

LINEE PROGRAMMATICHE PER LA PROVINCIA DI CASERTA

Il territorio, la popolazione, le attività economiche e le infrastrutture della provincia di Caserta

La provincia di Caserta si estende su di una superficie di 2.639,38 kmq, pari al 19,41% del territorio regionale, è delimitato ad oriente dall'Appennino e a occidente dal lungo Litorale Domiziano ed è come tagliato in due, da est a ovest, dal maggior fiume del Mezzogiorno: il Volturno. Confina con la Provincia di Napoli a sud, con la Provincia di Benevento ad est, con le Province di Campobasso ed Isernia a nordest e con le Province di Latina e Frosinone a Nord-ovest.

La superficie è distribuita prevalentemente in collina (56,25%) ed in pianura (35,07%) e solo per una piccola parte in montagna (8,68%).

I collegamenti interni sono assicurati da un fitto reticolo di strade provinciali e statali; i collegamenti con le altre province della regione e con le regioni limitrofe sono resi possibili, invece, grazie ad importanti vie di comunicazione stradali, quali:

- Autostrada A1 Napoli - Milano;
- Autostrada A30 Caserta – Salerno;
- SS 6 Casilina;
- SS 7 Appia

e ferroviarie:

- Linea Caserta – Roma (via Cassino);
- Linea Caserta – Napoli (via Aversa e via Cancellò);
- Linea Caserta – Foggia;
- Linea Napoli – Roma (via Formia).

La popolazione residente nella Provincia di Caserta, secondo gli ultimi dati Istat, è pari a 904.197 abitanti, con una densità pari a 343 ab./kmq, seconda solo alla Provincia di Napoli

La Provincia di Caserta è suddivisa in 104 Comuni, le cui estensioni variano da un minimo di 1,73 kmq di Curti ad un massimo di 163,09 kmq di Sessa Aurunca. Essi risultano così distribuiti tra le diverse sub-aree:

- Sub-area Domiziana 9 Comuni
- Sub-area Aversana 19 Comuni
- Sub-area della “città centrale” 31 Comuni
- Sub-area alto casertano 18 Comuni
- Sub-area Alifano - Matesino 27 Comuni

Il numero di unità economiche dell'industria e dei servizi 48.33 mentre il numero di addetti delle unità economiche dell'industria e dei servizi 136.183,12

Il sistema ferroviario che si sviluppa nel territorio provinciale di Caserta è rappresentato dalle seguenti tratte:

per la rete RFI:

- Caserta – Cassino;
- Caserta – Napoli (via Aversa);
- Caserta – Napoli (via Cancellò);
- S.Marcellino – Gricignano;
- Caserta – Benevento – Foggia;
- Napoli – Roma (via Formia);
- Vairano – Isernia.

per la rete MetroCampania NordEst S.r.l.:

Allegato 4

- Piedimonte Matese – S.Maria Capua Vetere;
- Benevento – Cancellò.

Complessivamente la rete ferroviaria è lunga 210,395 km, di cui 155,25 km sono di competenza di RFI. Si riporta all'allegato n.1 la tabella degli indicatori di dotazione infrastrutturale (infrastrutture economiche e sociali) per le diverse Province campane con riferimento particolare alla Provincia di Caserta, da cui si evince come sia per la dotazione di infrastrutture stradali (142,3) che per quella di infrastrutture ferroviarie (168,2) gli indici siano superiori ai valori medi nazionali e campani.

Caratteristiche della mobilità

Nell'allegato n.2 sono riportate una serie di tabelle in cui si riportano i seguenti aspetti della mobilità della Provincia di Caserta

- Componenti che guidano l'auto e la moto e n° di auto e di moto delle famiglie residenti in Provincia di Caserta* per provincia
- Spostamenti di scambio (extracomunali) generati nella Provincia di Caserta, variazione assoluta e %, tasso di mobilità di scambio e assoluto dei residenti
- Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per provincia. Intera giornata. Valori assoluti e %. (da cui si evince che gli spostamenti extracomunali di scambio interni alla provincia di Caserta sono 450.457 mentre quelli diretti verso Napoli sono pari a 43.253)
- Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e provincia. Intera giornata. Valori %. (da cui si evince che la quota modale degli spostamenti extracomunali di scambio sul trasporto pubblico interno alla provincia di Caserta è pari al 7,7% mentre per quelli diretti verso Napoli è pari al 30,1%)

Nell'allegato n.3 e n.4 sono riportate attraverso rappresentazioni grafiche rispettivamente:

- le Linee di desiderio degli spostamenti nella Provincia di Caserta con il Comune Capoluogo
- le Linee di desiderio degli spostamenti nella Provincia di Caserta non con il Comune Capoluogo

Poli attrattori e direttrici di traffico

Come particolari poli attrattori bisogna tener conto che nella Provincia di Caserta sono presenti alcune facoltà della Seconda Università degli Studi di Napoli.

Il polo principale della rete è individuato in Caserta. Il capoluogo provinciale continua ad essere il principale polo attrattore della mobilità provinciale; almeno 80 Comuni della Provincia, cioè il 77% del totale, gravitano direttamente su Caserta.

I principali sub-poli di attrazione su cui si convogliano le autolinee extraurbane nel territorio provinciale, oltre al capoluogo, sono rappresentati da:

- Aversa
- Capua
- Vairano Scalo
- Piedimonte Matese
- Sessa Aurunca.

* * *

a) Aversa

Allegato 4

Aversa rappresenta il principale polo di attrazione dell'agro omonimo, con una propria autonomia funzionale in termini di servizi ed attività, gravitando sul capoluogo provinciale quasi esclusivamente per motivazioni legati a fatti amministrativi, mentre forte è l'attrattività che esercita Napoli.

b) Capua

Sul nodo di Capua confluiscono sia la direttrice Matesina sia quelle che si sviluppano lungo gli assi viari SS 7 "Appia", SS 6 "Casilina", SS 87 "Sannitica" e SS 264 "Basso Volturno".

c) Vairano Scalo

Sul nodo di Vairano Scalo converge la domanda dall'Alto Casertano; alcune di esse proseguono quindi il loro percorso sulla SS 6 Casilina verso Caserta;

d) Piedimonte Matese

Piedimonte Matese rappresenta il principale polo di attrazione del comprensorio matesino; su di esso convergono le autolinee che percorrono la SS 158 sia in direzione Capriati al Volturno-Alife, che in direzione S. Gregorio Matese-Piedimonte Matese; il collegamento Piedimonte Matese-Caserta, peraltro svolto anche dalla Metro Campania rdEst, è esercitato da 2 diverse autolinee esercitate dall'A.C.M.S.

e) Sessa Aurunca

Sessa Aurunca rappresenta il principale polo di attrazione del comprensorio Aurunco.

Fondamentalmente si individuano 8 direttrici fondamentali per la rete del trasporto pubblico su gomma:

- 1) Capua-Napoli
- 2) Capua-Caserta-Maddaloni
- 3) Capua-Sparanise-Sessa Aurunca
- 4) Capua-Teano-Vairano
- 5) Capua-Caiazzo-Piedimonte Matese
- 6) Castelvoturno-S. Maria la Fossa-Capua
- 7) Celliole-Mondragone-Castelvoturno
- 8) Villa Literno-Casal di Principe-Aversa.

Il capoluogo regionale Napoli svolge un ruolo attrattore fondamentale per quanto riguarda la mobilità dei residenti della Provincia di Caserta: almeno 37 Comuni, pari al 36% del totale gravitano su Napoli.

I collegamenti con Napoli sono svolti lungo tre direttrici:

- SS 87 "Sannitica": rappresenta la via più breve, ma anche la più lenta in quanto la strada statale attraverso gli abitati di Caivano, Cardito, Afragola, Casoria e penetra a Napoli da Secondigliano, Capodichino;
- Autostrada A1: vengono utilizzati gli svincoli di Caserta Sud e Capua;
- SS 7bis "Appia": rappresenta l'asse di collegamento dell'Agro Aversano con Napoli;
- SS 7 quater "Domitiana".

Servizi minimi

I servizi minimi, coerentemente con quanto indicato nelle Linee Direttive approvate con DGR n. 1207 del 06.07.2007, devono tenere conto:

- a. dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b. del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c. della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- d. delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Per quanto attiene al punto a) i servizi minimi devono fare esplicito riferimento all'integrazione con altri vettori presenti sul loro territorio (in particolare con il sistema ferroviario "Metropolitana

Allegato 4

Regionale”). Si ritiene altresì ipotizzabile anche l’integrazione tra vettori dello stesso tipo (bus-bus) specie se svolgono servizi diversi (urbano – extraurbano) o usano infrastrutture diverse (strade ordinarie – autostrade).

Per quanto attiene al punto b) si precisa che i servizi relativi al pendolarismo scolastico e lavorativo (di norma effettuati nelle ore di punta) devono essere garantiti con adeguate frequenze ma anche con sufficiente affidabilità nei tempi di spostamento.

Per quanto attiene al punto c) relativamente alla fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l’accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali, si precisa che il servizio va fornito con linee e percorso a frequenza fissa limitatamente ai predetti poli di attrazione che sono mèta di consistenti spostamenti nelle ore di apertura di detti servizi.

Per quanto attiene al punto d) relativamente alle esigenze di riduzione della congestione si può prevedere un’offerta di trasporto collettivo di “maggiore qualità” al fine di ottenere un sostanziale aumento dell’uso del mezzo pubblico.

Sempre per quanto attiene al punto d) relativamente alle esigenze di riduzione dell’inquinamento, nei centri urbani dove tale problematiche assumono consistenti livelli (o per particolari esigenze storiche, monumentali o turistiche), si può prevedere il ricorso all’uso di veicoli a basso impatto ambientale anche se questi dovessero comportare un costo al chilometro maggiore.

I servizi previsti dovranno anche garantire la massima efficacia ed efficienza degli stessi, compatibilmente con il dettame normativo nazionale di cui all’art. 16 comma 1 del D. L.vo 422/97.

L’integrazione modale è più efficace, e quindi vivamente consigliata, quando il vettore su cui si trasborda è quello ferroviario e quanto più è lontana la destinazione finale dal punto di trasbordo.

Qualora la domanda di trasporto fosse tale da non consentire con frequenza fissa un adeguato coefficiente di riempimento dei veicoli e quindi un servizio efficiente si potrà fare ricorso a servizi a frequenza e percorso variabili, classici delle aree a domanda debole (“servizi a chiamata”).

Si precisa inoltre che gli Enti locali hanno la possibilità di mettere in esercizio servizi aggiuntivi, rispetto a quelli minimi, ma il loro costo è a carico del bilancio degli enti stessi (art.16 comma 3 del D. L.vo 422/97).

Alla luce di quanto riportato si valuta che le percorrenze ottimali programmate per il territorio della Provincia di Caserta ammontano a 23.451.987 vett-km/anno, di cui 18.039.990 vett-km/anno quali servizi minimi e la differenza intesa come servizi aggiuntivi e/o autorizzati.

Allegato 4

ALLEGATO N.1

Indicatori di dotazione infrastrutturale per provincia (n.i. Italia=100) per categoria infrastrutturale. Anno 2009

Province e regioni	INFRASTRUTTURE ECONOMICHE							INFRASTRUTTURE SOCIALI			Totale infrastrutture	Totale infrastrutture al netto dei porti	Totale infrastrutture economiche	Totale infrastrutture sociali
	Rete stradale	Porti	Aeroporti	Rete ferroviaria	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	Reti bancarie e di servizi vari	Impianti e reti energetico ambientali	Strutture per l'istruzione	Strutture sanitarie	Strutture culturali e ricreative				
Caserta	142,3	0,0	21,7	168,2	137,3	76,4	79,8	103,5	76,6	45,1	83,1	94,5	89,4	73,1
Benevento	70,4	0,0	0,0	139,6	59,6	53,1	46,2	87,3	77,7	54,3	58,8	65,3	52,7	73,1
Napoli	72,7	141,3	99,7	117,6	241,7	121,2	119,3	204,5	147,9	166,1	143,2	143,4	130,5	172,8
Avellino	144,9	0,0	0,0	47,1	70,8	60,3	56,2	71,3	84,8	83,5	61,9	68,8	54,2	79,8
Salerno	116,2	217,4	18,3	130,2	106,3	68,5	66,3	107,0	84,6	51,7	96,6	83,2	103,3	81,1
CAMPANIA	104,2	107,4	44,7	122,3	152,3	86,6	84,9	138,2	107,2	98,7	104,6	104,3	100,3	114,7
NORD-OVEST	115,7	47,9	124,0	96,7	114,0	135,8	128,7	99,3	118,8	100,6	108,2	114,9	109,0	106,2
NORD-EST	107,8	172,1	82,5	110,6	91,5	110,9	128,8	96,3	100,3	101,7	110,3	103,4	114,9	99,4
CENTRO	97,0	75,8	159,1	127,4	100,3	111,8	98,3	110,5	108,2	174,5	116,3	120,8	109,9	131,1
SUD E ISOLE	87,1	106,6	61,6	81,1	95,5	64,2	66,2	96,9	84,4	60,2	80,4	77,5	80,3	80,5
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

(Fonte: Istituto Guglielmo Tagliacarne)

Allegato 4

ALLEGATO N.2

Tabella 1 - Componenti che guidano l'auto e la moto e n° di auto e di moto delle famiglie residenti in Provincia di Caserta. Valori assoluti e media per famiglia.

componenti che guidano l'auto		componenti che guidano la moto		n° auto in famiglia		n° moto in famiglia	
v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia	v.a.	media per famiglia
332.613	2,01	64.132	0,39	256.635	1,56	43.525	0,26

Fonte: ACAM

Tabella 2. - Anni 2003-2007. Giorno feriale medio.
Spostamenti di scambio generati nella Provincia di Avellino, variazione assoluta e %, tasso di mobilità di scambio e assoluto dei residenti >= 14 anni

spostamenti di scambio				tasso di mobilità di scambio		tasso di mobilità assoluto	
2003	2007	var. ass.	var. %	2003	2007	2003	2007
492.191	616.801	124.610	25,3	2,27	2,26	0,71	0,83

Fonte: ACAM

Allegato 4

Tabella 3 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per provincia. Intera giornata. Valori assoluti e %.

Provincia origine dello spostamento	Provincia destinazione dello spostamento							
	fuori regione	Napoli capoluogo	Avellino	Benevento	Caserta	Napoli altri comuni	Salerno	Totale
	v.a.							
fuori regione	-	2.980	3.977	2.151	15.374	6.241	6.449	37.172
Napoli capoluogo	3.356	-	12.170	5.923	42.572	356.904	16.138	437.063
Avellino	3.552	10.783	209.068	16.331	3.165	7.814	17.326	268.039
Benevento	2.622	5.363	17.293	146.448	14.602	2.569	773	189.670
Caserta	16.453	43.253	2.802	15.400	450.457	58.145	5.873	592.383
Napoli altri comuni	6.570	360.173	7.975	2.569	58.278	692.284	44.504	1.172.353
Salerno	6.623	15.365	17.608	757	6.767	43.687	567.409	658.216
Totale	39.176	437.917	270.893	189.579	591.215	1.167.644	658.472	3.354.896
	%							
fuori regione	-	0,09	0,12	0,06	0,46	0,19	0,19	1,11
Napoli capoluogo	0,10	-	0,36	0,18	1,27	10,64	0,48	13,03
Avellino	0,11	0,32	6,23	0,49	0,09	0,23	0,52	7,99
Benevento	0,08	0,16	0,52	4,37	0,44	0,08	0,02	5,65
Caserta	0,49	1,29	0,08	0,46	13,43	1,73	0,18	17,66
Napoli altri comuni	0,20	10,74	0,24	0,08	1,74	20,64	1,33	34,94
Salerno	0,20	0,46	0,52	0,02	0,20	1,30	16,91	19,62
Totale	1,2	13,1	8,1	5,7	17,6	34,8	19,6	100,0

Fonte: ACAM

Allegato 4

Tabella 4 - Anno 2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e provincia.
Intera giornata.
 Valori assoluti.

Ambito territoriale di origine dello spostamento	Ambito territoriale di destinazione dello spostamento							Totale
	fuori regione	Napoli capoluogo	provincia di Avellino	provincia di Benevento	provincia di Caserta	Napoli altri comuni	provincia di Salerno	
mezzo individuale								
fuori regione	-	1.133	3.414	2.023	11.127	5.173	4.708	27.578
Napoli capoluogo	1.757	-	4.916	2.873	28.917	216.385	8.633	263.481
provincia di Avellino	2.839	4.064	187.263	13.834	3.165	5.908	14.136	231.209
provincia di Benevento	2.494	2.873	14.314	134.917	12.544	2.569	773	170.484
provincia di Caserta	12.137	30.228	2.802	13.342	415.798	54.615	4.116	533.038
Napoli altri comuni	4.216	216.686	6.329	2.569	54.605	601.885	36.167	922.457
provincia di Salerno	4.353	8.000	14.678	757	5.010	35.283	459.870	527.951
Totale	27.796	262.984	233.716	170.315	531.166	921.818	528.403	2.676.198
mezzo collettivo								
fuori regione	-	1.847	563	128	4.247	1.068	1.741	9.594
Napoli capoluogo	1.599	-	7.254	3.050	13.655	140.519	7.505	173.582
provincia di Avellino	713	6.719	21.805	2.497		1.906	3.190	36.830
provincia di Benevento	128	2.490	2.979	11.531	2.058			19.186
provincia di Caserta	4.316	13.025		2.058	34.659	3.530	1.757	59.345
Napoli altri comuni	2.354	143.487	1.646		3.673	90.399	8.337	249.896
provincia di Salerno	2.270	7.365	2.930		1.757	8.404	107.539	130.265
Totale	11.380	174.933	37.177	19.264	60.049	245.826	130.069	678.698
Totale generale	39.176	437.917	270.893	189.579	591.215	1.167.644	658.472	3.354.896

Fonte: ACAM

Allegato 4

Tabella 5 - Anni 2003-2007. Matrice origine/destinazione degli spostamenti di scambio dei residenti nella regione Campania >=14 anni per ripartizione modale e provincia.
Intera giornata.
Valori %.

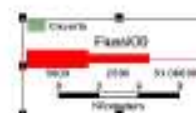
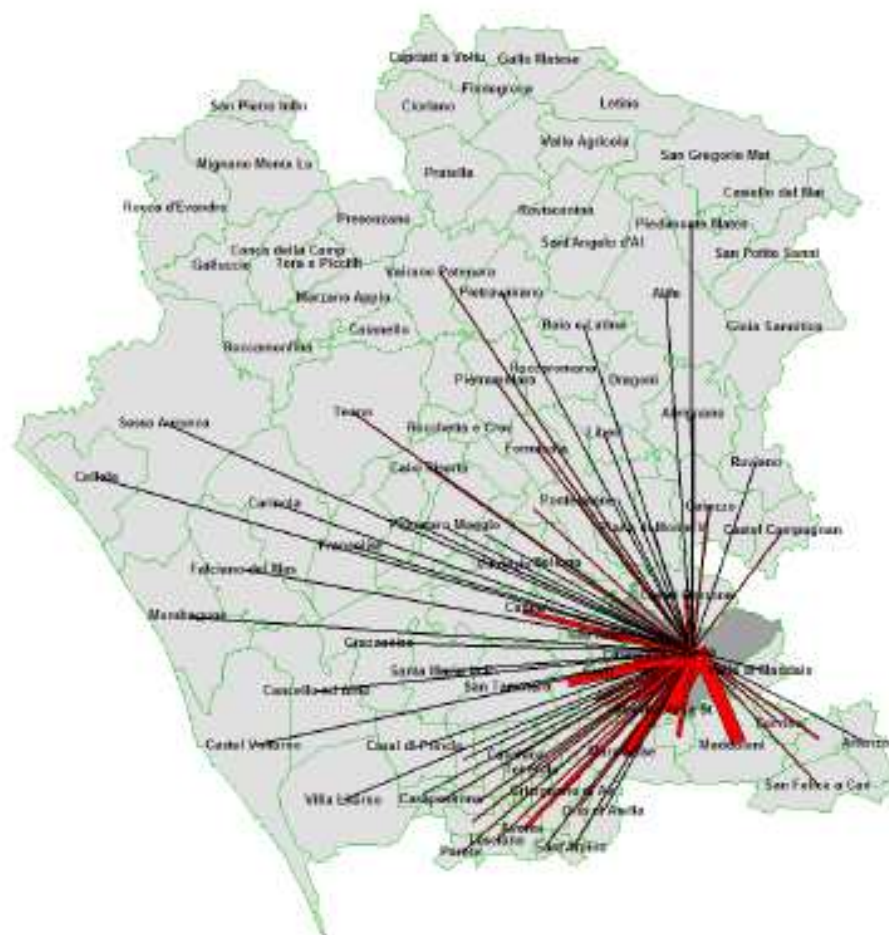
Ambito territoriale di origine dello spostamento	Ambito territoriale di destinazione dello spostamento							Totale
	fuori regione	Napoli capoluogo	provincia di Avellino	provincia di Benevento	provincia di Caserta	Napoli altri comuni	provincia di Salerno	
mezzo individuale								
fuori regione	-	38,0	85,8	94,1	72,4	82,9	73,0	74,2
Napoli capoluogo	52,4	-	40,4	48,5	67,9	60,6	53,5	60,3
provincia di Avellino	79,9	37,7	89,6	84,7	100,0	75,6	81,6	86,3
provincia di Benevento	95,1	53,6	82,8	92,1	85,9	100,0	100,0	89,9
provincia di Caserta	73,8	69,9	100,0	86,6	92,3	93,9	70,1	90,0
Napoli altri comuni	64,2	60,2	79,4	100,0	93,7	86,9	81,3	78,7
provincia di Salerno	65,7	52,1	83,4	100,0	74,0	80,8	81,0	80,2
Totale	71,0	60,1	86,3	89,8	89,8	78,9	80,2	79,8
mezzo collettivo								
fuori regione	-	62,0	14,2	6,0	27,6	17,1	27,0	25,8
Napoli capoluogo	47,6	-	59,6	51,5	32,1	39,4	46,5	39,7
provincia di Avellino	20,1	62,3	10,4	15,3	0,0	24,4	18,4	13,7
provincia di Benevento	4,9	46,4	17,2	7,9	14,1	0,0	0,0	10,1
provincia di Caserta	26,2	30,1	0,0	13,4	7,7	6,1	29,9	10,0
Napoli altri comuni	35,8	39,8	20,6	0,0	6,3	13,1	18,7	21,3
provincia di Salerno	34,3	47,9	16,6	0,0	26,0	19,2	19,0	19,8
Totale	29,0	39,9	13,7	10,2	10,2	21,1	19,8	20,2
Totale generale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: ACAM

Allegato 4

ALLEGATO N.3

Linee di desiderio degli spostamenti nella Provincia di Caserta con il Comune Capoluogo

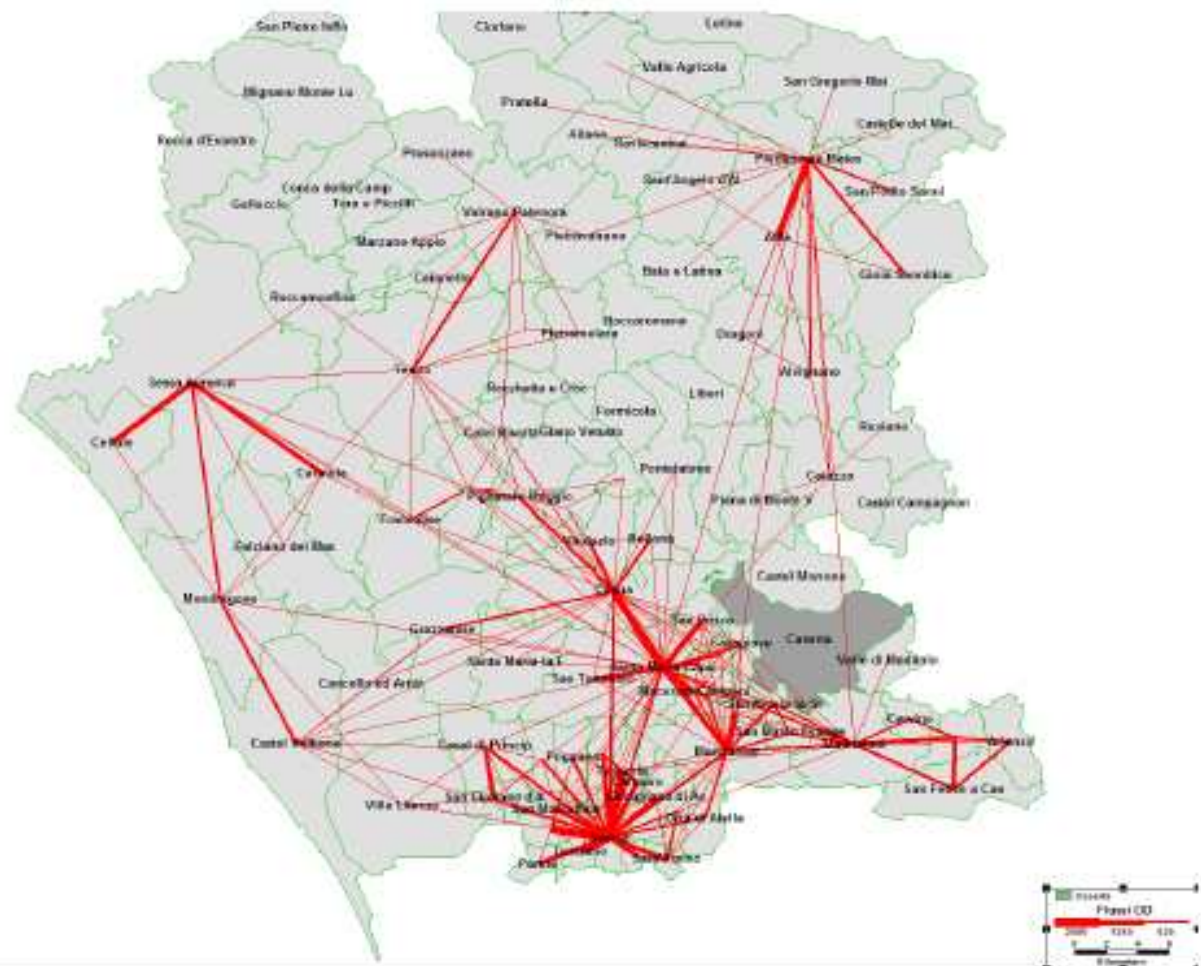


Fonte: ACAM

Allegato 4

ALLEGATO N.4

Linee di desiderio degli spostamenti nella Provincia di Caserta non con il Comune Capoluogo



Fonte: ACAM