



Relazione Sintetica illustrativa

**finalizzata l'approvazione dei cancelli (*gates*) di primo livello
e delle Aree di Incontro per il trasferimento assistito**

Sommario

1. Premessa	3
2. Riepilogo delle Azioni di allontanamento previste nelle fasi dell'emergenza vulcanica.....	5
3. Il piano di allontanamento	6
4. Diretrici autostradali impegnate dai flussi di esodo	9
5. Ulteriori archi della rete primaria regionale utilizzati	10
6. Nodi di accesso alla rete stradale primaria (<i>gate</i> I livello)	12
7. Aree di incontro individuate di concerto con la Protezione Civile	13

1. Premessa

Gli eventi vulcanici rientrano nelle calamità naturali che in ragione della loro intensità ed estensione devono essere fronteggiate con mezzi e poteri straordinari (art.2, co.1 lett.c L.225/92). Pertanto, lo sviluppo delle propedeutiche attività scientifiche e l'elaborazione dei relativi piani di emergenza vede come motore istituzionale principale il Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri che opera d'intesa con le Regioni e gli Enti locali interessati (art.107 co.1 lett.f) punto 2 d.lgs.112/1998).

Per l'area vulcanica vesuviana, il suddetto Dipartimento ha attuato tali funzioni operative in piena sintonia con la Regione Campania che, a sua volta, ha promosso e garantito la partecipazione degli Enti Locali coinvolti.

I provvedimenti formalizzati, ad oggi, dallo Stato sono i seguenti:

1. Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 14/02/2014 (G.U. n.108 del 12/05/2014) con cui:
 - a. è stata ripermetrata la "Zona Rossa", ovvero sia l'area da sottoporre ad evacuazione cautelativa per salvaguardare le vite umane dagli effetti di una possibile eruzione del Vesuvio;
 - b. è stato aggiornato l'elenco dei gemellaggi tra i Comuni campani coinvolti e le Regioni o Province Autonome incaricate di garantire l'assistenza alla popolazione vesuviana cautelativamente evacuata (vedi schema seguente);
 - c. è stato incaricato il Capo del Dipartimento della Protezione Civile di provvedere, d'intesa con la Regione Campania, alla emanazione di specifiche indicazioni per l'aggiornamento delle rispettive pianificazioni di emergenza ai fini dell'evacuazione cautelativa della popolazione della "Zona Rossa".

Tale provvedimento è stato preceduto da un'intesa azione di concertazione e di coinvolgimento della Regione Campania e dei Comuni interessati che è culminata con l'adozione della Deliberazione di Giunta Regionale n.250 del 26/07/2013 "Delimitazione della zona rossa 1 e della zona rossa 2 del piano di emergenza dell'area vesuviana. Presa d'atto delle proposte comunali." (B.U.R.C. n.41 del 29/07/2013).

2. Decreto del Capo Dipartimento della Protezione Civile 02/02/2015 con cui sono state emanate le indicazioni per l'aggiornamento delle pianificazioni di emergenza per rischio vulcanico della zona rossa dell'area vesuviana (G.U. n.75 del 31/03/2015), che sono state oggetto di ripetuti approfondimenti con la Regione Campania, così come previsto al punto 3 della direttiva del PCM.

La Regione Campania è individuata come referente dei seguenti piani di settore:

- Allontanamento della popolazione della Zona Rossa;
- Sanità;
- Telecomunicazioni di emergenza.

3. Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 16/11/2015 (G.U. n.13 del 18/01/2016) con cui:
 - a. è stata perimetrata la "Zona gialla", ovvero sia l'area esposta a ricaduta di materiale piroclastico e comprende i comuni che ricadono anche parzialmente all'interno della curva

di isocarico di 300 kg/m² (equivalenti a 30 cm di accumulo) con la probabilità di superamento del valore di carico (300 kg/m²) pari al 5%;

- b. è stato incaricato il Capo del Dipartimento della Protezione Civile di provvedere, d'intesa con la Regione Campania, alla emanazione di specifiche indicazioni per l'aggiornamento delle rispettive pianificazioni di emergenza ai fini della salvaguardia della popolazione della Zona gialla.

Tale provvedimento è stato preceduto da un'intesa azione di concertazione e di coinvolgimento della Regione Campania e dei Comuni interessati che è culminata con l'adozione della Deliberazione di Giunta Regionale n.29 del 09/02/2015 "Delimitazione della zona gialla del piano di emergenza dell'area vesuviana." (B.U.R.C. n.10 del 16/02/2015).

I provvedimenti formalizzati, ad oggi, dalla Regione Campania sono i seguenti:

- Delibera di Giunta Regionale n. 245 del 07/06/2016, inerente la firma dei protocolli d'intesa e l'individuazione dei referenti per il gruppo di lavoro "Monitoraggio".
Viene stabilito che, per conto della Regione Campania, i protocolli d'intesa per l'attuazione dei gemellaggi saranno firmati dal Presidente della Giunta;
- Delibera di Giunta Regionale n. 497 del 22/09/2016, inerente l'approvazione dell'allegato tecnico di cui alla precedente delibera.
Con tale documento viene conferita piena operatività ai protocolli d'intesa tra Comuni della Zona Rossa e Regioni e Province autonome gemellate.

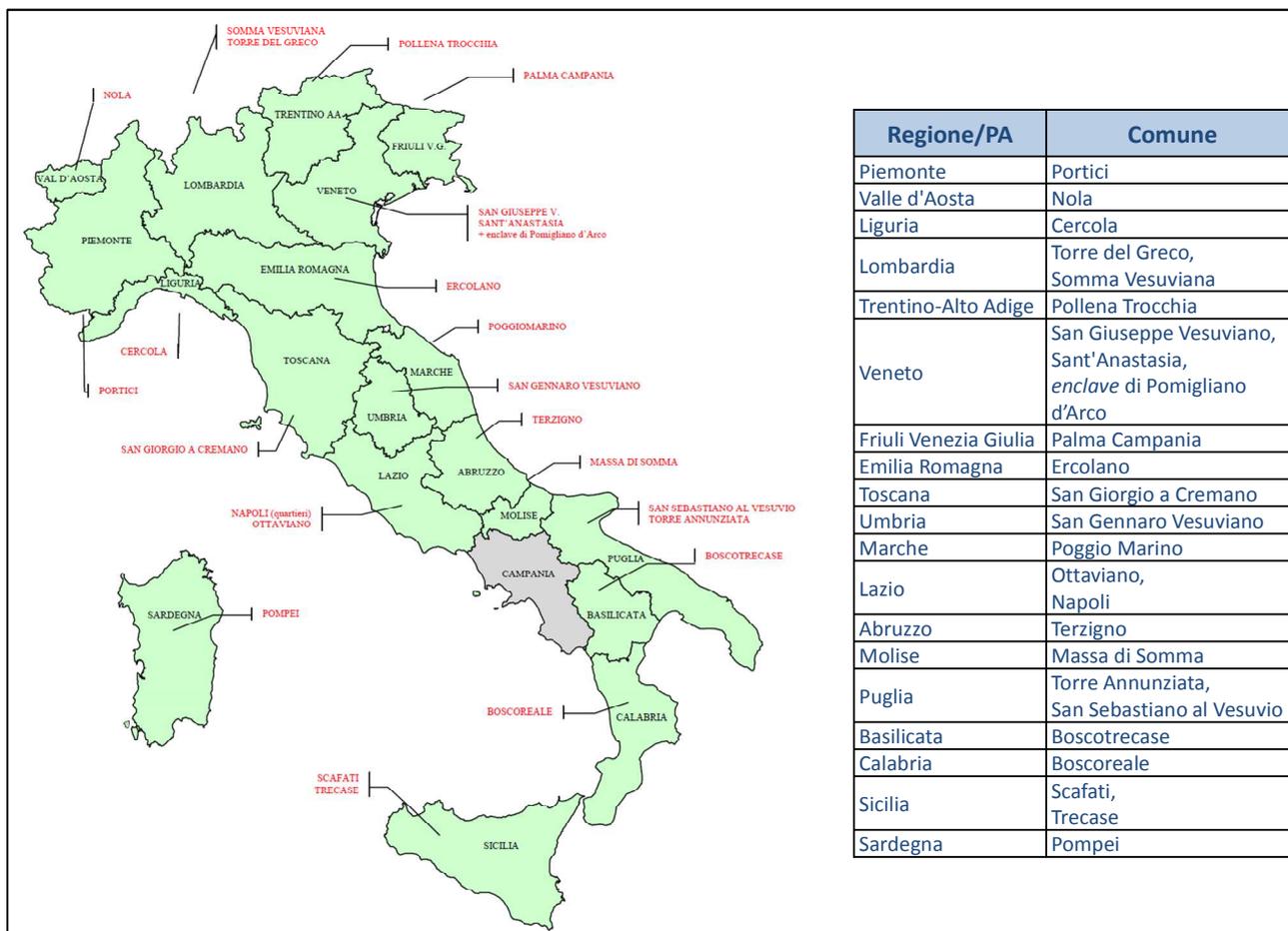


Figura 1 - Schema dei Gemellaggi

2. Riepilogo delle Azioni di allontanamento previste nelle fasi dell'emergenza vulcanica

Sono previsti quattro fase operative: base (=condizione attuale), attenzione, preallarme, allarme.

Nella fase di preallarme, vengono evacuate le persone presenti presso ospedali e case di cura, viene trasferita la popolazione carceraria e vengono messi in sicurezza i beni culturali. La popolazione residente, dotata di propria sistemazione abitativa alternativa, può allontanarsi spontaneamente.

Nella fase di allarme, la popolazione residente deve obbligatoriamente lasciare la Zona Rossa entro 72 ore dalla proclamazione, da parte del Presidente del Consiglio dei Ministri, della Fase di Allarme. La parte di popolazione che si allontana utilizzando un proprio mezzo di trasporto può farlo solo seguendo i percorsi stradali stabiliti nel piano di allontanamento; la parte di popolazione non automunita, che necessita di assistenza per l'allontanamento, sarà trasportata a cura del sistema di protezione civile secondo il seguente schema:

1. dalla propria residenza alle AREE DI ATTESA COMUNALI: spostamento autonomo ovvero a cura dell'Amministrazione Comunale di appartenenza, secondo le disposizioni del **Piano Comunale di Protezione Civile**;
2. dalle aree di attesa comunali alle AREE DI INCONTRO: trasferimento definito nel **Piano di Allontanamento**;
3. dalle Aree di Incontro ai PUNTI DI PRIMA ACCOGLIENZA: trasferimento definito nel **Piano di Trasferimento**;
4. dai punti di prima accoglienza alle STRUTTURE DI ACCOGLIENZA: trasferimento definito nel **Piano di Accoglienza**.

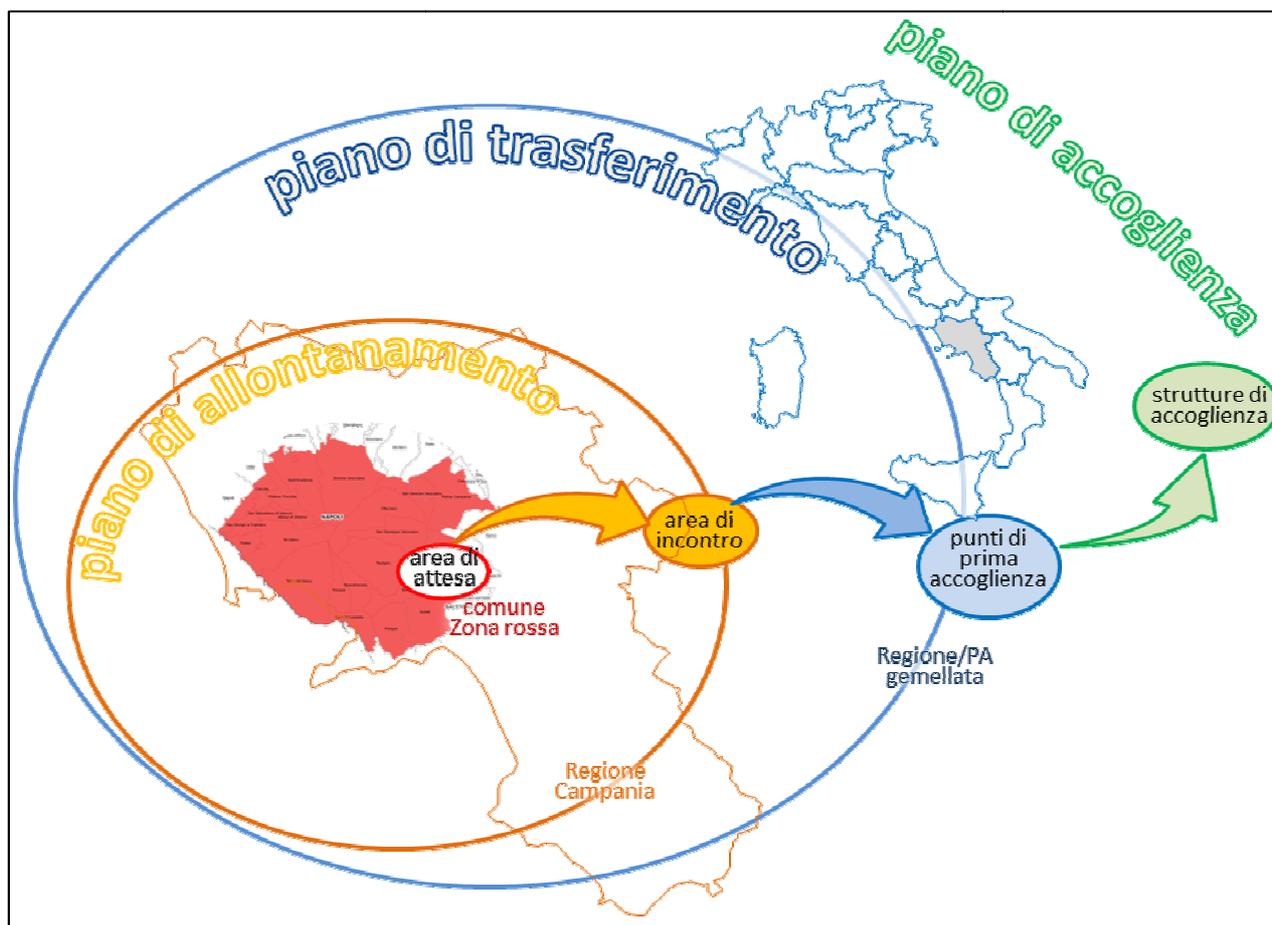


Figura 2 - Schema di Allontanamento

3. Il primo studio finalizzato alla redazione del piano di allontanamento

Il primo studio finalizzato alla elaborazione del piano di allontanamento è stato redatto dalla Regione Campania con il supporto dell'ACaM, e in raccordo con il Dipartimento di Protezione Civile e con i gestori delle reti infrastrutturali coinvolte nell'allontanamento, nonché sottoposto all'approvazione delle Regioni e Province Autonome gemellate e presentato ai Comuni della Zona Rossa nonché ai Comuni nel cui territorio ricadono le aree di Incontro, ai fini dell'intesa prevista dalle Indicazioni.

Pertanto, ad oggi quanto elaborato possiede l'iter concertativo previsto dai documenti di pianificazione citati all'inizio della premessa. Sulla base dei risultati conseguiti nel corso della prima stesura, verrà condotta una fase istruttoria per migliorare il grado di approfondimento del piano stesso ed aggiornarne i risultati.

In particolare, si interloquirà:

- a) con le Amministrazioni comunali della Zona Rossa, per il completamento/aggiornamento dei contenuti dei rispettivi piani comunali di protezione civile;
- b) con le Aziende esercenti i servizi di TPL su gomma, per definire gli aspetti operativi connessi con l'organizzazione dei servizi di trasferimento tra aree di attesa ed aree di incontro;
- c) con le Regioni e Province Autonome gemellate, d'intesa con il Dipartimento di Protezione Civile, per il coordinamento della logistica in corrispondenza delle aree di incontro per il trasferimento assistito.

In esito a tale attività istruttoria, sarà dunque redatta una nuova versione aggiornata delle verifiche dei trasporti, nell'ambito di un processo iterativo di pianificazione inteso a mantenere quanto più aggiornati è possibile i documenti che concorrono a formare la pianificazione per l'emergenza Vesuvio.

Altri aspetti che determineranno l'edizione di versioni aggiornate del piano attengono:

- all'entrata in esercizio di nuove infrastrutture per la mobilità;
- all'aggiornamento dei dati socio-economici relativi alla popolazione presente in zona rossa ed al tasso di motorizzazione della stessa;
- al sopravvenire di nuove norme disciplinanti la materia.

In sintesi, vengono di seguito riepilogati gli aspetti maggiormente caratterizzanti l'attività di pianificazione sinora effettuata.

Impostazione generale della pianificazione:

- La popolazione residente in Zona Rossa deve mettersi in salvo allontanandosi in modo ordinato e programmato al raggiungimento del livello di allarme che porta alla proclamazione della Fase di Allarme;
- sia chi si allontana utilizzando la propria autovettura, sia chi si allontana con l'assistenza del sistema di protezione civile, dovrà farlo in base ad un prefissato programma orario delle partenze, che comporterà un impegno costante ed ordinato delle infrastrutture e dei servizi disponibili; ciò al fine di prevenire il formarsi di ingorghi che strozzerebbero la capacità di trasporto del sistema della mobilità;

- il piano di allontanamento tiene conto delle infrastrutture effettivamente disponibili al momento della sua redazione; la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto, rilevanti ai fini dell'allontanamento e/o del trasferimento della popolazione, determinerà la conseguenziale attività di aggiornamento del piano;
- la Zona Rossa del Vesuvio dovrà essere completamente evacuata entro 72 ore dalla proclamazione della Fase di Allarme;
- il piano di Accoglienza della popolazione è strutturato assicurando la continuità, regolarità e non precarietà di tutti i servizi alla persona.

Dati salienti di input per le analisi trasportistiche condotte:

- N. Comuni in Zona Rossa: 25 (compresa una parte di Napoli)
- N. residenti: 672.517 (ISTAT 2011)
- N. autoveicoli immatricolati: 375.442 (MCTC 2012)
- Partenze dei residenti contemporanee, ma scaglionate su base oraria, da ciascuno dei 25 Comuni;

Ipotesi di base dell'allontanamento (le valutazioni sono sovrastimate a scopo cautelativo)

- 0% della popolazione residente si allontana spontaneamente in fase di preallarme (ne consegue che, alla proclamazione della fase di Allarme, il sistema della mobilità deve far fronte all'allontanamento di tutta la popolazione);
- 50% della popolazione residente viene trasportato in modo assistito (tenuto conto del tasso di motorizzazione della zona di interesse, ne deriva il massimo numero possibile di persone che può necessitare di assistenza per l'allontanamento);
- 100% degli autoveicoli immatricolati si sposta in fase di allarme (ne deriva il massimo carico possibile sulla rete stradale ed autostradale disponibile per l'allontanamento);
- Infrastrutture di trasporto considerate disponibili per l'allontanamento: solo quelle in esercizio;
- Articolazione operativa dell'allontanamento: le prime 12 ore sono riservate all'organizzazione delle strutture e dei servizi di protezione civile occorrenti per l'attuazione del piano di emergenza, le successive 48 ore sono riservate all'allontanamento della popolazione residente (sia in modo autonomo che in modo assistito), le ultime 12 ore costituiscono il margine di sicurezza per il recupero di eventuali criticità e/o ritardi che si fossero verificati nelle precedenti 48 ore.

Dati salienti di output del piano di allontanamento

- N. 21 cancelli (gates di primo livello) per governare l'accesso scaglionato ed ordinato alla viabilità primaria utilizzata per l'allontanamento della popolazione;
- N.92 Aree di Attesa comunali complessive a servizio della popolazione non automunita. Il dato dovrà essere completato con le aree di attesa dei comuni della zona rossa che non hanno ancora riscontrato in merito;
- N.9 aree di Incontro per il trasporto assistito per le quali è stato completato l'iter amministrativo di condivisione/approvazione;
- Per il trasferimento nelle Regioni e Province Autonome gemellate della popolazione che necessita di assistenza è stata strutturata una ripartizione dei flussi di persone tra le modalità ferroviaria, stradale e marittima; tale ripartizione è stata concertata con i gestori delle reti di trasporto nazionali al fine di migliorare la sostenibilità del piano di trasferimento multimodale;

- L'impegno della capacità stradale da parte delle autovetture della popolazione che è in grado di allontanarsi in modo autonomo è inferiore al 70% sugli archi principali ed è inferiore al 50% sulle rampe di svincolo;
- Il fabbisogno di autobus, articolati in diverse tipologie, per l'effettuazione dei servizi navetta tra Aree di Attesa ed Aree di Incontro che saranno realizzati dalla Regione Campania è stato stimato in 375 veicoli.

4. Diretrici autostradali impegnate dai flussi di esodo

Le direttrici autostradali di livello nazionale su cui si distribuiranno i flussi veicolari di esodo per il definitivo allontanamento, sia dalla Zona Rossa che dalla Regione Campania, sono le seguenti:

- 1) A1 Milano-Napoli;
- 2) A16 Napoli-Canosa;
- 3) A3 Salerno-Reggio Calabria;
- 4) A56 Tangenziale di Napoli.

Per l'accesso alle tre direttrici autostradali di allontanamento vengono impiegate anche altre arterie autostradali, interne oppure prossime alla Zona Rossa, e precisamente:

- 5) A30 Caserta-Salerno;
- 6) A3 Napoli-Pompei-Salerno;
- 7) RA2 Salerno-Avellino.

Per tutte le infrastrutture autostradali elencate, è stata verificata dall'ACaM la sostenibilità del volume di traffico generato durante l'esodo; per garantire tale sostenibilità, sono state attentamente studiate le ipotesi di abbinamento Comune/diretrice autostradale e di abbinamento Comune/punto di accesso alla rete autostradale.

In base alle ipotesi esposte, sono state stimate le seguenti condizioni di deflusso durante la fase di esodo:

1. sulla **A1 Milano-Napoli** è previsto un flusso di progetto massimo pari a 3.852 autovetture/ora sulla carreggiata Nord, a partire dall'intersezione con la A30 Caserta-Salerno e fino al casello di Frosinone;
2. sulla A16 Napoli-Canosa è previsto un flusso di progetto massimo in direzione Est pari a 2.070 autovetture/ora, a partire dalla stazione Avellino Est;
ancora sulla **A16 Napoli-Canosa** ma in direzione Ovest, nella tratta compresa tra lo svincolo di Pomigliano d'Arco e l'allacciamento con la A1, è previsto un flusso di progetto pari a 458 auto/ora;
3. sulla **A3 Salerno-Reggio Calabria** è previsto un flusso di progetto massimo pari a 1.187 autovetture/ora sulla carreggiata Sud, a partire dal nodo di Fratte;
4. sulla **A56 Tangenziale di Napoli** è previsto un flusso di progetto pari a 426 autovetture/ora dirette verso Ovest;
5. sulla **A30 Caserta-Salerno** è previsto un flusso massimo di 632 autovetture/ora tra lo svincolo di Palma Campania e l'allacciamento con la A16;
6. sulla **A3 Napoli-Pompei-Salerno** è previsto un flusso massimo in carreggiata Sud di 1.916 autovetture/ora tra lo svincolo di Angri e lo svincolo di Vietri sul Mare;
7. sul raccordo autostradale **RA02 Salerno-Avellino** è previsto un flusso massimo di 679 autovetture/ora tra l'allacciamento con la A30 e l'allacciamento con la SS7bis, variante Est-Ovest di Avellino.

Le capacità di progetto utilizzate per le verifiche sono state sottoposte all'attenzione dell'AISCAT, in rappresentanza dei gestori delle arterie autostradali interessate, nonché di Viabilità Italia nel corso dell'incontro plenario in sala Italia del 16 Febbraio 2016 e sono state ritenute congrue e condivisibili ai fini della tipologia di analisi trasportistiche da effettuare.

5. Ulteriori archi della rete primaria regionale utilizzati

Oltre alle infrastrutture autostradali di cui si è detto, all'interno od in prossimità della Zona Rossa vengono impegnati dai flussi di esodo i seguenti archi della rete stradale primaria regionale:

- 1) SS268 "del Vesuvio"
- 2) SS268 Raccordo
- 3) ex SS162dir "del Centro Direzionale"
- 4) SP1 "Circumvallazione di Napoli"
- 5) SS7bis variante "Asse di Supporto"
- 6) SS7IV "Domitiana"

Dalle ipotesi di lavoro sull'organizzazione dell'allontanamento dalla Zona Rossa deriva che:

- 1) la **SS268 "del Vesuvio"** è impegnata dai residenti nel Comune di Ottaviano in direzione Ovest a partire dagli svincoli "Ottaviano-S. Giuseppe V.-Nola" (km13+800) e "Ottaviano Zona Industriale" (km12+300) fino all'intersezione con la SP 1 (km0+500); il flusso di progetto, pari a 324 auto/ora, impegna un'aliquota del $324/1.400=23\%$ circa della capacità dell'arteria; la medesima arteria è impegnata dai residenti nel Comune di Terzigno in direzione Nord a partire dallo svincolo "Terzigno-Poggiomarino" (km21+000) fino allo svincolo "SS268 raccordo" (km17+100) con un flusso di progetto di 240 auto/ora; l'occupazione di capacità è pari a $240/3.000=8\%$ circa;
- 2) la **SS268 Raccordo** è impegnata dalla sua origine dai residenti nel Comune di S. Giuseppe Vesuviano, che generano un flusso di 392 auto/ora, cui si aggiunge quello generato dal Comune di Terzigno, pari a 240 auto/ora; l'unione dei due flussi di progetto, per un totale di 632 auto/ora, impegna la SS268 raccordo fino allo svincolo "Palma Campania" della A30 con una occupazione di capacità pari a $632/3.500=18\%$ circa;
- 3) la **exSS162dir "del Centro Direzionale"** è impegnata:
in direzione OVEST:
 - nella tratta compresa tra l'allacciamento con la SP1 (km5+500) e lo svincolo "Argine" (km3+100) dal flusso di progetto generato dal Comune di Ottaviano, il quale occupa un'aliquota di capacità dell'arteria pari a $324/3.500=9\%$ circa;
 - nella tratta compresa tra lo svincolo "Argine" (km3+100) e l'allacciamento "A1" (km2+100), al flusso di Ottaviano si aggiunge quello generato da Napoli/2, pari a 213 auto/ora, che portano il totale a 537 auto/ora; l'occupazione di capacità è pari a $537/3.500=15\%$ circa;
 - nella tratta compresa tra l'allacciamento "A1" (km2+100), e lo svincolo Centro Direzionale dal flusso veicolare generato da Napoli/2, pari a 213 auto/ora, il quale occupa un'aliquota di capacità dell'arteria pari a $213/3.500=6\%$ circa poiché resta il flusso veicolare generato da Napoli/2, mentre quello generato da Ottaviano impegna la A1;
 - nella tratta compresa tra lo svincolo Centro Direzionale e le rampe di ingresso alla A56 (Tangenziale di Napoli) in corrispondenza dello svincolo Corso Malta dal flusso veicolare generato da Napoli/1 e da Napoli/2, per un totale di 426 auto/ora, il quale occupa un'aliquota di capacità dell'arteria pari a $426/3.500=12\%$ circa;**in direzione EST:**
 - nella tratta compresa tra l'allacciamento con la SP1 (km5+500) e lo svincolo "Paesi Vesuviani" (km9+400) dal flusso di progetto generato dai Comuni di S. Sebastiano al Vesuvio e Massa di Somma, per un totale di 194 auto/ora;

- dallo svincolo “Paesi Vesuviani” (km9+400) fino all'allacciamento con la “A16” (km10+100) si aggiunge il flusso generato da Pomigliano (Masseria Cutinelli) e Sant’Anastasia, per un totale di ulteriori 371 auto/ora; pertanto, l’occupazione di capacità della exSS162dir è pari a $565/3.500=16\%$ circa della capacità stradale;
- 4) la exSS162racc è impegnata:
- in direzione NORD:**
- nella tratta compresa tra i Comuni di Pollena Trocchia e Cercola, tra l’inizio dell’arteria ed il primo svincolo, dal flusso di progetto generato dai comuni di Massa di Somma (66 auto/ora) e San Sebastiano al Vesuvio (128 auto/ora); il flusso complessivo, pari a 194 auto/ora, impegna circa il 16% della capacità dell’arteria, che si presenta a carreggiate separate con una sola corsia in direzione Nord;
 - tra il primo svincolo e l’allacciamento con la exSS162dir, dalla somma del flusso di progetto precedente con l’aggiunta dei flussi di progetto generati dai Comuni di Cercola (237 auto/ora) e Pollena Trocchia (178 auto/ora); il flusso complessivo di progetto, pari a 609 auto/ora, impegna il 17% circa della capacità dell’arteria;
- 5) la **Strada Provinciale 1 “Circumvallazione di Napoli”** è impegnata:
- nella tratta compresa tra l’allacciamento con la exSS162dir e l’allacciamento con la A1, dai soli flussi di Cercola e di Pollena Trocchia, per un flusso di progetto di 415 auto/ora, che impegna il 12% circa della capacità;
- 6) la **SS7bis variante** è impegnata:
- nella tratta compresa tra l’intersezione con la SS7bis ed il casello di Nola della A30 dai flussi di progetto generati dai residenti nei Comuni di S. Gennaro Vesuviano (158 auto/ora) Palma Campania (194 auto/ora) e nella frazione Piazzolla di Nola (28 auto/ora), per un totale di 380 auto/ora, che impegnano l’11% circa della capacità della strada.
- 7) la **SS7IV “Domitiana”** è impegnata:
- dal flusso veicolare generato dai quartieri orientali della città di Napoli, pari a 426 auto/ora, i quali impegnano una percentuale crescente della capacità dell’arteria in quanto la sezione stradale di quest’ultima risulta via via più ristretta. In particolare:
 - nel tratto immediatamente successivo alla Tangenziale di Napoli, dal km55+050 circa al km25+650 circa, tra i comuni di Pozzuoli e Mondragone, la capacità nominale dell’arteria, che ha una sezione a carreggiate separate a due corsie per verso di marcia, con banchina laterale, può essere assunta pari a 3.500 veic.eq./ora, per cui il grado di saturazione è pari al 12% circa;
 - nel tratto successivo, che è ancora a due corsie per verso di marcia ma è a carreggiata unica, è stata assunta una capacità di 3.000 veic.eq./ora fino al km19+200, dove l’arteria passa dal contesto extraurbano a quello urbano dell’abitato di Mondragone; l’occupazione di capacità sale, dunque, al 14%;
 - dopo il km19+200, la capacità di progetto è stata considerata, ai fini delle specifiche analisi di capacità svolte per le verifiche di sostenibilità da parte delle arterie esistenti dei flussi di traffico veicolare di allontanamento e trasferimento, pari a 1.500 veic.eq./ora in quanto in ambito urbano l’arteria perde la continuità della banchine e presenta numerose intersezioni a raso, mentre in ambito extra-urbano sono di nuovo presenti le banchine laterali ma la carreggiata si riduce ad una sola corsia per verso di marcia; la saturazione nominale dell’arteria sale, dunque, al 28%.

6. Nodi di accesso alla rete stradale primaria (gates I livello)

Tabella 1 – Riepilogo dei gates di primo livello

Gate di I livello per accesso alla rete				Comune
Codice	Nome svincolo	Arteria	Direz.	
G01	Centro direzionale	exSS162dir	Ovest	NAPOLI/1 (S. Giovanni/Barra)
G02	S. Giorgio a C. Nord	A3	Nord	SAN GIORGIO A CREMANO
G03	Emerg. Portici	A3	Nord	PORTICI
G04	Portici-Ercolano	A3	Nord	ERCOLANO
G05	Torre d Greco	A3	Nord	TORRE DEL GRECO/1
G06	Torre A. Nord	A3	Nord	TORRE DEL GRECO/2
G06	Torre A. Nord	A3	Sud	TRECASE
G07	Torre A. Sud	A3	Sud	TORRE ANNUNZIATA
				BOSCOTRECASE
G08	Castellammare	A3	Sud	Boscoreale
G09	Pompei/Scafati	A3	Sud	POMPEI
				SCAFATI/1
G10	Angri	A3	Sud	SCAFATI/2
G11	Sarno	A30	Sud	POGGIOMARINO
G12	Terzigno	SS268	Nord	TERZIGNO
G13	Palma C.	SS268 racc	Nord	SAN GIUSEPPE VESUVIANO
G14 G15	Ottaviano-S. Giuseppe-Nola Ottaviano Zona Industriale	SS268	Ovest	OTTAVIANO
G16	inizio tratta	exSS162	Nord	MASSA DI SOMMA
				SAN SEBASTIANO AL VESUVIO
G17	Cercola	exSS162	Nord	POLLENA TROCCHIA
				CERCOLA
G18	Paesi Vesuviani	exSS162	Est	SANT'ANASTASIA
				POMIGLIANO (masseria Cutinelli)
G19	Pomigliano	A16	Ovest	SOMMA VESUVIANA
G20	Nola	SS7bis Var	Nord	PALMA CAMPANIA
				SAN GENNARO VESUVIANO
				NOLA (PIAZZOLLA)
G21	v. Argine	exSS162dir	Ovest	NAPOLI/2 (Barra/Ponticelli)

7. Aree di incontro individuate di concerto con la Protezione Civile

Tabella 2 – Riepilogo delle aree di incontro per l'allontanamento assistito

Area d'incontro Codice e nome	Posizione	
	Comune	Provincia
I-01 Stazione Caserta	Caserta	CE
I-03 Centro Servizi "Vulcano Buono"	Nola	NA
I-05 Porto di Salerno	Salerno	SA
I-06 Stazione Nocera Inferiore	Nocera I.	SA
I-07 Molo Beverello	Napoli	NA
I-08 Stazione Napoli Centrale	Napoli	NA
I-11 Stazione Campi Flegrei	Napoli	NA
I-12 Porto di Castellammare di Stabia	Castellammare di Stabia	NA
I-15 Piazzale officine Alstom	Nola	NA

Tabella 3 - Riepilogo dei Comuni da evacuare, con indicazione delle aree di incontro associate per l'allontanamento assistito

Cod. Com.	Nome Comune	Regione gemellata	Pop tot [ISTAT 2011]	Popolazione da trasportare 50% del tot.	Corse bus navetta 40 pax/bus	autovetture [MCTC 2012]	Area di incontro trasporto assistito	Modo di trasferimento	Codice Area
1	NAPOLI (parziale)	Lazio	39.544	19.772	494	20.412	Stazione RFI – Napoli Campi Flegrei	Treno	I-11
2	S. GIORGIO A C.	Toscana	45.523	22.762	569	25.673	Stazione RFI - Napoli C.le	Treno	I-08
3	PORTICI	Piemonte	55.765	27.883	697	27.601	Molo Beverello - Napoli	Nave	I-07
4	ERCOLANO	Emilia R.	53.677	26.839	671	26.475	Stazione RFI - Napoli C.le	Treno	I-08
5	TORRE DEL GRECO	Lombardia	85.922	42.961	1.074	38.753	Stazione RFI - Napoli C.le	Treno	I-08
6	TRECASE	Sicilia	9.118	4.559	114	4.933	Porto di Castellammare di Stabia	Nave	I-12
7	TORRE ANNUNZIATA	Puglia	43.521	21.761	544	21.160	Stazione RFI - Nocera Inferiore	Bus	I-06
8	BOSCOTRECASE	Basilicata	10.416	5.208	130	5.612	Stazione RFI - Nocera Inferiore	Bus	I-06
9	BOSCOREALE	Calabria	27.457	13.729	343	15.006	Stazione RFI - Nocera Inferiore	Treno	I-06
10	POMPEI	Sardegna	25.440	12.720	318	13.831	Porto di Salerno - Salerno	Nave	I-05
11	SCAFATI	Sicilia	50.013	25.007	625	31.377	Porto di Salerno - Salerno	Nave	I-05
12	POGGIOMARINO	Marche	21.206	10.603	265	11.424	"Vulcano Buono" - area ASI di Nola	Bus	I-03
13	TERZIGNO	Abruzzo	17.367	8.684	217	11.542	"Vulcano Buono" - area ASI di Nola	Bus	I-03
14	S. GIUSEPPE V.	Veneto	27.467	13.734	343	18.829	Officine Alstom - area ASI di Nola	Treno	I-15
15	PALMA CAMPANIA	Friuli V. G.	14.905	7.453	186	9.315	Officine Alstom - area ASI di Nola	Treno	I-15
16	S. GENNARO V.	Umbria	11.073	5.537	138	7.591	"Vulcano Buono" - area ASI di Nola	Bus	I-03
17	NOLA (parziale)	Valle d'Aosta	2.039	1.020	48	1.331	Officine Alstom - area ASI di Nola	Treno	I-15
18	OTTAVIANO	Lazio	23.543	11.772	294	15.536	Stazione RFI - Caserta	Treno	I-01
19	SOMMA VESUVIANA	Lombardia	34.592	17.296	432	21.985	Stazione RFI - Caserta	Treno	I-01
20	SANT'ANASTASIA	Veneto	27.296	13.648	341	17.661	Officine Alstom - area ASI di Nola	Treno	I-15
21	POMIGLIANO (parziale)	Veneto	237	119	3	137	Officine Alstom - area ASI di Nola	Treno	I-15
22	POLLENA TROCCHIA	Trentino A. A.	13.514	6.757	169	8.544	Stazione RFI - Caserta	Treno	I-01
23	CERCOLA	Liguria	18.128	9.064	227	11.362	Molo Beverello - Napoli	Nave	I-07
24	MASSA DI SOMMA	Molise	5.587	2.794	70	3.185	Stazione RFI - Caserta	Bus	I-01
25	S. SEBASTIANO AL V.	Puglia	9.167	4.584	115	6.167	"Vulcano Buono" - area ASI di Nola	Bus	I-03
			672.517	336.259	8.429	375.442			

Tabella 4 - Riepilogo delle aree di incontro per l'allontanamento assistito con indicazione dei Comuni associati

Area di incontro	Cod. Area	per trasporto assistito				
		Cod Comune	Nome Comune	Regione gemellata	Popolazione da trasportare	Corse bus navetta
Stazione RFI Caserta	I-01	18	OTTAVIANO	Lazio	11.772	294
		19	SOMMA V.	Lombardia	17.296	432
		22	POLLENA T.	Trentino A. A.	6.757	169
		24	MASSA DI S.	Molise	2.794	70
					38.619	965
Centro Servizi "Vulcano Buono" area ASI di Nola	I-03	12	POGGIOMARINO	Marche	10.603	265
		13	TERZIGNO	Abruzzo	8.684	217
		16	S. GENNARO V.	Umbria	5.537	138
		25	S. SEBASTIANO AL V.	Puglia	4.584	115
					29.407	734
Porto di Salerno Salerno	I-05	10	POMPEI	Sardegna	12.720	318
		11	SCAFATI	Sicilia	25.007	625
					37.727	943
Stazione RFI Nocera Inferiore	I-06	7	TORRE A.	Puglia	21.761	544
		8	BOSCOTRECASE	Basilicata	5.208	130
		9	BSCOREALE	Calabria	13.729	343
					40.698	1.017
Molo Beverello Napoli	I-07	3	PORTICI	Piemonte	27.883	697
		23	CERCOLA	Liguria	9.064	227
					36.947	924
Stazione RFI Napoli C.le	I-08	2	S. GIORGIO A C.	Toscana	22.762	569
		4	ERCOLANO	Emilia R.	26.839	671
		5	TORRE DEL GRECO	Lombardia	42.961	1.074
					92.562	2.314
Stazione RFI Napoli Campi Flegrei	I-11	1	NAPOLI (parziale)	Lazio	19.772	494
Porto di C/mare Castellammare di Stabia	I-12	6	TRECASE	Sicilia	4.559	114
Piazzale officine Alstom area ASI di Nola	I-15	14	S. GIUSEPPE V.	Veneto	13.734	343
		15	PALMA CAMPANIA	Friuli V. G.	7.453	186
		17	NOLA (parziale)	Valle d'Aosta	1.020	48
		20	SANT'ANASTASIA	Veneto	13.648	341
		21	POMIGLIANO (parz.)	Veneto	119	3
					35.974	921