

4 LE RETI DI TRASPORTO: STRUTTURA ED UTILIZZO

4.1 VIABILITA'

4.1.1 Articolazione

La rete stradale attuale è strettamente legata alla distribuzione delle attività e della popolazione nell'area provinciale. In diverse occasioni è stato sottolineato il fatto che per la natura del territorio e per le differenze nella distribuzione dei maggiori poli generatori e attrattori, la stessa rete si articola con profonde differenze nei diversi ambiti territoriali. Si passa dalla zona del Salernitano, del Sarnense e del Nocerino, in cui la conurbazione spinta e le infrastrutture la identificano come un tessuto metropolitano continuo caratterizzato da un numero elevato di strade, a zone ancora ben servite, nonostante l'orografia del territorio, per effetto della domanda estiva (le aree costiere fino a Sapri) la cui rete di trasporto non presenta però molte alternative, fino ad arrivare a zone più isolate e quindi malservite dalla rete di trasporti, come le zone più interne del Cilento o ai confini con la provincia di Avellino.

In particolare, la rete primaria attuale si articola maggiormente nel quadrante ovest, nella zona di Salerno e ad ovest di esso, mentre si spinge verso est, dividendosi tra l'autostrada per Potenza e la A3 Salerno Reggio Calabria. La sua collocazione, sbilanciata come sviluppo verso il settore nord del territorio, determina uno scarso se non inesistente sistema di collegamento tra il sistema autostradale e il resto dei comuni della Provincia (per esempio tutta l'area costiera e le zone interne del Cilento).

La rete autostradale

Il sistema è costituito dalla A3 Napoli-Salerno-Reggio Calabria, dalla superstrada Salerno-Avellino, dalla A30 Caserta – Fisciano e dal raccordo con la A3 Sicignano degli Alburni - Potenza.

Sulla A3 Napoli Salerno il sistema autostradale è a pagamento, a km virtuali e con riscossione all'ingresso ai caselli, mentre sulla A30 Fisciano-Caserta è a pagamento ai caselli a km effettivi; all'altezza di Fisciano-Mercato San Severino si segnala la presenza della barriera autostradale. Infine il tratto A3 Salerno-Reggio Calabria non è a pagamento ed è in gestione all'ANAS.

Di seguito indichiamo le principali caratteristiche delle diverse tratte.

A3 Napoli - Salerno, Salerno - Reggio Calabria

- 2 corsie per senso di marcia
- Caselli/uscite (tra parentesi sono indicate le distanze con il casello precedente): Scafati-Pompei, Angri (4,5 Km), Nocera-Pagani (6,5 Km), Cava dei Tirreni (6,5 Km), Vietri (5,2 Km), Salerno-Centrale (barriera) (3,3 Km), Salerno Fratte (2 Km), Pontecagnano (10,6 Km), Battipaglia (10 Km), Eboli (7,3 Km), Campagna (6,3 Km), Contursi (10,2 Km), Sicignano d. Alburni (7,5 Km), Buccino (raccordo in direzione Potenza) (8,8 Km), Petina (10,8 Km), Polla (11,3 Km), Atena Lucana (7,8 Km), Sala Consilina (4 Km), Padula-Buonabitacolo (15,7 Km), Lagonegro Nord (Basilicata) (19 Km).

A30 Caserta - Fisciano

- 3 corsie per senso di marcia + spartitraffico da 4 m, autostrada di I livello
- Caselli (tra parentesi sono indicate le distanze con il casello precedente): Sarno, Nocera-Pagani (4 Km), Castel San Giorgio (4,7 Km), Fisciano-Mercato San Severino (barriera e raccordo con la superstrada Salerno Avellino) (10 Km).

Superstrada Salerno - Avellino

- 2 corsie per senso di marcia
- Le uscite sono in corrispondenza di:
Fisciano, Lancusi (2 Km), Baronissi (2 Km), Salerno Fratte (5,6 Km).

Raccordo Salerno - Potenza

- 2 corsie per senso di marcia

La viabilità ordinaria

La maglia stradale costituita dalle statali e dalle strade provinciali è piuttosto complessa data l'estensione dell'area provinciale. La sua articolazione per ambiti territoriali è la seguente:

- itinerario nord-ovest interno: direttrice Salerno-Napoli servita, oltre che dall'autostrada A3, dalla SS18 nell'area Agro Nocerino-Sarnense. Questo tratto risulta uno degli itinerari più congestionati della provincia.
Direttrice Salerno-Avellino (raccordo con la A16 per Bari), servita, oltre che dalla superstrada, dalla SS88, particolarmente congestionata nell'ultimo tratto soprattutto nei mesi estivi (è infatti intensa la mobilità di scambio e di attraversamento per turismo). Oltre a ciò si rileva che la congestione su queste strade è accentuata per la commistione tra i diversi tipi di traffico. Questo tratto è infatti a servizio di una mobilità tra Salerno Avellino e Melfi e di una mobilità merci tra l'Agro Nocerino-Sarnense e la regione Puglia attraverso la A 16 (Napoli-Avellino-Benevento-Canosa);
- itinerario nord-ovest costiero: direttrice Vietri-Amalfi-Positano servita dalla SS163 lungo la penisola Amalfitana anch'essa particolarmente congestionata nei mesi estivi a causa del traffico e delle caratteristiche dell'infrastruttura;
- itinerario sud-est costiero: direttrice Salerno-area Cilentana (Agropoli, Vallo della Lucania, Sapri). In questa direzione la SS18 costituisce l'infrastruttura storica di trasporto individuale il cui tracciato in parte è modificato attraverso delle varianti in fase di completamento. Lungo questa direttrice ricordiamo inoltre la SS 267, la SS 447 e la SS 562 che rappresentano le vie di collegamento lungo la costa del Cilento;
- itinerario sud-est interno: direttrice Salerno-Vallo di Diano, attraverso Battipaglia, Eboli è servita dalla SS 166 (Valle del Calore: Capaccio, Roccaspide, S. Rufo, Atena Lucana) e dalla SS 19 (con la Calabria), itinerario storico che da Battipaglia seguendo l'andamento della A3, collega le località interne del Cilento (nord, sud-est) della provincia con la Calabria (Lagonegro);
- in direzione nord troviamo la SS164 e la SS91 che da Eboli si dirige verso l'Irpinia.

I collegamenti trasversali sono affidati a poche strade; ricordiamo la SS488, costituita da un primo tratto di collegamento tra la 166 e la 19 (Monti Alburni) e di un secondo tra la SS18 e la SS166 (Cilento).

La viabilità locale rappresentata dalle strade Provinciali, si estende per circa 2200 Km all'interno del territorio provinciale con lunghezze molto variabili, a volte ridotte a poche centinaia di metri, e quindi interne ad un unico Comune. La rete provinciale risulta per questo molto complessa e articolata, di difficile gestione e non sempre idonea alle funzioni di collegamento

intercomunale che deve svolgere.
Le principali strade provinciali sono:

Settore nord-ovest

SP1	Ravello-Chiunzi
SP2	Maiori Chiunzi
SP6	Nocera Sarno
SP7	Sarno Bracigliano
SP24	Fisciano San Cipriano Picentino
SP25	Fuorni- Giffoni- Serino
SP26	Fratte Montecorvino
SP27	Fratte Pellizzano Baronissi
SP28	Pontecagnano-Faiano-Montecorvino Rovella

Settore nord nord-est

SP10	Contursi- Buccino- Ricigliano
SP29	Battipaglia Arpignano
SP31	innesto SS91-Toriello

Settore centrale

SP30	Eboli Coneto Quadrivio Santa Cecilia
SP88	innesto SS18 e SS19
SP11	Piaggine Corticato
SP12	Controne cimitero di Corleto
SP13	Trivio di Capaccio innesto SS488
SP419	Altavilla Roccaspide
SP35	Scorzo Sicignano Petina
SP125	Petina Polla

Settore sud

SP175	Litoranea Salerno Paestum
SP15	Magliano Nuovo Acciaroli
SP16	innesto statale Bussentina Torraca Sapri
SP18	Laurito-Rofrano Sanza
SP56	Bivio Gioi Cilento-Orria-Perito-innesto SS18
SP269	Ascea Catona Cerraso
SP54	innesto SS18Vibonati bivio Caselle in Pittari innesto SP16
SP66	Statale Mingardina Marina di Camerota

4.1.2 Traffico

Le indagini di traffico, effettuate nell'Aprile/Maggio 1999 sulle 12 ore diurne (TAB. 4.1.1), mettono in evidenza che:

1) Viabilità ordinaria

- a) le direttrici con i volumi di traffico complessivo più alti sono la SS18, a valori di 10112.000/giorno veicoli complessivi nei due sensi per ampi tratti, dal confine con la Provincia di Napoli, fino a Battipaglia, con una punta di quasi 21.000 tra Salerno e Vietri; la SS18, tra Battipaglia e Capaccio;
- b) le direttrici con la percentuale di traffico merci più alta sono la SS367, tra SS18 ed il Comune di S. Marzano, e la SS19, tra Montesano e Casalbuono (29%), seguite da SS10 e 19 (circa 20%); il resto della viabilità ordinaria ha un traffico merci tra 15 e 20%.

2) Autostrade e relativi raccordi

- a) le direttrici con i volumi di traffico complessivo più alti sono la A3 prima e dopo Salerno (30.000 veicoli fra Nocera Inf. e Cava dei T. e 28.300 dopo Pontecagnano, circa 20.000 fra questi due punti); il raccordo A30/A16 con 28.400 veicoli;
- b) le direttrici con la percentuale di traffico merci più alta sono il raccordo A30/A16 (31%) e la A3, 31% dopo Sicignano e 25% dopo Pontecagnano. Su tutto il resto della viabilità autostradale il traffico merci non scende generalmente sotto il 20%.

La dinamica complessiva del traffico sulla rete della provincia è riportato in TAB. 4.1.2. L'ora di punta è situata alle 7,30-8,30 seguita dalla successiva 8,30-9,30 e quindi dalla 17-18, fra loro comunque quasi simili, ciascuna rappresentando il 10% del traffico diurno.

Tab. 4.1.1

Provincia di Salerno. Conteggi veicolari 7,30-19,30 (somma nei due sensi) -
Aprile/Maggio 1999

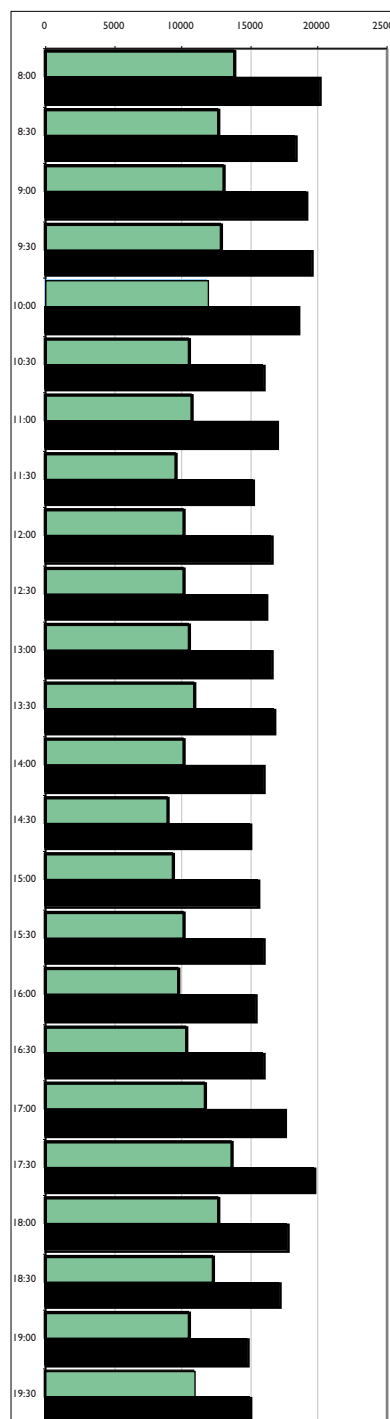
strada e località	autovetture e caravan	veicoli commerciali	autocarri	autotreni ed autoarticolati	autobus	totale veicoli	auto eq.	totale leggeri	totale merci	totale pesanti	% leggeri	% merci	% pesanti
SS18 tra salerno e vietri	18546	1207	373	396	378	20900	22830	19753	1976	1147	95%	9%	5%
A3 salerno centro (v. risorg./sottop.A3)	6375	281	139	112	111	7018	7604	6656	532	362	95%	8%	5%
A3 salerno centro (traf. sa/na)	4402	246	138	248	118	5152	6087	4648	632	504	90%	12%	10%
A3 salerno centro (traf. sa/rc)	9692	656	332	535	157	11372	13277	10348	1523	1024	91%	13%	9%
SS88 tra salerno e baronissi	7946	350	290	80	99	8765	9404	8296	720	469	95%	8%	5%
raccordo A30/A16	18560	3235	3848	1800	995	28438	38279	21795	8883	6643	77%	31%	23%
SP tra giffoni e pontecagnano	7519	564	638	146	107	8974	10138	8083	1348	891	90%	15%	10%
A3 uscita pontecagnano	2241	227	379	198	54	3099	4054	2468	804	631	80%	26%	20%
litoranea tra magazzino e spineta n.	8507	712	792	301	121	10433	12159	9219	1805	1214	88%	17%	12%
SS18 tra scafati e angri	9319	1169	688	255	213	11644	13289	10488	2112	1156	90%	18%	10%
SS18 tra noc. inf. e cava de' tirreni	8749	720	531	346	283	10629	12450	9469	1597	1160	89%	15%	11%
SS266 tra noc. inf. e merc. s. severino	10264	987	785	117	78	12231	13426	11251	1889	980	92%	15%	8%
A3 svincolo salerno fratte (traf. sa/rc)	16968	962	792	305	219	19246	21129	17930	2059	1316	93%	11%	7%
A3 svincolo salerno fratte (direz. na)	5128	439	501	143	37	6248	7162	5567	1083	681	89%	17%	11%
SS367 tra SS18 e s. marzano	4742	1003	654	310	52	6761	8268	5745	1967	1016	85%	29%	15%
SS19 tra serre e bivio per altavilla	1371	120	131	5	62	1689	1926	1491	256	198	88%	15%	12%
SS19 tra polla e atena lucana	2746	336	251	73	52	3458	3970	3082	660	376	89%	19%	11%
SS19 tra montesano e casalbucano	712	118	123	70	50	1073	1446	830	311	243	77%	29%	23%
A3 svincolo battipaglia	15725	1322	1793	810	250	19900	24093	17047	3925	2853	86%	20%	14%
A3 svincolo sala consilina	1683	242	206	226	32	2389	3208	1925	674	464	81%	28%	19%
SS18 tra pontecagnano e bellizzi	9612	1131	771	508	534	12556	15398	10743	2410	1813	86%	19%	14%
SS10 tra battipaglia e capaccio	8944	1032	1112	484	407	11979	14912	9976	2628	2003	83%	22%	17%
SS18 tra salerno e vallo di lucania	521	78	31	0	29	659	734	599	109	60	91%	17%	9%
raccordo A16 mercato s. severino	14760	1118	1762	668	178	18486	22185	15878	3548	2608	86%	19%	14%
A3 tra nocera inf. e cava de' tirreni	24190	2316	2241	955	459	30161	35478	26506	5512	3655	88%	18%	12%
A3 tra sicignano e petina	7147	743	1083	1445	198	10616	15609	7890	3271	2726	74%	31%	26%
A3 tra pontecagnano e bellizzi	20921	2194	2743	2010	456	28324	36776	23115	6947	5209	82%	25%	18%
A3 tra vietri e salerno centro	18747	1746	1961	1017	353	23824	28857	20493	4724	3331	86%	20%	14%
raccordo tra sicignano e buccino	1387	164	248	107	34	1940	2507	1551	519	389	80%	27%	20%

Tab. 4.1.2

Provincia di Salerno. Conteggi di traffico (Aprile-Maggio 1999)

Dinamica del traffico complessivo misurato su tutte le sezioni

intervallo	autovetture e caravan	veicoli commerciali	autocarri	autotreni ed autoarticolati	autobus	veic. tot.	auto eq.	
7:30	8:00	13819	1257	1154	572	305	17107	20149
8:00	8:30	12788	1200	1044	499	242	15773	18428
8:30	9:00	13094	1242	1185	528	273	16322	19237
9:00	9:30	12885	1353	1243	581	307	16369	19525
9:30	10:00	11881	1253	1228	667	232	15261	18505
10:00	10:30	10468	1017	1060	571	183	13299	16061
10:30	11:00	10782	1145	1180	632	223	13962	17057
11:00	11:30	9506	1079	1077	585	176	12423	15227
11:30	12:00	10182	1083	1172	686	252	13375	16640
12:00	12:30	10184	1094	1046	643	257	13224	16263
12:30	13:00	10510	1052	1116	628	218	13524	16537
13:00	13:30	10871	1143	984	607	253	13858	16739
13:30	14:00	10115	1141	948	613	274	13091	15983
14:00	14:30	8920	1043	1079	608	355	12005	15137
14:30	15:00	9356	1056	1189	576	314	12491	15591
15:00	15:30	10096	947	1114	554	303	13014	15968
15:30	16:00	9818	1024	1075	549	216	12682	15454
16:00	16:30	10444	943	1065	546	235	13233	16016
16:30	17:00	11628	1077	1067	595	282	14649	17627
17:00	17:30	13614	1084	1102	584	277	16661	19639
17:30	18:00	12716	1001	853	519	219	15308	17787
18:00	18:30	12235	745	933	508	263	14684	17282
18:30	19:00	10614	712	764	408	228	12726	14852
19:00	19:30	10898	727	658	411	229	12923	14952
totale 12h		267424	25418	25336	13670	6116	337964	406649



per il calcolo delle auto eq.:

1 veic. comm. = 1 auto

1 autocarro = 2 auto

1 pesante = 3,5 auto

1 bus = 2,5 auto



istogramma auto

istogramma auto equivalenti

Le indagini di traffico effettuate nel Luglio-Agosto 1999 per le 12 ore diurne (TAB. 4.1.3) su direttrici significative per il traffico turistico mettono in evidenza la seguente situazione:

1) Costiera amalfitana

Il traffico diurno nel tratto fra Maiori e Positano è stabile a poco più di 4.000 veicoli complessivi nei due sensi e sale a 5.700 veicoli fra Cetara e Vietri. La discontinuità dei valori è in relazione al traffico assorbito/generato da Maiori.

Il fenomeno del traffico turistico in costiera amalfitana è il seguente.

Il sabato mattina il traffico di auto dopo Maiori è dell'ordine di 900-1.000 unità verso Amalfi e circa 700 verso Vietri.

Il sabato pomeriggio dopo Vietri il traffico di auto in direzione Amalfi è oltre 1.200 unità e poi si mantiene stabile sulle 1.000.

In direzione Vietri il traffico di auto è di poco inferiore alle 900-1.000 e arriva quasi a 1.300 in accesso a Vietri. Il "salto" nei valori è in relazione alla attrazione/generazione di Maiori.

La domenica mattina (fra le 7,30 e le 11,30) sono 1.300 le auto (di cui 1.050 fino alle 9,30) verso Marina di Vietri e 1.500 le auto dopo Vietri in direzione Amalfi.

I pullman turistici misurati sull'arco diurno (sabato), somma nei due sensi, sono 183 fra Positano ed Amalfi e 31 fra Amalfi e Maiori.

E' evidente che Amalfi è il polo di attrazione, anche perché è l'unica località dove possono parcheggiare (avendo una capacità massima di circa 30 pullman) e che i pullman provengono soprattutto dalla penisola sorrentina.

2) Costiera cilentana

Il traffico sulla SS447 all'inizio del tratto costiero in prossimità di Ascea è di circa 9.500 veicoli complessivi nei due sensi, alla domenica. In prossimità di Sapri, sulla SS18 il traffico cresce a circa 12.000 veicoli. I flussi indicano la significativa attrattività della costa cilentana soprattutto fra Ascea e Marina di Camerota.

L'uscita A3 di Battipaglia è uno dei due snodi di traffico verso la costiera. Il traffico domenicale allo svincolo ammonta a poco più di 17.000 veicoli complessivi nei due sensi (circa il 14% in meno di un giorno feriale primaverile), ovviamente per la quasi totalità autoveicoli.

L'altra direttrice di accesso alle località costiere è la SP 175 Litoranea.

Il traffico domenicale ammonta a circa 17.000 veicoli complessivi nei due sensi (circa il 70% in più del traffico di un giorno feriale primaverile).

Tab. 4.1.2

Provincia di Salerno - Conteggi veicolari 7,30-19,30 (somma nei due sensi) -
Luglio/Agosto 1999

sezione	strada e località	autoveicoli e caravan						auto eq.	veicoli					
		veicoli commerciali	autocarri	autotreni ed autoarticolati	autobus	totale veicoli	totali leggeri		totali merci	totali pesanti	% leggeri	% merci	% pesanti	
16	A3 svincolo di battipaglia (dom.)	16044	632	386	64	93	17219	17905	16676	1082	543	97%	6%	3%
21	da vietri a marina di vietri (dom.)	2840	62	2	0	0	2904	2906	2902	64	2	100%	2%	0%
22	SS163 tra maggiori e minori (sab.)	3620	368	96	3	91	4178	4418	3988	467	190	95%	11%	5%
23	SS163 tra amalfi e furore (sab.)	3539	230	47	1	202	4019	4372	3769	278	250	94%	7%	6%
24S	SS163 tra vietri e cetara (sab. pomeriggio)	2529	46	9	1	28	2613	2667	2575	56	38	99%	2%	1%
24D	SS163 tra vietri e cetara (dom. pomeriggio)	3054	27	4	0	18	3103	3134	3081	31	22	99%	1%	1%
26	SS447 tra castellamare di ascea e marina di ascea (dom.)	9031	384	21	1	50	9487	9586	9415	406	72	99%	4%	1%
27	SS18 tra policastro bussentino e capitello (dom.)	11070	742	54	0	52	11918	12050	11812	796	106	99%	7%	1%
28	SP litoranea tra spineta nuova e lido lago (dom.)	16481	252	84	4	39	16860	17013	16733	340	127	99%	2%	1%

(sab. = Sabato)

(dom. = Domenica)

4.2 RETE FERROVIARIA

4.2.1 Articolazione

La rete ferroviaria della provincia di Salerno è composta da una linea ad interesse nazionale, due linee ad interesse regionale (di cui una disabilitata) e varie linee ad interesse locale. La linea principale è la direttrice tirrenica Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri; da questa si stacca un tronco della direttrice trasversale Battipaglia-Sicignano-Potenza e da Sicignano parte la linea Sicignano-Lagonegro attualmente non in esercizio e sostituita da un servizio di autocorriere. Attorno a Salerno si sviluppa una serie di linee ad interesse locale, di cui fanno parte le linee Cancellò-Mercato S. Severino, Salerno-Mercato S. Severino e le tratte di interconnessione Nocera Inferiore-Codola e Salerno-Sarno. La rete ferroviaria della provincia di Salerno è lunga complessivamente 406,712 km di cui parte a doppio binario elettrificato (224,573 km), parte a binario unico elettrificato (35,063 km) e parte a binario unico non elettrificato di cui 33,767 km in esercizio e 78,247 km non in esercizio.

Di seguito vengono elencate le caratteristiche più importanti di ciascuna linea.

Linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri

Rappresenta la continuazione della Roma - Napoli lungo la direttrice tirrenica; presenta le seguenti caratteristiche:

- linea a doppio binario;
- trazione elettrica;
- lunghezza della tratta Napoli - Sapri: Km 177,588 di cui Km 153 in territorio della Provincia di Salerno;
- stazioni e fermate ricadenti nel territorio della Provincia di Salerno: Scafati, Angri, Pagani, Nocera Inferiore, Nocera Superiore, Cava dei Tirreni, Vietri sul Mare - Amalfi, Salerno, Pontecagnano, Montecorvino, Battipaglia, San Nicola Varco di Eboli, Albanella, Capaccio - Roccadaspide, Paestum, Agropoli - Castellabate, Torchiara, Rutino, Omignano - Salento, Vallo della Lucania - Casteinuovo, Casalvelino, Ascea, Pisciotta - Palinuro, Caprioli, San Mauro la Bruca, Centola, Celle Bulgheria - Roccagioriosa, Torre Orsaia, Policastro, Bussentino, Capitello, Vibonati, Sapri;

Linea Cancellò - Mercato San Severino

La linea ha le seguenti caratteristiche (tra parentesi i parametri relativi alla tratta Sarno - Mercato San Severino in territorio della Provincia di Salerno):

- linea a doppio binario: tratta Canello - Sarno;
- linea a semplice binario: tratta Sarno - Mercato San Severino;
- trazione elettrica: tratta Canello - Codola
- trazione non elettrica: tratta Codola - Mercato San Severino;
- lunghezza: Km 43,652 (Km 16,14);
- stazioni e fermate ricadenti nel territorio della Provincia di Salerno: Sarno, Lavorate, Codola, Lanza - Fimiani, Castel San Giorgio - Roccapiemonte, Valle di Mercato San Severino, Mercato San Severino.

La linea Canello - Mercato San Severino è interconnessa con la linea tirrenica Salerno - Napoli attraverso due bretelle di collegamento: Nocera Inferiore-Codola, a binario unico e trazione elettrica, bivio S. Grotti - bivio Nocera; quest'ultima consente di realizzare un'alternativa "interna" a quella "costiera" sui collegamenti Nord-Sud che vengono stradati sulle linee Roma - Cassino - Caserta - Canello - Sarno - Salerno. Questa bretella consente inoltre di realizzare un collegamento diretto Caserta - Salerno, a doppio binario trazione elettrica.

Linea Salerno - Mercato San Severino

La linea Salerno - Mercato San Severino, presenta le seguenti caratteristiche:

- linea a semplice binario;
- trazione diesel;
- lunghezza: Km 17,627;
- stazioni e fermate: Salerno Irno, Fratte, Pellezzano, Acquamela, Baronissi, Fisciano, Mercato San Severino.

Linea Battipaglia - Sicignano - Potenza

La linea Battipaglia - Sicignano rappresenta la tratta iniziale della linea trasversale Battipaglia - Potenza - Metaponto, linea di rilevanza nazionale che interconnette la linea tirrenica Napoli - Salerno - Reggio Calabria con quella jonica Taranto - Metaponto - Reggio Calabria.

Le caratteristiche infrastrutturali della tratta Battipaglia - Sicignano sono le seguenti:

- linea a semplice binario;
- lunghezza linea: Km 30,813;
- elettrificata;
- stazioni e fermate nel territorio della Provincia di Salerno: Battipaglia, Eboli, Campagna - Serre - Persano, Contursi, Sicignano. Nel territorio della Provincia di Salerno sono localizzate anche le seguenti stazioni della tratta Sicignano - Potenza: Buccino, Ponte S. Cono e Romagnano.

Linea Sicignano – Lagonegro

Questa linea attualmente non è in esercizio ed è sostituita da autoservizi. Le caratteristiche della linea sono le seguenti:

- linea a semplice binario;
- lunghezza linea: Km 78,247;
- trazione diesel;
- Stazioni e fermate in Provincia di Salerno: Sicignano, Castelluccio, Galdo, Petina, Auletta, Pertosa, Polla, Atena Lucana, Sala Consilina, Sassano, Padula, Montesano e Casalbuono (mentre sono in territorio della Provincia di Potenza la fermata di Casaletto e la stazione terminale di Lagonegro).

Sarno – Salerno

Le caratteristiche della linea sono le seguenti:

- linea a semplice binario
- lunghezza linea: 25 Km
- trazione diesel
- stazioni e fermate: Salerno, Sarno.

Il livello di offerta del complesso della rete ferroviaria e la sua tipologia è riassunta in TAB. 4.2.1.

4.2.2 Passeggeri

I passeggeri di un giorno feriale che utilizzano i treni locali nella Provincia di Salerno è riportato in TAB. 4.2.2.

Il traffico rilevato sui servizi locali (in un lunedì) sono 30.344 passeggeri (somma dei saliti + discesi).

Il dato relativo alle sole stazioni toccate dal servizio della Circumsalernitana è 21.554. Infine quello relativo ai soli treni che costituiscono il servizio della Circumsalernitana è 12.676.

La Circumsalernitana assorbe il 59% del traffico relativo alle stazioni toccate; il 41% è diretto fuori dall'area della Circumsalernitana.

Tab. 4.2.2

Traffico giornaliero viaggiatori nelle stazioni della Prov. di Salerno sui treni locali (Nov. '98) (Fonte: ASA-Campania)

Stazione	Saliti	Discesi
Acquamela	17	46
Agropoli-Castellabate	299	499
Angri	232	170
Ascea	129	206
Auletta	0	0
Auletta Centro	0	0
Baronissi	328	439
Battipaglia	601	1.007
Buccino-S. Gregorio Magno	10	33
Campagna-Serre-P	4	7
Capaccio-Roccadaspide	124	243
Capitello	1	0
Caprioli	0	3
Casalbuono	30	13
Casaletto Spartano	12	11
Castel S. Giorgio	218	181
Castelluccio	18	21
Cava dei Tirreni	1.065	960
Celle Bulgheria	72	85
Centola	113	257
Codola		
Contursi Terme	12	46
Eboli	57	74
Fisciano	242	322
Fratte	28	63
Galdo	9	9
Lanzara-Fimiani	54	50
Mercato S. Severino	701	752
Montecorvino	22	27
Montesano Buonabitacolo	67	51
Nocera Inf. Merca	46	47
Nocera Inferiore	2.027	2.522
Nocera Superiore	478	388
Omignano-Salento	23	31
Padula	44	11
Paestum	22	30
Pagani	137	139
Pellezzano	59	106
Pertosa	0	0
Petina	1	4
Pisciotta-Palinuro	139	248
Policastro Busse	66	114
Ponte S. Cono	0	0
Pontecagnano	203	271
Romagnano-Vietri	3	3
Sala Consilina	52	22
Salerno	5.201	4.203
Salerno Irno	308	327
Sapri	357	453
Sarno	327	355
Sassano Teggiano	17	32
Scafati	198	203
Sicignano Degli Alburni	10	35
Torre Orsaia	23	50
Valle San Severi	39	55
Vallo della Lucania	237	469
Vibonati	0	0
Vietri sul mare	65	104
Totale	14.547	15.797

4.3 RETE AUTOLINEE EXTRAURBANE

4.3.1 Articolazione

Dal Piano di trasporto di Bacino (1994), integrato con dati di fonte Regionale risalenti al 1995/96, si desumono le principali caratteristiche del trasporto collettivo attuale; sul territorio provinciale operavano 54 aziende di trasporto su gomma che esercitano 226 autolinee extraurbane così suddivise in funzione del servizio che svolgono:

- 173 linee ordinarie
- 32 linee operaie
- 5 linee scolastiche
- 14 linee estive
- 2 linee mercatali.

I bus-Km percorsi per il servizio extraurbano al 1991, sono circa 29 milioni, mentre le percorrenze per servizi urbani, svolti da 6 aziende, sono quasi 5,5 milioni, per un totale complessivo di percorrenze a livello provinciale (urbane ed extraurbane) pari a circa 34 milioni di bus-Km. Questi dati testimoniano la consistente offerta di trasporto pubblico nella Provincia di Salerno.

A questi servizi si aggiunge il servizio sostitutivo della linea ferroviaria attualmente non in esercizio Sicignano-Lagonegro, lungo il Vallo di Diano.

Nel PTB sono state classificate le autolinee, secondo quanto prevede la Legge regionale 8/3/1985, n° 17 e quindi in:

- Linee interregionali di competenza regionale il cui percorso si svolge prevalentemente nel territorio campano
- Linee di interbacino di interesse regionale che assicurano scambi con il capoluogo regionale o tra i capoluoghi di provincia
- Linee di interbacino che si svolgono in due o più bacini di traffico
- Linee di bacino che si svolgono all'interno di un bacino di traffico.

La struttura della rete identifica Salerno come principale polo della rete (esiste un collegamento diretto giornaliero con 127 comuni, l'81% del totale).

Altri nodi primari riferiti ai due grandi bacini di traffico (quello Salernitano-Nocerino Sarnense-

Valle del Sele, che comprende 64 comuni e quello Cilentano-Vallo di Diano, con 94 comuni) sono:

bacino salernitano-Nocerino Sarnense- Valle del Sele

- Amalfi, collegamenti con Napoli, Salerno e con le località della costa
- Battipaglia, che ricopre un ruolo primario nei collegamenti con Salerno. L'elevato numero di autolinee percorre la viabilità ordinaria (ss 18) e attraverso la città creando aggravio ai problemi della circolazione urbana;
- Nocera Inferiore, principalmente si svolgono collegamenti con Napoli, Salerno, località della costa amalfitana e con i centri dell'agro sarnense nocerino
- Sarno, collegamenti con le località dell'agro sarnense nocerino, con Salerno, per i collegamenti con Napoli e' servito dalla circumvesuviana, e dalla linea ferroviaria Caserta- Salerno e da quella Cancellò - Mercato San Severino
- Mercato San Severino, per i collegamenti con Avellino
- Sicignano stazione, polo di smistamento per i collegamenti con l'area del Vallo di Diano e la direttrice per Potenza.

bacino cilentano-Vallo di Diano

- Agropoli, rappresenta il principale polo di attrazione del versante costiero del bacino cilentano, la maggior parte delle autolinee collega attraverso di esso i comuni limitrofi con Salerno;
- Vallo della Lucania, rappresenta il principale centro del Cilento e serve la maggior parte dei comuni limitrofi
- Sala Consilina oltre alle linee sostitutive della ferrovia Sicignano Lagonegro, su questo polo gravitano le linee che servono gran parte dei comuni dell'area del Vallo di Diano.

Nella struttura della rete si individuano 10 direttrici, intendendo con ciò le principali relazioni di collegamento tra i comuni:

Bacino salernitano-Nocerino Sarnense- Valle del Sele

- 1) Scafati, Angri, Pagani, Nocera Inferiore, Cava dei Tirreni, Salerno attraverso la SS 18
- 2) Positano, Maiori, Amalfi, Vietri sul Mare, Salerno, attraverso la SS 163
- 3) Mercato San Severino, Fisciano Salerno, particolarmente importante per la presenza del polo universitario. La viabilità impegnata e' la SS 88 e il raccordo autostradale Salerno-Avellino
- 4) Battipaglia, Bellizzi, Pontecagnano, Salerno, attraverso la SS 18
- 5) Battipaglia, Eboli, Campagna, Contursi, attraverso la SS 91.

Bacino cilentano-Vallo di Diano

- 6)** Padula, Sala Consilina, Polla, Sicignano degli Alburni, (Eboli, Salerno), si sviluppa sia lungo la autostrada A3 che lungo la SS19 "delle Calabrie", e collega i vari comuni della zona del Vallo di Diano
- 7)** Bellosguardo, Castel San Lorenzo, Roccaspide, Albanella, Capaccio Scalo, Battipaglia (Salerno), a servizio dei Comuni del comprensorio dei Monti Alburni. L'asse infrastrutturale principale e' rappresentato dalla SS166 fino alla SS19 e alla SS18
- 8)** Alfano, Laurito, Montano Antilia, Vallo della Lucania, Agropoli. Interessa il collegamento tra i comuni della zona interna del Cilento. Utilizza la SS18 con la variante a scorrimento veloce.
- 9)** Ascea, Santa Maria di Castellabate, Agropoli, Capaccio, Battipaglia. L'infrastruttura utilizzata e' la SS267, caratterizzata da una elevata tortuosità essendo strada costiera. I collegamenti sono sia di breve raggio che di lungo raggio (Salerno)
- 10)** Camerota, San Giovanni a Piro, Sapri. I collegamenti avvengono lungo la SS562 e sulla SS18 e sono polarizzati su Sapri. Pochi sono i collegamenti con Salerno per la grande distanza.

4.3.2 Passeggeri

Non esistono dati aggiornati sull'utenza dei servizi su gomma extraurbani. Gli unici dati risalgono al 93/94, forniti dalle Aziende, relativi all'intero anno e non completi.

5 GLI ASPETTI CRITICI DELLE RETI DI TRASPORTO

Viabilità

La viabilità nelle aree più urbanizzate a nord-nord est di Salerno e l'area fino ad Eboli sia autostradale che di viabilità ordinaria soffrono problemi di congestione dovuti ai volumi di traffico in rapporto alle caratteristiche strutturali delle strade.

La viabilità nel resto della provincia ha caratteristiche plano-altimetriche non buone a causa della orografia dei luoghi.

Tutte queste criticità si riflettono poi in scarse situazioni di sicurezza in una serie di "punti neri" della rete ed in situazioni di accessibilità al territorio non soddisfacenti.

La rete ferroviaria

Le criticità della rete ferroviaria sono relative al fatto che alcune tratte sono ancora a semplice binario (Sarno-Mercato S.S., Mercato S.S.-Salerno, Battipaglia-Sicignano) od a trazione non elettrica (Codola-Mercato S.S., Mercato S.S.-Salerno).

Questo limita la potenzialità del servizio sia in termini di tipologia dei del materiale rotabile che dei servizi.

La rete pubblica su gomma

Le criticità sono riscontrabili in disequilibri sul territorio del rapporto offerta/domanda dovuti generalmente alla non integrazione dei servizi per cui su alcune direttrici forti (ovv. caratterizzate da elevata domanda) si rileva un eccesso d'offerta.

Questo si riflette anche sugli indicatori di efficienza aziendali che sono spesso lontani da quelli indicati dalla legislazione vigente come valori verso cui tendere a breve.

6 SCENARI DI RIFERIMENTO DEL PIANO TERRITORIALE E PROVINCIALE, DINAMICHE DELLA DOMANDA E PROBLEMI DI RIEQUILIBRIO MODALE

Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) all'attuale stato di elaborazione non fornisce apprezzabili scenari di assetto insediativo e quindi non è possibile ipotizzare future articolazioni di mobilità sul territorio.

Si può quindi assumere una mobilità sostanzialmente invariata in termini di relazioni, e con limitati trend di crescita naturale.

Qualora in futuro siano definiti scenari territoriali, il loro impatto sulla mobilità provinciale dovrà essere valutato attraverso specifici modelli di domanda da costruire.

L'aspetto più importante nello scenario di riferimento del Piano è quello della "mobilità sostenibile".

Questo significa porre al centro della pianificazione l'ambiente in senso lato, l'ambiente cioè come "qualità della vita".

Questa scelta implica un riequilibrio delle scelte modali di trasporto, andando verso una offerta di trasporto capace di orientarle in maggior quota verso l'utilizzo dei sistemi su ferro, maggiormente rispettosi dell'ambiente, soprattutto per accedere alle aree più urbanizzate oggi gravate da elevati volumi di traffico.

7 IL PIANO DEI TRASPORTI (PT) ED IL PIANO DEL TRAFFICO DELLA VIABILITA' EXTRAURBANA (PTVE)

Il Piano dei Trasporti (PT) è lo strumento con il quale la Provincia definisce lo scenario infrastrutturale per la mobilità nel medio-lungo termine.

Tale scenario infrastrutturale riguarda tutte le modalità di trasporto e viene definito in coerenza con le scelte più generali relativamente all'uso del territorio ed all'ambiente, che sinteticamente sono riassumibili nel potenziamento dei sistemi su ferro, capaci di produrre una mobilità ambientalmente "sostenibile" e nella limitazione di nuove direttrici stradali, realizzabili solo per risolvere situazioni di traffico fortemente degradate o per elevare l'accessibilità di specifici ambiti provinciali.

Il Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (PTVE) è uno strumento espressamente previsto nel Nuovo Codice della Strada e riguarda essenzialmente la individuazione di interventi di razionalizzazione della rete stradale e del traffico al fine di migliorare le condizioni di circolazione, di inquinamento e di risparmio energetico, il tutto in un'ottica di breve termine e quindi con impegni economici contenuti.

In attesa della emanazione delle Direttive di attuazione, il contenuto del PTVE è stato mutuato dalle Direttive emanate per i Piani di Traffico Urbani, che sono richiamati nel medesimo articolo del NCdS, assumendo un quadriennio come arco temporale di validità del piano.

Il completamento del quadro programmatico provinciale viene realizzato attraverso il Piano di Trasporto dei Bacini di traffico (PTB), che riguarda la razionalizzazione dei servizi pubblici extraurbani, in attuazione della Legge n° 127/97, in un'ottica di breve termine.

Questo Piano è in corso di redazione da parte della Provincia di Salerno.

8 GLI ELEMENTI QUALIFICANTI DELLA RETE DI PIANO

8.1 IL "PROGETTO" DI RETE DI TRASPORTO

La mobilità nella provincia di Salerno e' caratterizzata da due fenomeni opposti legati alla estrema disomogeneità del territorio. Da un lato esistono aree fortemente urbanizzate con una mobilità caratterizzata da elevati livelli di congestione; oltre all'area di Salerno ne fanno parte diversi comuni della fascia limitrofa. Dall'altro esistono aree con limitata mobilità dovuta a un basso livello di popolazione ed una bassa accessibilità, imputabile anche alle carenze infrastrutturali, non sempre attribuibili alle asperità del territorio. Per questo gli interventi nelle aree costituenti ormai un'unica area metropolitana, che presentano livelli di congestione elevati, devono essere interventi orientati al trasporto collettivo (prioritariamente a quello su ferro). Nelle altre zone costiere o interne, caratterizzate da una orografia complessa e da livelli di mobilità bassi o comunque stagionali, si devono pensare interventi comunque orientati al trasporto su ferro per le lunghe percorrenze ed al trasporto su gomma (privato e collettivo) per le brevi e medie percorrenze.

Lo scenario infrastrutturale di Piano a medio-lungo termine è quindi conforme alle seguenti scelte:

■ **costruire un sistema di trasporto pubblico "attrattivo" impostato sul vettore ferroviario, ovviamente potenziato.**

La Provincia di Salerno ha la fortuna di essere servita su quasi tutte le sue direttrici principali da linee ferroviarie.

Le linee di forza del trasporto pubblico "radiali" (aventi soprattutto come destinazione Salerno), adatte a coprire le medie/lunghe distanze, possono quindi essere in molti casi linee ferroviarie, lasciando al trasporto su gomma unicamente la funzione di trasporto sulle brevi tratte e quella, secondo uno schema "a pettine", di adduzione trasversale alle fermate delle linee ferroviarie più prossime, dove avviene il trasbordo. La possibilità di acquisire nuova utenza al trasporto pubblico è legata oltre che ad una efficiente integrazione ferro/bus (dei servizi e delle tariffe) anche alle possibilità di integrazione fra auto e sistema ferroviario.

Questo comporta la necessità di una efficace infrastrutturazione di aree sulle quali si realizza la interconnessione/scambio tra i diversi vettori modali.

Si tratta, questo, di un momento essenziale nella organizzazione di un sistema di trasporti integrato, in grado di favorire una strategia più complessiva e organica. Il miglioramento della mobilità si consegue infatti attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, il ripristino della fluidità veicolare, la riqualificazione ambientale delle zone compromesse dall'inquinamento atmosferico ed acustico e con l'attivazione di strutture

in grado di consentire una logistica efficiente dell'interscambio.

Fondamentale è individuare le località in cui è attivabile o rafforzabile rispetto ad oggi la funzione di interscambio. Queste devono possedere le seguenti caratteristiche:

- avere una stazione ferroviaria;
- avere una distanza da Salerno sufficiente affinché la maggior velocità del treno fornisca significativi vantaggi all'utente;
- avere una significativa gravitazione su Salerno;
- avere intorno a sé uno o più comuni con significative gravitazioni su Salerno e sul polo stesso.

Questi nodi di interscambio, per poter svolgere egregiamente tale funzione, devono essere dotati di attrezzature adeguate, quali aree di parcheggio per l'interscambio auto-treno, impianti fissi per l'interscambio T.P.L. - treno e anche servizi per l'utenza (informazioni, attività commerciali, ecc.) tali da rendere l'area di interscambio attrattiva anche indipendentemente dalla necessità di effettuare lo scambio modale.

Il riequilibrio modale sarà conseguibile se il sistema pubblico avrà prestazioni tali da realizzare, nel servizio combinato, un tempo di spostamento porta-porta che compensi l'utente anche del peso psicologico di un trasbordo;

■ **potenziare il sistema di viabilità lungo la direttrice Scafati-Battipaglia, che costituisce un continuo urbanizzato, oggi a situazioni di congestione drammatiche.**

Si tratta di realizzare una viabilità alternativa alla SS18 dal confine provinciale fino a Cava dei Tirreni, che possa servire i viaggi di media percorrenza interni all'area ovest della provincia, sostituendosi alla attuale SS18, oggi sostanzialmente una strada urbana o tutt'al più suburbana. Il disegno è completato da una nuova strada alternativa alla litoranea in accesso a Salerno da est per alleviare le situazioni di congestione estiva e contemporaneamente per permettere il recupero della attuale direttrice ad un uso locale, anche ciclo-pedonale, nell'ambito di una riqualificazione dell'area costiera (*vedere INTEGRAZIONE per la verifica del ruolo assegnato alle due infrastrutture nell'ipotesi del PTC*);

■ **migliorare il sistema di viabilità per l'accesso alle zone interne del Cilento limitandolo all'essenziale per non turbare la situazione ambientale dell'area, che è sede di un Parco Naturalistico.**

■ **procedere ad una classificazione tecnico-funzionale della viabilità e definire i necessari adeguamenti.**

Detta classifica tecnico-funzionale individua o attribuisce, infatti, il ruolo preminente e l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve o dovrà svolgere all'interno della rete stradale extraurbana provinciale, sia per evitare la promiscuità di tipi di traffico diversi (quali quelli che richiedono spostamenti di lunga distanza e quelli che sono a carattere

locale), sia per assegnare le priorità alle intersezioni e, in generale, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico.

Il miglioramento delle condizioni di circolazione infatti contribuisce in misura rilevante all'abbattimento degli inquinamenti acustici ed atmosferici (e all'incremento del risparmio energetico) riducendo i tempi di attesa alle intersezioni e migliorando la fluidità delle correnti veicolari lungo i tronchi stradali, consentendo, dunque, di perseguire gli obiettivi generali del Piano e di legge.

Al fine di assolvere adeguatamente la funzione preminente che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale e - quindi - al fine di assicurare un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso delle stesse infrastrutture stradali, la classifica funzionale delle strade dovrà essere integrata dal "Regolamento di applicazione degli standards tecnici" che determina le caratteristiche geometriche e di traffico e la disciplina d'uso di ogni tipo di strada extraurbana provinciale.

I valori degli standards tecnici, sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione e da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti, laddove siano previsti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili (dove va sottolineato che la classificazione delle strade è un atto di pianificazione, consistente nell'assegnare un ruolo a ciascuna infrastruttura, piuttosto che un obiettivo in sé).

8.2 GLI INTERVENTI SULLE INFRASTRUTTURE DI MEDIO/LUNGO PERIODO

8.2.1 Viabilità

sistema autostradale

- 1)** adeguamento carreggiata a 3 corsie per senso di marcia del raccordo autostradale da Mercato S. S. a Baronissi e potenziamento barriera di Mercato S. S.;
- 2)** nuova tratta da Baronissi a S. Mango Piemonte, sulla A3 Salerno-Reggio Calabria;
- 3)** adeguamento della A3 Salerno-Reggio Calabria inserendo la terza corsia, almeno nel tratto Salerno Battipaglia e l'apertura di un nuovo svincolo all'altezza di Bellizzi per il collegamento dell'area dell'aeroporto e del previsto interporto (svincolo di Pagliarone);
- 4)** ampliamento a tre corsie dell'intera autostrada Napoli-Pompei-Salerno e la realizzazione di nuovi svincoli in sostituzione degli esistenti tra cui anche quelli di Nocera Inferiore (svincolo e barriera), Cava dei Tirreni, Pagani, Angri e l'accesso da Nocera Superiore;
- 5)** nuova bretella di collegamento tra la A3 Napoli-Pompei-Salerno e la A30 Caserta-Salerno da S. Giuseppe Vesuviano ad Angri.

viabilità ordinaria

- 6)** asse stradale alternativo alla SS18 tra le località di Scafati e Cava dei Tirreni;
- 7)** percorso alternativo alla SS18 e alla provinciale litoranea (SP175), nel tratto Pontecagnano-Agropoli, mediante adeguamento della viabilità provinciale e comunale preesistente (ristrutturazione e l'adeguamento della SP417 Aversana)
- 8)** completamento del tracciato di variante della SS18 tra Agropoli e Sapri e del suo collegamento tra la valle del Bussento verso Sanza-Padula (SP16);
- 9)** collegamento tra Campagna-Persano-Serre e Bellosguardo, nella Valle del Calore, adeguando il più possibile i tracciati viari esistenti.