



ACaMIR
Agenzia Campana Mobilità Infrastrutture e Reti

Masterplan "Programma integrato di valorizzazione del Litorale Cilento Sud" Inquadramento generale dell'area e quadro trasportistico alla luce della DGR 218/2021

Unità Operativa
"Pianificazione e Investimenti"
Il Responsabile
arch. Giovanni Notarnicola

Unità Operativa
"Programmazione e progettazione"
Il Responsabile
ing. Giovanni Argento

Il Funzionario
ing. Paolo Del Gais

Il Direttore Generale
Ing. Maria Teresa Di Mattia

INDICE

1	Premessa	3
2	Inquadramento territoriale e socio-economico	4
3	Rete infrastrutturale attuale.....	9
3.1	Rete stradale	9
3.2	Rete ferroviaria	9
3.3	Sistema portuale, aeroportuale e della logistica	10
4	La domanda di mobilità.....	11
5	Il quadro infrastrutturale di previsione.....	13
5.1	Interventi su rete stradale.....	14
5.2	Interventi su rete ferroviaria	16
5.3	Interventi sul sistema portuale ed aeroportuale	17

1 Premessa

La Regione Campania con DGR 624 del 28 dicembre 2021 ha attivato una terza linea di intervento del Masterplan della Costa Campana di cui alla DGR 301/2016, individuando quale area target il *Litorale Cilento Sud*, composto dai territori dei Comuni di: Ascea, Camerota, Casal Velino, Centola, Ispani, Montecorice, Pisciotta, Pollica, San Giovanni a Piro, San Mauro Cilento, Santa Marina, Sapri, Vibonati.

Le linee strategiche individuate dalla Regione Campania per lo sviluppo di questa area sono:

- rigenerazione e valorizzazione ambientale finalizzata alla riqualificazione paesaggistica e allo sviluppo di *green communities* e *sustainable city*;
- rafforzamento e riqualificazione del sistema della filiera agricola e zootecnica teso alla valorizzazione dei prodotti della Dieta Mediterranea anche mediante le sperimentazioni e la modernizzazione dei processi;
- accessibilità finalizzata al rafforzamento della mobilità di collegamento con i principali punti di arrivo dei flussi turistici;
- rigenerazione urbana finalizzata al recupero urbanistico dell'area individuata e promozione di azioni per la valorizzazione e la fruizione del patrimonio naturalistico.

Con PEC del 07.02.2023 la Giunta Regionale della Campania, Direzione Generale Governo del Territorio, ha chiesto alla scrivente la redazione di un documento di sintesi relativo all'inquadramento generale del territorio dei comuni afferenti all'area target del "Masterplan – PIV del litorale del Cilento Sud", alla luce del quadro trasportistico attuale e di previsione di cui alla DGR 218/2021 e della domanda di mobilità.

Il presente documento rappresenta, pertanto, un primo inquadramento territoriale ed infrastrutturale, quest'ultimo condotto a partire da un'analisi complessiva delle previsioni della DGR 218/2021 e dell'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale al 2030, approvato con Determinazione del Direttore Generale ACaMIR n. 342 del 21.06.2023. Sulla base di tale inquadramento dovranno essere condotti i successivi approfondimenti finalizzati ad aggiornare lo stato di avanzamento, fisico e finanziario, degli interventi riportati, oltre ad inserire quelli che, nel frattempo, sono rientrati nella pianificazione regionale o nazionale.

In particolare, nel capitolo 2 è stato descritto l'inquadramento territoriale e socioeconomico dell'area target, dal punto di vista della popolazione residente, degli addetti e delle principali caratteristiche insediative.

Nel capitolo 3 è stata descritta la rete infrastrutturale a servizio dell'area target, con riferimento a quella stradale, ferroviaria ed al sistema portuale, aeroportuale e della logistica, mentre nel capitolo 4 è stata analizzata la domanda di mobilità con riferimento agli spostamenti sistematici.

Nel capitolo 5 è stato descritto il quadro infrastrutturale di previsione.

2 Inquadramento territoriale e socio-economico

I Comuni rientranti nell'area target del Masterplan, individuati con DGR 624 del 28.12.2021, sono tredici:

1. Ascea;
2. Camerota;
3. Casal Velino;
4. Centola;
5. Ispani;
6. Montecorice;
7. Pisciotta;
8. Pollica;
9. San Giovanni a Piro;
10. San Mauro Cilento;
11. Santa Marina;
12. Sapri;
13. Vibonati.

Dal punto di vista territoriale, tali comuni occupano un'area pari a circa 394 kmq, pari al 8% della Provincia di Salerno ed al 3% della Regione Campania. Come può essere evidenziato dalla Tabella 1, il Comune più esteso è Camerota, che da solo occupa il 18% del totale dell'area target, seguito da Centola che ne occupa il 12,1%.

Tabella 1: Superficie territoriale, popolazione residente ed incidenza percentuale dei Comuni dell'area target

Comune	Superficie territoriale (Km ²)	Incidenza percentuale %	Popolazione residente Censimento 01/01/2023	Incidenza percentuale %
Ascea	37,5	9,5%	5.750	11,9%
Camerota	70,6	18,0%	6.875	14,2%
Casal Velino	31,7	8,1%	5.333	11,1%
Centola	47,8	12,1%	4.983	10,3%
Ispani	8,3	2,1%	970	2,0%
Montecorice	22,3	5,7%	2.541	5,3%
Pisciotta	31,2	8%	2.428	5,0%
Pollica	28,2	7,2%	2.153	4,5%
San Giovanni a Piro	37,9	9,6%	3.599	7,5%
San Mauro Cilento	15,3	3,9%	840	1,7%
Santa Marina	28,4	7,2%	3.228	6,7%
Sapri	14,2	3,6%	6.373	13,2%
Vibonati	20,5	5,2%	3.204	6,6%
Totale	393,8	100%	48.277	100%
Prov. Salerno	4.954,2	8%	1.058.639,0	4,6%
Regione Campania	13.670,9	3%	5.592.175,0	0,9%

Fonte: Demo ISTAT

La popolazione complessivamente residente¹ nell'area è pari a circa 48.277 unità, il 4,6% di quella residente nell'intera Provincia di Salerno e lo 0,9 % di quella dell'intera Regione Campania.

Nell'ultimo decennio (2013-2023, cfr **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** e Figura 1) i residenti nell'area target sono diminuiti di circa 1.924 unità (pari ad un diminuzione del 3,8%), analogamente anche per la Provincia di Salerno e per la Regione Campania è possibile osservare rispettivamente, un decremento della popolazione di 47.063 unità (- 4,3%) e di 228.255 unità (-3,9%).

Fra i Comuni dell'area target, i più popolosi sono Camerota con 6.875 abitanti seguito da Sapri con 6.373 ab.

¹ Al 1° gennaio 2023, fonte: Demo ISTAT

Tabella 2: Trend della popolazione residente nell'area target

Comune	Popolazione residente										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ascea	5.763	5.766	5.791	5.726	5.785	5.806	5.869	5.898	5.757	5.808	5.750
Camerota	7.094	6.999	6.960	6.912	7.047	7.050	7.092	7.073	6.859	6.882	6.875
Casal Velino	5.131	5.187	5.243	5.296	5.281	5.345	5.345	5.399	5.341	5.343	5.333
Centola	5.206	5.225	5.172	5.129	5.106	5.111	5.052	5.044	4.969	5.020	4.983
Ispani	1.015	1.029	1.027	1.038	1.008	980	983	994	1.000	988	970
Montecorice	2.615	2.621	2.636	2.625	2.659	2.678	2.653	2.605	2.533	2.553	2.541
Pisciotta	2.784	2.709	2.670	2.635	2.604	2.603	2.554	2.530	2.453	2.447	2.428
Pollica	2.437	2.407	2.386	2.372	2.385	2.331	2.301	2.268	2.204	2.178	2.153
San Giovanni a Piro	3.814	3.804	3.777	3.747	3.735	3.729	3.712	3.684	3.636	3.648	3.599
San Mauro Cilento	970	939	930	908	898	881	868	871	862	863	840
Santa Marina	3.155	3.163	3.193	3.215	3.231	3.196	3.188	3.193	3.141	3.198	3.228
Sapri	6.927	6.836	6.792	6.743	6.683	6.667	6.637	6.570	6.418	6.401	6.373
Vibonati	3.290	3.287	3.243	3.260	3.327	3.297	3.287	3.257	3.182	3.215	3.204
Totale	50.201	49.972	49.820	49.606	49.749	49.674	49.541	49.386	48.355	48.544	48.277
Prov. Salerno	1.105.702	1.103.254	1.102.188	1.098.529	1.095.614	1.091.434	1.087.055	1.081.380	1.065.967	1.064.493	1.058.639
Regione Campania	5.820.430	5.812.768	5.804.370	5.790.783	5.776.654	5.762.889	5.740.291	5.712.143	5.624.260	5.624.420	5.592.175

Comune	Variazione popolazione residente										
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Ascea	/	0,05%	0,43%	-1,12%	1,03%	0,36%	1,09%	0,49%	-2,39%	0,89%	-1,00%
Camerota	/	-1,34%	-0,56%	-0,69%	1,95%	0,04%	0,60%	-0,27%	-3,03%	0,34%	-0,10%
Casal Velino	/	1,09%	1,08%	1,01%	-0,28%	1,21%	0,00%	1,01%	-1,07%	0,04%	-0,19%
Centola	/	0,36%	-1,01%	-0,83%	-0,45%	0,10%	-1,15%	-0,16%	-1,49%	1,03%	-0,74%
Ispani	/	1,38%	-0,19%	1,07%	-2,89%	-2,78%	0,31%	1,12%	0,60%	-1,20%	-1,82%
Montecorice	/	0,23%	0,57%	-0,42%	1,30%	0,71%	-0,93%	-1,81%	-2,76%	0,79%	-0,47%
Pisciotta	/	-2,69%	-1,44%	-1,31%	-1,18%	-0,04%	-1,88%	-0,94%	-3,04%	-0,24%	-0,78%
Pollica	/	-1,23%	-0,87%	-0,59%	0,55%	-2,26%	-1,29%	-1,43%	-2,82%	-1,18%	-1,15%
San Giovanni a Piro	/	-0,26%	-0,71%	-0,79%	-0,32%	-0,16%	-0,46%	-0,75%	-1,30%	0,33%	-1,34%
San Mauro Cilento	/	-3,20%	-0,96%	-2,37%	-1,10%	-1,89%	-1,48%	0,35%	-1,03%	0,12%	-2,67%
Santa Marina	/	0,25%	0,95%	0,69%	0,50%	-1,08%	-0,25%	0,16%	-1,63%	1,81%	0,94%
Sapri	/	-1,31%	-0,64%	-0,72%	-0,89%	-0,24%	-0,45%	-1,01%	-2,31%	-0,26%	-0,44%
Vibonati	/	-0,09%	-1,34%	0,52%	2,06%	-0,90%	-0,30%	-0,91%	-2,30%	1,04%	-0,34%
Totale	/	-0,46%	-0,30%	-0,43%	0,29%	-0,15%	-0,27%	-0,31%	-2,09%	0,39%	-0,55%
Prov. Salerno	/	-0,22%	-0,10%	-0,33%	-0,27%	-0,38%	-0,40%	-0,52%	-1,43%	-0,14%	-0,55%
Regione Campania	/	-0,13%	-0,14%	-0,23%	-0,24%	-0,24%	-0,39%	-0,49%	-1,54%	0,00%	-0,57%

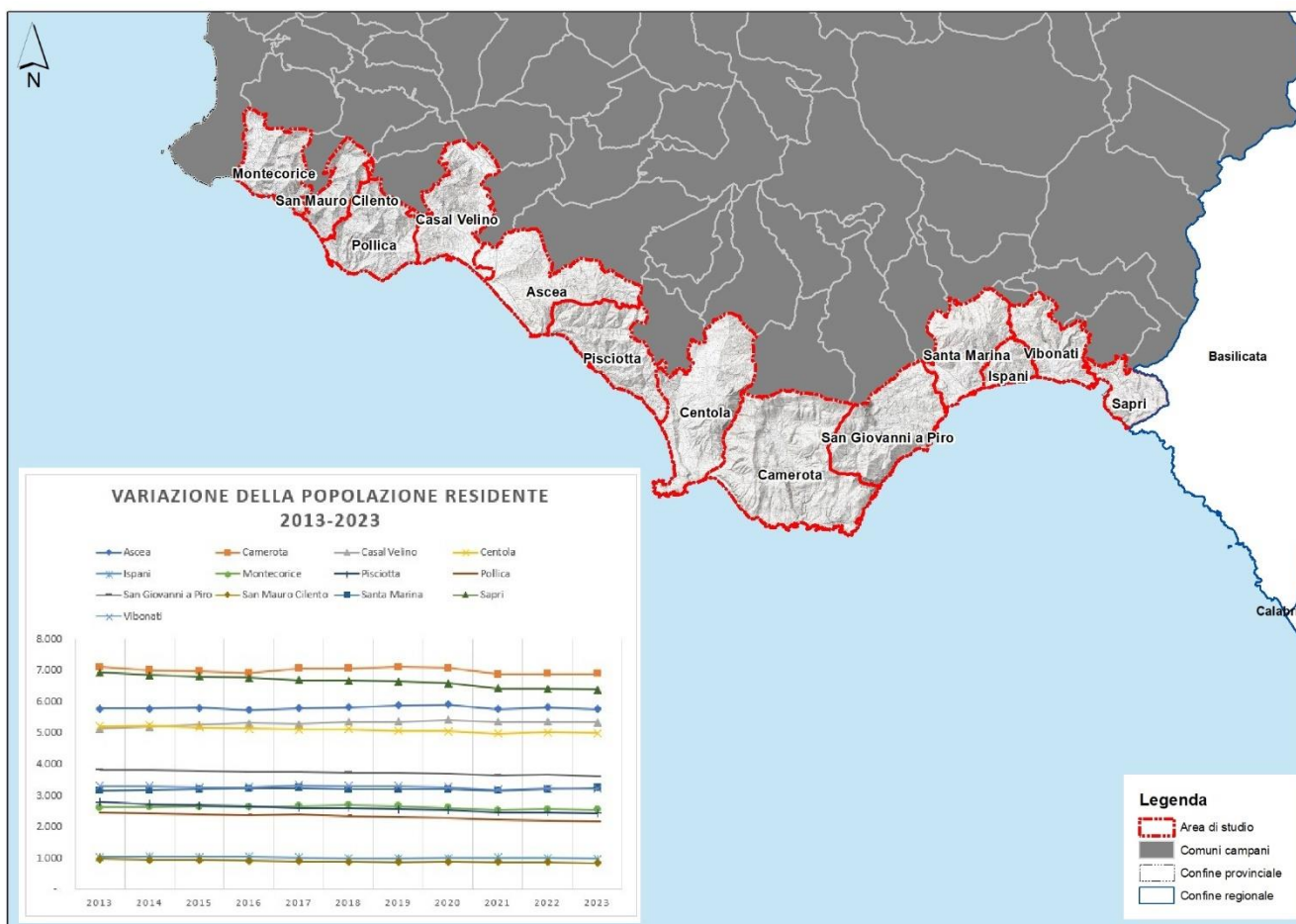


Figura 1: Inquadramento dell'area target e rappresentazione del trend della popolazione residente

Per quanto riguarda la densità residenziale, considerando un'aggregazione a livello comunale (cfr Tabella 3) è possibile evidenziare quanto i valori medi per l'area siano inferiori rispetto a quelli della Provincia di Salerno e quelli della Regione Campania. All'interno dell'area è da segnalare il dato relativo a Sapri (circa 449 ab./kmq) che supera la media provinciale e regionale.

Tabella 3: Densità abitativa aggregata

Comune	Superficie territoriale (Km ²)	Popolazione residente Censimento 01/01/2023	Densità abitativa (ab./Km ²)
Ascea	37,5	5.750	153,5
Camerota	70,6	6.875	97,4
Casal Velino	31,7	5.333	168,2
Centola	47,8	4.983	104,4
Ispani	8,3	970	116,3
Montecorice	22,3	2.541	114,2
Pisciotta	31,2	2.428	77,7
Pollica	28,2	2.153	76,4
San Giovanni a Piro	37,9	3.599	95,0
San Mauro Cilento	15,3	840	55,0
Santa Marina	28,4	3.228	113,8
Sapri	14,2	6.373	448,8
Vibonati	20,5	3.204	156,0
Totale	393,8	48.277	122,6
Provincia SA	4.954,2	1.058.639,0	213,7
Regione Campania	13.670,9	5.592.175,0	409,1

Fonte: Demo ISTAT

Il dato appena descritto, di per se, è puramente indicativo, in quanto deve essere integrato con un'elaborazione della popolazione residente ad un livello di disaggregazione maggiore rispetto a quella di tipo comunale appena effettuata, cioè a livello della singola particella censuaria. In particolare, tale elaborazione consente di fornire un quadro di massima circa la distribuzione delle residenze sul territorio.

Dall'analisi della Figura 2, dove è rappresentata la densità abitativa e la variabile censuaria², è possibile fornire un'indicazione di massima circa lo sviluppo dei centri abitati, in particolare:

- il centro di Montecorice posto sul versante rivolto al mar Tirreno è situato ai piedi di una collina chiamata "Cuozzo di S. Biagio" all'interno del Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni;
- il nucleo originario di Pollica sorge ai piedi del colle Serra di Molino a Vento (557 m s.l.m.), mentre lungo la costa si trovano le località turistiche di Acciaroli a sud-ovest e di Pioppi a sud-est;
- i centri abitati di Casal Velino, Ascea, Pisciotta, Camerota Santa Marina, Ispani e Vibonati si sviluppano lungo la costa e sono caratterizzati da un tessuto insediativo di tipo turistico-ricettivo;
- il centro abitato di Sapri, comune più a Sud della provincia di Salerno, è situato direttamente sul mare tra la frazione Villammare del comune di Vibonati e il comune Lucano di Acquafredda.

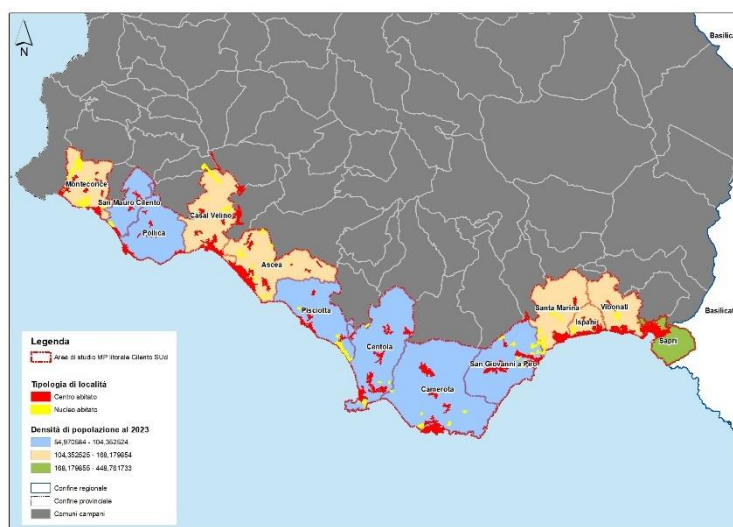


Figura 2: Densità abitativa per comune (Censimento 01.01.2023)

Un'analoga elaborazione può essere condotta con riferimento al numero di "Addetti", ossia il numero di persone che lavorano all'interno dell'area studio. E' stata condotta un'analisi sulla variazione del numero di addetti censiti nell'anno 2011 (Fonte ISTAT) e quelli del 2020 relativi all'ultimo censimento ISTAT-"Dati comunali su Imprese, addetti e risultati economici delle imprese incluse in settori "attivi" e "sospesi"(DPCM dell'11/03/2020 e DM Mise 25/03/2020)" approvati a marzo 2020.

Con riferimento all'aggregazione di tipo comunale, come evidenziato nella Tabella 4, gli addetti nei comuni dell'area target sono complessivamente 4.041,34 nel 2020, mentre 6.531 nel 2011. Il Comune con il maggior numero di addetti nel **settore industria** attivo è Ascea con 94,7 unità, mentre nel **settore servizi** attivo è Sapri che da solo fa registrare il 19,7% dell'intera area (pari a 678,93 unità).

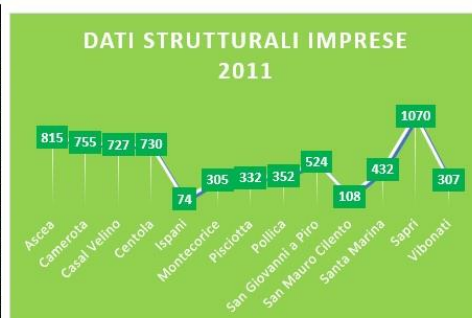
Tabella 4: Addetti nei comuni dell'area target – Confronto dati 2020-2011

Settori attivi industria 2020			Settori attivi servizi 2020		
Comune	Unità locali/ industrie attive	Numero Addetti	Comune	Unità locali/ servizi attivi	Numero Addetti
Ascea	24	94,67	Ascea	173	360,18
Camerota	35	79,95	Camerota	168	389,48
Casal Velino	28	78,78	Casal Velino	175	349,54
Centola	25	78,31	Centola	220	436,56
Ispani	5	6,22	Ispani	22	36,93
Montecorice	14	36,56	Montecorice	66	112,44
Pisciotta	21	28,24	Pisciotta	84	159,32
Pollica	8	12,34	Pollica	91	180,2
San Giovanni a Piro	20	26,17	San Giovanni a Piro	110	219,93
San Mauro Cilento	6	25	San Mauro Cilento	36	76,29
Santa Marina	11	24,91	Santa Marina	110	219,93
Sapri	26	60,55	Sapri	261	678,93
Vibonati	15	48,48	Vibonati	78	221,43
TOTALE	238	600,18	TOTALE	1594	3441,16
Prov. SA	589	3684,04	Prov. SA	7000	20661,17
Regione Campania	25018	131203,17	Regione Campania	170149	509178,18

² Fonte: censimento della popolazione 2011 e delle industrie anno 2011 e 2020



Dati strutturali imprese 2011		
Comune	Numero di imprese attive	Numero addetti
Ascea	419	815
Camerota	499	755
Casal Velino	399	727
Centola	441	730
Ispani	45	74
Montecorice	172	305
Pisciotta	198	332
Pollica	227	352
San Giovanni a Piro	314	524
San Mauro Cilento	66	108
Santa Marina	222	432
Sapri	577	1070
Vibonati	193	307
TOTALE	3772	6531
Prov. SA	72 814	183 874
Regione Campania	337 775	939 776



3 Rete infrastrutturale attuale

3.1 Rete stradale

La dotazione infrastrutturale stradale dell'area target (cfr Figura 3) è formata da una rete di livello sovracomunale, composta da un insieme di strade statali e provinciali, che garantiscono sia il collegamento dei vari centri abitati che la distribuzione locale degli spostamenti.

La rete principale è rappresentata dalla SR ex SS 267 detta "*Strada statale 267 del Cilento*" e dalla SS 18 "*Tirrena Inferiore*" gestite dal 2001 dalla Regione Campania che successivamente ha dato le competenze alla Provincia di Salerno.

La SR ex SS267 ha origine dall'innesto con la SS18 Tirrena Inferiore nei pressi della stazione di Ogliastro Cilento, entra nel territorio comunale di Montecorice passa per San Mauro Cilento per poi proseguire nel comune di Pollica dove attraversa le località di Acciaroli e Pioppi. Entrata nel territorio del comune di Casal Velino, attraversa la località di Marina di Casal Velino per puntare poi verso l'entroterra dove all'altezza di Casal Velino Scalo incrocia la ex SS447 di Palinuro, nel comune di Centola presso Palinuro, e prosegue raggiungendo le località di Marina di Camerota, San Giovanni a Piro, per innestarsi infine con la SS18 "*Tirrena Inferiore2*" nel comune di Santa Marina presso Policastro Bussentino.

Il collegamento fra i centri abitati dell'area target avviene attraverso le seguenti arterie stradali gestite dalla Provincia di Salerno:

- la SR ex SS 267 detta "*Strada statale 267 del Cilento*" è la strada statale portante che attraversa tutti i comuni da Montecorice a San Giovanni a Piro;
- la SS18 "*Tirrena inferiore*" va da Santa Marina a Sapri;

Il resto della rete stradale a servizio dei comuni dell'area target è composto da viabilità locale con funzione di distribuzione interna e accesso alla viabilità principale.

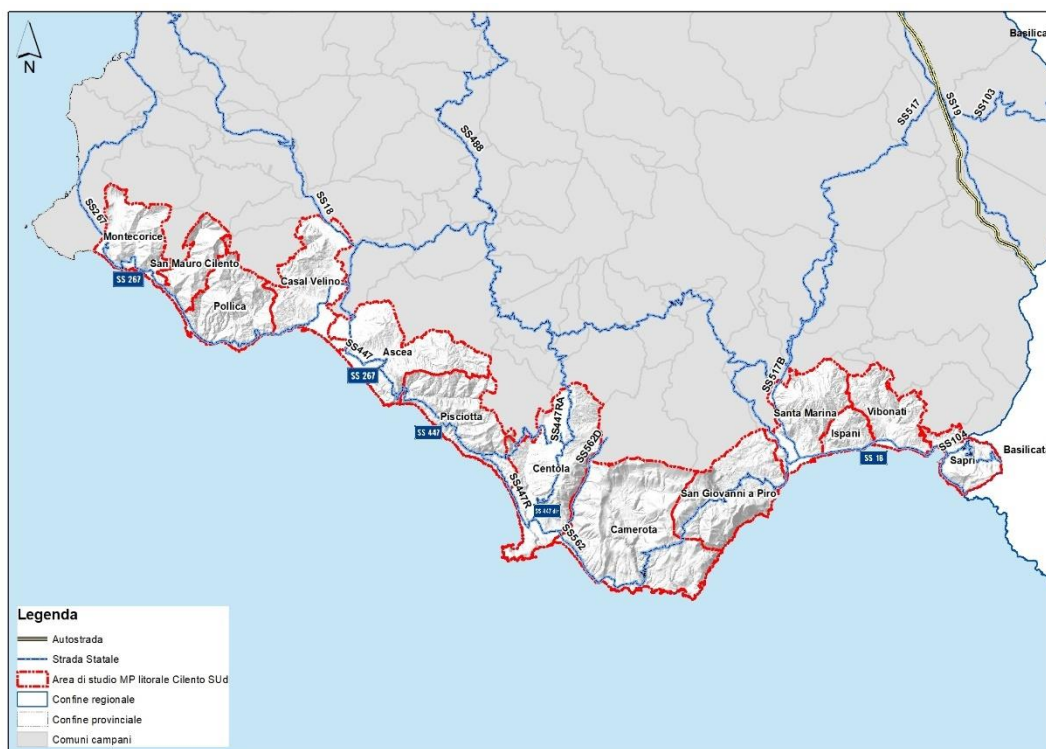


Figura 3: Rete stradale a servizio dell'area target

3.2 Rete ferroviaria

La rete ferroviaria a servizio dell'area target (cfr Figura 4) fa parte della dorsale tirrenica Salerno-Reggio Calabria, è caratterizzata da un tracciato in buona parte vicino alla costa ed è percorribile da tutte le categorie di treni italiani. Il suo percorso nell'area target ha inizio nel comune di Casal Velino e termina nel comune di Sapri.

La rete è formata da una linea fondamentale:

- linea Battipaglia - Reggio Calabria, elettrificata ed a doppio binario, con le stazioni di Vallo della Lucania-Castelnuovo, Ascea, Pisciotta, Centola, Policastro Bussentino e Sapri.

I servizi esercitati su tali linee sono essenzialmente di tipo regionale, con destinazione Napoli e Salerno in direzione nord, Sapri e Paola in direzione Sud e Buccino e Potenza in direzione est.

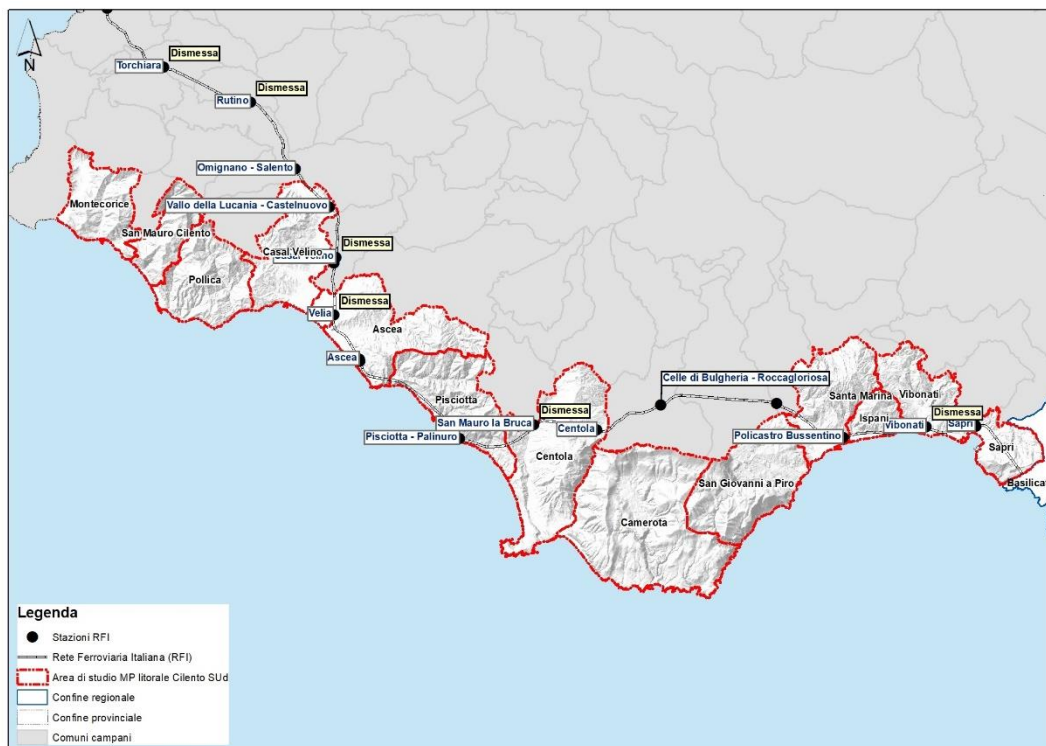


Figura 4: Rete ferroviaria a servizio dell'area target

3.3 Sistema portuale, aeroportuale e della logistica

Per quanto riguarda l'ambito portuale, nell'area target non sono presenti infrastrutture a scala nazionale (secondo la classificazione relativa allo SNIT - Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), ma sono presenti 4 porti regionali.

All'interno dei confini dell'area target, precisamente da Palinuro a Sapri i 4 porti del Cilento interessati sono:

- porto di Palinuro, un piccolo approdo a sud della Costa del Cilento, sormontato dal promontorio di Capo Palinuro, tra il Golfo di Velia e il Golfo di Policastro;
- porto di Casal Velino centrale rispetto agli altri porti della costa cilentana e a circa 2 km dagli scavi archeologici di Velia;
- porto di Camerota dal 2003 Bandiera Blu Europea per gli approdi turistici;
- porto di Acciaroli uno dei porti turistici del Mediterraneo.

Per quanto riguarda l'ambito aeroportuale, nell'area target non è presente nessuna infrastruttura. L'eventuale accesso all'aeroporto di Salerno avviene, attualmente, attraverso l'autostrada A2 "del Mediterraneo" in corrispondenza dello svincolo "Montecorvino Pugliano/Pontecagnano Sud".

4 La domanda di mobilità

Il raggiungimento degli obiettivi previsti per l'area target non può prescindere dalla conoscenza della struttura della domanda di mobilità afferente all'area, elaborata a partire dai dati ISTAT 2011 relativi alla domanda di mobilità sistematica per lavoro e studio, con riferimento agli spostamenti giornalieri di sola andata (cfr. Tabella 5).

Tabella 5: Matrice spostamenti sistematici sola andata tutti motivi

Matrice OD Sistematici 2011 Spost. Sola ANDATA Tutti motivi	ASCEA	CAMEROTA	CASALVELINO	CENTOLA	ISPANI	MONTECORICE	PISCIOTTA	POLLICA	SAN GIOVANNI A PIRO	SAN MAURO CILENTO	SANTA MARINA	SAPRI	VIBONATI	Altri comuni	TOTALE
ASCEA		5	80	3	0	0	12	11	1	0	0	10	0	682	804
CAMEROTA	4		7	62	0	0	20	0	3	0	2	112	0	287	497
CASALVELINO	119	2		1	0	1	2	18	0	0	0	0	0	737	880
CENTOLA	3	40	1		0	0	89	1	2	0	4	28	2	377	547
ISPANI	1	0	0	2		0	0	0	8	0	45	120	28	37	241
MONTECORICE	1	1	3	1	0		0	33	1	3	0	1	0	334	378
PISCIOTTA	4	6	8	54	0	1		0	1	0	1	23	0	212	310
POLLICA	8	0	33	1	0	5	0		0	12	0	0	0	212	271
SAN GIOVANNI A PIRO	1	17	0	5	3	0	0	0		0	27	223	10	107	393
SAN MAURO CILENTO	2	1	5	0	0	6	0	43	0		0	0	0	112	169
SANTA MARINA	2	3	0	4	35	0	0	0	27	0		203	34	117	425
SAPRI	3	8	1	5	2	0	0	0	22	0	40		95	209	385
VIBONATI	0	4	0	1	11	0	1	0	5	0	17	478		111	628
Altri comuni	236	81	413	165	17	115	84	89	63	17	89	982	57		2.408
TOTALE	384	168	551	304	68	128	208	195	133	32	225	2.180	226	3.534	8.336
															4.802

Da tale elaborazione è emerso che, in generale, i Comuni dell'area target emettono più spostamenti di quanti ne attraggono (5.928 contro 4.802); di quelli emessi, circa il 59,6% sono diretti verso l'esterno (3.534 su 5.928); di questi ultimi, in particolare, la maggioranza ha come polo attrattore il Comune di Vallo della Lucania (1.373 su 3.534, pari al 38,9%). Fra gli altri poli attrattori della domanda emessa dai Comuni dell'area target assume una certa rilevanza solo Castelnuovo Cilento (292 spostamenti, pari all'8,3%), che attrae più del capoluogo di Regione (166 spostamenti, pari al 4,7%), di quello di Provincia dell'area target (212 spostamenti, pari al 6,0%) e della relativa Università (156 spostamenti, pari al 4,4%).

La domanda di mobilità è stata analizzata anche suddividendola per motivo dello spostamento, in particolare per lavoro (cfr. Tabella 6) e per studio (cfr. Tabella 7). Rispetto alla struttura già evidenziata in precedenza non si segnalano particolari modifiche per quanto riguarda gli spostamenti per lavoro (3.439 emessi contro 3.224 attratti), così come con riferimento agli spostamenti per studio (2.489 emessi contro 1.578 attratti).

Tabella 6: Matrice spostamenti sistematici sola andata per lavoro

Matrice OD Sistematici 2011 Spost. Sola ANDATA LAVORO	ASCEA	CAMEROTA	CASALVELINO	CENTOLA	ISPANI	MONTECORICE	PISCIOTTA	POLLICA	SAN GIOVANNI A PIRO	SAN MAURO CILENTO	SANTA MARINA	SAPRI	VIBONATI	Altri comuni	TOTALE
ASCEA		5	69	3	0	0	12	11	1	0	0	9	0	386	496
CAMEROTA	4		1	56	0	0	19	0	3	0	2	16	0	89	190
CASALVELINO	62	2		1	0	1	2	18	0	0	0	0	0	462	548
CENTOLA	2	39	0		0	0	43	1	2	0	4	17	2	142	252
ISPANI	1	0	0	2		0	0	0	8	0	23	66	12	24	136
MONTECORICE	1	1	2	1	0		0	33	0	2	0	1	0	182	223
PISCIOTTA	4	6	4	52	0	1		0	1	0	1	14	0	83	166
POLLICA	8	0	29	1	0	5	0		0	10	0	0	0	110	163
SAN GIOVANNI A PIRO	1	16	0	5	3	0	0	0		0	26	79	10	76	216
SAN MAURO CILENTO	2	1	4	0	0	5	0	28	0		0	0	0	62	102
SANTA MARINA	2	3	0	4	20	0	0	0	25	0		92	31	85	262
SAPRI	3	8	1	5	1	0	0	0	22	0	39		92	166	337
VIBONATI	0	4	0	1	8	0	1	0	5	0	15	236		78	348
Altri comuni	200	80	343	163	17	91	83	87	60	14	88	452	52		1.730
TOTALE	290	165	453	294	49	103	160	178	127	26	198	982	199	1.945	5.169
															3.224

Tabella 7: Matrice spostamenti sistematici sola andata per studio

Matrice OD Sistematici 2011 Spost. Sola ANDATA STUDIO	ASCEA	CAMEROTA	CASAL VELINO	CENTOLA	ISPANI	MONTECORICE	PISCIOTTA	POLLICA	SAN GIOVANNI A PIRO	SAN MAURO CILENTO	SANTA MARINA	SAPRI	VIBONATI	Altri comuni	TOTALE
ASCEA		0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	296	308
CAMEROTA	0		6	6	0	0	1	0	0	0	0	96	0	198	307
CASAL VELINO	57	0		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	275	332
CENTOLA	1	1	1		0	0	46	0	0	0	0	11	0	235	295
ISPANI	0	0	0	0		0	0	0	0	0	22	54	16	13	105
MONTECORICE	0	0	1	0	0		0	0	1	1	0	0	0	152	155
PISCIOTTA	0	0	4	2	0	0		0	0	0	0	9	0	129	144
POLLICA	0	0	4	0	0	0	0		0	2	0	0	0	102	108
SAN GIOVANNI A PIRO	0	1	0	0	0	0	0	0		0	1	144	0	31	177
SAN MAURO CILENTO	0	0	1	0	0	1	0	15	0		0	0	0	50	67
SANTA MARINA	0	0	0	0	15	0	0	0	2	0		111	3	32	163
SAPRI	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1		3	43	48
VIBONATI	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	242		33	280
Altri comuni	36	1	70	2	0	24	1	2	3	3	1	530	5		678
TOTALE	94	3	98	10	19	25	48	17	6	6	27	1.198	27	1.589	3.167
1.578															

Per quanto riguarda la modalità di trasporto, il 64,9% degli spostamenti che interessano l'area target (5.410 su 8.336) utilizzano il mezzo proprio, il 26,8% (1.728 spostamenti) utilizzano il trasporto collettivo su gomma ed il 7,8% (650 spostamenti) quello su ferro; il resto (0,5%) utilizza altri mezzi. All'interno della modalità collettivo (trasporto pubblico), su 2.882 spostamenti complessivi, il 77,4% (2.232 spostamenti) avviene con l'autobus e la restante parte con la ferrovia.

Le principali caratteristiche della domanda di mobilità descritte sinteticamente nel presente paragrafo, ovviamente, non sono sufficienti per una approfondita conoscenza del fenomeno complessivo, in quanto quella sistematica è solo una aliquota della domanda di mobilità che interessa l'area target, di conseguenza, bisognerà condurre delle opportune indagini trasportistiche integrative per la valutazione della componente di domanda derivante dai flussi turistici presenti, prevalentemente, durante il periodo estivo.

5 Il quadro infrastrutturale di previsione

Il punto di partenza per l'analisi del quadro infrastrutturale di previsione nella Regione Campania è costituito dai seguenti documenti:

- Delibera di Giunta Regionale n. 218/2021 *"ASSOLVIMENTO DELLA CONDIZIONE ABILITANTE 3.2 'PIANIFICAZIONE COMPLETA DEI TRASPORTI AL LIVELLO APPROPRIATO'. AGGIORNAMENTO DEL PIANO DIRETTORE DELLA MOBILITA' REGIONALE E DEI RELATIVI PIANI ATTUATIVI"* che ha definito, coerentemente con il quadro derivante dalla programmazione europea delle reti TEN-T e degli indirizzi programmatici nazionali, gli scenari infrastrutturali in Campania con orizzonte temporale 2030;
- Determina del Direttore Generale ACaMIR n. n. 342 del 21.06.2023 recante "Piano Direttore della Mobilità Regionale 2021-2030. Approvazione dell'aggiornamento della DGR n. 218/2021 alla luce delle osservazioni pervenute all'esito delle consultazioni pubbliche e del parere della commissione regionale VIA/VAS reso con DD n. 3/2023. Assolvimento della condizione abilitante 3.1 "pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato".

In particolare, come già fatto in precedenza, anche in questa occasione, con l'approvazione dell'aggiornamento del Piano è stato ribadito che il Piano Direttore della Mobilità costituisce uno strumento di pianificazione di livello regionale dinamicamente integrato, fatte salve le interazioni previste dalle procedure amministrative/autorizzative relative agli specifici interventi, dai programmi di sviluppo delle reti e/o servizi di trasporto d'interesse nazionale promossi dai Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS, a valere sui finanziamenti dei rispettivi Contratti di Programma o Leggi di settore. Il Piano si prefigge di raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire un'accessibilità omogenea all'intero territorio regionale, attraverso la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane, la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse, la riqualificazione della fascia costiera, il miglioramento dell'accessibilità ai poli di attrazione provinciali e sub-provinciali, finalizzata al sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
- realizzare la piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale finalizzata a modernizzare il sistema imprenditoriale logistico favorendo una logica di unitarietà del sistema;
- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente;
- assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio, quali l'area vesuviana e flegrea;
- favorire lo sviluppo economico della Regione riducendo l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per compiere i propri spostamenti (tempo, costi monetari, carenza di comfort) e garantendo qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria, informazione all'utenza, comfort, sicurezza, ecc.);
- migliorare la sicurezza, riducendo l'incidentalità, in particolare quella relativa al trasporto su strada;
- garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria e alle fasce sociali deboli e/o marginali;
- incentivare le applicazioni di telematica ai trasporti come elemento strategico per la promozione di un modello di mobilità sostenibile;

Le principali strategie perseguite dal Piano sono riportate di seguito:

- potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei;
- valorizzare il territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario mediante lo sviluppo del Sistema regionale della Logistica e dell'Intermodalità;
- soddisfare le esigenze di accessibilità alle aree interne e periferiche, sia attraverso il potenziamento dei collegamenti esistenti, che mediante la realizzazione di nuovi interventi;
- soddisfare le esigenze di accessibilità e mobilità sostenibile nelle aree metropolitane e nelle aree sensibili;
- sviluppare la competitività regionale attraverso il miglioramento e la qualificazione del sistema integrato della portualità regionale.

In sintesi, quelle appena definite sono strategie finalizzate allo sviluppo del sistema delle infrastrutture modali e intermodali di trasporto per rafforzare i fattori di base della competitività del sistema socio-economico regionale. Una ulteriore strategia perseguita, sul versante infrastrutturale, è stata l'utilizzazione delle infrastrutture esistenti, recuperandone ogni componente anche quelle obsolete o sottoutilizzate. Infatti, si è prefissato l'obiettivo funzionale ed economico di attivare tutti quegli interventi che consentissero la migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti, il recupero di ogni componente di rete che, previa realizzazione di completamenti, raddoppi, bretelle di collegamento, nodi di interscambio, potessero essere ricondotte a sistema.

Gli interventi contenuti nel piano possono essere classificati secondo lo stato di avanzamento finanziario, con particolare riferimento alla seguente articolazione:

- interventi "in corso" ed interventi "finanziati" (interventi per i quali sono disponibili risorse con impegno contabile);
- interventi "programmati" (interventi per i quali sono disponibili risorse senza impegno contabile);
- interventi "pianificati" (interventi rientranti nella pianificazione regionale ma per i quali, al momento, non sono state appostate risorse).

In particolare, gli interventi "in corso" e quelli "finanziati" possono essere considerati "invarianti", cioè interventi che, essendo completamente finanziati, si può ragionevolmente supporre che saranno realizzati nel breve-medio periodo, andando a comporre lo scenario infrastrutturale di "riferimento", con orizzonte temporale di realizzazione pari a circa 5 anni. Per quanto riguarda gli interventi "programmati" e "pianificati", invece, attesa l'assenza dei finanziamenti o della loro copertura contabile, è ipotizzabile una loro realizzazione in un orizzonte temporale superiore a cinque anni, andando, pertanto, a comporre lo scenario infrastrutturale di "lungo periodo" o "di progetto".

Gli interventi contenuti nella DGR 218/2021 che interessano, in maniera diretta o indiretta, i Comuni rientranti nel "Masterplan Litorale Cilento Sud" sono 19, suddivisi fra interventi su rete stradale (9, cfr Tabella 8), interventi su rete ferroviaria (3, cfr Tabella 9) e interventi sul sistema portuale ed aeroportuale (7, cfr Tabella 10).

Il costo complessivo stimato per la realizzazione di tali interventi è pari a circa 1.074,2 M€, dei quali, l'82,6% (pari a circa 887,8 M€) già disponibili con impegno contabile, il 9,3% (pari a circa 100,0 M€) programmati l'8,0% (pari a circa 86,4 M€) pianificati.

Per quanto riguarda la ripartizione per ambito d'intervento, invece, il 34,4% del costo complessivo (370,0 M€) è imputato agli interventi su rete ferroviaria, il 54,7% (circa 587,6 M€) a quelli su rete stradale ed il restante 10,9% (circa 116,7 M€) a quelli su rete portuale ed aeroportuale.

Nei seguenti paragrafi sarà effettuata una descrizione degli interventi e delle relative finalità, secondo una classificazione per macroarea tipologica.

5.1 Interventi su rete stradale

Gli interventi in oggetto sono finalizzati al soddisfacimento dei fabbisogni, in termini infrastrutturali, della domanda di mobilità relativamente alla rete stradale a servizio dell'area target. Alcuni di tali interventi, di seguito descritti e riportati nella successiva Tabella 8, sono previsti sia all'interno della pianificazione regionale che all'interno del Contratto di Programma che ANAS, in qualità di soggetto attuatore degli interventi, ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.1.1 Completamento SP Aversana fino ad Agropoli e potenziamento delle bretelle di collegamento della strada Aversana con la S.S. 18-tratto Aversana-S. Cecilia (Eboli)

L'intervento, a cura della Provincia di Salerno, è relativo al completamento della SP417 "aversana" attraverso la realizzazione di un ponte sul fiume Sele che consenta, in prosecuzione dell'itinerario già realizzato, il collegamento alla SS18, orientativamente nella zona di Paestum.

La finalità dell'intervento è quella di creare un itinerario di penetrazione verso le località marine alternativo alla SS18 che non si sovrapponga agli spostamenti diretti verso Agropoli e l'area cilentana.

Allo stato attuale l'intervento è in fase di progettazione; la sua realizzazione ha comunque un impatto sull'assetto dei Comuni dell'area target.

5.1.2 Collegamento dell'aeroporto di Pontecagnano con il nuovo svincolo di "Pagliarone" dell'A3 SA-RC: sottopasso della SS 18 "Tirrena inferiore".

L'intervento in oggetto è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità all'aeroporto di Pontecagnano "Costa d'Amalfi" con il nuovo svincolo "Pagliarone" sulla A2 (ex A3 SA-RC) attraverso la realizzazione di un sottopasso alla SS18; la sua realizzazione ha comunque un impatto sull'assetto dei Comuni dell'area target.

5.1.3 Intervento di viabilità zona Diga di Alento - Completamento Strada 3°Lotto

L'intervento è relativo al completamento della viabilità a servizio della Diga di Alento; la sua realizzazione ha comunque un impatto marginale sull'assetto dei Comuni dell'area target.

5.1.4 Lavori urgenti di messa in sicurezza, ripristino e consolidamento a seguito di dissesti delle sponde del vallone nei pressi del Km 45+060 della S.R. ex S.S. 447 comune di Centola

L'intervento, a cura della Provincia di Salerno, è relativo alla messa in sicurezza, ripristino e consolidamento a seguito di dissesti della S.R. ex S.S. 447 nel comune di Centola (SA).

5.1.5 Strada fondo valle del Calore Salernitano di collegamento fra il sistema di Vallo della Lucania - Cilento per agglomerati industriali

L'intervento è relativo al completamento della Fondovalle Calore, un'arteria in corso di realizzazione dalla Provincia di Salerno che, in continuità con l'itinerario Lioni – Contursi (SS691 "Fondovalle Sele") contribuirà al miglioramento dell'accessibilità al territorio cilentano fornendo allo stesso un collegamento diretto con l'autostrada A2.

L'influenza di tale intervento nei confronti dei Comuni dell'area target è di tipo indiretto, in quanto dovrebbe drenare una parte degli spostamenti che, diretti verso il Cilento, attualmente impegnano la SS18 e/o altra viabilità contermine.

5.1.6 "Fondovalle Calore - Completamento" e Aumento resilienza rete stradale secondaria: Fondovalle Calore

Per i tre interventi in oggetto, a cura della Provincia di Salerno, con il supporto di ACaMIR per la gestione delle procedure di affidamento degli appalti integrati di lavori e servizi di ingegneria/architettura, è previsto un finanziamento complessivo di circa 80 M€.

L'area target non è attraversata da questa infrastruttura, ma la sua realizzazione ha comunque un impatto sull'assetto dei Comuni.

5.1.7 SS. 447 Variante di Pisciotta Completamento

Per l'intervento in oggetto, a cura della Provincia di Salerno, con il supporto di ACaMIR per la gestione della procedura di affidamento degli appalti integrati di lavori e servizi di ingegneria/architettura, è previsto un finanziamento complessivo di circa 20 M€.

5.1.8 Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A3 "SA-RC" e la variante alla SS 18 (Agropoli). Progetto di Fattibilità

L'intervento è relativo alla progettazione di un collegamento fra l'autostrada A2 "del mediterraneo", all'incirca fra gli svincoli di Eboli e Battipaglia, con Agropoli, in corrispondenza dello svincolo "Agropoli sud" della SS18var, attraverso una strada a scorrimento veloce che, in prima approssimazione, si stima possa attraversare i territori comunali di Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli sino ad arrivare sulla A2 "SA-RC" attraverso l'omonimo svincolo di Eboli e, mediante la A2, allo svincolo di Contursi.

Allo stato attuale è in corso, da parte di ANAS, la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento; a valle dei risultati dello studio, ed in funzione del relativo costo di costruzione, potranno essere condotte delle ipotesi più precise circa la sua realizzazione e le relative tempistiche.

5.1.9 Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del tratto campano della "ciclovia del sole"

Con Decreto Interministeriale n. 4/2021 è stato previsto un finanziamento di circa 60 M€ per la realizzazione del tratto campano della ciclovia del sole, ovvero l'infrastruttura ciclabile nazionale che, in Campania, corre lungo l'arco tirrenico dal Garigliano a Sapri.

L'area target è parzialmente attraversata da questa infrastruttura che si sovrappone, con l'obiettivo di valorizzarla e riqualificarla, alla ciclovia esistente che collega Pontecagnano e Capaccio.

Allo stato attuale, sono in corso di esecuzione le attività propedeutiche alla pubblicazione della procedura di gara.

5.1.10 Interventi di area vasta

Negli strumenti di pianificazione sono previsti anche stanziamenti non associabili specificamente ad una singola area territoriale ma i cui effetti potranno esplicarsi, in quota parte, anche nei Comuni dell'area target. Di seguito si citano i principali programmi di riferimento, suscettibili di approfondimenti successivi, il cui livello di dettaglio esula dalle finalità del presente elaborato (di conseguenza, in questa fase, sono stati considerati solo gli importi aggregati) circa la effettiva associazione ai Comuni dell'area target:

- analisi e monitoraggio delle opere infrastrutturali delle reti viarie regionali;
- piano triennale dei servizi di manutenzione delle strade regionali e successivo ampliamento;
- piano triennale di manutenzione ricorrente delle strade regionali – Addendum;

- programma per la messa in sicurezza delle reti stradali provinciali e comunali - I fase
- programma per il completamento, il riaggiornamento e la messa in sicurezza della rete stradale di supporto alle attività turistiche dei litorali campani (area domitiana, flegrea, salernitana, cilentana) - I fase;
- programma per il completamento, il riaggiornamento e la messa in sicurezza della rete stradale a servizio dei 5 Consorzi ASI regionali - I fase;
- ampliamento dei programmi di intervento sulla viabilità regionale finanziati con le risorse FSC 2014/2020 di cui alla delibera CIPE 54/2016;
- piano di investimenti relativo al materiale rotabile su gomma.

Tabella 8: Interventi su rete stradale. Articolazione dei finanziamenti

INTERVENTI SU RETE STRADALE					
Intervento	Soggetto attuatore	Costo [M€]	Risorse disponibili (con impegno contabile)	Risorse programmate	Risorse da reperire
Completamento della SP Aversana fino ad Agropoli e potenziamento delle bretelle di collegamento della strada Aversana con la S.S. 18-tratto Aversana-S.Cecilia (Eboli)	Provincia di Salerno	16,06	16,06	-	-
Collegamento dell'aeroporto di Pontecagnano con il nuovo svincolo di "Pagliarone" dell'A3 SA-RC: sottopasso della SS 18 "Tirrena inferiore".	Provincia di Salerno	1,59	1,59	-	-
Intervento di viabilità zona Diga di Alento - Completamento Strada 3°Lotto	Consorzio Velia	3,34	3,34	-	-
Lavori urgenti di messa in sicurezza, ripristino e consolidamento a seguito di dissesti delle sponde del vallone nei pressi del Km 45+060 della S.R. ex S.S. 447 comune di Centola	Provincia di Salerno	0,48	0,48	-	-
Strada fondo valle del Calore Salernitano di collegamento fra il sistema di Vallo della Lucania - Cilento per agglomerati industriali	Provincia di Salerno	32,22	32,22	-	-
"Fondovalle Calore - Completamento"	Provincia di Salerno	18,95	18,95	-	-
Aumento resilienza rete stradale secondaria: Fondovalle Calore	Provincia di Salerno	8,83	8,83	-	-
Aumento resilienza rete stradale secondaria: Fondovalle Calore	Provincia di Salerno	53,93	53,93	-	-
SS. 447 Variante di Pisciotta Completamento	Provincia di Salerno	20,50	20,50	-	-
Progetto di fattibilità tecnico ed economica del collegamento stradale veloce tra la A2 Autostrada del Mediterraneo e la variante della SS 18 (Agropoli).	ANAS	1,64	1,64	-	-
Collegamento tra A2 e variante SS 18 ad Agropoli	ANAS	370,00	370,00	-	-
Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica del tratto campano della "ciclovia del sole"	ACAMIR	60,00	-	60,00	-
TOTALE		587,56	527,56	60,00	0,00
Interventi di area vasta	Vari	2.352,82	782,82	-	1.570,00

5.2 Interventi su rete ferroviaria

Gli interventi in oggetto sono finalizzati al potenziamento, infrastrutturale e tecnologico, della rete ferroviaria a servizio dell'area target. Tali interventi, di seguito descritti e riportati nella successiva Tabella 9, sono previsti sia all'interno della pianificazione regionale che all'interno della sezione investimenti del Contratto di Programma³ che RFI, in qualità di soggetto attuatore degli interventi, ha sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

5.2.1 Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano Aeroporto

Il prolungamento della linea metropolitana Salerno-Arechi fino all'aeroporto di Pontecagnano, intervento di cui non si prevede la realizzazione prima del 2023, si inserisce in un'ottica di incremento dell'accessibilità ai servizi ferroviari metropolitani, a servizio dei comuni dell'area a sud di Salerno (e quindi indirettamente anche di quelli dell'area target), con l'obiettivo di migliorare anche i collegamenti da/per l'Aeroporto. Complessivamente è prevista la realizzazione dei seguenti interventi:

- estensione dell'attuale linea Salerno – Arechi per circa 9 km, in affiancamento alla linea RFI Salerno – Battipaglia, fino alla nuova stazione a servizio dell'aeroporto di Salerno;
- realizzazione di 3 nuove località di servizio, compresa la futura stazione a servizio dell'aeroporto;
- realizzazione dell'interscambio tra la metropolitana e la linea Salerno – Battipaglia sia nella futura stazione dell'aeroporto che nell'attuale stazione di Pontecagnano;
- realizzazione di un innovativo sistema Informazioni al Pubblico (IaP) sulla linea Salerno – Arechi nonché sulla nuova tratta Arechi-Pontecagnano Aeroporto.

5.2.2 Adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia - Reggio Calabria (velocizzazione)

L'intervento, in corso di completamento, mira ad elevare gli standard prestazionali della linea Battipaglia - Reggio Calabria attraverso interventi di adeguamento infrastrutturale e velocizzazione degli itinerari, varianti di tracciato, rifacimento di gallerie, apparati per la gestione della circolazione e Piani Regolatori Generali di stazione.

L'obiettivo dell'intervento è l'azzeramento dei minuti di ritardo derivanti da indisponibilità degli apparati che gestiscono la circolazione, con benefici per l'intera linea ferroviaria; la sua realizzazione, anche se non interessa direttamente i Comuni dell'area target, ha comunque un impatto sull'assetto degli stessi in termini di miglioramento dell'accessibilità.

³ Fonte: Piano Commerciale RFI 2019-2023, edizione 2019

5.2.3 Velocizzazione Tirrenica Sud 2ª fase - variante Agropoli

L'intervento, la cui attivazione non è prevista prima del 2023, consiste nella realizzazione di una variante di tracciato presso il comune di Agropoli; l'obiettivo è quello di aumentare la velocità di percorrenza del tracciato fino a 200 km/h creando le condizioni per ridurre i tempi di percorrenza sull'intera relazione Salerno - Reggio Calabria; la sua realizzazione, anche se non interessa direttamente i Comuni dell'area target, ha comunque un impatto sull'assetto degli stessi in termini di miglioramento dell'accessibilità.

5.2.4 Direttrice AV Napoli - Palermo

Nel Contratto di Programma RFI, inoltre, sono inseriti due interventi, con effetti nell'area target, relativi alla realizzazione dell'itinerario AV Napoli – Palermo:

- quadruplicamento Salerno-Battipaglia;
- variante Ogliastro-Sapri.

Tali interventi, del costo complessivo pari a oltre 5,5 miliardi di euro, da finanziare interamente, rientrano in uno scenario di analisi posteriore al 2026 di conseguenza, non essendo coerenti con le finalità del presente elaborato, sono stati riportati solo per completezza di informazione.

5.2.5 Interventi di area vasta

Negli strumenti di pianificazione sono previsti anche stanziamenti non associabili specificamente ad una singola area territoriale ma i cui effetti potranno esplicarsi, in quota parte, anche nei Comuni dell'area target. Di seguito si citano i principali programmi di riferimento, suscettibili di approfondimenti successivi, il cui livello di dettaglio esula dalle finalità del presente elaborato (di conseguenza, in questa fase, sono stati considerati solo gli importi aggregati) circa la effettiva associazione ai Comuni dell'area target:

- programma di interventi Smart Stations FASE 2 finalizzato alla riqualificazione dell'infrastruttura ferroviaria statale ricadente in ambito regionale e al miglioramento della sua fruibilità;
- piano di acquisto di materiale rotabile per i servizi ferroviari regionali su rete statale;
- programma Easy Station (il programma "Easy Station" di RFI prevede di trasformare ed adeguare diverse stazioni medio/grandi presenti sul territorio campano per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori caratterizzandole con uno standard architettonico unico (brand) e funzionale.

Tabella 9: Interventi su rete ferroviaria. Articolazione dei finanziamenti

INTERVENTI SU RETE FERROVIARIA					
Intervento	Soggetto attuatore	Costo [M€]	Risorse disponibili (con impegno contabile)	Risorse programmate	Risorse da reperire
Completamento metropolitana di Salerno: tratta stadio Arechi - Pontecagnano Aeroporto	RFI	100,00	100,00	-	-
Adeguamento tecnologico e infrastrutturale della linea Battipaglia - Reggio Calabria (velocizzazione)	RFI	230,00	230,00	-	-
Velocizzazione Tirrenica Sud 2a fase - variante Agropoli	RFI	40,00	-	40,00	-
TOTALE		370,00	330,00	40,00	0,00
AV Napoli - Palermo: Quadruplicamento Salerno-Battipaglia	RFI	1.855,00	-	-	1.855,00
AV Napoli - Palermo: Variante Ogliastro-Sapri	RFI	3.700,00	-	-	3.700,00
Interventi di area vasta	RFI	-	-	-	-

5.3 Interventi sul sistema portuale ed aeroportuale

Gli interventi sul sistema portuale ed aeroportuale sono finalizzati sia al miglioramento delle condizioni di sicurezza sia all'incremento dell'accessibilità delle infrastrutture esistenti, anche attraverso il loro potenziamento, in un'ottica di sviluppo della filiera turistica regionale e di incremento delle relative presenze.

Tali interventi, di seguito descritti, sono riportati nella successiva Tabella 10.

5.3.1 Progettazione AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI SPA

L'intervento prevede una prima fase di potenziamento delle dotazioni infrastrutturali dell'aeroporto ed è finalizzato all'incremento dell'accessibilità della Provincia di Salerno (anche con riferimento ai flussi turistici verso l'area target ed il Cilento), nonché a fornire un'alternativa all'aeroporto di Capodichino che, in virtù dell'incremento di traffici registrato negli ultimi anni e della impossibilità di incremento della capacità, essendo localizzato nel centro cittadino, è oramai in saturazione.

5.3.2 Piano di sviluppo delle infrastrutture per l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano

L'intervento prevede la realizzazione sul lungo periodo delle previsioni del Piano di Sviluppo dell'aeroporto.

5.3.3 Lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del Porto di Marina di Camerota – Lotto 1

L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità della frazione "Marina" del Comune di Camerota.

5.3.4 Lavori di messa in conformità del Porto di Scario – IV Lotto funzionale

L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità della frazione Scario del Comune di San Giovanni a Piro.

5.3.5 Lavori di completamento per la messa in sicurezza ed il potenziamento infrastrutturale del porto di Policastro Bussentino

L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità della frazione Policastro Bussentino del Comune di Santa Marina.

5.3.6 Implementazione del sistema di difesa portuale e potenziamento della sicurezza del passo marittimo d'accesso - I stralcio funzionale

L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità del Comune di Pisciotta.

5.3.7 Lavori di messa in sicurezza del porto di Acciaroli

L'intervento è finalizzato al miglioramento dell'accessibilità della frazione Acciaroli del Comune di Pollica.

5.3.8 Interventi di area vasta

Negli strumenti di pianificazione sono previsti anche stanziamenti non associabili specificamente ad una singola area territoriale ma i cui effetti potranno esplicarsi, in quota parte, anche nei Comuni dell'area target. Di seguito si citano i principali programmi di riferimento, suscettibili di approfondimenti successivi, il cui livello di dettaglio esula dalle finalità del presente elaborato (di conseguenza, in questa fase, sono stati considerati solo gli importi aggregati) circa la effettiva associazione ai Comuni dell'area target:

- programma di messa in sicurezza e potenziamento dei porti regionali (al netto degli interventi già ammessi a finanziamento);
- rinnovo navi Trasporto pubblico locale;
- interventi di manutenzione straordinaria e valorizzazione dei porti di interesse regionale;
- interventi infrastrutturali in area ZES.

Tabella 10: Interventi sul sistema portuale ed aeroportuale. Articolazione dei finanziamenti

INTERVENTI SUL SISTEMA PORTUALE ED AEROPORTUALE					
Intervento	Soggetto attuatore	Costo [M€]	Risorse disponibili (con impegno contabile)	Risorse programmate	Risorse da reperire
Progettazione AEROPORTO DI SALERNO COSTA D'AMALFI SPA	GESAC	7,00	7,00	-	-
Piano di sviluppo delle infrastrutture per l'aeroporto di Salerno – Pontecagnano	GESAC	86,40	-	-	86,40
Lavori di messa in sicurezza e adeguamento infrastrutturale del Porto di Marina di Camerota – Lotto 1	Comune di Camerota	6,40	6,40	-	-
Lavori di messa in conformità del Porto di Scario – IV Lotto funzionale	Comune di San Giovanni a Piro	5,08	5,08	-	-
Lavori di completamento per la messa in sicurezza ed il potenziamento infrastrutturale del porto di Policastro Bussentino	Comune di Santa Marina	2,54	2,54	-	-
Implementazione del sistema di difesa portuale e potenziamento della sicurezza del passo marittimo d'accesso - I stralcio funzionale	Comune di Pisciotta	1,00	1,00	-	-
Lavori di messa in sicurezza del porto di Acciaroli	Comune di Pollica	8,24	8,24	-	-
TOTALE		116,66	30,26	0,00	86,40
Interventi di area vasta	Vari	683,80	68,60	615,20	-