



Consiglio Regionale della Campania

A.O.O. Consiglio Regionale della Campania
Protocollo: 0011869/1 Data: 14/06/2016 10:46
Ufficio: Segreteria Generale
Classifica:



Al Consigliere regionale
Michele Cammarano

S E D E

Oggetto: Risposta interrogazione reg. gen. n.172/1

-“Problematiche trasporti”-.

Si trasmette, per opportuna conoscenza, la risposta relativa all’interrogazione in oggetto, pervenuta dalla Giunta regionale.

Napoli, 13 giugno 2016

Il Direttore Generale
Attività Legislativa
avv. Magda Fabbrocini

Il Dirigente
dell’Unità Dirigenziale Assemblea
avv. Giuseppe Storti



Regione Campania
Al Capo Ufficio Legislativo
del Presidente

13/6/2016
31 h/2a Nvrl
J1

Al Direttore Generale Attività Legislativa
del Consiglio regionale della Campania

GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA
Ufficio di Diretta Collaborazione del Presidente
GABINETTO

SEDE

Prot 2016 - 0016693 /UDCP/GAB/UL del 09/06/2016 U

Fascicolo

Oggetto: riscontro interrogazione consiliare a risposta scritta R.G. n. 172.

Si trasmette, in allegato, il riscontro all'interrogazione consiliare di cui all'oggetto a firma del
Consigliere Michele Cammarano (M.5S.).

R. D.
sc

Prof. Pier Luigi Petrillo

R. D.
Kammarano
10/6/2016

A.O.O. Consiglio Regionale della Campania
Protocollo: 0011760/E Data: 13/06/2016 10:15
Ufficio: Segreteria Generale
Classifica:





Giunta Regionale della Campania
Direzione Generale per la Mobilità

Il Direttore Generale

REGIONE CAMPANIA

Prot. 2016. 0347336 19/05/2016 16.40

5107 Direzione Generale per la Mobilità

UFFICIO LEGISLATIVO DEL PRESIDENTE DELLA GIUNTA REGIONALE

14 Fascicolo 1 del 2016



All'Ufficio Legislativo del
Presidente della Giunta regionale
silvana.colicchio@regione.campania.it
segre.legislativo@regione.campania.it

**Oggetto: Interrogazione a risposta scritta a firma del Consigliere Michele Cammarano
concernente "Problematiche trasporti". RG n. 172/16.**

A riscontro dell'atto in oggetto si trasmette, in allegato, la relativa relazione.
Si resta a disposizione per chiarimenti e/o integrazioni.

Handwritten signature

Handwritten signature
Marchitello

GIUNTA REGIONALE DELLA CAMPANIA
Ufficio di Presidenza e Collaborazione del Presidente
GABINETTO

Prot 2016 - 0015021 /UDCP/GAB/GAB del 23/05/2016 E

Fascicolo INTERROGAZIONI



RISPOSTA ALL'INTERROGAZIONE n. 172 A FIRMA DEL CONSIGLIERE
MICHELE CAMMARANO (MoVimento 5 Stelle) CONCERNENTE:
"PROBLEMATICHE TRASPORTI"

M

19

1 Documento di riferimento

Si riporta, per comodità di lettura, l'interrogazione del consigliere Cammarano. In particolare in Figura 1 è riportato lo stralcio dell'interrogazione relativo alle premesse. Nella Figura 2 è illustrata la parte dell'interrogazione relativa alle considerazioni di merito. Infine, in Figura 3, è elencata la richiesta specifica alle quale rispondere in forma scritta.

Nei paragrafi che seguono sono stati esplicitati i punti richiesti a conclusione dell'interrogazione ma, precedentemente, sono state effettuate delle valutazioni relative alle premesse ed alle considerazioni dell'interrogazione che costituivano un errato presupposto di base.

Premesso che:

La linea ferroviaria che transita nelle stazioni di Codola - Sarno è attualmente dismessa

La nuova linea metropolitana Napoli - Salerno, fondata sulla vecchia linea, di fatto, taglia la parte est dell'Agro Nocerino - Sarnese, nei seguenti paesi Roccaplemonte, Castel San Giorgio, Siano, Bracigliano per un bacino di 50'000ab obbligati ad utilizzare l'autovettura privata;

A Sarno è termine ultimo della Circumvesuviana di Napoli,

Figura 1: Interrogazione - PREMESSA

Considerato che:

Un eventuale apertura della linea, con conseguente implementazione di treni, Castel San Giorgio, Codola, Sarno, con premessa organizzazione urbanistica, riuscirebbe a disincentivare l'utilizzo dell'auto privata, verso una mobilità sostenibile.

Figura 2: Interrogazione - CONSIDERAZIONI

Tutto ciò premesso e considerato,

Interroga la GIUNTA per sapere

Se la Giunta è conoscenza dei fatti esposti in premessa e cosa intendano fare in merito.

Figura 3: Interrogazione - INTERROGAZIONI

2 Valutazioni sulle premesse

La tratta ferroviaria Sarno - Codola è un tratto dismesso della esistente linea Cancellio - Sarno - Mercato San Severino la cui tratta tra Sarno e Mercato San Severino fu inaugurata nel 1861 dopo l'apertura della

galleria "Dell'Orco" che metteva in comunicazione la valle del Sarno e la valle di Mercato San Severino. Ad oggi i treni che provengono da Cancellò e proseguono oltre Sarno sono instradati nel collegamento che conduce alla Galleria Santa Lucia e, dunque, a Salerno. La tratta ferroviaria tra Codola e Mercato San Severino è tuttora attiva ed attraversata dai servizi Trenitalia Nocera inferiore – Salerno (Via Mercato San Severino). L'offerta di corse prevista nell'orario di esercizio 2016 si articola su 6 coppie di treni al giorno (con riferimento al giorno lavorativo).

La tratta ferroviaria Sarno – Codola è stata dismessa a seguito dell'entrata in vigore dell'orario 2012 – 2013. In precedenza (orario 2011-2012 ed in particolare fino al 9 settembre 2012) la tratta era attraversata da una sola coppia di treni al giorno ovvero il servizio RV Benevento – Avellino – Roma che veniva istradato per tale tratta ferroviaria.

Lungo la tratta Sarno – Codola è presente la sola fermata di Lavorate (che ricade nel territorio di Sarno), che già nell'orario 2011 – 2012 non espletava servizio viaggiatori.

Lungo la tratta tra Codola e Mercato San Severino sono invece presenti le stazioni di Lanzara Fimiani, Castel San Giorgio- Roccapiemonte (ubicate entrambe, insieme alla stazione di Codola nel comune di Castel San Giorgio) e la fermata di Valle di Mercato San Severino (che ricade nel territorio di Mercato San Severino).

In merito a quanto riportato nelle premesse dell'interrogazione consiliare si sottolinea che il bacino di utenza di riferimento dei quattro comuni indicati (Castel San Giorgio, Bracigliano, Siano e Roccapiemonte) è pari a circa 38.000 residenti (fonte Censimento della popolazione ISTAT del 2011) così ripartiti:

Comune	Popolazione al 2011
Bracigliano	5.439
Castel San Giorgio	13.439
Roccapiemonte	9.121
Siano	10.008
TOTALE	38.007

A ciò possiamo aggiungere i circa 3.000 residenti della frazione di Lavorate del Comune di Sarno in cui ricade la fermata di Lavorate della linea Sarno – Codola che porta a circa 41.000 il bacino complessivo di della popolazione residente nei comuni attraversati dalla ferrovia. 184

Va evidenziato che sia la tratta Sarno – Codola che la tratta Codola – Mercato San Severino attraversavano territori non caratterizzati da un elevata urbanizzazione; è stata calcolata la frazione di popolazione 47

residente nelle aree di influenza delle stazioni a 500 m. che risulta essere complessivamente pari a 4.547 residenti. Le aree di influenza delle stazioni tra Sarno e Mercato San Severino non intersecano i territori comunali di Bracigliano e Siano; pertanto, per entrambi non esiste popolazione direttamente servita dalla ferrovia.

Comune (Frazione)	Popolazione Servita al 2011	Stazione di gravitazione
Sarno (Lavorate)	927	Lavorate
Nocera Inferiore	41	Lavorate
Castel San Giorgio	1.201	Codola, Lanzara - Fimiani, Castel San Giorgio
Nocera Superiore	6	Codola
Mercato San Severino	1.236	Valle di Mercato San Severino, Castel San Giorgio
Roccapiemonte	1.136	Codola, Lanzara - Fimiani, Castel San Giorgio
TOTALE	4.547	

Nella figura che segue è illustrato il territorio oggetto dell'interrogazione con la rappresentazione dei confini comunali, della densità abitativa, delle ferrovie interessate e delle aree di influenza delle stazioni di Lavorate, Codola, Lanzara - Fimiani, Castel San Giorgio - Roccapiemonte e Valle di Mercato San Severino.

Dall'analisi della figura emerge come la ferrovia non sia baricentrica rispetto ai centri abitati di Castel San Giorgio e Roccapiemonte e che la densità abitativa in queste aree è contenuta.

Infine, si sottolinea che non esiste una "nuova linea metropolitana Napoli - Salerno fondata sulla vecchia linea", come riportato nelle premesse ma, ad oggi è in esercizio un'offerta di servizi scaturita da una riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi ferroviari lungo la direttrice Napoli - Salerno che impegnano le esistenti infrastrutture. I servizi previsti sulla tratta Sarno - Codola (che, si precisa, era già chiusa all'esercizio quando è stata attuata la riorganizzazione della direttrice Napoli - Salerno), così come quelli previsti sulla tratta Nocera Inferiore - Codola - Mercato San Severino non sono stati influenzati dalla riprogrammazione della Napoli - Salerno.

M

95

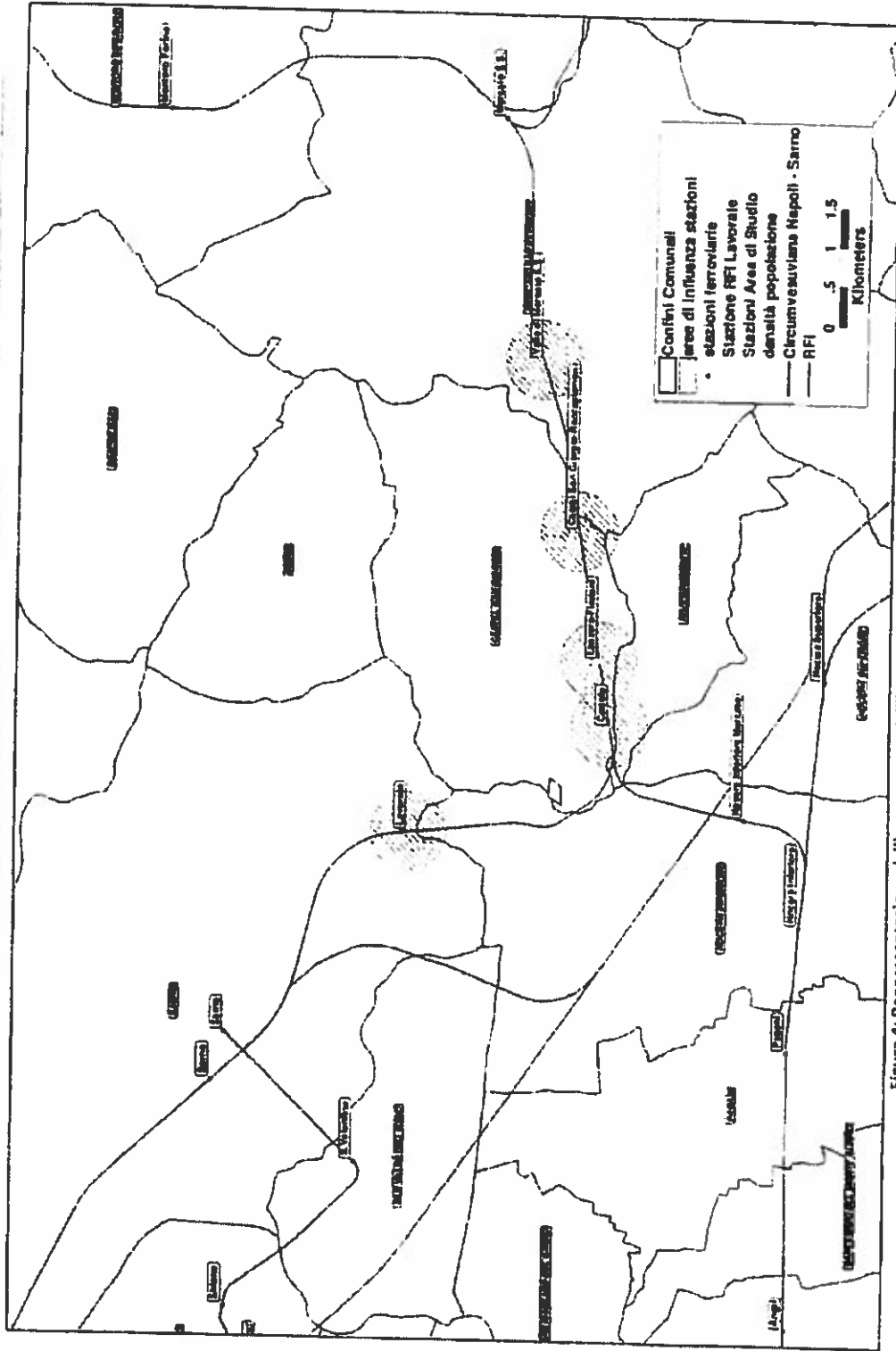


Figura 4: Rappresentazione dell'area oggetto dell'interrogazione e delle aree di influenza delle stazioni

182

Sempre nell'ambito delle premesse occorre considerare che nel territorio in esame non è la ferrovia la sola alternativa al trasporto privato (come si evince invece negli assunti riportati nel testo *"la nuova linea metropolitana [...] taglia la parte est dell'Agro Nocerino Sarnese [...] per un bacino di 50.000 abitanti costretti ad usare l'autovettura privata"*) ma che ivi insiste la rete dei servizi di trasporto su gomma eserciti da CSTP e da Leonetti & Gallucci che garantisce un livello di servizio adeguato al territorio servito e, soprattutto, maggiormente aderente alle esigenze del territorio, dato che riesce a servire meglio i centri abitati dell'area. Nella tabella che segue si riportano le principali linee su gomma che servono il territorio interessato e le relative frequenze giornaliere.

Società	Linea	Da/a	Copie di Corse/giorno feriale	Comuni (frazioni) serviti
CSTP	Linea 9	Siano - Salerno	23	Siano - Castel S. Giorgio - Roccapiemonte
CSTP	Linea 79	Sarno - Codola	26	Sarno - Lavorate - Nocera Inferiore - Castel San Giorgio (Codola)
CSTP	Linea 73	Torello - Codola	7	Castel San Giorgio (Torello) - Castel San Giorgio - Roccapiemonte - Castel San Giorgio (Codola)
Leonetti & Gallucci	Bracigliano - Salerno		9	Bracigliano - Siano - Castel San Giorgio - Roccapiemonte

Alcune delle linee soprariportate sono state costruite in modo da rendere anche servizio di adduzione alla rete ferroviaria con fermate previste in corrispondenza della stazione di Codola e/o Nocera Inferiore (linea 73 e 79).

3 Valutazioni sul considerato

Rispetto all'enunciato riportato nel considerato delle interrogazioni la riapertura della linea si può affermare che essa non riuscirebbe a disincentivare l'utilizzo dell'auto privata.

Questa affermazione trova fondamento in due valutazioni che si basano su quanto già discusso al punto precedente, ovvero:

1. Lo scarso livello di servizio al territorio della ferrovia che è decentrata rispetto allo sviluppo dei centri urbani;
2. La complessità, ad infrastrutture date, di poter potenziare i servizi esistenti verso Salerno, Nocera e verso Mercato San Severino

In merito al primo punto è già stato ampiamente discusso che l'area di influenza della fermata di Lavorate ricopre una porzione poco densamente popolata di territorio, servendo poco meno di 1.000 residenti. Lo stesso si può ribadire per quanto concerne anche le altre stazioni/fermate della tratta tra Codola e Mercato San Severino. Pertanto il potenziamento del servizio ferroviario non può prescindere da un miglioramento dell'accessibilità alle stazioni/fermate con un potenziamento dei servizi su gomma di adduzione e la limitazione dei servizi su gomma di destinazione (determinando, di fatto, un trasferimento "forzoso" sulla modalità ferroviaria). Per quanto concerne la riorganizzazione urbanistica dei comuni interessati, si dovrebbe procedere ad una valutazione dei Piani e dei programmi di sviluppo dei singoli comuni per verificare se questi sono coerenti con uno sviluppo del territorio "rail-oriented" ovvero se è prevista la creazione di poli generatori (nuove residenze) e di poli attrattori di mobilità in prossimità delle ferrovie. In ogni caso, si traggono orizzonti temporali di lungo periodo che oltrepassano i limiti temporali della pianificazione dei servizi nel breve e medio periodo.

In merito al secondo punto, la tratta ferroviaria Sarno - Codola è costituita da una linea a semplice binario che confluisce nella tratta Codola - Mercato San Severino. Tutto il sistema di linee tra Sarno - Codola - Mercato San Severino e Salerno è a semplice binario con trazione diesel da Codola fino a Mercato S.S. e da lì a Salerno. Questo sistema di linee ed in particolare la Salerno - Mercato San Severino per i vincoli tecnologici derivanti dalla presenza del semplice binario non ha ad oggi potenzialità (ovvero il numero di treni che possono circolare in un'ora di esercizio) particolarmente elevata. Inoltre, le caratteristiche planoaltimetriche del tracciato da Mercato San Severino a Salerno ed anche quelle tecnologiche tra Codola e Mercato, fanno sì che i tempi di viaggio della tratta non siano particolarmente competitivi. Ad oggi tra Codola e Salerno il tempo di viaggio garantito dai servizi Trenitalia è pari a 1h e 10 min. Un ipotetico collegamento tra Salerno e Sarno via Codola ed in transito a Lavorate non coprirebbe la tratta in meno di 1h e 20 min. che rappresenta un tempo di viaggio non competitivo con i servizi su gomma che servono l'area in esame. Basti pensare che una corsa della linea 9 del CSTP copre la tratta tra il centro di Siano (ovvero a partire da una località molto lontana dalla ferrovia) e Salerno, passando per Roccapiemonte, Castel San Giorgio, Nocera Superiore, Cava e Vietri, impiega 1h e 10 min.

4 Valutazioni sull'interrogazione

Quanto enunciato ai precedenti punti 2 e 3 in merito alle premesse ed al considerato dell'interrogazione da conto della richiesta dell'interrogazione ("se la Giunta è a conoscenza dei fatti esposti in premessa").



Relativamente agli indirizzi rispetto al cosa fare in merito la Regione Campania è fortemente impegnata nel miglioramento continuo dei servizi di trasporto in ciascuna area del territorio. Non di meno va considerato che ogni territorio, in ragione della domanda di mobilità che esprime sia in termini volumetrici (ovvero quante persone si spostano) sia in termini spaziali (ovvero dove sono destinate), ha delle proprie specificità che suggeriscono l'utilizzo dei sistemi di trasporto meglio confacenti a servire in modo adeguato l'area in oggetto. Ciò è tanto più vero in ragione degli indirizzi definiti nel PIANO DI RIPROGRAMMAZIONE DEI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE (ex art. 16-bis del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 e s.m.i.), adottato dalla Regione Campania con DGR 462/2013, che recepisce gli indirizzi di efficientamento e razionalizzazione dei servizi e delle modalità di trasporto adottate sul territorio regionale, e nel Documento tecnico recante "Assetto dei servizi ferroviari per l'Accordo Quadro Rfi – Regione Campania", allegato alla DGR n. 93/16 di approvazione dell'Accordo Quadro ex art. 23 del Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 tra Regione Campania e Rete Ferroviaria Italiana spa.

In tal senso, è possibile affermare che per l'area in oggetto il livello di servizio garantito dai servizi di trasporto su gomma sarà sempre superiore a quanto potrà garantire anche un ipotetico servizio ferroviario potenziato rispetto ad oggi, ed in particolare si ritiene non necessario riorganizzare il servizio ferroviario riattivando la tratta tra Sarno e Codola. A risorse finanziarie pari a quelle odierne e i sempre più stringenti vincoli derivanti dalla normativa nazionale di rispetto di parametri di efficienza ed efficacia dei servizi, un servizio ferroviario tra Sarno e Codola (che si sviluppa, ad esempio, su una relazione più ampia tra Caserta e Salerno) risulterebbe antieconomico e non competitivo rispetto a quanto può essere garantito dal trasporto su gomma che offre una maggiore capillarità del servizio ed in definitiva un migliore livello di servizio al territorio in esame.

Il Commissario Acam

Bartorelli

Il Direttore Generale per la Mobilità

Marchitelli

NG

SS