

Allegato 7
Report di monitoraggio ambiente sociale

INDICE

PREMESSA.....	4
PARTE A - IL PROGETTO	5
1 BREVE DESCRIZIONE	6
2 EVOLUZIONE E RISULTATI ATTESI.....	9
2.1 DATI STORICI.....	9
2.2 RISULTATI ATTESI.....	14
2.3 ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ.....	14
PARTE B - LA VALUTAZIONE DELL'AMBIENTE SOCIALE	17
3 OBIETTIVI.....	18
4 APPROCCIO METODOLOGICO.....	18
5 TERRITORIO COINVOLTO DALL'INTERVENTO E INTERFERENZE CON LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI	22
5.1 DESCRIZIONE DEI CANTIERI.....	23
5.2 VIABILITÀ E FLUSSI DI TRAFFICO.....	44
5.3 I POTENZIALI RICETTORI.....	46
PARTE C - IL MONITORAGGIO DI DESK RESEARCH	49
6 STATO ATTUALE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SOCIALE.....	50
6.1 POPOLAZIONE RESIDENTI E PRINCIPALI INDICI DEMOGRAFICI.....	51
6.2 ANALISI DEL CONTESTO SOCIALE.....	61
6.2.1 Reddito	61
6.2.2 Istruzione.....	64
6.2.3 Salute	72
6.3 ANALISI DEL CONTESTO ECONOMICO-PRODUTTIVO.....	74
6.4 TRASPORTI E MOBILITÀ	95
6.4.1 Spostamenti abituali	96
6.4.1.1 Scuola/università.....	96
6.4.1.2 Lavoro.....	100
6.4.2 Mezzi del trasporto pubblico	104
6.4.2.1 Treno	105
6.4.2.2 Pullman	108
7 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DI PROGETTO SULL'AMBIENTE SOCIALE.....	112
7.1 INDIVIDUAZIONE DELLE FONTI DI IMPATTO IN AREA LOCALE.....	112
PARTE D - IL MONITORAGGIO DEI MEDIA.....	115
8 SELEZIONE DEI MEDIA RAPPRESENTATIVI.....	116
8.1 MONITORAGGIO STAMPA E RADIO TELEVISIONE.....	119
8.1.1 Analisi del contenuto.....	Errore. Il segnalibro non è definito.
PARTE E - IL MONITORAGGIO DELLE PERCEZIONI SOCIALI	121
9 APPROCCIO METODOLOGICO.....	122
10 SELEZIONE DEI PORTATORI DI INTERESSE (TESTIMONI PRIVILEGIATI).....	123
11 SELEZIONE DEI PORTATORI DI INTERESSE (CITTADINI/E RESIDENTI).....	124
12 MODALITÀ OPERATIVE.....	124



ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	3 di 130

INDICE DELLE TABELLE..... 126
INDICE DELLE FIGURE..... 128

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	4 di 130

PREMESSA

Il presente lavoro è teso alla illustrazione di obiettivi, approccio metodologico, contenuti e risultati ottenuti del monitoraggio della componente ambito sociale nell'ambito della realizzazione del progetto di raddoppio nel tracciato della linea ferroviaria Napoli-Bari, relativamente alla variante Napoli-Cancello.

Più in generale, esso si inserisce all'interno delle complessive attività di monitoraggio ambientale dell'opera, relativamente a più componenti, quali: vibrazioni, acque sotterranee e superficiali, rumore, suolo e sottosuolo, atmosfera, vegetazione flora e fauna, paesaggio e, appunto, ambito sociale.

L'impostazione generale del lavoro risponde alle Specifiche Tecniche esplicitate da Italferr relativamente al "Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA)" da applicarsi, in questo caso, agli interventi sulla tratta ferroviaria "variante alla linea Napoli-Cancello" (codice PMA IF0E00D22RGAC00001B).

Essa è altresì conforme alle indicazioni generali relative al PMA che accompagnano il progetto definitivo dell'opera in questione ove, con riguardo al tema del monitoraggio ambientale sociale, si sottolinea la centralità degli studi di impatto sociale nel determinare il potenziale di successo dell'opera stessa.



ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	5 di 130

PARTE A - IL PROGETTO

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	6 di 130

1 BREVE DESCRIZIONE

La Variante alla linea Napoli Canello costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, concretizza l'integrazione delle linee storiche con il sistema di alta velocità.

Il tracciato di progetto, parte da Napoli Centrale verso la stazione di Napoli Afragola, per 5,3 km.

In questo tratto è prevista la realizzazione della nuova fermata "Casalnuovo" punto di interscambio con la linea Circumvesuviana.

Il tratto di Variante prosegue a nord della nuova stazione di Afragola per altri 10,2 km, attraversando il Polo Commerciale "Le porte di Napoli", nei pressi del quale è prevista la realizzazione della nuova fermata "Marziasepe".

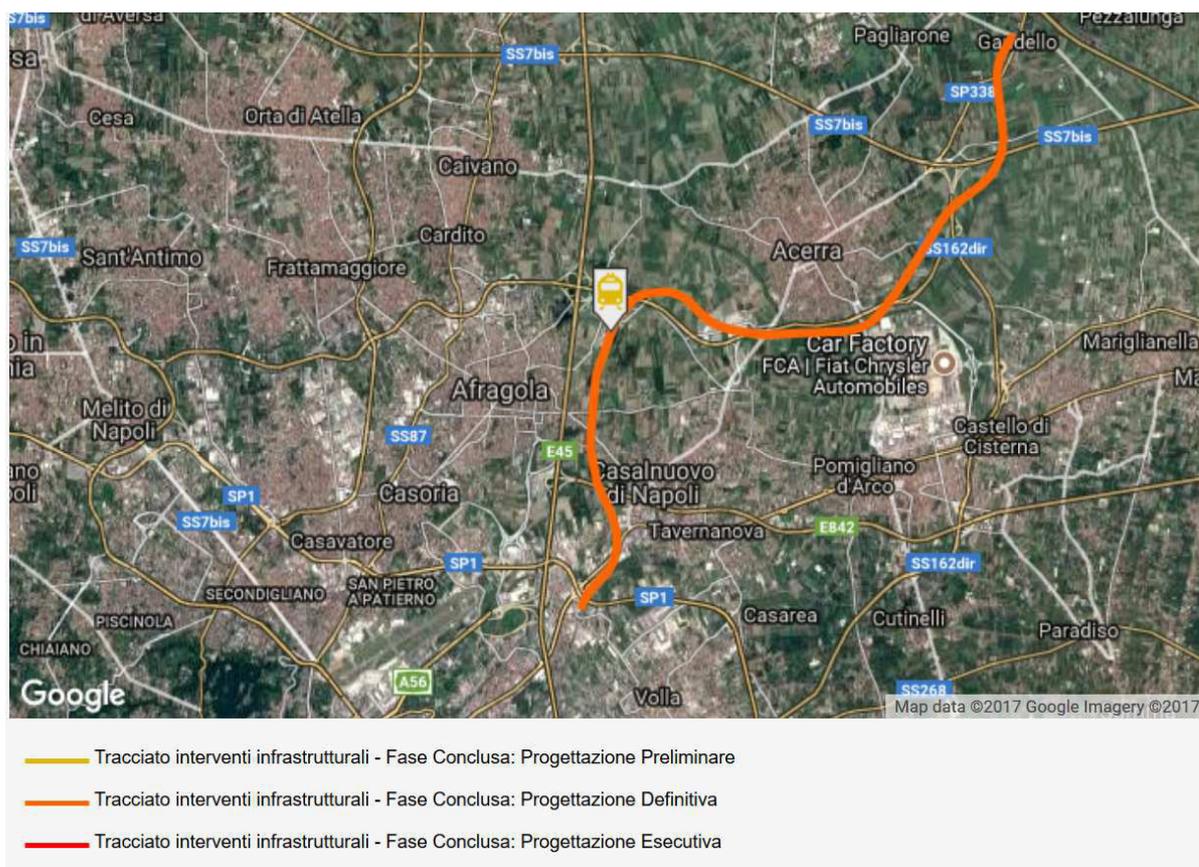
Inoltre, in questa tratta, è prevista la realizzazione della nuova stazione di Acerra, con l'innesto del raccordo ferroviario di Pomigliano (a nord dello stabilimento FIAT).

Il tracciato prosegue verso nord per poi innestarsi sulla linea ferroviaria storica Napoli – Cassino, poco prima dell'impianto esistente di Canello.

La realizzazione della nuova opera in variante permetterà di sopprimere tutti i 12 passaggi a livello presenti lungo la tratta storica, con un miglioramento complessivo della viabilità dell'area.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	7 di 130

Figura 1-1. Inquadramento dell'opera in progetto



Nel dettaglio, partendo da sud, dopo un tratto in trincea di lunghezza pari a 600m, inizia la galleria artificiale Casalnuovo che si sviluppa dal km 0+550 al km 3+058.

In tale tratto la linea passa al di sotto della line storica Cassino in esercizio; per realizzare la galleria al di sotto di quest'ultima, viste le difficoltà geotecniche legate alla forte obliquità e alla presenza di una falda superficiale, è stato prevista una variante provvisoria della linea storica Cassino in funzione avente una lunghezza complessiva di 1,19km.

Spostandoci verso Nord la galleria artificiale Casalnuovo sottopassa la Strada Nazionale delle Puglie.

In tale tratto di galleria artificiale è prevista la realizzazione della Fermata Casalnuovo a servizio delle linee Napoli-Cancello e Circumvesuviana.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	8 di 130

Dal km 3+550 al km 5+300,075, in cui la linea si presenta dapprima in trincea e poi in basso rilevato, le opere civili della sede sono già state realizzate nei lavori di costruzioni della linea AV Roma-Napoli. In tale ambito si trova anche l'attraversamento della stazione AV.

A nord della stazione AV il tracciato si sviluppa in variante e rientra sulla linea storica alla progressiva km229+568, poco prima della stazione di Canello.

Proseguendo verso est la linea si sviluppa con sede in viadotto (viadotto "Centro Commerciale e Asse Mediano-VI01"), raggiungendo il Centro Commerciale-Le porte di Napoli". Su questo viadotto si trova la nuova Fermata Centro Commerciale.

In uscita dal centro commerciale, la linea, sempre in viadotto, oltrepassa via Marziasepe per intersecarsi nuovamente con l'Asse Mediano. interferendo con la relativa area di svincolo. Il tracciato oltrepassa l'asse viario, che si trova in rilevato, portandosi a Sud dello stesso, dove assume un andamento con direzione Ovest-Est; qui interferisce con il percorso della linea storica.

Una ulteriore opera consente di superare sia l'esistente raccordo industriale (collegamento ASI FIAT-Stazione di Acerra) sia il Canale dei Regi Lagni.

In questa zona la linea si posiziona in rilevato al fine di ospitare la nuova Stazione di Acerra; uscendo dall'area di pertinenza della stazione si imbecca il viadotto "SP162 DIR-VI03" tramite il quale si scavalca l'omonimo asse stradale.

Proseguendo oltre, la linea oltrepassa l'esistente SP498 per allinearsi al tracciato della linea storica Cassino-Napoli.

L'intervento si conclude con l'innesto effettivo sulla linea storica al km15+552 corrispondente al km 229+558 della linea storica.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	9 di 130

2 EVOLUZIONE E RISULTATI ATTESI

Come detto la Variante alla linea Napoli Canello costituisce il primo segmento dell'itinerario Napoli Bari e concretizza, inserendosi nella nuova stazione di Napoli Afragola, l'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC.

Il progetto preliminare dell'intervento, nel seguito descritto, è stato inoltrato da RFI agli Enti ed ai Ministeri competenti in data 11.8.2009 per l'avvio dell'iter istruttorio di Legge Obiettivo.

2.1 DATI STORICI

2001 Dicembre L'opera rientra nell'Intesa Generale Quadro del 18 dicembre tra Governo e Regione Campania.

2009 Nel DPEF 2010-2013 l'opera "Linea AV Napoli Bari" è inserita nelle tabelle: "8: Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di preistruttoria al CIPE" tra i sistemi ferroviari dei corridoi trasversali e dorsale appenninica classificata "opere di nuovo inserimento" e con un fabbisogno programmatico complessivo al maggio 2009 di 3.377 milioni di euro; "14: La manovra Triennale 2009 – 2011", tra i sistemi ferroviari del corridoio plurimodale tirrenico-nord Europa, classificata come opera prevista dalla Manovra triennale approvata con delibera CIPE 26 giugno 2009, con un fabbisogno programmatico di 3.377 milioni di euro. E' inoltre inserita nella "Scheda Multiregionale" Regioni, Intese Generali quadro e gli aggiornamenti" tra le "Opere programmate nel DPEF Allegato infrastrutture XVI Legislatura".

In data 7 agosto, RFI Spa ha trasmesso il progetto preliminare della "Variante alla linea Napoli – Canello" al MATTM, al MIBAC e alla Regione Campania. L'8 di agosto lo ha trasmesso ai comuni interessati, alla Provincia di Napoli e ai soggetti gestori delle interferenze e il 9 agosto al MIT.

In data 11 agosto, RFI Spa comunica al pubblico l'avvenuto deposito mediante avviso pubblicato su due quotidiani.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	10 di 130

2010 Maggio In data 25 maggio, la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS - del MATTM esprime parere positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'opera

L'opera "Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli-Cancello-Frasso Telesino-Apice-Orsara" è riportata nell'Allegato Infrastrutture alla DFP 2011-2013.

Nella seduta del 4 novembre la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'accordo sull'Allegato Infrastrutture.

2011 Giugno Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 di aprile, l'opera "Linea AV AC Napoli Bari: completamento e raddoppio Napoli - Cancello - Frasso Telesino - Apice - Orsara" è riportata nelle tabelle: "1: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Aggiornamento aprile 2011" ; "2: Programma delle Infrastrutture Strategiche - Opere da avviare entro il 2013".

Il CIPE, con delibera n. 62 del 3 agosto, individua gli interventi strategici prioritari per l'attuazione del Piano nazionale per il Sud. L'opera figura tra gli interventi infrastrutturali della direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto (Tavola 4).

Nell'Allegato Infrastrutture al DEF 2011 (aggiornamento settembre 2011) l'opera è riportata nelle stesse tabelle di aprile. E' inoltre presente nella tabella "F - Piano Nazionale per il Sud: le opere di legge obiettivo confluite nella delibera CIPE 62/2011".

2011 Settembre In data 22/9 il Ministero dei Beni Culturali ha inoltrato al MIT il parere positivo di propria competenza.

2012 Dicembre In data 13 marzo, la Regione Campania, esprime parere favorevole, con prescrizioni, sul progetto ai fini della intesa sulla localizzazione dell'opera. Tale parere è stato confermato il 31 ottobre.

L'opera è riportata nell'Allegato Infrastrutture-Rapporto intermedio di aprile 2012:allegato 1, opere confermate; allegato 5, quadro riepilogativo degli interventi del PIS.

Nel CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010/2011, sottoscritto tra il MIT e RFI SpA il 21 maggio 2012, l'opera "Potenziamento Itinerario Napoli-Bari (fase prioritaria)" è inclusa tra le opere in corso (tabella A03/A04 - Sviluppo infrastrutturale), con un costo di 2.269 milioni di .euro interamente disponibili. E' altresì presente tra le opere programmatiche (tabella 03/04 - Sviluppo infrastrutturale), con un costo di 4.608 milioni di.euro da reperire.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	11 di 130	

In data 2 agosto 2012 è stato sottoscritto il Contratto Istituzionale di Sviluppo per la realizzazione della “direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce-Taranto”, tra il Ministro per la coesione territoriale, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione Campania, la Regione Basilicata, la Regione Puglia, Ferrovie dello Stato Spa e Rete ferroviaria italiana Spa. Tale contratto ha per oggetto la progettazione, la realizzazione, fino all’entrata in esercizio, degli interventi della Direttrice ferroviaria Napoli-Bari-Lecce- Taranto, ivi inclusa la linea ferroviaria Potenza- Foggia, del costo complessivo di 7,116 miliardi di euro dei quali 813 milioni di euro per la “Variante Cannello-Napoli”.

In data 22 settembre, il MIBAC esprime parere favorevole con prescrizioni sul progetto preliminare.

L’opera è riportata nel 10° Allegato Infrastrutture al DEF 2012 (aggiornamento di settembre 2012): Tabella 0, Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 2, Opere in fase di progettazione del PIS.

Nella seduta del 6 dicembre la Conferenza unificata di cui all’articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l’intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2012 – 10° Allegato infrastrutture.

Il CIPE, con delibera n. 136 del 21 dicembre, esprime parere favorevole sull’Allegato Infrastrutture al DEF 2012.

2013 Giugno In data 17 gennaio, il Consiglio superiore dei lavori pubblici esprime parere favorevole sul progetto preliminare

Il CIPE, con delibera n. 2 del 18 febbraio, approva, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare dell’opera “Itinerario Napoli - Bari: variante alla linea Napoli - Cannello”, ad esclusione del tratto compreso tra le progressive chilometriche 5+300 e 6+599. Il costo complessivo dell’intervento è pari a euro 813.000.000, al netto di IVA, ed è finanziato: per euro 201.000.000 a carico del Fondo sviluppo e coesione (FSC) regionale di cui alla delibera CIPE n. 62/2011; per euro 305.000.000 a carico della riduzione del cofinanziamento statale dei programmi europei 2007-2013 di cui all’accordo tra il Ministro per la coesione territoriale e il Presidente della Regione Campania del 14 dicembre 2011; per euro 307.000.000 a carico delle disponibilità del CdP RFI 2007-2011, aggiornamento 2010/2011, e in particolare

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	12 di 130

dell'importo di euro 2.269.000.000 allocato sul progetto "Potenziamento itinerario Napoli-Bari" di cui alla tabella "Opere in corso A03/04 sviluppo infrastrutturale".

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013: Tabella 2 - Le opere in progettazione del deliberato CIPE.

2013 Ottobre La Regione Campania, con DGR n. 377 del 13 Settembre 2013, approva l'Aggiornamento dello Schema dell'Intesa Generale Quadro. L'intervento "Linea AV AC Napoli Bari - Interventi linea Napoli-Cancello" è inserito tra gli interventi prioritari della componente storica.

L'opera è riportata nell'XI Allegato Infrastrutture al DEF 2013 (aggiornamento di settembre 2013), Tabelle: 0 - Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) Avanzamento complessivo.

2014 Giugno L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014, Tabelle: III.1-2 Corridoio Helsinki La Valletta; A.1-1 Tabella 0 - Avanzamento Programma Infrastrutture Strategiche. Nella seduta del 16 aprile la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del D.lgs. 281/97 sancisce l'intesa sul Programma delle infrastrutture strategiche allegato alla Nota di aggiornamento del DEF 2013 – 11° Allegato infrastrutture.

2014 Dicembre Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013.

Nel CdP RFI 2012-2016, sottoscritto tra il MIT e RFI Spa l'8 agosto 2014, l'opera Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Cancello-Napoli per integrazione con linea AV/AC è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 813 milioni di euro interamente finanziato (612 milioni di euro da risorse MEF e 201 milioni di euro da risorse MISE).

I commi da 1 a 8 dell'articolo 1 del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevedono la nomina dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. a Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari, di cui sono definiti compiti e poteri, e recano disposizioni finalizzate all'accelerazione delle procedure di acquisizione degli atti di assenso.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	13 di 130	

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione.

2016 Marzo Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013.

Nel CdP RFI 2012-2016, sottoscritto tra il MIT e RFI Spa l'8 agosto 2014, l'opera Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 813 milioni di euro interamente finanziato (612 milioni di euro da risorse MEF e 201 milioni di euro da risorse MISE).

I commi da 1 a 8 dell'articolo 1 del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevedono la nomina dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. a Commissario per la realizzazione delle opere relative alla tratta ferroviaria Napoli-Bari, di cui sono definiti compiti e poteri, e recano disposizioni finalizzate all'accelerazione delle procedure di acquisizione degli atti di assenso.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione.

2016 Dicembre Il CIPE, con delibera n. 26 del 1° agosto 2014, esprime parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del DEF 2013.

Nel CdP RFI 2012-2016, sottoscritto tra il MIT e RFI Spa l'8 agosto 2014, l'opera Itinerario Napoli-Bari: interventi su linea Canello-Napoli per integrazione con linea AV/AC è riportata nella Tabella A – Portafoglio investimenti in corso e programmatici – A04 – Potenziamento e sviluppo infrastrutturale Rete Convenzionale/Alta Capacità, con un costo di 813 milioni di euro interamente finanziato (612 milioni di euro da risorse MEF e 201 milioni di euro da risorse MISE).

I commi da 1 a 8 dell'articolo 1 del decreto-legge 1° settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, prevedono la nomina dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. a Commissario per la realizzazione delle opere relative

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	14 di 130

alla tratta ferroviaria Napoli-Bari, di cui sono definiti compiti e poteri, e recano disposizioni finalizzate all'accelerazione delle procedure di acquisizione degli atti di assenso.

L'opera è riportata nel XII Allegato Infrastrutture al DEF 2014 (aggiornamento di settembre 2014): Tabella 0 – Stato dell'arte e degli avanzamenti del Programma Infrastrutture Strategiche; Tabella 0.1 Il programmatico: le opere in progettazione.

2017 Marzo Aggiudicato il contratto per la progettazione e la realizzazione del tratto Napoli-Cancello del progetto di velocizzazione della Napoli-Bari per un valore di 397 milioni di euro

2017 Agosto Delibera n. 524 del 8 Agosto relativa all'approvazione dello schema di protocollo tra Regione Campania, Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e il Commissario per la realizzazione delle opere relative agli assi ferroviari Napoli-Bari e Palermo-Catania-Messina: programma d'intervento di sviluppo e riqualificazione dei territori interessati dalla direttrice ferroviaria Napoli-Bari

2.2 RISULTATI ATTESI

I principali risultati attesi sono:

- realizzazione dell'integrazione delle linee storiche con il sistema AV/AC nell'ambito della Stazione di Napoli Afragola;

2.3 ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ

L'intervento è gestito dalla Soc. RFI in qualità di Stazione Appaltante beneficiaria del finanziamento (Committente) che a sua volta affida ad un Soggetto Tecnico, solitamente individuato nella Soc. Italferr SpA, società di ingegneria del Gruppo FS, le attività di Project Management, progettazione, gara e direzione lavori.

Il Progetto viene gestito attraverso le procedure di gestione e controllo degli investimenti di RFI, che prevedono una specifica struttura organizzativa ed un processo fondato su tre principali attività:

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	15 di 130

➤ SCHEDULING

Il processo di scheduling consiste nella redazione e aggiornamento continuo del programma lavori di un investimento e permette di identificare chiaramente:

- I tempi di esecuzione delle attività progettuali, autorizzative, negoziali e costruttive
- necessarie alla realizzazione di un Progetto;
- La conseguente **pianificazione economica** del Progetto;
- Le diverse **interconnessioni** (relazioni di dipendenza) tra le attività identificate;
- Le eventuali **correlazioni** tra attività svolte dai diversi soggetti tecnici coinvolti nella realizzazione.

➤ REPORTING

Con reporting si intende lo sviluppo della documentazione che mette a confronto le informazioni del Progetto presenti al momento della dichiarazione di budget e delle successive riprevisions, con l'avanzamento tecnico, temporale ed economico attualizzato.

In particolare i principali obiettivi del reporting sono:

- Evidenziare gli scostamenti rispetto agli obiettivi programmati;
- Individuare proattivamente le potenziali criticità del Progetto e le possibili azioni o correttive allo scopo di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni assegnati;
- Assicurare la necessaria informativa, interna ed esterna, sull' avanzamento dei Progetti.

➤ STEERING

Una efficace azione di controllo si basa sullo svolgimento di periodici incontri di approfondimento ed analisi delle criticità e della documentazione che illustri lo stato d'avanzamento del Progetto, tra gli attori coinvolti nella sua realizzazione.

Il processo di steering è un processo strutturato di preparazione, gestione e follow-up di riunioni di verifica dell'avanzamento e valutazione dello stato del Progetto, con l'obiettivo di:

- Risolvere proattivamente le criticità di Progetto e definire le azioni correttive;
- Aggiornare, qualora necessario, gli obiettivi temporali ed economici del Progetto in relazione al reale stato di avanzamento;

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	16 di 130	

- Assumere, con un processo strutturato, le principali decisioni per la prosecuzione del Progetto.

L'obiettivo principale del metodo di Project Management è quello di individuare e risolvere le criticità di Progetto in modo proattivo, al fine di garantire il raggiungimento degli obiettivi tecnici, economici e temporali assegnati. Tale scopo si raggiunge anche attraverso lo svolgimento del processo di steering, che utilizza come base informativa i dati provenienti dal sistema informatico di supporto al Project Management, costantemente implementato ed aggiornato in tempi e scadenze ben definite e correlate al processo di steering stesso.

Lo svolgimento delle suddette attività è assicurata da un Team di progetto appositamente costituito per garantire la corretta applicazione del metodo ad uno specifico pacchetto/portafoglio di Investimenti ricadenti nella responsabilità del Team.

Il Team dipende funzionalmente dal Referente di Progetto, a cui compete la diretta responsabilità degli investimenti di competenza di più Team.

Nell'ambito del Team operano differenti figure, ciascuna con uno specifico incarico, in particolare:

- *il Committente di Progetto*, coordinatore del Team, responsabile di conseguire gli obiettivi di tempi, costi e prestazioni;
- *il Project Controller*, supporta il Committente di Progetto attraverso l'utilizzo dello strumento informatico PS2 e lo svolgimento dei processi di scheduling, reporting e steering previsti dalla metodologia, nel raggiungimento degli obiettivi di tempi e costi;
- *il Project Engineer*, controlla lo sviluppo delle attività di progettazione, compresa la pianificazione delle risorse interne, in relazione agli obiettivi definiti e assicura il supporto tecnico/funzionale nel corso delle fasi realizzative fino all'attivazione delle opere;



ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	17 di 130

PARTE B - LA VALUTAZIONE DELL'AMBIENTE SOCIALE

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	18 di 130

3 OBIETTIVI

La costruzione di una grande opera o il lancio di un piano di sviluppo avvengono sempre in un contesto di conflitti di interesse, ridefinizione di identità, processi di legittimazione e delegittimazione della leadership politica.

Il monitoraggio dell'ambiente sociale ha lo **scopo** di verificare la percezione dell'opera, sia in fase di costruzione, sia in fase di esercizio, da parte della popolazione che vive nel territorio interessato.

In aggiunta, i risultati del monitoraggio possono consentire di introdurre dei correttivi, qualora emergano particolari elementi di criticità in termini di *“rischio sociale”* degli interventi, minimizzando gli aspetti di debolezza e trasformando gli aspetti di forza in un moltiplicatore positivo.

4 APPROCCIO METODOLOGICO

Allo scopo di cogliere gli obiettivi assunti, occorre pertanto fare ricorso ad una **metodologia** affidabile, che consenta di stimare il rischio che la realizzazione di una grande opera può comportare nei confronti della componente sociale del contesto ambientale, direttamente o indirettamente coinvolto.

Riprendendo le “Linee Guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163” (Rev. 2 del 23 luglio 2007) della Commissione Speciale di VIA, è opportuno ricordare che una grande opera coinvolge sia risorse fisiche che risorse sociali, economiche e territoriali, innestandosi in un tessuto socioculturale che condiziona destini individuali, progetto familiari, aggregazioni sociali, giacché l'area di impatto del progetto nel suo complesso non si configura soltanto come puro territorio fisico o sistema socio-economico, bensì come “sistema sociale spaziale”.

Tenendo poi presente che gli impatti sociali della realizzazione di un'opera possono essere socio-culturalmente differenziati, risentendo in maniera variegata oltre che degli vantaggi e svantaggi indotti, in relazioni a diverse condizioni oggettive, anche di una diversa percezione di tali vantaggi e svantaggi, su base soggettiva, non si può qui trascurare l'azione dei produttori

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	19 di 130

di opinione quali: mass media, leader d'opinione, associazioni ambientaliste, formazioni politiche, etc.

È su tali considerazioni che traggono fondamento le indicazioni ai fini della esecuzione delle attività di monitoraggio ambientale accolte dal documento *“Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) relativo al progetto di raddoppio della tratta Canello-Frasso Telesino”*, teso a definire le linee guida per il monitoraggio ambientale della tratta in oggetto e ad indicarne gli obiettivi, i requisiti e i criteri metodologici prescelti dal soggetto committente (integrato dalle prescrizioni di cui alla Verifica di Ottemperanza del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale).

In particolare, assumendo come riferimento teorico la definizione data dalle *“Guidelines and Principles for Social Impact Assessment”* del Comitato Internazionale sulla Valutazione di Impatto Sociale degli USA, il documento assegna ad **“impatto sociale”** il significato di:

“conseguenze sulla popolazione umana di qualsiasi azione – pubblica o privata – che possa alterare le modalità in cui la gente vive, lavora, gioca, si relaziona e si organizza per realizzare i propri bisogni. In generale, tutto ciò che riguarda le persone in quanto membri della società. Il termine include anche tutti gli impatti culturali in termini di mutamento rispetto alle norme, ai valori e alle credenze che guidano e razionalizzano la loro conoscenza di se stessi e della loro società”.

Scendendo più nello specifico, fra le metodologie ad oggi disponibili, per il progetto di cui trattasi è stata compiuta la scelta di focalizzare la valutazione dell'impatto sociale dell'opera su due macro attività, fra loro strettamente interrelate, quali:

- i. il **monitoraggio delle percezioni sociali**, finalizzato alla rilevazione delle percezioni degli impatti e del grado di consenso delle comunità locali al progetto, che si esplica in due distinti ambiti:
 - a) desk research,
 - b) interviste in profondità agli stakeholder locali;
- ii. il **monitoraggio dei media**, teso a fornire un barometro rapido e costante dello stato del consenso e in grado di segnalare in anticipo potenziali rischi di percezione, che si esplica a sua volta in:
 - a) stampa,

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	20 di 130

- b) radio-televisione,
- c) web e social.

Entrambe le macro-attività di monitoraggio dovranno quindi adattarsi alle diverse fasi del progetto, secondo le modalità di seguito richiamate.

A. Fase ante operam (AO)

Si farà ricorso a tecniche di monitoraggio a basso impatto sul tessuto sociale, in grado di costruire:

- una mappatura delle aree di forza e delle aree di debolezza del progetto in area locale;
- una cartografia degli stakeholder del progetto (enti locali, associazioni, cittadini, ecc.)

In fase AO il monitoraggio permetterà di:

- tarare le strategie di comunicazione sia a livello di messaggi che di strumenti e azioni;
- ottimizzare le strategie di relazione con le diverse tipologie di stakeholder.

B. Fase in corso d'opera (CO)

Le metodologie adottate avranno una maggiore esposizione e visibilità in area locale, talché a questo stadio il monitoraggio assumerà la doppia valenza di rilevazione e action research, tesa a creare consenso e individuare eventuali compensazioni.

Attività da porre in essere nelle fasi CO:

- i. monitoraggio delle percezioni sociali, del tipo:
 - a) desk research, e
 - b) interviste in profondità/questionari agli stakeholder locali;
- ii. monitoraggio dei media, del tipo:
 - a) stampa,
 - b) radio-televisione
 - c) web e social.

C. Fase post operam (PO)

La valutazione consisterà in una verifica della corrispondenza tra gli obiettivi iniziali e la realizzazione finale, nella percezione delle comunità locali.

Attività da porre in essere in fase PO:

- i. monitoraggio delle percezioni sociali, del tipo:
 - a) desk research, e

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	21 di 130

- b) interviste in profondità/questionari agli stakeholder locali;
- ii. monitoraggio dei media, del tipo:
 - a) stampa,
 - b) radio-televisione,
 - c) web e social.

In quanto ai **parametri** su cui sviluppare l'azione di monitoraggio degli effetti dell'opera allo scopo di valutare l'impatto delle trasformazioni conseguenti, si è tenuto conto delle diverse fasi di sviluppo dell'opera, così come delle diverse componenti del nuovo intervento intese come output, in termini di:

- 1) attività di cantiere e interferenze con la viabilità locale;
- 2) nuovo servizio offerto per le comunità locali.

In conseguenza, le componenti su cui si prevede che l'intervento possa esercitare i propri impatti, afferiscono alle seguenti **dimensioni dell'ambiente sociale ed economico**:

- Popolazione e struttura demografica,
- Reddito delle famiglie,
- Istruzione,
- Salute,
- Attività economiche,
- Trasporti e mobilità
- Principali attività ed edifici presenti nell'area di interferenza del progetto.

Relativamente alle **aree oggetto di monitoraggio**, tenendo conto delle interferenze con il territorio e il sistema infrastrutturale esistente, nonché delle dinamiche che caratterizzano il quadro di vita delle comunità coinvolte, ci si attendono diversi livelli di compromissione del sistema socio-culturale interessato.

I Comuni interessati dall'opera e che saranno oggetto di monitoraggio sono:

- Acerra
- Afragola
- Casalnuovo di Napoli
- Casoria
- San Felice a Cancellò

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	22 di 130

5 TERRITORIO COINVOLTO DALL'INTERVENTO E INTERFERENZE CON LE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

L'intervento in variante coinvolge il territorio dei cinque Comuni: Acerra, Afragola, Casalnuovo di Napoli, Casoria e San Felice a Cancelli.

L'area di studio è situata nella porzione nord-orientale della "Piana Campana", un'ampia area pianeggiante, avente superficie pari a circa 1.350 kmq. Geograficamente la piana si estende tra il Volturno e la valle del Sarno, delimitata a ovest ed a sud dalla costa tirrenica che corre rispettivamente da Castel Volturno al Golfo di Napoli e ad est e a nord dai contrafforti appenninici (Monte Massico, Monti Tifatini, Monti di Durazzano e di Avella, Monti di Sarno e Monti Lattari). Si tratta di un'area con quote medie variabili dallo zero assoluto nei settori costieri occidentali, ai 20÷30 m s.l.m. nelle porzioni centrali della pianura, fino ai 40÷50 m s.l.m. delle fasce pedemontane orientali.

Nello specifico, l'area interessata dal progetto definitivo della Variante ferroviaria Cancelli-Napoli si trova circa 7÷15 km a nord-est di Napoli, all'interno della "Piana di Acerra" a pochissimi chilometri dalle pendici nord-occidentali dell'apparato vulcanico Monte Somma-Vesuvio.

Il progetto interessa per il primo tratto, settore sud, i territori comunali di Casoria, Afragola e Casalnuovo di Napoli, lambendo marginalmente il fianco destro della piana del fiume Sebeto, e successivamente per il restante sviluppo, a nord-est, il territorio comunale di Acerra, attraversando l'area solcata dalla bonifica dei "Regi Lagni".

La linea in variante attraversa un territorio fortemente antropizzato e si sviluppa prevalentemente in zona agricola, con l'eccezione del tratto iniziale (in uscita dal Nodo di Napoli) nel quale la linea in progetto si inserisce in un coacervo di infrastrutture ferroviarie e viarie, dell'attraversamento del quartiere S. Marco di Afragola e dell'inserimento nell'area del centro commerciale "Porte di Napoli".

Nel suo percorso, il tracciato di progetto attraversa infrastrutture stradali di particolare rilievo

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	23 di 130

(A16, Asse Mediano, SS 7bis, Asse di Supporto ASI), e si interconnette con la linea ferroviaria AV/AC Roma-Napoli, con la Circumvesuviana all'interno dell'impianto della nuova stazione AV Napoli Afragola. Nel tratto centrale interferisce anche col canale dei Regi Lagni.

Dal punto di vista morfologico il territorio attraversato si presenta pianeggiante e privo di corpi idrici di superficie naturali; l'idrografia dell'area è costituita dal sistema di canali di bonifica creato nel secolo XVI dal Vicerè di Napoli, il sistema dei Regi Lagni, per bonificare le antiche paludi originatesi per il progressivo naturale interrimento del fiume Clanio che occupavano vaste aree del territorio a cui appartiene la piana di Acerra.

Per il progetto in questione il sistema di cantierizzazione è strutturato su due "lotti di cantierizzazione" distribuiti, rispettivamente, al lato Nord ed al lato Sud del tracciato ferroviario da realizzare.

5.1 DESCRIZIONE DEI CANTIERI

In particolare è prevista la realizzazione delle seguenti tipologie di cantieri:

Cantieri Base: hanno la funzione di supporto logistico per tutte le attività relative alla realizzazione degli interventi in oggetto. Sono previsti due cantieri base a supporto logistico della linea ferroviaria rispettivamente per il lato Nord (CB01-N) e per il lato Sud (CB01-S). All'interno dei cantieri base si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

guardiola

parcheggi per automezzi

infermeria

mensa

dormitori

spogliatoi e servizi igienici

uffici per direzione di cantiere

uffici per direzione lavori

Cantieri di Armamento: tali aree sono finalizzate all'esecuzione dei lavori di armamento ed attrezzaggio tecnologico della linea. Sono previsti due cantieri di armamento, rispettivamente per il lato Nord (AR01) e per il lato Sud (AR02).

All'interno dei cantieri di armamento si prevede la realizzazione delle seguenti strutture:

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	24 di 130

magazzino

area stoccaggio traverse

area stoccaggio pietrisco

area stoccaggio materiali per impianti tecnologici ferroviari

parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro

tronchini ricovero carrelli

spogliatoi e servizi igienici

ufficio e locale di ricovero

infermeria (solo su cantiere AR01)

Cantieri Operativi: contengono essenzialmente gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere. Sono previsti tre cantieri operativi, due a servizio del lato Nord e uno a servizio del lato Sud. All'interno dei cantieri operativi si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

guardiola

officina

magazzino

uffici per direzione di cantiere

cabina elettrica

impianto di betonaggio

silos stoccaggio calce

impianto di vagliatura/frantumazione

area stoccaggio materiali da costruzione

area stoccaggio materiali da scavo (ove necessario)

parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro

spogliatoi e servizi igienici

area deposito carburanti

Aree Tecniche: risultano essere quei cantieri funzionali in particolare alla realizzazione di specifiche opere d'arte. Al loro interno sono contenuti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere. Sono previste

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	25 di 130

18 aree tecniche, 15 a servizio del lato Nord e 3 a servizio del lato Sud. All'interno delle aree tecniche si prevede l'installazione delle seguenti strutture:

area stoccaggio materiali da costruzione

area stoccaggio materiali da scavo

parcheggi per automezzi e mezzi di lavoro

servizi igienici di tipo chimico

Area di Stoccaggio: sono quelle aree di cantiere destinate allo stoccaggio del materiale proveniente da scotico, scavi, demolizioni, ecc., in attesa di eventuale caratterizzazione chimica e successivo allontanamento per riutilizzo in cantiere, con riferimento a siti esterni autorizzati al recupero/smaltimento. Sono previste 6 aree di stoccaggio: 3 a servizio del lato Nord e 3 a servizio del lato Sud. All'interno delle aree non si prevede l'installazione di strutture o impianti, ma unicamente cumuli di terre da scavo. Sono previste 4 aree di deposito temporaneo: 3 a servizio del lato Nord e 3 a servizio del lato Sud.

Cantieri Base:

Il cantiere **CB01-S** funge da supporto logistico per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra l'inizio dell'intervento lato Napoli e la stazione AV di Afragola.

L'accesso all'area di cantiere potrà avvenire da via Pablo Neruda, che si collega alla via San Marco; dato il carattere locale di tale viabilità, lo stesso cantiere verrà comunque collegato tramite una pista, realizzata al di sopra delle gallerie artificiali già costruite, alla via comunale Saricchio, da cui lato sud, attraverso via Lampedusa e quindi via Ventotene, è possibile collegarsi direttamente con la Strada Nazionale delle Puglie. L'area occupata dal cantiere è destinata ai parcheggi ed alle strutture di servizio della fermata Casalnuovo. Ciò comporterà la necessità di dismettere le strutture di cantiere prima del completamento dei lavori.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	26 di 130

Figura 5-1.Ubicazione cantiere CB01-S



Il cantiere **CB01-N** funge da supporto logistico per la realizzazione del tracciato ferroviario e delle opere complementari nella tratta nord, dalla stazione di Afragola a Canello. L'area è posta in una fascia di terreno interclusa tra l'Asse Mediano S.S. 162 ed i Regi Lagni, a nord dell'area industriale di Pomigliano d'Arco. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo. L'accesso all'area di cantiere avverrà attraverso una viabilità esistente, di pertinenza ABC Napoli, impiegata per le attività di manutenzione ai Regi Lagni; da questa viabilità, sottopassato l'Asse Mediano, si procede lungo una pista di cantiere.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	27 di 130

Figura 5-2.Ubicazione cantiere CB01-N



Cantieri Operativi:

Il cantiere **CO01-S** funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra l'inizio dell'intervento lato Napoli e la stazione AV di Afragola.

L'area individuata è costituita da un'area interclusa tra la linea AV Roma-Napoli, ed è attraversata diagonalmente dal viadotto del collegamento ferroviario Nord-Sud. L'area, nel passato interessata dalle attività di cantierizzazione di quest'ultimo viadotto, risulta attualmente incolta. L'accesso all'area di cantiere attraverso la viabilità esistente per l'accesso agli impianti idraulici esistenti a causa degli impianti idraulici.

Inoltre in tale cantiere è stata prevista la presenza dei silos per lo stoccaggio della calce.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	28 di 130

Figura 5-3.Cantiere CO01-S



Il cantiere **CO01-N** funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra la stazione di Afragola e lo scavalco del raccordo ferroviario industriale. L'area individuata è posta in adiacenza all'area del Centro Commerciale "Le porte di Napoli" ed è costituita da un insieme di terreni per lo più già pavimentati o comunque abbandonati ed incolti; lato Asse Mediano essa viene ad estendersi anche su terreni coltivati.

Attualmente i margini dell'area di cantiere risultano interessati da diffuso spargimento di rifiuti. L'accesso all'area di cantiere avviene direttamente attraverso la strada comunale Guerra. In tale cantiere è prevista anche un'area di stoccaggio delle terre da scavo.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	29 di 130

Figura 5-4.Cantiere CO01-N



Il cantiere **CO02-N** funge da supporto per tutte le attività relative alla costruzione della tratta ferroviaria tra lo scavalco del raccordo ferroviario industriale e la fine del tracciato di progetto lato Canello.

L'area individuata corrisponde all'area della stazione di Acerra, oggetto del progetto in esame. Attualmente l'area, già interessata dai lavori di costruzione della linea Circumvesuviana, risulta in parte recintata ed incolta, ed in larga parte adibita a d' uso agricolo. L'accesso all'area di cantiere avviene attraverso una pista da realizzare in corrispondenza della viabilità di progetto che si innesta tramite una rotatoria in prossimità delle rampe di svincolo della S.S. 162.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	30 di 130

Figura 5-5.Cantiere CO02-N



Aree Tecniche

L'area **AT01-S** funge da supporto per le attività di realizzazione della galleria Casalnuovo, della provvisoria linea deviata, dell'attraversamento della linea storica e della trincea di appoggio. L'area attualmente risulta in larga parte costituita da cumuli di terra e diffusa presenza di rifiuti. L'estremità settentrionale della zona risulta invece occupata da coltivi. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista sterrata persistente .

L'area **AT02-S** funge da supporto per le attività di realizzazione della galleria Casalnuovo, ed in particolare dell'attraversamento della linea storica e della strada Nazionale delle Puglie.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	31 di 130

L'area è costituita da alcuni fabbricati che verranno demoliti al fine di realizzare l'opera ferroviaria in oggetto. L'accesso all'area tecnica avverrà direttamente dalla via Nazionale delle Puglie.

Figura 5-6. Cantieri AT01-S e AT02-S



L'area **AT03-S** funge da supporto per la realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo e della omonima fermata. L'area ricade in parte nel perimetro della fermata di Casalnuovo, oggetto dell'appalto in esame. Si tratta di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV. Attualmente l'area risulta interessata da coltivazioni. L'accesso all'area di cantiere avverrà tramite una pista, realizzata al di sopra delle gallerie artificiali già costruite che si collega alla via comunale Saricchio da cui, tramite il sovrappasso autostradale e la successiva

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	32 di 130

pista di cantiere è possibile raggiungere la Strada Nazionale delle Puglie. In questa area è prevista un'area di stoccaggio delle terre da scavo.

Figura 5-7.Cantieri AT03-S



L'area **AT01-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto Centro Commerciale. L'area è costituita da una area ad uso agricolo in prossimità del centro commerciale ed a ridosso del tracciato del viadotto. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso la viabilità di nuova costruzione che si collega alla strada comunale Guerra.

L'area **AT02-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto Centro Commerciale e delle opere di attraversamento dello svincolo sull'Asse Mediano. L'area tecnica è costituita da una porzione del parcheggio del centro commerciale che resterà compresa tra l'opera in progetto e la viabilità interno dello stesso centro. La posizione è tale da minimizzare i disagi al parcheggio del centro commerciale. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso la viabilità interna del centro commerciale.

Le aree **AT03-N** e **AT04-N** fungono da supporto per le attività di realizzazione delle opere di attraversamento dell'Asse Mediano, che comporteranno fasi di deviazione delle rampe dello

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	33 di 130	

svincolo esistente. I cantieri occupano l'area interclusa tra l'Asse Mediano, il tracciato di progetto ed una rampa di servizio, che risulta attualmente incolta con presenza di vegetazione spontanea. L'accesso all'area avverrà dalle rampe di svincolo dell'Asse Mediano, e verrà variato in funzione degli spostamenti che queste subiranno nel corso lavori. Sulle due aree è prevista un'area di stoccaggio delle terre da scavo.

L'area **AT05-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto di attraversamento dello svincolo sull' Asse Mediano. Il cantiere è posto all'interno di un'area ad uso agricolo a fianco della rampa di accesso all'Asse Mediano dalla via Benevento.

L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista di cantiere con origine su via Benevento che consente un rapido accesso anche sull'Asse Mediano.

L'area **AT06-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto di attraversamento dello svincolo sull'Asse Mediano. Il cantiere si trova all'interno nell'area compresa tra l'Asse Mediano, la rampa di accesso allo stesso da via Benevento e la medesima via Benevento. Attualmente l'area è ad uso agricolo. L'accesso all'area avverrà da via Benevento direttamente, che consente un rapido accesso anche all'Asse Mediano. Anche qua è prevista un'area di stoccaggio delle terre di scavo.

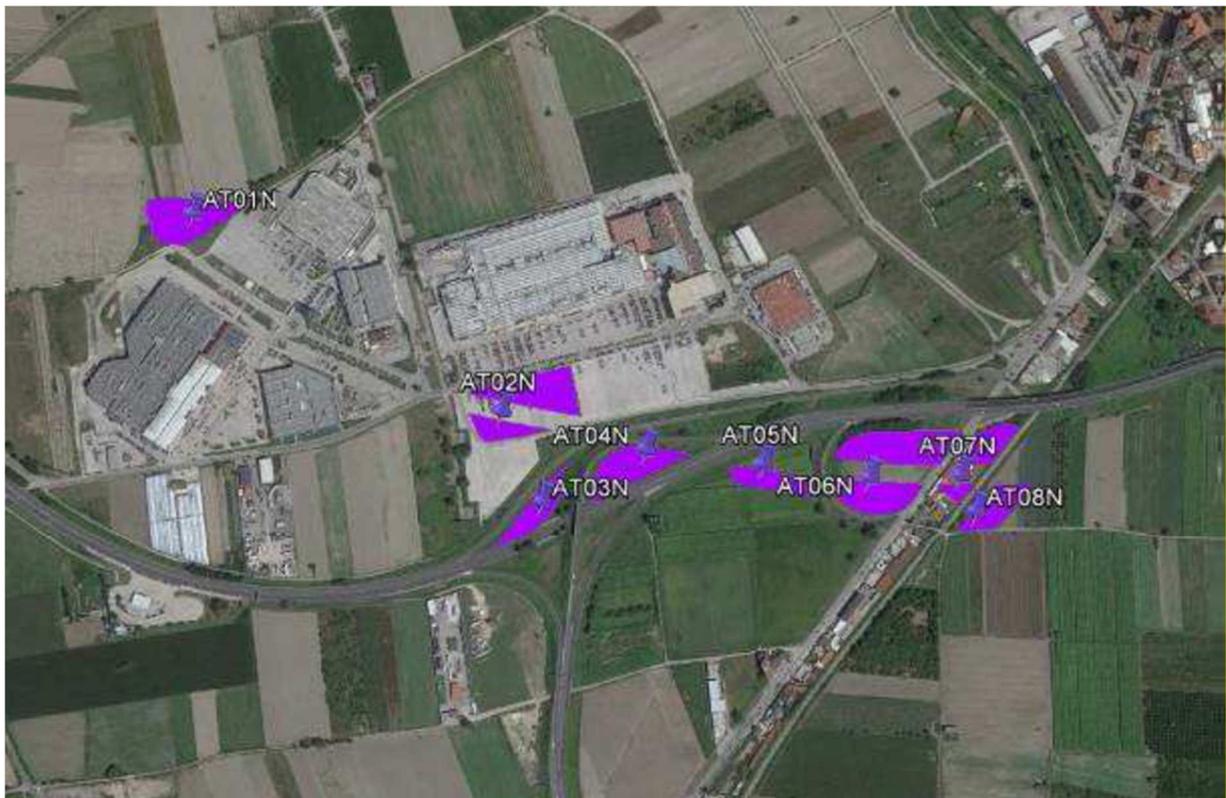
L'area **AT07-N** funge per le attività di realizzazione della galleria artificiale di attraversamento della linea storica Napoli-Benevento. Il cantiere si affianca alla linea ferroviaria in un'area occupata da fabbricati che saranno demoliti. L'accesso all'area tecnica avverrà da via Benevento.

L'area **AT08-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del manufatto di attraversamento della linea storica Napoli-Benevento. Il cantiere si trova in un'area occupata da coltivazioni, a ridosso dell'esistente linea ferroviaria e delimitata a sud da una strada vicinale. L'accesso a quest'area avverrà attraverso una viabilità vicinale che si collega a via Benevento ed attraversa con un passaggio a livello la linea storica.

Anche qua è prevista un'area di stoccaggio delle terre da scavo.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	34 di 130

Figura 5-8. Cantieri AT01-02-03-04-05-06-07-08-N



L'area **AT09-N** funge da supporto per le attività di realizzazione del viadotto zona industriale e del raccordo industriale ferroviario. Il cantiere è posto all'interno dell'area industriale di Pomigliano D'arco, in un'area dismessa in parte occupata da binari ferroviari. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso il cancello esistente sulla strada provinciale Pomigliano-Acerra.

L'area **AT10-N** funge da supporto per le attività di realizzazione della nuova viabilità di collegamento con la stazione di Acerra e del raccordo industriale. Il cantiere occupa due aree poste in adiacenza alle opere da realizzare; l'area ad ovest è occupata da un vivaio, l'area ad est è ad uso agricolo. L'accesso all'area tecnica avverrà direttamente dalla rotonda esistente e dal ramo viario di accesso alle rampe della S.S. 162. Anche in questa area è prevista un'area di stoccaggio delle terre di scavo.

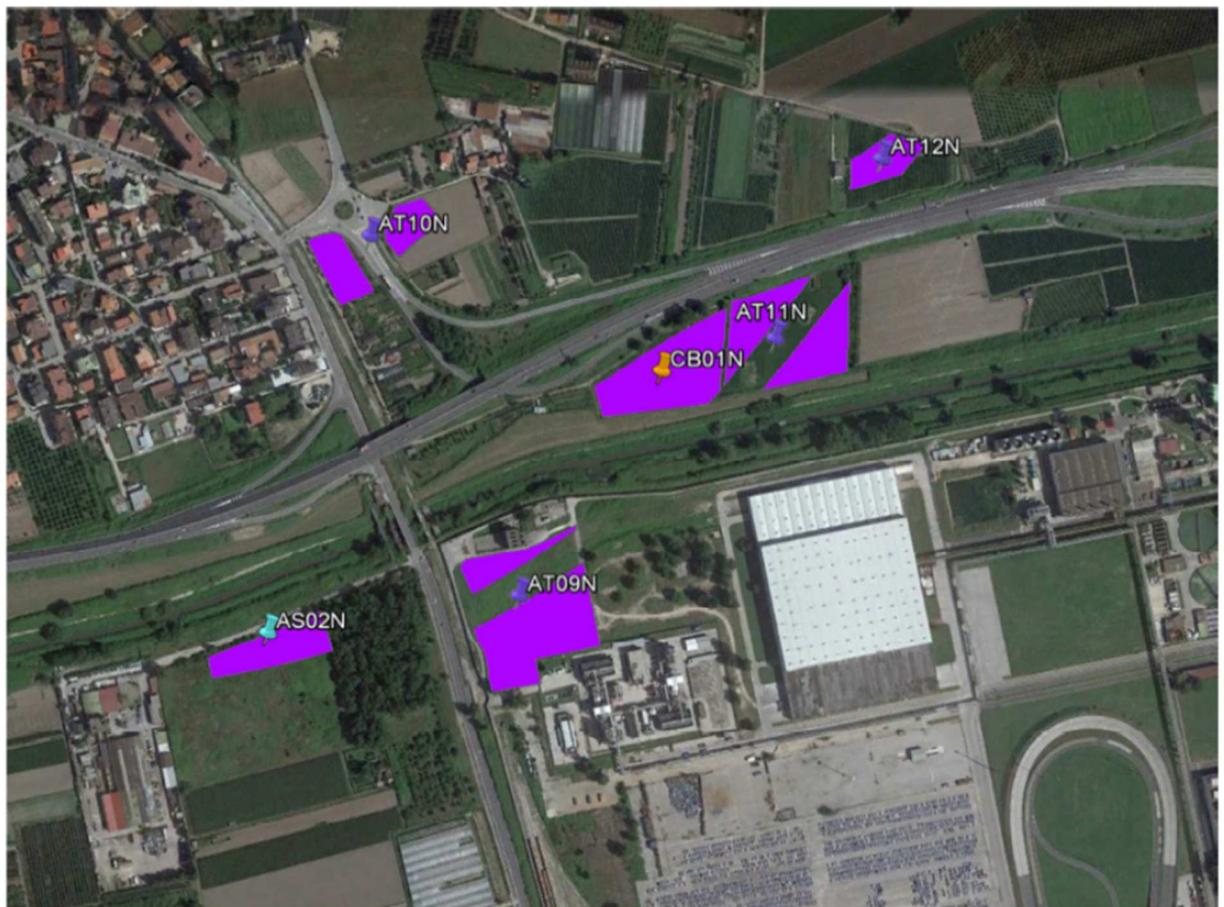
	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	35 di 130

L'area **AT11-N** verrà impiegata come supporto per la realizzazione del viadotto di attraversamento dei Regi Lagni. L'area destinata a cantiere è posta in una fascia di terreno compresa tra l'Asse Mediano ed i Regi Lagni, in vicinanza dell'area industriale di Pomigliano D'arco. Attualmente l'area è impiegata ad uso agricolo. L'accesso all'area avverrà attraverso viabilità esistente, di pertinenza ABC Napoli, impiegata per le attività di manutenzione ai Regi Lagni; da questa viabilità, sottopassato l'Asse Mediano, si procederà lungo una pista di cantiere. Anche qui è prevista un'area di stoccaggio delle terre di scavo.

L'area **AT12-N** serve da supporto per le attività di realizzazione dell'opera di scavalco del raccordo industriale e del viadotto zona industriale. Il cantiere si trova in una zona compresa tra una strada vicinale che si origina da via Fondola, il tracciato del raccordo industriale ed il tracciato della nuova viabilità di accesso alla stazione di Acerra ed è intersecato dal tracciato di progetto della linea ferroviaria. L'accesso all'area tecnica avverrà lungo la nuova viabilità di accesso alla stazione di Acerra., ed è intersecato dal tracciato di progetto della linea ferroviaria. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista che si sviluppa lungo il tracciato della futura viabilità di accesso alla stazione di Acerra.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	36 di 130

Figura 5-9. Cantieri AT09-10-11-12-N



Le aree **AT13-N** E **AT14-N** fungono da supporto per le attività di realizzazione dell'attraversamento della S.S. 162dir. I cantieri sono posti in adiacenza al tracciato della S.S. 162dir, in corrispondenza dell'opera di attraversamento, in aree ad uso agricolo. L'accesso alle aree avverrà tramite delle piste collegate tramite viabilità vicinale a via Spiniello. Oltre agli impianti ed installazioni previsti per tutte le aree tecniche, sull'area **AT13-N** è prevista un'area di stoccaggio delle terre di scavo.

L'area **AT15-N** verrà impiegata per le attività di realizzazione del viadotto sull'Asse di Supporto (S.S.7bis). Il cantiere è posto in corrispondenza dell'attraversamento dell'Asse di Supporto, in prossimità del cavalcavia di una strada vicinale. L'area si inserisce in un contesto ad uso

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	37 di 130

agricolo. L'accesso all'area tecnica avverrà attraverso una pista collegata tramite viabilità vicinale a via Spinello. Sull'area è prevista un'area di stoccaggio delle terre di scavo.

Figura 5-10.Cantieri AT13-14-15-N



Aree di Stoccaggio

L'area **AS01-S** verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo e della trincea di approccio.

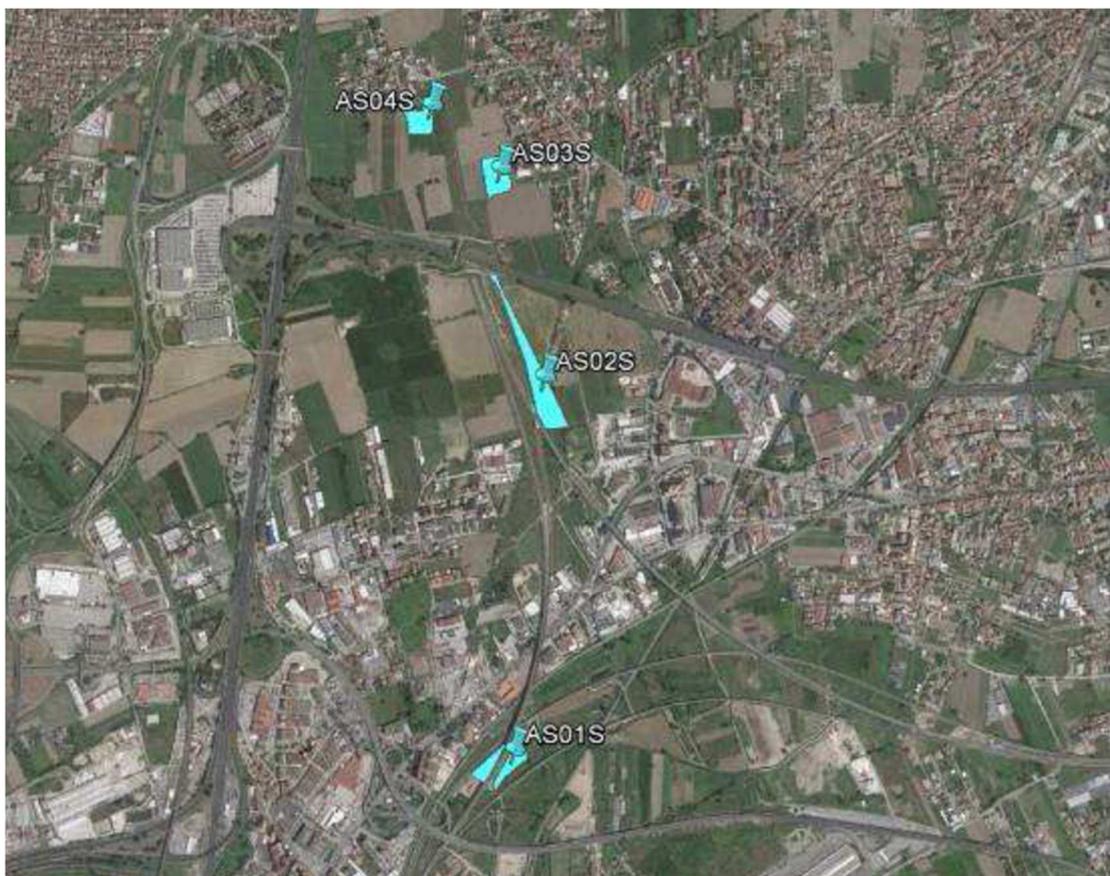
L'area destinata a cantiere è posta in adiacenza alla sede in viadotto della linea AV Roma-Napoli. Attualmente essa risulta incolta ed interessata dalla presenza di cumuli di e materiali di rifiuto di varia natura. L'area risulta divisa in due parti da una pista sterrata esistente e dal viadotto AV. L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso la pista esistente che si collega alla viabilità di accesso alla SSE e da qui alla via Lufrano.

L'area **AS02-S** verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo. L'area destinata a cantiere è posta nella

fascia di terreno compresa tra la linea in progetto ed il collegamento ferroviario nord-sud; essa si presenta in larga misura ad uso agricolo. In corrispondenza dell'area si trova anche un campo nomadi, che verrà interessato direttamente dal tracciato di progetto. L'accesso all'area di stoccaggio avverrà attraverso la strada vicinale, di servizio alle opere idrauliche, che consente il collegamento con la strada Nazionale delle Puglie.

L'area **AS03-S** verrà impiegata per lo stoccaggio delle terre da scavo derivanti dalla realizzazione della galleria artificiale Casalnuovo. L'area individuata per il cantiere ricade nel perimetro della fermata di Casalnuovo, oggetto dell'appalto in esame. Si tratta di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV, attualmente ad uso agricolo. L'accesso all'area di stoccaggio avverrà attraverso una pista di cantiere collegata lato sud alla via comunale Saricchio, cioè tra piste e viabilità vicinale alla Strada Nazionale delle Puglie.

Figura 5-11. Cantieri AS01-02-03-S e DT01-S



	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	39 di 130

L'area **AS02-N** verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre da scavo risultanti dai lavori di costruzione della linea ferroviaria. L'area è compresa tra i Regi Lagni ed il tracciato in progetto, in prossimità dell'intersezione con la S.P. 21. Attualmente l'area, inserita in un contesto agricolo, risulta incolta. L'accesso all'area di stoccaggio avviene attraverso la strada vicinale esistente che si collega direttamente alla SP21 Pomigliano-Acerra.

Figura 5-12.Cantieri AS02-N



L'area **AS05-N** verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scarico e delle terre di scavo. L'area destinata a cantiere è costituita dall'area destinata ad ospitare il parcheggio de Polo Pediatrico di Acerra, oltre che da una porzione di terreno adiacente compresa tra la linea ferroviaria ed il tracciato di una nuova viabilità. Attualmente

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	40 di 130

l'area è impiegata ad uso agricolo. L'accesso all'area avverrà attraverso una nuova pista di cantiere

L'area **AS06-N** verrà impiegata per lo stoccaggio del terreno vegetale proveniente dalle attività di scotico e delle terre di scavo. L'area destinata a cantiere è costituita da un'area compresa tra la linea ferroviaria esistente della linea Napoli-Benevento ed il tracciato ferroviario di progetto. Attualmente l'area è ad uso agricolo. L'accesso all'area avverrà attraverso la pista di cantiere adiacente al tracciato di progetto, collegata alla strada "Contrada Sperduto", che consente l'accesso alla SS 162dir.

Figura 5-13.Cantieri AS05-06-N



Aree di deposito temporaneo terre

Di seguito si riporta l'inquadramento delle aree di deposito temporaneo delle terre. Per ulteriori dettagli si rimanda agli elaborati specialistici di riferimento di cantierizzazione.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	41 di 130

L'area **DT01-S** è posta in corrispondenza di un'area già interessata dalla cantierizzazione della linea AV e posta in prossimità della futura fermata di Casalnuovo. Attualmente esse risulta in larga misura incolta. L'accesso all'area avviene attraverso una pista di cantiere.

L'area **DT01-N** compresa tra l'edificio del Centro Commerciale "Le Porte di Napoli" e la viabilità di ricucitura via Sepe, in prossimità dell'intersezione con la S.S. 162-Asse Mediano. Attualmente l'area, posta a margine degli spazi vendita del centro commerciale risulta già pavimentata ed inutilizzata. L'accesso all'area avviene attraverso la strada vicinale e la viabilità del Centro Commerciale esistenti che si collegano alla strada comunale Guerra-via Sepe e, di qui, all'Asse Mediano. (S.S.162).

Figura 5-14. Cantieri DT01-N



Le aree **DT02-N** E **DT03-N** sono comprese nello svincolo tra la S.S. 162dir e la rampa per l'Asse Mediano (S.S. 162). Attualmente le aree sono impiegate ad uso agricolo. L'accesso alle aree avviene da via Spinello, collegata direttamente con la S.S. 162dir., o attraverso una strada vicinale che si stacca dalla stessa via Spinello e che sottopassa la S.S.162dir.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	42 di 130

Figura 5-15.Cantieri DT02-03-N



Cantieri di Armamento

Il cantiere **AR01** è localizzato all'interno dello scalo ferroviario di Cancellò. Il cantiere è distinto in tre sottoaree, costituite da piazzali attrezzati con tronchini facenti parte degli impianti di scalo ferroviario di San Felice a Cancellò; a queste si aggiunge inoltre un'area in abbandono, posta a fianco dello scalo ferroviario, di proprietà di terzi.

Il cantiere **AR02** è localizzato all'interno dello scalo ferroviario di Napoli Traccia. L'area è costituita da un piazzale attrezzato con tronchini e binari di scalo. L'accesso all'area di cantiere avviene tramite uno dei cancelli di accesso allo scalo ferroviario che si affacciano sulla via Traccia a Poggioreale.

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	43 di 130

Figura 5-16.Cantiere AR01



	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	44 di 130

Figura 5-17. Cantiere AR02



5.2 VIABILITÀ E FLUSSI DI TRAFFICO

La viabilità che verrà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori è costituita da tre tipi fondamentali di strade: le piste di cantiere, realizzate specificamente per l'accesso o la circolazione dei mezzi impiegati nei lavori, la viabilità ordinaria di interesse locale, e la viabilità extraurbana. La scelta delle strade da utilizzare per la movimentazione dei materiali, dei mezzi e del personale è stata effettuata sulla base delle seguenti necessità:

- minimizzazione della lunghezza dei percorsi lungo viabilità congestionate,
- minimizzazione delle interferenze con aree a destinazione d'uso residenziale,
- scelta delle strade a maggior capacità di traffico,
- scelta dei percorsi più rapidi per il collegamento tra cantieri, aree di lavoro e siti di approvvigionamento dei materiali da costruzione e di conferimento dei materiali di risulta.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	45 di 130

Tutti i percorsi sono stati studiati nella logica di utilizzare la viabilità extraurbana, costituita dall'Asse Mediano, dall'Asse di Supporto e dalla rete autostradale, ai fini del collegamento tra i siti di cantiere ed i siti di approvvigionamento e smaltimento.

Le caratteristiche di tale viabilità, accessibile con brevi percorsi dalle aree di cantiere, consentono di assorbire il traffico generato dagli autocarri con un impatto complessivo minore di quello che sarebbe se si utilizzassero strade ordinarie urbane.

L'accesso ai cantieri avverrà attraverso la viabilità ordinaria esistente, localmente potranno essere realizzati dei brevi tratti di viabilità o saranno adeguati tratti di viabilità esistente per consentire l'accesso al cantiere. Le aree di lavoro saranno integrate con piste di cantiere. I mezzi di cantiere percorreranno le piste che si sviluppano lungo l'intero tracciato ferroviario; tali piste consentono, con breve percorrenza di viabilità ordinaria, di innestarsi in corrispondenza degli svincoli dei principali assi stradali extraurbani presenti nell'area: Asse Mediano, Asse di Supporto, SS 7bis, da cui è possibile poi collegarsi alle autostrade A1 e A16. I flussi di traffico generati dalle lavorazioni di cantiere sulla viabilità ordinaria ed extraurbana fanno parte della programmazione dei lavori. I materiali maggiormente utilizzati in termini di volume di traffico sulle vie extraurbane sono:

- calcestruzzo (trasportato mediante autobetoniere per le quali si ipotizza un volume medio di 10mc)

- inerti per la realizzazione di rilevati ed il confezionamento di calcestruzzi (per i quali si ipotizza il trasporto attraverso dumper da 15mc)

- terre e rocce da scavo (per le quali si ipotizza il trasporto mediante dumper da 15 mc ed un fattore medio di incremento del 30% per i volumi scavati desunti da quantità in banco)

In base a ciò i flussi di materiale generati dalle attività di cantiere vanno in diverse direzioni:

- per le terre da scavo si manifesta un flusso in uscita dalle aree di lavoro, diretto verso i siti di riutilizzo o smaltimento;

- per gli inerti da cava si verifica un flusso in ingresso sia alle zone di lavoro dove si realizzano rilevati, sia ai cantieri operativi che ospitano gli impianti di confezionamento ed in ingresso alle aree di lavoro,

- per il calcestruzzo si prevede un flusso in uscita dai cantieri operativi che ospitano gli impianti di confezionamento ed in ingresso alle aree di lavoro.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	46 di 130

5.3 I POTENZIALI RICETTORI

I ricettori sono stati individuati sulla base di un'analisi del territorio e degli studi ambientali svolti per il progetto in esame. I ricettori presenti sul territorio attraversati dalle opere in progetto, nonché dal sistema di cantierizzazione, sono costituiti prevalentemente da edifici ad uso residenziale. In alcuni casi si tratta di un tessuto edilizio residenziale uniforme e compatto (come per esempio nel comune di Acerra), in altri casi si tratta di case sparse, con annessi agricoli. Sono inoltre presenti sul territorio diversi fabbricati industriali ed artigianali (in qualche caso abbandonati) e vari edifici ad uso commerciale/servizi.

Laddove necessario, saranno adottate tutte le misure necessarie per mitigare i potenziali impatti nei confronti dei ricettori presenti, secondo i criteri stabiliti di seguito. Le figure successive evidenziano le posizioni dei principali ricettori che potrebbero essere interessati dalle lavorazioni di cantiere perché prossime ai cantieri.

Figura 5-18. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere



	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	47 di 130

Figura 5-19. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere



Figura 5-20. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	48 di 130



Figura 5-21. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere





ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	49 di 130

PARTE C - IL MONITORAGGIO DI DESK RESEARCH

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	50 di 130

6 STATO ATTUALE DELLE COMPONENTI DELL'AMBIENTE SOCIALE

Secondo l'approccio metodologico adottato, nel seguito si cerca di ricostruire il quadro attuale (in fase A.O.) delle componenti dell'ambiente sociale ed economico su cui si prevede che l'intervento possa esercitare i propri impatti, allo scopo di valutare l'impatto delle trasformazioni conseguenti.

L'analisi del quadro socio-ambientale di base prenderà in considerazione come oggetto di studio, oltre alle aree da monitorare anche quelle inevitabilmente coinvolte dall'intervento, intese, nel loro complesso, come *area di contesto dell'intervento*, vale a dire, l'intorno urbano che sarà coinvolto, in termini di costi e di benefici diretti o indiretti, dalla realizzazione del tracciato, in qualità di *bacino territoriale di riferimento* alla domanda che si rivolge ai servizi di cui trattasi.

A proposito, preme segnalare che, in questa prima fase di desk-research sovente le fonti ufficiali consultate forniscono dati disaggregati sino al livello provinciale, se non regionale.

In ogni caso ciò è opportunamente segnalato nell'ambito del testo.

Le evidenze emergenti costituiranno l'input per finalizzare l'analisi di talune variabili significative ad una scala più circoscritta.

L'opera in progetto ricade interamente nella Regione Campania, interessando Comuni interni alla sola Provincia di Napoli, mentre il sistema di cantierizzazione interessa le province di Napoli e Caserta.

Il presente monitoraggio dell'ambiente sociale prende in considerazione tutti i comuni interessati, sia dall'opera che dalla cantierizzazione.

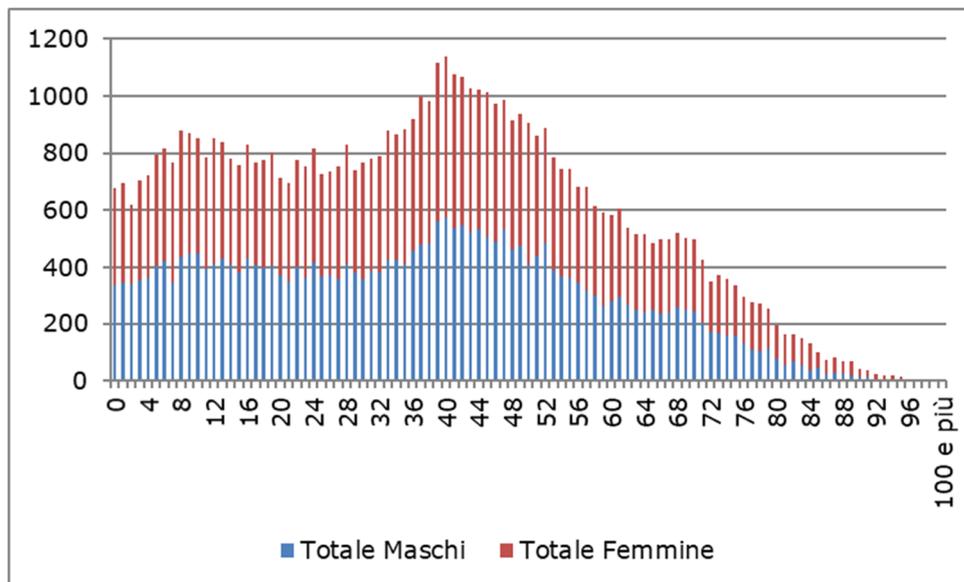
 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	51 di 130

6.1 POPOLAZIONE RESIDENTI E PRINCIPALI INDICI DEMOGRAFICI

L'indagine sulle variabili socio-demografiche muove dal Comune di **Acerra** che risulta il terzo comune con estensione maggiore del territorio comunale (54,08 kmq) nella Provincia di Napoli. Lo precedono Napoli e Giugliano in Campania, al 1°/01/2017 contava 59.830 ab. per una densità media pari a 1101,6 ab./kmq.

La banca dati Geo Demo dell'Istat, popolata grazie all'indagine che l'Istituto conduce dal 1992 presso le Anagrafi dei Comuni italiani, consente di ricostruire la seguente composizione per età e per sesso della popolazione di Acerra.

Figura 6-1. Composizione della popolazione di **Acerra** per età e per sesso (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

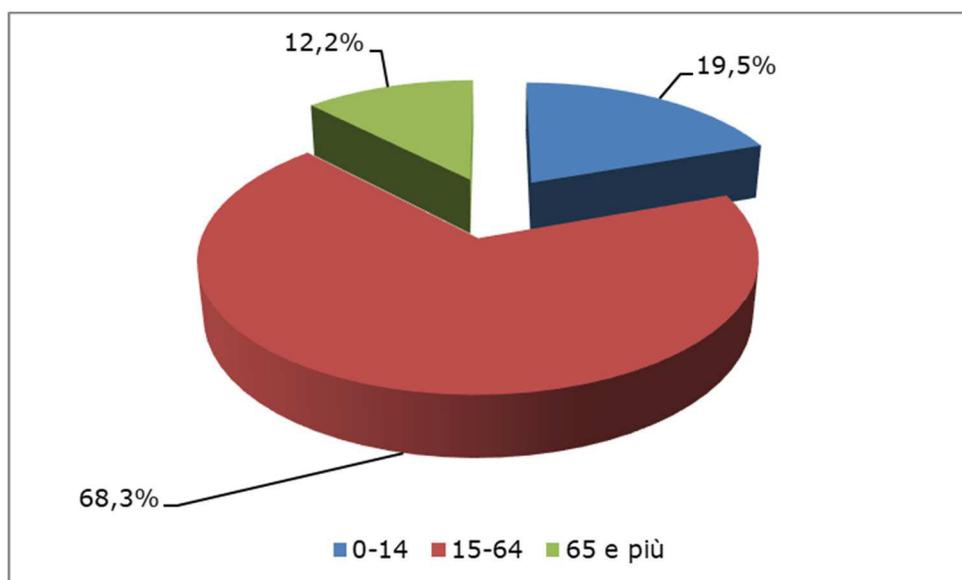
I cittadini stranieri sono pari a 1.952 residenti che costituiscono il 3,3% circa della popolazione totale, inferiore al valore medio della regione Campania (3,9%): di questi, il 51% è costituito da maschi e il 49% da femmine.

La determinazione della distribuzione della popolazione per età evidenzia come la fascia 0-14 costituisca il 19,5% della popolazione totale (pari a 11.653 ab.), contro il 14,9% della Campania e il 15,9% della provincia di Napoli; la fascia 15-64 della popolazione in età attiva predomina con il 68,3% (pari a 40.886 ab.), contro il 67,9% della Campania e il 67% della provincia di

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	52 di 130

Napoli; la fascia 65 e oltre copre il restante 12,2% della popolazione residente totale (pari a 7.291 ab.), contro il 17,1% della Campania e il 17,1 % della provincia di Napoli.

Figura 6-2. Distribuzione della popolazione di **Acerra** per fasce di età (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

L'età media relativa all'anno 2017 è pari a 37 anni, inferiore sia al dato medio nazionale (44,2 anni), ea quello regionale (41,2 anni) e provinciale (40,7 anni).

L'*indice di vecchiaia* della popolazione che, si ricorda, è dato dal rapporto di composizione tra la popolazione anziana (65 anni e oltre) e la popolazione più giovane (0-14 anni) è pari a 62,6% per Acerra, contro il 108,3% della provincia di Napoli, il 117,30% della regione Campania e il 161,4% dell'Italia.

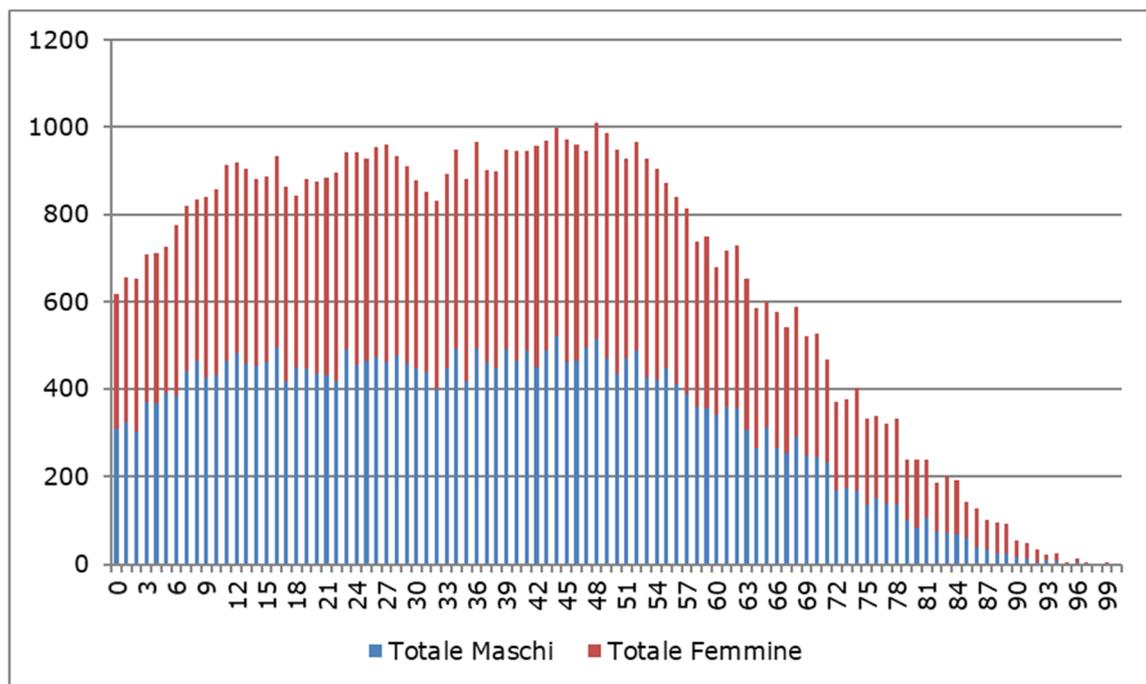
Interessante anche la stima dell'*indice di dipendenza strutturale*, calcolato come rapporto percentuale tra la popolazione in età non attiva (0-14 anni e 65 anni e più) e la popolazione in età attiva (15-64 anni), ad indicare quanti individui ci sono in età non attiva ogni 100 cittadini in età attiva, fornendo indirettamente una misura della sostenibilità della struttura di una popolazione. Per Acerra tale valore è pari a 46,3%.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	53 di 130

Proseguendo, il Comune di **Afragola**, ha una densità di 3.616,3 ab./kmq, è esteso su una superficie totale di 17,9 kmq, al 1°/01/2017 contava 64.558 ab, pressoché equamente distinti fra maschi e femmine.

La distribuzione della popolazione per età mostra la composizione successiva.

Figura 6-3. Composizione della popolazione di **Afragola** per età e per sesso (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

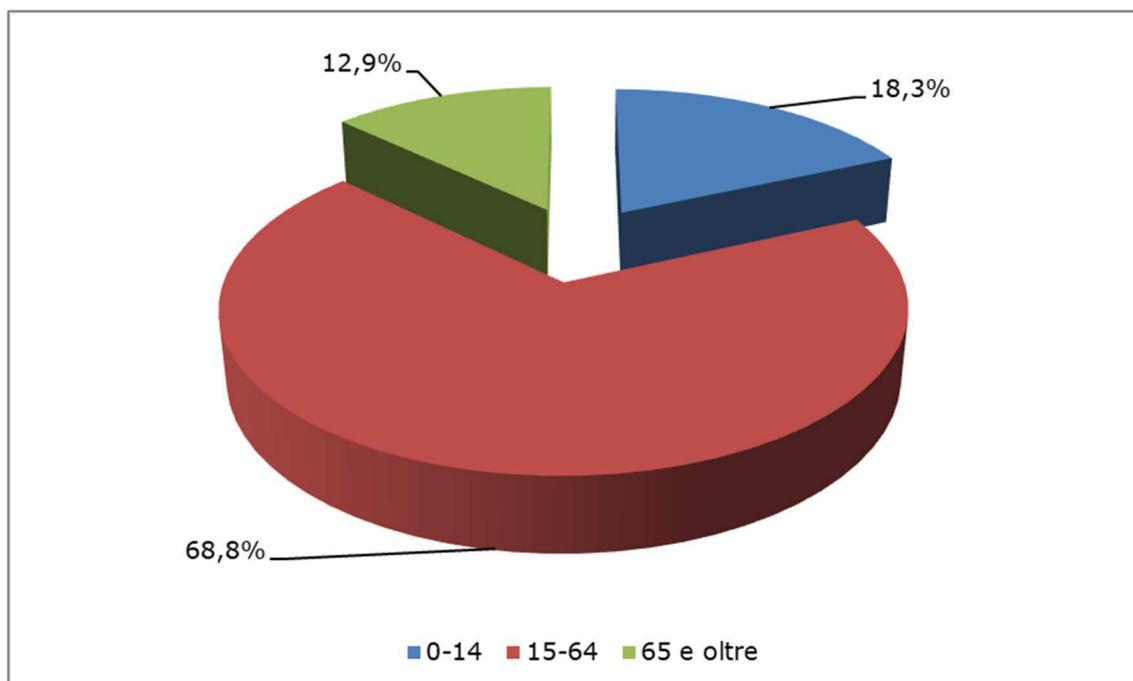
I cittadini stranieri incidono per circa il 2,6% sulla pop. totale: di questi, il 59% circa sono maschi e il 41% circa femmine.

L'età media della popolazione è 37,6 anni.

Anche in questo caso, la *fascia di età* predominante è quella corrispondente all'età attiva che arriva ad incidere per il 68,8% circa (44.392 ab.) sulla popolazione totale, seguita dalle fasce 0-14 (11.822 ab.) e oltre 65 (ab.8.344) che incidono rispettivamente per ca. il 18,23% e 12,9%.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	54 di 130

Figura 6-4. Distribuzione della popolazione di **Afragola** per fasce di età (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

In conseguenza dei dati richiamati, l'*indice di vecchiaia* risulta al 70,6%.

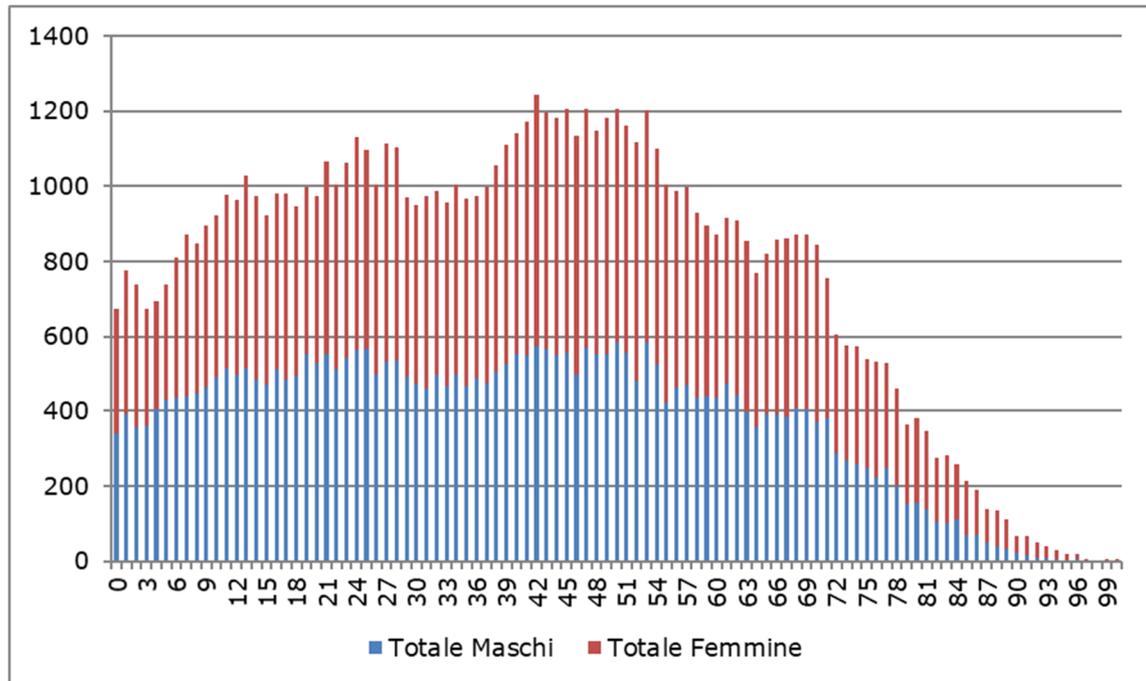
L'*indice di dipendenza strutturale*, è pari a 45%, ad indicare un certo equilibrio tra la componente della popolazione in età attiva e quella giovanile e senile.

A seguire troviamo il Comune di **Casoria**, si estende su una superficie pari a 12,03 kmq, con una popolazione residente che al 1°/01/2017 raggiungeva le 77.319 unità, determinando un valore di densità di popolazione pari a 6.454 ab./kmq.

L'analisi della *composizione della popolazione residente per sesso e per età* offre la situazione illustrata nel grafico successivo.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	55 di 130

Figura 6-5. Composizione della popolazione di **Casoria** per età e per sesso (al 1°/01/2017)



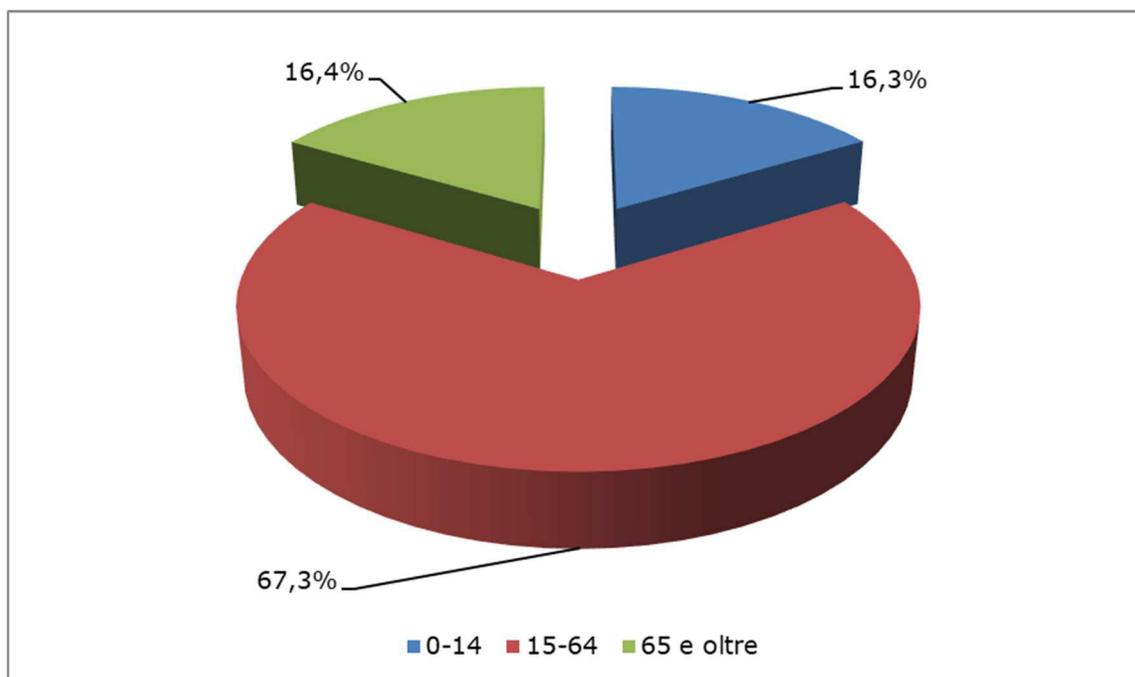
Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

I cittadini stranieri residenti alla stessa data risultano 1.393 unità, pari a al' 1,8% della popolazione totale residente nel Comune: di questi, il 64% sono maschi e il restante 36% femmine.

La distribuzione della popolazione per fasce di età mostra ancora una posizione dominante della popolazione in età attiva, pari al 67,3% (52.058 ab.), la frazione giovanile della popolazione (fascia 0-14) è pari al 16,3% (12.585 ab.), la popolazione senile mostra percentuali molto simili pari al 16,4% (12.676ab.).

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	56 di 130

Figura 6-6. Distribuzione della popolazione di **Casoria** per fasce di età (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

L'età media della popolazione è di 39,9 anni.

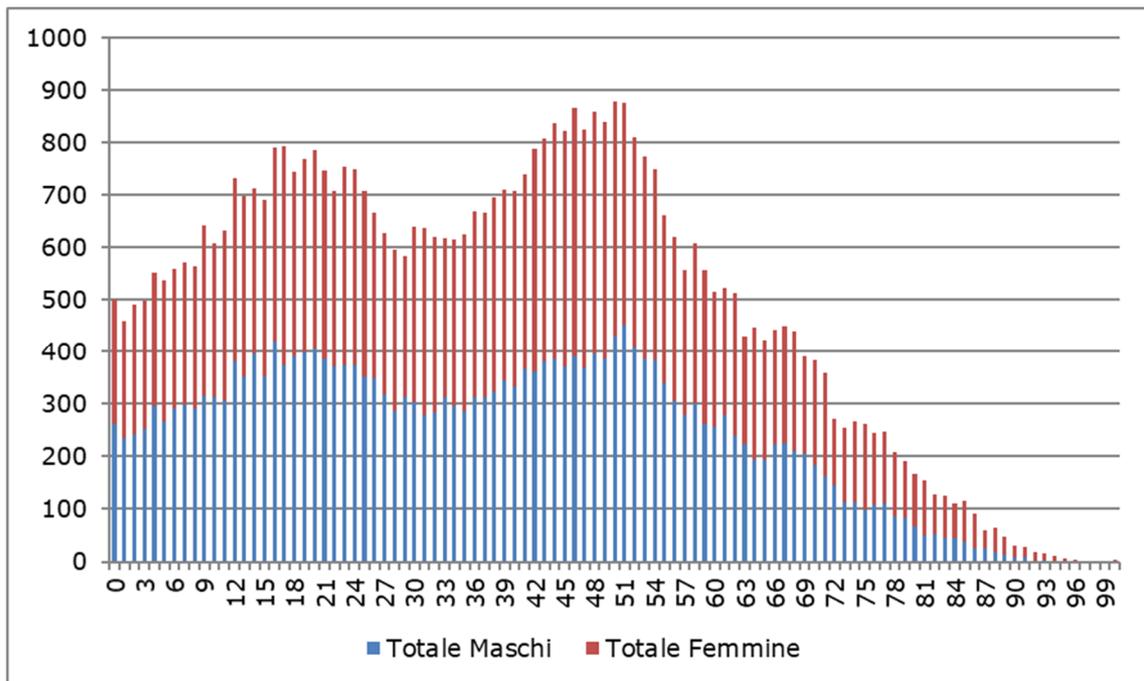
Ne consegue, quindi, un *indice di vecchiaia* con un valore di 100,7, a fronte di un *indice di dipendenza strutturale* pari al 48,5%.

Continuando troviamo il Comune di **Casalnuovo di Napoli**, che presenta una densità di 6.432,9 ab/kmq, è esteso su una superficie totale di 7,75 kmq, al 1°/01/2017 contava ab., costituito per il 49% da uomini e per il 51% da donne.

La distribuzione della popolazione per età mostra la composizione successiva.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	57 di 130

Figura 6-7. Composizione della popolazione di **Casalnuovo di Napoli** per età e per sesso (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

I cittadini stranieri incidono per circa l'1,8% sulla pop. totale: di questi, il 38% sono maschi e il restante 52% femmine.

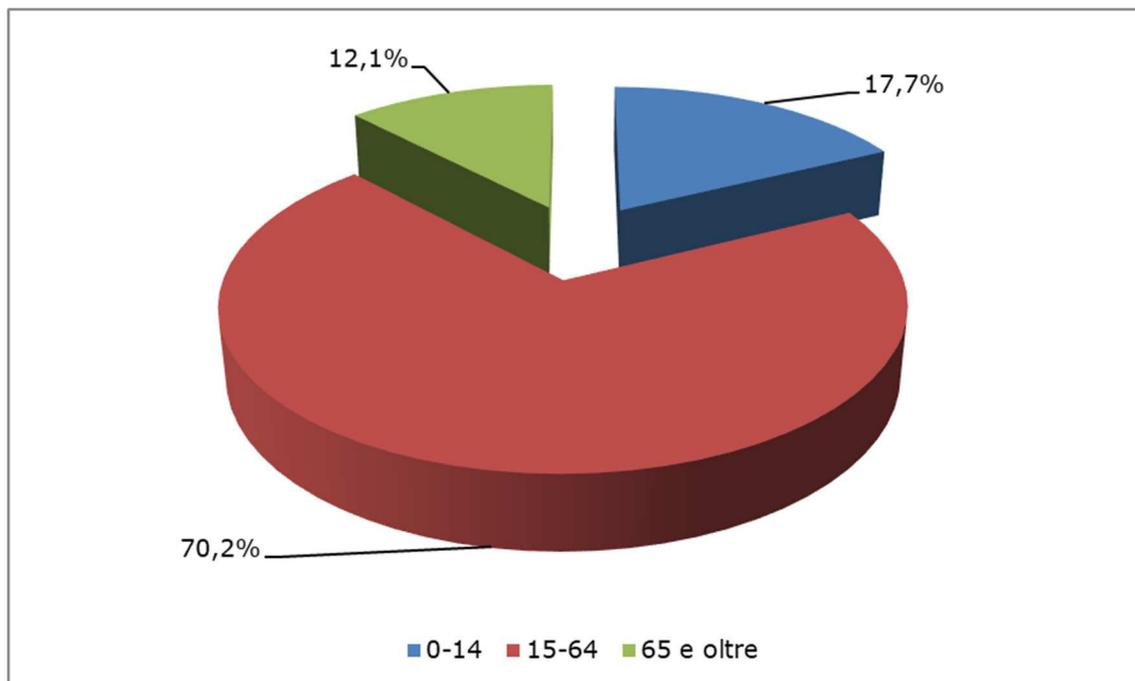
L'età media della popolazione è 37,5 anni.

Anche in questo caso, la *fascia di età* predominante è quella corrispondente all'età attiva che arriva ad incidere per il 70,2% (34.811 ab.) sulla popolazione totale, seguita dalle fasce tra 0 e 14 anni con il 17,7% (8.757 ab.) e dagli over 65 con il 12,1% (6.021 ab.).

La figura successiva rappresenta graficamente quanto illustrato.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	58 di 130

Figura 6-8. Distribuzione della popolazione di **Casalnuovo di Napoli** per fasce di età (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

In conseguenza dei dati richiamati, l'*indice di vecchiaia* risulta al 69%.

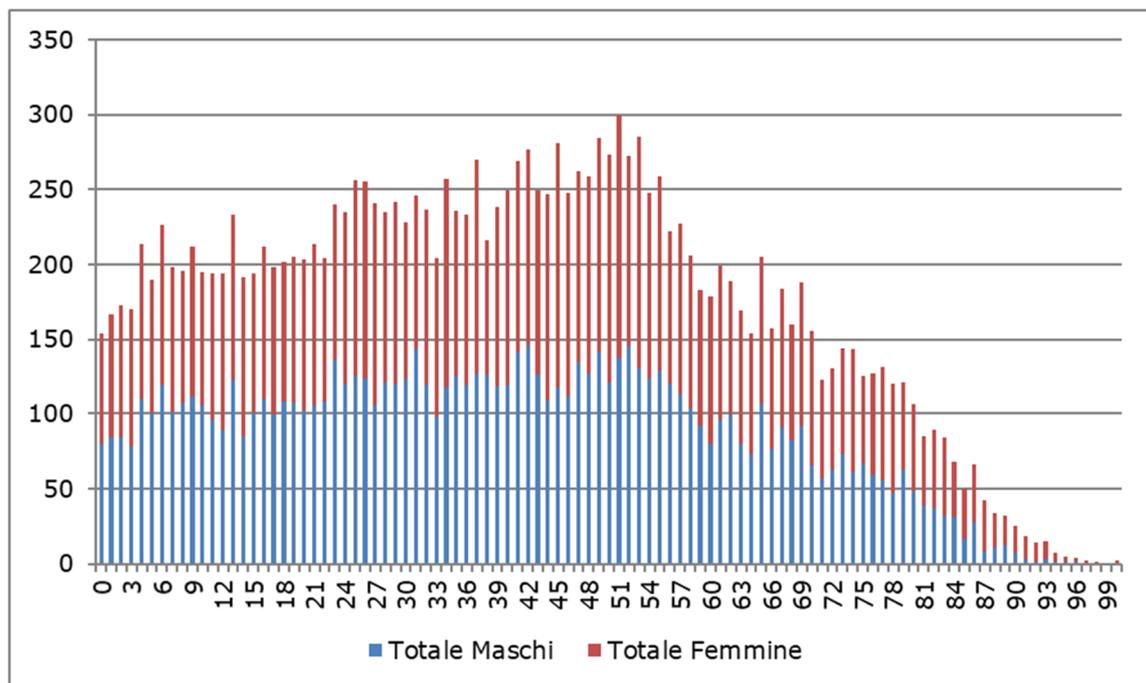
L'*indice di dipendenza strutturale*, è pari al 42 %.

Infine troviamo il Comune di **S. Felice a Cancellò** (provincia di Caserta), che presenta una densità di 656 ab/kmq, è esteso su una superficie totale di 26,78 kmq, al 1°/01/2017 contava ab., costituito per il 49% da uomini e per il 51% da donne.

La distribuzione della popolazione per età mostra la composizione successiva.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	59 di 130

Figura 6-9. Composizione della popolazione di **S. Felice a Canello** per età e per sesso (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

I cittadini stranieri incidono per circa il 2,6% sulla pop. totale: di questi, il 54% sono maschi e il restante 46% femmine.

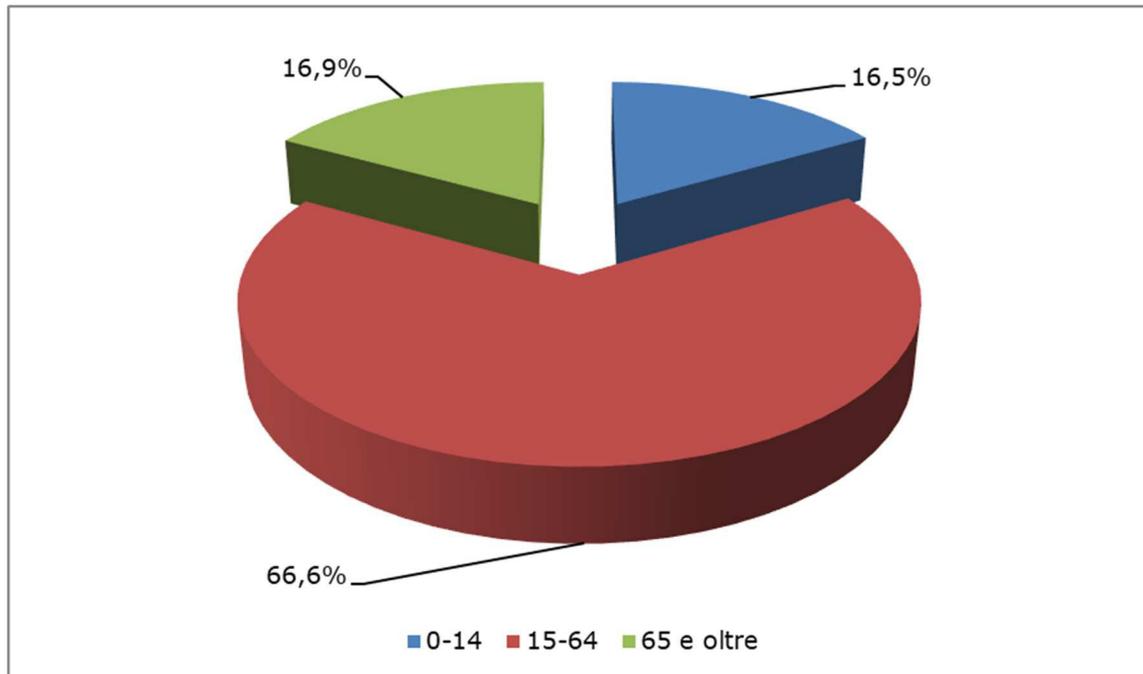
L'età media della popolazione è 40,1 anni.

Anche in questo caso, la *fascia di età* predominante è quella corrispondente all'età attiva che arriva ad incidere per il 66,6% (11.691 ab.) sulla popolazione totale, seguita dagli over 65 con il 16,9% (2.962 ab) e dalle fasce tra 0 e 14 anni con il 16,5% (2.907 ab.).

La figura successiva rappresenta graficamente quanto illustrato.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	60 di 130

Figura 6-10. Distribuzione della popolazione di **S. Felice a Canello** per fasce di età (al 1°/01/2017)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://demo.istat.it>

In conseguenza dei dati richiamati, l'*indice di vecchiaia* risulta al 102%.
L'*indice di dipendenza strutturale*, è pari al 50%.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	61 di 130

6.2 ANALISI DEL CONTESTO SOCIALE

L'analisi del contesto sociale viene condotta rispetto a più parametri che connotano la qualità dell'ambiente relativamente alle componenti di benessere delle comunità locali indagate: reddito, istruzione e salute.

6.2.1 Reddito

Come primo fattore determinante dello stato di qualità dell'ambiente sociale viene indagato il reddito pro-capite della popolazione residente nei cinque Comuni coinvolti dal progetto oggetto del presente monitoraggio dell'ambiente sociale: Acerra, Afragola, Casalnuovo di Napoli, Casoria e San Felice a Cancellò.

Nello specifico, il valore preso in considerazione è quello del reddito imponibile annuo delle persone fisiche ai fini delle addizionali all'Irpef dei residenti.

La fonte di tali informazioni è costituita dalla banca dati "Comuni-Italiani.it"¹.

Più in dettaglio, le elaborazioni di seguito illustrate derivano dai dati resi disponibile dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

La prima tabella riporta i dati oggetto di indagine per l'intera Regione Campania.

Tabella 6-1. Redditi Irpef della Regione Campania

Anno	Dichiaranti	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dichiar.	% Naz.le	Media/Pop.
2010	3.112.076	5.834.056	53,3%	50.255.059.923	16.148	7,6%	8.614
2011	3.089.624	5.764.424	53,6%	50.480.555.095	16.339	7,6%	8.757
2012	3.079.977	5.769.750	53,4%	50.402.210.689	16.364	7,6%	8.736
2013	3.081.716	5.869.965	52,5%	51.016.105.659	16.554	7,6%	8.691
2014	3.072.565	5.861.529	52,4%	51.411.339.170	16.732	7,6%	8.771
2015	3.095.201	5.850.850	52,9%	52.518.027.167	16.968	7,7%	8.976

Si riportano, quindi, i dati relativi alla provincia di Napoli e della provincia di Caserta coinvolte nel progetto.

¹ Dati diffusi on line all'indirizzo: <http://www.comuni-italiani.it>

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	62 di 130

Con riguardo a tutti gli anni considerati il reddito medio ai fini Irpef, per quanto riguarda le province di Napoli e Caserta i valori mostrano valori differenti tra le due realtà.

La provincia di Caserta ha valori di reddito pro capite inferiore sia alla provincia di Napoli che alla regione Campania. La provincia di Napoli mostra valori superiori alla media regionale.

Tabella 6-2. Redditi Irpef della Provincia di Napoli

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dichiar.	Media/ Pop.	% Reg.le
2010	1.528.394	3.080.873	49,6%	26.477.738.763	17.324	8.594	49,1%
2011	1.514.147	3.053.247	49,6%	26.526.093.137	17.519	8.688	49,0%
2012	1.505.096	3.055.339	49,3%	26.508.727.282	17.613	8.676	48,9%
2013	1.510.538	3.127.390	48,3%	26.786.370.389	17.733	8.565	49,0%
2014	1.512.161	3.118.149	48,5%	27.088.008.987	17.913	8.687	49,2%
2015	1.526.786	3.113.898	49,0%	27.605.696.654	18.081	8.865	49,3%

Tabella 6-3. Redditi Irpef della Provincia di Caserta

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dichiar.	Media/ Pop.	% Reg.le
2010	479.648	916.467	52,3%	7.353.273.511	15.331	8.024	15,4%
2011	476.523	905.188	52,6%	7.405.592.606	15.541	8.181	15,4%
2012	478.369	908.784	52,6%	7.435.551.437	15.544	8.182	15,5%
2013	482.564	923.113	52,3%	7.592.828.714	15.734	8.225	15,7%
2014	480.064	924.614	51,9%	7.615.175.064	15.863	8.236	15,6%
2015	483.199	924.414	52,3%	7.803.813.527	16.150	8.442	16,6%

Di seguito si riportano i dati relativi ai redditi Irpef dichiarati, rispettivamente, nei cinque Comuni di Acerra, Afragola, Casalnuovo di Napoli, Casoria e San Felice a Cancellò.

Tabella 6-4. Redditi Irpef del Comune di Acerra (provincia NA)

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dich.	Media/ Pop.
2010	26.799	56.177	47,7%	402.017.521	15.001	7.156
2011	27.370	56.570	48,4%	412.162.871	15.059	7.286
2012	27.246	56.909	47,9%	412.157.242	15.127	7.242
2013	27.631	59.436	46,5%	422.078.711	15.276	7.101
2014	27.226	59.578	45,7%	422.229.183	15.508	7.087
2015	27.737	59.573	46,6%	440.455.916	15.880	7.394

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	63 di 130

Il comune di Acerra mostra valori inferiori sia alle medie regionali che provinciali

Tabella 6-5. Redditi Irpef del Comune di Afragola (NA)

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dich.	Media/ Pop.
2010	26.991	63.981	42,2%	378.918.497	14.039	5.922
2011	26.491	63.766	41,5%	377.718.262	14.258	5.924
2012	26.188	63.674	41,1%	374.803.783	14.312	5.886
2013	26.407	65.489	40,3%	376.236.919	14.248	5.745
2014	26.071	65.290	39,9%	375.586.089	14.406	5.753
2015	26.705	65.057	41,0%	389.429.516	14.583	5.986

Per quanto riguarda il reddito medio ai fini Irpef il comune di Afragola ci mostra valori inferiori alla provincia di Napoli e anche al comune di Acerra.

Tabella 6-6. Redditi Irpef del Comune di Casalnuovo di Napoli (NA)

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dich.	Media/ Pop.
2010	21.868	50.724	43,1%	333.648.350	15.257	6.578
2011	22.020	48.542	45,4%	337.055.146	15.307	6.944
2012	22.104	48.542	45,5%	343.717.077	15.550	7.081
2013	22.457	50.114	44,8%	347.548.808	15.476	6.935
2014	22.271	50.046	44,5%	345.881.931	15.531	6.911
2015	22.624	49.855	45,4%	358.347.655	15.843	7.190

Anche il comune di Casalnuovo di Napoli ha i valori del reddito medio ai fini irpef inferiori a quelli dichiarati nella provincia di Napoli, in linea con quelli del comune di Acerra.

Tabella 6-7. Redditi Irpef del Comune Casoria (NA)

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dich.	Media/ Pop.
2010	36.767	79.562	46,2%	575.328.240	15.648	7.231
2011	36.505	78.433	46,5%	577.431.482	15.818	7.362
2012	36.305	78.229	46,4%	579.750.608	15.969	7.411
2013	36.719	78.144	47,0%	587.345.026	15.996	7.516
2014	35.984	77.874	46,2%	583.300.100	16.210	7.490
2015	36.560	77.642	47,1%	599.047.636	16.385	7.716

Anche il comune di Casoria presenta valori inferiori rispetto a quelli medi provinciali (NA), ma più alti degli altri comuni della stessa provincia oggetto del presente monitoraggio.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	64 di 130

Tabella 6-8. Redditi Irpef del Comune San Felice a Canello (CE)

Anno	Dichiar.	Pop. al 31/12	%Pop.	Importo (€)	Media/ Dich.	Media/ Pop.
2010	9.156	17.675	51,8%	117.876.409	12.874	6.669
2011	9.028	17.063	52,9%	118.202.708	13.093	6.927
2012	9.037	17.141	52,7%	119.736.968	13.250	6.985
2013	9.173	17.501	52,4%	122.428.203	13.347	6.995
2014	9.224	17.572	52,5%	124.945.612	13.546	7.110
2015	9.379	17.568	53,5%	128.998.212	13.754	7.343

Il comune di San Felice a Canello è quello che mostra i valori di reddito dichiarato ai fini irpef più basso, sia rispetto ai dati della provincia di Caserta, che di tutti gli altri comuni interessati dalla tratta.

6.2.2 Istruzione

Per quel che riguarda il tema dell'istruzione, è stato possibile indagare il livello di istruzione conseguito dalla popolazione in età attiva, nonché la situazione relativa alle Università Campane.

Le informazioni utilizzate per le elaborazioni successive sono tratte dal *data warehouse* delle statistiche prodotte dall'Istat "*I.Stat*", un patrimonio informativo completo ed omogeneo, unico per la statistica italiana.²

Le statistiche territoriali consultate sono quelle relative al tema: "*Istruzione e formazione*".

I dati statistici corrispondenti sono disaggregati sino al livello regionale.

In prima battuta, le tabelle e i grafici successivi riportano l'andamento della popolazione in età attiva (15 anni e oltre e 25-64 anni) per titolo di studio conseguito dal 2009 al 2016.

Tabella 6-9. Popolazione di 15 anni e oltre per titolo di studio – Regione Campania

Titolo di studio	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
------------------	------	------	------	------	------	------	------	------

² Consultabile on line all'indirizzo: <http://dati.istat.it>

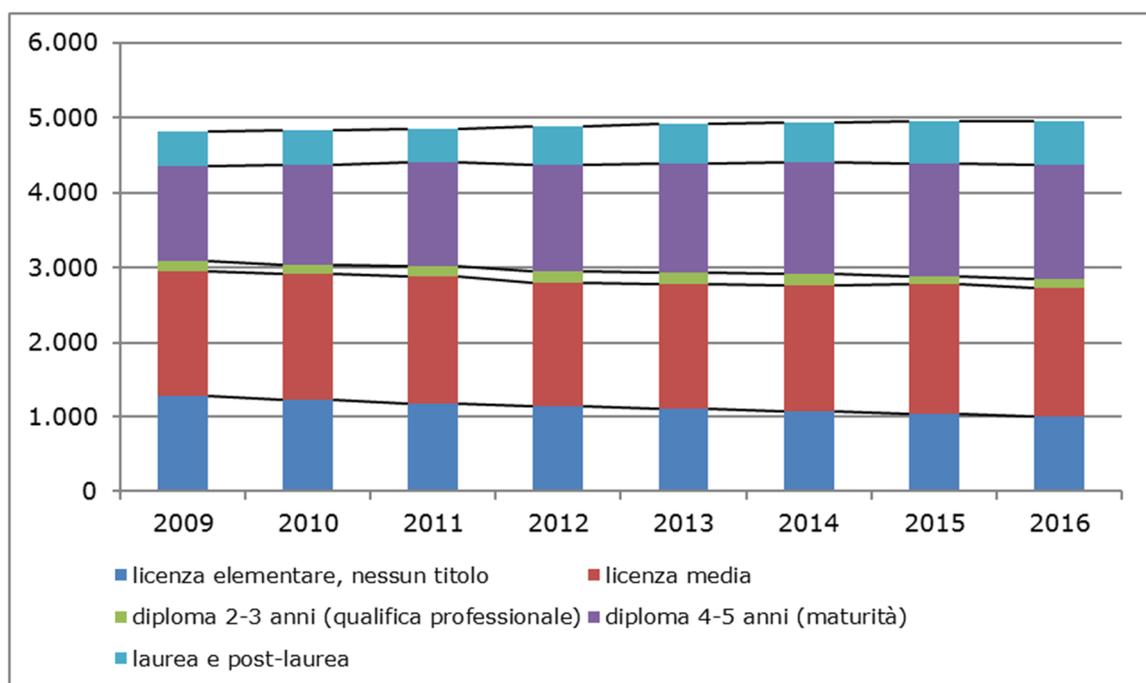
 ITAFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	65 di 130

Licenza elementare, nessun titolo	1277	1221	1176	1135	1104	1065	1036	1005
Licenza media	1679	1696	1706	1664	1677	1707	1739	1731
Diploma 2-3 anni (qualifica profess.le)	126	116	129	157	156	147	112	118
Diploma 4-5 anni (maturità)	1272	1335	1394	1420	1443	1479	1494	1511
Laurea e post-laurea	457	467	453	507	532	543	566	583
Totale	4811	4835	4859	4883	4913	4941	4947	4947

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Volendo raffigurare la situazione richiamata dai dati in tabella, si ottiene il seguente grafico.

Figura 6-11. Rappresentazione della **popolazione campana** di 15 anni e oltre per titolo di studio

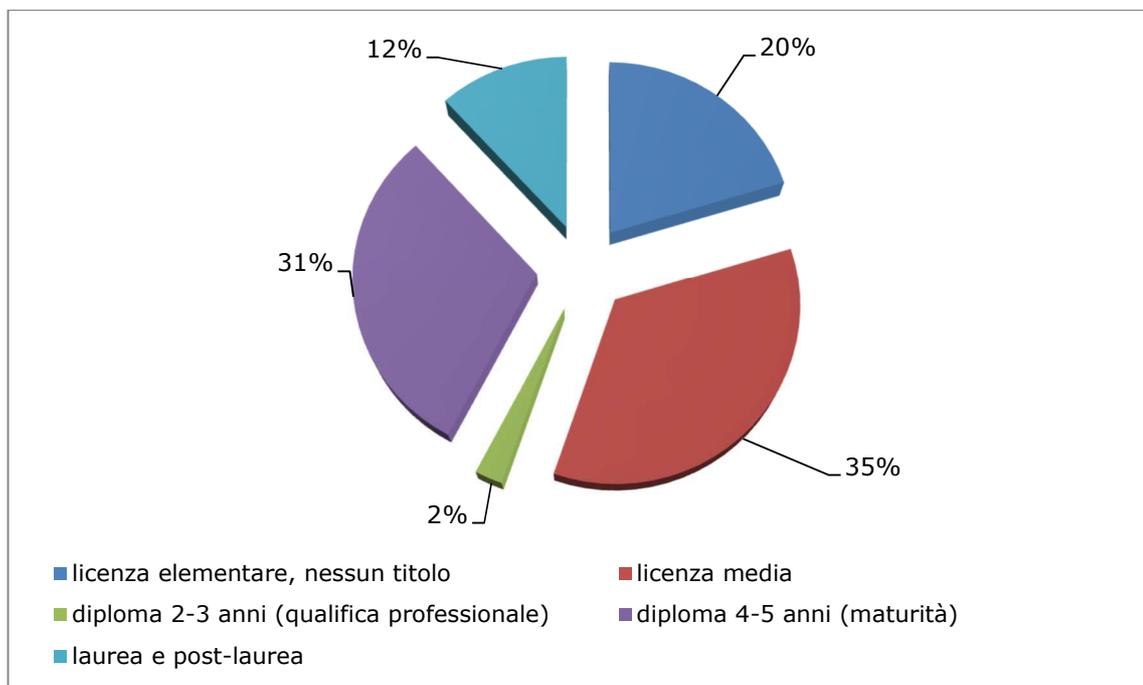


Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	66 di 130

È così possibile rendere evidente, che a partire dall'anno 2012 assistiamo ad un leggero costante aumento dei titoli di studio più elevati, ed una diminuzione dei titoli di studio bassi. Concentrando l'attenzione sull'ultimo anno disponibile (2016), la composizione della popolazione di 15 anni e oltre per titolo è illustrata nel grafico seguente.

Figura 6-12. Composizione della pop. regionale di 15 anni e oltre per titolo di studio. Anno 2016



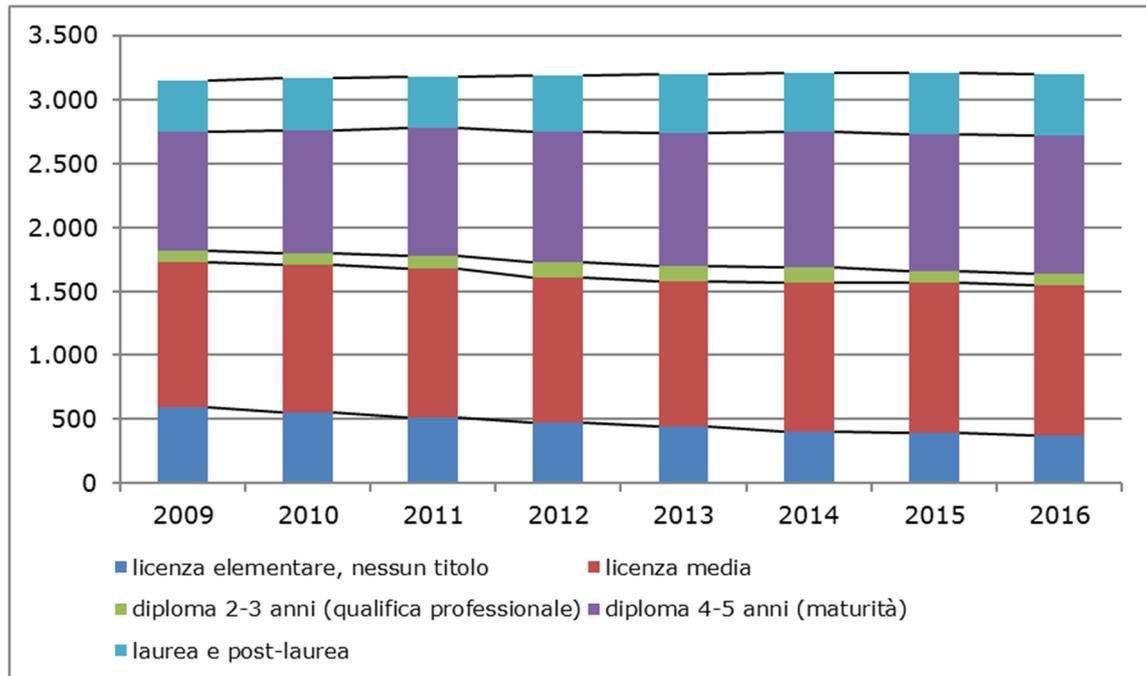
Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Si nota come predomina la popolazione con licenza media, seguita, a distanza di pochi punti, da quella con diploma di maturità, segue la licenza elementare e la laurea.

Restringendo l'analisi alla fascia di età 25-64 anni, intesa come quella che manifesta il maggior potenziale di domanda per il nuovo servizio, pur potendo disporre di soli dati di livello regionale, la situazione che ne deriva è riportata nel grafico seguente.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	67 di 130

Figura 6-13. Rappresentazione della popolazione campana 25-64 anni per titolo di studio

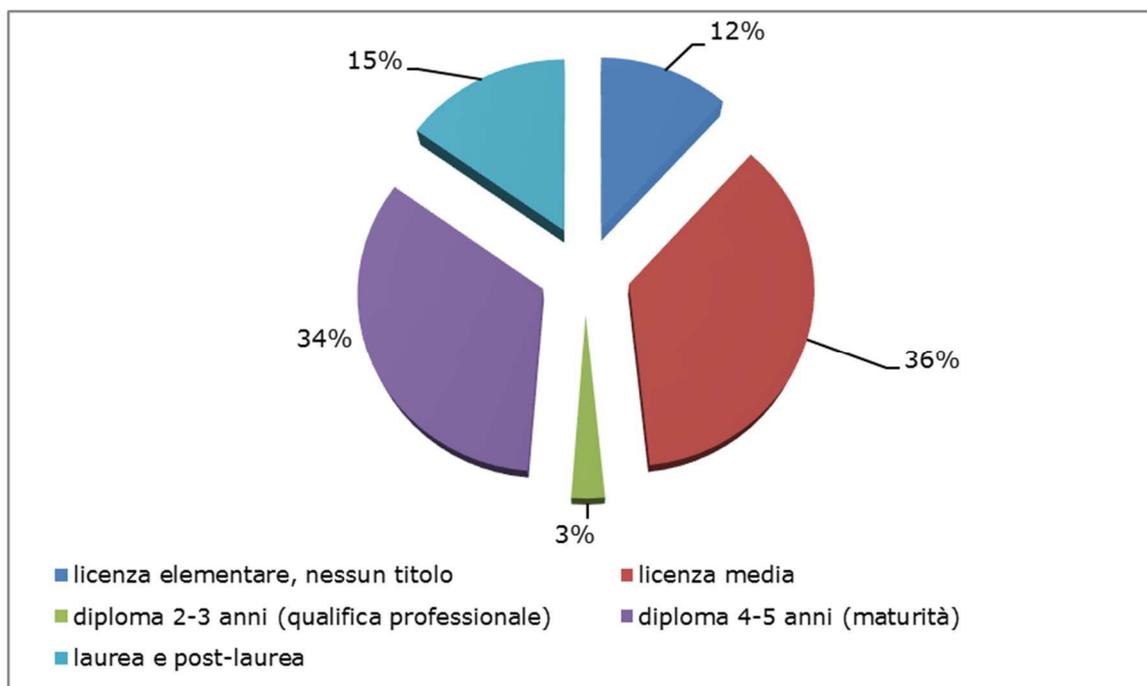


Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Anche in questo caso c'è un costante aumento del livello di scolarità a partire dal 2010. Mantenendo l'attenzione sull'ultimo anno di rilevazione, vale il grafico successivo.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	68 di 130

Figura 6-14. Composizione della popolazione regionale 25-64 anni per titolo di studio. Anno 2016



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Nella consapevolezza che si tratta di dati regionali, se guardiamo ai titoli di studio, si può nondimeno notare un'aumentata incidenza dei titoli che, almeno potenzialmente, sono alla base di un'attività lavorativa o di un percorso di studi universitari. La percentuale regionale di laureati è inferiore a quella nazionale.

Ai fini del presente documento diviene interessante approfondire il quadro universitario, in modo tale da ricostruire le potenzialità della nuova offerta di infrastruttura e di servizio in relazione alla mobilità locale per motivi di studio.

In questo caso i dati di base sono resi disponibili dal Ministero dell'Università e della Ricerca (MIUR) - Ufficio di Statistica, grazie all'Indagine sull'Istruzione Universitaria³.

³ Consultabile on line all'indirizzo: <http://statistica.miur.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	69 di 130

Nella Regione Campania sono presenti più Atenei, quali:

- a) Università degli Studi di Napoli Federico II
- b) Università degli Studi di Napoli “Parthenope”
- c) Università degli Studi di Napoli “L’Orientale”
- d) Università degli Studi Suor Orsola Benincasa-Napoli
- e) Università Napoli II
- f) Università degli Studi di Salerno
- g) Università degli Studi del Sannio di Benevento
- h) Università Telematica “Giustino Fortunato”
- i) Università Telematica Pegaso

Relativamente all’anno accademico 2015-2016, l’Indagine del MIUR segnala, per ciascun Ateneo, il numero di iscritti di seguito riportati in termini globali, per tutte le tipologie di facoltà e di corso.

Tabella 6-10. Iscritti **Atenei Campani** nell'anno accademico 2015-2016

Atenei Campani	N. iscritti	% sul Tot.
Università degli Studi di Napoli Federico II	75.982,00	41,5%
Università degli Studi di Napoli “Parthenope”	13.507,00	7,4%
Università degli Studi di Napoli “L’Orientale”	10.486,00	5,7%
Università degli Studi Suor Orsola Benincasa-Napoli	8.019,00	4,3%
Università Napoli II	25.841,00	14,2%
Università degli Studi di Salerno	34.769,00	19,0%
Università degli Studi del Sannio di Benevento	5.470,00	3,0%
Università Telematica “Giustino Fortunato”	774,00	0,4%
Università Telematica Pegaso	7.963,00	4,5%
TOTALE	182.811,00	100,0%

Fonte: MIUR - Ufficio di Statistica, Indagine sull'Istruzione Universitaria

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	70 di 130

La prima delle successive tabelle mostra il numero totale di iscritti agli Atenei campani per sede didattica del Corso (sigla della Provincia), con riferimento all'anno accademico 2015-2016.

Tabella 6-11. Iscritti Università Campane (a.a. 2015-2016)

Ateneo	Sede didattica del Corso	Iscritti tot.
Università Napoli Federico II	NA	75732
	AV	172
	SA	78
Federico II Totale		75.982
Università Napoli Parthenope	NA	13.426
	LT	26
	PZ	55
Parthenope Totale		13.507
Università Napoli l'Orientale	NA	10.486
L'Orientale Totale		10.486
Napoli Benincasa	NA	7.616
	SA	403
Napoli Benincasa Totale		8.019
Napoli II	NA	4.554
	CE	20.490
	BN	68
	AV	683
	PA	46
Napoli II Totale		25.841
Salerno	SA	34.142
	NA	627
Salerno Totale		34.769
Sannio	BN	5.451
	AV	19
Sannio Totale		5.470
Giustino Fortunato	BN	774
Giustino Fortunato Totale		774

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	71 di 130

Ateneo	Sede didattica del Corso	Iscritti tot.
Pegaso	NA	7.963
Pegaso Totale		7.963

Fonte: elaborazione su dati MIUR - Ufficio di Statistica, Indagine sull'Istruzione Universitaria

Pur tenendo conto che diversi corsi hanno luogo in Comuni differenti, i dati della tabella relativi al numero di iscritti per sede confermano che i vari corsi si svolgono prioritariamente nella sede principale di ciascun comune.

La tabella seguente illustra la provenienza territoriale degli studenti iscritti.

Tabella 6-12. Sedi degli Atenei e provenienza degli studenti iscritti (a.a. 2015-2016)

Ateneo	Sede principale	Totale Iscritti 2015-2016	Provincia di provenienza	% rispetto agli iscritti
Università di Salerno	Salerno	34.769		
			Salerno	62%
			Avellino	15%
			Napoli	14%
			Altre Provincie	10%
Napoli II	Caserta	25.841		
			Caserta	66%
			Napoli	24%
			Altre Provincie	10%
Università del Sannio	Benevento	5.470		
Giustino Fortunato		774		
			Benevento	51%
			Avellino	32%
			Altre Provincie	17%
Federico II	Napoli	75.982		
Parthenope		13.507		
L'Orientale		10.486		
Benincasa		8.019		
Pegaso		7.963		
			Napoli	70%

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	72 di 130

	Caserta	10%
	Salerno	8%
	Altre Provincie	12%

Fonte: elaborazione su dati MIUR - Ufficio di Statistica, Indagine sull'Istruzione Universitaria

6.2.3 Salute

Per quel che concerne il tema della salute, sono state prese in considerazione le affezioni legate alle malattie respiratorie, individuate come suscettibili di essere oggetto di impatto, a mero livello potenziale, delle attività associate all'intervento, in specie in fase di cantiere.

I dati di base per le elaborazioni successive sono forniti da Istat, grazie al data warehouse delle statistiche prodotte dall'Istituto "I.Stat".⁴

Il livello di aggregazione territoriale a cui è stato possibile effettuare le estrazioni di interesse è del tipo: nazionale, subnazionale (Sud Italia), regionale (Regione Campania).

I dati si fermano al livello regionale.

La situazione è illustrata di seguito

Tabella 6-13. Tasso di mortalità per malattie respiratorie

Territorio	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Italia	66,02	63,99	68,28	72,78	68,62	68,33
Sud	60,27	57,01	61,58	61,92	58,68	58,33
Campania	53,75	52,03	54,92	55,49	54,42	52,23

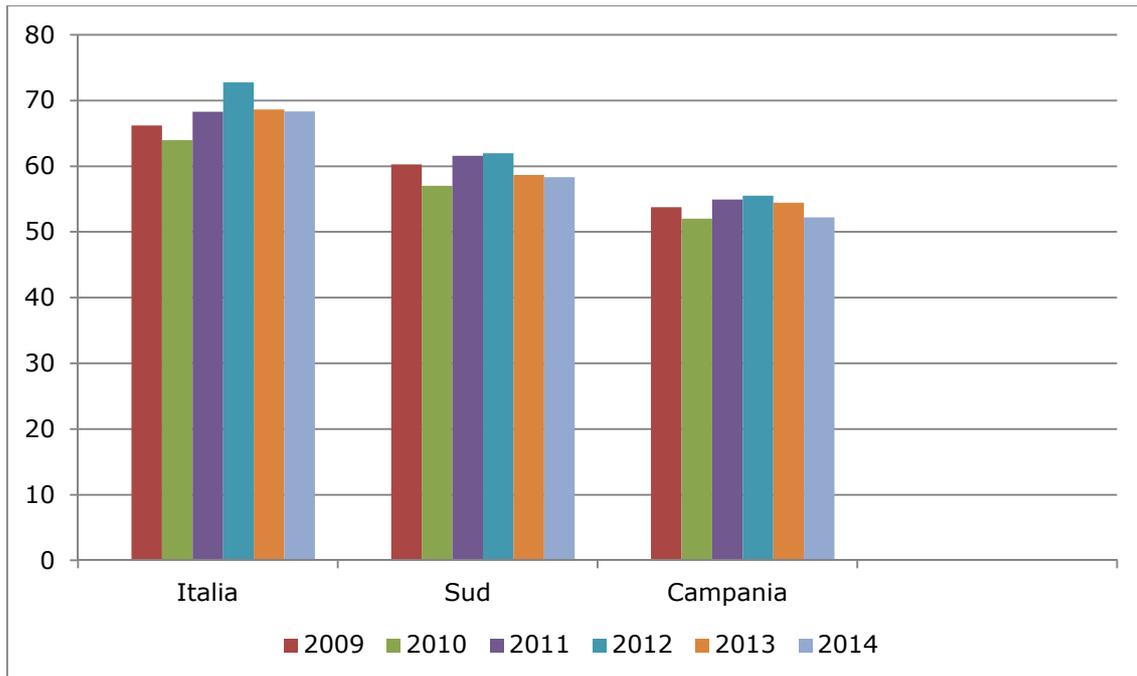
Fonte: Istat, Indagine sulle cause di morte, <http://dati.istat.it>

Il grafico successivo mostra l'andamento dei tassi indagati.

⁴ Consultabile on line all'indirizzo: <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	73 di 130

Figura 6-15. Andamento del tasso di mortalità per malattie respiratorie



Fonte: elaborazioni su dati Istat, Indagine sulle cause di morte, <http://dati.istat.it>

Ovviamente, le cause che stanno all'origine di tali tassi possono essere molteplici e non trovano una risposta nelle rilevazioni statistiche di Istat. Come informazione ulteriore è possibile richiamare altresì la suddivisione dei *tassi di mortalità per sesso*.

Anche in questo caso i dati si fermano al livello regionale.

Tabella 6-14. Tasso di mortalità per malattie respiratorie - Maschi

Territorio	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Italia	76,24	73,85	78,29	81,70	76,35	76,38
Sud	75,35	72,62	76,87	76,70	71,89	70,21
Campania	65,98	65,71	67,73	67,97	65,89	61,69

Fonte: Istat, Indagine sulle cause di morte, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	74 di 130

Tabella 6-15. Tasso di mortalità per malattie respiratorie - Femmine

Territorio	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Italia	56,74	54,71	58,92	64,43	61,35	60,75
Sud	46,05	42,29	47,16	48,12	46,21	47,09
Campania	42,24	39,17	42,87	43,76	43,61	43,31

Fonte: Istat, Indagine sulle cause di morte, <http://dati.istat.it>

Con particolare riguardo ai contesti territoriali la maggiore incidenza di mortalità per malattie respiratorie fra gli uomini rispetto alle donne potrebbe lasciare presagire un certo contributo delle componenti ambientali sulla salute delle popolazioni indagate, stante la più elevata partecipazione al mondo del lavoro degli uni rispetto alle altre.

Nondimeno, come detto, le motivazioni non sono esplicitate, pertanto non possono escludersi cause biologiche o comportamentali legate ai differenti sessi.

Ad ogni modo, per quanto riguarda gli impatti potenziali che potrebbero derivare alla popolazione residente in area locale dalle attività di realizzazione del progetto, occorrerà individuare degli indicatori più confacente allo scopo.

6.3 ANALISI DEL CONTESTO ECONOMICO-PRODUTTIVO

Ai fini dell'analisi del contesto economico alla scala locale (Comuni coinvolti dalla realizzazione dell'opera) si sono utilizzati i dati più recenti disponibili da fonte ufficiale.

Questi sono forniti direttamente da InfoCamere, attraverso Movimprese, l'analisi statistica trimestrale della nati-mortalità delle imprese condotta per conto di Unioncamere sugli archivi di tutte le Camere di Commercio italiane.

In particolare, l'archivio sul Web, attivo dal 1997, consente l'accesso ai dati delle imprese registrate, attive, iscritte e cessate a partire dal primo trimestre 1995⁵.

I dati, benché aggiornati al 2° trimestre 2017, sono aggregati al livello provinciale.

Si riportano nelle tabelle successive le estrazioni per la Regione Campania e le Province interessate dal progetto.

⁵ Sito web: <http://www.infocamere.it/movimprese>

 ITOLFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	75 di 130	

Tabella 6-16. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in **Regione Campania**

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
A	Totale Sezione A	61545	60678	12,60%
	A 01 Coltivazioni agricole e produzione di prodotti animali, caccia e servizi connessi	60418	59632	
	A 02 Silvicoltura ed utilizzo di aree forestali	745	711	
	A 03 Pesca e acquacoltura	382	335	
B	Totale Sezione B	276	199	0,04%
	B 05 Estrazione di carbone (esclusa torba)	4	2	
	B 06 Estrazione di petrolio greggio e di gas naturale	7	5	
	B 07 Estrazione di minerali metalliferi	7	3	
	B 08 Altre attività di estrazione di minerali da cave e miniere	255	187	
	B 09 Attività dei servizi di supporto all'estrazione	3	2	
C	Totale Sezione C	47122	39081	8,11%
	C 10 Industrie alimentari	8167	7101	
	C 11 Industria delle bevande	511	419	
	C 12 Industria del tabacco	22	14	
	C 13 Industrie tessili	1043	854	
	C 14 Confezione di articoli di abbigliamento; confezione di articoli in pelle e pelliccia	57139	4626	
	C 15 Fabbricazione di articoli in pelle e simili	3605	2737	
	C 16 Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	3006	2625	
	C 17 Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	516	387	
	C 18 Stampa e riproduzione di supporti registrati	1723	1446	
	C 19 Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	118	87	
	C 20 Fabbricazione di prodotti chimici	686	509	
	C 21 Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	70	48	
	C 22 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	932	718	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
C 23	Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	2880	2374	
C 24	Metallurgia	443	324	
C 25	Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	7579	6380	
C 26	Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi	693	509	
C 27	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	908	687	
C 28	Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature n.c.a.	1292	975	
C 29	Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	270	181	
C 30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	645	497	
C 31	Fabbricazione di mobili	1228	958	
C 32	Altre industrie manifatturiere	2695	2477	
C 33	Riparaz., manutenz. e installaz. di macchine e apparecchiature	2351	2148	
D	Totale Sezione D	625	570	0,12%
D 35	Fornitura Di Energia Elettrica, Gas, Vapore E Aria Condizionata	625	570	
E	Totale Sezione E	1274	1019	0,21%
E 36	Raccolta, Trattamento E Fornitura Di Acqua	82	57	
E 37	Gestione delle reti fognarie	108	92	
E 38	Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali	952	767	
E 39	Attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	132	103	
F	Totale Sezione F	68293	58592	12,17%
F 41	Costruzione di edifici	36945	29970	
F 42	Ingegneria civile	1577	1322	
F 43	Lavori di costruzione specializzati	29771	27300	
G	Totale Sezione G	204405	186065	38,64%
G 45	Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	17830	16299	
G 46	Commercio all'ingrosso (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	62761	54315	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
G 47	Commercio al dettaglio (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	123814	115451	
H	Totale Sezione H	15912	13643	2,83%
H 49	Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	11274	9752	
H 50	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	337	226	
H 51	Trasporto aereo	29	16	
H 52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	3594	3028	
H 53	Servizi postali e attività di corriere	678	621	
I	Totale Sezione I	39886	36140	7,50%
I 55	Alloggio	4617	4122	
I 56	Attività dei servizi di ristorazione	35269	32018	
J	Totale Sezione J	10418	9098	1,90%
J 58	Attività editoriali	897	720	
J 59	Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	749	643	
J 60	Attività di programmaz. e trasmissione	249	186	
J 61	Telecomunicazioni	1131	1044	
J 62	Produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	3422	2995	
J 63	Attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	3970	3510	
K	Totale Sezione K	10025	9272	1,93%
K 64	Attività di servizi finanziari (escluse le assicurazioni e i fondi pensione)	1066	746	
K 65	Assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione (escluse le assicurazioni sociali obbligatorie)	94	56	
K 66	Attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	8865	8470	
L	Totale Sezione L	10204	8842	1,84%
L 68	Attività Immobiliari	10204	8842	
M	Totale Sezione M	13198	11633	2,43%
M 69	Attività legali e contabilità	753	649	
M 70	Attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale	3243	2882	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
M 71	Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi tecniche	1862	1592	
M 72	Ricerca scientifica e sviluppo	429	371	
M 73	Pubblicità e ricerche di mercato	2414	2104	
M 74	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	4401	3941	
M 75	Servizi veterinari	96	94	
N	Totale Sezione N	15901	14176	2,95%
N 77	Attività di noleggio e leasing operativo	2339	2068	
N 78	Attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	61	52	
N 79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	1775	1557	
N 80	Servizi di vigilanza e investigazione	501	416	
N 81	Attività di servizi per edifici e paesaggio	5045	4552	
N 82	Attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	6200	5531	
O	Totale Sezione O	15	11	0,00%
O 84	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	15	11	
P	Totale Sezione P	3221	2911	0,60%
P 85	Istruzione	3221	2911	
Q	Totale Sezione Q	4659	4071	0,85%
Q 86	Assistenza sanitaria	2851	2458	
Q 87	Servizi di assistenza sociale residenziale	581	530	
Q 88	Assistenza sociale non residenziale	1227	1083	
R	Totale Sezione R	7545	6729	1,40%
R 90	Attività creative, artistiche e di intrattenimento	1251	1053	
R 91	Attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	95	80	
R 92	Attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	1548	1418	
R 93	Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	4651	4178	
S	Totale Sezione S	19071	18343	3,81%

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	79 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
S 94	Attività di organizzazioni associative	339	312	
S 95	Riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa	2578	2471	
S 96	Altre attività di servizi per la persona	16154	15560	
T	Totale Sezione T	3	3	0,00%
T 97	Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico	1	1	
T98	Produzione di beni e servizi per uso proprio familiare	2	2	
NC	Totale Sezione NC	48500	352	0,07%
NC	Imprese non classificate	48500	352	
TOTALE COMPLESSIVO		582098	481428	100,00%

Tabella 6-17. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in Prov. di Napoli

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
A	Totale Sezione A	9666	9431	3,99%
A 01	Coltivazioni agricole e produzione di prodotti animali, caccia e servizi connessi	9368	9173	
A 02	Silvicoltura ed utilizzo di aree forestali	57	48	
A 03	Pesca e acquacoltura	241	210	
B	Totale Sezione B	82	53	0,02%
B 05	Estrazione di carbone (esclusa torba)	3	1	
B 06	Estrazione di petrolio greggio e di gas naturale	4	3	
B 07	Estrazione di minerali metalliferi	6	2	
B 08	Altre attività di estrazione di minerali da cave e miniere	67	46	
B 09	Attività dei servizi di supporto all'estrazione	2	1	
C	Totale Sezione C	24477	19691	8,32%
C 10	Industrie alimentari	3529	3071	
C 11	Industria delle bevande	243	194	
C 12	Industria del tabacco	3	2	
C 13	Industrie tessili	638	522	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
C 14	Confezione di articoli di abbigliamento; confezione di articoli in pelle e pelliccia	3735	2970	
C 15	Fabbricazione di articoli in pelle e simili	2136	1541	
C 16	Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	1225	1019	
C 17	Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	318	237	
C 18	Stampa e riproduzione di supporti registrati	919	743	
C 19	Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	68	48	
C 20	Fabbricazione di prodotti chimici	369	256	
C 21	Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	48	33	
C 22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	462	352	
C 23	Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	1120	894	
C 24	Metallurgia	256	187	
C 25	Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	3817	3084	
C 26	Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi elettromedicali, apparecchi di misurazione e di orologi	378	248	
C 27	Fabbricazione di apparecchiature elettriche ed apparecchiature per uso domestico non elettriche	447	311	
C 28	Fabbricazione di macchinari ed apparecchiature n.c.a.	611	428	
C 29	Fabbricazione di autoveicoli, rimorchi e semirimorchi	92	59	
C 30	Fabbricazione di altri mezzi di trasporto	479	362	
C 31	Fabbricazione di mobili	647	476	
C 32	Altre industrie manifatturiere	1578	1425	
C 33	Riparaz., manutenz. e installaz. di macchine e apparecchiature	1359	1223	
D	Totale Sezione D	275	238	0,1%
D 35	Fornitura Di Energia Elettrica, Gas, Vapore E Aria Condizionata	275	238	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
E	Totale Sezione E	646	491	0,2%
E 36	Raccolta, Trattamento E Fornitura Di Acqua	34	19	
E 37	Gestione delle reti fognarie	55	44	
E 38	Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti; recupero dei materiali	490	378	
E 39	Attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti	67	50	
F	Totale Sezione F	32968	27629	11,67%
F 41	Costruzione di edifici	16622	12949	
F 42	Ingegneria civile	616	487	
F 43	Lavori di costruzione specializzati	15730	14193	
G	Totale Sezione G	119539	107198	45,25%
G 45	Commercio all'ingrosso e al dettaglio e riparazione di autoveicoli e motocicli	8927	8075	
G 46	Commercio all'ingrosso (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	41185	35202	
G 47	Commercio al dettaglio (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	69427	63921	
H	Totale Sezione H	9134	7719	3,25%
H 49	Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	6021	5138	
H 50	Trasporto marittimo e per vie d'acqua	291	189	
H 51	Trasporto aereo	23	13	
H 52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	2380	1996	
H 53	Servizi postali e attività di corriere	419	383	
I	Totale Sezione I	19966	18135	7,66%
I 55	Alloggio	2427	2139	
I 56	Attività dei servizi di ristorazione	17539	15996	
J	Totale Sezione J	6072	5195	2,2%
J 58	Attività editoriali	563		
J 59	Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	480	397	
J 60	Attività di programmaz. e trasmissione	132	92	
J 61	Telecomunicazioni	785	730	

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	82 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
J 62	Produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	2130	1847	
J 63	Attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	1982	1705	
K	Totale Sezione K	5365	4884	2,06%
K 64	Attività di servizi finanziari (escluse le assicurazioni e i fondi pensione)	737	522	
K 65	Assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione (escluse le assicurazioni sociali obbligatorie)	59	32	
K 66	Attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	4569	4330	
L	Totale Sezione L	6141	5294	2,24%
L 68	Attività Immobiliari	6141	5294	
M	Totale Sezione M	7354	6409	2,7%
M 69	Attività legali e contabilità	393	337	
M 70	Attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale	1886	1692	
M 71	Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi tecniche	856	702	
M 72	Ricerca scientifica e sviluppo	243	216	
M 73	Pubblicità e ricerche di mercato	1501	1291	
M 74	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	2423	2119	
M 75	Servizi veterinari	52	52	
N	Totale Sezione N	9498	8404	3,54%
N 77	Attività di noleggio e leasing operativo	1306	1143	
N 78	Attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	37	34	
N 79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	1189	1040	
N 80	Servizi di vigilanza e investigazione	298	239	
N 81	Attività di servizi per edifici e paesaggio	2658	2395	
N 82	Attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	4010	3553	
O	Totale Sezione O	9	6	0%
O 84	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	9	6	

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	83 di 130	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
P	Totale Sezione P	1649	1458	0,61%
	P 85 Istruzione	1649	1458	
Q	Totale Sezione Q	2397	2069	0,86%
	Q 86 Assistenza sanitaria	1645	1390	
	Q 87 Servizi di assistenza sociale residenziale	275	246	
	Q 88 Assistenza sociale non residenziale	477	433	
R	Totale Sezione R	4042	3564	1,5%
	R 90 Attività creative, artistiche e di intrattenimento	668	557	
	R 91 Attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	40	36	
	R 92 Attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	931	842	
	R 93 Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	2403	2129	
S	Totale Sezione S	9357	8917	3,77%
	S 94 Attività di organizzazioni associative	269	246	
	S 95 Riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa	1256	1184	
	S 96 Altre attività di servizi per la persona	7832	7487	
T	Totale Sezione T	0	0	0,0%
	T 97 Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico	0	0	
	T98 Produzione di beni e servizi per uso proprio familiare	0	0	
NC	Totale Sezione NC	22452	162	0,06%
	NC Imprese non classificate	22452	162	
TOTALE COMPLESSIVO		291089	236947	100,0%

Tabella 6-18. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in **Prov. di Caserta**

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
A	Totale Sezione A	12.121	12.003	15,68%
	A 01 Coltivazioni agricole e produzione di prodotti animali, caccia e servizi connessi	11.939	11.825	
	A 02 Silvicultura ed utilizzo di aree forestali	165	162	

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	84 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
A 03	Pesca e acquacoltura	17	16	
B	Totale Sezione B	87	71	0,09%
B 05	Estrazione di carbone (esclusa torba)	0	0	
B 06	Estrazione di petrolio greggio e di gas naturale	1	1	
B 07	Estrazione di minerali metalliferi	1	1	
B 08	Altre attività di estrazione di minerali da cave e miniere	84	68	
B 09	Attività dei servizi di supporto all'estrazione	1	1	
C	Totale Sezione C	6.309	5.468	7,14%
C 10	Industrie alimentari	1.209	1.064	
C 11	Industria delle bevande	65	53	
C 12	Industria del tabacco	6	1	
C 13	Industrie tessili	133	104	
C 14	Confezione di articoli di abbigliamento; confezione di articoli in pelle e pelliccia	565	493	
C 15	Fabbricazione di articoli in pelle e simili	537	458	
C 16	Industria del legno e dei prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); fabbricazione di articoli in paglia e materiali da intreccio	452	403	
C 17	Fabbricazione di carta e di prodotti di carta	59	43	
C 18	Stampa e riproduzione di supporti registrati	188	173	
C 19	Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio	10	7	
C 20	Fabbricazione di prodotti chimici	99	86	
C 21	Fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	10	8	
C 22	Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche	118	97	
C 23	Fabbricazione di altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi	416	353	
C 24	Metallurgia	72	56	
C 25	Fabbricazione di prodotti in metallo (esclusi macchinari e attrezzature)	1.057	924	
C 26	Fabbricazione di computer e prodotti di elettronica e ottica; apparecchi	99	81	

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	85 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)	Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
C 27	201	166	
C 28	147	123	
C 29	41	29	
C 30	45	35	
C 31	133	108	
C 32	349	324	
C 33	298	279	
D	76	72	0,09%
D 35	76	72	
E	208	176	0,23%
E 36	8	7	
E 37	19	18	
E 38	164	137	
E 39	17	14	
F	13483	11804	15,42%
F 41	8939	7652	
F 42	390	337	
F 43	4154	3815	
G	30.169	28.407	37,11%
G 45	2804	2617	
G 46	7124	6456	
G 47	20241	19334	
H	1874	1663	2,17%
H 49	1449	1292	
H 50	2	1	

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
H 51	Trasporto aereo	0	0	
H 52	Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti	341	294	
H 53	Servizi postali e attività di corriere	82	76	
I	Totale Sezione I	5709	5233	6,84%
I 55	Alloggio	300	266	
I 56	Attività dei servizi di ristorazione	5409	4967	
J	Totale Sezione J	1170	1070	1,40%
J 58	Attività editoriali	59	53	
J 59	Attività di produzione cinematografica, di video e di programmi televisivi, di registrazioni musicali e sonore	67	63	
J 60	Attività di programmaz. e trasmissione	19	14	
J 61	Telecomunicazioni	150	144	
J 62	Produzione di software, consulenza informatica e attività connesse	344	310	
J 63	Attività dei servizi d'informazione e altri servizi informatici	531	486	
K	Totale Sezione K	1336	1284	1,68%
K 64	Attività di servizi finanziari (escluse le assicurazioni e i fondi pensione)	90	75	
K 65	Assicurazioni, riassicurazioni e fondi pensione (escluse le assicurazioni sociali obbligatorie)	11	9	
K 66	Attività ausiliarie dei servizi finanziari e delle attività assicurative	1235	1200	
L	Totale Sezione L	1075	981	1,28%
L 68	Attività Immobiliari	1075	981	
M	Totale Sezione M	1654	1481	1,93%
M 69	Attività legali e contabilità	86	77	
M 70	Attività di direzione aziendale e di consulenza gestionale	345	298	
M 71	Attività degli studi di architettura e d'ingegneria; collaudi ed analisi tecniche	287	248	
M 72	Ricerca scientifica e sviluppo	54	46	
M 73	Pubblicità e ricerche di mercato	308	275	
M 74	Altre attività professionali, scientifiche e tecniche	562	526	

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	87 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
M 75	Servizi veterinari	12	11	
N	Totale Sezione N	1935	1768	2,31%
N 77	Attività di noleggio e leasing operativo	251	227	
N 78	Attività di ricerca, selezione, fornitura di personale	5	4	
N 79	Attività dei servizi delle agenzie di viaggio, dei tour operator e servizi di prenotazione e attività connesse	152	142	
N 80	Servizi di vigilanza e investigazione	64	59	
N 81	Attività di servizi per edifici e paesaggio	743	679	
N 82	Attività di supporto per le funzioni d'ufficio e altri servizi di supporto alle imprese	720	657	
O	Totale Sezione O	4	3	0,00%
O 84	Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria	4	3	
P	Totale Sezione P	595	553	0,72%
P 85	Istruzione	595	553	
Q	Totale Sezione Q	778	704	0,92%
Q 86	Assistenza sanitaria	381	345	
Q 87	Servizi di assistenza sociale residenziale	136	127	
Q 88	Assistenza sociale non residenziale	261	232	
R	Totale Sezione R	1030	957	1,25%
R 90	Attività creative, artistiche e di intrattenimento	108	101	
R 91	Attività di biblioteche, archivi, musei ed altre attività culturali	9	8	
R 92	Attività riguardanti le lotterie, le scommesse, le case da gioco	210	192	
R 93	Attività sportive, di intrattenimento e di divertimento	703	656	
S	Totale Sezione S	2829	2738	3,58%
S 94	Attività di organizzazioni associative	13	12	
S 95	Riparazione di computer e di beni per uso personale e per la casa	408	401	
S 96	Altre attività di servizi per la persona	2408	2325	
T	Totale Sezione T	3	3	0,0%

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	88 di 130

Sezioni e divisioni attività (Ateco 2007)		Registrate	Attive	% Attive su Attive Tot.
T 97	Attività di famiglie e convivenze come datori di lavoro per personale domestico	1	1	
T98	Produzione di beni e servizi per uso proprio familiare	2	2	
NC	Totale Sezione NC	9711	102	0,13%
	NC Imprese non classificate	9711	102	
TOTALE COMPLESSIVO		92156	76541	100,0%

Per quanto riguarda il saldo tra iscrizioni e cessazioni al secondo trimestre 2017 risultano 10.067 nuove iscrizioni sul territorio campano. La variazione delle iscrizioni delle imprese nella regione Campania tra il secondo trimestre 2017 e il secondo trimestre 2016 è in peggioramento con una decrescita del 5,8%. Anche la tendenza nazionale registra un decremento delle iscrizioni del 6,1%. L'elemento negativo delle nuove iscrizioni è mitigato dalla decrescita delle cancellazioni delle imprese (-20,8%), dalle entrate in scioglimento (-10,4%) e dalla diminuzione delle procedure fallimentari (-28,1%, anche se in valori assoluti sono esigui: 260).

Analizzando le iscrizioni di nuove aziende, per le diverse forme societarie, rilevano una decrescita essenzialmente delle società di persone (-16,5%) e delle imprese individuali (-8,8%), mentre aumentano sensibilmente le società di capitali (+1,9%). Lo stesso andamento è seguito a livello nazionale.

Rispetto al settore produttivo dove si registra un valore positivo di iscrizioni si può notare come tutti i settori siano in calo, a parte il comparto dell'Agricoltura, che fa intravedere una crescita. Il settore del Commercio da solo ingloba il 27,5% di tutte le nuove aperture registrate a seguire troviamo il settore dell'Agricoltura e delle Costruzioni (rispettivamente il 9,6% e il 9,1% del totale). A livello nazionale invece l'unico comparto positivo nell'apertura di nuove imprese è quello agricolo.

E' interessante fare un focus sulle imprese "femminili" e "giovanili", il primo dato che emerge è che il dato negativo di nuove aperture è ottenuto da entrambe le "categorie".

Le imprese giovanili sono quelle che maggiormente crescono in termini assoluti (3865 nuove imprese) contro le 2876 delle nuove imprese femminili. Se si guarda alla forma giuridica scelta per le nuove aperture l'impresa individuale presenta valori assoluti preponderanti.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	89 di 130

Un'analisi settoriale evidenzia come la crescita delle nuove iscrizioni per le imprese “giovanili” e “femminili” sia imputabile, in termini percentuali, al settore dell'Agricoltura e in valori assoluti al settore Commerciale.

Analizzando la situazione del saldo tra iscrizioni e cessazioni al secondo trimestre 2017 per le due ex province che hanno parte del loro territorio interessato dall'opera in oggetto possiamo vedere che la ex provincia di Napoli mostra un decremento, rispetto al secondo trimestre 2016, del 9,3%, pertanto maggiore rispetto al dato regionale.

La ex provincia di Caserta, invece, fa registrare un incremento del 8,08%.

Con lo scopo di approfondire il più possibile il contesto economico-produttivo, si è fatto altresì ricorso ad altre fonti, curate ancora da Unioncamere, in collaborazione con l'Istituto Guglielmo Tagliacarne, costituita dall'**Atlante della Competitività delle Province e delle Regioni**, banca dati composta da oltre 500 indicatori a livello provinciale e regioni (con riepiloghi per macro ripartizione e nazionale) organizzati in nove macro-aree (Popolazione e territorio; Il tessuto imprenditoriale; Il mercato del lavoro; I principali risultati economici; Apertura dei mercati; Tenore di vita; Competitività del territorio; Contesto sociale; Qualità della vita)⁶ e curate da Ancitel⁷ per quanto concerne i SLL.

Oltre alla parte provinciale e regionale, l'Atlante è corredato di interessanti analisi condotte su particolari aggregazioni sub-provinciali, quali i *Sistemi Locali del Lavoro* e, fra questi, i *Distretti Industriali*, relativamente alle quali sono presentati una serie di indicatori, congiuntamente ai dati associati a ciascuna di dette ripartizioni mostrati, sia per il complesso dell'area considerata, sia scomposti nelle varie province coperte dall'area.

Più nello specifico, i “**Sistemi Locali del Lavoro (SLL)**” sono aggregazioni di Comuni che derivano da una ricerca condotta dall'Istat e dal Dipartimento di Economia dell'Università di Parma a partire dai dati relativi al pendolarismo dei componenti delle famiglie per motivi di lavoro, ricavati dagli appositi quesiti posti in occasione del Censimento Generale della Popolazione del 2001.

⁶ Sito web: <http://www.unioncamere.gov.it/Atlante>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	90 di 130	

L'obiettivo di base è la costruzione di una griglia sul territorio determinata dai movimenti dei soggetti per motivi di lavoro: l'ambito territoriale che ne discende rappresenta l'area geografica in cui maggiormente si addensano questi movimenti.

Procedendo in questo modo si perviene all'aggregazione di unità amministrative elementari (Comuni) individuate sul territorio sulla base di **relazioni socio-economiche**.

In considerazione di questi elementi, si è così giunti a determinare, tramite apposite tecniche statistiche di clusterizzazione, 784 SLL esaustivi dell'intero territorio nazionale.

I **“Distretti Industriali”**, determinati anche essi dall'Istat e dall'Università di Parma, *sono SLL con una marcata specializzazione produttiva*. Più nello specifico, nel 2011, a livello nazionale, sono stati individuati 141 distretti, estratti dai 611 SLL mediante la seguente metodologia di individuazione:

1. *Individuazione dei SLL prevalentemente manifatturieri* (che presentano una concentrazione territoriale di occupazione manifatturiera superiore alla media nazionale e all'occupazione di base nei servizi);
2. *Individuazione dei SLL prevalentemente manifatturieri e di piccola-media impresa (PMI)* (SLL che presentano una concentrazione territoriale di occupazione manifatturiera superiore alla media nazionale nelle unità locali della classe fino a 250 addetti);
3. *Individuazione dell'industria principale dei SLL prevalentemente manifatturieri e di PMI* (attività economica che presenta una concentrazione territoriale in un SLL superiore alla media nazionale e la maggiore occupazione di base);
4. *Individuazione dei distretti industriali*: sono tali quei SLL prevalentemente manifatturieri e di PMI la cui industria principale è costituita per la maggior parte da PMI con riguardo sia all'occupazione totale (insieme delle PMI rispetto alle imprese di grandi dimensioni) sia all'occupazione relativa (insieme delle PMI rispetto a una singola impresa di medie dimensioni).

Preme segnalare che i SLL/Distretti Industriali così determinati, prescindono da vincoli amministrativi, talché un SLL può essere formato da Comuni appartenenti a Province o Regioni diverse.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	91 di 130

La *classificazione per Regione presente nell'Atlante* avviene secondo il Comune capoluogo del SLL (“centroide”), individuato dagli autori attraverso successive selezioni, in base alla numerosità di persone che vi si dirigono per motivi di lavoro.

In riferimento alla Campania, il risultato è riportato nella mappa successiva.

Tabella 6-19. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania

Provincia	Sistemi Locali del Lavoro	Numero Comuni	Pop.SLL
Avellino	Ariano Irpino	24	78677
Avellino	Avellino	48	195152
Avellino	Sant'Angelo dei Lombardi	17	36527
Avellino	Solofra	2	32225
Avellino	Vallata	9	17235
Benevento	Benevento	30	134882
Benevento	Colle Sannita	3	6232
Benevento	Montesarchio	14	69578
Benevento	Morcone	5	9600
Benevento	San Bartolomeo In Galdo	11	15668
Benevento	San Marco Dei Cavoti	5	11072
Benevento	Telese Terme	18	52943
Caserta	Caserta	20	308924
Caserta	Mondragone	11	134329
Caserta	Piedimonte Matese	21	58114
Caserta	Sessa Aurunca	5	48999
Caserta	Teano	18	59182
Napoli	Capri	2	14204
Napoli	Castellammare Di Stabia	7	142702
Napoli	Forio	3	25738
Napoli	Ischia	3	38347
Napoli	Napoli	58	2560640
Napoli	Nola	34	274058
Napoli	San Giuseppe Vesuviano	5	104415
Napoli	Sorrento	6	81959
Napoli	Torre Del Greco	7	251743
Salerno	Agropoli	9	31844
Salerno	Amalfi	8	23119
Salerno	Ascea	11	24871
Salerno	Battipaglia	5	86702
Salerno	Buccino	11	25550
Salerno	Camerota	4	15464
Salerno	Capaccio	4	38040
Salerno	Castellabate	4	14002
Salerno	Eboli	4	63110
Salerno	Nocera Inferiore	5	102959

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	92 di 130

Salerno	Oliveto Citra	10	21474
Salerno	Padula	5	18295
Salerno	Pagani	5	91674
Salerno	Positano	4	14428
Salerno	Roccapisa	15	21851
Salerno	Sala Consilina	9	40920
Salerno	Salerno	17	334354
Salerno	Sapri	15	32152
Salerno	Sarno	2	42502
Salerno	Vallo Della Lucania	14	24935

La configurazione territoriale dei Sistemi Locali del Lavoro cambia nel tempo poiché riflette i mutamenti dell'organizzazione territoriale della società e dell'economia dei territori. Mentre in alcune aree del Paese essi diminuiscono, in altre aumentano. Quest'ultimo fenomeno va ricondotto alla crescita economica di alcuni comuni che si distaccano dai Sistemi Locali dei quali facevano parte in precedenza.

Nella tabella sottostante la rappresentazione dei Sistemi Locali del Lavoro dal 1981 al 2011 in Campania e in Italia:

Tabella 6-20 Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania

SLL	Campania	Italia
SLL 1981	74	955
SLL 1991	65	784
SLL 2001	54	686
SLL 2011	46	611

Fonte: Istat, <http://dati.istat.it>

Nazionalmente rispetto alle principali caratteristiche strutturali dei sistemi locali di lavoro, il passaggio dal 2001 al 2011 ha avuto due effetti principali:

- I sistemi locali del lavoro 2011 sono di dimensioni medie superiori rispetto al 2001, sia in termini di numero di comuni che di popolazione e occupati residenti. Infatti, se nel 2001 i sistemi erano mediamente composti da 11,9 comuni, nel 2011 si è passati a 13,2, con un incremento percentuale dell'11,7%. Ben più importanti sono stati gli aumenti in termini di popolazione residente media (16,6%) e di occupati residenti medi (25,5%).

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	93 di 130

- I sistemi locali del lavoro 2011 migliorano rispetto al 2001 in termini di variabilità delle principali quantità considerate. Ad eccezione del numero dei comuni che compongono i sistemi locali, tutte le altre quantità vedono una riduzione del coefficiente di variazione, il che delinea una maggiore consistenza complessiva delle partizioni ottenute. Per gli indici di auto-contenimento, oltre ad una riduzione della variabilità, si registra anche una lieve riduzione dei valori medi.

Tabella 6-21. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania province interessate dall'opera

Provincia	Sistemi Locali del Lavoro	Numero Comuni	Pop.SLL
Benevento	Benevento	30	134882
Benevento	Colle Sannita	3	6232
Benevento	Montesarchio	14	69578
Benevento	Morcone	5	9600
Benevento	San Bartolomeo In Galdo	11	15668
Benevento	San Marco Dei Cavoti	5	11072
Benevento	Telese Terme	18	52943
Caserta	Caserta	20	308924
Caserta	Mondragone	11	134329
Caserta	Piedimonte Matese	21	58114
Caserta	Sessa Aurunca	5	48999
Caserta	Teano	18	59182
Napoli	Capri	2	14204
Napoli	Castellammare Di Stabia	7	142702
Napoli	Forio	3	25738
Napoli	Ischia	3	38347
Napoli	Napoli	58	2560640
Napoli	Nola	34	274058
Napoli	San Giuseppe Vesuviano	5	104415
Napoli	Sorrento	6	81959
Napoli	Torre Del Greco	7	251743

Fonte: Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	94 di 130	

Tabella 6-22. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania -provincia di Napoli-

Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Napoli	
Provincia del centro del SLL:	Napoli
Regione del centro del SLL:	Campania
Elenco dei comuni compresi nel SLL:	Acerra, Afragola, Arzano, Aversa, Bacoli, Bellona, Caivano, Calvizzano, Capua, Cardito, Carinaro, Casalnuovo di Napoli, Casaluce, Casandrino, Casavatore, Casoria, Castello di Cisterna, Cercola, Cesa, Crispano, Curti, Ercolano, Frattamaggiore, Frattaminore, Frignano, Giugliano in Campania, Gricignano Aversa, Grumo Nevano, Lusciano, Marano di Napoli, Massa di Somma, Melito di Napoli, Monte di Procida, Mugnano di Napoli, Napoli, Orte di Atella, Parete, Pollena Trocchia, Pomigliano d'Arco, Portici, Pozzuoli, Procida, Qualiano, Quarto, San Giorgio a Cremano, San Marcellino, San Sebastiano al Vesuvio, San Tammaro, Santa Maria Capua Vetere, Sant'Anastasia, Sant'Antimo, Sant'Arpino, Succivo, Teverola, Trentola-Ducenta, Villaricca, Vitulazio, Volla.

Fonte: Istat, <http://dati.istat.it>

Napoli fa parte, secondo le ultime riclassificazioni al 2011, dei SLL di grandi dimensioni.

I SLL di grandi dimensioni sono quelli che alla data del censimento 2011 hanno fatto registrare una popolazione residente superiore a 500 mila abitanti.

I primi tre sistemi per popolazione residente sono quelli di Milano, Roma e Napoli che raccolgono insieme il 16,3% della popolazione residente nazionale.

Anche Napoli ha subito modifiche e ampliamento nel numero di Comuni che costituiscono il Sistema Locale del Lavoro di Napoli.

Le tabelle seguenti riportano le caratteristiche e il numero di Comuni ricompresi nel SLL della provincia di Caserta.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	95 di 130

Tabella 6-23. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania -Provincia di Caserta-

Sistema Locale del Lavoro (SLL) di Caserta	
Provincia del centro del SLL:	Caserta
Regione del centro del SLL:	Campania
Elenco dei comuni compresi nel SLL:	<i>Arienzo, Capodrise, Casagiove, Casapulla, Caserta, Castel Morrone, Cervino, Forchia, Limatola, Macerata Campania, Maddaloni, Marcianise, Portico di Caserta, Recale, San Felice a Cancelli, San Marco Evangelista, San Nicola la Strada, San Prisco, Santa Maria a Vico, Valle di Maddaloni.</i>

Fonte: Istat, <http://dati.istat.it>

6.4 TRASPORTI E MOBILITÀ

Il tema oggetto del presente paragrafo viene affrontato non tanto sotto il profilo quantitativo, bensì qualitativo.

In primo luogo, in termini di tipo di mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti scuola/lavoro, quindi, in termini di grado di soddisfazione dei cittadini verso i mezzi del trasporto pubblico.

Le elaborazioni sono rese possibili grazie all'Istat e all'indagine campionaria "Aspetti della vita quotidiana" - parte di un sistema integrato di indagini sociali: le "Indagini Multiscopo sulle famiglie" – che rileva le informazioni fondamentali relative alla vita quotidiana degli individui e delle famiglie.⁸

L'indagine rientra tra quelle comprese nel *Programma statistico nazionale* che raccoglie l'insieme delle rilevazioni statistiche necessarie al Paese.⁹

Le informazioni raccolte consentono di conoscere le abitudini dei cittadini e i problemi che essi affrontano ogni giorno.

Gran parte dei dati sono a *scala nazionale*.

A *livello sub-nazionale*, quando presenti, i dati sono disaggregati: a livello di macro ripartizione geografica – Nord, Nord-Ovest, Nord-Est, Centro, Mezzogiorno, Sud, Isole - e, all'interno di tali macro zone, per singola Regione.

In relazione alla temporalità delle indagini campionarie, in questo ambito si è scelto di selezionare i dati afferenti gli anni *dal 2007 al 2016*, tralasciando quelli antecedenti.

⁸ Maggiori informazioni sulle Indagini Multiscopo sulle famiglie di Istat sono disponibili on line all'indirizzo: <http://siqual.istat.it/SIQual/dationline.do?id=0058000>

⁹ Consultabile on line all'indirizzo: <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	96 di 130

6.4.1 Spostamenti abituali

In relazione al primo ordine di fattori oggetto di interesse, si è valutato di soffermarsi sulle modalità con cui i cittadini effettuano i propri spostamenti abituali per recarsi, rispettivamente, a scuola e università e al lavoro.

Per quanto concerne il territorio di riferimento, si segnala che le estrazioni effettuate hanno ad oggetto dati il cui livello di disaggregazione non va oltre quello regionale.

Pertanto, la selezione è stata incentrata sulle seguenti ripartizioni sub-nazionali: *Italia, Sud* (escluse le Isole), *Campania*.

6.4.1.1 Scuola/università

Analizzando i dati relativi agli spostamenti abituali casa-scuola/università si può osservare, come primo elemento di interesse, che in tutti i casi l'uso di un mezzo di trasporto qualsiasi prevale rispetto all'andare a piedi. La Campania, in termini medi regionali, rimane comunque al di sotto dei dati relativi agli altri territori.

Soffermandosi sulle tipologie specifiche di mezzo di trasporto, *l'auto privata* rimane quello globalmente più utilizzato. Tuttavia, mentre a livello nazionale tale mezzo è generalmente preferito ad altre modalità di spostamento, per il Sud, e ancor più per la Campania, il ricorso all'auto privata è tuttora meno frequente dell'andare a piedi.

L'uso prevalente dell'auto privata come passeggero è verosimilmente da attribuirsi ad una maggiore consistenza di cittadini che si reca a scuola rispetto a coloro che frequentano l'università, dal momento che i due fenomeni (spostamenti casa-scuola/casa-università) sono osservati congiuntamente.

A livello nazionale seguono tram/bus e pullman/corriera seguiti da treno e pullman aziendale o scolastico. Situazione analoga per il Sud, ove l'uso del treno rimane tuttavia leggermente inferiore a quello di pullman aziendale o scolastico, subito seguito da quello di auto privata (come conducente).

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	97 di 130

Tabella 6-24. Bambini dell'asilo e della scuola materna, studenti fino a 34 anni che escono di casa abitualmente per andare a scuola o all'università (per 100 persone con le medesime caratteristiche)

Anno	Territorio	Tipo mezzo di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia		va a piedi	26,7	25,2	25,9	26	25,9	27,7	28,7	27,4	25,5	26,6
		usa mezzi di trasporto	72	74	73,4	73,6	73,6	71,8	70,8	72	74,1	72,8
		treno	5,9	5,8	5,5	6,1	6,2	5,3	6	6	6,3	5,9
		tram, bus	12,4	12,4	12,4	12,6	12,4	12	12,3	12	12	13,1
		metropolitana	2,8	2,4	2,5	2,7	3,1	3,2	3,5	3,2	3,4	3,3
		pullman, corriera	12,1	12,7	11,7	11,5	11,8	12,4	11,6	11,7	11,6	11
		pullman aziendale o scolastico	5,8	5,8	5,2	5,6	5,9	5,7	5,4	5,4	5,2	4,8
		auto privata (conducente)	5,1	5,3	5,4	5,4	5,1	4,9	4,7	4,7	4,8	4,7
		auto privata (passeggero)	34,2	36,4	36,3	36,8	36,3	34,7	35,1	36	39,2	37,3
		motocicletta, ciclomotore	2,7	3,2	2,8	2,5	2,5	2,4	1,9	2	1,7	2
		bicicletta	2,7	2,8	2,5	2,2	2,5	3	2,4	3	2,4	2,4
Sud		va a piedi	34,5	33,4	35,3	33,8	32,8	34,4	36,6	35	32,3	34,8
		usa mezzi di trasporto	63,7	65,5	63,9	65,5	66,6	65,1	62,9	64,2	67,1	64,3
		treno	5,4	5,6	5,6	5,7	6,7	5,5	5,8	5,2	5,7	5,1
		tram, bus	10,5	10,2	10,2	10,5	9,9	9,7	9	9,6	9,1	10,4
		metropolitana	2,3	1,8	2,4	2,7	3	2,8	2,9	3,3	1,9	3
		pullman, corriera	13,1	14,5	11,8	11,4	13,7	14	12,6	12,2	12,2	12,3
		pullman aziendale o scolastico	6,9	5,7	5,3	6,4	6,9	6	5,8	4,4	5,4	4,2
		auto privata (conducente)	4,2	3,7	5,5	4,8	4	4,1	3,6	4,5	4,3	3,6
		auto privata (passeggero)	28,3	31	29,8	30,4	30	31	29,3	32	34,4	34,2
		motocicletta, ciclomotore	1,5	1,9	1,5	1,4	0,8	1,3	0,5	0,8	1	0,9

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	98 di 130

Anno	Territorio	Tipo mezzo di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		bicicletta	0,3	0,5	0,5	0,2	0,3	0,3	0,7	0,6	0,6	0,3
	Campania	va a piedi	38,4	36,5	37,7	39,1	35,4	36,1	40,8	40,3	34,5	39,4
		usa mezzi di trasporto	59,9	62	61,7	60,1	63,8	63,6	58,7	59,1	64,8	59,4
		treno	6,5	7,6	7,2	8,2	8,5	6,7	7,1	6	5,5	7
		tram, bus	9,8	9,3	10,5	8,7	7,5	10,8	8,3	8,9	8,8	7,8
		metropolitana	4,2	3,8	46,6	4,5	4,7	5	5,4	5,6	3,6	5,7
		pullman, corriera	12,5	12,2	10,1	8,7	12,4	13,8	9,6	9,5	10,6	10,5
		pullman aziendale o scolastico	8,3	4,3	4,5	6	8,9	5,7	5,9	4	5,3	3,4
		auto privata (conducente)	2,4	3,3	5,1	3,8	3,2	2,5	2,2	3,7	3,8	3,1
		auto privata (passeggero)	24,9	31,5	28,9	26,9	27,3	28,9	28	28,3	32,1	31,2
		motocicletta, ciclomotore	1,5	2,1	1,7	1,9	1,2	0,9	0,4	0,9	1,2	1,2
		bicicletta	0	0	0,3	0,1	0	0	0,1	0,4	0,1	0,3

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

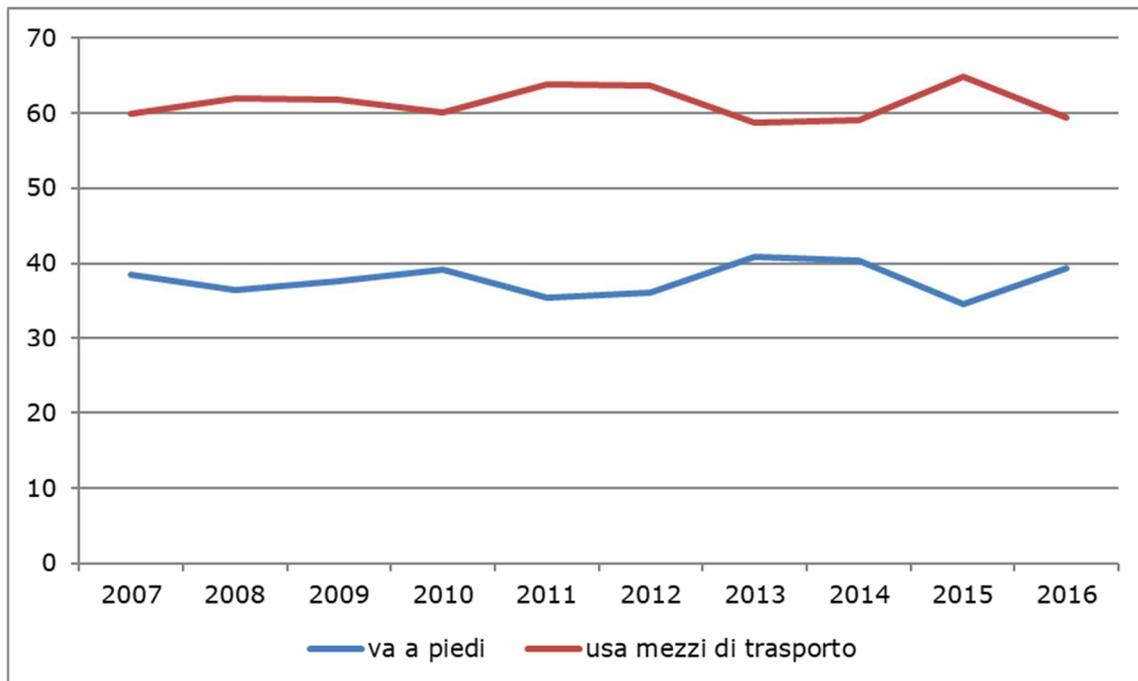
Per la Campania nel 2016 il mezzo di trasporto più utilizzato per recarsi a scuola, dopo l'auto privata (come passeggero) sono: il pullman/corriera a cui fanno seguito tram/bus e treno, quindi il pullman aziendale o scolastico e l'auto privata (come conducente).

Con riguardo al treno, nel 2015 si nota uno spiccato decremento nell'utilizzo.

Nei due grafici successivi vengono illustrate le serie di dati afferenti la Campania con riguardo, in primo luogo, al confronto tra spostamenti abituali casa-scuola a piedi e mediante l'uso di mezzi di trasporto e, in secondo luogo, alla diffusione dei vari mezzi di trasporto utilizzati.

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	99 di 130

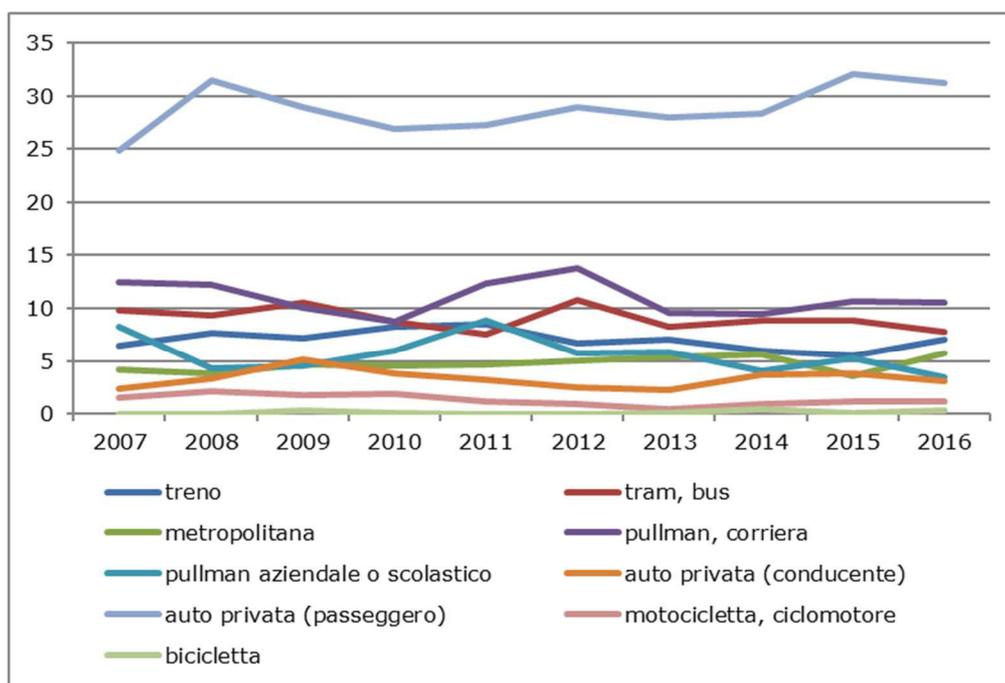
Figura 6-16. Andamento degli spostamenti abituali per andare a scuola nella Regione Campania: modalità di spostamento (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	100 di 130

Figura 6-17. Andamento degli spostamenti abituali per andare a scuola nella Regione Campania: tipo di mezzo di trasporto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

6.4.1.2 Lavoro

Le indagini sugli spostamenti per andare al lavoro giungono sino all'anno 2016.

Come nel caso precedente degli spostamenti casa-scuola/università, trattasi ancora di dati il cui livello di disaggregazione non scende oltre quello regionale.

La situazione per i territori selezionati (Italia, Sud, Campania) è richiamata nella tabella successiva.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	101 di 130

Tabella 6-25. Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa abitualmente per andare al lavoro (per 100 persone con le medesime caratteristiche)

Anno	Territorio	Tipo mezzo di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia		va a piedi	11,2	11,1	11,2	10,7	11,8	11,5	11,4	11,1	11,8	11,4
		usa mezzi di trasporto	87,6	88,2	88,2	88,7	87,7	87,8	88	88,1	87,3	87,9
		treno	2,9	2,9	2,8	3,1	2,8	3,1	3,7	3,4	3,1	3,2
		tram, bus	5,5	4,9	5,3	5,6	5	5	6	5,7	5,2	5,5
		metropolitana	2,5	2,5	2,9	2,4	2,8	3	3,4	3,2	2,9	3,3
		pullman, corriera	2,4	2,2	2,3	1,8	2,2	2,1	1,9	1,9	2,1	2
		pullman aziendale o scolastico	0,8	0,7	0,8	0,6	0,5	0,5	0,7	0,5	0,4	0,4
		auto privata (conducenti)	68,2	69,7	69,3	70,8	69,9	69,3	69	68,3	68,9	68,9
		auto privata (passaggero)	6,2	6	5,3	5,4	5,6	5	5,4	5,2	5,3	5,7
		motocicletta, ciclomotore	4,4	4,6	4,4	3,9	4,2	4	3,5	4,2	4,1	3,6
		bicicletta	3,2	3,1	3,4	3,3	3,2	4	3,7	4,2	3,5	3,7
Sud		va a piedi	14,9	15,6	15,7	14,2	16,2	17,3	17,2	15,6	17,5	15,7
		usa mezzi di trasporto	83,3	83,8	83,3	85,1	82,9	81,9	82,1	83,4	81,3	83,4
		treno	2,7	2,4	1,9	2,2	2,1	2,2	2,5	2,4	2,6	2,7
		tram, bus	3,2	3,2	3,8	3,7	3,1	2,8	3,2	2,9	2,9	3,2
		metropolitana	1,6	1,1	1,2	1,3	1,7	1,3	1,6	1,8	1,7	1,9
		pullman, corriera	3,5	2,9	2,5	2,5	3,2	2,7	2,3	2,5	3,1	2,8
		pullman aziendale o scolastico	1,4	1,6	1,7	1,1	1,2	0,6	1,5	0,8	0,8	0,9

Anno	Territorio	Tipo mezzo di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
		auto privata (conducente)	66,2	66,1	66,9	69,2	66,7	66,6	65,9	66,6	64,2	67,8
		auto privata (passaggero)	8,7	8,9	7,4	8,1	9	8,2	8,2	8,9	7,9	9,3
		motocicletta, ciclomotore	2,1	2,1	2,6	1,9	1,9	1,5	1,4	1,4	1,5	1,4
		bicicletta	0,5	1	0,8	0,8	0,8	0,9	1	0,8	1	1,5
Campania		va a piedi	16,6	19,3	18,4	16,9	18,6	18,1	18,4	17,6	20,1	17,5
		usa mezzi di trasporto	81,9	80,3	80,1	82,4	80,4	80,9	80,8	80,5	78,9	81
		treno	4,1	3,8	3,1	3,1	3,4	2,7	3,1	3,5	3,9	3,6
		tram, bus	5	4,2	6	6,8	4,4	4	5	4,1	3,9	4,8
		metropolitana	3,7	1,9	2,4	2,8	3,5	2,5	3,3	3,6	3,8	3,7
		pullman, corriera	3,8	3,5	2,4	2,4	2,8	2,4	1,3	1,9	3,1	2,2
		pullman aziendale o scolastico	1,1	0,6	0,9	1	0,8	0,4	0,9	0,7	0,7	0,5
		auto privata (conducente)	60,3	59,4	60,7	60,9	61,5	62,6	62,2	59,4	57,8	62
		auto privata (passaggero)	9,1	7,5	5,8	8,2	8,4	8	7,6	9,3	6,9	8,9
		motocicletta, ciclomotore	3,3	3,6	3,7	3,3	2,6	2,4	2,5	2,1	2,6	1,6
		bicicletta	0,2	0,5	0,8	0,5	0,5	0,4	1	0,8	1,1	1,1

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Il primo oggetto di osservazione è relativo al rapporto tra coloro che effettuano i propri spostamenti a piedi e coloro che, invece, utilizzano mezzi di trasporto per recarsi al lavoro.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	103 di 130

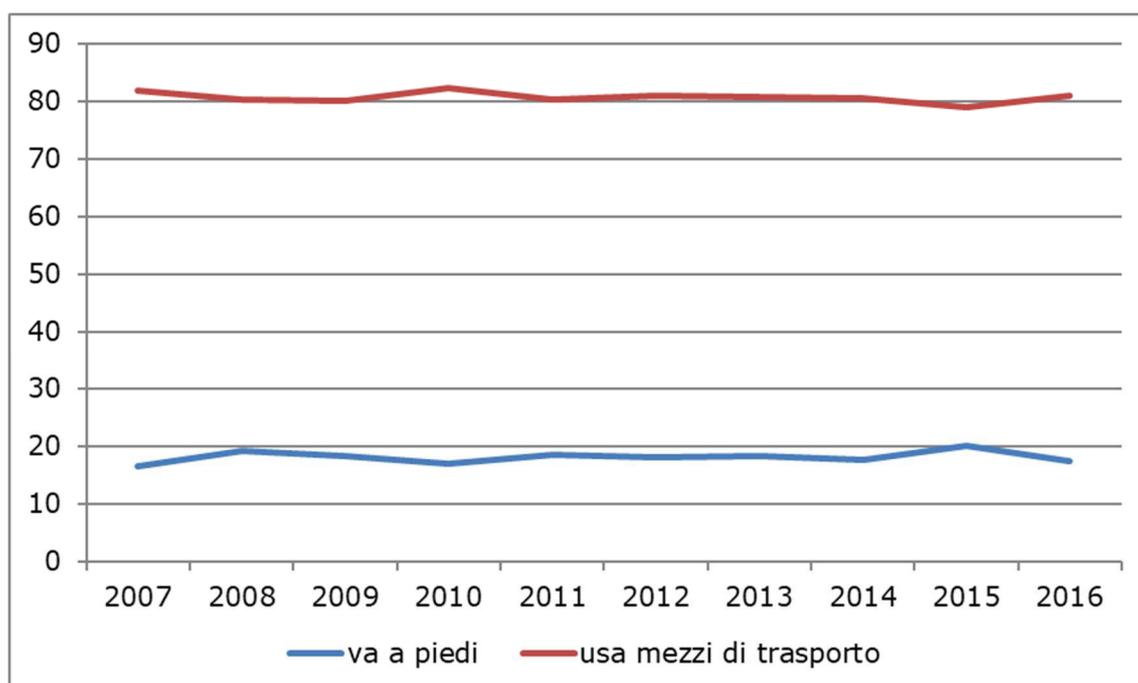
Sotto questo primo profilo si può osservare come, in generale, la forbice si allarghi molto a favore dell'uso di mezzi di trasporto rispetto agli spostamenti innanzi analizzati e, in particolare, come il dato medio regionale campano si mantenga in linea con quello del Sud Italia.

Tra i mezzi di trasporto prevale comunemente l'auto privata (qui, come conducente), con valori che più o meno si equivalgono per le tre macroaree indagate, tenendo a grande distanza gli altri mezzi.

Per quel che riguarda la Campania, con i due grafici successivi si intende dare rappresentazione, dapprima, all'andamento del raffronto tra spostamenti abituali casa-lavoro a piedi e mediante l'uso di mezzi di trasporto, in secondo luogo, alle dinamiche inerenti l'uso dei diversi mezzi di trasporto, ove emerge la netta prevalenza dell'auto privata, in specie come conducente, quindi come passeggero.

Il treno conosce una frequenza d'uso più o meno analoga a quello degli altri mezzi, ad esclusione del pullman aziendale che risulta meno utilizzato.

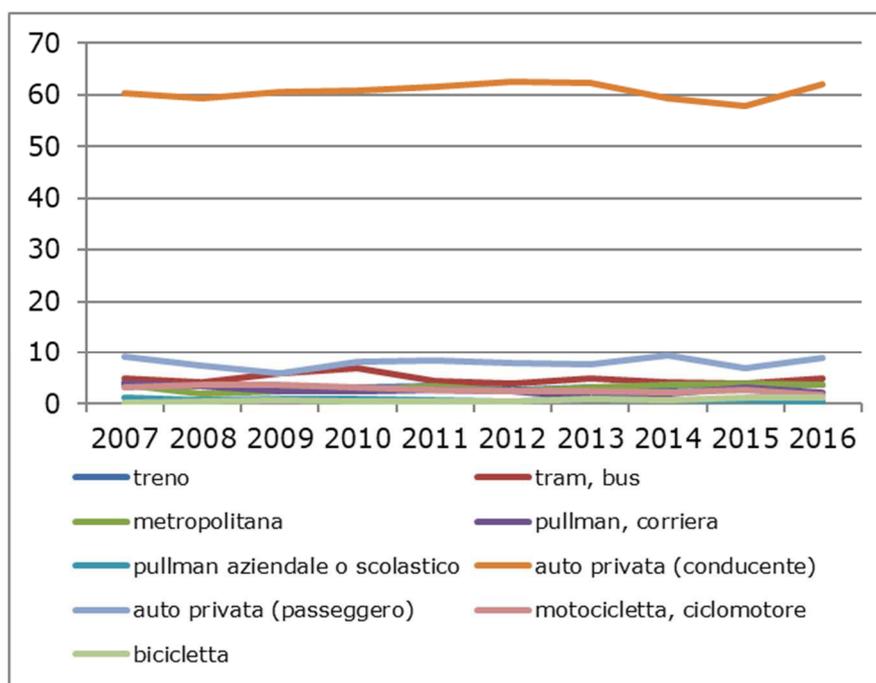
Figura 6-18. Andamento degli spostamenti abituali per andare al lavoro nella Regione Campania: modalità di spostamento (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	104 di 130

Figura 6-19. Andamento degli spostamenti abituali per andare al lavoro nella Regione Campania: tipo di mezzo di trasporto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

6.4.2 Mezzi del trasporto pubblico

In relazione al secondo ordine di elementi preso in considerazione, fra gli aspetti dell'indagine Istat, ai fini del presente rapporto si è reputato di estrapolare i dati relativi a:

- Frequenza di utilizzo* di alcuni mezzi di trasporto;
- Grado di soddisfazione* per alcuni aspetti del servizio (comodità degli orari, frequenza delle corse, possibilità di collegamento tra zone del comune, costo del biglietto).

I mezzi di trasporto oggetto di indagine sono: *treno* e *pullman*.

Se rispetto al *treno* l'interesse è evidente ai fini del presente report, si ritiene che il sondaggio della soddisfazione per alcuni aspetti del servizio verso il *pullman* possa fornire segnali interessanti in quanto a indicatori di stile e condizioni di vita.

Merita rammentare che la rilevazione statistica dell'Istat non affronta il sistema di cause, che si immagina complesso, sotteso alle dinamiche evidenziate, che, ad ogni modo, qui non rilevano.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	105 di 130

In questa sede, infatti, tali dinamiche sono assunte come *aspetti di interesse ai fini della valutazione degli impatti sulla componente ambiente sociale* legati alla realizzazione dell'opera oggetto di questo monitoraggio dell'ambiente sociale, da osservarsi, quindi, non tanto come risultanze di un complesso intreccio causale, quanto, in qualità di determinanti del contesto ambientale, direttamente o indirettamente coinvolto.

Infine, occorre segnalare che, anche in questo caso, le estrazioni effettuate hanno ad oggetto dati il cui livello di disaggregazione non va oltre quello *regionale*.

Con riguardo al territorio di riferimento, la selezione è stata incentrata ancora sulle ripartizioni sub-nazionali: *Italia, Sud, Campania*.

I dati sono aggiornati al 2016.

6.4.2.1 Treno

A) Frequenza di utilizzo

Tabella 6-26. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno (per 100 persone con le medesime caratteristiche)

Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	29,9	29,4	30,7	29,9	29,8	28,4	28,5	28,9	31,3	31,1
Sud	27,5	25,8	27	26,4	26,1	23,3	23,9	24,5	27,4	26,2
Campania	31	27,7	29,9	29,4	29,6	27,6	25,7	28,4	33,3	31,2

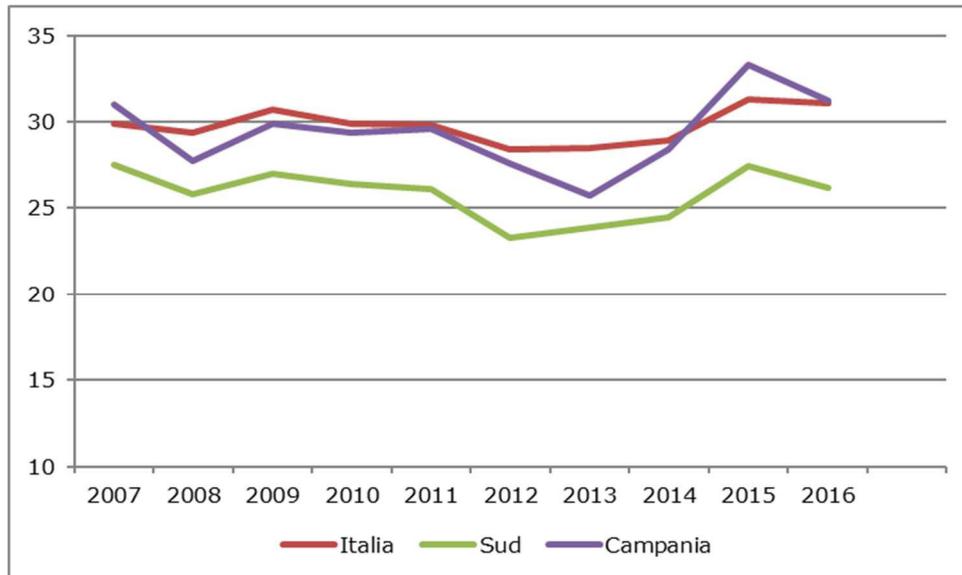
Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

In riferimento all'intero territorio regionale, e tralasciando i risultati più lontani dell'indagine campionaria "*Aspetti della vita quotidiana*", i dati rivelano come la frequenza di utilizzo del treno in Campania si attesti ad un livello superiore rispetto al dato del Sud e in linea rispetto al dato Nazionale.

Il grafico successivo rende visivamente l'andamento dei tre territori a confronto nell'arco temporale considerato.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	106 di 130

Figura 6-20. Andamento della frequenza di utilizzo del treno (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

B) Soddisfazione per alcuni aspetti del servizio: comodità degli orari

Venendo agli elementi determinanti la frequenza di utilizzo del mezzo di trasporto treno, il primo aspetto indagato attiene alla comodità degli orari.

Come si può osservare dai dati della tabella successiva, tale aspetto nella regione Campania pare di poco meno apprezzato rispetto all'intero Sud Italia, e sensibilmente meno apprezzato rispetto al dato della media nazionale.

Tabella 6-27. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la comodità degli orari (per 100 persone con le medesime caratteristiche)

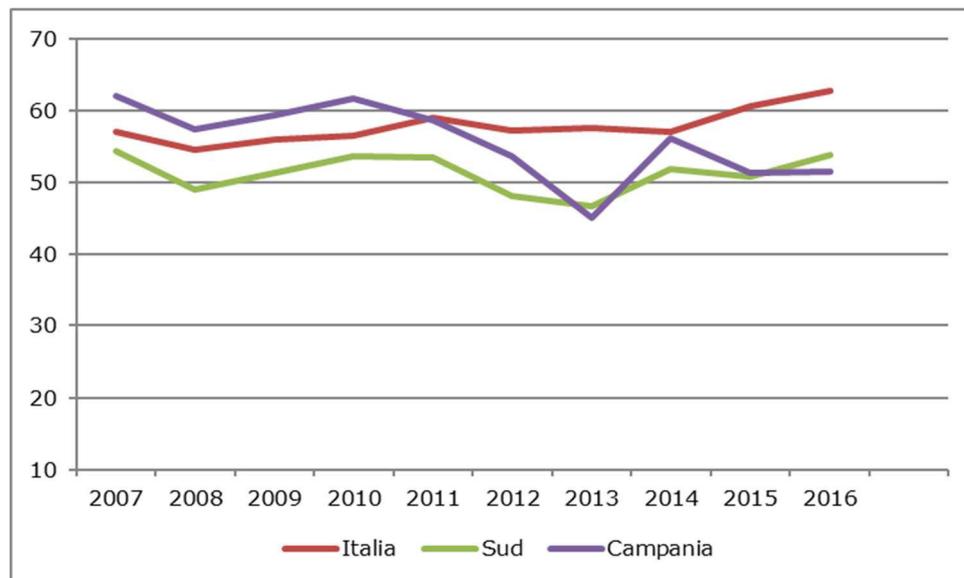
Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	57	54,6	56	56,6	59,1	57,2	57,6	57	60,6	62,8
Sud	54,3	49	51,4	53,6	53,5	48,2	46,7	51,9	50,8	53,9
Campania	62,1	57,4	59,3	61,7	58,6	53,6	45,2	56,2	51,4	51,5

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

La rappresentazione grafica associata all'aspetto del servizio indagato mostra in maniera più immediata il grado di soddisfacimento degli utenti del treno nei territori esaminati, ponendo in luce il caso della Campania.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	107 di 130

Figura 6-21. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

C) Soddisfazione per alcuni aspetti del servizio: frequenza delle corse

L'altro aspetto indagato con riguardo al livello di gradimento nell'utilizzo del treno è relativo alla frequenza delle corse.

Tabella 6-28. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la frequenza delle corse (per 100 persone con medesime caratteristiche)

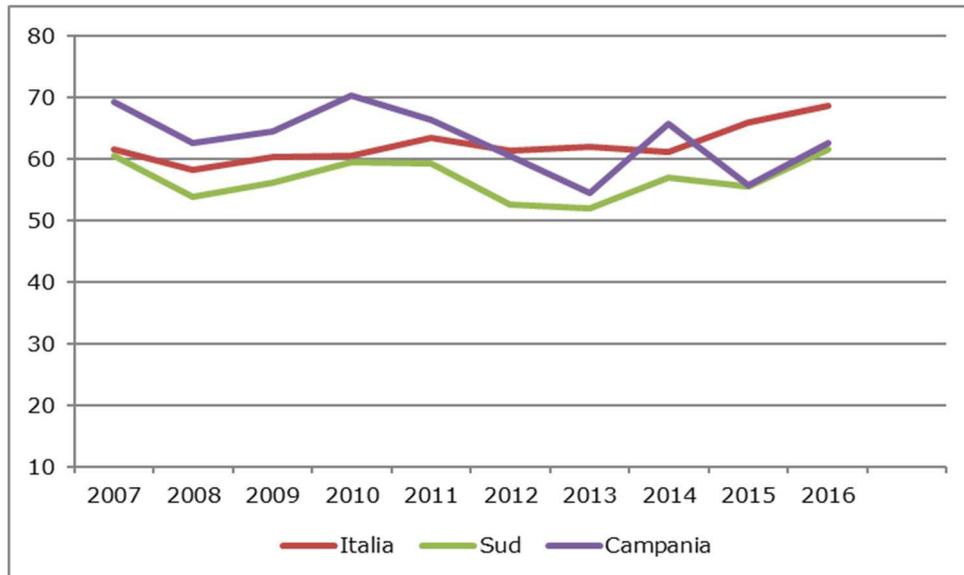
Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	61,5	58,3	60,3	60,6	63,4	61,3	62	61,2	65,9	68,6
Sud	60,6	53,9	56,2	59,4	59,3	52,7	52,1	57	55,5	61,5
Campania	69,3	62,6	64,5	70,3	66,3	60,5	54,6	65,7	55,7	62,7

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

L'osservazione del caso regionale campano mostra un andamento altalenante.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	108 di 130

Figura 6-22. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

In vero, nell'ambito dell'indagine Istat vengono valutati anche altri due aspetti che potrebbero essere di particolare interesse, quali: il grado di soddisfazione verso le possibilità di collegamento tra zone del Comune e la velocità della corsa. Aspetti, tuttavia, che nel caso del mezzo di trasporto costituito dal treno, non sono stati rilevati o, comunque, hanno avuto un riscontro nullo.

6.4.2.2 Pullman

A) Frequenza di utilizzo

Venendo al pullman, il primo aspetto indagato riguarda, anche qui, l'utilizzo del mezzo di trasporto.

Tabella 6-29. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno (per 100 persone con medesime caratteristiche)

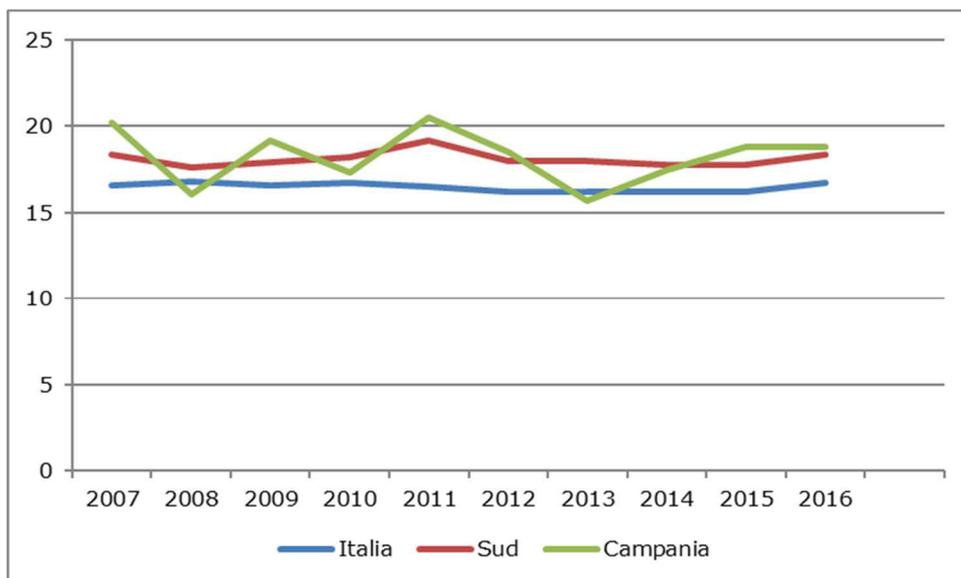
Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	16,6	16,8	16,6	16,7	16,5	16,2	16,2	16,2	16,2	16,7
Sud	18,4	17,6	17,9	18,2	19,2	18	18	17,8	17,8	18,4
Campania	20,2	16,1	19,2	17,3	20,5	18,5	15,7	17,5	18,8	18,8

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	109 di 130

Accostando tali dati con quelli omologhi relativi al treno, si possono notare valori nettamente inferiori per tutti i territori selezionati. Per quanto concerne la regione Campania il pullman fa registrare una frequenza media di utilizzo, nel periodo esaminato, del 18,26% contro ben il 29,38% del treno.

Figura 6-23. Andamento della frequenza di utilizzo del pullman (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	110 di 130

B) Soddisfazione per alcuni aspetti del servizio: comodità degli orari

Il grado di soddisfazione nei confronti degli orari delle corse rimane più o meno in linea con quello manifestato per il treno per Italia e Sud. Per quanto riguarda la Campania il dato si pone generalmente al di sotto della media degli altri due territori selezionati. Il dato medio campano per la comodità degli orari del pullman è di 39,4 contro il 55,7 del treno.

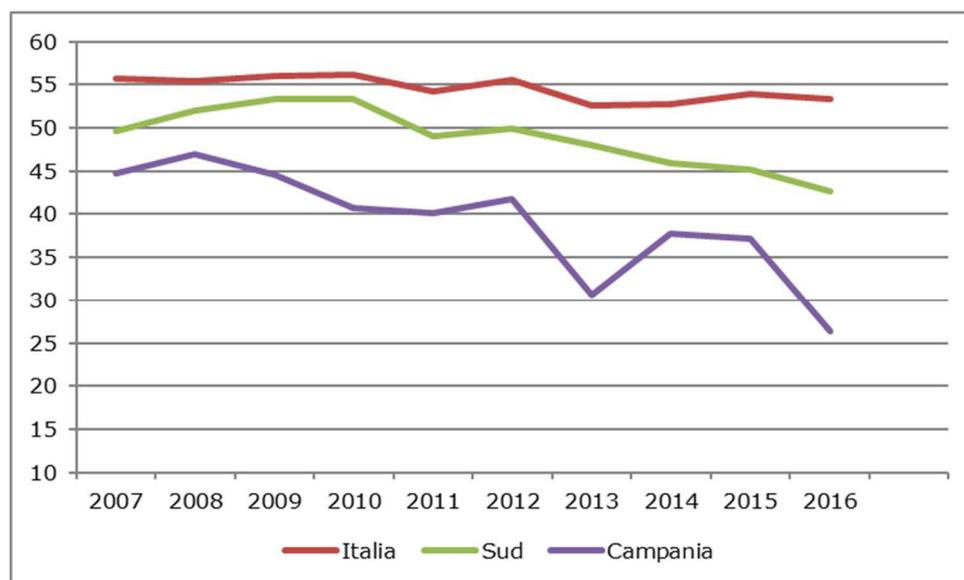
Tabella 6-30. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la comodità degli orari (per 100 persone con medesime caratteristiche)

Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	55,7	55,4	56	56,1	54,3	55,6	52,6	52,7	54	53,3
Sud	49,6	52	53,3	53,4	49	49,9	48	45,9	45,2	42,7
Campania	44,7	46,9	44,6	40,7	40,1	41,7	30,6	37,7	37,1	26,3

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

In Campania l'anno 2013 è quello più critico sia per il pullman che per il treno.

Figura 6-24. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	111 di 130

C) Soddisfazione per alcuni aspetti del servizio: frequenza delle corse

Rispetto alla frequenza delle corse, i cittadini campani appaiono mediamente meno soddisfatti dei servizi offerti mediante pullman (45,13) rispetto a quelli offerti mediante treno (63,22) con un picco in basso nell'anno 2016.

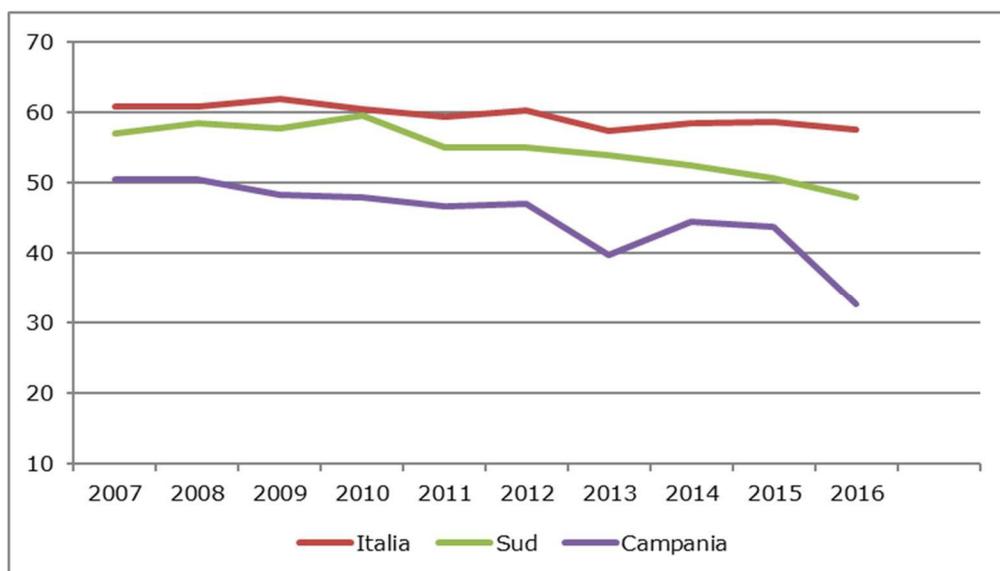
Tabella 6-31. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la frequenza delle corse (per 100 persone con medesime caratteristiche)

Anno	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	60,9	60,9	61,9	60,5	59,4	60,2	57,3	58,4	58,7	57,5
Sud	57	58,5	57,8	59,5	55	55	53,9	52,4	50,7	47,9
Campania	50,4	50,5	48,3	47,9	46,6	47,1	39,7	44,4	43,8	32,6

Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

Nella figura successiva le risultanze dell'indagine in esame a confronto per macro ripartizione territoriale.

Figura 6-25. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, <http://dati.istat.it>

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	112 di 130

7 VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI DI PROGETTO SULL'AMBIENTE SOCIALE

Una volta tracciato il quadro generale di contesto in cui andrà ad inserirsi l'opera in progetto, sotto il profilo territoriale e socio-economico, gli esiti analitici salienti verranno ricondotti ad elementi a diverso grado di impatto sulla componente ambiente sociale oggetto di valutazione, in specie, in termini di punti di forza e di debolezza, opportunità e minacce, tipiche dell'analisi SWOT.

Ciò consentirà, congiuntamente all'indagine sui media, di focalizzare le caratteristiche del monitoraggio delle percezioni sociali da sviluppare in corso d'opera di realizzazione del progetto.

Da qui, l'individuazione delle potenziali fonti di impatto emergenti dall'analisi saranno articolate relativamente alle due macro-fasi progettuali, la fase di cantiere e quella di funzionamento a regime del nuovo servizio di trasporto ferroviario, laddove, è ovvio, taluni elementi potranno essere comuni ad entrambe le fasi, sia pur per motivazioni differenti.

7.1 INDIVIDUAZIONE DELLE FONTI DI IMPATTO IN AREA LOCALE

Facendo ricorso allo schema analitico tipico della *SWOT Analysis*, nei paragrafi successivi si tenta di mappare gli elementi di forza (*Strengths*), debolezza (*Weaknesses*), opportunità (*Opportunities*) e minacce (*Threats*) associabili dalla realizzazione del progetto in area locale, così come ravvisabili in fase *Ante Operam*.

Come premesso, ciò si rivelerà utile alla definizione delle direttrici di sviluppo successivo dell'attività di monitoraggio della componente "ambiente sociale".

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	113 di 130

Ad evidenza, preme sottolineare che gli elementi emergenti dalle analisi condotte assumono la valenza di condizioni di forza/debolezza/minacce/opportunità specificatamente *in relazione all'obiettivo finale* di minimizzare o ridurre al massimo gli impatti sociali del progetto, vale a dire - secondo la definizione accolta -, le conseguenze del progetto suscettibili di alterare le modalità con cui le comunità locali coinvolte vivono, lavorano, trascorrono il proprio tempo libero, si relazionano e organizzano per realizzare i propri bisogni.

In tal senso, pertanto:

- a) *I punti di forza e di debolezza* si connotano come *attributi interni* al progetto e agli obiettivi che si prefigge di conseguire (quindi: fattori utili al conseguimento di un obiettivo nel primo caso, fattori dannosi nel secondo caso);
- b) *Le opportunità e le minacce* sono invece *fattori legati alle condizioni di origine esterna*, di diverso valore a seconda, rispettivamente, del vantaggio o meno che possono arrecare ai fini del raggiungimento degli obiettivi prefissati (quindi: da sfruttare o di cui beneficiare nel primo caso, da fronteggiare e ridurre nel secondo).

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	114 di 130





ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	115 di 130

PARTE D - IL MONITORAGGIO DEI MEDIA

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	116 di 130

8 SELEZIONE DEI MEDIA RAPPRESENTATIVI

Come indicato in premessa, il monitoraggio dei media si svolge nelle tre fasi di Ante Operam (AO), Corso d’Opera (CO) e Post Operam (PO).

L’analisi prevede il monitoraggio in due distinti ambiti:

- Stampa
- Radio-televisione
- Web e social

Per quanto concerne i social (blog, forum, pagine facebook, twitter, instagram ecc) l’analisi ha un carattere più quantitativo in quanto tende a verificare il n. dei post in un certo lasso di tempo, il numero di visitatori, il numero dei commenti ecc.

La metodologia adottata per la stampa, la radio televisione e la versione digitale di quotidiani e periodici locali, consiste nell’*analisi del contenuto*, condotta secondo le procedure proprie di un’inchiesta.

In sintesi, l’analisi del contenuto consiste in un insieme di metodi orientati al controllo di determinate ipotesi su fatti comunicativi (emittenti, messaggi, destinatari e loro relazioni) e che a tale scopo utilizzano procedure di scomposizione analitica e di classificazione, normalmente a destinazione statistica, di testi e di altri insiemi simbolici.

Le operazioni di registrazione degli articoli individuati vengono effettuate attraverso la compilazione di una scheda di raccolta dati, appositamente realizzata, come di seguito riportata, ad uso di tutte le fasi di realizzazione del progetto (AO, CO, PO), a seguito dell’esame del testo di riferimento.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	117 di 130	

Tabella 8-1. Scheda di registrazione del contenuto degli articoli di stampa pubblicati sull'opera

Testata:	
Data:	
Titolo:	
Lunghezza dell'articolo:	
Presenza di foto/immagini:	
Firma:	
Tipologia dell'articolo:	
Argomenti:	
Le cause dei problemi sono identificabili?	
Attori coinvolti:	
Richiamo ai vantaggi o ai rischi dell'opera in esame:	
Profilo di immagine:	
Parole chiave positive e negative:	
Mappa del grado di consenso/dissenso degli stakeholder:	

Come nel caso della stampa, anche per radio e televisione si è proceduto alla predisposizione di una idonea scheda di registrazione del materiale di interesse, di seguito richiamata.

Tabella 8-2. Scheda di registrazione del contenuto dei mezzi radio televisivi sull'opera

Emittente:
Data:
Rilievo del soggetto analizzato:
Fascia Oraria:
Durata del passaggio:
Registro (formale/informale):
Tipologia del programma:
Linguaggio:
Profilo di immagine:
Valutazione del soggetto analizzato:
Argomenti:
Parole chiave positive/negative:
Mappa del grado di consenso/dissenso degli stakeholder:

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	118 di 130

Le fasi in cui si articola la ricerca sono le seguenti:

- a) Campionamento attraverso la definizione delle unità di analisi all'interno dell'universo di riferimento;
- b) Codifica dei testi;
- c) Analisi dei dati;
- d) Interpretazione dei risultati.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI									
	Componente Ambientale Ambiente Sociale									
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.	
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	119 di 130	

8.1 MONITORAGGIO STAMPA E RADIO TELEVISIONE

La prima azione di monitoraggio dei media consiste nell'analisi del contenuto degli articoli pubblicati sull'opera, come detto, nelle tre fasi di monitoraggio (AO, CO, PO).

Allo scopo di individuare le testate da monitorare, sono presi a riferimento gli indicatori di diffusione dei diversi quotidiani certificati da ADS - Accertamento Diffusione Stampa dai quali sono state estrapolate le seguenti testate:

- Il Mattino
- La Repubblica
- Corriere del Mezzogiorno
- Giornale di Napoli
- Il Golfo di Napoli
- Città Metropoli Napoli

Dal sito dell'ordine dei gornalisti campano sono state estrapolate le maggiori testate on line:

- NapoliToday
- City Napoli
- Città Metropoli Napoli
- Napoli Village
- Quotidianoonline
- I fatti di Napoli

Per quanto riguarda il monitoraggio dei media radio-televisivi le emittenti sono ricercate sulla base dei dati relativi all'ascolto medio fornito da Auditel e Audioradio, sono state estrapolate le seguenti emittenti TV:

- RAI 3
- Napoli TV
- Canale 8
- Canale 21

E le seguenti emittenti radio:

- Radio KissKiss Napoli

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	120 di 130

- Radio punto nuovo
- Quintarete

Si è proceduto a ricercare materiale negli archivi sia dei quotidiani che delle emittenti radio TV senza riuscire a trovare materiale significativo rispetto all'opera. Abbiamo poi a contattato per email e/o telefono le redazioni locali dei giornali e delle varie emittenti.

ma non si è riusciti ad ottenere da esse alcun materiale relativo al progetto di variante Cannello Napoli.



ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	121 di 130

PARTE E - IL MONITORAGGIO DELLE PERCEZIONI SOCIALI

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	122 di 130

9 APPROCCIO METODOLOGICO

Questo terzo filone di monitoraggio è teso alla rilevazione delle percezioni degli impatti (sociali) che dalla realizzazione dell'opera potrebbero derivare alle comunità locali, sia in fase di costruzione che in fase di esercizio, nonché, in conseguenza, del grado di consenso che le medesime comunità mostrano nei confronti del progetto.

Per sua natura, tale tipologia di monitoraggio troverà sviluppo in fase di realizzazione del progetto, ossia a dire, in corso d'opera (C.O.).

L'organizzazione delle modalità del monitoraggio sociale deriva direttamente dagli esiti delle azioni condotte in precedenza con riguardo, al contempo, sia alla desk research che all'analisi dei media.

In sequenza, si tratta di sviluppare i seguenti elementi:

- a) Individuare coloro che manifestano - anche potenzialmente - un qualche interesse nei confronti dell'intervento di raddoppio ferroviario della tratta oggetto di studio, per variegate motivazioni (i "portatori di interesse");
- b) Indagare la percezione dei cittadini residenti nei Comuni interessati dal progetto
- c) Impostare la serie di domande da sottoporre ai portatori di interesse selezionati, sulla base di una metodica consolidata;
- d) Definire timing e modalità delle interviste da sviluppare in corso d'opera del progetto;
- e) Analizzare i risultati delle interviste svolte, allo scopo di focalizzare eventuali criticità emergenti rispetto al consenso delle comunità locali e costruire le relative azioni in risposta.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	123 di 130

10 SELEZIONE DEI PORTATORI DI INTERESSE (TESTIMONI PRIVILEGIATI)

Il primo passaggio metodologico consiste nella individuazione dei portatori di interesse a cui sottoporre il questionario della rilevazione delle percezioni sociali.

In tal senso, si ritiene che le analisi di desk research e l'indagine dei media in gran parte confermano gli stakeholder locali indicati nel piano di monitoraggio ambientale che accompagna il progetto definitivo dell'opera.

Per taluni casi, tuttavia, le azioni di monitoraggio innanzi condotte suggeriscono delle integrazioni, per giungere all'elenco definitivo sotto riportato:

- Decisori politici (Sindaci; Assessori competenti; Dirigenti settori tecnici competenti)
- Decisori economici (Confindustria; Confartigianato; C.N.A.; Confesercenti; Confcommercio; Legacoop; C.I.A.; Coldiretti; Confagricoltura)
- Università e Istituti scolastici (Docenti; rappresentanze studentesche; Dirigenti scolastici)
- Sindacati
- Associazioni ambientaliste
- Associazioni dei consumatori
- Associazioni dei pendolari

Ai soggetti selezionati in rappresentanza di ciascuno degli organismi in elenco sarà inviata una email esplicativa in merito all'attività di rilevazione in corso faranno seguito contatti telefonici specifici, funzionali a verificare sia la ricezione della mail che la destinazione del questionario al soggetto più idoneo a compilarlo in rappresentanza dell'organizzazione corrispondente.

La percezione di coloro i quali, nello svolgimento del proprio ruolo di responsabilità all'interno di organismi rappresentativi del contesto sociale locale, sono portatori di una visione privilegiata del progetto oggetto del presente monitoraggio, delle finalità strategiche ad esso

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	124 di 130

assegnate, del suo dislocamento sul territorio, così come degli impatti inevitabilmente arrecati alle collettività coinvolte nelle fasi di cantiere.

Il questionario sottoposto sarà semplificato al massimo, con domande a risposta chiusa, a cui è possibile rispondere apponendo una crocetta sulla casella che si condivide: *Si/No/Abbastanza/Non saprei*.

A margine delle domande è in ogni caso lasciata la possibilità di esprimere eventuali osservazioni aggiuntive in forma libera.

11 SELEZIONE DEI PORTATORI DI INTERESSE (CITTADINI/E RESIDENTI)

L'attività è volta ad indagare la percezione delle comunità locali verso i lavori di costruzione dell'opera e, dunque, le attività di cantiere insistenti nell'area di progetto, mediante rilevazione diretta.

Scopo dell'indagine è quello di continuare a sondare, come in precedenti monitoraggi, le attese e le istanze di chi vive e lavora nei pressi delle aree di cantiere.

Altra finalità dichiarata della rilevazione è quella di conferire una maggiore esposizione e visibilità alle attività condotte in associazione alla realizzazione dell'opera di progetto, in modo tale da creare o accrescere il consenso sul territorio, individuando risposte adeguate alle eventuali istanze emergenti dal monitoraggio medesimo.

12 MODALITÀ OPERATIVE

L'organizzazione della rilevazione muove i suoi passi dai contenuti delle indagini condotte in precedenza, attraverso un questionario che sarà ripetuto al fine di avere la visione dei cambiamenti di percezione intervenuti in corso d'opera.

Saranno individuati i punti di distribuzione del questionario a partire dall'esame delle attività ed edifici rilevanti presenti nell'area di progetto, e sulla base dello stato dei lavori

Per agevolare le operazioni di compilazione e riconsegna dei questionari da parte dei cittadini e conferire maggiore visibilità all'iniziativa, accanto ai questionari saranno lasciati un

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	125 di 130

contenitore appositamente allestito per la restituzione dei *form*, e una locandina con delle semplici istruzioni per la compilazione.

Il questionario serve per valutare la percezione sociale di coloro i quali, nello svolgimento abituale delle proprie occupazioni di vita quotidiana, di lavoro e di studio, si trovano ad interferire con i lavori in corso, le attività di cantiere e le spesso necessarie deviazioni rispetto alla viabilità esistente.

Pertanto a supporto e riscontro delle indagini già condotte, si raccolgono i dati di interesse mediante la somministrazione alla cittadinanza di questionari a domande chiuse da auto-compilare.

Scendendo nel dettaglio, il questionario si presenta articolato in due parti:

- Parte A) - Dati relativi ai lavori in corso.
- Parte B) - Dati relativi alla persona che ha compilato il questionario.

La prima parte è strutturata in una serie di domande a risposta chiusa, a margine delle quali è lasciata la possibilità di aggiungere eventuali commenti e osservazioni in forma libera.

La seconda parte del questionario fornisce informazioni importanti circa lo status del compilatore.

Come ovvio la compilazione è in forma anonima.

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	126 di 130

INDICE DELLE TABELLE

Tabella 6-1. Redditi Irpef della Regione Campania	61
Tabella 6-2. Redditi Irpef della Provincia di Napoli	62
Tabella 6-3. Redditi Irpef della Provincia di Caserta.....	62
Tabella 6-4. Redditi Irpef del Comune di Acerra (provincia NA)	62
Tabella 6-5. Redditi Irpef del Comune di Afragola (NA).....	63
Tabella 6-6. Redditi Irpef del Comune di Casalnuovo di Napoli (NA)	63
Tabella 6-7. Redditi Irpef del Comune Casoria (NA)	63
Tabella 6-8. Redditi Irpef del Comune San Felice a Cancellò (CE)	64
Tabella 6-9. Popolazione di 15 anni e oltre per titolo di studio – Regione Campania	64
Tabella 6-10. Iscritti Atenei Campani nell'anno accademico 2015-2016.....	69
Tabella 6-11. Iscritti Università Campane (a.a. 2015-2016).....	70
Tabella 6-12. Sedi degli Atenei e provenienza degli studenti iscritti (a.a. 2015-2016)	71
Tabella 6-13. Tasso di mortalità per malattie respiratorie	72
Tabella 6-14. Tasso di mortalità per malattie respiratorie - Maschi.....	73
Tabella 6-15. Tasso di mortalità per malattie respiratorie - Femmine	74
Tabella 6-16. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in Regione Campania	75
Tabella 6-17. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in Prov. di Napoli	79
Tabella 6-18. Movimprese II° trimestre 2017 – Imprese registrate e attive in Prov. di Caserta	83
Tabella 6-19. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania	91
Tabella 6-20 Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania	92
Tabella 6-21. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania province interessate dall'opera	93
Tabella 6-22. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania -provincia di Napoli-	94
Tabella 6-23. I Sistemi Locali del Lavoro Regione Campania -Provincia di Caserta-	95
Tabella 6-24. Bambini dell'asilo e della scuola materna, studenti fino a 34 anni che escono di casa abitualmente per andare a scuola o all'università (per 100 persone con le medesime caratteristiche)	97

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	127 di 130

Tabella 6-25. Persone di 15 anni e più occupate che escono di casa abitualmente per andare al lavoro (per 100 persone con le medesime caratteristiche)	101
Tabella 6-26. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno (per 100 persone con le medesime caratteristiche)	105
Tabella 6-27. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la comodità degli orari (per 100 persone con le medesime caratteristiche)	106
Tabella 6-28. Persone di 14 anni e più che utilizzano il treno almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la frequenza delle corse (per 100 persone con medesime caratteristiche)	107
Tabella 6-29. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno (per 100 persone con medesime caratteristiche)	108
Tabella 6-30. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la comodità degli orari (per 100 persone con medesime caratteristiche)	110
Tabella 6-31. Persone di 14 anni e più che utilizzano il pullman almeno qualche volta l'anno molto o abbastanza soddisfatte per la frequenza delle corse (per 100 persone con medesime caratteristiche)	111
Tabella 8-1. Scheda di registrazione del contenuto degli articoli di stampa pubblicati sull'opera	117
Tabella 8-2. Scheda di registrazione del contenuto dei mezzi radio televisivi sull'opera.....	117

 ITALFERR GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	128 di 130

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1-1. Inquadramento dell'opera in progetto.....	7
Figura 5-1. Ubicazione cantiere CB01-S.....	26
Figura 5-2. Ubicazione cantiere CB01-N.....	27
Figura 5-3. Cantiere CO01-S	28
Figura 5-4. Cantiere CO01-N	29
Figura 5-5. Cantiere CO02-N	30
Figura 5-6. Cantieri AT01-S e AT02-S	31
Figura 5-7. Cantieri AT03-S	32
Figura 5-8. Cantieri AT01-02-03-04-05-06-07-08-N	34
Figura 5-9. Cantieri AT09-10-11-12-N.....	36
Figura 5-10. Cantieri AT13-14-15-N.....	37
Figura 5-11. Cantieri AS01-02-03-S e DT01-S.....	38
Figura 5-12. Cantieri AS02-N.....	39
Figura 5-13. Cantieri AS05-06-N.....	40
Figura 5-14. Cantieri DT01-N.....	41
Figura 5-15. Cantieri DT02-03-N.....	42
Figura 5-16. Cantiere AR01	43
Figura 5-17. Cantiere AR02	44
Figura 5-18. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere.....	46
Figura 5-19. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere.....	47
Figura 5-20. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere.....	47
Figura 5-21. Ricettori in prossimità delle aree di cantiere.....	48
Figura 6-1. Composizione della popolazione di Acerra per età e per sesso (al 1°/01/2017) .	51
Figura 6-2. Distribuzione della popolazione di Acerra per fasce di età (al 1°/01/2017)	52
Figura 6-3. Composizione della popolazione di Afragola per età e per sesso (al 1°/01/2017)	53
Figura 6-4. Distribuzione della popolazione di Afragola per fasce di età (al 1°/01/2017)	54
Figura 6-5. Composizione della popolazione di Casoria per età e per sesso (al 1°/01/2017)	55
Figura 6-6. Distribuzione della popolazione di Casoria per fasce di età (al 1°/01/2017)	56

	ITINERARIO NAPOLI – BARI VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI								
	Componente Ambientale Ambiente Sociale								
Report di Ante Operam	COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
	IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	129 di 130

Figura 6-7. Composizione della popolazione di Casalnuovo di Napoli per età e per sesso (al 1°/01/2017).....	57
Figura 6-8. Distribuzione della popolazione di Casalnuovo di Napoli per fasce di età (al 1°/01/2017).....	58
Figura 6-9. Composizione della popolazione di S. Felice a Canello per età e per sesso (al 1°/01/2017).....	59
Figura 6-10. Distribuzione della popolazione di S. Felice a Canello per fasce di età (al 1°/01/2017).....	60
Figura 6-11. Rappresentazione della popolazione campana di 15 anni e oltre per titolo di studio.....	65
Figura 6-12. Composizione della pop. regionale di 15 anni e oltre per titolo di studio. Anno 2016	66
Figura 6-13. Rappresentazione della popolazione campana 25-64 anni per titolo di studio .	67
Figura 6-14. Composizione della popolazione regionale 25-64 anni per titolo di studio. Anno 2016	68
Figura 6-15. Andamento del tasso di mortalità per malattie respiratorie.....	73
Figura 6-16. Andamento degli spostamenti abituali per andare a scuola nella Regione Campania: modalità di spostamento (anni 2007-2016)	99
Figura 6-17. Andamento degli spostamenti abituali per andare a scuola nella Regione Campania: tipo di mezzo di trasporto (anni 2007-2016).....	100
Figura 6-18. Andamento degli spostamenti abituali per andare al lavoro nella Regione Campania: modalità di spostamento (anni 2007-2016)	103
Figura 6-19. Andamento degli spostamenti abituali per andare al lavoro nella Regione Campania: tipo di mezzo di trasporto (anni 2007-2016).....	104
Figura 6-20. Andamento della frequenza di utilizzo del treno (anni 2007-2016).....	106
Figura 6-21. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016).....	107
Figura 6-22. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016).....	108
Figura 6-23. Andamento della frequenza di utilizzo del pullman (anni 2007-2016).....	109
Figura 6-24. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016).....	110
Figura 6-25. Andamento del grado di soddisfazione a confronto (anni 2007-2016).....	111



ITINERARIO NAPOLI – BARI
VARIANTE LINEA CANCELLO NAPOLI

Componente Ambientale Ambiente Sociale

Report di Ante Operam

COMMESSA	LOTTO	FASE	ENTE	TIPO DOC.	CODIFICA DOCUMENTO	PROGR.	REV.	Pag.
IF0E	00	D	22	RH	IM00A8	001	A	130 di 130