

LINEE PROGRAMMATICHE PER IL COMUNE DI AVELLINO

Popolazione, territorio, le infrastrutture del Comune di Avellino

La città di Avellino si caratterizza per la presenza di 72.683 abitanti e per una estensione territoriale di 64.837 kmq.

La città di Avellino sorge all'incrocio di due importanti direttrici stradali:

- in direzione est-ovest, la Napoli-Bari, costituita all'autostrada A16 e, tra Napoli ed Avellino, dalla parallela Statale 7bis "Terra di Lavoro";
- in direzione nord-sud, la Salerno-Avellino-Benevento, servita dalla Statale 88 "Dei due Principati".

Le due direttrici inseriscono Avellino nella rete stradale di livello nazionale: l'A16, elemento portante della prima direttrice, è la bretella meridionale tra il Tirreno e l'Adriatico e, cioè, tra le due direttrici plurimodali costiere del Piano Generale dei Trasporti; tramite l'A16, Avellino raggiunge la seconda direttrice a Nola e cioè uno dei nodi principali della direttrice Tirrenica Milano-Bologna-Roma-Napoli-Reggio Calabria.

Accanto a queste due direttrici storiche, vanno ricordate altre quattro strade esterne al centro abitato ma essenziali per il suo collegamento con l'hinterland:

- la Statale 374 "di Summonte e Montevergine" che, dai confini con Mercogliano, si dirige verso la valle Caudina;
- la Statale 7 Appia, strada romana di poco esterna al centro abitato, collega Avellino con il beneventano e con l'alta valle dell'Ofanto fino a Brindisi;
- la statale 400 "Ofantina" che da Parolise (sulla Statale Appia) raggiunge l'Alta Irpinia;
- la Circonvallazione Sud di Avellino che, con un tracciato pressoché parallelo alla 7bis (di cui costituisce una variante per evitare il centro città) ed a sud dell'abitato, connette le statali precedentemente elencate e, tutte, nel loro insieme, con l'A16 Napoli-Bari nei due caselli di Avellino Ovest e Avellino Est.

Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, la città è servita con una stazione a circa 3 km dal centro e distante dalle zone più densamente abitate - dalle linee:

- Benevento – Avellino – Salerno;
- Avellino - Rocchetta S. Antonio.

Nel complesso, nonostante le carenze ferroviarie, Avellino è dotata di buona accessibilità a livello regionale e nazionale.

Sistema urbano

La città è il polo di riferimento di un "sistema urbano". Esiste una evidente integrazione funzionale tra la città e 21 Comuni che sorgono nel raggio di circa 15 km: la città è sede di occasioni di lavoro e di servizi per i residenti di questi comuni e, viceversa, i residenti di Avellino fruiscono, anch'essi, di opportunità di lavoro e di servizi presenti negli altri centri del sistema. Il livello dei servizi del capoluogo è, ovviamente, superiore a quello dei centri minori di modo che la città è il riferimento principale dell'area e la sede dei centri decisionali economici e politici dell'area.

Se si esclude Avellino, i comuni del sistema urbano coprono una superficie di 236 kmq con una popolazione (al 1991) di 119.000 persone. La densità residenziale è di 502 ab/kmq, sufficientemente bassa per consentire un buon livello di qualità ambientale.

L'interscambio totale tra Avellino ed il "resto del mondo", inteso come somma degli spostamenti in ingresso ed in uscita dalla città tra le 7 e le 21 su mezzi pubblici e privati, è stato stimato in 134.932 unità (Fonte: Comune di Avellino).. Di questi, il 65% (88.000

Allegato 5

spostamenti) si esaurisce all'interno del Sistema urbano mentre il 7% (10.050 spostamenti) riguarda relazioni con gli altri quattro capoluoghi provinciali della regione. Il rimanente 28% si divide tra gli altri centri della provincia di Avellino e delle province confinanti (essenzialmente Napoli).

Dei 21 comuni del sistema, Mercogliano ha rapporti strettissimi con Avellino: l'interscambio era di 33.552 spostamenti pari al 25% del totale ed al 387% della popolazione residente in quel comune, a conferma del ruolo di "quartiere residenziale" svolto da Mercogliano nei confronti di Avellino e, in parte, dell'intero sistema urbano.

Vi sono poi altri due comuni confinanti con Avellino e che si staccano dagli altri per intensità del legame con il capoluogo: Atripalda (interscambio di 22.796 pari al 17% del totale ed al 206% della popolazione residente) e Monteforte (interscambio di 9920 unità, 74% del totale e 149% dei residenti):

Comuni del sistema urbano di Avellino

Comune	Popolazione (1988)	Interscambio* su mezzi pubblici e su auto	Distanza (km)	AV	Interscambio/ Resid. comune
AVELLINO	55.662	---	0	---	---
Mercogliano	8.662	33.552	6		3,87
Atripalda	11.054	22.796	4		2,06
Monteforte	6.642	9.920	9		1,49
Summonte	1.437	1.462	10		1,02
Capriglia	2.140	2.108	9		0,98
Cesinali	1.981	1.910	5		0,96
Ospedaletto	1.664	1.480	7		0,89
Aiello	2.895	2.028	6		0,70
Contrada	2.656	1.808	7		0,68
Montefredane	2.373	1.586	13		0,67
Grottolella	1.768	988	12		0,56
San Potito	1.608	886	8		0,55
Forino	4.854	2.266	11		0,47
Manocalzati	2.923	1.350	7		0,46
San Michele	1.997	924	10		0,46
Pratola	3.402	1.416	12		0,42
Santo Stefano	1.718	684	10		0,40
Parolise	627	220	9		0,35
Sant'Angelo a Scala	728	250	16		0,34
Sorbo Serpico	633	142	10		0,22
Salza Irpina	952	160	10		0,17
Sistema Urbano	174.528	87.936	---		0,74

Fonte: Comune di Avellino

* Somma dei flussi di persone residenti in Avellino e non, in ingresso ed in uscita tra le 7 e le 21 di un giorno feriale medio

Il complesso Sistema Urbano è rappresentato dal 46,5% della mobilità in città nell'ora di punta. La soluzione ai problemi della circolazione passa perciò necessariamente per un assetto efficiente della mobilità di scambio: per decongestionare il centro, occorre, tra l'altro, intervenire sulla ripartizione della domanda tra i vari modi di trasporto e, in particolare, far sì che le persone provenienti o dirette verso centri della provincia possano trovare conveniente l'uso di mezzi pubblici e di autobus in particolare.

Questa strategia è certamente applicabile e con risultati utili proprio per l'esistenza del Sistema urbano: i centri di origine e di destinazione dei flussi da e per Avellino sono pochi ed a breve distanza ed è quindi possibile prevedere servizi "di qualità", vale a dire frequenti, confortevoli, veloci, i quali, interessando una domanda consistente, possono anche essere "economici" e, quindi, gravare poco sulle finanze pubbliche.

Ulteriore elemento da considerare nella nuova programmazione è rappresentato dal nuovo terminal bus. Tale terminal sarà anche sede dell'attestazione del nuovo sistema di trasporto a basso impatto ambientale in fase di realizzazione a stretto servizio della Città di Avellino sulla direttrice di maggiore importanza est – ovest.

Il trasporto collettivo nella città di Avellino è essenzialmente di tipo stradale. Il trasporto ferroviario è utilizzato, a scala extraurbana, da una quota limitata di domanda.

Servizi minimi

I servizi minimi, coerentemente con quanto indicato nelle Linee Direttive approvate con DGR n. 1207 del 06.07.2007, devono tenere conto:

- a. dell'integrazione tra le reti di trasporto;
- b. del pendolarismo scolastico e lavorativo;
- c. della fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali;
- d. delle esigenze di riduzione della congestione e dell'inquinamento.

Per quanto attiene al punto a) i servizi minimi devono fare esplicito riferimento all'integrazione con altri vettori presenti sul loro territorio (in particolare con il sistema ferroviario "Metropolitana Regionale"). Si ritiene altresì ipotizzabile anche l'integrazione tra vettori dello stesso tipo (bus-bus) specie se svolgono servizi diversi (urbano – extraurbano) o usano infrastrutture diverse (strade ordinarie – autostrade).

Per quanto attiene al punto b) si precisa che i servizi relativi al pendolarismo scolastico e lavorativo (di norma effettuati nelle ore di punta) devono essere garantiti con adeguate frequenze ma anche con sufficiente affidabilità nei tempi di spostamento.

Per quanto attiene al punto c) relativamente alla fruibilità dei servizi da parte degli utenti per l'accesso ai vari servizi amministrativi, sociosanitari e culturali, si precisa che il servizio va fornito con linee e percorso a frequenza fissa limitatamente ai predetti poli di attrazione che sono mèta di consistenti spostamenti nelle ore di apertura di detti servizi.

Per quanto attiene al punto d) relativamente alle esigenze di riduzione della congestione si può prevedere un'offerta di trasporto collettivo di "maggiore qualità" al fine di ottenere un sostanziale aumento dell'uso del mezzo pubblico.

Sempre per quanto attiene al punto d) relativamente alle esigenze di riduzione dell'inquinamento, nei centri urbani dove tale problematiche assumono consistenti livelli (o per particolari esigenze storiche, monumentali o turistiche), si può prevedere il ricorso all'uso di veicoli a basso impatto ambientale anche se questi dovessero comportare un costo al chilometro maggiore.

I servizi previsti dovranno anche garantire la massima efficacia ed efficienza degli stessi,

Allegato 5

compatibilmente con il dettame normativo nazionale di cui all'art. 16 comma 1 del D. L.vo 422/97.

Qualora la domanda di trasporto fosse tale da non consentire con frequenza fissa un adeguato coefficiente di riempimento dei veicoli e quindi un servizio efficiente si potrà fare ricorso a servizi a frequenza e percorso variabili, classici delle aree a domanda debole ("servizi a chiamata").

Si precisa inoltre che gli Enti locali hanno la possibilità di mettere in esercizio servizi aggiuntivi, rispetto a quelli minimi, ma il loro costo è a carico del bilancio degli enti stessi (art.16 comma 3 del D. L.vo 422/97).

Alla luce di quanto riportato si valuta che le percorrenze ottimali programmate per il territorio del Comune di Avellino ammontano a 595.136 vett-km/anno, di cui 457.796 vett-km/anno quali servizi minimi e la differenza intesa come servizi aggiuntivi e/o autorizzati.