



PROPOSTA PER LA DEFINIZIONE DEI LOTTI DI GARA MODALITA' FERROVIARIA

Proposta

Prof. Ing. Sergio Vetrella - Assessore ai Trasporti e Viabilità

Coordinamento

Ing. Sergio Negro (Direttore Generale)

Ing. Dario Gentile (Dirigente)

Gruppo di lavoro

Ing. Pierpaolo Carbone (Aspetti tecnico-trasportistici)

Dott.ssa Simona De Martino (Analisi di contesto)

Ing. Paolo Del Gais (Aspetti tecnico-trasportistici)

Ing. Francesca Mennitti (Analisi di contesto)

SOMMARIO

1	Premessa	3
2	Rete delle infrastrutture funzionali ai servizi di tpl su ferro	4
2.1	La rete RFI	10
2.2	La rete EAV	14
2.2.1	<i>La rete EAV - Metrocampania Nord Est</i>	<i>14</i>
2.2.2	<i>La rete EAV - Circumvesuviana</i>	<i>16</i>
2.2.3	<i>La rete EAV - SEPSA</i>	<i>18</i>
2.3	La rete ANM - EX METRONAPOLI	18
3	Lotti Ferroviari	21

1 PREMESSA

In base al comma 89 dell'art.1 della Legge regionale n.5/2013 "la Regione è designata quale ente di governo del bacino unico regionale ottimale del Trasporto pubblico locale (TPL). Per l'affidamento del servizio del TPL mediante procedura ad evidenza pubblica, il bacino unico regionale ottimale può essere suddiviso in più lotti individuati dalla Giunta regionale, sentita la Commissione consiliare permanente competente, con il supporto dell'ACaM, nel rispetto dei seguenti criteri e obiettivi:

- a) contenimento della spesa pubblica;
- b) liberalizzazione e concorrenza;
- c) economie di scala;
- d) differenziazione;
- e) massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa."

A partire dall'ambito del Bacino Unico Regionale, sulla base dei criteri prima indicati, sono stati definiti diversi "lotti", ognuno dei quali presenta specifiche peculiarità dal punto di vista dell'interazione trasporti/territorio, della dotazione infrastrutturale, della domanda di mobilità e dei flussi di spostamenti. La definizione di questi lotti è stata effettuata sulla base delle seguenti valutazioni:

- economie di scala: sono stati individuate delle dimensioni di lotti tali da garantire il perseguimento di economie di scala, attraverso l'uso ottimale dei principali fattori di produzione e, quindi, la diminuzione dei costi marginali di produzione del servizio;
- contenimento della spesa pubblica: viene garantito attraverso la individuazione di lotti che garantiscano il perseguimento di economie di scala, in termini dimensionali ma anche omogenei dal punto di vista territoriale, delle reti e del bacino di domanda servito;
- liberalizzazione e concorrenza: vengono perseguiti attraverso l'individuazione di lotti di dimensioni non coincidenti con il bacino regionale e comunque di dimensioni tali da non essere restrittivi verso l'apertura al mercato. Inoltre non vengono considerati lotti comprendenti sia servizi ferroviari regionali sia servizi automobilistici. Difatti, a fronte di non particolari benefici sul fronte del contenimento della spesa, dell'economie di scala, della differenziazione, della massimizzazione dell'efficienza e dell'efficacia dei servizi, lotti promiscui, invece, potrebbero comportare problemi sul fronte della liberalizzazione e della concorrenza;
- differenziazione: nel settore del trasporto pubblico locale non si riconoscono forti economie di differenziazione, tuttavia nei lotti coesistono servizi urbani ed extraurbani;
- massimizzazione dell'efficienza dei servizi e dell'efficacia dell'azione amministrativa: viene perseguita attraverso l'accentramento a livello regionale e del comitato di indirizzo e di monitoraggio del tpl delle attività di programmazione, monitoraggio e controllo dei servizi di trasporto pubblico locale.

2 RETE DELLE INFRASTRUTTURE FUNZIONALI AI SERVIZI DI TPL SU FERRO

La rete ferroviaria in Campania si estende ad oggi complessivamente per 1.400 km, con 357 stazioni. Attualmente la rete è gestita dalle seguenti società (cfr Figura 1):

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI);
- Azienda Trasporti Napoli (ANM, nata dalla fusione delle società Metronapoli, ANM e Napolipark);
- EAV (che ha inglobato le società SEPSA, Metrocampania NordEst e Circumvesuviana).

Nel seguito, per maggiore chiarezza, le reti ex-SEPSA, ex- Metrocampania NordEst ed ex-Circumvesuviana saranno indicate rispettivamente, EAV-SEPSA, EAV - Metrocampania NordEst ed EAV – Circumvesuviana.

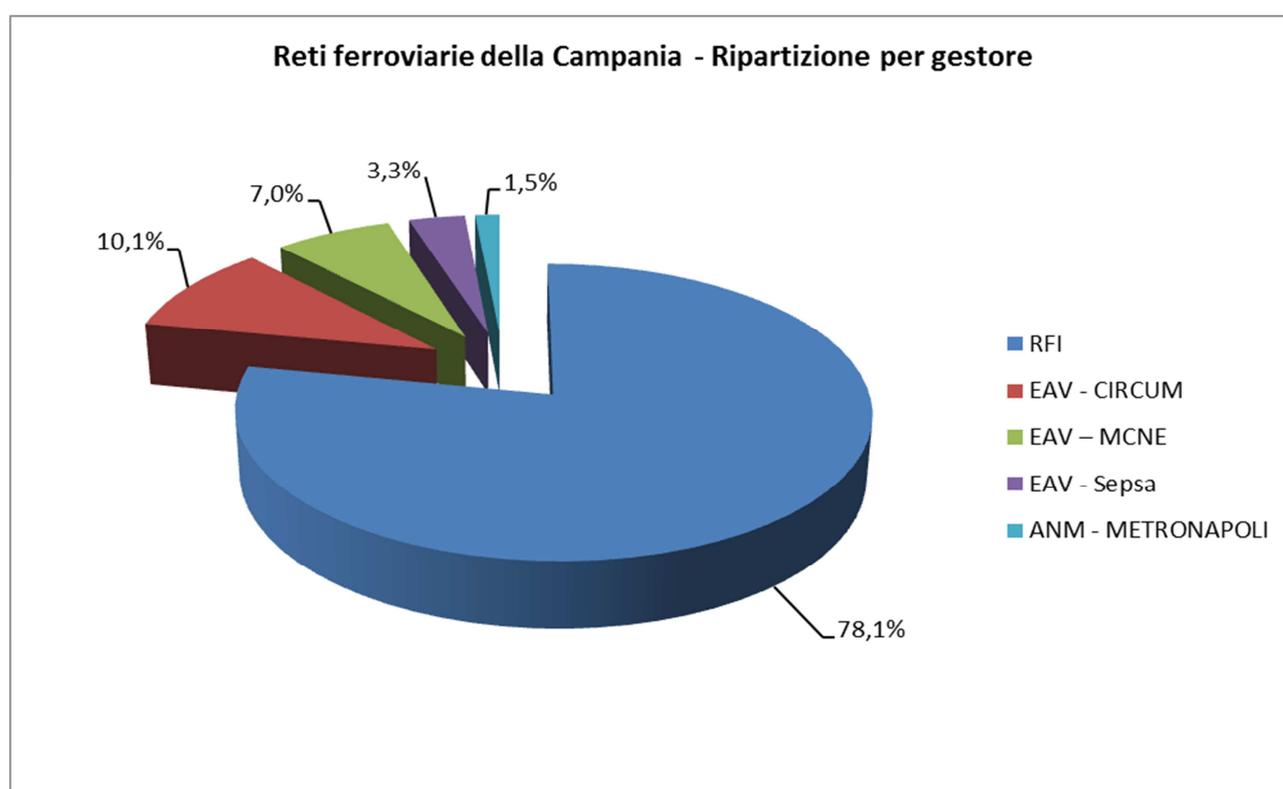


Figura 1: Ripartizione della rete ferroviaria in Campania per Ente Gestore

La rete RFI si estende per oltre 1.000 km (comprensivi della tratta Campana della linea AV/AC). Di questi, il 55% è a doppio binario, mentre il restante 45% a binario singolo. Inoltre, il 77% della rete utilizza una trazione elettrica, mentre il 23% la trazione diesel. Essa ha le sue principali direttrici di sviluppo sul quadrilatero Napoli Caserta (via Cancellò e Via Aversa) e sull'ideale prolungamento di tale quadrilatero verso Villa Literno e Formia (a partire dal nodo di Aversa) e verso Santa Maria Capua Vetere e Cassino e sulla direttrice Napoli – Salerno e la sua prosecuzione verso Battipaglia e Sapri.

Attualmente, la rete RFI conta anche tre linee sulle quali l'esercizio è stato soppresso:

- la linea Sicignano – Lagonegro, che attraversa il Vallo di Diano (in provincia di Salerno) per poi

connettersi alla linea Battipaglia – Potenza;

- la linea Avellino – Rocchetta Sant’Antonio (che attraversa il territorio dell’alta Irpinia sconfinando in Puglia e Basilicata);
- la linea Torre Annunziata – Cancello che collegava trasversalmente l’area vesuviana con quella casertana senza impegnare il nodo complesso di Napoli.

La rete EAV si compone di tre infrastrutture separate e tra di loro non interoperabili (ad eccezione delle ferrovie Cancello – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese che sono interoperabili con la rete RFI).

La rete ferroviaria EAV - Circumvesuviana ha una lunghezza di 142,367 km distribuiti su sei linee ed ha come caratteristica peculiare lo scartamento ridotto a 950 mm che la rende infrastrutturalmente non interoperabile con le altre reti ferroviarie. Insiste sull’area Sud Est dell’Area Metropolitana di Napoli servendo tutti i comuni del Vesuviano e della penisola Sorrentina. Ha connotazione di tipo metropolitano per via della densità di stazioni particolarmente elevata (in media, 1,5 stazioni/km per un totale di 96).

La rete ferroviaria EAV - SEPSA attraversa Napoli ed i Comuni della sua periferia occidentale. E’ composta da due linee ferroviarie (Cumana e Circumflegrea) per una estensione complessiva di circa 47 Km su cui sono presenti 35 stazioni (per una densità confrontabile con quella della rete Circumvesuviana).

La rete EAV - MCNE è composta da tre linee:

- Cancello – Benevento;
- Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese;
- Napoli – Giugliano – Aversa, realizzata con tecnologia metropolitana.

La rete ferroviaria ANM comprende la Linea 1 (asse portante del sistema ferroviario del capoluogo) e la Linea 6.

Nella Tabella 1 sono sintetizzati i dati appena citati relativi alla rete ferroviaria Regionale.

In Figura 2 è mostrata la rete ferroviaria regionale mentre in Figura 3 è riportato un dettaglio dell’area metropolitana di Napoli ed alle infrastrutture di connessione tra i cinque capoluoghi.

Tabella 1: Rete ferroviaria della Campania – Caratteristiche principali

Ente Gestore	Estensione Rete [Km]	Scartamento [mm]	Binario [Km]		Trazione [Km]		Stazioni/ Fermate
			doppio	Semplice	Elettrica	Diesel	
RFI	1.097,0	1435	620,0	477,0	826,0	271,0	145
EAV - CIRCUM	142,0	950	63,0	79,0	142,0	0,0	95
EAV – MCNE	98,2	1435	10,2	88,0	57,2	41,0	27
EAV - Sepsa	47,0	1435	14,0	33,0	47,0	0,0	30
ANM – EX Metronapoli	20,5	1435	20,5	0,0	20,5	0,0	21
Totale	1.404,7		727,7	677,0	1.092,7	312,0	318

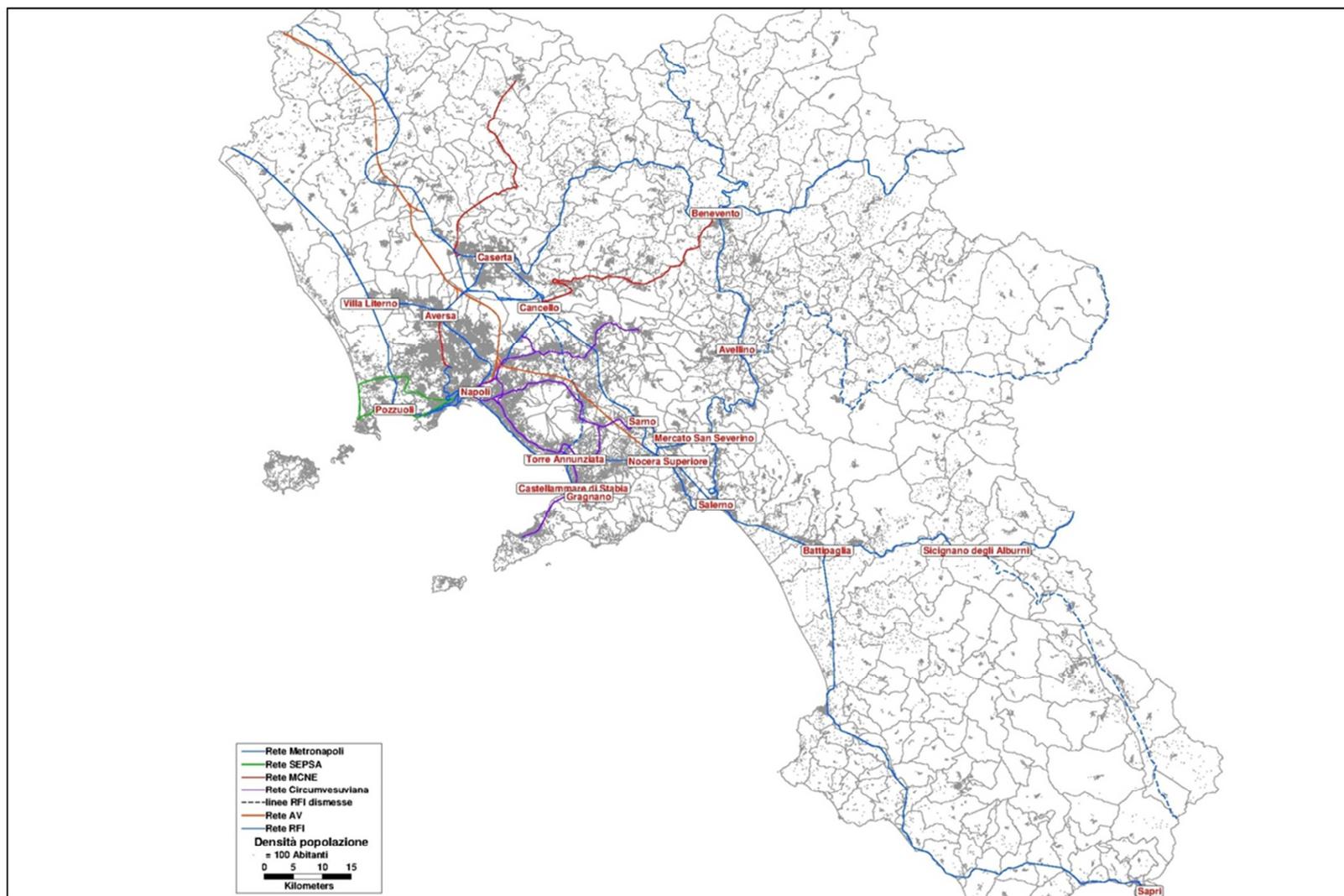


Figura 2: Rete ferroviaria Regionale

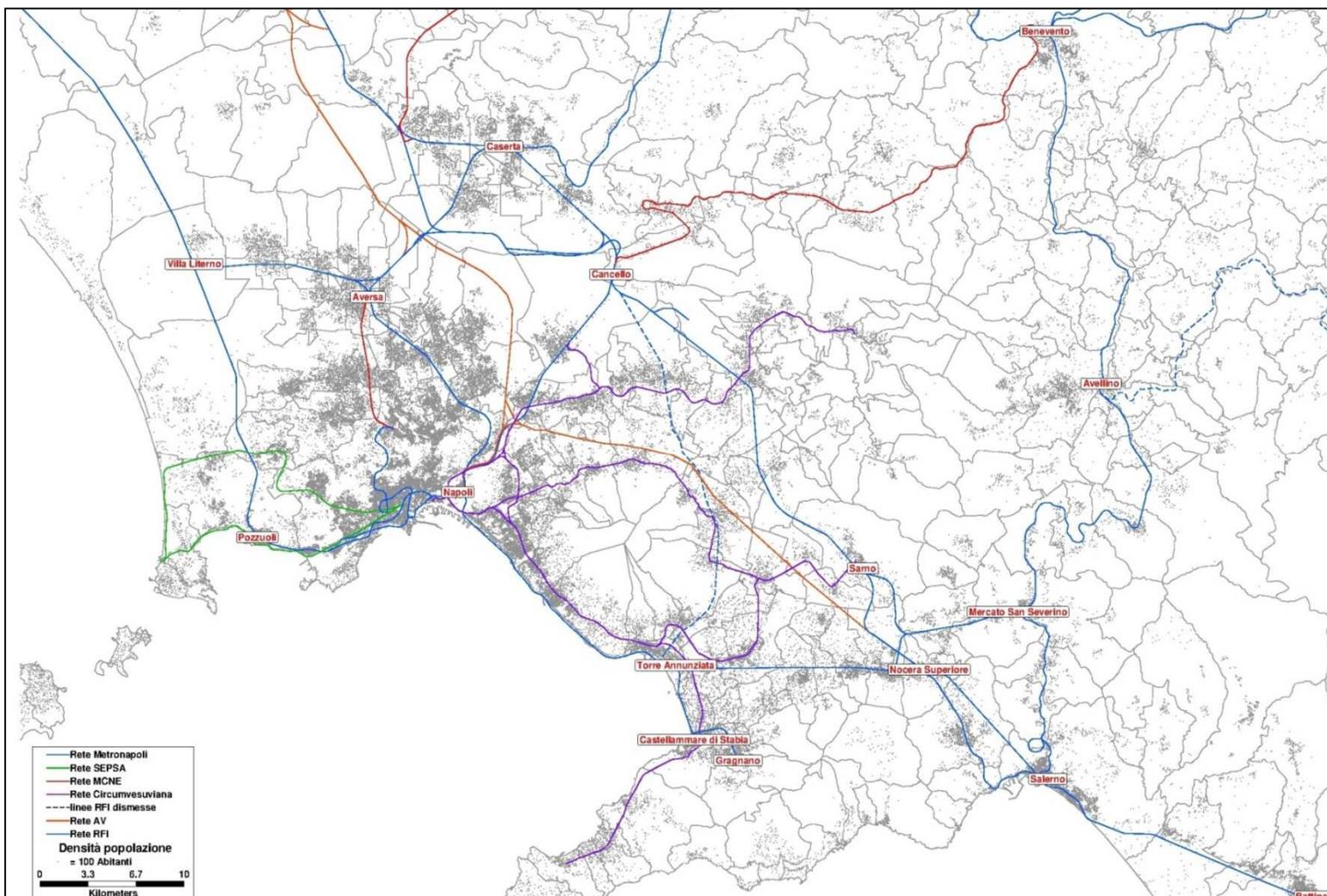


Figura 3: Rete ferroviaria Regionale – Dettaglio dei cinque capoluoghi

L'interconnessione tra la rete ferroviaria ed il territorio avviene in corrispondenza delle stazioni delle Linee Ferroviarie sopra descritte.

Complessivamente sono aperte all'esercizio all'interno della Regione Campania 318 stazioni/fermate, di cui:

- 145 lungo la rete RFI;
- 152 lungo la rete EAV;
- 21 lungo la rete ANM - EX METRONAPOLI.

Pertanto lungo la rete RFI sono presenti i maggiori impianti, ma confrontando il numero di stazioni con l'estensione chilometrica della rete ferroviaria di ciascuna azienda (cfr Figura 4) emerge che lungo le linee dove si effettuano principalmente servizi metropolitani (ANM - EX METRONAPOLI e EAV) la densità è maggiore di quelle dove sono eserciti servizi a carattere prevalentemente regionale (RFI).

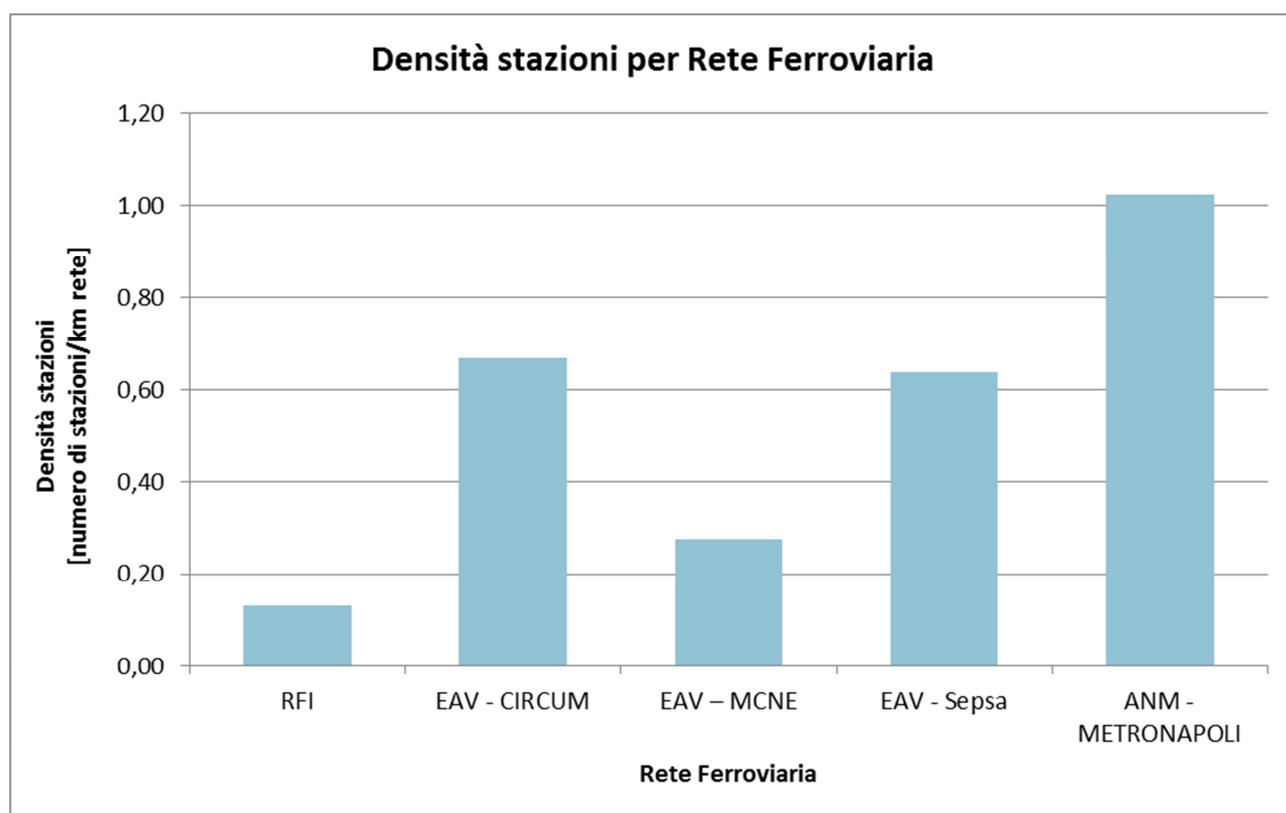


Figura 4: Densità stazioni ogni km di rete

Da un punto di vista invece territoriale emerge che la maggior parte delle stazioni è localizzata in provincia di Napoli (cfr Figura 5), mentre nelle province di Benevento ed Avellino si registra la minore presenza di stazioni.

Rapportando però il numero di stazioni (ossia numero di stazioni ogni 100.000 abitanti) emerge che le province di Benevento e Avellino presentano una dotazione pro capite superiore alle altre province (Figura 6).

In Figura 7 sono riportati i comuni della Campania che presentano più di 3 stazioni all'interno del proprio

territorio: escludendo i capoluoghi di Provincia si osserva che i restanti comuni sono tutti ricadenti nell'area metropolitana di Napoli e non vi sono i capoluoghi di Caserta ed Avellino in quanto presentano solo una stazione all'interno del territorio comunale.

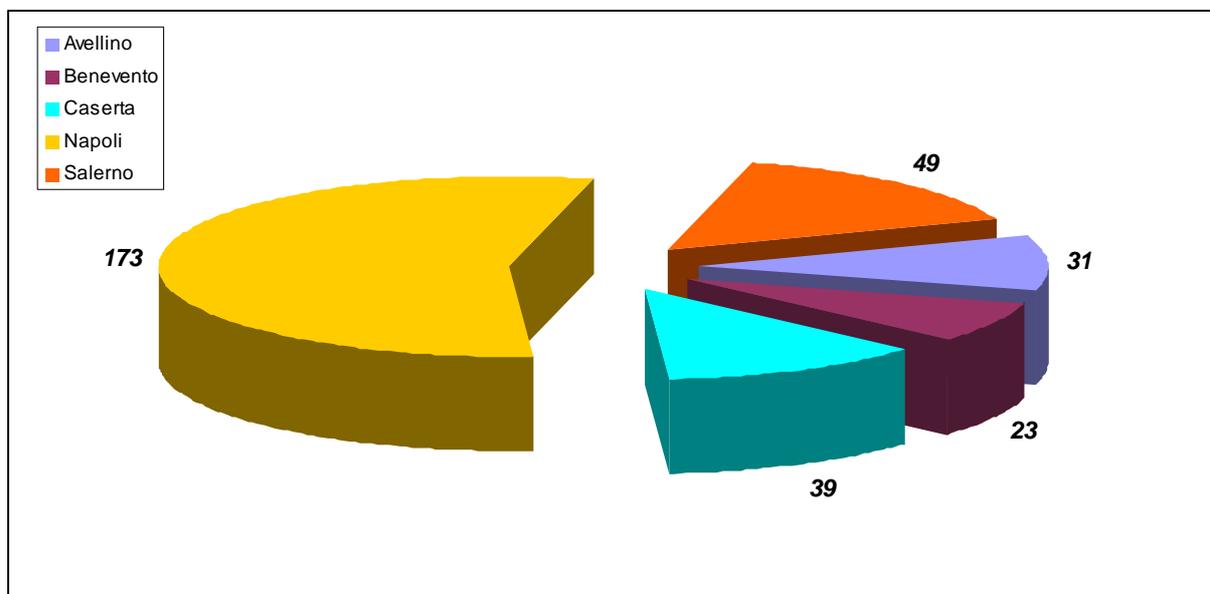


Figura 5: Numero di stazioni per ciascuna provincia

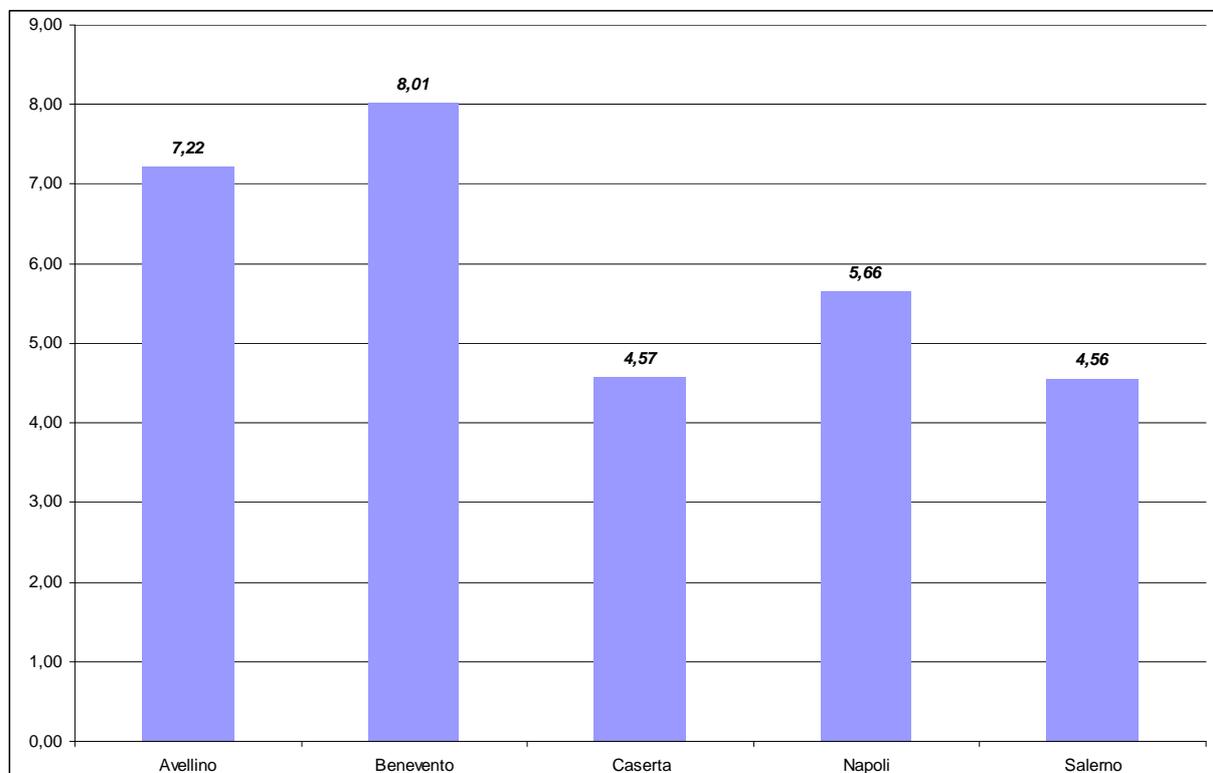


Figura 6: Numero di stazioni ogni 100.000 abitanti

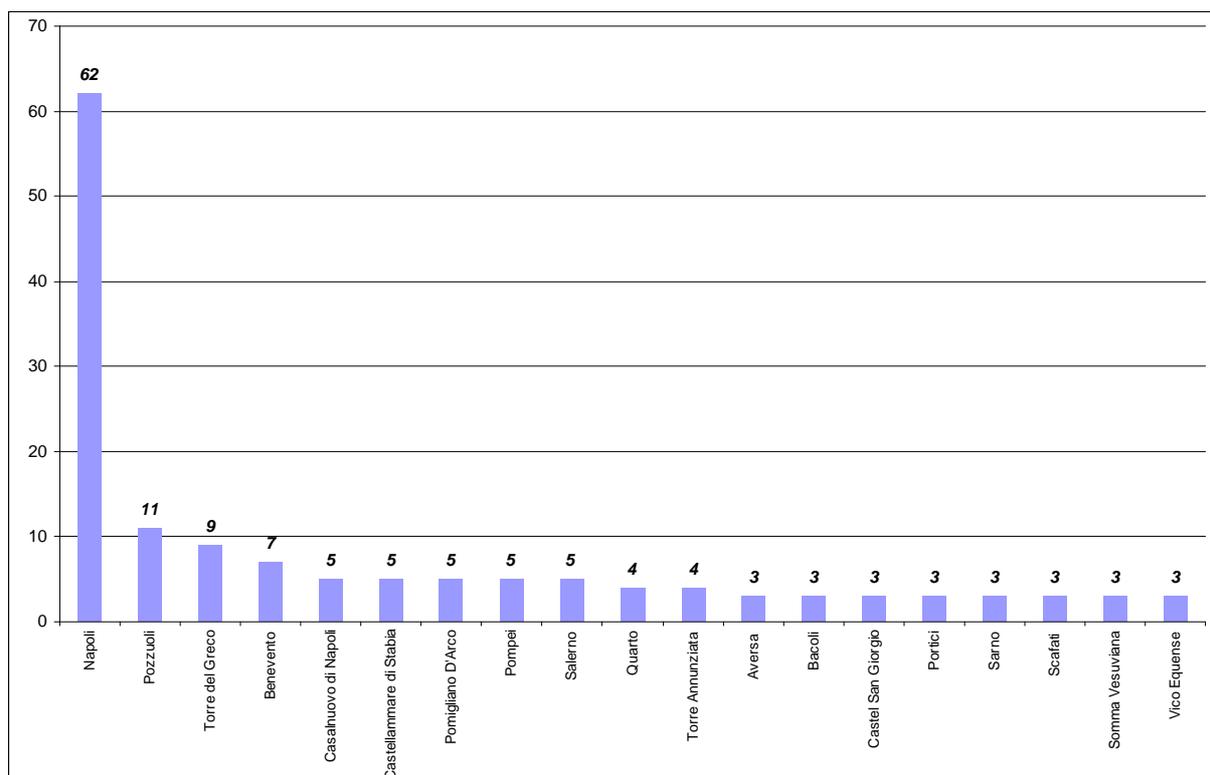


Figura 7: Comuni della Campania con più di 3 stazioni ferroviarie

C'è da rilevare che in ben 392 comuni della Campania (su 551), in cui risiedono circa 1.800.000 abitanti, non sono presenti stazioni ferroviarie.

Per quanto concerne la potenzialità dell'interscambio gomma-ferro, dai rilievi effettuati in corrispondenza delle stazioni è emerso che presso 198 stazioni (ossia circa il 62% del totale) vi è la possibilità di sostare con l'auto. Ed in particolare presso:

- 124 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio inferiore ai 30 posti auto;
- 37 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio tra i 30 e i 100 posti auto;
- 24 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio tra i 100 e i 200 posti auto;
- 13 stazioni vi è un'offerta di sosta di interscambio oltre i 200 posti auto.

2.1 La rete RFI

La rete FS regionale è gestita da RFI Spa interessa tutte le province campane può essere suddivisa in rete fondamentale e complementare.

La rete fondamentale è costituita da:

- la linea AV Roma-Napoli, completamente aperta al pubblico il 13 dicembre 2009;
- la linea Roma-Napoli via Formia-Villa Literno-Aversa il cui tracciato si sviluppa in prossimità della costa tirrenica per poi spostarsi all'interno all'ingresso nel nodo di Napoli e entrare a Napoli

Centrale da nord est. A Villa Literno si innesta la linea Villa Literno-Napoli P.zza Garibaldi-Napoli Gianturco, di grande importanza per il traffico metropolitano;

- la linea Roma-Napoli via Cassino-Caserta-Cancello, che corre interamente nell'entroterra;
- la linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri (-Reggio Calabria), (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio) costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma-Napoli e dell'esistente Roma-Napoli via Formia; altre linee di minore importanza che offrono ulteriori collegamenti all'interno del nodo di Napoli e nell'ambito della fascia costiera fino a Salerno.
- la linea Caserta-Benevento-Savignano Greci (Foggia), parte della linea trasversale transappenninica Caserta- Foggia.

Fanno parte invece della rete complementare:

- la linea Vairano Caianello-Venafro, tratta campana della linea per Isernia-Campobasso, che, nella stazione di Vairano , si innesta sulla direttrice Cassino - Caserta – Napoli;
- la linea Battipaglia-Sicignano degli Alburni, tratta campana della linea Battipaglia-Potenza;
- la linea Salerno - Mercato S. Severino - Avellino- Benevento – Bosco Redole, tratta campana della linea Salerno-Campobasso;

Risultano attualmente inattiva la linea Cancello - Torre Annunziata, la linea Avellino – Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia e la Sicignano – Lagonegro (queste ultime che sconfinano in Puglia e Basilicata).

Della linea Napoli Gianturco–Villa Literno fa parte anche il cosiddetto “passante metropolitano” di Napoli su cui è in esercizio la Linea 2 della metropolitana.

Tabella 2: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria FS

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
AV/AC Napoli – Roma (tratta Campania)	96,0	NA - CE	96,0	0	0	0
AV/AC Linea Monte del Vesuvio Napoli-Salerno	38,0	NA - SA	38,0	0	0	0
Napoli – Formia (tratta Campania)	60,0	NA - CE	60,0	0	0	0
Napoli Gianturco – Villa Literno	36,0	NA - CE	36,0	0	0	0
Napoli – Cassino (tratta Campania)	101,0	NA - CE	101,0	0	0	0
Napoli-Battipaglia	71,0	NA - SA	71,0	0	0	0
Nocera Inferiore – Salerno (via Cava)	17,0	SA	17,0	0	0	0

Battipaglia-Sapri	105,0	SA	105,0	0	0	0
Battipaglia – Potenza (tratta Campania)	46,0	SA	0	46,0	0	0
Torre Annunziata –Gragnano (Sospesa tratta Castellammare di Stabia – Gragnano)	11,0	NA	6,0	5,0	0	0
Nocera Inferiore – Codola	4,0	SA	0	4,0	0	0
Cancello – bivio S.Lucia	39,0	CE - NA - SA	39,0	0	0	0
Sarno-Benevento	79,0	SA - AV - BN	0	8,0	0	71,0
Mercato S.S. – Salerno	18,0	SA	0	0	0	18,0
Aversa – Caserta – Foggia (tratta Campania)	132,0	CE - BN - AV	34,0	98,0	0	0
Benevento - Bosco Redole (tratta Campania) Temporaneamente SOSPESA	55,0	BN	0	0	0	55,0
Avellino - Rocchetta Sant'Antonio (tratta Campania) Linea SOSPESA	119,0	AV	0	0	0	119,0
S.Marcellino-Gricignano	11,0	CE	0	11,0	0	0
Gricignano-Maddaloni-Marcianise- Cancello	17,0	CE	14,0	3,0	0	0
Raccordi di Napoli	3,0	NA	3,0	0	0	0
Cancello – Torre Annunziata (Linea SOSPESA)	31,0	NA - CE	0	31,0	0	0
Vairano – Carpinone (tratta Campania)	8,0	CE	0	0	0	8,0
Totale	1.097,0		620,0	206,0	0	271,0

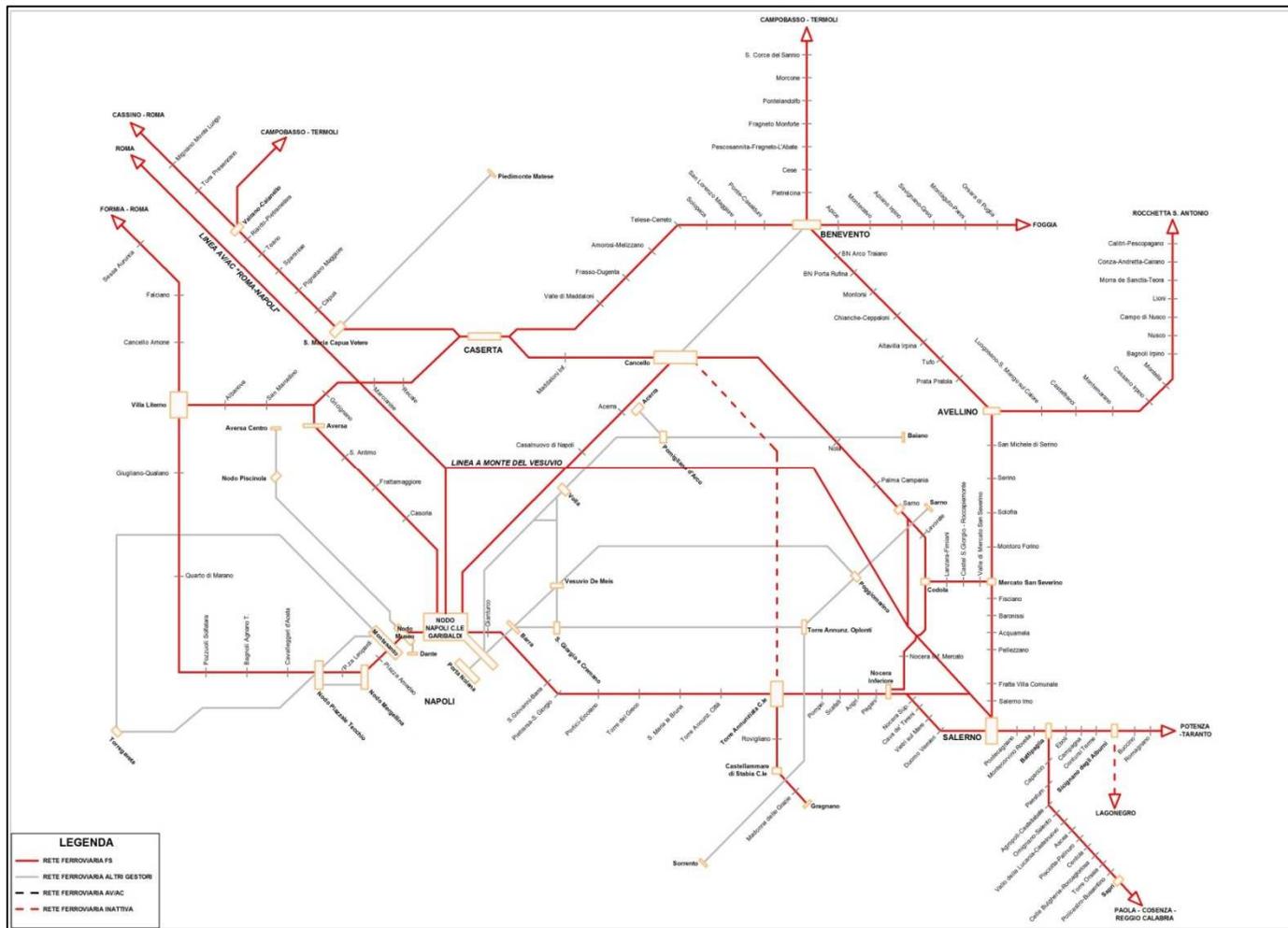


Figura 8: Schema della Rete RFI in Campania

2.2 La rete EAV

2.2.1 La rete EAV - Metrocampania Nord Est

La rete EAV - MetroCampania NordEst è composta dalle linee riportate Benevento – Canello, Piedimonte Matese – S. Maria Capua Vetere e dalla Napoli (Piscinola) – Giugliano – Aversa. Le prime due linee sono connesse con la rete ferroviaria RFI mentre, in futuro, la Piscinola – Giugliano – Aversa sarà connessa con la rete ferroviaria ANM - EX METRONAPOLI con il completamento dell'anello metropolitano della linea 1. Le principali caratteristiche delle tre linee sono riportate nella Tabella 3.

La linea Benevento Canello elettrificata e a singolo binario attraversa la Valle Caudina con un percorso che risulta essere il più breve per il collegamento tra Napoli e Benevento rispetto a quello effettuato utilizzando le linee ferroviarie RFI via Caserta o via Avellino. Principalmente tale linea si sviluppa in provincia di Benevento.

La linea Piedimonte Matese -S. Maria Capua Vetere si sviluppa interamente in provincia di Caserta mettendo in comunicazione i comuni dell'alto casertano con la rete RFI nella stazione di Santa Maria Capua Vetere.

Infine la Piscinola - Giugliano – Aversa possiede le caratteristiche di metropolitana e rappresenta solo una prima tratta della linea che attualmente è in costruzione; in particolare tale linea è la prima linea metropolitana interprovinciale di Italia.

Tabella 3: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria EAV - MetrocampaniaNordEst

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Benevento – Canello	47,0	CE - AV - BN	0	47,0	0	0
Piedimonte Matese -S. Maria Capua Vetere	41,0	CE	0	0	0	41,0
Piscinola - Giugliano - Aversa	10,2	NA - CE	10,2	0	0	0
Totale	98,2		10,2	47,0	0	41,0

In Figura 9 sono riportate in modo schematico le linee della rete EAV - MetrocampaniaNordEst.

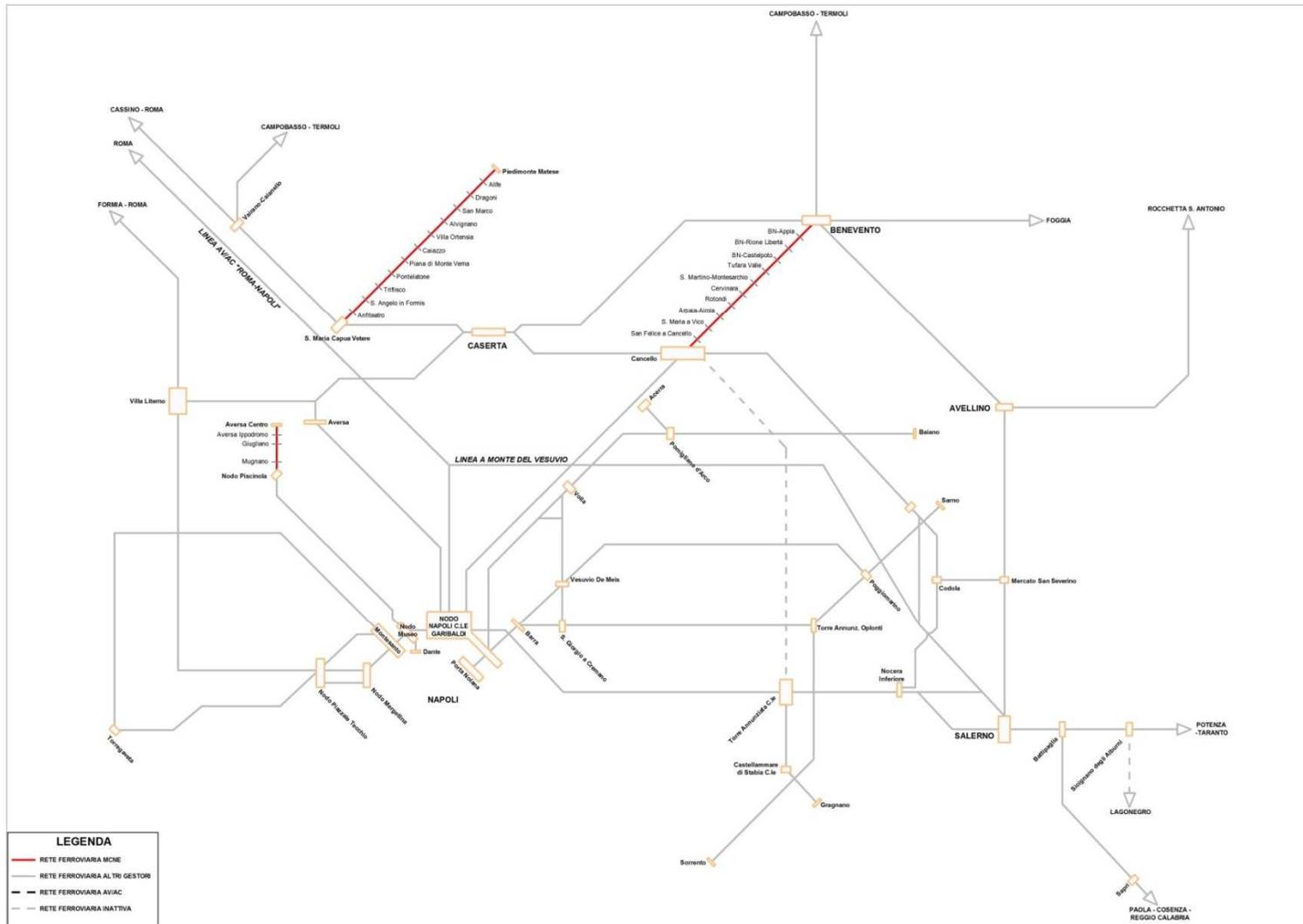


Figura 9: Schema della Rete EAV - MetrocampaniaNordEst

2.2.2 La rete EAV - Circumvesuviana

La rete EAV - Circumvesuviana serve la zona orientale dell'Area Metropolitana di Napoli collegando il capoluogo con le aree industriali di Pomigliano d'Arco, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e le aree commerciali di Nola, Marigliano, S. Giuseppe Vesuviano; percorre l'intera circonferenza del Vesuvio (da cui il nome) ed ha una notevole valenza turistica consentendo efficaci collegamenti con la costiera sorrentina e l'area archeologica di Pompei.

Risulta prevalentemente a servizio dei comuni della provincia di Napoli; i comuni delle altre province serviti sono Scafati, San Valentino Torio e Sarno in provincia di Salerno e Avella e Baiano in provincia di Avellino.

La rete EAV - Circumvesuviana, costituita dalle linee elencate in Tabella 4, è interamente elettrificata e non vi è nessun collegamento con altre ferrovie in quanto è a scartamento ridotto (0,950 m); attualmente la Circumvesuviana è l'unica ferrovia della Campania ad avere un tale scartamento.

Tabella 4: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria EAV - Circumvesuviana

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Napoli -Torre Annunziata - Sorrento	42,0	NA	23,0	19,0	0	0
Torre Annunziata - Poggiomarino	14,0	NA - SA		14,0	0	0
Barra - Ottaviano - Sarno	34,0	NA - SA	4,0	30,0	0	0
Napoli - Nola - Baiano	38,0	NA - AV	22,0	16,0	0	0
Pomigliano - Acerra	6,0	NA	6,0		0	0
Bivio Botteghelle - S. Giorgio	6,0	NA	6,0		0	0
Bivio Madonelle - Volla	2,0	NA	2,0		0	0
Totale	142,0		63,0	79,0	0	0

In Figura 10 è riportato lo schema delle linee della rete EAV - Circumvesuviana.

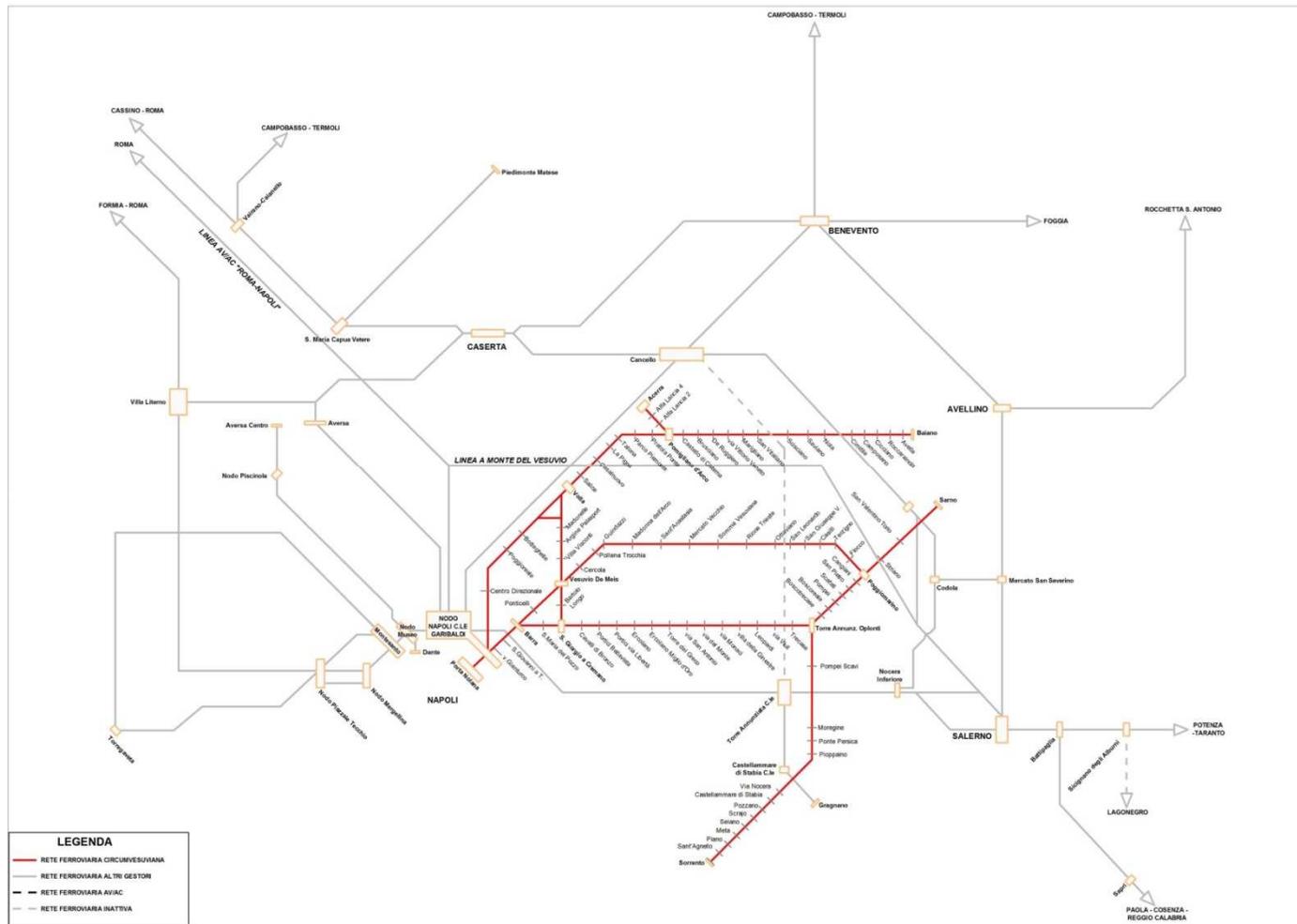


Figura 10: Schema della Rete EAV - Circumvesuviana

2.2.3 La rete EAV - SEPSA

La rete EAV - SEPSA è composta dalle linee ferroviarie Cumana e Circumflegrea. La linea Cumana collega, su un tracciato costiero di circa 20 km, il centro urbano della città di Napoli con la località di Torregaveta nel Comune di Bacoli, attraversando il tessuto urbano della città di Napoli ed i Comuni di Pozzuoli e Bacoli. La linea Circumflegrea invece, parte anch'essa da Montesanto, raggiunge ugualmente Torregaveta, seguendo un percorso interno lungo circa 27 km, ed attraversa i quartieri occidentali di Napoli (Soccavo e Pianura), il Comune di Quarto e le frazioni Monteruscello e Licola del Comune di Pozzuoli.

Tabella 5: Estensioni e caratteristiche della rete ferroviaria EAV - SEPSA

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Cumana	20,0	NA	14,0	6,0	0	0
Circumflegrea	27,0	NA		27,0	0	0
Totale	47,0		14,0	33,0	0	0

In Figura 11 è riportato lo schema delle linee della rete EAV - SEPSA.

2.3 La rete ANM - EX METRONAPOLI

La rete ANM - EX METRONAPOLI ricade interamente all'interno del comune di Napoli e comprende la Linea 1 e la Linea 6. Il dettaglio delle linee è riportato in Tabella 6.

Tabella 6: Estensioni e Caratteristiche della rete ferroviaria Metronapoli

Linea	Estensione [Km]	Provincia	Trazione elettrica [Km]		Trazione diesel [Km]	
			doppio	Semplice	doppio	Semplice
Linea 1 tratta Università - Dante - Piscinola	13,5	NA	13,5	0	0	0
Linea 6 tratta Mostra - Mergellina	2,3	NA	2,3	0	0	0
Totale	15,8		15,8	0	0	0

La Linea 1 della Metropolitana di Napoli (ex Metrò Collinare) attualmente congiunge la stazione "Piscinola" (nel cuore della periferia nord di Napoli) con "Garibaldi" sviluppandosi lungo un tracciato di 18 Km. Quasi tutta la tratta si sviluppa in galleria, tranne il percorso compreso tra le stazioni "Colli Aminei" e "Piscinola", che si sviluppa invece in viadotto.

La Linea 6 della Metropolitana di Napoli (ex Linea Tranviaria Rapida) attualmente collega la zona occidentale della città (da Fuorigrotta a Mergellina), seguendo un percorso di circa 2,3 Km.

In Figura 12 è riportato lo schema delle linee della rete ANM - EX METRONAPOLI.

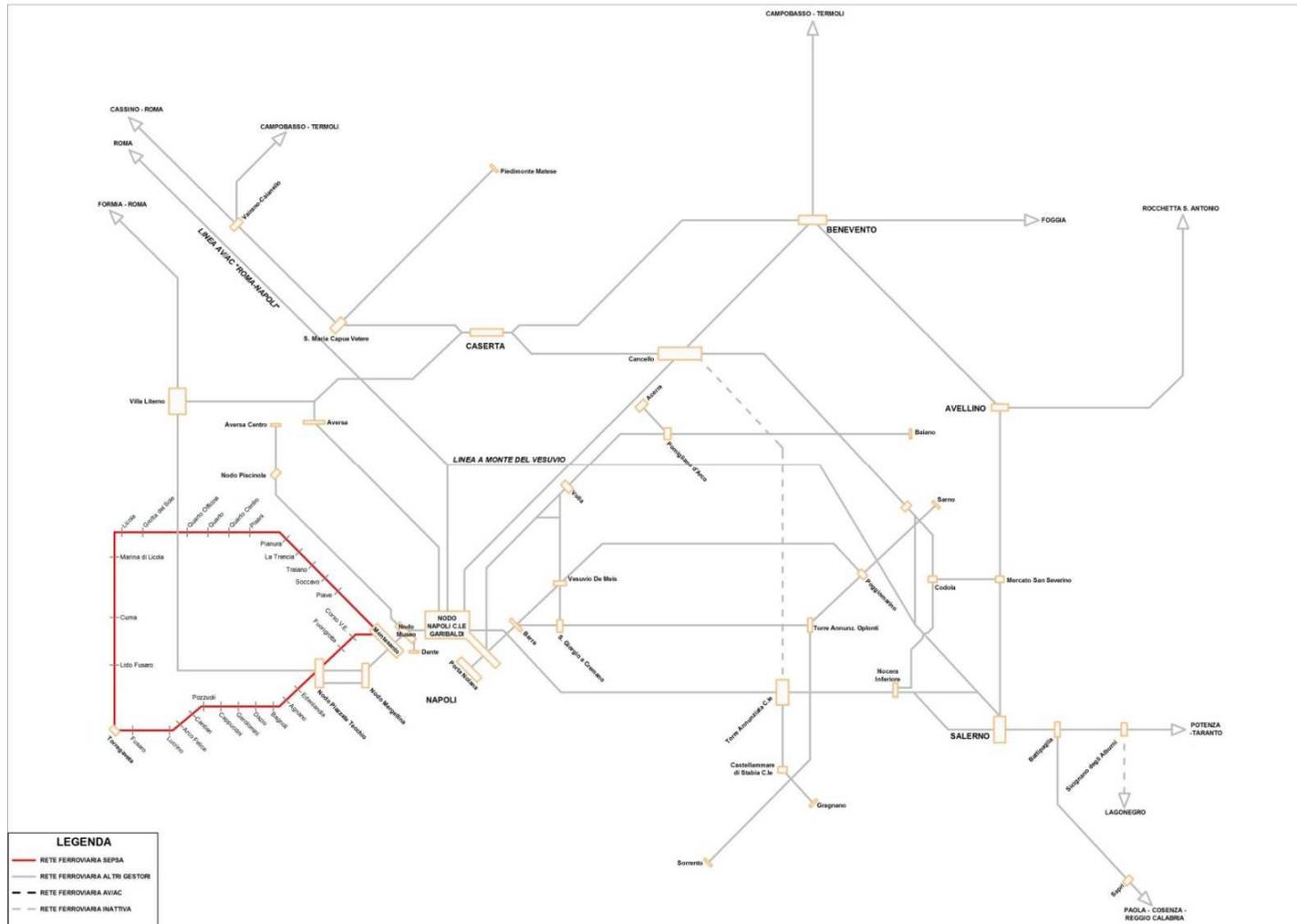


Figura 11: Schema della Rete SEPSA

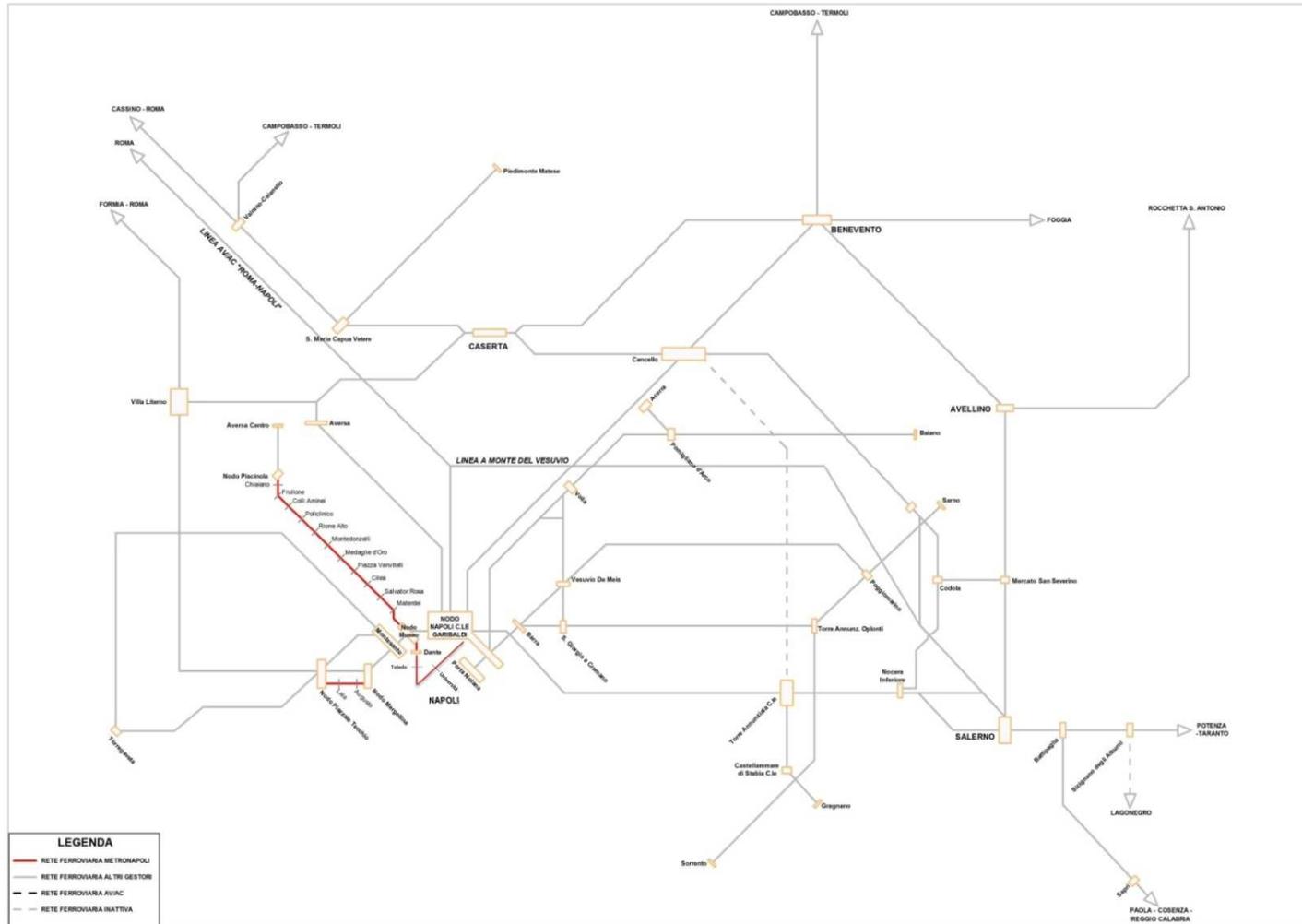


Figura 12: Schema della Rete ANM - EX METRONAPOLI

3 LOTTI FERROVIARI

Come emerso dall'analisi della rete ferroviaria campana, possono essere individuati le seguenti reti:

- la rete EAV - Circumvesuviana;
- la rete EAV - SEPSA;
- la rete EAV - MCNE (tratta Piscinola – Aversa e tratte Cannello – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese);
- la rete RFI;
- la rete ANM - EX METRONAPOLI (ulteriormente suddivisa nei due sistemi isolati della Linea 1 Piscinola - Garibaldi e della Linea 6 Tecchio – Mergellina).

L'indipendenza di questi sistemi ferroviari è, secondo gradi di complessità diversi e combinati, di tipo "fisico", di tipo infrastrutturale e di tipo tecnologico/impiantistico.

L'indipendenza "fisica" si basa semplicemente sulla considerazione che i sopraccitati sistemi sono fisicamente separati, ovvero non esistono punti di comunicazione tra loro.

L'indipendenza infrastrutturale si basa sulla considerazione che alcuni elementi infrastrutturali caratteristici dei sopraccitati sistemi sono alquanto diversificati: si passa da valutazioni relative allo scartamento (ad esempio la rete EAV - Circumvesuviana è l'unica delle reti ferroviarie campane con uno scartamento di 950mm a fronte dei 1435mm delle altre) a valutazioni relative alle differenti altezze dei piani banchina che comportano incompatibilità del materiale ferroviario.

L'indipendenza di tipo tecnologico/impiantistico, invece, dipende dalle differenti caratteristiche di sistemi quali quelli di segnalamento e controllo della circolazione e dei sistemi di alimentazione delle linee.

In ragione di tali considerazioni ne segue che le uniche reti che tra loro presentano un grado di interoperabilità pressoché totale sono:

- la rete RFI e la rete EAV - MCNE (unicamente per le tratte da tratte Cannello – Benevento e Santa Maria Capua Vetere – Piedimonte Matese);
- la linea 1 della rete ANM - EX METRONAPOLI e la rete EAV - MCNE (tratta Piscinola – Aversa).

Sulla base delle considerazioni e delle valutazioni espresse in premessa, della valutazione della interoperabilità delle linee, nonché sulla base di valutazioni di carattere gestionale ed organizzativo di ciascuna linea e di ciascun servizio (si pensi, ad esempio, alla gestione dei depositi, delle officine, dell'accesso alla rete, della disponibilità di materiale rotabile) si propone la seguente individuazione di lotti di servizi ferroviari:

1. lotto di servizi su rete RFI;
2. lotto di servizi sulle reti EAV;
3. lotto di servizi sulla rete ANM – EX METRONAPOLI (Linea 1 e Linea 6)

Il quadro riassuntivo dei sopraccitati lotti sulla modalità ferroviaria è riportato nella successiva Tabella 7.

Tabella 7: Ipotesi di lotti di servizi ferroviari

Lotto	Descrizione
1	Servizi su rete RFI
2	Servizi reti EAV (SEPSA - VESUVIANA - MCNE)
3	Servizi Urbani NAPOLI (Linea 1 + Linea 6 + Funicolari)
	TOTALE