

Strategia Aree Interne “Vallo di Diano”

Focus 4- Verso il Preliminare di strategia

7 dicembre 2016

Tavolo “Accessibilità”

(Mobilità e reti telematiche)

Report dei lavori

Referenti Regione Campania: Simonetta Volpe

Referenti del Comitato Nazionale per la SNAI: Gerardo Cardillo, Angelo Luongo

Referenti Formez PA: Osvaldo Cammarota, Tiziana Occhino, Massimo Padovano

L'incontro è stato introdotto dal **Presidente della C.M. Accetta**, che ha ringraziato gli intervenuti, confidando nel loro qualificato apporto nel percorso di confronto e partecipazione, che si sta realizzando per l'elaborazione del Preliminare di strategia d'area.

Il **Dott. Cardillo**, del Comitato Nazionale Aree Interne, ha sottolineato la centralità e la “trasversalità” del tema dell'accessibilità per lo sviluppo di tutti gli indirizzi strategici dell'area, così come emerso in sede di confronto sia del focus “sviluppo” sia nei tavoli tematici “scuola” e “salute”. Risulta quindi, di primaria importanza evidenziare i fabbisogni emersi dalle diverse tipologie di interlocutori e capire insieme ai diversi enti responsabili e agli operatori quali possono essere le soluzioni più efficaci ed efficienti nel breve, medio e lungo termine.

L'**Ing. Luongo** ha evidenziato che dall'analisi dei dati riguardanti la mobilità “sistematica” dell'area risulta che il Vallo di Diano ha un elevato indice di auto contenimento con il 91% dei pendolari, per motivi di studio o di lavoro, si spostano all'interno dell'area. Ciò significa che, a differenza di altre aree interne, il Vallo di Diano è servita da un buon livello di servizi e riesce a garantire un buon livello di occupazione. Diversa invece la situazione della mobilità “non sistematica”, quindi diffusa nel tempo e nello spazio, riguardante spostamenti non prevedibili legati ad esempio ad attività extrascolastiche, al tempo libero, alla fruizione dei servizi per la salute.

Suggerisce, dunque, di avviare un'attività di analisi della domanda e dell'offerta attuale e verificare quali azioni intraprendere nell'ambito della SNAI al fine di riorganizzare in modo efficace ed efficiente i servizi, ricordando che la Strategia non dispone di risorse sufficienti per realizzare nuove infrastrutture e che la manutenzione della viabilità deve essere garantita dalle risorse ordinarie.

Il **Dott. Padovano**, del Formez PA, ha fatto un breve inquadramento Dell'area attraverso l'illustrazione dei dati attuali riguardanti sia la mobilità che l'accesso alla rete digitale, evidenziandone le aree di particolare criticità emerse anche nel corso dei focus precedentemente realizzati. Ha poi riassunto le direttrici di azione di breve, medio e lungo periodo contenuti nella

bozza di strategia con riferimento ai due temi, riclassificandoli in base alle macro aree di fabbisogno/intervento individuate dalle linee guida del MIT per la definizione degli interventi SNAI. Alla luce delle informazioni rappresentate ha, dunque, posto agli operatori presenti alcuni quesiti:

- 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?
- 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?
- 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?
- la 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?
- 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?

SINTESI DEI CONTRIBUTI

In riferimento ai quesiti posti il **dott. Ranesi**, responsabile del settore viabilità della Provincia di Salerno, ha sottolineato la priorità dei problemi legati alla mobilità "sistematica" e l'urgenza di pensare ad una riorganizzazione dei servizi a supporto dei fabbisogni emersi, senza però trascurare l'aspetto della sostenibilità economica di lungo periodo delle iniziative individuate. Partire, dunque, dall'analisi del fabbisogno degli studenti e dei lavoratori e intervenire per efficientare ciò che è già presente sul territorio, attraverso un'analisi dei percorsi e la predisposizione di una matrice origine/destinazione. Da non sottovalutare l'impatto, in termini di efficacia, che può avere l'introduzione delle innovazioni tecnologiche oggi disponibili a servizio della mobilità.

Naturalmente, in questa azione di modernizzazione e miglioramento del servizio locale il ruolo della Provincia risulta essere centrale, visto che è l'Ente titolare dei contratti di servizio sottoscritti dagli operatori, e il dott. Ranesi si dichiara disponibile a collaborare con i referenti della strategia per il comune obiettivo di miglioramento della qualità dei servizi e di sviluppo dell'area.

Con riferimento alla sostenibilità economica, l'**ing. Luongo** ricorda che è possibile garantire la permanenza di alcuni servizi ritenuti strategici per l'area integrando i fondi attualmente destinati al Vallo di Diano con le risorse della Legge di stabilità.

Il **dott. Ranesi** rinnova la disponibilità a partecipare ai tavoli di lavoro della Strategia e a sperimentare nuovi modelli per i servizi di mobilità anche con l'obiettivo di renderli replicabili in altre aree interne.

Il **dott. Cammarota**, sottolinea la valenza dell'attenzione della Provincia, per il ruolo che essa svolge come ente titolare dei rapporti con le aziende di trasporto e con le istituzioni sovraordinate. Data la vastità della Provincia di Salerno, richiama l'utilità dell'organizzazione (Istituzionale, Amministrativa ed Economico-sociale) di cui si è dotato il Sistema Territoriale del Vallo di Diano al fine di aggregare la "domanda di sviluppo" a livello locale e di ridurre le **asimmetrie informative** tra dati statistici e dati reali che, talvolta, causano programmazioni inefficaci (valga, a titolo di esempio, il divario che si registra tra i dati formali e la reale accessibilità alla banda larga)

La **dott.ssa D'Onofrio**, medico della ASL e referente per il comune di Sanza, ribadisce il ruolo centrale della mobilità nella strategia d'area quale strumento indispensabile di integrazione fra le diverse azioni individuate nella bozza di strategia e di socializzazione e crescita della popolazione locale, soprattutto dei giovani.

Gli operatori del trasporto locale

Passata la parola agli operatori del trasporto locale, è intervenuto per primo il **sig. Curcio** della omonima autolinee, che si dichiara disponibile a collaborare ad un progetto complessivo di integrazione della mobilità del Vallo di Diano. Evidenzia però la necessità di tener conto dei vincoli imposti dalla normativa che ne limitano fortemente la progettualità (al momento si è inoltre in attesa del completamento della Riforma Madia). Per quanto riguarda la sua impresa, ha già presentato un progetto per incrementare l'offerta con un servizio di circumvallazione utile a collegare tutti i centri della valle come un vero e proprio servizio urbano.

Per i collegamenti con l'esterno, attualmente le autolinee Curcio collegano il Vallo con Salerno e Fisciano tramite corse con frequenza di circa un'ora e mezza. Se dall'analisi della domanda dovesse risultare essere necessario incrementare tale servizio, così come quello scolastico all'interno dell'area, si rende disponibile a farlo.

Al momento l'unico ostacolo ad intervenire sul trasporto locale è solo di natura organizzativa. Basterebbe, dunque, una maggiore collaborazione e un'azione di coordinamento forte. Evidenzia, inoltre, l'urgenza di intervenire per individuare e attrezzare adeguatamente le fermate.

Ovviamente, ogni richiesta dovrà essere attentamente valutata e sperimentata anche per verificare l'effettiva sostenibilità economica. I servizi sostitutivi, infatti, possono essere diversi ma tutti alquanto costosi, quindi, bisogna valutare bene la fattibilità di ogni ipotesi.

Con riferimento alla ferrovia Sicignano – Lagonegro potrebbe essere valutata la possibilità di sistemi di piccolo cabotaggio totalmente automatizzati.

L'**ing. Luongo** ha condiviso la necessità di sistemare la rete delle fermate in base ai requisiti normativi, però ha ricordato che prima sarebbe opportuno riorganizzare e pianificare il servizio in base a quanto emerso o emergerà dai lavori del tavolo tematico. Ribadisce, dunque, la necessità che i lavori continuino anche dopo questo primo incontro per delineare gli interventi a supporto della strategia.

Il **sig. Lamanna**, della autolinee Lamanna, ha confermato la disponibilità a partecipare ai lavori del tavolo e concorda sul fatto che occorra sinergia fra operatori e strutture, senza creare sovrapposizioni.

Il **dott. Ranesi**, ha invitato gli operatori a farsi parte attiva del progetto e a proporre soluzioni pratiche e di rapida realizzazione alle esigenze della popolazione locale.

Alla domanda dell'**arch. Volpe**, referente della Regione Campania, se gli operatori si fossero mai confrontati su quei temi e se esistessero già delle collaborazioni stabili è stato risposto che finora non sono mai stati attivati tavoli di confronto e che l'incontro era la prima occasione in cui

operatori, istituzioni e dirigenti scolastici e socio-sanitari hanno iniziato a discutere dei problemi concreti dell'area e a proporre soluzioni condivise.

Il **dott. Michele Tardugno**, della autolinee Tardugno, ha condiviso quanto affermato dal Sig. Curcio e dalla dott.ssa D'Onofrio sulla necessità di lavorare in modo integrato e sinergico. Il progetto "Città del Vallo", di cui si discute da oltre venti anni, deve partire da un processo di vera e propria urbanizzazione dell'area in grado di garantire unitarietà al comprensorio. Bisogna, dunque, immaginare la costruzione di una "viabilità urbana", grazie anche alla favorevole orografia del territorio, di servizio alle strutture erogatrici di servizi di cittadinanza e a supporto delle attività commerciali. I giovani, in particolare, sono penalizzati da tali carenze perché non sono autonomi negli spostamenti. Ha, dunque, accolto in modo molto favorevole la costituzione di un tavolo tecnico di lavoro per il ridisegno del servizio sulla base delle esigenze dell'utenza.

Per quanto riguarda la sostenibilità del servizio, ha fatto presente che le autolinee Tardugno hanno istituito il servizio Dal Vallo di Diano a Potenza, senza usufruire di alcun contributo, rendendo possibile fruire dei servizi offerti dall'Università e delle strutture sanitarie di Potenza che distano solo 50 minuti, contro 1 ora e 30 minuti necessari a raggiungere Salerno. La tratta oggi è molto frequentata e il servizio si auto sostiene.

Il problema della circolazione interna al Vallo, laddove non sia possibile o conveniente realizzare un servizio giornaliero, si potrà anche immaginare la realizzazione di servizi a chiamata o di ncc.

Il **dott. Ranesi** ha sottolineato che il problema di una migliore viabilità non è secondario e la Provincia sta lavorando al fine di apportare miglioramenti. A tal proposito, ha ringraziato i referenti della Comunità Montana per il supporto nelle attività di manutenzione della viabilità provinciale attraverso la pulizia e la realizzazione di piccole opere di sistemazione dei versanti e delle aree limitrofe alla sede stradale.

Per quanto riguarda la Banda Larga, constatata il disallineamento fra la qualità del servizio dichiarata dalla popolazione locale e i dati disponibili sulla velocità di connessione, ha evidenziato la necessità di effettuare una verifica perché gli investimenti sono stati realizzati e, quindi, occorre capire perché la connessione è ancora difficile.

In riferimento alla ferrovia il **dott. Grimaldi**, _____, ha comunicato che nella tratta Alta Velocità Napoli-Taranto sono previste due fermate intermedie a Sicignano e Sapri. Inoltre, la Regione Campania ha programmato complessivamente 1 miliardo di euro di interventi per la viabilità.

I dirigenti scolastici

Il dott. **Colombo**, dirigente scolastico dell'Istituto superiore di Teggiano, ha fatto presente che l'ampliamento dell'offerta formativa e l'introduzione dei percorsi di alternanza scuola-lavoro, ora operativa anche per i licei, non è supportata da servizi di trasporto pomeridiano. Facendo una stima dell'utenza potenziale, nel 2018 ci sarà una popolazione di 2.000- 2.500 studenti con necessità di spostamento in orari extrascolastici.

Il **sig. Curcio** ha suggerito ai dirigenti di confrontarsi sulla programmazione in corso e a provare a coordinare le attività e gli orari, nell'ambito dell'autonomia scolastica, in modo da restituire un quadro informativo complessivo del fabbisogno.

L'ing. **Luogo** ha precisato che si tratta di mobilità "non sistematica", quindi, flessibile e con origine/destinazione diverse per ciascun istituto ma anche per ciascun corso di studi. Insomma la standardizzazione è alquanto improbabile ma con un confronto continuo sarà possibile realizzare una migliore e più efficace pianificazione dei servizi.

La **dott.ssa Farzola**, dirigente dell'istituto omnicomprensivo di Padula, ha confermato i numeri stimati dal collega dott. Colombo. Infatti, finora ha già sottoscritto 14 convenzioni di alternanza scuola-lavoro per circa 100 studenti ma, a regime, dopo il 2018 saranno circa 400.

Ha evidenziato però che se la partecipazione alle attività extrascolastiche comporterà dei costi aggiuntivi il sistema diventerà sempre più iniquo con maggiore svantaggio degli studenti in condizioni economiche disagiate. E' importante, dunque, cercare delle soluzioni in grado di garantire gli stessi diritti di crescita e formazione a tutti gli studenti iscritti. A tal fine, si è resa disponibile a collaborare con i colleghi al fine di coordinare il più possibile gli orari agevolare l'erogazione del servizio di trasporto degli studenti.

L'ing. **Antonio Mastrangelo**, _____, ha sottolineato che negli ultimi anni i paesi limitrofi al Vallo hanno smesso di considerarlo polo di attrazione e gli abitanti hanno iniziato a rivolgersi ad altri bacini di servizi più facilmente raggiungibili. Per il Vallo di Diano la perdita di utenza nel tempo potrebbe creare gravi ripercussioni sul numero complessivo di studenti delle scuole del territorio e una conseguente contrazione delle classi. In riferimento all'alternanza scuola-lavoro, ha fatto presente che spesso la scelta viene effettuata dagli studenti in base alla vicinanza dell'azienda piuttosto che dal maggiore interesse delle attività realizzate dalla stessa.

In fine, ha ribadito l'importanza della connessione veloce tramite banda larga anche per garantire una migliore organizzazione dell'offerta territoriale attraverso la realizzazione di una piattaforma condivisa da tutti gli operatori dove accedere per presentare la richiesta di beni e servizi e organizzare la risposta più adeguata.

Sull'ipotesi del riutilizzo della tratta ferroviaria come metropolitana leggera di collegamento fra Casalbuono e Polla, ha suggerito di valutare la possibilità di creare un consorzio fra operatori che gestisca sia la tratta ferroviaria sia i collegamenti dalle stazioni ai centri vicini.

Il **dott. Ranesi**, ha precisato che in base alla normativa comunitaria diventerà quasi una scelta obbligata la costituzione di consorzi perché i contratti di servizio del TPL riguarderanno aree più ampie, accorpendo più lotti dell'attuale ripartizione, e saranno affidate con procedure di gara impegnative alle quali sarà più opportuno rispondere in maniera aggregata.

Il **dott. Cardillo** ha evidenziato che nell'ambito della Strategia la Comunità Montana ha assunto la funzione di coordinamento e raccordo, quindi, è sicuramente l'ente che può garantire il raccordo fra fabbisogno locale e l'offerta di servizi, anche in stretta collaborazione con la Provincia di Salerno. Ha suggerito, quindi, ai dirigenti scolastici e agli operatori di far riferimento alle strutture della Comunità Montana per l'elaborazione di un piano comune per il servizio di trasporto degli studenti.

Operatori socio-sanitari

Il **dott. Florio**, coordinatore del Piano Sociale di Zona, ha riferito che la struttura è dotata di automezzi per il trasporto dei disabili nei centri ... del territorio che effettuano il servizio con una corsa la mattina e una il pomeriggio. Potrebbero, dunque, essere utilizzati da cooperative del territorio per effettuare un servizio di trasporto sociale per determinate fasce di utenti (anziani o persone con disabilità). Ha auspicato, dunque, la costruzione di un progetto integrato per garantire il servizio di trasporto di tutte le tipologie di utenti dell'area mettendo a disposizione anche i propri mezzi.

L'ing. **Luongo** ha sottolineato che in altre aree è stato realizzato un servizio di "taxi sociale" finalizzato proprio a garantire un servizio di trasporto per le fasce deboli gestito da cooperative sociali.

Altre proposte

L'arch. **Cassandra Cozza**, docente al politecnico di Milano, ha promosso un progetto di ricerca di qualità spaziale della mobilità del Vallo di Diano (?) finalizzato al riutilizzo e messa in sicurezza dell'esistente per la creazione di reti di mobilità lenta, realizzato in collaborazione con 13 Università. Gli esiti di tale ricerca, in sintonia con gli elementi emersi dalla discussione, potranno contribuire alle scelte strategiche di breve, medio e lungo periodo.

SINTESI DELLA PRINCIPALI RISULTANZE

Riepilogando quanto è stato emerso e condiviso nel corso dell'incontro si è deciso di arricchire il documento di inquadramento della mobilità dell'area con i dati del trasporto da e per le Università e con quanto emerso dai lavori della giornata.

Per l'individuazione degli interventi da realizzare nell'ambito della Strategia, si è ritenuto opportuno partire dall'efficientamento dell'esistente. A tal fine, la Provincia di Salerno si è resa disponibile a predisporre un quadro informativo complessivo degli interventi di propria competenza previsti per il Vallo di Diano, inclusivo delle tratte attualmente servite e delle aziende coinvolte, in modo da poter fornire una base informativa per la prossima riunione del tavolo tecnico finalizzata a tracciare tutto il sistema del TPL dell'area attuale e individuare i margini per una maggiore efficacia ed efficienza del servizio in base ai nuovi fabbisogni della popolazione.

Con riferimento a quest'ultimo aspetto, i soggetti locali si devono impegnare a fornire un quadro aggiornato delle esigenze delle diverse categorie di utenti.

La costruzione del disegno strategico sarà, dunque, la risultanza fra l'incrocio della domanda e dell'offerta, dove verranno evidenziate le carenze del servizio attuale e l'utenza coinvolta e, studiare, le migliori soluzioni possibili.

Il quadro informativo, inoltre, potrà essere la base informativa su cui costruire uno strumento dinamico fruibile on-line e aggiornato in tempo reale attraverso l'installazione di sistemi di info-mobilità da montare sui diversi vettori.

Obiettivo del tavolo tecnico sarà, anche, di costruire uno schema Fabbisogni – Risultati/Azione - Indicatori di risultato utile all'elaborazione del preliminare di strategia.

La Comunità Montana del Vallo di Diano coordinerà i lavori del tavolo e sarà l'interlocutore principale dei diversi soggetti coinvolti al livello locale (operatori, Dirigenti scolastici e socio-sanitari, associazioni, ecc.) e sovra locale (Provincia di Salerno e Regione Campania) al fine di garantire unitarietà di approccio e sinergia degli interventi.

Ulteriori spunti

- verifica sulla accessibilità **effettiva** alla banda larga e eventuali Azioni per renderla **effettivamente** accessibile, non solo per ammodernare ed efficientare i servizi di trasporto (*info-mobilità*), ma anche per le esigenze emerse negli altri focus (Sviluppo, Sanità, Istruzione)
- considerare l'opportunità di profilare Azioni di accompagnamento alla costituzione di un Consorzio tra le aziende di trasporto locale. Ciò, sia per gli aspetti richiamati da Ranesi, sia per programmare coerenti interventi per favorire la coesione produttiva e lo sviluppo (l'evoluzione) delle attività di servizio nel sistema economico locale.

•