



Governo Italiano
 Presidenza del Consiglio dei Ministri
 Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione

TAVOLO “MOBILITA’” NELL’AREA DEL TAMMARO – TITERNO

NOTA TECNICA

1. Gli argomenti e i temi del Tavolo

I principali temi del Tavolo sono relativi a:

- ⇒ riqualificazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale;
- ⇒ completamento delle opere infrastrutturali di collegamento
- ⇒ incremento del numero delle fermate dei treni
- ⇒ potenziamento degli aspetti di manutenzione stradale
- ⇒ massimizzazione delle opportunità offerte dall’Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari

1.1 Informazioni di contesto

TERRITORIO INTERESSATO	
STS	B6 – Titerno (dominante rurale – culturale) B5 – Alto Tammaro (dominante rurale – culturale) A9 – Taburno (dominante naturalistica) (Solopaca)
Numero Comuni	24
Beneficiari diretti	Amorosi, Castelvenere, Cerreto Sannita, Cusano Mutri, Faicchio, Guardia Sanframondi, Pietraroja, Puglianello, San Lorenzello, San Lorenzo Maggiore, San Lupo, San Salvatore Telesino, Teleso Terme (STS B6) Campolattaro, Castelpagano, Circello, Colle Sannita, Fragneto l'Abate Fragneto Monforte, Morcone, Pontelandolfo, Santa Croce Del Sannio, Sassinoro (STS B5) - Solopaca (STS A9)
Beneficiari indiretti	Casalduni, Reino, Ponte, Pago Veiano, Pesco Sannita, Pietrelcina
Comuni in Aree periferiche	9 (Castelpagano, Cerreto Sannita, Circello, Colle Sannita, Cusano Mutri, Morcone, Pietraroja, San Lorenzello, Santa Croce del Sannio)
Comuni in Aree ultraperiferiche	-----



FormezPA

Ufficio Speciale per il Federalismo



Governo Italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione

Comuni in Aree intermedie	15 (Amorosi, Campolattaro, Castelvenere, Faicchio, Fragneto l'Abate, Fragneto Monforte, Guardia Sanframondi, Pontelandolfo, Puglianello, San Lorenzo Maggiore, San Lupo, San Salvatore Telesino, Solopaca, Sassinoro, Telesse Terme)
Popolazione totale	64.547 (al 2011) – 75.735 (31.12.2016)
Popolazione aree periferiche ed ultra periferiche	23.745 (al 2011) – 22.792 (31.12.2016)
Ambito Sociale	B05 – B04
Distretto Sanitario	DS10 – DS11
Classificazione PSR	Area rurale con problemi complessivi di sviluppo (42%) Area rurale intermedia (58%)
Comunità montana	Comunità Montana del Taburno, Comunità Montana Alto Tammaro
Parchi Regionali	Parco Regionale del Matese (<i>in parte</i>), Parco regionale del Taburno – Camposauro (Solopaca)

L'inquadramento del **sistema della mobilità e dell'accessibilità** al comparto di riferimento deve necessariamente considerare il fatto che tale ambito territoriale intercetta nodi stradali e ferroviari di valenza nazionale (SS 372, SS88, FS Alta Capacità).

Al contempo, deve rilevarsi, tuttavia, che il sistema territoriale in oggetto appare diviso da una criticità di connessione dovuta ad un dato orografico ed a una viabilità obsoleta che porta ad identificare due sub ambiti omogenei (il Titerno e la Valle Telesina da un lato ed il Tammaro dall'altro) di fatto funzionalmente separati da una cresta montuosa. Tale conformazione fisico-territoriale produce, tra l'altro, una necessaria differenziazione tra i due ambiti anche in termini di organizzazione e strutturazione dei servizi di cittadinanza e dei servizi comunali con ovvii riflessi sulle modalità di esercizio e sulle potenzialità/inefficienza di percorsi gestionali associati. Nel tempo, si è cercato di dare risposte infrastrutturali adeguate per la risoluzione di tale "frattura". A tale intento deve riferirsi la progettazione e realizzazione parziale della Bretella di collegamento tra le superstrade SS372 e SS88 (in verde il tratto realizzato ed in giallo il tratto in progetto), opera concepita ed avviata alla fine degli anni '80 che attende, ancora, di essere portata a compiuta realizzazione.

In effetti il comprensorio pur ottimamente posizionato a ridosso, sul versante occidentale, del nodo SS372-Fondo Valle Isclero e pur ricompreso tra la medesima SS372 e la SS212 che si diramano dal raccordo autostradale A16 di Benevento, servito nel mezzo da altra superstrada in direzione Campobasso (SS88), soffre, comunque, la mancanza di trasversali a scorrimento veloce: oltre alla citata incompiuta Bretella tra la SS372 e la SS88, analoga incompiuta la si ritrova più a nord tra la SS88 e la SS212.

Si tratta in entrambi i casi di infrastrutture "portanti" di valenza strategica per il territorio, sia per la funzione di interconnessione interna Tammaro-Titerno e Alta Collina- Fondo valle, sia per la funzione di "passante" e rispetto al traffico adriatico e molisano in direzione tirreno Napoli, rispetto alle quali va, inoltre, considerato che:



FormezPA

Ufficio Speciale per il Federalismo



La tua
Campania
cresce in
Europa



Governo Italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione

- sono state promosse da aggregazioni sovracomunali, oggetto di Intese istituzionali formalizzate¹
- hanno già utilizzato investimenti notevolissimi a partire da fine anni ottanta che, in mancanza di completamento, non possono esplicitare i benefici economico-sociali attesi rimanendo così un mero ed inutile sperpero di risorse;
- nel caso della Bretella tra SS372 e SS88 va specificato che la stessa è di fatto sostitutiva della SS87 che, in larga parte del comprensorio territoriale dato, è di fatto un'infrastruttura desueta ed obsoleta oltre che non mantenuta, oramai assolutamente in via di abbandono².

Comuni Associati ed Aree Interne **TAMMARO-TITERNO**

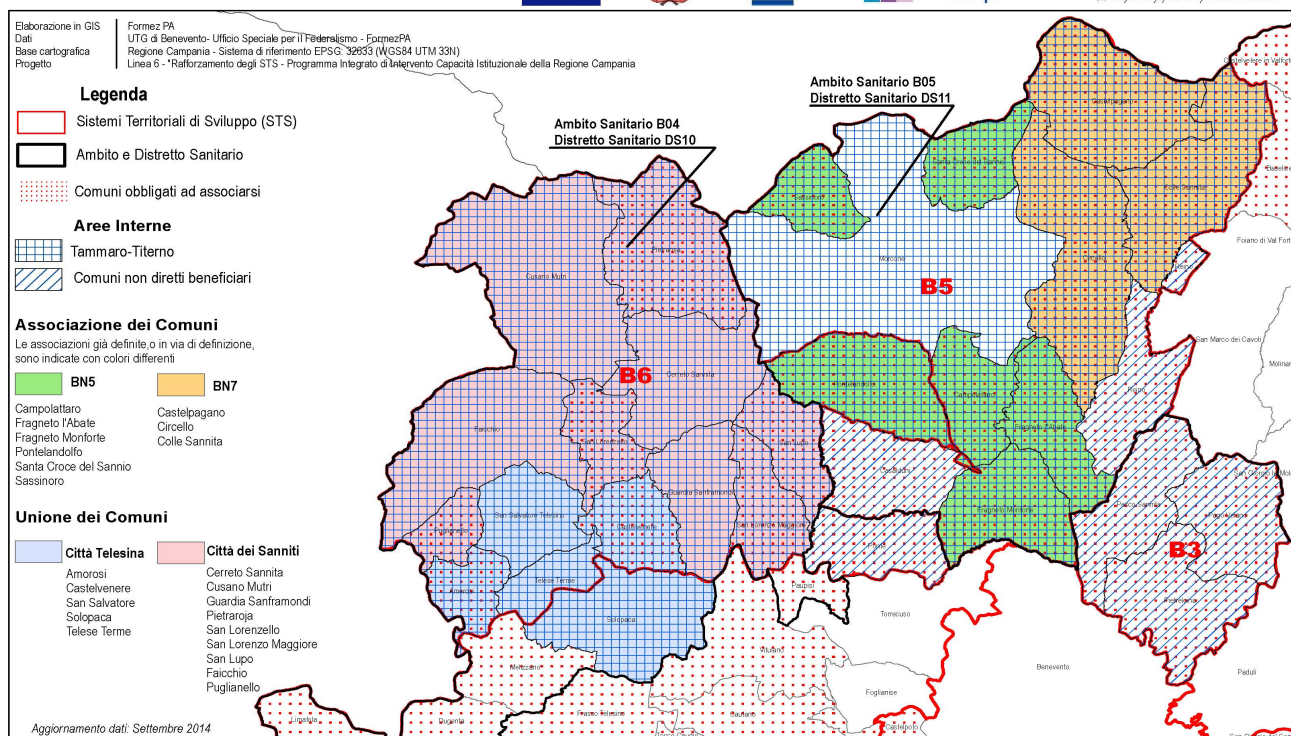


La tua
Campania
cresce in
Europa



Governo Italiano

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione



Ufficio Speciale per il Federalismo

Formez PA

¹ Vedi Accordo di Reciprocità B6 Titerno con Provincia di Benevento e Comunità Montana del Titerno anno 2009.

² Va considerato che il dato progettuale aggiornato prevede che la bretella di fatto copi la SS87 attraverso una ristrutturazione ed ammodernamento della medesima così da portarla a nuova vita.



Formez PA

Ufficio Speciale per il Federalismo

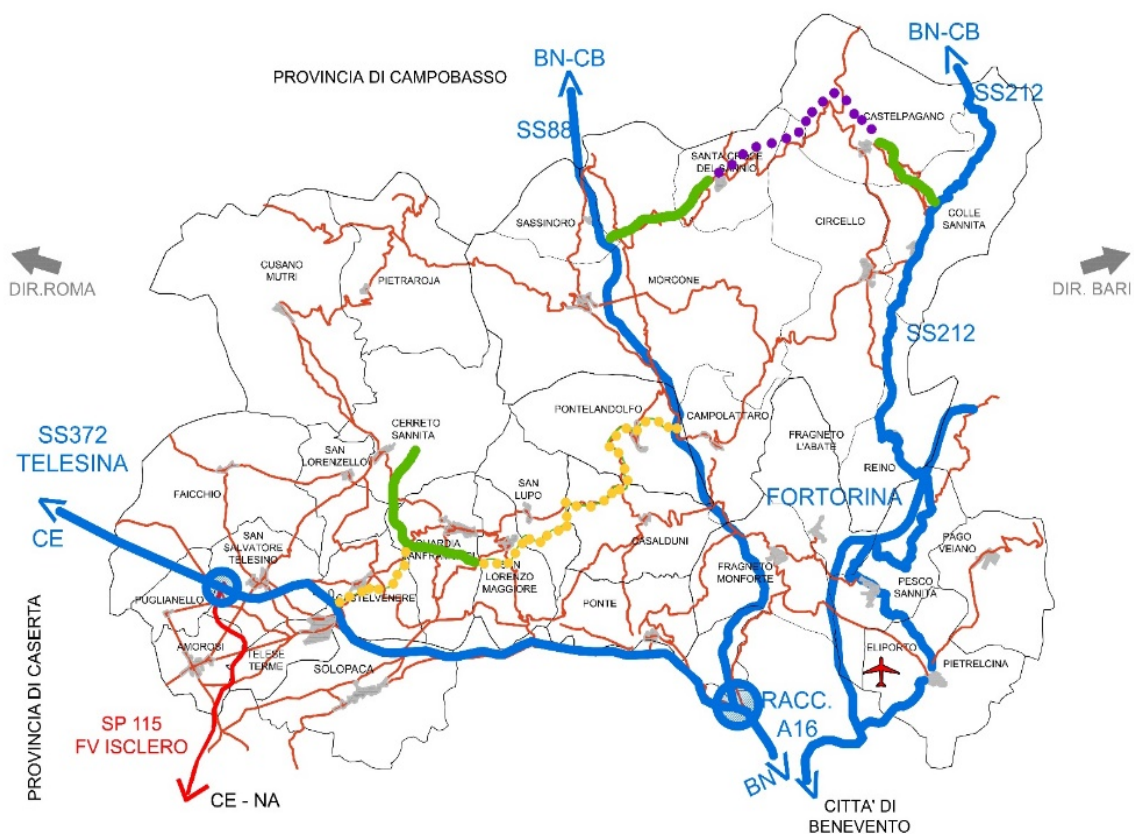


La tua
Campania
cresce in
Europa



Governo Italiano

*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione*



- Strade Statali
- Strade Provinciali
- ● ● Bretella di collegamento in prog. superstrade BN-CAI e BN-CB
- Bretelle di collegamento tratti esistenti
- ● ● Bretella di Collegamento in Prog. S. Croce - Castelpagano



FormezPA

Ufficio Speciale per il Federalismo



Governo Italiano

*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione*

Tabella 1 - Indicatori MOBILITA' E DIGITAL DIVIDE-Area Tammaro - Titerno

	INDICATORE	Tammaro Titerno	Campania Aree Interne	ITALIA Aree Interne	Campani a	ITALIA
MOBILITA'						
1	Distanza media in minuti dei comuni non polo dal polo più vicino	37,71	44,04	42,31	27,57	28,32
2	Distanza media in minuti dei comuni non polo dal polo più vicino ponderata per la popolazione	38,15	39,52	37,33	12,53	20,71
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 giorno ogni 1000 abitanti).	0,14	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
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).	0,70	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
5	Popolazione residente (%) entro un raggio di 15 minuti dalla stazione di riferimento	70,60	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
6	Popolazione residente (%) tra i 15 e i 30 minuti dalla stazione di riferimento	27,09	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
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.	0,09	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.



FormezPA

Ufficio Speciale per il Federalismo



Governo Italiano

*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione*

	INDICATORE	Tammaro Titerno	Campania Aree Interne	ITALIA Aree Interne	Campani a	ITALIA
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.	0,07	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
9	Popolazione residente (%) entro un raggio di 15 minuti dal casello autostradale di riferimento	12,45	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
10	Popolazione residente (%) tra i 15 e i 30 minuti dal casello autostradale di riferimento	68,44	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
11	Indicatore sintetico di accessibilità stradale dei Sistemi Locali del Lavoro (min:0; max:100) all'interno dei quali sono collocati i comuni delle aree.	46,4	45,24	51,49	47,41	52,48
	INDICATORE	Tammaro Titerno	Campania Aree Interne	ITALIA Aree Interne	Campani a	ITALIA
DIGITAL DIVIDE						
1	% di popolazione raggiunta da banda larga su rete fissa (Asymmetric Digital Subscriber Line - ADSL) maggiore di 2 mbps e minore di 20 mbps (capacità effettiva)	53,67	43,22	36,76	27,94	26,90
2	% di popolazione raggiunta da banda larga su rete fissa (Asymmetric Digital Subscriber Line - ADSL) non inferiore a 20 mbps (capacità effettiva)	22,69	32,70	46,22	65,33	65,38
3	Digital divide rete fissa (% di popolazione non raggiunta da Asymmetric Digital Subscriber Line - ADSL - su rete fissa) 100-d.1-d.2	23,63	24,08	17,02	6,73	7,71
4	Digital divide rete fissa e mobile (% di popolazione non raggiunta da banda larga)	8,64	12,22	8,76	3,21	3,54

Fonte: Agenzia per la Coesione Territoriale (ANNI 2013-2014)



FormezPA

Ufficio Speciale per il Federalismo



Governo italiano

*Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ministero per la semplificazione e la pubblica amministrazione*

Per quanto concerne l'infrastrutturazione immateriale, si rileva che la quota di popolazione raggiunta da **banda larga su rete fissa non inferiore a 20 mbps**, riferita all'anno 2013, è il 22,7%, inferiore alla media nazionale pari a 46,2%. Si segnalano, in particolare i valori negativi riguardo il *digital divide* rete fissa e mobile (% di popolazione non raggiunta da banda larga) relativi ai Comuni di Castepagano, San Lupo, Campolattaro, Pontelandolfo, Casalduni. Al contrario, i Comuni completamente coperti dalla banda larga a rete fissa sono quelli di Amorosi, Cerreto Sannita, Circello, Fragneto Monforte, Guardia Sanframondi, Reino, San Salvatore Telesino, Sassinoro Solopaca e Telesse Terme.



Formez^{PA}

Ufficio Speciale per il Federalismo



Indicatori	Alta Irpinia	Cilento Interno	Tammara- Terno	Vallo di Diano	Campania	Italia
Numero di pendolari totali	25.022	19.587	25.765	24.006	2.433.657	28.871.447
Numero di studenti pendolari	9.365	7.108	10.389	9.090	1.096.982	9.699.433
Numero di lavoratori pendolari	15.657	12.479	15.376	14.916	1.336.675	19.172.014
Percentuale di studenti pendolari su popolazione	14,5	14,1	16,1	15,1	19,0	16,3
Percentuale di lavoratori pendolari su popolazione	24,3	24,7	23,8	24,8	23,2	32,3
Numero di pendolari che si spostano con la modalità auto	15.505	11.361	16.832	15.074	1.279.945	17.541.812
Numero di pendolari che si spostano con il mezzo pubblico	4.406	3.343	4.447	4.243	45.346	4.685.820
Numero di pendolari che impiegano più di 30 minuti per spostarsi	3.398	2.841	3.962	3.217	433.284	5.359.417
% di pendolari che impiegano più di 30 minuti sul totale pendolari	13,6	14,5	15,4	13,4	17,8	18,6
Percentuale di pendolari che si spostano con modalità pubblica	17,6	17,1	17,3	17,7	18,7	16,2
Numero di pendolari residenti che si spostano all'interno del proprio comune	15.710	11.767	14.408	15.420	1.492.418	17.497.742
% di pendolari che si spostano all'interno del proprio comune sul totale pendolari	62,8	60,1	55,9	64,2	61,3	60,6
% di lavoratori pendolari sul totale degli occupati	75,4	76,0	72,4	74,7	80,1	83,7
Numero di pendolari residenti che si spostano all'interno dell'area	21.617	16.157	20.302	21.886	-	-
% di pendolari residenti che si spostano all'interno dell'area sul totale dei pendolari	86,4	82,5	78,8	91,2	-	-
Numero di pendolari residenti che si spostano all'esterno dell'area di studio	3.405	3.430	5.463	2.120	-	-
Tasso di mobilità pubblica per gli spostamenti diretti all'esterno dell'area di studio	26,6	27,2	27,0	41,8	-	-

Fonte: elaborazione ISFORT su dati ISTAT
(Anno 2011)

Il 7 maggio 2014 si è svolto, presso il Comune di Guardia Sanframondi (BN), il Laboratorio “La Strategia delle Aree Interne”, progettato e condiviso dall’Ufficio Programmazione Unitaria, dal Dipartimento per le Politiche del Territorio e dal FORMEZ SpA.

Il Laboratorio, costruito come momento di ascolto del territorio, ha visto la partecipazione di numerosi esponenti appartenenti all’area di riferimento, che hanno espresso le loro considerazioni in merito ai tre problemi considerati prioritari rispetto alle pre-condizioni dello sviluppo locale territoriale : Istruzione, Mobilità e Sanità

Di seguito una rappresentazione grafica di quanto espresso durante i lavori sul tema “**Mobilità**”

MOBILITÀ				
ALBERO DEI PROBLEMI				OBIETTIVI
Inadeguato trasporto collettivo		Mancanza di collegamento con trasporto collettivo verso aree costiere e Molise		Servizi di trasporto collettivo verso Molise e aree costiere
		Scarsi collegamenti ferroviari per Napoli e Roma e Benevento		Servizi ferroviari più frequenti di collegamento con Napoli e Benevento
		Mancanza di una stazione ferroviaria baricentrica rispetto all'area di riferimento		Stazione locale di servizio per l'area
		Forte carenza del trasporto pubblico collettivo intercomunale		Adeguate servizio di trasporto collettivo di collegamento con l'esterno
		Mancanza di servizi di collegamento fra il STS B5 e il B6		Creazione punti di scambio intermodale
		Autoveicoli del trasporto pubblico obsoleti		
Inadeguata viabilità stradale		Viabilità stradale non adeguata e insicura		Rete stradale sicura
		Mancato completamento dei lavori in corso per la viabilità		
		Insufficienti collegamenti trasversali stradali di media- alta collina a scorrimento veloce		
		Scarso collegamento, in alcuni casi totale assenza (Alto Tammaro)		Collegamenti agevoli fra i due STS
		Carenza di collegamento tra centri urbani		
Carenza di connettività		Inadeguatezza delle rete internet		Collegamento alla banda larga

QUESTIONI IN CORSO DI APPROFONDIMENTO

La bozza di strategia “Tammaro - Titerno” ha individuato come **Criticità** le seguenti:

- Disponibilità di un Parco Autoveicoli obsoleto per il trasporto pubblico;
- Inadeguatezza della viabilità, con fenomeni di dissesto idrogeologico e di scarsa manutenzione stradale (dovuta anche all'indisponibilità di risorse finanziarie da destinare alla stessa manutenzione innanzitutto della rete provinciale) che causano problematiche di SICUREZZA STRADALE e di SCARSA FRUIBILITÀ delle risorse territoriali, culturali e naturalistiche da parte dei residenti e turisti, con amplificazione del disagio nel periodo invernale;
- Mancato completamento di infrastrutture portanti di rilevante importanza per il territorio (Bretelle di collegamento superstrade di cui si è detto infra) ad alto costo di investimento
- Carenza ed inadeguatezza della connettività banda larga e 4G che interessa una porzione di territorio e di utenza consistente, con evidenti ripercussioni sul rallentamento delle attività lavorative nel Pubblico e nel Privato³.

e come **possibili azioni**:

- **Riqualficazione e potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale** sia intercomunale che inter-ambito territoriale, a servizio degli spostamenti pendolari e della fruizione dei servizi (sanitari, uffici, etc.), anche attraverso introduzione e sperimentazione di modalità innovative del TPL (ad es. Taxi sociale per gli spostamenti verso poli e presidi sanitari o a servizio delle categorie più fragili)
- **Completamento delle opere infrastrutturali di collegamento** per consentire una più agevole accessibilità ai diversi ambiti del territorio e per il collegamento diretto del Tammaro al napoletano
- **Incrementare il numero delle fermate di treni** da e per i grandi centri, sviluppando un adeguato servizio con frequenze metropolitane per supportare le esigenze del pendolarismo, dotando il territorio anche di una stazione baricentrica rispetto all'intero comprensorio⁴
- **Potenziamento degli aspetti di manutenzione stradale**, in particolare per le strade provinciali. Per le strade comunali ed inter- poderali, sperimentazione di forme di cooperazione tra cittadini per la manutenzione delle stesse, soprattutto nel periodo invernale
- **Massimizzare le opportunità offerte dall'Alta Capacità ferroviaria Napoli-Bari** sia attraverso le ricadute che la nuova infrastruttura può indurre nel tessuto economico locale (in primis in termini di logistica – si veda infra) sia attraverso i benefici economico sociali laddove si attivino (vedi sopra) maggiori servizi ferroviari, sia attraverso un'integrazione tra le azioni di cui alla presente strategia e le azioni di carattere compensativo che RFI e Regione Campania stanno attivando sui Territori interessati dai cantieri della citata infrastruttura

³ Bisogna assolutamente uscire dalla logica tabellare dei Comuni “serviti” dalla banda semplicemente perché nei centri urbani essa è disponibile; rimane il dato da misurare in relazione ad un'utenza spesso distribuita in una miriade di frazioni ed in case sparse (solo il 56% della popolazione risiede nei centri abitati del Tammaro-Titerno – Isfort Report Giugno 2017) con il risultato che, al di là delle inutili statistiche ufficiali, il digital divide investe una quantità assai più ampia di popolazione, peraltro quella più marginalizzata sotto il profilo logistico che più delle altre abbisognerebbe dei servizi attivabili col mezzo digitale.

⁴ La quantità di pendolarismo dell'Area (con indici assai elevati spesso superiori a quelli delle altre aree interne cfr. Indicatori di Mobilità Sistemica in Isfort Report Giugno 2017) ma ancor più la necessità di riutilizzo e manutenzione del patrimonio immobiliare urbano in abbandono o a rischio abbandono (cfr. ibidem Edifici per Abitanti) impongono di concentrare il massimo sforzo nel ricreare condizioni per mettere a mercato e rendere appetibile il patrimonio immobiliare mobilitando dunque nuova domanda di residenzialità sia essa stanziale o temporanea ovvero turistica. Centrale è, dunque, il ruolo e la funzione di un servizio ferroviario veloce di carattere metropolitano per l'accesso all'area dalla conurbazione metropolitana coniugato ad un efficiente servizio di collegamento interno (TPL) all'Area.

2. Il percorso metodologico per la definizione del Preliminare

Per la elaborazione del Preliminare di Strategia si propone un percorso che, partendo dalla **Bozza di Strategia** sottoposta al Comitato Tecnico Aree interne a dicembre 2017 (e di seguito riportata in forma tabellare) recepisca le Osservazioni del Comitato Aree Interne alla Bozza. La tabella seguente riporta una preliminare esemplificazione di tale esercizio.

Tabella 2 – Quadro logico Strategia con osservazioni

PROBLEMI Principali	RISULTATI ATTESI	AZIONI Possibili	OSSERVAZIONI del Comitato
---------------------	------------------	------------------	---------------------------

-INADEGUATEZZA DELLA VIABILITÀ, con fenomeni di dissesto idrogeologico e di scarsa manutenzione stradale che causano problematiche di sicurezza -MANCATO COMPLETAMENTO DI INFRASTRUTTURE PORTANTI di rilevante importanza per il territorio -MANCANZA DI ADEGUATI SERVIZI FERROVIARI di collegamento con l'area metropolitana di Napoli e Caserta. -Disponibilità di un PARCO AUTOVEICOLI obsoleto per il trasporto pubblico; -Carenza ed inadeguatezza della CONNETTIVITÀ BANDA LARGA E 4G che interessa una porzione di territorio e di utenza consistente - DIFFICOLTA' DI RAGGIUNGIMENTO DEI LUOGHI di studio, di lavoro o di altri luoghi e spazi sociali, da parte delle diverse categorie di soggetti (giovani, studenti, anziani, lavoratori, etc), a causa dei tempi eccessivi di spostamento	✓MIGLIORAMENTO DELLA MOBILITA' ✓MIGLIORAMENTO DEI COLLEGAMENTI STRADALI ✓MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITA' AI SERVIZI DEL TERRITORIO ✓MIGLIORAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA DELLE STRADE	- COMPLETAMENTO DEGLI ASSI STRADALI ED INFRASTRUTTURALI DI CONNESSIONE per consentire una più agevole accessibilità ai diversi ambiti del territorio e per il collegamento diretto del Tammaro al napoletano - RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE sia intercomunale che inter-ambito territoriale, a servizio degli spostamenti pendolari e della fruizione dei servizi (sanitari, uffici, etc.), anche attraverso introduzione e sperimentazione di modalità innovative del TPL (ad es. Taxi sociale per gli spostamenti verso poli e presidi sanitari o a servizio delle categorie più fragili) - INCREMENTO DEL NUMERO DELLE FERMATE DI TRENI da e per i grandi centri, sviluppando un adeguato servizio con frequenze metropolitane per supportare le esigenze del pendolarismo, dotando il territorio anche di una stazione baricentrica rispetto all'intero comprensorio - POTENZIAMENTO DEGLI ASPETTI DI MANUTENZIONE STRADALE, in particolare per le strade provinciali. Per le strade comunali ed inter- poderali, sperimentazione di forme di cooperazione tra cittadini per la manutenzione delle stesse, soprattutto nel periodo invernale - MASSIMIZZAZIONE DELLE OPPORTUNITA' OFFERTE DALL'ALTA CAPACITA' FERROVIARIA NAPOLI-BARI sia attraverso le ricadute che la nuova	Ampliare il quadro delle criticità con riferimento all'attuale assetto dell'offerta di trasporto, nonché delle esigenze e/o di difficoltà dei vari segmenti di domanda es. studenti Migliore, se pur sintetica, descrizione della trasversalità del ruolo dei servizi di trasporto per l'accessibilità per l'attuazione dell'idea guida... Valutazione degli impegni economici e dei finanziamenti disponibili per gli interventi di manutenzione delle infrastrutture.
--	---	--	--

All'esito degli incontri che contribuiranno ad acquisire nuovi elementi* e con l'ausilio dello strumento di seguito riportato, si perverrà alla elaborazione del Preliminare di strategia nel quale saranno meglio declinati i risultati attesi.

PROBLEMI Principali	AZIONI Possibili	RISULTATI ATTESI

**es. interventi relativi alla mobilità, banda larga, etc., nonché delle nuove esigenze/bisogni emersi nel corso dei focus: progettualità esistenti, completamento di interventi, etc.*