

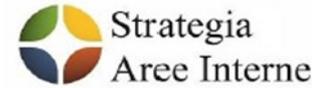
Relazione tecnica e cronoprogramma

Scheda intervento n. 5.1

1	Codice intervento e Titolo	5.1 - Studio di Mobilità dell'Area
2	Costo e copertura finanziaria	Euro 86.500,00 FONTE: Legge di Stabilità
3	Oggetto dell'intervento	Predisposizione di uno Studio di Mobilità dell'Area con focalizzazione sulla razionalizzazione e potenziamento del TPL anche attraverso strumenti di smart mobility. Verifica delle condizioni di fattibilità del modello attrazione di nuove residenzialità sotto il profilo della mobilità
4	CUP	
5	Localizzazione intervento	Area Interna Tammaro-Titerno
6	Coerenza programmatica e contestualizzazione dell'intervento	<p>Il sistema territoriale Tammaro-Titerno, come più volte sottolineato, appare diviso da una criticità di connessione dovuta ad un dato orografico 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. A questo si aggiunge una viabilità obsoleta che compromette la facilità nelle connessioni intra ed extra territoriali.</p> <p>Le peculiarità insediative e territoriali, dunque, rappresentano variabili di contesto che influenzano sostanzialmente il sistema della mobilità dell'Area. I dati rilevabili in materia, rendono conto di:</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ i tempi medi di collegamento dei comuni dell'Area, con i centri urbani significativi, sono di 37,71 minuti (media regionale 27,6 minuti); ⇒ l'offerta di servizi di Tpl dell'Area risulta sotto dimensionata, con un valore 0,14 corse giorno verso il capoluogo regionale ogni 1000 abitanti e 0,7 verso il polo locale più prossimo (dati open Kit SNAI); ⇒ le caratteristiche infrastrutturali, anche a causa delle condizioni orografiche del territorio, sono contraddistinte da una qualità funzionale scarsa e da problemi di sicurezza. <p>D'altra parte tali evidenze erano emerse in sede di attività preliminare di ascolto del territorio, laddove erano state enunciate le seguenti criticità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • mancanza di collegamenti con trasporto collettivo verso aree costiere e verso Molise;



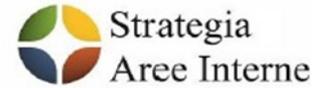
		<ul style="list-style-type: none">• scarsi collegamenti per Benevento, Napoli e Roma;• mancanza di una stazione ferroviaria baricentro rispetto all'Area di riferimento• forte carenza del trasporto pubblico collettivo intercomunale• mancanza di servizi di collegamento tra il STS B5 ed il STS B6• disponibilità di autoveicoli obsoleti per il trasporto pubblico <p>In particolare, poi, rispetto al trasporto scolastico, in sede di analisi dei bisogni è stato evidenziato come le maggiori criticità riguardino gli spostamenti degli studenti, sottolineando l'esistenza di disomogeneità territoriali tra i poli scolastici più strutturati e le altre realtà satellite.</p> <p>Trasporti carenti e male organizzati, con differenza anche nei costi praticati dalle società di trasporto, ovviamente, penalizzano tali spostamenti, impedendo la partecipazione attiva ad alcuni processi formativi. Nella fascia pomeridiana spesso la frequentazione delle attività extrascolastiche può risultare difficoltosa per molti studenti. Inoltre, emergeva la discrasia nella gestione degli spostamenti Comuni periferici-Comune Capoluogo e intra Comuni periferici, rilevando l'applicazione di un'offerta gratuita, a totale copertura da parte della Regione Campania, solo per la prima tipologia.</p> <p>In sede di Preliminare di Strategia, erano state individuate le seguenti azioni come azioni di rottura in grado di invertire le tendenze in atto:</p> <ul style="list-style-type: none">⇒ 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⇒ Per il trasporto scolastico, in particolare, le proposte riguardavano la introduzione di nuove linee per evitare tragitti lunghi e tempi di percorrenza infiniti; l'adeguamento delle corse rispetto agli orari di entrata/uscita scuola che tengano presente anche delle attività pomeridiane scolastiche e non; l'allineamento delle ditte di trasporto rispetto alle variabili abbonamenti/agevolazioni, orari e frequenza, linee coperte; l'estensione dell'offerta gratuita per gli spostamenti per esigenze scolastiche intra comuni periferici, al pari di quanto già applicato per gli spostamenti tra Comuni periferici e Comune Capoluogo⇒ Per il trasporto a chiamata per "utenza debole", le proposte hanno riguardato l'attivazione di un servizio sperimentale di trasporto a chiamata (es. taxi sociale) per consentire, a soggetti svantaggiati, anziani, disabili e persone non autosufficienti, l'accesso a forme di trasporto sociale ed accompagnamento dall'abitazione di residenza presso i luoghi di necessità (strutture socio-assistenziali, socio-sanitarie, pubbliche e private, strutture ricreative, etc)⇒ Completamento delle opere infrastrutturali di collegamento per consentire una più agevole accessibilità ai
--	--	---



		<p>diversi ambiti del territorio e per il collegamento diretto del Tammaro al Titerno-Telesino ed al napoletano. A tali considerazioni si aggiungano anche quelle relative alle 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) sia attraverso i benefici economico sociali laddove si attivino maggiori servizi ferroviari, sia attraverso un'integrazione tra le azioni di cui alla strategia e le azioni di carattere compensativo che RFI e Regione Campania stanno attivando sui Territori interessati dai cantieri della citata infrastruttura</p> <p>⇒ 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. La necessità di mobilitare nuova domanda di residenzialità, sia essa stanziale o temporanea ovvero turistica, impongono la necessità di un servizio ferroviario veloce di carattere metropolitano per l'accesso all'area dalla conurbazione metropolitana</p> <p>⇒ 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 e per la manutenzione e pulizia dei fronti stradali, anche ricorrendo all'elaborazione di uno "<i>Statuto del paesaggio intercomunale rurale</i>", come best practice per la promozione territoriale e ambientale dell'area.</p> <p>Ciò che appare, dunque, di stringente necessità per l'Area è la predisposizione di uno Studio di Mobilità dell'Area stessa, finalizzato alla riorganizzazione del rete del TPL dell'area in chiave sistemica tenendo presente la complessità territoriale ed i fabbisogni complessivi della domanda di mobilità, ossia della componente sistemica e di quella non sistemica.</p> <p>Per il trasporto scolastico, in particolare, oltre alla valutazione delle alternative progettuali praticabili in materia di adeguamento dell'offerta ai bisogni degli studenti, si valuterà anche la questione dell'ottima iniziativa della Regione in tema di offerta gratuita del trasporto scolastico da estendere anche verso quelle zone non adeguatamente servite da TPL.</p> <p>Lo Studio prevederà anche applicazioni di smart mobility attraverso l'utilizzo di una specifica piattaforma per la gestione dei servizi di TPL.</p> <p>Si approfondiranno anche le questioni legate alla qualità e sicurezza delle infrastrutture stradali su cui si manifestano le principali relazioni di traffico.</p> <p>Le analisi e gli output dello Studio Piano sono, inoltre, utili a supportare l'attuazione del modello attrazione di nuove residenzialità (si veda Intervento Cod. 7.1).</p>
--	--	--

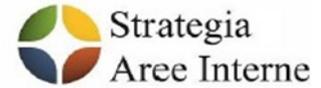


		<p>L'intervento risulta coerente con il gruppo di Interventi relativi all'Istruzione (Cod. 2.1-2.8 e 3.1), in particolare per quel che riguarda il potenziamento del trasporto scolastico.</p> <p>Nessi di interconnessione funzionale e strategica si colgono, evidentemente, anche con il Settore Salute (Interventi 4.1-4.3), poiché la variabile accessibilità e trasporti è elemento determinato anche nella facilitazione di accesso a tale servizio.</p> <p>Infine, il tema dei trasporti risulta trasversale anche al settore del turismo e sviluppo locale in quanto un efficiente sistema di trasporti concorre alla determinazione e configurazione di un ambiente e di uno scenario maggiormente attrattivo e competitivo in termini di marketing territoriale e di attrazione nei confronti dei target esterni.</p> <p>Per quel che concerne la coerenza con la programmazione regionale, l'intervento risulta in linea con le previsioni programmatiche dell'Asse 7 del PO FESR Campania 2014/20 – Ob. Specifico 7.4 – Azione 7.4.1 <i>“Rafforzare le connessioni dei nodi secondari e terziari delle “aree interne” e di quelle dove sono localizzati significativi distretti di produzione agricola e agro-industriale con i principali assi viari e ferroviari della rete TEN-T”</i></p>
7	Descrizione dell'intervento (sintesi della relazione tecnica)	<p>Lo Studio prevede, schematicamente, due macro-attività</p> <ol style="list-style-type: none">1. Macro attività "Trasporto Pubblico Locale":<ul style="list-style-type: none">⇒ Analisi della domanda di trasporto sistematica e non sistematica afferente i Comuni dell'Area con costruzione delle matrici O/D⇒ Analisi dei servizi di TPL attualmente eserciti nell'area (offerta attuale)⇒ Stima della domanda futura sulla base degli scenari previsti nella Strategia sui servizi scuola, sanità e sviluppo locale⇒ Progetto dei servizi di TPL per l'area prioritariamente attraverso la razionalizzazione di quelli esistenti ed individuazione di eventuali servizi aggiuntivi per il soddisfacimento della domanda sistematica e non sistematica⇒ Progetto di servizi aggiuntivi di TPL organizzati in relazione agli orari ed alle esigenze degli Istituti scolastici dell'Area, anche per attività extrascolastiche.⇒ Progetto operativo di servizi di trasporto non convenzionali e flessibili individuati (a chiamata, taxi collettivi, taxi sociale, etc.)⇒ Applicazioni smart per il miglioramento della sicurezza degli utenti e dell'affidabilità del sistema2. Macro attività "Infrastrutture":<ul style="list-style-type: none">⇒ Analisi dello stato della rete stradale a servizio dell'Area attraverso attività di dettaglio di rilievo sul campo⇒ Individuazione delle principali criticità



		<p>⇒ Definizione di interventi puntuali per il miglioramento delle condizioni di accessibilità al territorio (manutenzione ordinaria e/o straordinaria) e di sicurezza (utenze deboli, segnaletica) con definizione delle priorità d'intervento</p> <p>⇒ Individuazione di una rete infrastrutturale "lenta" (percorsi pedonali e ciclabili, riqualificazione di linee ferroviarie dismesse, sentieri naturalistici) e definizione (schematica, tipo abaco delle soluzioni) degli interventi necessari per l'attivazione</p> <p>Il costo comprende anche l'eventuale predisposizione del rapporto preliminare VAS</p>
8	Risultati attesi	RA 7.3 Miglioramento della mobilità regionale, integrazione modale e miglioramento dei collegamenti multimodali
9	Indicatori di realizzazione e risultato	<p>Indicatori di Realizzazione: 906 Analisi, studi e progettazioni BaseLine: 0 Valore Target: 1</p> <p>Indicatori di Risultato: 129 - Utilizzo di mezzi pubblici di trasporto da parte di occupati, studenti, scolari e utenti di mezzi pubblici. Baseline: da Studio di Mobilità Target: da Studio di Mobilità</p>
10	Modalità previste per l'attivazione del cantiere	Procedure di affidamento per acquisizione di servizi ai sensi del D.Lgs. 18 aprile 2016, n.50
11	Progettazione necessaria per l'avvio dell'affidamento	Livello unico di progettazione
12	Progettazione attualmente disponibile	Scheda intervento
13	Soggetto attuatore	Ente Capofila dell'Associazione Sannio Smart Land Comune di Santa Croce del Sannio
14	Responsabile dell'Attuazione/RUP	RUP Ing. Mario Stefanelli

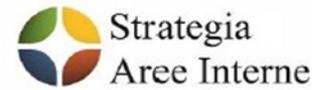
Tipologie di spesa



Voci di spesa	Descrizione	Valuta (€)
Costi del personale		
Spese notarili		
Spese tecniche	Progettazione; Direzione Esecuzione Servizio; spese gara;	1.500,00
Opere civili		
Opere di riqualificazione ambientale		
Imprevisti		
Oneri per la sicurezza		
Acquisto terreni		
Acquisto beni/forniture		
Acquisizione servizi	Acquisizione di servizi di: consulenziali tecnici (territoriali, urbanistici, ingegneristici ed economico-finanziari) tecnici informatici analisi, studi, ricerche economico - sociali popolazione dati e contenuti di base, rilevazioni e restituzioni basi cartografiche, basi dati, normalizzazione, etc.	85.000,00
Spese pubblicità		
Totale		86.500,00

Cronoprogramma delle attività

Fasi	Data inizio prevista	Data fine prevista
Fattibilità tecnico-economica/Livello unico di progettazione		
Progettazione definitiva		
Progettazione esecutiva		
Pubblicazione bando / Affidamento lavori/ servizi	01/01/2021	31/02/ 2021



Esecuzione	01/03/2021	31/08/2021
Collaudo/funzionalità		

Cronoprogramma finanziario

Trimestre	Anno	Costo (€)
I° trimestre	2021	10.000,00
II° trimestre		
III° trimestre		
IV° trimestre		
I° trimestre	2022	60.000,00
II° trimestre		16.500,00
III° trimestre		
IV° trimestre		
I° trimestre	2023	
II° trimestre		
III° trimestre		
IV° trimestre		
I° trimestre		
II° trimestre		
III° trimestre		
IV° trimestre		
Costo totale		86.500,00