

FOCUS n.4 del 7 Dicembre 2016

MOBILITA'

1) LE CONDIZIONI INIZIALI

Il territorio, sebbene attraversato longitudinalmente dall'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria e trasversalmente da molti collegamenti territoriali, presenta **significativi problemi di mobilità**, dovuti all'inadeguatezza del Trasporto Pubblico Locale e ad un sistema di collegamenti verso l'esterno non adeguatamente strutturato.

Gli **spostamenti da e verso l'esterno** avvengono per lo più utilizzando l'auto e gli autobus di compagnie private, che operano senza sinergie e coordinamento con il sistema di trasporti pubblico e non garantiscono un adeguato livello di accesso alle informazioni in merito ad orari e localizzazione delle aree di sosta. Si evidenzia l'assenza di un collegamento ferroviario, a seguito della chiusura della ferrovia Sicignano-Lagonegro a partire degli anni '80, con conseguenti impatti non solo sulla mobilità esterna da/verso Salerno - e, quindi, con l'Alta Velocità - ma anche su quella interna, favorita in precedenza da una serie di fermate intermedie interne al sistema territoriale.

Il ridotto funzionamento dell'**aeroporto di Pontecagnano** limita, infine, le opportunità dell'industria e del commercio locali e non consente di catturare i potenziali flussi turistici verso il territorio.

Gli indicatori di **accessibilità interna all'area** mettono in luce le forti criticità esistenti riguardo alla distanza media in minuti dei Comuni non polo dal polo più vicino (51,9 minuti), superiore ai valori medi delle aree interne della Campania (di oltre 7 minuti) e pari quasi al doppio delle medie totali regionale (27,6 minuti) e nazionale (28,3 minuti).

Il **trasporto pubblico su gomma di collegamento tra i vari Comuni e frazioni del sistema territoriale** è molto carente ed è legato prevalentemente al solo periodo e orario scolastico, non garantendo livelli adeguati di accessibilità alla popolazione residente e a turisti e visitatori. Il sistema di mobilità interno non consente ai residenti, in particolare, un buon accesso alla rete di distribuzione dei servizi. L'ascolto del territorio ha evidenziato le difficoltà di collegamento con le principali strutture scolastiche soprattutto nelle fasce pomeridiane (assenza di linee dirette, eccessivo numero di cambi, tempi di percorrenza lunghissimi) e la mancanza di collegamenti diretti alle strutture socio-sanitarie. Particolarmente difficile, inoltre, è l'accesso ai nuclei abitativi dei centri storici.

A fronte di una **rete infrastrutturale complessivamente adeguata**, emerge la necessità di garantire una **migliore manutenzione e maggiori livelli di sicurezza della rete viaria interna**, da conseguire anche attraverso azioni di diffusione di stili di guida più corretti. Nel 2013 gli indicatori di incidentalità stradale hanno, infatti, registrato nel Vallo di Diano valori due/tre volte superiori rispetto alle altre aree interne della Campania nonché ai valori regionali e nazionali. In particolare, rapportando gli incidenti alla popolazione, si evidenzia un valore di 13,1 incidenti ogni 10.000 abitanti, più di tre volte superiore alla media regionale (3,6) e pari al doppio della media nazionale (6,3).

La dotazione dei **percorsi di "mobilità lenta" o "dolce"**, infine, è quasi inesistente, del tutto frammentaria e poco segnalata.

Il territorio non risulta ancora fornito di un'**infrastruttura digitale** capillare e di qualità, capace di migliorare l'accessibilità ai servizi essenziali e di supportare le strategie di sviluppo territoriale, attraverso l'erogazione di nuovi servizi digitali a maggiore valore aggiunto per le persone e le imprese.

I dati relativi alla **diffusione della banda larga** e all'**accesso ad internet veloce** (anno 2013) evidenziano, infatti, non solo un **gap significativo** rispetto ai dati medi regionali e nazionali e ai dati medi relativi alle aree interne del Paese ma anche un **livello piuttosto disomogeneo di infrastrutturazione digitale** e di opportunità di accesso ai servizi digitali tra i diversi Comuni del Vallo di Diano:

- la popolazione raggiunta da banda larga ed internet veloce (banda larga su rete fissa non inferiore a 20mbps) è pari al 32,8%, mentre quella raggiunta da ADSL con una velocità minore di 20 mbps (compresa tra 2 mbps e 20 mbps) è pari al 44,4%, dati che sono in linea con il valore medio delle Aree interne campane ma che posizionano il Vallo di Diano ben al di sotto dei corrispondenti valore medi delle Aree interne dell'intero Paese e lontanissimo dai valori medi regionali e nazionali. La quota della popolazione che non è raggiunta dalla banda larga né per la rete fissa né per la rete mobile - e che, pertanto, è completamente esclusa dall'accesso ad internet e ai servizi digitali - è pari al 13,8%, dato che risulta di gran lunga superiore sia alla media regionale (3,2%) che alla media nazionale (3,5%);
- solo 6 Comuni risultano al 100% coperti dalla banda larga (Buonabitacolo, Pertosa, Polla, Sant'Arzenio, Sanza, San Pietro al Tanagro), 3 si stanno avvicinando alla copertura totale del servizio (Teggiano, Sala Consilina e Padula), 3 sono totalmente privi di banda larga (Casalbuono, Monte San Giacomo e San Rufo), Atena Lucana ne risulta priva all'80%, mentre per Sassano si registra ancora un 50% della popolazione priva di accesso ad internet. Vale segnalare, infine, che i Comuni di Polla e Sala Consilina sono stati coinvolti nel progetto "Allarga la rete: Banda ultralarga e sviluppo digitale in Campania", promosso dalla Regione in attuazione del "Piano Digitale Banda ultra larga", che garantirà ai due Comuni una copertura totale di banda larga ad alta velocità (minimo 30 Mbps).

2) LO SCENARIO DESIDERATO

La connessione tra qualità dei servizi e sviluppo endogeno appare un vincolo decisivo per le prospettive di successo della strategia d'area e per l'inversione dei fenomeni di spopolamento del territorio e di declino dell'economia locale. È necessario, pertanto, migliorare sensibilmente efficacia ed efficienza dei **servizi di mobilità**, per rendere il Vallo adeguatamente fruibile a chi ci abita e attrattivo per chi viene dall'esterno. La SNAI individua, inoltre, nello **sviluppo delle tecnologie digitali** un prerequisito di crescente rilevanza per lo sviluppo territoriale delle aree interne (che soffrono di carenze nella disponibilità di banda larga), in quanto fattore cruciale sia per mitigare gli svantaggi derivanti dalla minore accessibilità spaziale delle aree interne ai servizi di base, sia per favorire l'interconnessione interna alle stesse aree. Al tempo stesso un'adeguata dotazione di tecnologie di comunicazione telematica permetterebbe anche l'utilizzo di soluzioni innovative nell'offerta dei servizi¹.

La **vision preferita** prefigurata nella Bozza di Strategia è caratterizzata, in termini di risultati attesi, da:

- la creazione di una **connessione diretta ed efficiente alle reti lunghe di mobilità e trasporto**, capace di garantire il collegamento tra il Vallo di Diano e Salerno - con l'accesso all'Alta Velocità - a supporto del turismo e delle esigenze di mobilità della popolazione residente;
- il **miglioramento della mobilità interna**, attraverso un servizio di trasporto locale più efficiente, capillare e continuo, che aumenti l'accessibilità ai servizi di base;
- la **diminuzione dell'utilizzo di mezzi di trasporto privati** - oggi indispensabili - e il **potenziamento del trasporto pubblico**;
- l'incremento degli spostamenti di breve raggio con mezzi di trasporto a "impatto zero" sull'ambiente e l'**adozione di sistemi di "mobilità lenta" e "smart"**;
- il **superamento del digital divide**, attraverso la realizzazione di un'**infrastruttura di telecomunicazioni ad almeno 30 Mbps** in neutralità tecnologica (fisso, mobile, accesso fisso-wireless, satellite), in grado di garantire adeguata copertura ed accesso a servizi digitali innovativi all'intera popolazione del Vallo di Diano.

Per quanto riguarda la mobilità e i trasporti, questi risultati sono stati ancorati dal partenariato locale alla realizzazione di un set di azioni puntuali, riferite a diversi orizzonti temporali di attuazione (breve, medio, lungo periodo) ed orientate – con accenti ed intensità diversi - al **soddisfacimento di tre macro-fabbisogni e di una serie di fabbisogni specifici**²:

1. un macro-fabbisogno di **pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto**, al quale si è ritenuto di dare una risposta con la previsione di iniziative di coordinamento dei servizi di trasporto pubblico e privato esistenti;
2. un macro-fabbisogno di **potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica**, focalizzato sull'adeguamento delle infrastrutture di trasporto (sistema di segnaletica, rete viaria interna, metropolitana di superficie, collegamenti con autostrada e strade veloci, avio-superficie), sul rafforzamento del TPL (stazioni di autobus e nodi di interscambio), sull'accessibilità degli attrattori turistici del territorio (riconversione tratta ferroviaria, percorsi ciclabili, sentieristica, punti informativi), sul diritto di mobilità delle persone a capacità motoria ridotta (autobus dotati di pedane mobili);

¹ "Strategia nazionale per le Aree interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance", *Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013.

² La classificazione delle azioni secondo il loro orientamento al soddisfacimento di macro-fabbisogni e fabbisogni specifici fa riferimento alle Linee guida predisposte per la SNAI da Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ISFORT (cfr. "Le aree interne e la mobilità - Linee guida per gli interventi nelle aree-progetto", febbraio 2016).

3. un macro-fabbisogno di **sviluppo dei servizi di trasporto**, finalizzati a facilitare l'accessibilità ai poli funzionali della mobilità "sistematica" dei residenti (scuole) e della mobilità "non sistematica" di residenti e non residenti (strutture ospedaliere, centri storici), a sostenere il diritto di mobilità degli utenti a capacità motoria ridotta (servizi a chiamata), a promuovere accessibilità da e verso i poli esterni (porti, stazioni ferroviarie, aeroporti), a favorire le opportunità di fruizione sostenibile dell'area (promozione di percorsi pedonali/ciclistici).

Per quanto riguarda lo **sviluppo di infrastrutture di telecomunicazioni abilitanti il servizio a banda larga e ultralarga** e la relativa **implementazione di servizi digitali innovativi**, il risultato atteso è strettamente connesso al conseguimento degli obiettivi dell'Agenda Digitale Italiana, attraverso l'attuazione dei piani nazionali «Piano nazionale Banda Ultra Larga» e «Crescita Digitale», predisposti nell'ambito dell'Accordo di Partenariato 2014-2020, e della strategia "Agenda Digitale Campania 2020". La **connettività ad almeno 30 Mbps** rappresenta la porta di accesso ad una serie di servizi digitali per le persone (cittadini, studenti, utenti delle strutture sanitarie, visitatori, turisti), i professionisti e le imprese, e costituisce un pre-requisito tecnologico essenziale per la realizzazione di azioni innovative a supporto della mobilità intelligente e sostenibile di persone e merci, con impatti positivi potenzialmente molto significativi in termini di maggiore e più agevole fruibilità dei servizi essenziali, razionalizzazione ed ottimizzazione dei flussi di mobilità, realizzazione di nuovi e più efficaci/efficienti servizi di trasporto pubblico e privato.

3) LE DIRETTRICI DI AZIONE

Macro-fabbisogno: pianificazione e programmazione dei sistemi di trasporto

BREVE PERIODO

- Coordinamento dei servizi di trasporto pubblico e privato esistenti, con l'introduzione di un piano comune degli orari sulla breve, lunga e media percorrenza, l'organizzazione di una rete condivisa di aree di sosta attrezzate, la sperimentazione di servizi innovativi (servizi a chiamata, car sharing, etc.).

Macro-fabbisogno: potenziamento e riqualificazione della dotazione trasportistica

BREVE PERIODO

- Realizzazione di un sistema di segnaletica adeguata a supporto della fruizione di visitatori/turisti.
- Miglioramento del trasporto pubblico su gomma: realizzazione di una (o più) stazione di autobus del Vallo, con funzioni di capolinea e nodo di interscambio modale per i collegamenti con i Comuni dell'area e con i principali centri regionali.

MEDIO PERIODO

- Efficientamento e messa in sicurezza della strada pedemontana di raccordo tra tutti i Comuni dell'area.
- Miglioramento e rafforzamento delle connessioni ai principali assi viari dei nodi secondari e terziari e dei principali distretti di produzione agricola e agro-industriale.
- Creazione di piste ciclabili lungo il corso dei fiumi Tanagro e Calore.
- Messa in rete dei percorsi ciclopedonali e della sentieristica esistente, con mappatura e segnaletica unificata.
- Realizzazione di parcheggi attrezzati per biciclette.
- Realizzazione di una piattaforma digitale e di una rete di punti informativi per facilitare la "fruizione sostenibile" delle risorse ambientali e culturali del territorio.
- Acquisto di autobus dotati di pedane mobili per le persone a capacità motoria ridotta.

LUNGO PERIODO

- Ripristino e potenziamento della Ferrovia Sicignano-Lagonegro, finalizzati alla realizzazione di una "Metropolitana del Vallo"³ integrata con il sistema di trasporti pubblici e privati su gomma (autobus, navette, taxi)⁴ (in alternativa all'ipotesi "Velorail", cfr. sotto).
- Riqualificazione mirata ed utilizzo turistico della tratta ferrata Sicignano-Lagonegro sull'esempio del "Velorail"⁵ (in alternativa alla realizzazione della "Metropolitana del Vallo", cfr. sopra).

³ Nell'ipotesi prospettata in fase di ascolto del territorio, il ripristino della tratta funzionale Sicignano-Casalbuono garantirebbe il collegamento del Vallo con Salerno e con il relativo terminale dell'Alta Velocità, mentre la riqualificazione mirata del tratto ferroviario che unisce Montesano S/M a Polla favorirebbe i flussi turistici e le esigenze di mobilità interna dei residenti.

⁴ Nella Bozza di Strategia, si fa riferimento anche all'ipotesi di una tramvia veloce, sul modello – tra gli altri - della TEB a Bergamo, della Ferrovia della Valsugana e della Ferrovia Trento-Malè. Il Report "Laboratorio di ascolto Vallo di Diano" prospetta l'ipotesi di coinvolgimento della Fondazione FS e suggerisce di considerare esperienze realizzate in altre regioni, nelle quali cooperative di giovani hanno preso in gestione linee ferroviarie dismesse. Nel corso della fase di ascolto alcuni innovatori hanno suggerito anche la possibile gestione dell'infrastruttura da parte di un Consorzio pubblico/privato, con il coinvolgimento attivo anche delle linee di trasporto privato già presenti sul territorio.

- Completamento dell'avoio superficie di Teggiano.
- Miglioramento dei collegamenti tra l'area interna del Vallo e il Golfo di Policastro, attraverso un più diretto collegamento tra la A3 e la strada veloce Bussentina.

Macro-fabbisogno: sviluppo dei servizi di trasporto

BREVE PERIODO

- Potenziamento dei servizi di mobilità per residenti e visitatori tra le stazioni a valle ed i centri storici, anche mediante la razionalizzazione ed il coordinamento dei servizi di trasporto privati e la sperimentazione di nuovi servizi "smart" ed ecosostenibili di mobilità (servizi a chiamata, car pooling, car sharing).
- Potenziamento/miglioramento dei servizi di mobilità collettiva per residenti e turisti/visitatori verso porti/stazioni ferroviarie/aeroporti.

MEDIO PERIODO

- Potenziamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale dedicati per le attività scolastiche, attraverso nuove linee/fermate, il coordinamento con i servizi di trasporto privati e la sperimentazione di progetti di car pooling.
- Rafforzamento dei servizi di Trasporto Pubblico Locale che collegano l'area sud e l'area nord del Vallo, dove sono localizzate le strutture ospedaliere del sistema territoriale.
- Introduzione di servizi a chiamata e per destinazioni specifiche per gli utenti a capacità motoria ridotta.
- Incentivare servizi di modalità "lenta o dolce" per i residenti e i visitatori, attraverso la promozione di percorsi pedonali/ciclistici sia in ambito urbano che extraurbano.

⁵ Il progetto, già attivo in Francia e in tutto il nord Europa da diversi anni, prevede di riutilizzare le ferrovie dismesse come mezzo di trasporto turistico, per mezzo di carrelli o veicoli a pedale. Vi sono diversi tipi, ma nella maggior parte dei casi si tratta di carrelli montati su rotaia, dal design molto semplice, in grado di ospitare uno o due conducenti ed un numero variabile di passeggeri (cfr. <http://www.veloraildefrance.com/>). In questa direzione, la Comunità Montana nell'ottobre 2014 ha approvato la proposta progettuale "Rail Bike", su proposta dell'Associazione Civricatici Pollesi.

4) LE QUESTIONI APERTE

- **Coordinamento dei servizi di trasporto pubblico e privato:** quali iniziative concrete è possibile intraprendere nel breve-medio termine per migliorare il coordinamento dei servizi già esistenti di trasporto locale, a supporto delle esigenze di mobilità della popolazione residente? Quali sono le principali difficoltà che non hanno consentito finora di rendere pienamente operativo ed efficace questo coordinamento? In un'ottica strategica di supporto alla crescita del territorio, può avere senso avviare anche una riflessione più strutturata su strumenti di pianificazione e programmazione di più lungo periodo?
- **Dotazione trasportistica e servizi per l'accesso alle scuole:** come viene garantito attualmente l'accesso alle strutture scolastiche del territorio? Quali sono le esigenze concrete e le criticità più significative? Quali sono le soluzioni sperimentabili nel breve e nel lungo termine, anche attraverso l'eventuale utilizzo di modelli e tecnologie "smart"? Quali i principali ostacoli all'adozione di queste soluzioni?
- **Dotazione trasportistica e servizi per l'accesso alle strutture sanitarie:** come viene garantito attualmente l'accesso alle strutture socio-sanitarie del territorio? Quali sono le esigenze concrete e le criticità più significative? Quali sono le soluzioni sperimentabili nel breve e nel lungo termine, anche attraverso l'eventuale utilizzo di modelli e tecnologie "smart"? Quali i principali ostacoli all'adozione di queste soluzioni?
- **Specifiche esigenze di mobilità e trasporto merci per le localizzazioni produttive:** esistono problemi significativi di accesso verso/da i principali distretti di produzione agricola ed industriale? Ci sono esigenze specifiche rispetto alle quali sono prefigurabili interventi puntuali sulle infrastrutture viarie di collegamento e sui servizi di mobilità, anche in funzione di obiettivi di ottimizzazione dei processi di trasporto e distribuzione delle merci? Quali sono le soluzioni sperimentabili?
- **Tratta ferrata Sicignano-Lagonegro:** l'attività di ascolto e confronto sul territorio ha fatto emergere due modelli diversi di riutilizzo della ferrovia dismessa, che sono orientate verso esigenze e target di utenza diversi (metropolitana leggera di superficie vs. mezzi di trasporto "dolce" sul modello "Velorail"). Quali sono i "pro" e i "contro" delle due ipotesi di rifunzionalizzazione? Quali sono i modelli di gestione attivabili in relazione alle due ipotesi?
- **Dotazione trasportistica e servizi per la mobilità "dolce":** quali iniziative sono state finora realizzate per la realizzazione/promozione di percorsi ciclopedonabili e sentieristica? Sono già disponibili dei progetti per la creazione e la messa in rete dei percorsi? Quali sono i modelli di promozione e gestione attivabili?

5) INDICATORI

G. Accessibilità		VALLO DI DIANO	Campania Aree Interne	ITALIA Aree Interne	Campania	ITALIA
g.1	Distanza media in minuti dei comuni non polo dal polo più vicino	51,9	44,0	42,3	27,6	28,3
g.2	Distanza media in minuti dei comuni non polo dal polo più vicino ponderata per la	52,0	39,5	37,3	12,5	20,7
g.3	Offerta di servizi del TPL su gomma di connessione al capoluogo regionale: numero medio giornaliero di servizi su gomma ponderati per la popolazione residente nel comune, dai comuni dell'area di riferimento al capoluogo regionale (unità di misura corse medie/anno ogni 1000 abitanti).	0,4				
g.4	Offerta di servizi del TPL su gomma di connessione al polo locale: numero medio giornaliero di servizi su gomma ponderati per la popolazione residente nel comune, dai comuni dell'area di riferimento al polo territoriale (unità di misura corse medie giorno ogni 1000 abitanti).	1,8				
	Accessibilità alla stazione ferroviaria più vicina (servizi regionali o nazionali)					
g.5	Popolazione residente (%) entro un raggio di 15 minuti dalla stazione di riferimento	1,1%				
g.6	Popolazione residente (%) tra i 15 e i 30 minuti dalla stazione di riferimento	64,9%				
g.7	Intensità servizi ferroviari regionali: numero medio di corse/giorno (o corse/anno a seconda della disponibilità) dei servizi ferroviari regionali rapportati alla popolazione residente che potenzialmente può accedere con un tempo di viaggio auto di 15 minuti auto.	2,71				
g.8	Intensità servizi ferroviari regionali: numero medio di corse/giorno (o corse/anno a seconda della disponibilità) dei servizi ferroviari regionali rapportati alla popolazione residente che potenzialmente può accedere con un tempo di viaggio auto di 30 minuti auto.	0,005				
	Accessibilità al casello autostradale più vicino :					

G. Accessibilità		VALLO DI DIANO	Campania Aree Interne	ITALIA Aree Interne	Campania	ITALIA
g.9	Popolazione residente (%) entro un raggio di 15 minuti dal casello autostradale di	95,8%				
g.10	Popolazione residente (%) tra i 15 e i 30 minuti dal casello autostradale di	4,2%				
	Accessibilità all'aeroporto (Comprehensive Network TEN-T) più vicino	75Km Pontecagnanoano				
g.11	Popolazione residente (%) entro un raggio di 30 minuti dall'aeroporto di	0%				
	Accessibilità al porto (I e II categoria sede di Autorità portuale) più vicino					
g.12	<u>Popolazione residente (%) entro un raggio di 30 minuti dal porto di</u>					
g.13	Indicatore sintetico di accessibilità stradale delle merci dei Sistemi Locali del Lavoro (min: 0; max:100) all'interno dei quali sono collocati i comuni delle aree.	43,0	45,2	51,5	47,4	52,5

Fonte: Scheda Sintetica Area Interna Vallo di Diano, Formez Linea 6, aggiornamento Febbraio 2015