicati, sono stati definiti diversi "lotti", ognuno dei quali presenta specifiche peculiarità dal punto di vista dell'interazione trasporti/territorio, della dotazione infrastrutturale, della domanda di mobilità e dei flussi di spostamenti. La definizione di questi lotti è stata effettuata sulla base delle seguenti valutazioni:

- economie di scala: sono stati individuate delle dimensioni di lotti tali da garantire il perseguimento di economie di scala, attraverso l'uso ottimale dei principali fattori di produzione e, quindi, la diminuzione dei costi marginali di produzione del servizio;
- contenimento della spesa pubblica: viene garantito attraverso la individuazione di lotti che garantiscano il perseguimento di economie di scala, in termini dimensionali ma anche omogenei dal punto di vista territoriale, delle reti e del bacino di domanda servizio;
- liberalizzazione e concorrenza: vengono perseguiti attraverso l'individuazione di lotti di dimensioni non coincidenti con il bacino regionale e comunque di dimensioni tali da non essere restrittivi verso l'apertura al mercato. Inoltre non vengono considerati lotti comprendenti sia servizi ferroviari regionali sia servizi automobilistici. Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza;
- differenziazione: nel settore del trasporto pubblico locale non si riconoscono forti economie di differenziazione, tuttavia nei lotti coesistono servizi urbani ed extraurbani;
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: viene perseguita attraverso l'accentramento a livello regionale e del comitato di indirizzo e di monitoraggio del tpl delle attività di programmazione, monitoraggio e controllo dei servizi di trasporto pubblico locale.



2 RETE DELLE INFRASTRUTTURE FUNZIONALI AI SERVIZI DI TPL SU FERRO

La rete ferroviaria in Campania si estende ad oggi complessivamente per 1.400 km, con 357 stazioni. Attualmente la rete è gestita dalle seguenti società (cfr Figura 1):

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- Azienda Trasporti Napoli (ANM, nata dalla fusione delle società Metronapoli, ANM e NapoliPark);
- EAV (che ha inglobato le società SEPSA, Metrocampania NordEst e Circumvesuviana).

Nel seguito, per maggiore chiarezza, le reti ex-SEPSA, ex- Metrocampania NordEst ed ex- Circumvesuviana saranno indicate rispettivamente, EAV-SEPSA, EAV - Metrocampania NordEst ed EAV - Circumvesuviana.

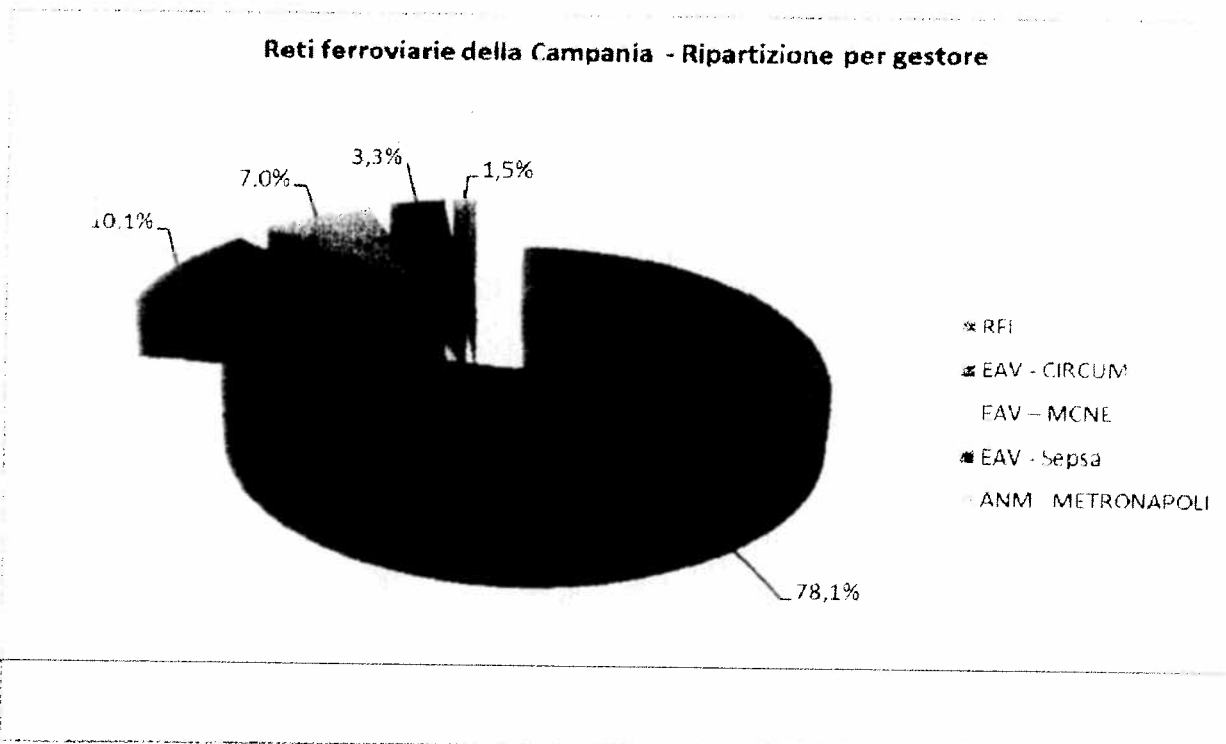


Figura 1: Ripartizione della rete ferroviaria in Campania per Ente Gestore

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

Attualmente, la rete RFI conta anche tre linee sulle quali l'esercizio è stato soppresso:

- la linea Sicignano - Lagonegro, che attraversa il Vallo di Diano (in provincia di Salerno) per poi



connettersi alla linea Battipaglia – Potenza;

- la linea Avellino – Rocchetta Sant'Antonio (che attraversa il territorio dell'alta Irpinia sconfinando in Puglia e Basilicata);
- la linea Torre Annunziata – Canello che collegava trasversalmente l'area vesuviana con quella casertana senza impegnare il nodo complesso di Napoli.

La rete EAV si compone di tre infrastrutture separate e tra di loro non interoperabili (ad eccezione delle ferrovie Canello – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese che sono interoperabili con la rete RFI).

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

La rete ferroviaria EAV - SEPSA attraversa Napoli ed i Comuni della sua periferia occidentale. E' composta da due linee ferroviarie (Cumana e Circumflegrea) per una estensione complessiva di circa 47 Km su cui sono presenti 35 stazioni (per una densità confrontabile con quella della rete Circumvesuviana).

La rete EAV - MCNE è composta da tre linee:

- Canello – Benevento;
- Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese;
- Napoli – Giugliano – Aversa, realizzata con tecnologia metropolitana.

La rete ferroviaria ANM comprende la Linea 1 (asse portante del sistema ferroviario del capoluogo) e la Linea 6.

Nella Tabella 1 sono sintetizzati i dati appena citati relativi alla rete ferroviaria Regionale.

In Figura 2 è mostrata la rete ferroviaria regionale mentre in Figura 3 è riportato un dettaglio dell'area metropolitana di Napoli ed alle infrastrutture di connessione tra i cinque capoluoghi.

Tabella 1: Rete ferroviaria della Campania – Caratteristiche principali

Ente Gestore	Estensione Rete [Km]	Scartamento [mm]	Binario [Km]		Trazione [Km]		Stazioni/ Fermate
			doppio	Semplice	Elettrica	Diesel	
RFI	1.097,0	1435	620,0	477,0	826,0	271,0	145
EAV - CIRCUM	142,0	950	63,0	79,0	142,0	0,0	95
EAV - MCNE	98,2	1435	10,2	88,0	57,2	41,0	37
EAV - Sepsa	47,0	1435	14,0	33,0	47,0	0,0	30
ANM - EX Metronapoli	20,5	1435	20,5	0,0	20,5	0,0	21
Totale	1.404,7		727,7	677,0	1.092,7	312,0	318



2012
A C A M

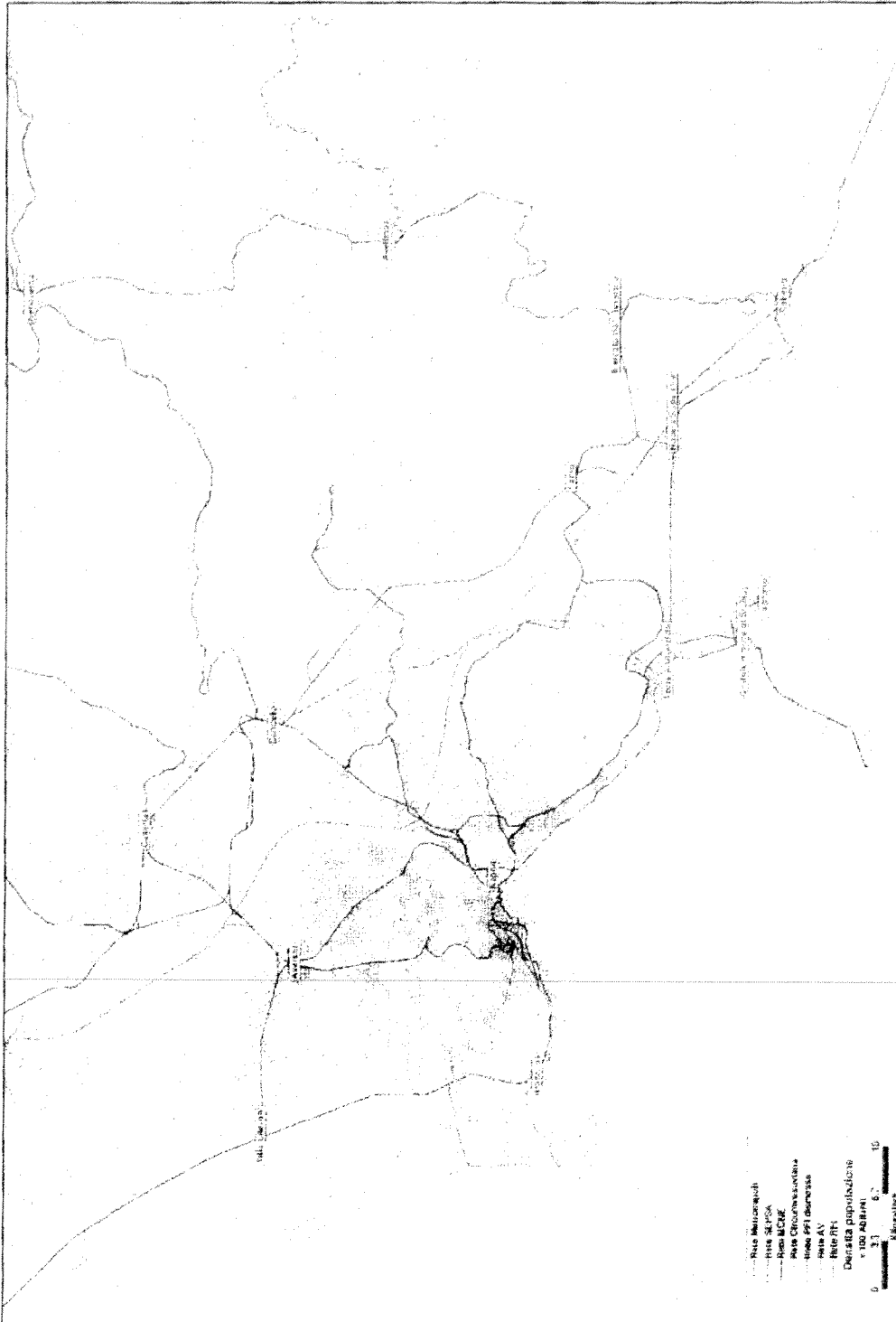


Figura 3: Rete ferroviaria Regionale -- Dettaglio dei cinque capoluoghi

2012
A C A M

2012
A C A M



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

Complessivamente sono aperte all'esercizio all'interno della Regione Campania 318 stazioni/fermate, di cui:

- 145 lungo la rete RFI;
- 152 lungo la rete EAV;
- 21 lungo la rete ANM - EX METRONAPOLI.

Pertanto lungo la rete RFI sono presenti i maggiori impianti, ma confrontando il numero di stazioni con l'estensione chilometrica della rete ferroviaria di ciascuna azienda (cfr Figura 4) emerge che lungo le linee dove si effettuano principalmente servizi metropolitani (ANM - EX METRONAPOLI e EAV) la densità è maggiore di quelle dove sono eserciti servizi a carattere prevalentemente regionale (RFI).

Densità stazioni per Rete Ferroviaria

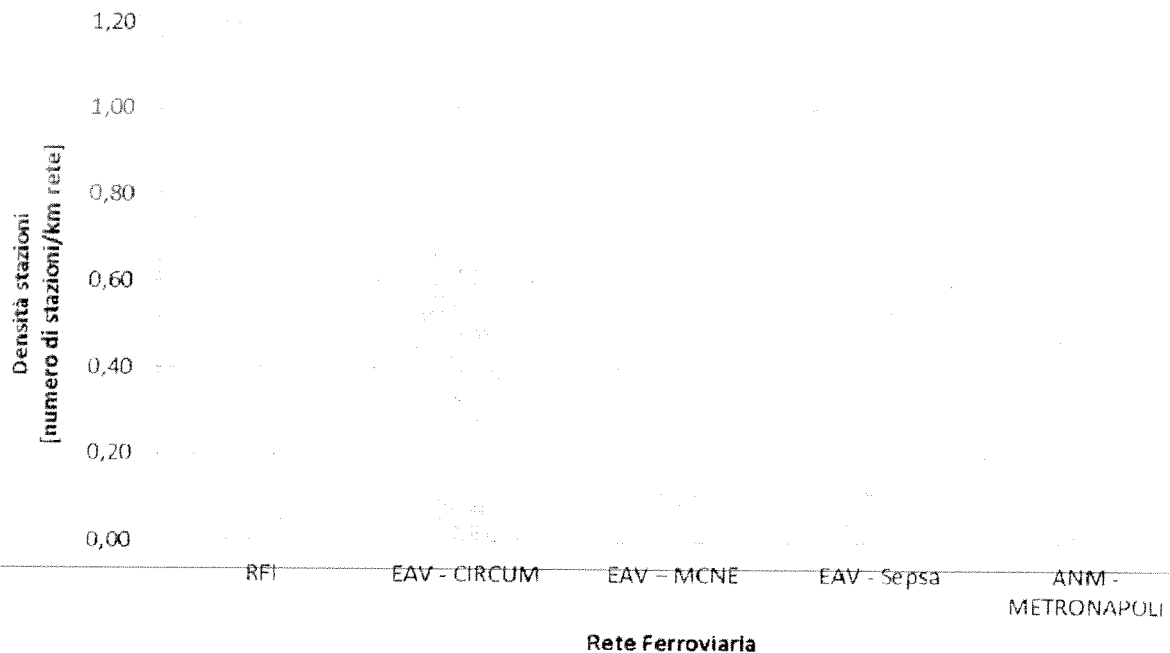


Figura 4: Densità stazioni ogni km di rete

Da un punto di vista invece territoriale emerge che la maggior parte delle stazioni è localizzata in provincia di Napoli (cfr Figura 5), mentre nelle province di Benevento ed Avellino si registra la minore presenza di stazioni.

Rapportando però il numero di stazioni (ossia numero di stazioni ogni 100.000 abitanti) emerge che la province di Benevento e Avellino presentano una dotazione pro capite superiore alle altre province (Figura 6).

In Figura 7 sono riportati i comuni della Campania che presentano più di 3 stazioni all'interno del proprio



territorio: escludendo i capoluoghi di Provincia si osserva che i restanti comuni sono tutti ricadenti nell'area metropolitana di Napoli e non vi sono i capoluoghi di Caserta ed Avellino in quanto presentano solo una stazione all'interno del territorio comunale.

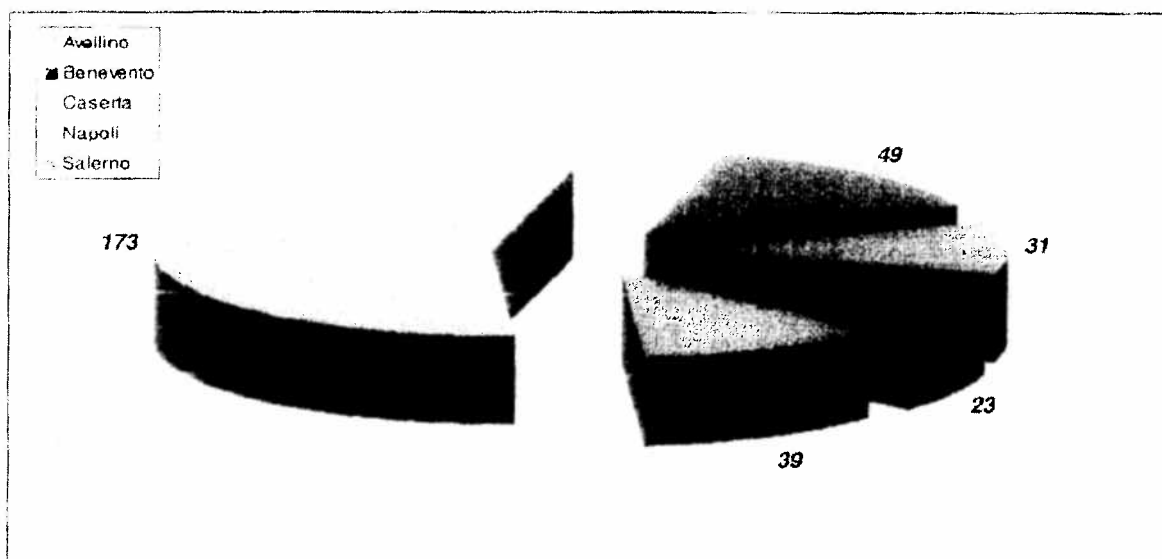


Figura 5: Numero di stazioni per ciascuna provincia

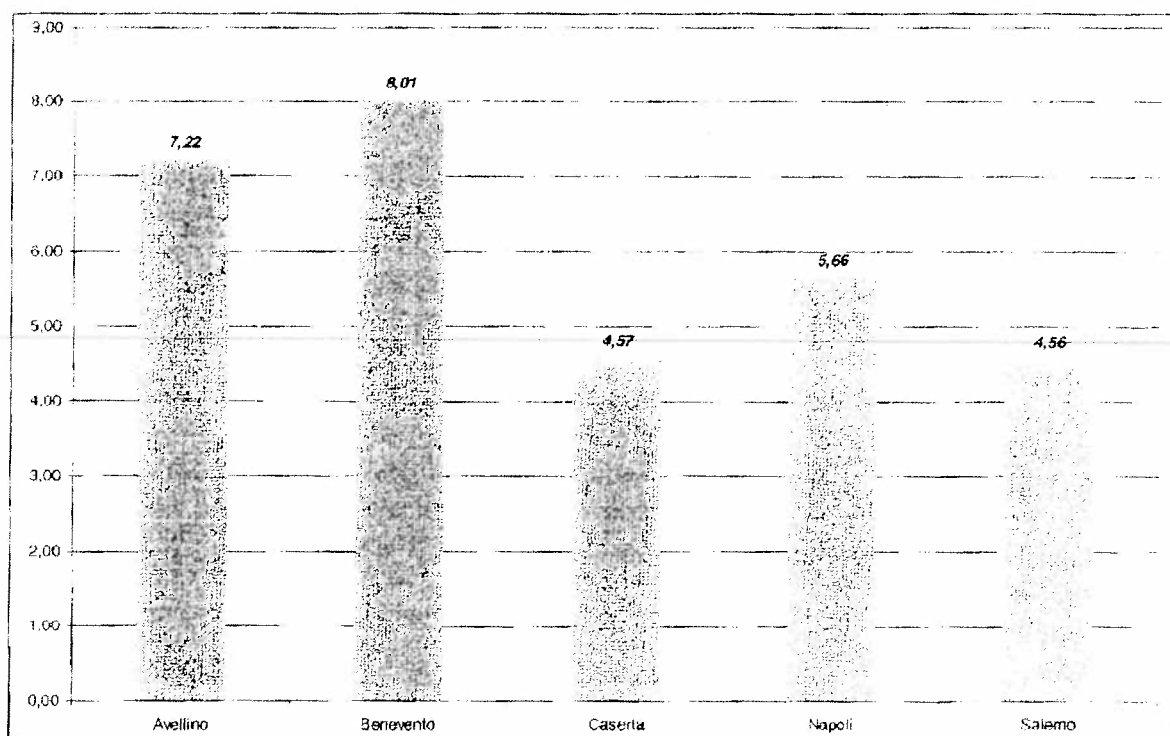


Figura 6: Numero di stazioni ogni 100.000 abitanti

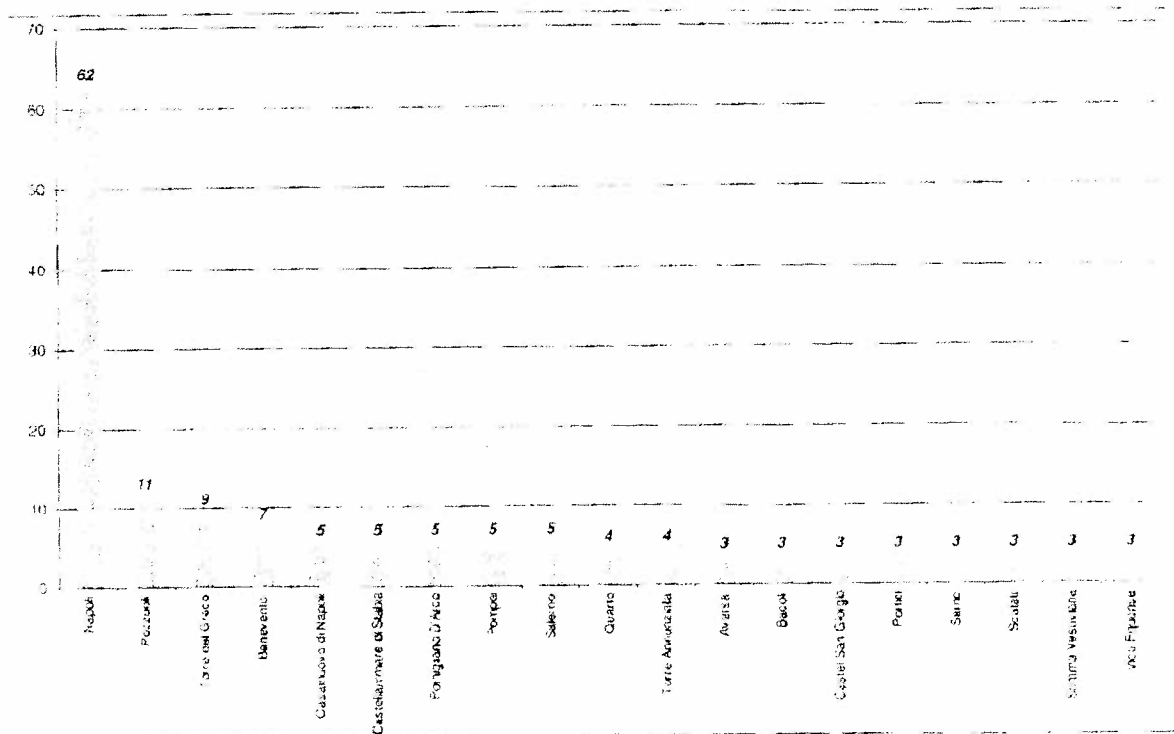


Figura 7: Comuni della Campania con più di 3 stazioni ferroviarie

C'è da rilevare che in ben 392 comuni della Campania (su 551), in cui risiedono circa 1.800.000 abitanti, non sono presenti stazioni ferroviarie.

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

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

2.1 La rete RFI

La rete FS regionale è gestita da RFI Spa interessa tutte le province campane può essere suddivisa in rete fondamentale e complementare.

La rete fondamentale è costituita da:

- la linea AV Roma-Napoli, completamente aperta al pubblico il 13 dicembre 2009;
- la linea Roma-Napoli via Formia-Villa Literno-Aversa il cui tracciato si sviluppa in prossimità della costa tirrenica per poi spostarsi all'interno all'ingresso nel nodo di Napoli e entrare a Napoli



Centrale da nord est. A Villa Literno si innesta la linea Villa Literno-Napoli P.zza Garibaldi-Napoli Gianturco, di grande importanza per il traffico metropolitano;

- la linea Roma-Napoli via Cassino-Caserta-Cancello, che corre interamente nell'entroterra;
- la linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri (-Reggio Calabria), (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio) costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma-Napoli e dell'esistente Roma-Napoli via Formia; altre linee di minore importanza che offrono ulteriori collegamenti all'interno del nodo di Napoli e nell'ambito della fascia costiera fino a Salerno.
- la linea Caserta-Benevento-Savignano Greci (Foggia), parte della linea trasversale transappenninica Caserta- Foggia.

Fanno parte invece della rete complementare:

- la linea Vairano Caianello-Venafro, tratta campana della linea per Isernia-Campobasso, che, nella stazione di Vairano , si innesta sulla direttrice Cassino - Caserta - Napoli;
- la linea Battipaglia-Sicignano degli Alburni, tratta campana della linea Battipaglia-Potenza;
- la linea Salerno - Mercato S. Severino - Avellino- Benevento - Bosco Redole, tratta campana della linea Salerno-Campobasso;

Risultano attualmente inattiva la linea Cancello - Torre Annunziata, la linea Avellino - Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia e la Sicignano - Lagonegro (queste ultime che sconfinano in Puglia e Basilicata).

Della linea Napoli Gianturco-Villa Literno fa parte anche il cosiddetto "passante metropolitano" di Napoli su cui è in esercizio la Linea 2 della metropolitana.

Tabella 2: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria FS

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
AV/AC Napoli - Roma (tratta Campania)	96,0	NA - CE	96,0	0	0	0
AV/AC Linea Monte del Vesuvio Napoli-Salerno	38,0	NA - SA	38,0	0	0	0
Napoli - Formia (tratta Campania)	60,0	NA - CE	60,0	0	0	0
Napoli Gianturco - Villa Literno	36,0	NA - CE	36,0	0	0	0
Napoli - Cassino (tratta Campania)	101,0	NA - CE	101,0	0	0	0
Napoli-Battipaglia	71,0	NA - SA	71,0	0	0	0
Nocera Inferiore - Salerno (via Cava)	17,0	SA	17,0	0	0	0



Battipaglia-Sapri	105,0	SA	105,0	0	0	0
Battipaglia - Potenza (tratta Campania)	46,0	SA	0	46,0	0	0
Torre Annunziata - Gragnano (Sospesa tratta Castellammare di Stabia - Gragnano)	11,0	NA	6,0	5,0	0	0
Nocera Inferiore - Codola	4,0	SA	0	4,0	0	0
Cancello - bivio S.Lucia	39,0	CE NA SA	39,0	0	0	0
Sarno-Benevento	79,0	SA - AV - BN	0	8,0	0	71,0
Mercato S.S. - Salerno	18,0	SA	0	0	0	18,0
Aversa - Caserta - Foggia (tratta Campania)	132,0	CE - BN - AV	34,0	98,0	0	0
Benevento - Bosco Redole (tratta Campania) Temporaneamente SOSPESA	55,0	BN	0	0	0	55,0
Avellino - Rocchetta Sant'Antonio (tratta Campania) Linea SOSPESA	119,0	AV	0	0	0	119,0
S.Marcellino-Gricignano	11,0	CE	0	11,0	0	0
Gricignano-Maddaloni-Marcianise- Cancello	17,0	CE	14,0	3,0	0	0
Raccordi di Napoli	3,0	NA	3,0	0	0	0
Cancello - Torre Annunziata (Linea SOSPESA)	31,0	NA - CE	0	31,0	0	0
Vairano - Carpinone (tratta Campania)	8,0	CE	0	0	0	8,0
Totale	1.097,0		620,0	206,0	0	271,0



REGIONE CAMPANIA - AREA OPERATIVA REGIONALE - PIANI DI INTERVENTO PER LA GESTIONE E LA MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE REGIONALI - PIANO DI INTERVENTO PER LA GESTIONE E LA MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE REGIONALI - PIANO DI INTERVENTO PER LA GESTIONE E LA MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE REGIONALI

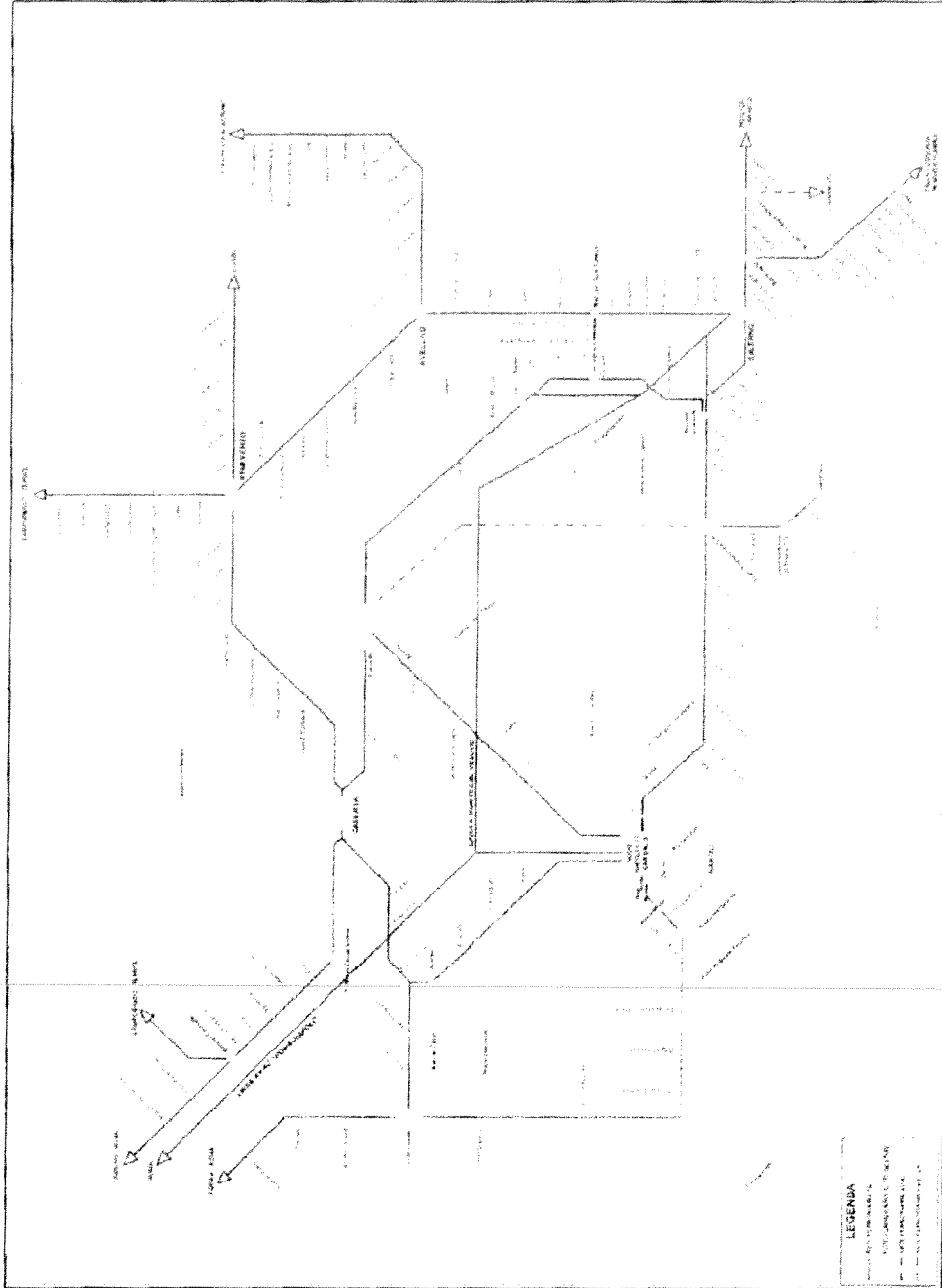


Figura 8: Schema della Rete RFI in Campania



2.2 La rete EAV

2.2.1 La rete EAV -Metrocampania Nord Est

La rete EAV - MetroCampania NordEst è composta dalle linee riportate Benevento – Canello, Piedimonte Matese – S. Maria Capua Vetere e dalla Napoli (Piscinola) – Giugliano – Aversa. Le prime due linee sono connesse con la rete ferroviaria RFI mentre, in futuro, la Piscinola – Giugliano – Aversa sarà connessa con la rete ferroviaria ANM - EX METRONAPOLI con il completamento dell'anello metropolitano della linea 1. Le principali caratteristiche delle tre linee sono riportate nella Tabella 3.

La linea Benevento Canello elettrificata e a singolo binario attraversa la Valle Caudina con un percorso che risulta essere il più breve per il collegamento tra Napoli e Benevento rispetto a quello effettuato utilizzando le linee ferroviarie RFI via Caserta o via Avellino. Principalmente tale linea si sviluppa in provincia di Benevento.

La linea Piedimonte Matese -S. Maria Capua Vetere si sviluppa interamente in provincia di Caserta mettendo in comunicazione i comuni dell'alto casertano con la rete RFI nella stazione di Santa Maria Capua Vetere.

Infine la Piscinola - Giugliano – Aversa possiede le caratteristiche di metropolitana e rappresenta solo una prima tratta della linea che attualmente è in costruzione; in particolare tale linea è la prima linea metropolitana interprovinciale di Italia.

Tabella 3: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria EAV - MetrocampaniaNordEst

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Benevento – Canello	47,0	CE AV BN	0	47,0	0	0
Piedimonte Matese -S. Maria Capua Vetere	41,0	CE	0	0	0	41,0
Piscinola - Giugliano - Aversa	10,2	NA - CE	10,2	0	0	0
Totale	98,2		10,2	47,0	0	41,0

In Figura 9 sono riportate in modo schematico le linee della rete EAV - MetrocampaniaNordEst.



2.2.2 La rete EAV - Circumvesuviana

La rete EAV - Circumvesuviana serve la zona orientale dell'Area Metropolitana di Napoli collegando il capoluogo con le aree industriali di Pomigliano d'Arco, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e le aree commerciali di Nola, Marigliano, S. Giuseppe Vesuviano; percorre l'intera circonferenza del Vesuvio (da cui il nome) ed ha una notevole valenza turistica consentendo efficaci collegamenti con la costiera sorrentina e l'area archeologica di Pompei.

Risulta prevalentemente a servizio dei comuni della provincia di Napoli; i comuni delle altre province serviti sono Scafati, San Valentino Torio e Sarno in provincia di Salerno e Avella e Baiano in provincia di Avellino.

La rete EAV - Circumvesuviana, costituita dalle linee elencate in Tabella 4, è interamente elettrificata e non vi è nessun collegamento con altre ferrovie in quanto è a scartamento ridotto (0,950 m); attualmente la Circumvesuviana è l'unica ferrovia della Campania ad avere un tale scartamento.

Tabella 4: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria EAV - Circumvesuviana

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Napoli - Torre Annunziata - Sorrento	42,0	NA	23,0	19,0	0	0
Torre Annunziata - Poggioreale	14,0	NA - SA		14,0	0	0
Barra - Ottaviano - Sarno	34,0	NA - SA	4,0	30,0	0	0
Napoli - Nola - Baiano	38,0	NA - AV	22,0	16,0	0	0
Pomigliano - Acerra	6,0	NA	6,0		0	0
Bivio Bottegghelle - S. Giorgio	6,0	NA	6,0		0	0
Bivio Madonelle - Volla	2,0	NA	2,0		0	0
Totale	142,0		63,0	79,0	0	0

In Figura 10 è riportato lo schema delle linee della rete EAV - Circumvesuviana.



2.2.3 La rete EAV - SEPSA

La rete EAV - SEPSA è composta dalle linee ferroviarie Cumana e Circumflegrea. La linea Cumana collega, su un tracciato costiero di circa 20 km, il centro urbano della città di Napoli con la località di Torregaveta nel Comune di Bacoli, attraversando il tessuto urbano della città di Napoli ed i Comuni di Pozzuoli e Bacoli. La linea Circumflegrea invece, parte anch'essa da Montesanto, raggiunge ugualmente Torregaveta, seguendo un percorso interno lungo circa 27 km, ed attraversa i quartieri occidentali di Napoli (Soccavo e Pianura), il Comune di Quarto e le frazioni Monteruscello e Licola del Comune di Pozzuoli.

Tabella 5: Estensioni e caratteristiche della rete ferroviaria EAV - SEPSA

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Cumana	20,0	NA	14,0	6,0	0	0
Circumflegrea	27,0	NA		27,0	0	0
Totale	47,0		14,0	33,0	0	0

In Figura 11 è riportato lo schema delle linee della rete EAV - SEPSA.

2.3 La rete ANM - EX METRONAPOLI

La rete ANM - EX METRONAPOLI ricade interamente all'interno del comune di Napoli e comprende la Linea 1 e la Linea 6. Il dettaglio delle linee è riportato in Tabella 6.

Tabella 6: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria Metronapoli

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Linea 1 tratta Università - Dante - Piscinola	13,5	NA	13,5	0	0	0
Linea 6 tratta Mostra - Mergellina	2,3	NA	2,3	0	0	0
Totale	15,8		15,8	0	0	0

La Linea 1 della Metropolitana di Napoli (ex Metrò Collinare) attualmente congiunge la stazione "Piscinola" (nel cuore della periferia nord di Napoli) con "Garibaldi" sviluppandosi lungo un tracciato di 18 Km. Quasi tutta la tratta si sviluppa in galleria, tranne il percorso compreso tra le stazioni "Colli Aminei" e "Piscinola", che si sviluppa invece in viadotto.

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli (ex Linea Tranviaria Rapida) attualmente collega la zona occidentale della città (da Fuorigrotta a Mergellina), seguendo un percorso di circa 2,3 Km.

In Figura 12 è riportato lo schema delle linee della rete ANM - EX METRONAPOLI.



MILANO

 C.A.M.

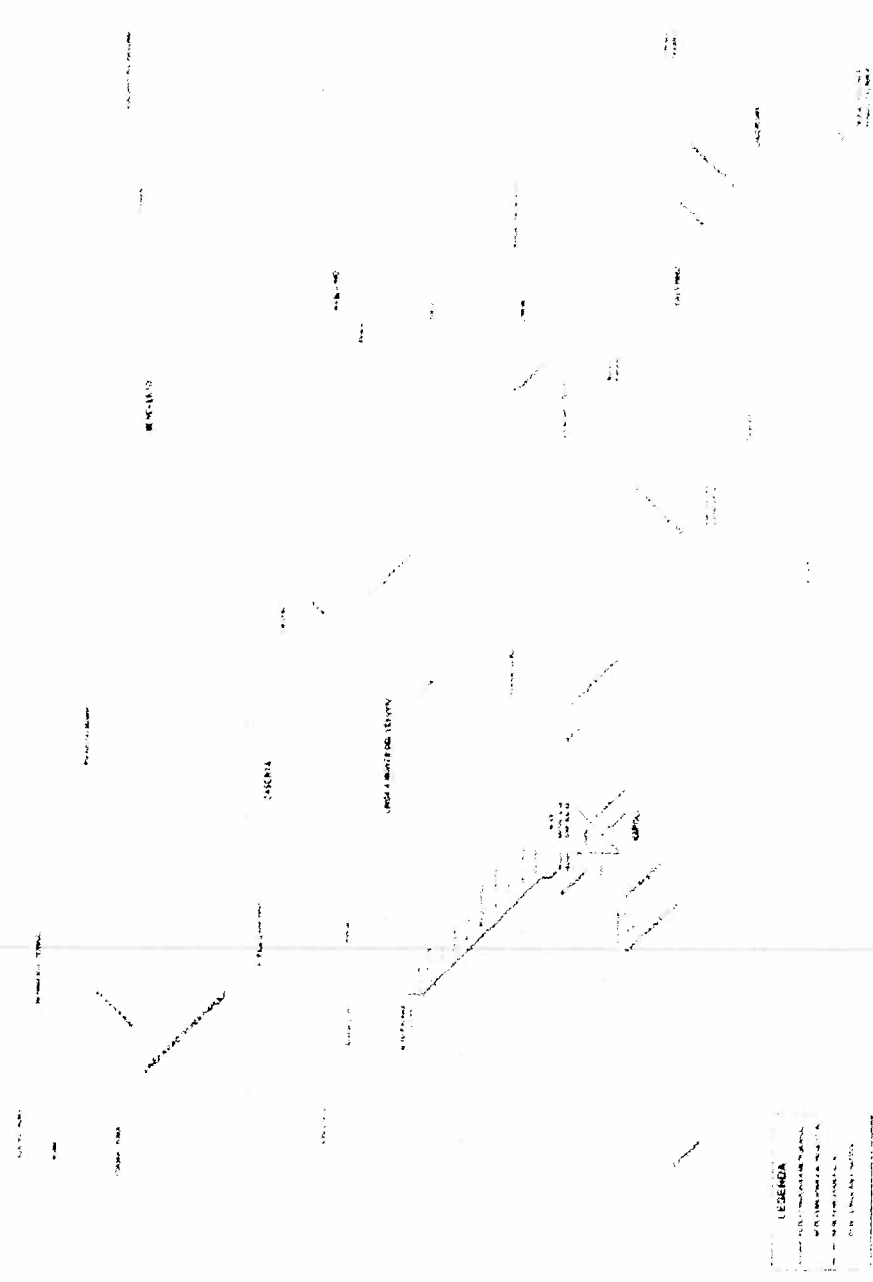


Figura 12: Schema della Rete ANM - EX METRONAPOLI





3 LOTTI FERROVIARI

Come emerso dall'analisi della rete ferroviaria campana, possono essere individuati le seguenti reti:

- la rete EAV - Circumvesuviana;
- la rete EAV - SEPSA;
- la rete EAV - MCNE (tratta Piscinola – Aversa e tratte Cancellò – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese);
- la rete RFI;
- la rete ANM - EX METRONAPOLI (ulteriormente suddivisa nei due sistemi isolati della Linea 1 Piscinola - Garibaldi e della Linea 6 Tecchio – Mergellina).

L'indipendenza di questi sistemi ferroviari è, secondo gradi di complessità diversi e combinati, di tipo "fisico", di tipo infrastrutturale e di tipo tecnologico/impiantistico.

L'indipendenza "fisica" si basa semplicemente sulla considerazione che i sopraccitati sistemi sono fisicamente separati, ovvero non esistono punti di comunicazione tra loro.

L'indipendenza infrastrutturale si basa sulla considerazione che alcuni elementi infrastrutturali caratteristici dei sopraccitati sistemi sono alquanto diversificati: si passa da valutazioni relative allo scartamento (ad esempio la rete EAV - Circumvesuviana è l'unica delle reti ferroviarie campane con uno scartamento di 950mm a fronte dei 1435mm delle altre) a valutazioni relative alle differenti altezze dei piani banchina che comportano incompatibilità del materiale ferroviario.

L'indipendenza di tipo tecnologico/impiantistico, invece, dipende dalle differenti caratteristiche di sistemi quali quelli di segnalamento e controllo della circolazione e dei sistemi di alimentazione delle linee.

In ragione di tali considerazioni ne segue che le uniche reti che tra loro presentano un grado di interoperabilità pressoché totale sono:

- la rete RFI e la rete EAV - MCNE (unicamente per le tratte da tratte Cancellò – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese);
- la linea 1 della rete ANM - EX METRONAPOLI e la rete EAV - MCNE (tratta Piscinola – Aversa).

Sulla base delle considerazioni e delle valutazioni espresse in premessa, della valutazione della interoperabilità delle linee, nonché sulla base di valutazioni di carattere gestionale ed organizzativo di ciascuna linea e di ciascun servizio (si pensi, ad esempio, alla gestione dei depositi, delle officine, dell'accesso alla rete, della disponibilità di materiale rotabile) si propone la seguente individuazione di lotti di servizi ferroviari:

1. lotto di servizi su rete RFI;
2. lotto di servizi sulle reti EAV;
3. lotto di servizi sulla rete ANM – EX METRONAPOLI (Linea 1 e Linea 6)



Il quadro riassuntivo dei sopracitati lotti sulla modalità ferroviaria è riportato nella successiva Tabella 7.

Tabella 7: Ipotesi di lotti di servizi ferroviari

Lotto	Descrizione
1	Servizi su rete RFI
2	Servizi reti EAV (SEPSA - VESUVIANA - MCNE)
3	Servizi Urbani NAPOLI (Linea 1 + Linea 6 + Funicolari)
	TOTALE