

LINEE PROGRAMMATICHE PER IL COMUNE DI CASERTA

Popolazione, territorio, mobilità del Comune di Caserta

Caserta è una città di circa 80.000 abitanti (circa 120.000 l'area urbana e oltre 415.000 l'area metropolitana), capoluogo dell'omonima provincia della Campania e terzo capoluogo dopo Napoli e Salerno per numero di abitanti. Sorge nell'entroterra campano meglio specificata nella piana del Volturno ed è celebre in tutto il mondo per la maestosa Reggia costruita nel Settecento dall'architetto Luigi Vanvitelli. Le è stato da poco riconosciuto il titolo di 'Comune a economia turistica' dalla Regione Campania, in base al notevole patrimonio artistico, storico e culturale posseduto dalla città.

Il comune comprende il capoluogo e ben 23 frazioni, tra cui San Leucio, famosa per la seta e per il già Real Belvedere, ed il Borgo medioevale di Casertavecchia col suo castello e il Duomo del 1100 di stile arabo-romanico. Ha un'importante area industriale che gravita intorno all'uscita autostradale di Caserta sud.

Nella città di Caserta è possibile individuare dodici quartieri principali che coprono gran parte del territorio cittadino.

- Centro Storico
- Parco Gabriella
- Caserta Ovest- San Leucio
- Caserta Est- Centurano
- Caserta Sud- Acquaviva
- Stazione- Polo Scientifico
- Ferrarecce- Centro Direzionale
- Ospedale- Puccianiello
- Policlinico- Tredici
- Casertavecchia
- Villaggio Saint Gobain
- Tuoro- Garzano

Lo spostarsi è uno degli aspetti fondamentali della vita della città, per questo i trasporti assumono un ruolo fondamentale. Negli ultimi decenni il settore dei trasporti è stato interessato da un notevole incremento della domanda di mobilità. Il decentramento degli insediamenti ed il miglioramento del tenore di vita, hanno portato ad un incremento radicale della motorizzazione privata.

Negli ultimi anni si registra in città un aumento di utenza del trasporto privato. Oggi la città ha l'esigenza di riorganizzare le proprie linee pubbliche di trasporto per due ordini di motivi:

1. la maggiore frequenza degli spostamenti degli abitanti che risiedono nelle frazioni pedemontane (San Leucio, Vaccheria, Casertavecchia, Sommana, Pozzovetere) i quali hanno, rispetto al passato, esigenze di maggiori contatti con la città (vd. presenza dell'Università, della Pretura Circondariale e altre strutture).

Allegato 6

2. l'espansione della città con la conseguenza di una maggiore percorrenza. Attualmente l'espansione della città è avvenuta lungo la fascia sud – est con la realizzazione di un polo di servizi.

- l'area della ex Saint Gobain, ha visto nascere un centro polifunzionale con l'aggregazione di un'area sia industriale, sia direzionale (palazzo della salute, Vigili Urbani, Ministero delle Finanze, Provincia, PubblItalia, oltre una serie di agenzie territoriali)
- l'area del nascente policlinico con la facoltà di medicina che è in fase di realizzazione e si notano già le strutture.
- Aree residenziali a) Parco degli Aranci in località Tredici con un insediamento di circa 8.000 abitanti b) la fascia nord che incorpora le nuove lottizzazioni
- La nascente area P.I.P. per l'insediamento di un polo artigianale in località San Benedetto.

Inoltre è stata istituita dall'Amministrazione Comunale una Isola Pedonale, a salvaguardia del Centro Storico, con conseguente necessità di riorganizzare le linee del trasporto pubblico in quell'area.

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, socio-sanitari 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 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, socio-sanitari 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,

Allegato 6

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.

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 del Comune di Caserta ammontano a 1.358.525 vett-km/anno, di cui 1.045.019 vett-km/anno quali servizi minimi e la differenza intesa come servizi aggiuntivi e/o autorizzati.