

Riprogrammazione servizi minimi

riferimenti e obiettivi
metodologia e criteri

Consulta Regionale Mobilità - Napoli, 21 maggio 2013

Riferimenti normativi

Legge Regionale 3/2002 e Legge 422/97

Legge di stabilità 2013 – Finanziaria regionale 2013

Obiettivi

efficacia della rete di servizi minimi

ottimizzazione della rete

vincoli di budget

Articolazione attività

- Elaborazioni varie e confronti con Enti Locali, Società, Associazioni
- FASE 0 Recepimento Piani Provinciali e Comunali, servizi regionali su ferro e gomma
- FASE 1 Analisi Piani – verifica coerenza interna
- FASE 2 Analisi Piani – criteri generali e temporali
- FASE 3 Analisi Piani – applicazione criteri spaziali
- FASE 4 Verifiche con la CONSULTA
- FASE 5 Ottimizzazione e finalizzazione rete dei servizi in stretta collaborazione con ENTI LOCALI
- FASE 6 Settembre → Presentazione di documento di riprogrammazione

Metodologia utilizzata

Applicazione criteri
per omogeneizzazione e riorganizzazione

Analisi quantitative

CRITERI

GENERALI

TEMPORALI

SPAZIALI

Criteri di carattere generale

1-Integrazione ferro/gomma, I servizi su gomma, coerentemente al progetto di metro regionale, dovranno essere complementari a quelli su ferro. In particolare la loro funzione, laddove siano presenti direttrici servite dal ferro, dovrà essere di adduzione. Allorquando i servizi su ferro dovessero presentare una insostenibilità economica e sociale, si procederà alla definizione di adeguati servizi su gomma.

-

2-Omogeneizzazione grandezze, nella determinazione delle percorrenze chilometriche. Sia per le lunghezze (omogeneizzazione GIS) che per il numero di eventi utilizzati (standardizzazione giornate).

-

3-Omogeneizzazione servizi specifici, ovvero relativi ad ambiti cittadini (servizi urbani) ed extracomunali (servizi a chiamata). Per i primi si procederà, oltre che a valutare lo specifico contesto socio-culturale, ad un'analisi di sostenibilità sociale indirettamente connessa al numero di abitanti dell'area di intervento considerata. Per i secondi vi sarà una promozione e sponsorizzazione allorquando il progetto appaia concreto ed articolato piuttosto che generico e sommario.

-

Criteri di carattere temporale

4-Omogeneizzazione corse festive, la previsione di servizi è basata soprattutto sulla necessità di garantire il diritto al trasporto per spostamenti di tipo sistematico (lavoro e studio). Con questo criterio si punterà dapprima a verificare, in assoluto, la sostenibilità dei servizi ipotizzati dagli Enti locali e poi ad omogeneizzare ed allineare i servizi contribuiti per realtà analoghe di province diverse.

5-Omogeneizzazione corse feriali, nelle fasce di punta il numero di corse dovrebbe essere dimensionato in funzione della domanda sistematica di mobilità. Nelle ore di morbida le frequenze sono attualmente già penalizzate tanto che l'utenza percepisce un servizio con approccio di tipo "orario". Accanto a verifiche generali sui servizi delle fasce di punta, nelle ore di morbida, a parità di efficacia del servizio, si riorganizzeranno i servizi e si omogeneizzeranno realtà analoghe di province diverse.

Criteri di carattere spaziale

6-Organizzazione sovrapposizioni intraprovinciali.

Consisterà nell'armonizzazione di quei servizi interessanti la medesima direttrice o coppia O/D ma che per diversa tipologia (ordinario, scolastico, extrabacino, ecc...) rappresenta solo una mera moltiplicazione e quindi un sovradimensionamento del servizio.

•

7-Organizzazione sovrapposizioni extraprovinciali,

In misura analoga, alcune coppie O/D appartenenti a province diverse, sono sostanzialmente servite da servizi contribuiti ad entrambe le province o, in generale, a Trenitalia e/o ferrovie regionali. Il criterio consiste nell'individuazione di questi casi e nella successiva riorganizzazione.

Analisi piani: disomogeneità riscontrate

1. Analisi dell'integrazione con la rete ferro
2. Classificazione e sovrapposizione tipologie di servizi
3. Uniformità lunghezze servizi, univocità numero eventi
4. Dimensionamento nelle fasce di punta
5. Dimensionamento morbide, festivi e notturni
6. Dimensionamento servizi urbani
7. Innovazione (servizi a chiamata)
8. Riserve

La situazione attuale

I servizi su ferro

I servizi su gomma

Interazione con Enti

Il recepimento dei Piani

Scenario Attuale – L'Offerta Ferroviaria

Impresa	Produzione 2012 (Treni-Km) programmata*	Relazioni di servizio
Trenitalia	10.695.323	77
EAV - Circumvesuviana	2.877.538	14
EAV – SEPSA	1.483.056	6
EAV – MCNE	1.390.688	3
TOTALE	16.446.605	100

*Elaborazioni ACAM a partire da offerta Trenitalia 2012 e Revisione contratti delle ferrovie del gruppo EAV di Agosto 2011

Servizi minimi gomma

	Risorse anno 2011 (DGR 964/2010)	servizi anno 2011 (DGR 964/2011)	Risorse anno 2012 (DGR 503/2012)
Province	€	km	€
<i>Avellino</i>	€ 21.983.100	12.012.623	€ 21.723.385
<i>Benevento</i>	€ 6.591.700	3.703.202	€ 6.626.164
<i>Caserta</i>	€ 35.358.381	18.039.990	€ 33.501.774
<i>Napoli</i>	€ 101.190.587	43.616.632	€ 95.586.640
<i>Salerno</i>	€ 49.286.232	26.497.974	€ 47.001.974
Comuni			
<i>Avellino</i>	€ 1.198.435	457.418	€ 1.343.655
<i>Benevento</i>	€ 1.364.450	580.617	€ 1.635.005
<i>Caserta</i>	€ 2.439.015	1.046.788	€ 2.581.640
<i>Napoli</i>	€ 62.470.150	22.634.112	€ 58.484.022
<i>Salerno</i>	€ 5.037.950	1.983.445	€ 5.093.959
<i>Regionali</i>	€ 13.080.000	7.307.263	€ 12.471.782
TOTALI	€ 300.000.000	137.880.064	€ 286.050.000

Analisi Piani – confronto con attuale

	Servizi teorici - Anno 2012 – Applicando corrispettivi a km da DGR 694/2010	Richiesta Enti Locali nei Piani	Var %
Avellino (P)	11.870.702	12.194.545	2,7%
Benevento (P)	3.722.564	3.705.500	-0,5%
Caserta (P)	17.092.742	18.393.605	7,6%
Salerno (P)	25.269.878	26.262.942	3,9%
Napoli (P)	41.201.138	44.670.399	8,4%
Sub totale (P)	99.157.024	105.226.990	6,1%
Avellino (C)	512.845	457.797	-10,7%
Benevento (C)	695.747	501.046	-28,0%
Caserta	1.108.000	1.045.718	-5,6%
Salerno (C)	2.005.496	5.373.367	167,9%
Napoli (C)	21.189.863	23.948.194	13,0%
Sub totale (C)	25.511.951	31.326.122	22,8%
Regionali	6.967.476	7.774.295	11,6%
Totale	131.636.451	144.327.407	9,6%

Le analisi effettuate

Territoriale

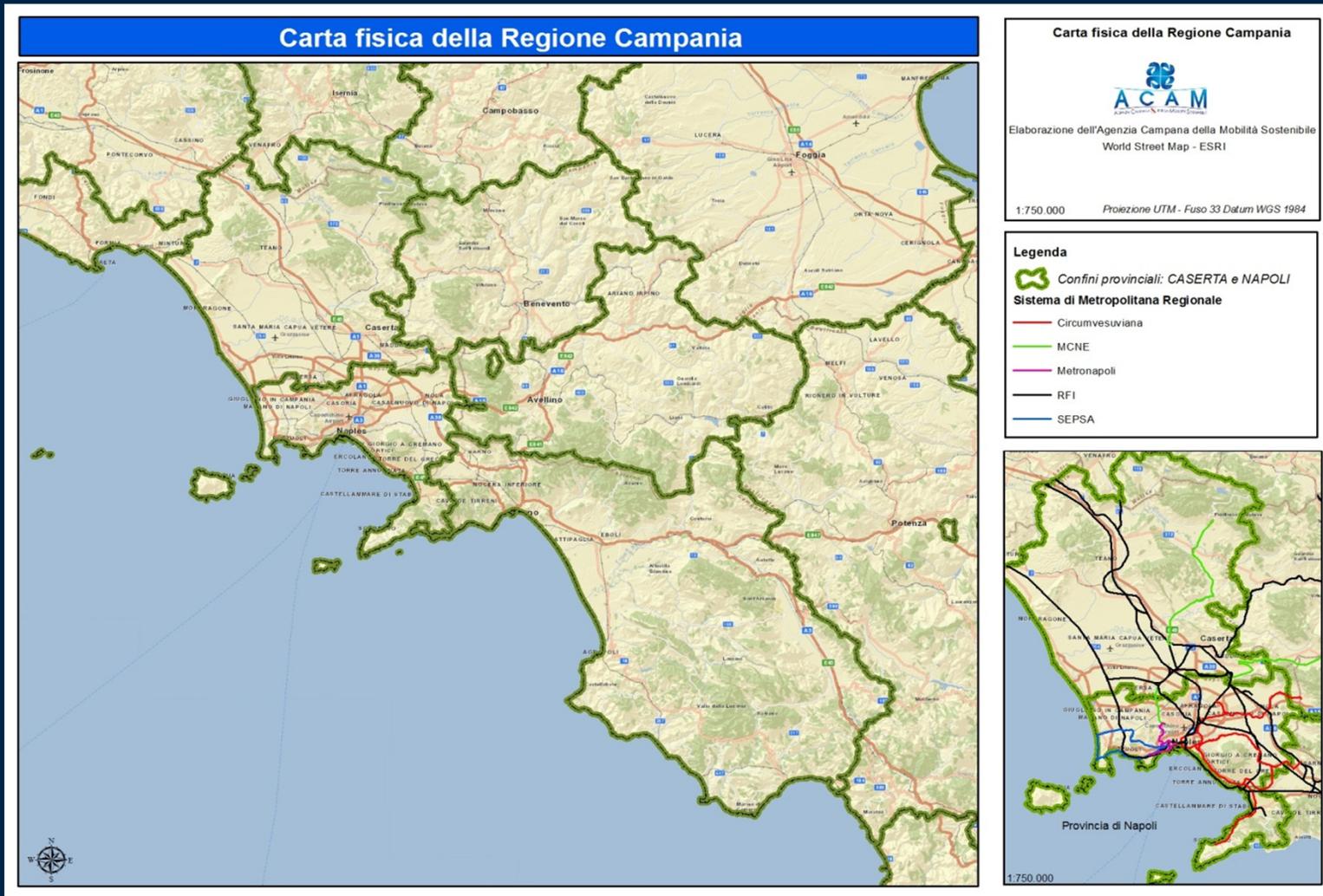
Trasportistiche (dati ISTAT)

Trasportistiche (dati domanda)

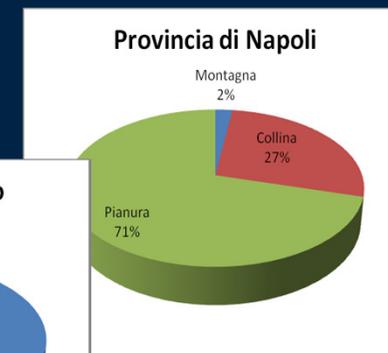
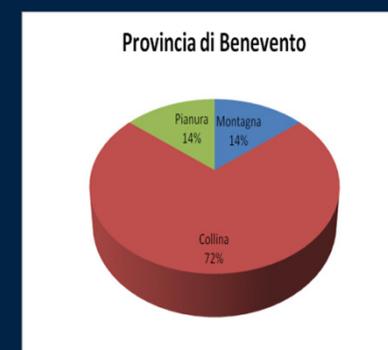
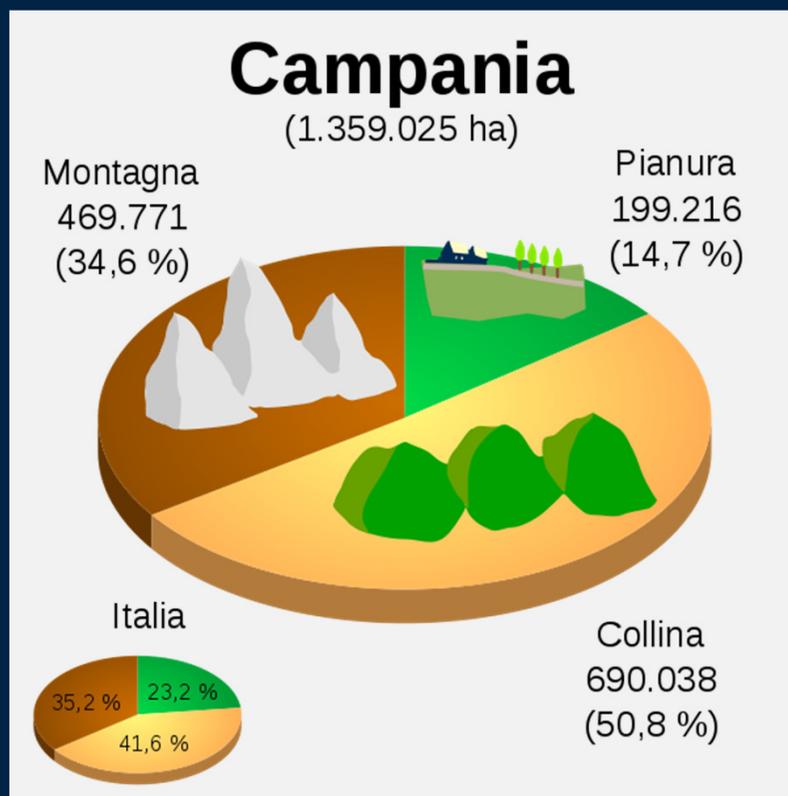
Area di studio e zonizzazione

Il modello di offerta

Caratteristiche territoriali



Caratteristiche orografiche



Analisi territoriale 1/3

PRINCIPALI INFORMAZIONI

Superficie (kmq)	13.590
Popolazione residente	5.824.461
Province	5
Comuni	551
Densità (abitanti/kmq)	428

DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE

AEROPORTI		2	
FERROVIE		km	Stazioni/Fermate
RFI	1.089	183	
Circumvesuviana	142	95	
SepSA	47	32	
MCNE	98,2	28	
Metronapoli	17,6	19	
	1.393,8	357	
STRADE		km	
Autostrade	494		
Strade statali	1.163		
Strade regionali	1.552		
Strade comunali extraurbane	15.400		
	circa 25.000		

INDICE DI DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE PER CATEGORIA (2011)¹

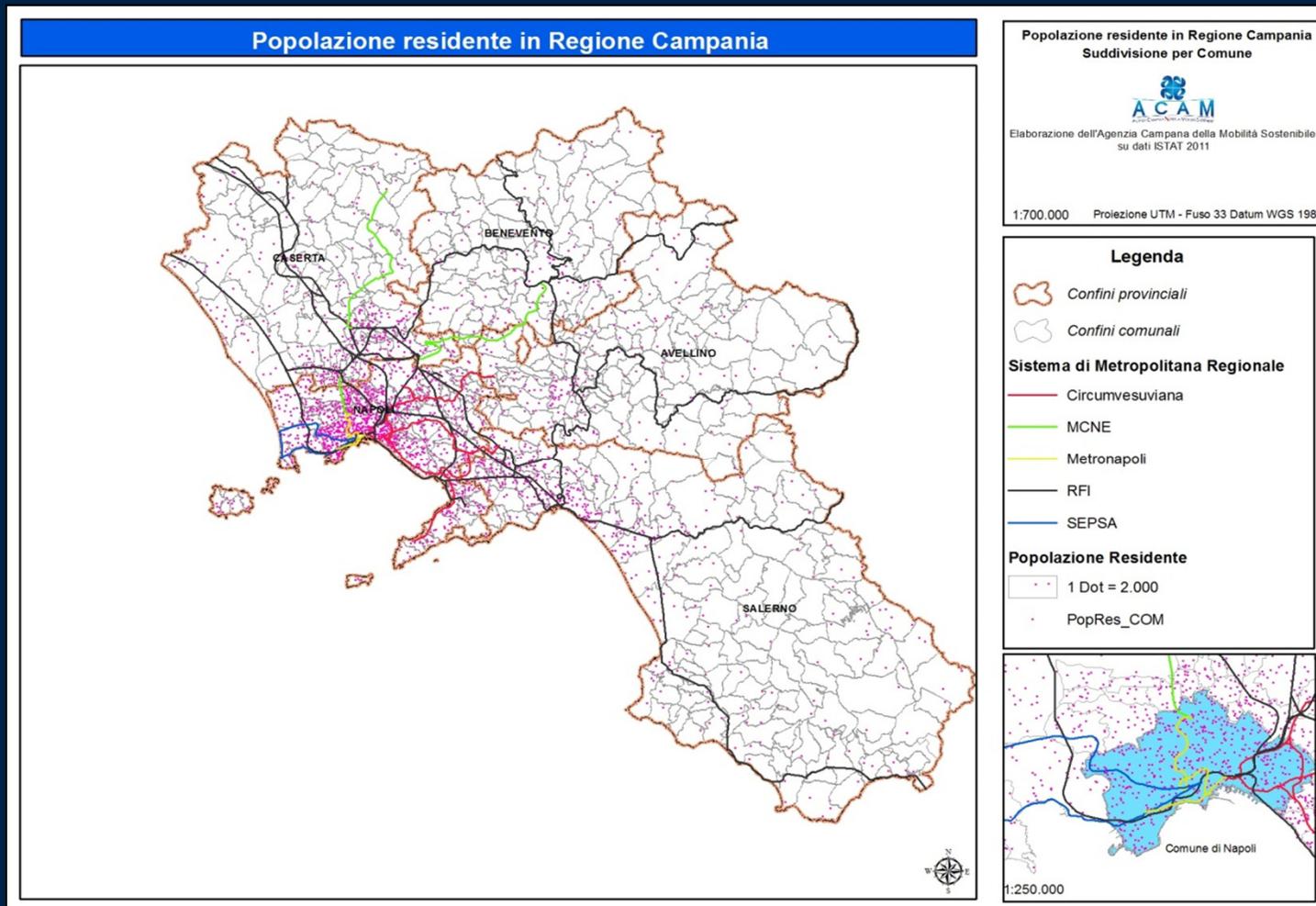
Provincia	Rete stradale	Ferrovie
Caserta	142,8	168,8
Benevento	72,0	142,8
Napoli	74,6	120,6
Avellino	147,7	48,0
Salerno	118,6	132,9
Campania	106,3	124,7

RISORSE NATURALI

Aree protette	30
Siti Unesco	5

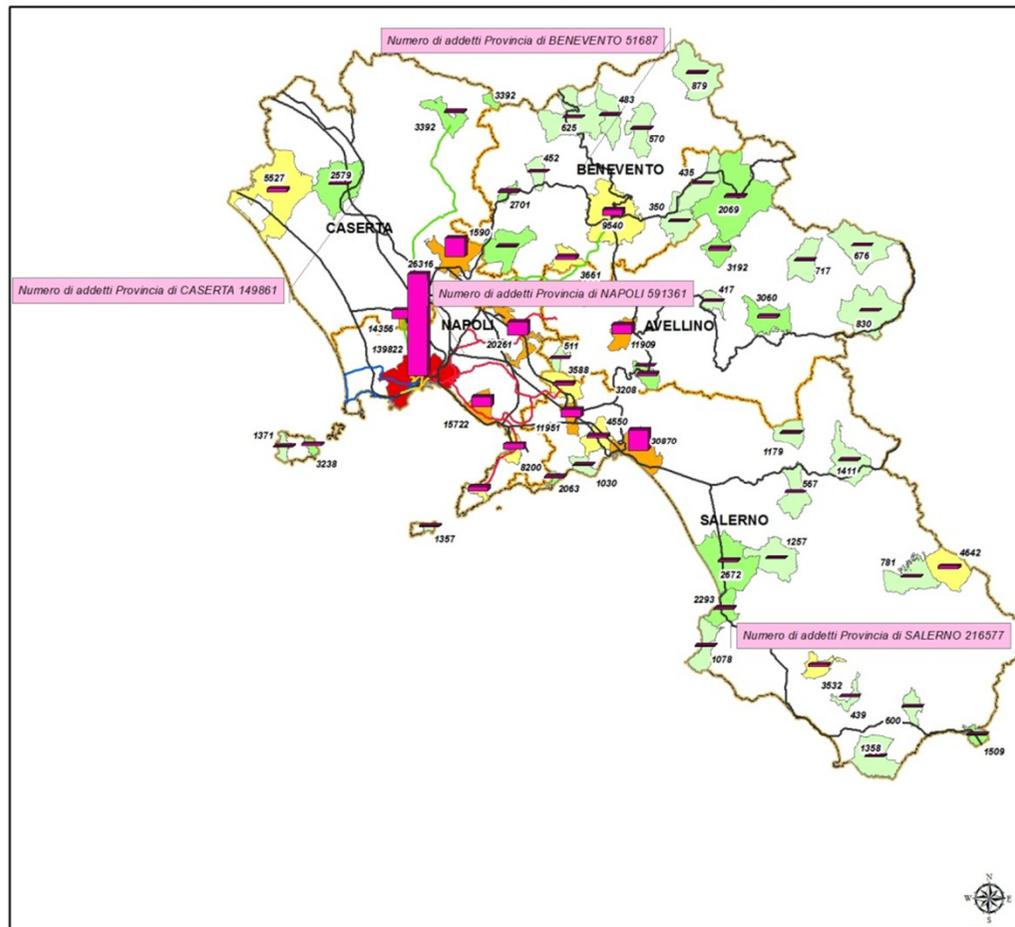
REGIONE CAMPANIA

Analisi territoriale 2/3



Analisi territoriale 3/3

Unità Locali dell'industria e dei servizi in Regione Campania e numero di addetti



Unità locali dell'industria e dei servizi e addetti



Elaborazione dell'Agenzia Campana della Mobilità Sostenibile su dati ISTAT 2007

1:750.000 Proiezione UTM - Fuso 33 Datum WGS 1984

Legenda

- Contorni Regionali
- Contorni provinciali

Sistema di Metropolitana Regionale

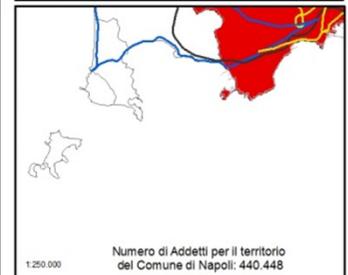
- Circumvesuviana
- MCNE
- Metronapoli
- RFI
- SEPSA

U.U.L.L. per Comune di appartenenza

- 350 - 1.500 U.U.L.L.
- 1.500 - 3.500 U.U.L.L.
- 3.500 - 10.000 U.U.L.L.
- 10.000 - 50.000 U.U.L.L.
- 50.000 - 1.500.000 U.U.L.L.

Addetti per U.U.L.L.

- 200.000
- NumADDUILL_C



Analisi della mobilità sistemática

Percentuali di spostamenti dettaglio Provinciale

*Mobilità Sistemática ISTAT 2001

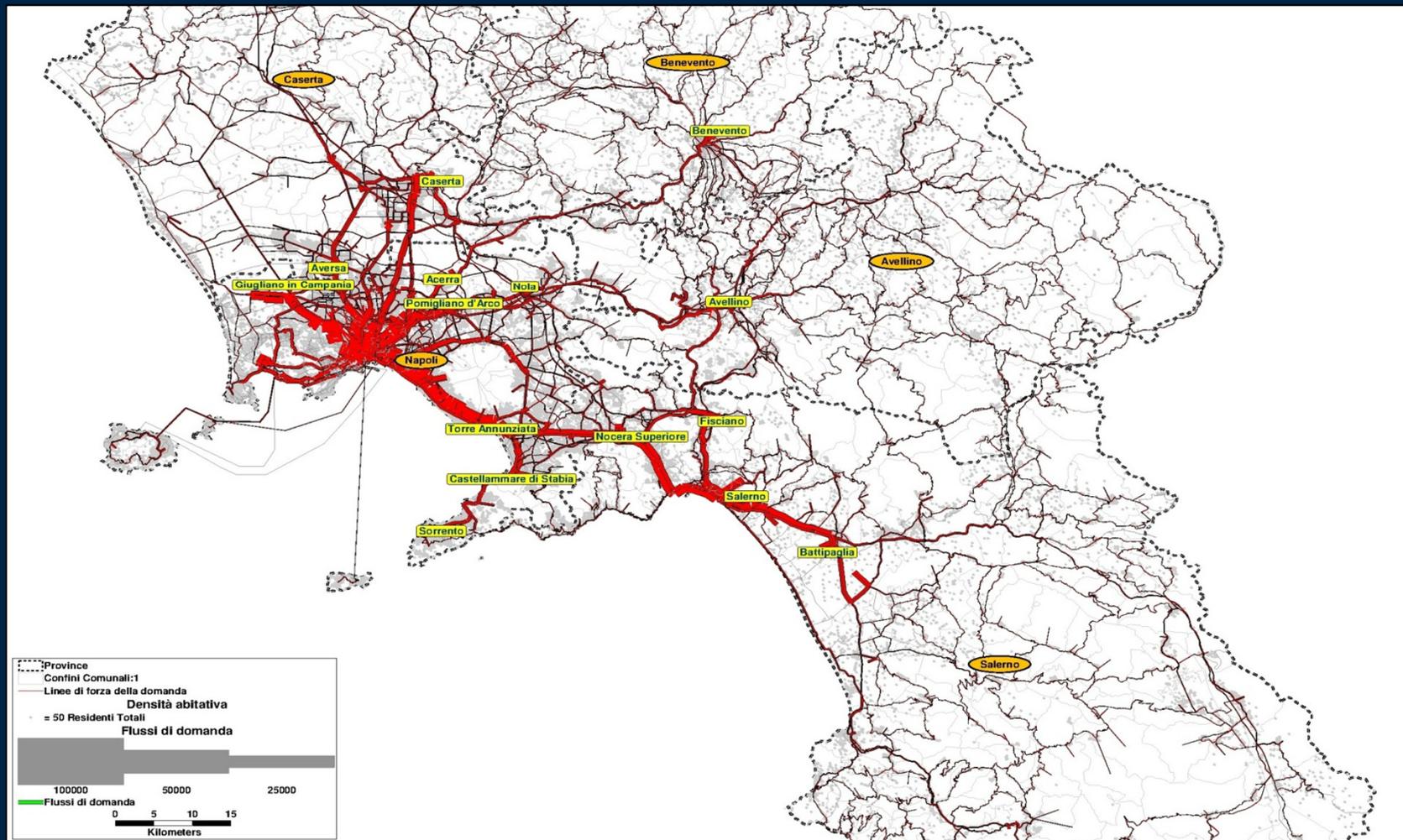
Provincia	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	TOTALE	peso % spost. Extraprovinciali (emissione)
Avellino	52.422	3.620	666	8.876	5.182	70.766	25,9%
Benevento	1.834	30.489	2.452	2.909	370	38.054	19,9%
Caserta	232	1.917	99.137	25.484	600	127.370	22,2%
Napoli	2.627	725	21.822	342.341	12.769	380.284	10,0%
Salerno	2.180	124	908	17.855	134.541	155.608	13,5%
TOTALE	59.295	36.875	124.985	397.465	153.462	772.082	
peso % spost. Extraprovinciali (Destinazione)	11,6%	17,3%	20,7%	13,9%	12,3%		

658.930 spostamenti intraprovinciali

85,3% del totale

provincia	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli	Salerno	TOTALE
Avellino	74%	5%	1%	13%	7%	100%
Benevento	5%	80%	6%	8%	1%	100%
Caserta	0%	2%	78%	20%	0%	100%
Napoli	1%	0%	6%	90%	3%	100%
Salerno	1%	0%	1%	11%	86%	100%

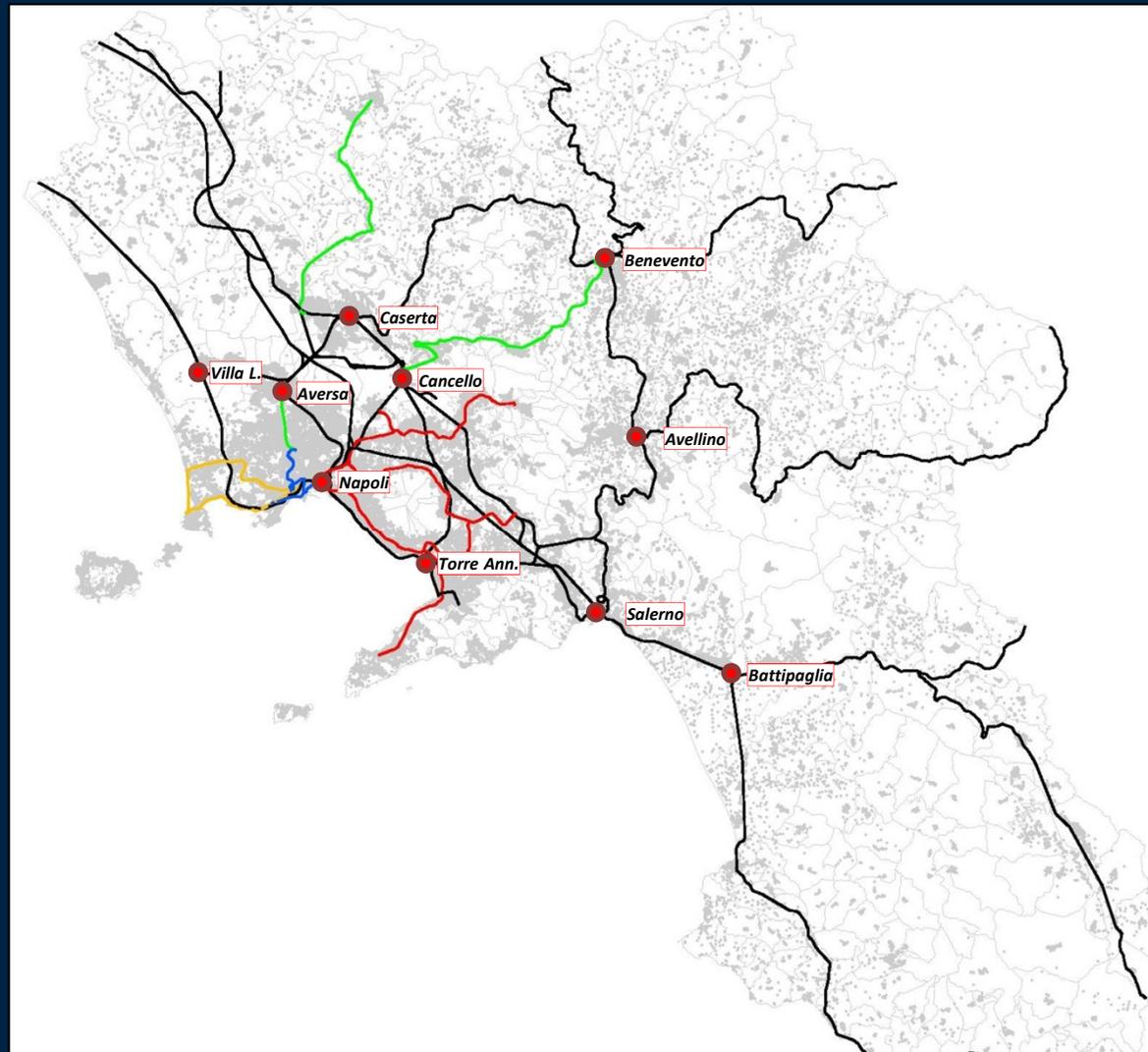
Analisi della mobilità sistemática



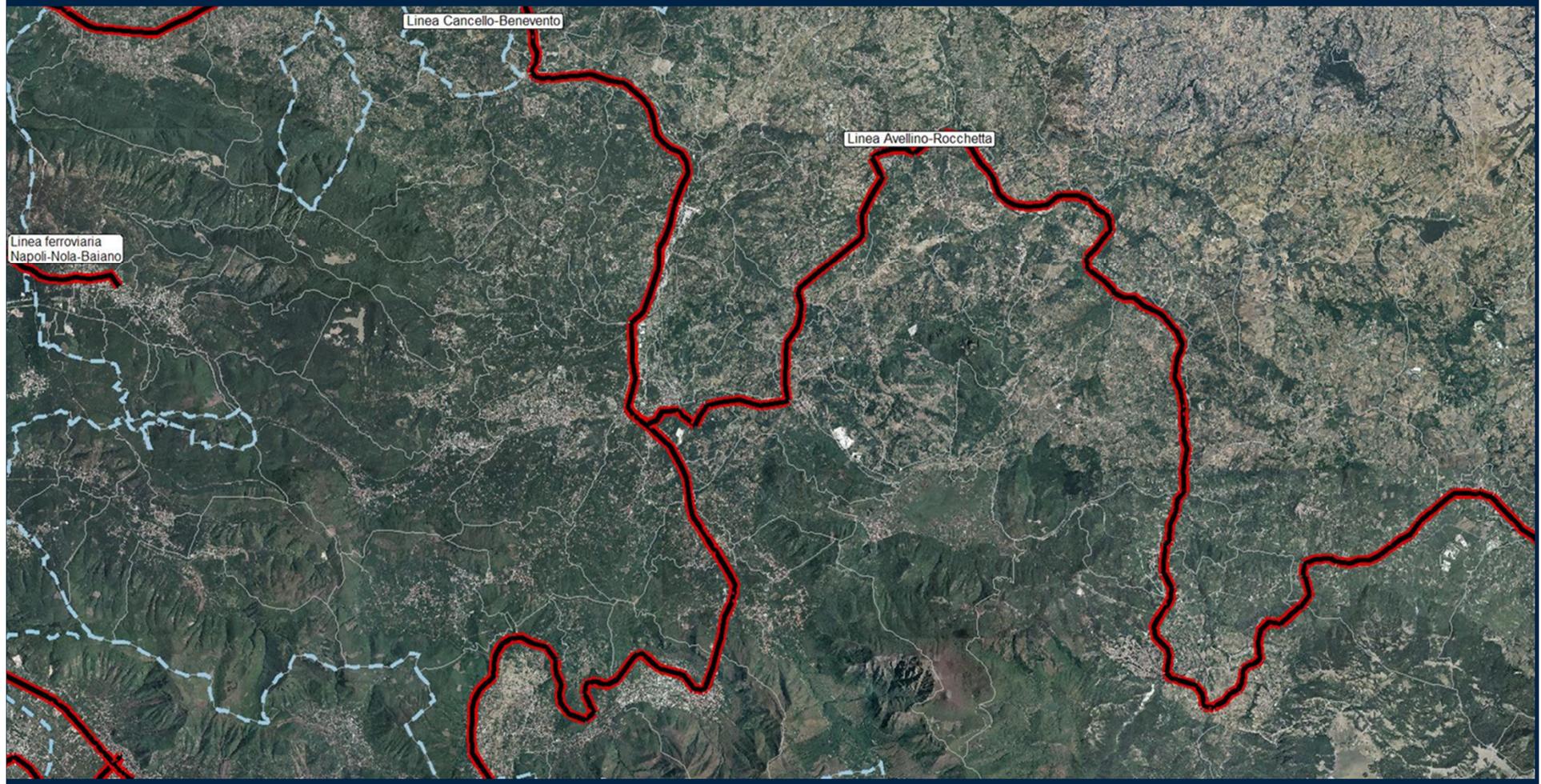
Analisi della domanda area di studio e zonizzazione



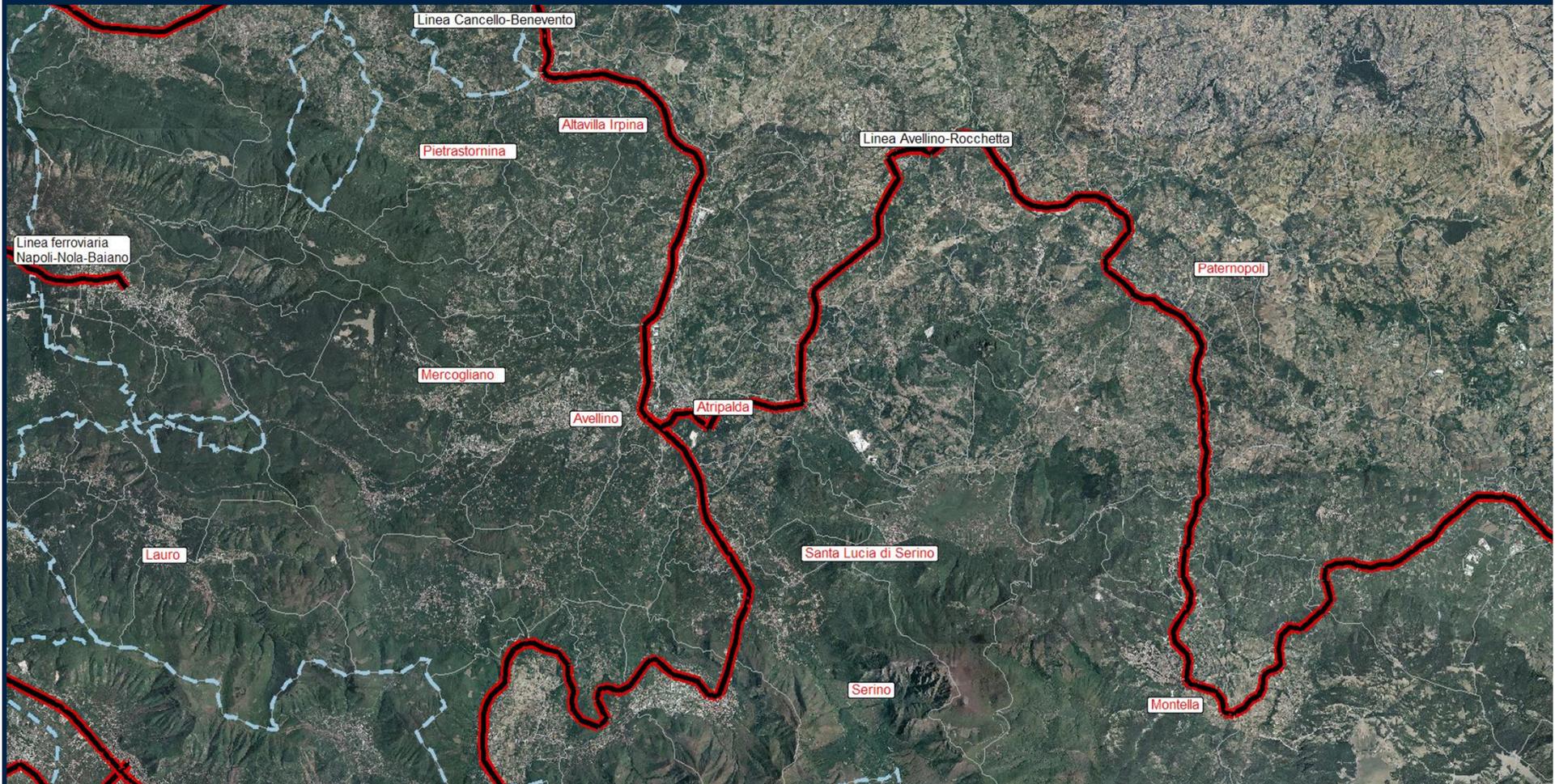
Lo scenario di progetto dei servizi ferroviari – La Rete delle infrastrutture



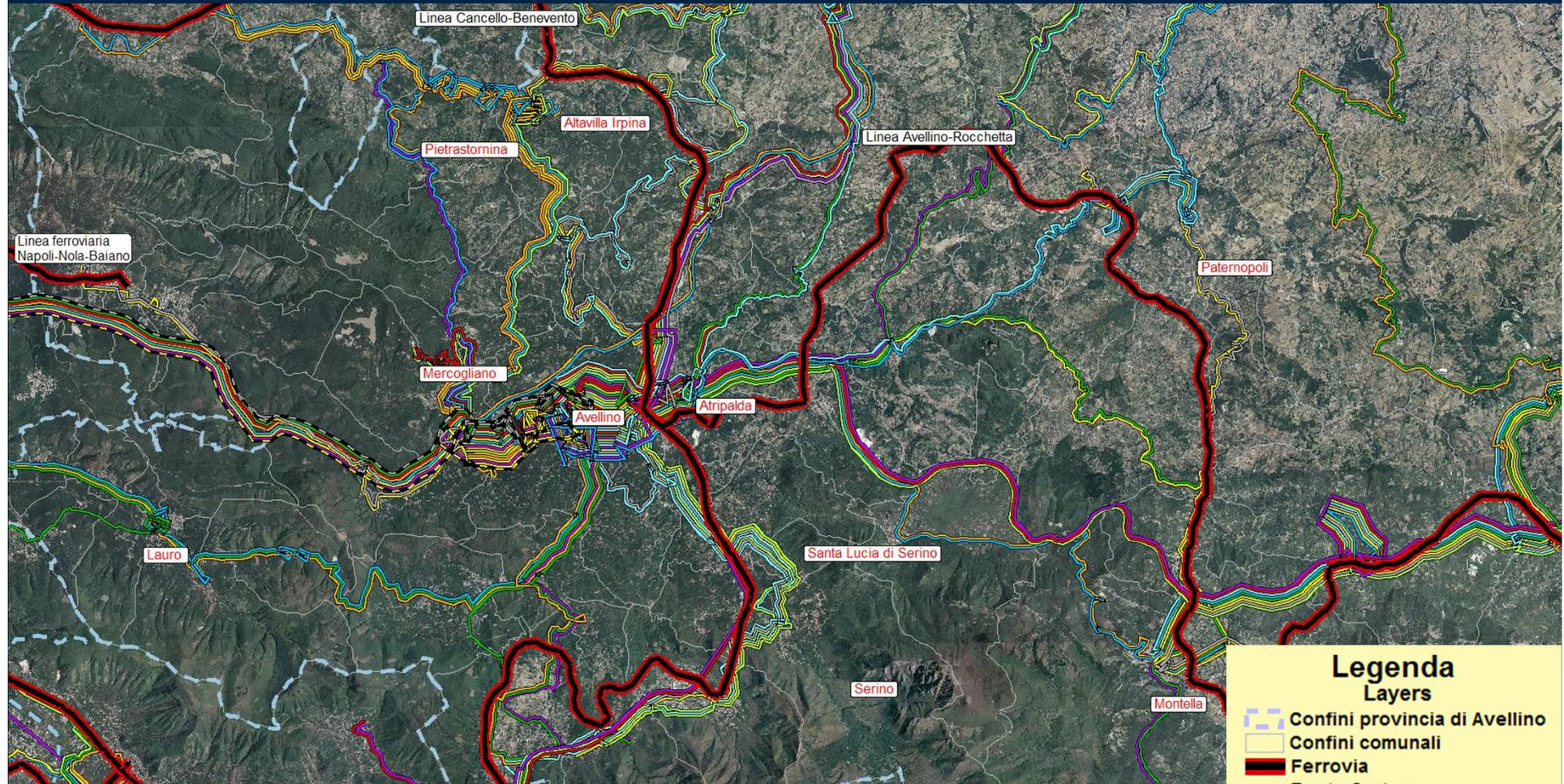
Caricamento linee: cartografia e rete ferro



Caricamento linee: province, comuni, frazioni



Caricamento linee: popolamento database



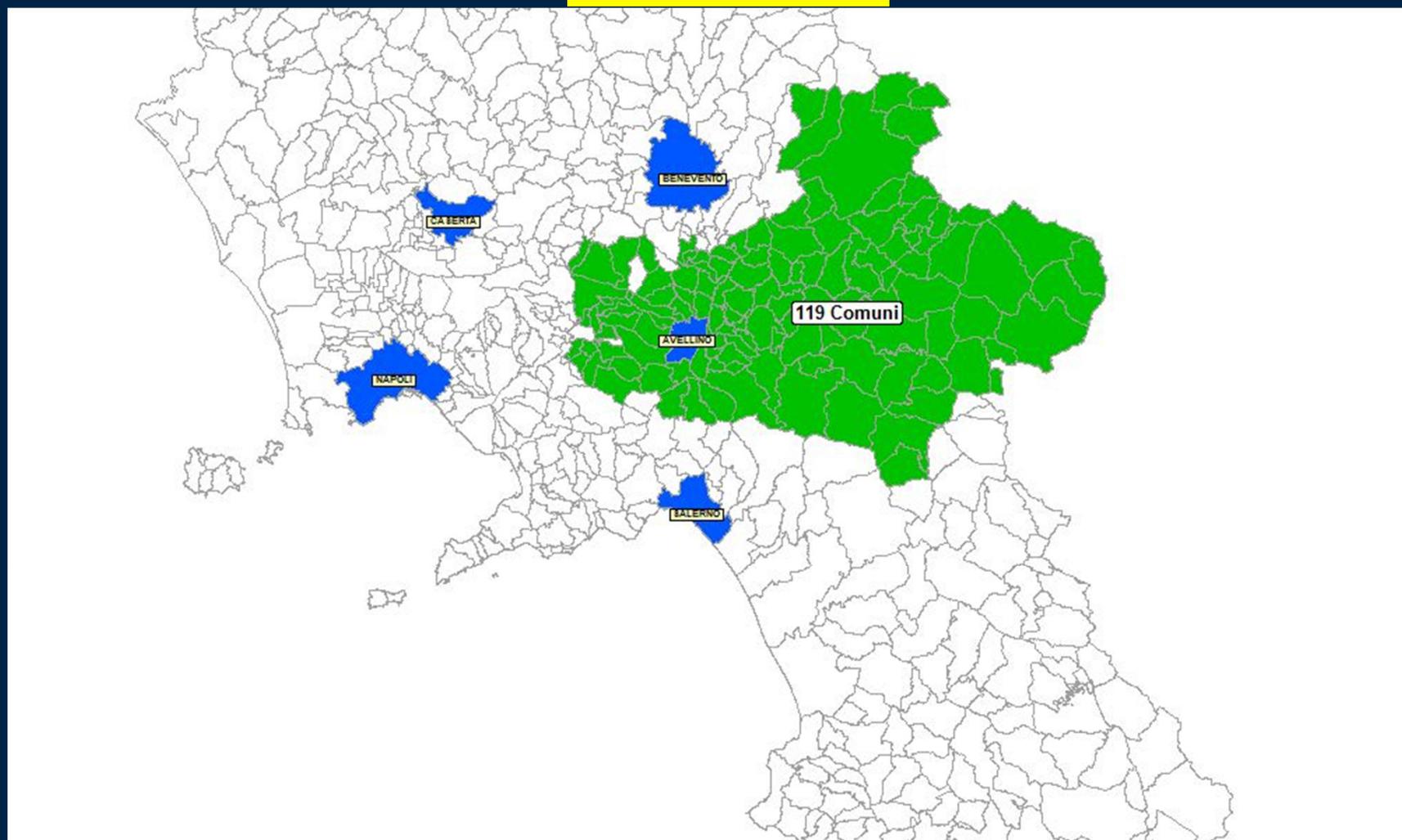
Legenda
Layers

-  Confini provincia di Avellino
-  Confini comunali
-  Ferrovia
-  Route System

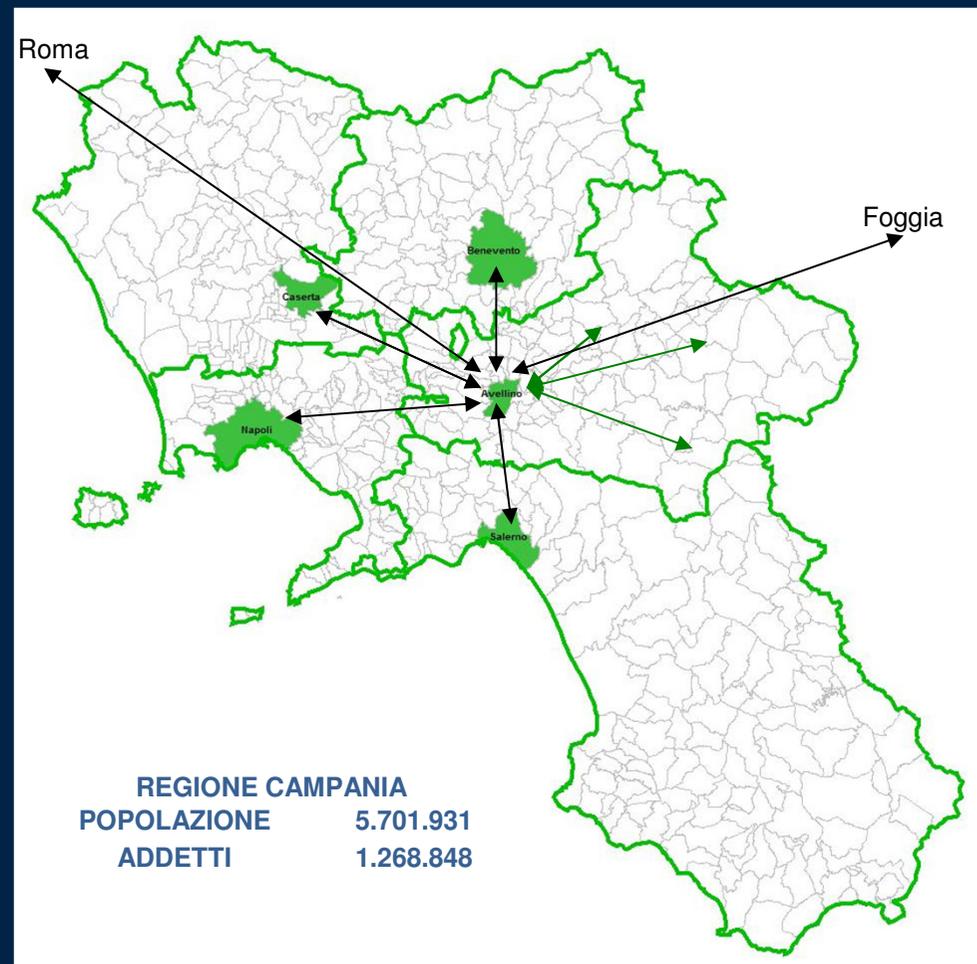
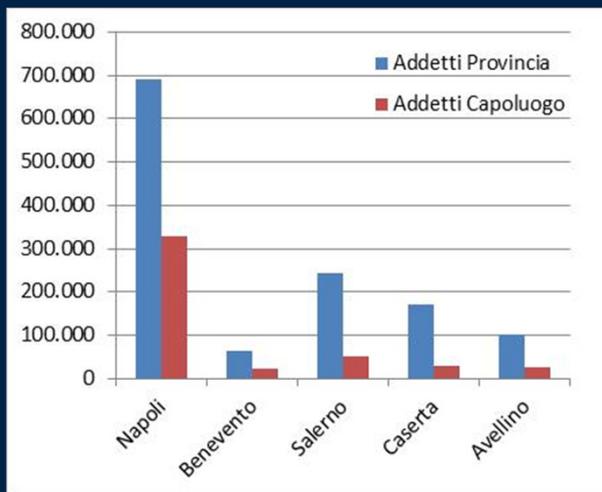
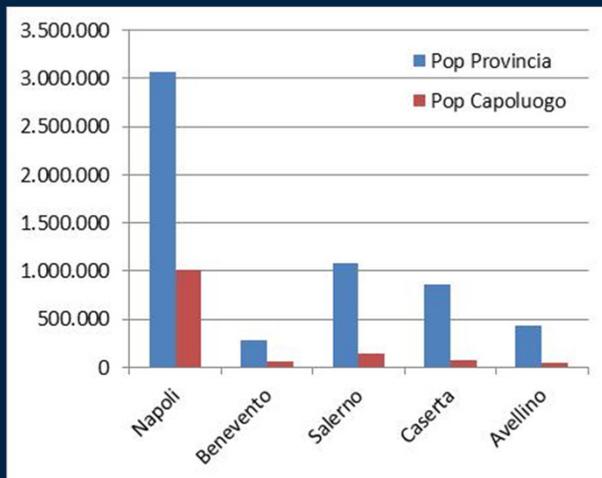
0 .5 1 1.5
Kilometers

Approfondimento Provincia Avellino (come 1° esempio discusso sul territorio)

Avellino



Inquadramento territoriale – scala ampia



Recepimento Piani

Piano Provinciale (Km)	12.194.595
Altri servizi (Km)	2.389.804
Servizi urbani (AV) (km)	457.818
<u>TOTALE gomma (Km)</u>	<u>15.042.217</u>

Servizi ferro* (Km)	327.639
---------------------	---------

*elaborazione ACAM

Mobilità sistemática – Linee di desiderio

