

III riunione selezione delle aree interne in Campania

Approfondimento sul trasporto pubblico locale – 04 marzo 2014

Partecipanti: DPS, Regione Campania, MIT, ACAM, ISFORT

La riunione tematica con la Regione è motivata dalla esigenza, emersa per l'ambito specifico della mobilità ed accessibilità, di esperire gli approfondimenti di settore a partire da una preliminare sedimentazione delle opzioni strategiche regionali che hanno condotto ad un prima individuazione di aree candidabili all'attuazione della strategia, al fine di "interpretare" le esigenze relative alla dimensione prevalentemente "servente" dei servizi prerequisito per l'accessibilità e la mobilità, sullo sfondo di una lettura qualificata delle specificità d'area.

Ribadendo l'opportunità di seguire tale metodo di lavoro, come da decisione condivisa con la presidenza del Tavolo, il Direttore Generale per lo Sviluppo del Territorio e Programmazione del MIT, Dott.ssa Migliaccio, precisa che l'Amministrazione centrale non è in possesso, per effetto della delega delle funzioni di programmazione dei servizi di trasporto ai livelli di governo territoriale di ambito regionale o sub-regionale, di elementi conoscitivi sulle modalità attuali di organizzazione dei servizi e che non risulta possibile, come per gli altri ambiti prerequisito, la elaborazione preliminare di statistiche generali, significative. Resta fermo che, a partire dalle problematiche ed esigenze specifiche che emergeranno nel corso delle analisi delle caratteristiche e vocazioni delle aree, il MIT potrà fornire un contributo per approfondimenti puntuali e garantire la funzione di raccordo istituzionale con gli uffici ministeriali o altri Enti competenti per materia.

Introduce la esposizione tematica il responsabile per la Programmazione unitaria della Regione che delega i rappresentanti dell'ACAM all'illustrazione dello stato generale del sistema dei trasporti regionali.

I rappresentanti ACAM riferiscono dei recenti atti di programmazione regionale in materia di TPL, concretizzatisi nella redazione, nel corso dello scorso anno, del Piano di Riprogrammazione dei Servizi di TPL. ex art. 16-Bis del Decreto-Legge 6 Luglio 2012, n. 95 e s.m.i., approvato con DGRC n. 462 del 24/10/2013.

Riferiscono delle problematiche generali connesse alla dismissione da parte di ANAS delle attività di gestione e manutenzione della rete stradale "ex ANAS", trasferita dal 2001 al demanio regionale e alla gestione delle Province territorialmente competenti, , e dei connessi effetti della generale scarsità di risorse economiche sullo stato di manutenzione della rete viaria, che nelle aree interne rappresenta il principale supporto del sistema della mobilità. Particolare accento è stato posto sulle scelte programmatiche finalizzate agli interventi di completamento di opere incompiute, anche relative a brevi tratti di interconnessione, ai fini del "riammagliamento" ed in particolare alla creazione di una cosiddetta "Tangenziale delle aree interne". La logica di completamento delle maglie viarie trova inquadramento

programmatico e recepimento nei contenuti dell'Allegato infrastrutture, che viene ribadito essere considerato, a livello regionale, documento di programmazione cornice per le scelte di programmazione in una logica che sposa l'integrazione dei livelli inferiori di programmazione a quelli di ambito nazionale.

Contribuiscono a tale "riammagliamentamento" le operazioni di realizzazione dell'Asse Attrezzato Valle Caudina - Pianodardine finanziato a valere sulle risorse FESR del POR 2007-2013 e la Lioni-Grottaminarda, finanziata dal CIPE, che consente l'innesto sul tronco autostradale A16.

Per quanto attiene al sistema ferroviario, convenuta la dimensione residuale dell'impatto sulla mobilità per le aree interne, si segnalano le avvenute dismissioni di alcune tratte tra le quali, la Sicignano degli Alburni-Lagonegro (Area Cilento) e Avellino - Rocchetta Sant'Antonio (Area Irpinia Sannio).

Il rappresentante della Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario MIT precisa che la nozione di "dismissione" non è corretta sul piano formale, in quanto trattasi, piuttosto, di tratte ferroviarie su cui il servizio non è esercito in conseguenza della non sostenibilità economica per domanda debole

Precisa, inoltre che sebbene tali tratte non siano, ad oggi, state fatte oggetto di formale procedura di "dismissione" e di relativa cessione dei relativi beni e sedimi del demanio ferroviario, ma solo inutilizzate, fa presente che il loro mantenimento è in ogni caso associato al sostenimento di un costo di mantenimento, a carico di RFI e quindi della collettività.

Pur nella consapevolezza dell'esistenza di diverse istanze e pressioni da parte di gruppi locali per la riattivazione delle linee, la sensibilità espressa dai rappresentanti dell'ACAM sembrerebbe indicare come di fatto non vi siano condizioni di sostenibilità per una eventuale riattivazione, specie a seguito delle recenti compressioni delle disponibilità economiche e degli obblighi di efficientamento dei servizi posti a carico delle Regioni (taglio di "rami secchi"), come configurato, da ultimo, dal DPCM del 12.03.2013.

Sembra essere consapevolezza diffusa tra i partecipanti al Tavolo che, in generale, interventi sulle tratte ferroviarie possono essere considerati operabili entro prospettive di medio lungo periodo e che, comunque, non sembrano poter incidere sostanzialmente sui problemi di mobilità ed accessibilità delle aree, al di là degli aspetti legati al non residuale problema dei relativi costi di intervento. La Dott.ssa Lucatelli precisa che ciò non toglie che la strategia possa, in alcuni casi specifici, puntare, come azione cardine, sulla riqualificazione di servizi ferroviari, ove questo venga ritenuto strategico e sostenibile da parte delle Regioni.

In tema di ferrovie un cenno viene fatto, con riferimento all'area Irpinia-Sannio, alle potenzialità di sviluppo diffuso connesse alla realizzazione della tratta AV/AC Napoli Bari, che prevede la realizzazione della Stazione di Grottaminarda con potenziali ricadute sul sistema logistico e del distretto d'area.

Al di là delle problematiche generali di ambito regionale e del quadro generale delle esigenze/opportunità connesse all'implementazione del sistema infrastrutturale dei trasporti, la Dott.ssa Lucatelli richiama la necessità di declinare in maniera specifica le relative prospettive di intervento in modo da poter supportare o motivare eventuali opzioni per la candidatura e scelta tra le aree individuate.

Anche i rappresentanti del MIT ritengono che il tema della accessibilità/mobilità non possa essere considerato, ai fini della strategia, in termini generali e diffusi. Fermi restando i caratteri minimi di accessibilità e i livelli di mobilità minimi inter-area ed intra-area che in ogni caso dovrebbero essere garantiti, stante la funzione essenzialmente servente, rispetto alla esigenze di vita degli insediati ed all'accesso agli altri presidi fondamentali (scuole ospedali, centri maggiori di gravitazione), caso per caso è



necessario valutare se gli interventi devono limitarsi a ripristinare delle condizioni di minimo o sopperire a quote di domanda di mobilità insoddisfatta, con riferimento allo status quo o situazioni di prospettiva di sviluppo dell'area, intrinseche o esplicitamente perseguite dalla strategia.

Il Tavolo conviene, in generale, che gli eventuali interventi sul sistema dei trasporti debbano essere tagliati a misura delle singole specificità d'area in una logica di intervento calibrato (interventi "sartoriali"). Entro tali limiti vengono peraltro ricordate, dal MIT, le diverse esperienze di intervento territoriale in cui, anche in contesti relativi alla realizzazione di grandi opere infrastrutturali, la stessa promozione di forme di dialogo e concertazione con e tra Comuni, nella individuazione di relative opere di compensazione, abbia rappresentato fattori di innesco di dinamiche di sviluppo.

Vengono chiesti ai rappresentanti regionali alcuni chiarimenti sul significato e le modalità di valorizzazione di alcuni indicatori riportati nella griglia precompilata, con particolare riferimento a quello dell'offerta TPL gomma ed all'accesso alle infrastrutture ferroviarie. Con riferimento agli indici per l'offerta del TPL si precisa che si tratta dell'offerta di bus*km/anno tra i comuni delle singole aree, pesati sulle rispettive popolazioni. Tale offerta afferisce ai collegamenti verso i capoluoghi, fermo restando che include anche corse di collegamento tra i comuni delle singole aree. Si tratta quindi di un indice sommario dell'"intensità" delle connessioni.

Rispetto a questo, i rappresentanti dell'ISFORT ritengono trattarsi di un indice poco adatto a leggere lo stato dell'offerta e comunque non indicativo della dimensione di domanda, sebbene sia evidente che rappresentano un quadro dell'organizzazione programmata dalla Regione per l'offerta dei servizi.

La dott.ssa De Cesare pone l'accento sull'opportunità di affrontare il tema dell'accessibilità e mobilità per le aree interne seguendo un approccio che guardi tanto alle dinamiche di mobilità interna, quanto alle condizioni che rendono l'area accessibile/attrattiva rispetto ad eventuali spostamenti da e per l'esterno motivati da specifiche valenze dell'area. Nel caso in questione si osserva, come gli stessi dati esposti nella scheda valorizzata dalla Regione, diano conto di misure assolute di bus*km/anno non direttamente comparabili e che comunque fotografano tipi e motivi diversi di fruizione del servizio: di gravitazione prevalente verso i capoluoghi provinciali per le aree del Alto Matese - Alto Tammaro – Titerno e Irpinia-Sannio e di accesso alle linee di collegamento della Valle di Diano o anche di mobilità interna d'area per il Cilento Interno - Parco del Cilento. Sottolinea inoltre il tema generale di inefficienza dell'offerta di servizi, e conseguente impatto scoraggiante sulla domanda, dipendente dalla mancata coerenza della relativa organizzazione (presenza di nodi di scambio, coincidenze tra servizi diversi, etc.).

Anche il rappresentante della Regione Campania conviene che la domanda dovrebbe essere innanzitutto individuata con riferimento alle esigenze di accesso ai presidi fondamentali.

L'ISFORT condivide le perplessità sulla pertinenza degli indicatori utilizzati e suggerisce di conservare indici generali di accessibilità dell'area, che possono essere facilmente acquisiti sulla base di informazioni già in possesso del Tavolo e di individuare batterie più adeguate per misurare l'effettiva accessibilità dei principali snodi di collegamento. A titolo di esempio vengono citati:

- con riferimento alla connessione alle infrastrutture autostradali: tempi medi di viaggio al casello, per comune, ponderati per popolazione;
- con riferimento all'accesso alle stazioni ferroviarie, differenziate per rango: popolazione nei 15' di percorrenza dalla stazione.



L'SFORT si rende disponibile a formalizzare l'indicazione ed a mettere a disposizione indici valorizzati di accessibilità per le merci, preannunciando un relativo e specifico contributo in tal senso.

