

Variabili trasportistiche

Il caso studio costituito dai comuni di Orta di Atella, Succivo e Sant'Arpino presenta caratteristiche profondamente diverse rispetto agli altri contesti analizzati. Trattandosi di realtà comunali di piccole dimensioni, la mobilità sistematica è prevalentemente orientata verso l'esterno. Il numero complessivo di passeggeri giornalieri si attesta infatti su valori prossimi alle 20 mila unità, con una quota di spostamenti in uscita superiore al 50% del totale. Al contrario, i flussi in ingresso risultano marginali e si attestano intorno al 12%, evidenziando una limitata capacità attrattiva del territorio.

Con riferimento alla mobilità sistematica interna, i passeggeri*km giornalieri sono quasi 7 mila, un valore sostanzialmente coincidente con il numero complessivo dei passeggeri interni. Questo dato indica una lunghezza media degli spostamenti molto contenuta, pari a circa 1 km. Anche la distribuzione per classi di distanza si discosta nettamente da quella degli altri casi studio: quasi il 90% degli spostamenti ha una lunghezza inferiore a 2,5 km e la totalità degli spostamenti si colloca al di sotto dei 5 km.

Come già anticipato nella parte introduttiva, il servizio di trasporto collettivo in quest'area svolge prevalentemente una funzione di collegamento con i poli urbani vicini, prevalentemente Napoli, mentre i servizi di trasporto pubblico destinati alla mobilità interna risultano trascurabili.

Il numero medio di spostamenti sistematici pro-capite è molto basso, il più contenuto tra tutti i casi studio analizzati, con un valore pari a 0,13. Questo dato riflette una struttura demografica e funzionale in cui la popolazione più attiva si è spostata verso altri territori per motivi di lavoro o studio.

In un contesto di tali dimensioni, la modalità di trasporto prevalente è il trasporto pedonale, che rappresenta il 48,1% degli spostamenti sistematici. Il trasporto privato mantiene comunque un peso rilevante, con una quota complessiva del 42,6%, caratterizzata da una percentuale significativa di spostamenti di accompagnamento (26,4%). Il trasporto collettivo, come già evidenziato, risulta marginale (5,4%) ed è rappresentato quasi esclusivamente da autobus aziendali e scolastici (4%). In un territorio con distanze così ridotte, la bicicletta potrebbe costituire una modalità di trasporto particolarmente efficace, ma risulta attualmente utilizzata solo nel 3,2% dei casi, configurandosi come una delle principali leve di intervento per il miglioramento della mobilità locale.

Il tasso di motorizzazione normalizzato sui tre comuni è pari a circa 562 veicoli ogni 1000 abitanti, il più basso tra i quattro casi studio.

TABELLA 1 | Indicatori di domanda per il caso studio di Orta di Atella

| | |
|----------------------------------|-----------|
| pass giornalieri interni | 6.878 |
| pass giornalieri interni esterni | 10.571 |
| pass giornalieri esterni-interni | 2.394 |
| passxkm giornalieri | 6.971 |
| passxkm annui | 2.021.517 |
| km:medi | 1,013 |
| abitanti | 51.870 |
| pass/abitanti | 0,13 |

TABELLA 2 | Distribuzione degli spostamenti interni per fasce di distanza

| Fasce km | spostamenti | % |
|----------|-------------|-------|
| <2,5 | 6073 | 88,3% |
| 2,5-5 | 805 | 11,7% |
| 5-7,5 | 0 | 0,0% |
| 7,5-10 | 0 | 0,0% |
| 10-12,5 | 0 | 0,0% |
| 12,5-15 | 0 | 0,0% |

L'analisi dei casi studio (Step 2)

| | | |
|---------------|-------------|-------------|
| >15 | 0 | 0,0% |
| totale | 6878 | 100% |

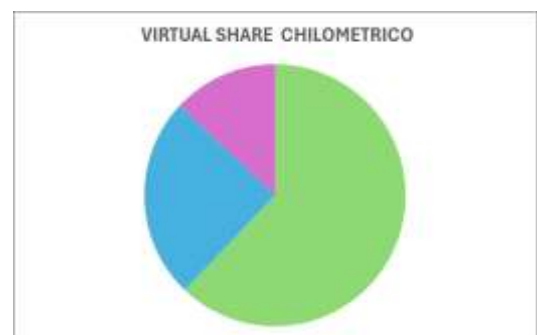
TABELLA 3 | Percentuali di ripartizione modale

| | |
|------------------------------------|-------|
| treno | 0,4% |
| autobus urbano, filobus | 0,7% |
| corriera, autobus extra-urbano | 0,3% |
| autobus aziendale o scolastico | 4,0% |
| auto privata (come conducente) | 16,2% |
| auto privata (come passeggero) | 26,4% |
| motocicletta, ciclomotore, scooter | 0,5% |
| bicicletta | 3,2% |
| altro mezzo | 0,3% |
| a piedi | 48,1% |

Calcolo del virtual share chilometrico

Il virtual share chilometrico è ricavato dalla somma pesata del numero degli spostamenti interni entro le fasce di distanza definite (vedi indicatore 1.3 – Estensione del raggio urbano) ed espressi in percentuale rispetto al totale del numero degli spostamenti interni. In particolare, come rappresentato nella seguente tabella, i marcatori in giallo definiscono un peso di 0,5 (ovvero un'incidenza sulla propensione del 50%) mentre quelli in verde un peso di 1 (incidenza sulla propensione del 100%):

| | Fasce chilometriche | | | | | |
|---------------|---------------------|--------|--------|--------|---------|--------|
| | < 2,5 Km | 2,5+5 | 5+7,5 | 7,5+10 | 10+12,5 | > 12,5 |
| Walkability | Green | Yellow | | | | |
| Bikeability | Green | Green | Yellow | | | |
| Micromobility | Green | Green | Green | Yellow | | |
| DRT | | Yellow | Green | Green | | |
| TLC-C | Yellow | Green | Green | Yellow | | |
| TPL-B | | Yellow | Yellow | Green | Yellow | |
| TPL-A | | | Yellow | Yellow | Green | Green |
| Auto | | Yellow | Green | Green | Yellow | |
| Moto | Yellow | Green | Green | Green | Yellow | |



■ Mobilità soft ■ Trasporto pubblico ■ Mobilità privata sostenibile

| VIRTUAL SHARE CHILOMETRICO ORTA DI ATELLA, SUCCIVO e S. ARIPINO | |
|--|---------|
| Mobilità soft | 62,13 % |
| Trasporto pubblico | 24,83 % |
| Mobilità privata sostenibile | 13,03 % |