



**Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e
sorrentina - I fase**

**CONVEGNO
GOVERNO DELLA MOBILITA' E DEI TRASPORTI IN PENISOLA SORRENTINA
GLI SCENARI POSSIBILI
SABATO 8 GIUGNO Piano di Sorrento (NA)**

Il Direttore Generale
arch. Giuseppe Grimaldi

8 giugno 2019

INDICE

1	Premessa	3
2	Obiettivi	4
3	Descrizione degli interventi	6
3.1	Funivia Minori-Torello-Ravello.....	6
3.2	Funivia Agerola-Pogerola-Amalfi.....	6
3.3	Variante tra Maiori e Minori alla SS163, con riqualifica urbanistica della sede dismessa	7
3.4	Variante di Amalfi-Atrani alla SS163, primo stralcio (bretella stradale di Amalfi)	7
3.5	Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina di Vico Equense.....	7
3.6	Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina Piccola di Sorrento	8
3.7	Collegamento pedonale meccanizzato con la frazione Marina di Vietri sul Mare	8
3.8	Collegamento pedonale meccanizzato della località Portella di Furore	8
3.9	Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Positano (località Chiesa Nuova)	8
3.10	Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Praiano (località Vettica Maggiore).....	9
3.11	Funivia tra Sant'Agata sui due Golfi (comune di Massalubrense) e Sorrento (stazione EAV)	9
3.12	Collegamento pedonale meccanizzato, tra marina di Cassano e via delle Rose (Piano di Sorrento) ...	9
4	Stato di attuazione degli interventi	10
4.1	Interventi su rete stradale	10
4.2	Collegamenti meccanizzati.....	10
4.3	Funivie.....	11

1 Premessa

In data 24 aprile 2016 è stato sottoscritto il "Patto per lo Sviluppo della Regione Campania", ratificato con Delibera della Giunta Regionale n.173 del 26.04.2016, volto, in ragione della dimensione e della complessità degli interventi considerati strategici, a dare un rapido avvio e garantire l'attuazione degli interventi considerati strategici, nonché a facilitare la nuova programmazione nazionale e comunitaria 2014-2020.

Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 809 del 28.12.2016, l'ACaMIR (già ACAM) è stata individuata quale Soggetto Attuatore dell'intervento strategico denominato "Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina – I fase" nonché soggetto beneficiario cui assegnare le risorse della programmazione FSC 2014-2020 a valere sulla delibera CIPE n. 26/2016, relativa al Patto per lo Sviluppo della Regione Campania.

Con successiva Delibera della Giunta Regionale n. 280 del 23/05/2017, relativa alla "PRESA D'ATTO E CONDIVISIONE DELLA PROPOSTA DI RIPROGRAMMAZIONE DEL "PATTO PER LO SVILUPPO DELLA REGIONE CAMPANIA", tali interventi restavano incardinati all'interno della programmazione regionale.

Infine, il 2 agosto 2017, è stato stipulato un protocollo di intesa tra Regione Campania, ACaMIR la conferenza dei Sindaci della Costa d'Amalfi e 13 comuni delle costiere sorrentina ed amalfitana, nell'ambito del quale venivano specificati, in particolare, l'oggetto del protocollo, gli impegni delle parti, gli interventi prioritari con i costi e le modalità di attuazione, gli adempimenti e gli ulteriori interventi per il miglioramento dell'accessibilità.

Gli interventi interessano l'intera penisola dei Monti Lattari (cfr. Fig. 1), ovvero:

- direttamente i comuni firmatari del protocollo di intesa ovvero, Agerola, Massalubrense, Piano di Sorrento, Sorrento e Vico Equense nella Città Metropolitana di Napoli;
- direttamente i comuni firmatari del protocollo di intesa ovvero Amalfi, Furore, Maiori, Minori, Positano, Praiano, Ravello e Vietri sul Mare nella provincia di Salerno;
- Indirettamente gli altri comuni delle due costiere.



Figura 1 – L'area delle costiere sorrentina ed amalfitana

2 Obiettivi

L'operazione **Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina - I fase** è costituita da n. **12** interventi come nel seguito indicati.

- **N. 6 "interventi infrastrutturali"**, oggetto di contributo a valere sui fondi FSC 2014/2020, per le attività ricomprese dalla fase di studio di fattibilità tecnico/economico/finanziaria alla realizzazione e collaudo dei lavori. Trattasi, più in dettaglio, di quanto segue:
 1. Progetto Funivia Minori Torello Ravello;
 2. Progetto Funivia Agerola Pogerola Amalfi;
 3. Progetto Variante tra Maiori e Minori alla SS163 con riqualifica urbanistica della sede dismessa;
 4. Progetto Variante di Amalfi alla SS163, primo stralcio (bretella di Amalfi);
 5. Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina di Vico Equense;
 6. Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina Piccola di Sorrento.

- **N. 6 "interventi di acquisizione di servizi"** oggetto di contributo a valere sui fondi FSC in parola, per la sola fase di studio di fattibilità tecnico/economico/finanziaria, relativamente a quanto segue:
 1. Collegamento pedonale meccanizzato con la frazione Marina nel Comune di Vietri sul Mare
 2. Collegamento pedonale meccanizzato della località Portella nel Comune di Furore con la SS163
 3. Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Positano in località Chiesa Nuova
 4. Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Praiano in località Vettica Maggiore
 5. Funivia tra Sant'Agata sui Due Golfi (comune di Massalubrense) e Sorrento (stazione EAV)
 6. Collegamento pedonale meccanizzato tra la marina di Cassano e via delle Rose nel Comune di Piano di Sorrento.

La scelta dei suddetti interventi risponde alla finalità di porre in essere un programma integrato volto al miglioramento dell'accessibilità dei centri abitati, e delle loro frazioni, presenti lungo le due costiere.

Le soluzioni di governance che verranno proposte saranno intese ad assicurare il funzionamento del sistema della mobilità e l'equilibrio finanziario di gestione delle opere pubbliche previste.

Tra gli interventi infrastrutturali, in linea con gli indirizzi della programmazione regionale come inquadrata nelle pagine che seguono (cfr. Par. 2.1), sono stati privilegiati quelli stradali di tipo "puntuale", dal limitato impatto ambientale e paesaggistico, ed i sistemi ettometrici. In particolare, l'impiego di questi ultimi è volto a superare le barriere alla mobilità costituite dai salti di quota esistenti tra la rete primaria di accesso ed i punti di origine/fine degli spostamenti.

Al riguardo, si precisa che la rete stradale primaria è costituita dalla SS163 "Amalfitana", dalla SS145 "Sorrentina", dalla ex SS366 "Agerolina" e dal sistema delle provinciali SP1/SP2a/SP2b che servono il valico di Chiunzi. Si precisa, altresì, che solo la costiera sorrentina è servita anche dalla ferrovia, con la rete regionale EAV a scartamento ridotto (c.d. ex "Circumvesuviana").

I sistemi ettometrici che verranno valutati sono costituiti, tipicamente, da impianti meccanizzati in sede propria quali: funivie, funicolari, ascensori, tappeti mobili, scale mobili. Alcuni impianti saranno corredati di parcheggio di interscambio per le automobili e/o per gli autobus, anch'esso oggetto del presente finanziamento FSC.

Gli interventi infrastrutturali potranno essere essenzialmente costituiti da varianti locali alla viabilità primaria della penisola sorrentina.

Gli obiettivi legati alla realizzazione degli interventi in questione, sono riconducibili a:

- riduzione dei costi generalizzati di viaggio;
- riduzione delle esternalità connesse con la mobilità: impatti ambientali, congestione, sinistrosità stradale;
- riduzione dei costi di approvvigionamento di beni e servizi;
- aumento dell'accessibilità attiva e passiva del territorio per i residenti e per i visitatori;
- riqualificazione e rilancio delle attività economiche del settore turistico;
- riduzione dei tempi di accesso ad ospedali e centri di pronto soccorso (per i comuni della costiera amalfitana).

Da un punto di vista degli indicatori di risultato, aventi un impatto sul territorio regionale e misurabili in un'ottica di medio/termine (ovvero entro 2 anni dalla data di funzionalità delle infrastrutture come in precedenza precisate) si evidenziano i seguenti:

- riduzione dei consumi di carburante [l/anno];
- riduzione di gas di scarico emessi in atmosfera [t/anno];
- riduzione del livello di inquinamento acustico [leq dbA];

- riduzione delle ore passate in coda da automobilisti ed autotrasportatori [h/anno];
- riduzione della sinistrosità stradale [€/anno];
- aumento di presenze turistiche [persone/anno] – tutti gli interventi;
- aumento di fatturato nel settore turistico [€/anno] – tutti gli interventi.

3 Descrizione degli interventi

Il programma si articola in n. 12 interventi infrastrutturali.

Quattro interventi attengono specificamente al miglioramento dell'accessibilità carrabile alla Costiera Amalfitana, mentre gli altri otto interventi sono costituiti da impianti meccanizzati, atti a favorire la mobilità delle persone, senza veicolo al seguito, da realizzarsi su entrambe le costiere.

Gli interventi sulla rete stradale che, senza pregiudicare in alcun modo le scelte strategiche future, possono esplicitare i loro benefici in tempi brevi, sono costituiti da varianti locali alla SS163 da realizzare in galleria.

I collegamenti pedonali meccanizzati sono tutti con trazione e fune e si dividono tra impianti funiviari propriamente detti, impianti funicolari ed ascensori. In alcuni casi, tali impianti sono corredati da parcheggi di interscambio che costituiscono parte integrante dell'opera, sia dal punto di vista della funzione trasportistica che sotto il profilo gestionale.

Di seguito si descrivono sinteticamente gli elementi salienti degli interventi che costituiscono la "I fase" della riqualificazione complessiva delle due costiere.

3.1 Funivia Minori-Torello-Ravello

Il collegamento funiviario proposto collegherà gli abitati di Minori e di Ravello con un percorso molto breve, nell'ordine degli 800m.

In corrispondenza della stazione di valle è da prevedere un parcheggio di interscambio, onde favorire la diversione modale dall'auto al trasporto pubblico meccanizzato per i visitatori diretti a Ravello. L'impianto di progetto consente, pertanto, anche di rivedere i collegamenti automobilistici attualmente eserciti; esso presenta, inoltre, la possibilità di realizzare una fermata intermedia in località Torello, nel Comune di Minori. I fruitori della funivia, oltre ai residenti dei due comuni, sono anche i visitatori della costiera, sia quelli che vi soggiornano per qualche giorno, sia gli escursionisti giornalieri. Tutti gli spostamenti tra Minori e Ravello saranno, dunque, grandemente agevolati dalla funivia rispetto alla necessità di percorrere i circa 7km tortuosi di strada che separano i due centri. La presenza del parcheggio di interscambio, oltre ad avere una indubbia e rilevante funzione trasportistica, migliorerà senz'altro le prestazioni economico-finanziarie dell'esercizio. Il PUT prevede esplicitamente un collegamento analogo a quello descritto, salvo essere previsto in sotterraneo, con l'ovvia impossibilità di realizzare una fermata intermedia in località Torello. La scelta di prevedere un collegamento esterno, oltre a consentire una maggior flessibilità realizzativa dell'impianto, ne riduce grandemente i tempi ed i costi di realizzazione.

Le potenzialità finanziarie dell'esercizio, tenuto sia della posizione dell'impianto che della presenza di un parcheggio di interscambio, con la conseguente possibilità di limitare la circolazione sulla strada Provinciale che consente l'accesso a Ravello. Le attività di progettazione saranno portate avanti dall'ACaMIR in previsione delle scadenze vincolanti.

3.2 Funivia Agerola-Pogerola-Amalfi

L'intervento meccanizzato di maggior dimensione tra quelli proposti in questa sede è la funivia tra i comuni di Amalfi ed Agerola, con uno sviluppo di oltre 3km.

Questo collegamento è in grado di agevolare fortemente la connessione tra i due poli locali di gravitazione della domanda, consentendo di rivedere i collegamenti automobilistici (servizi di TPL) attualmente eserciti per la connessione della Costiera Amalfitana con l'altopiano agerolino e, attraverso questo, con la rete stradale della Città Metropolitana di Napoli, a favore principalmente dei pendolari. Non minore sarebbe la valenza del collegamento per i flussi turistici. I numerosi escursionisti che da ogni parte del mondo vengono ad Amalfi oppure ad Agerola per percorrere il Sentiero degli Dei, e la rete di percorsi naturalistici ad esso connessa, sarebbero grandemente agevolati dalla disponibilità di un collegamento del genere per gli spostamenti di ritorno; più in generale, i turisti ospiti della Costiera potrebbero agevolmente accedere all'altopiano agerolino per un tour enogastronomico, mentre quelli ospiti di Agerola potrebbero agevolmente accedere alla Costiera per un'escursione giornaliera. La funivia consentirebbe anche di intercettare a monte, grazie ad un parcheggio di interscambio da realizzare in connessione con la stazione di Punta S. Lazzaro, i flussi veicolari che attraversano Agerola e sono diretti ad Amalfi. Infine, per l'eccezionale panoramicità del percorso, la funivia costituirebbe un attrattore turistico di per sé, con ovvi impatti positivi sulla sostenibilità economico-finanziaria dell'esercizio. Il collegamento in parola potrebbe avere anche una fermata intermedia in località Poggerola, nel comune di Amalfi, ottemperando ad un'esigenza di accessibilità fortemente sollecitata dal territorio. Sebbene in linea d'aria Poggerola disti circa 800m dal centro di Amalfi, la via di comunicazione esistente tra i due abitati si sviluppa per circa 6km, rendendo indispensabile l'utilizzo dell'autovettura o dell'autobus; per di più, non sono rare le interruzioni al transito della strada a causa degli eventi franosi che si verificano non raramente, con la conseguenza di tagliare completamente fuori dal mondo i residenti nella frazione di Poggerola.

Per risolvere l'annoso problema, e garantire la connessione del centro con la sua frazione, è prevista la realizzazione di un impianto meccanizzato sia nel PUT dei Monti Lattari che nel PRG Comunale.

Tenuto conto della particolare tipologia di impianto e delle potenzialità finanziarie dell'esercizio, la funivia tra Amalfi ed Agerola potrebbe essere oggetto di una procedura di Project Financing; in base alle risultanze del progetto di fattibilità, sarà possibile appurare la percorribilità, o meno, dell'ipotesi di partenariato pubblico/privato per la realizzazione e gestione dell'opera. In particolare, andrà studiata anche la possibilità di un abbinamento tra questo impianto e quello previsto tra Minori e Ravello in capo ad un unico gestore, al fine di ottimizzare i costi e migliorare le prestazioni finanziarie degli interventi.

Le attività di progettazione saranno portate avanti dall'ACaMIR in previsione delle scadenze vincolanti.

3.3 Variante tra Maiori e Minori alla SS163, con riqualifica urbanistica della sede dismessa

Si tratta di una variante completa al tracciato esistente della SS163 che consiste in una galleria di lunghezza inferiore ai 500m; essa si sviluppa a cavallo del confine tra i Comuni di Minori e Maiori, in località Torricella.

La variante in parola consentirebbe di by-passare uno stretto tornante, caratterizzato dall'angustia della sezione stradale e dall'assenza di visibilità, motivi per i quali vi si verificano frequenti sinistri stradali nonostante la presenza di un semaforo che regola la circolazione a senso unico alternato; fortunatamente, poiché in quel tratto stradale la velocità dei veicoli è bassa, raramente si registrano lesioni gravi o mortali in esito a tali sinistri. Oltre ai problemi per la sicurezza della circolazione, il tratto stradale in questione costituisce anche una penalizzazione per il traffico veicolare, in quanto genera la formazione di code con la conseguente plotonizzazione dei veicoli. Nel periodo estivo, con l'aumento dei flussi veicolari, risulta necessario prevedere il presenziamento del tratto stradale in questione da parte delle Polizie Locali, coadiuvate da ausiliari del traffico; nonostante l'impegno economico per garantire la transitabilità in sicurezza del tratto, i perditempo inflitti agli utenti della strada crescono ulteriormente rispetto al periodo invernale, con ovvie ripercussioni negative sul livello di servizio offerto dalla strada e sull'immagine del territorio che viene data ai visitatori.

Trattandosi a tutti gli effetti di una variante di tracciato alla SS163, la gestione dell'opera spetta all'ANAS, mentre il tratto variato, previa riqualifica, dev'essere trasferito ai Comuni in cui ricade. Per economicità degli atti e per accelerare i tempi di realizzazione e messa in esercizio dell'intervento, è stata stipulata una Convenzione fra ANAS ed ACaMIR, sia per la progettazione della variante che per l'appalto dei lavori.

3.4 Variante di Amalfi-Atrani alla SS163, primo stralcio (bretella stradale di Amalfi)

La seconda variante alla SS163 ha uno sviluppo ben maggiore e coinvolge, in realtà, tre Comuni: Amalfi, Atrani e Ravello. Anch'essa è da prevedersi in galleria, sia per minimizzare l'impatto sul paesaggio, sia per indisponibilità di spazio. Il problema principale, per il quale è stata ipotizzata la realizzazione della variante, è il passaggio nel centro abitato di Amalfi, dove non solo la sezione stradale è angusta e priva di marciapiedi, ma dove l'arteria passa letteralmente all'interno di alcuni edifici. Inoltre, l'intersezione con la viabilità comunale di Amalfi (via Duca Mansone I) è stretta e priva di visibilità, per cui le manovre di svolta risultano lente e laboriose, oltre che potenzialmente pericolose. Il continuo transito di turisti, sia in attraversamento della SS163 che lungo l'arteria medesima, rende ancor più complicato l'attraversamento dell'abitato da parte dei veicoli. Per tutti questi motivi, il tratto della S163 che interessa il centro abitato di Amalfi costituisce un altro punto nero della circolazione e genera notevoli perditempo e fenomeni di plotonizzazione dei veicoli, con l'aggravante di produrre inquinamento acustico ed atmosferico a ridosso e all'interno degli edifici del centro storico.

Nel protocollo di Intesa del 02/08/2017 è stato previsto che la Regione Campania si faccia carico, tramite l'ACaMIR, della progettazione dell'intervento, mentre l'Amministrazione comunale si occuperà dell'appalto dei lavori e della gestione dell'opera realizzata fino al completamento dell'intervento con le altre gallerie.

3.5 Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina di Vico Equense

Questo intervento meccanizzato è costituito da una coppia di ascensori con galleria pedonale di base che, a partire dalla stazione ferroviaria di Vico Equense, permettono di raggiungere il borgo della marina di Vico. Attualmente, limitatamente al periodo estivo, è prevista l'effettuazione di un servizio di trasporto pubblico su gomma, che non riesce a soddisfare le esigenze dell'utenza, mentre nel periodo invernale il borgo è virtualmente isolato, mancando sia i servizi pubblici e sia la possibilità di parcheggiare i veicoli privati. Esclusivamente nel periodo estivo, infatti, è aperto un parcheggio privato a pagamento, prossimo al borgo marinaro, con chiusura alle 19:00.

I pochi spazi pubblici per la sosta su strada sono assegnati a rotazione ai residenti e ai pescatori. L'intervento di progetto garantirà adeguata accessibilità al borgo durante tutto l'anno a costi molto contenuti; esso si configura come una estensione delle uscite della stazione ferroviaria e sarà utilizzabile, a pagamento, anche da chi non sia utente dei servizi ferroviari (ovvero: pedoni, utenti dei servizi automobilistici di linea, utenti del parcheggio d'interscambio esistente).

3.6 Collegamento pedonale meccanizzato con la Marina Piccola di Sorrento

L'intervento proposto consiste nella realizzazione di un percorso pedonale attrezzato per il superamento del dislivello presente tra il porto di Marina Piccola a Sorrento ed il centro abitato. Il porto di Sorrento è interessato, annualmente, da quasi 2 milioni di movimenti passeggeri (imbarchi+sbarchi), costituiti da pendolari, escursionisti e crocieristi. Ad essi, si aggiungono gli spostamenti pendolari degli addetti delle unità locali. Per l'accesso al porto, è disponibile una strada comunale di sezione ridotta, sulla quale vige un'ordinanza sindacale restrittiva delle dimensioni consentite per i veicoli in transito; non è presente un marciapiedi per i pedoni. L'intervento consente non solo di agevolare gli accessi al porto, ma anche di pedonalizzare una parte importante e consistente del centro storico di Sorrento; l'impianto di progetto consente, inoltre, di rivedere i collegamenti automobilistici (servizi di TPL) attualmente eserciti. Per le caratteristiche dei luoghi e per i vincoli posti dal piano paesistico, il collegamento, che si articola in scale mobili, ascensori inclinati e tappeti mobili, si sviluppa integralmente in sotterraneo, avendo la stazione di valle all'interno di un edificio esistente nei pressi del porto, e la stazione di monte nell'ambito di un parcheggio di interscambio esistente.

Dagli approfondimenti condotti con l'Amministrazione comunale, per il contenimento dei tempi di realizzazione dell'intervento, è emersa l'opportunità che sia quest'ultima amministrazione a gestire la redazione del progetto di fattibilità, in ragione del know-how specifico acquisito dagli uffici comunali sul tema in questione. In sede di progettazione di fattibilità, verrà valutata anche l'opportunità di adire una procedura di partenariato pubblico-privato per la realizzazione e gestione dell'opera, attese le dimensioni del bacino di utenza potenziale del collegamento di progetto.

3.7 Collegamento pedonale meccanizzato con la frazione Marina di Vietri sul Mare

L'opera è intesa a migliorare l'accessibilità reciproca tra la parte alta del centro abitato e la fascia costiera, a vantaggio sia dei turisti che dei residenti; nel periodo estivo, in particolare, il flusso dei vacanzieri è tale da paralizzare la circolazione stradale dell'intero centro. Per tale intervento, è necessario redigere il progetto di fattibilità ai sensi del nuovo Codice dei Contratti, al fine di valutare le possibili alternative tecnologiche e di tracciato e di stimare i costi di realizzazione.

3.8 Collegamento pedonale meccanizzato della località Portella di Furore

L'opera, costituita da un impianto funicolare di ridotta capacità di trasporto, parzialmente in galleria, è intesa a migliorare l'accessibilità reciproca del centro abitato di Furore e della SS163. Nell'ambito della I fase degli interventi per la mobilità sostenibile è opportuno completare il progetto definitivo, adeguandolo alla normativa vigente, e redigere conseguentemente il progetto esecutivo.

3.9 Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Positano (località Chiesa Nuova)

L'opera è intesa a migliorare la sicurezza intrinseca della circolazione veicolare senza penalizzare la capacità dell'arteria stradale, atteso che attualmente nel periodo estivo la sicurezza del transito sul tratto che verrebbe bypassato può essere garantita solo utilizzando la strada a senso unico alternato mediante la presenza di personale su strada. Il tratto di progetto avrebbe una lunghezza inferiore ai 500m e potrebbe essere realizzato a singolo fornice per entrambi i versi di circolazione. In passato, l'Amministrazione Comunale e l'ANAS hanno stipulato una convenzione, attualmente scaduta, per la realizzazione dell'opera.

Trattandosi a tutti gli effetti di una variante di tracciato alla SS163, la gestione dell'opera spetta all'ANAS, mentre il tratto variato, previa riqualifica, dev'essere trasferito al Comune di Positano. Per accelerare i tempi di progettazione dell'intervento, l'ACaMIR ha sottoscritto una Convenzione con ANAS.

3.10 Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Praiano (località Vettica Maggiore)

L'opera, perfettamente analoga alle altre varianti illustrate, è intesa a migliorare la sicurezza intrinseca della circolazione veicolare senza penalizzare la capacità dell'arteria stradale, atteso che attualmente nel periodo estivo la sicurezza del transito sul tratto che verrebbe by-passato può essere garantita solo utilizzando la strada a senso unico alternato mediante la presenza di personale su strada. La galleria di progetto avrebbe una lunghezza superiore al chilometro e dev'essere realizzata a doppio fornice, uno per ciascun verso di circolazione; inoltre, sarà necessario prevedere delle uscite di emergenza intermedie.

Trattandosi a tutti gli effetti di una variante di tracciato alla SS163, la gestione dell'opera spetta all'ANAS, mentre il tratto variato, previa riqualifica, dev'essere trasferito al Comune di Praiano. Per accelerare i tempi di progettazione dell'intervento l'ACaMIR ha sottoscritto una Convenzione con ANAS.

3.11 Funivia tra Sant'Agata sui due Golfi (comune di Massalubrense) e Sorrento (stazione EAV)

L'impianto meccanizzato è inteso a migliorare le condizioni di accessibilità del territorio, sia in relazione ai flussi di visitatori che giungono in penisola, sia in relazione alle esigenze di mobilità dei residenti. Un impianto analogo è previsto anche nel PUT, con una diversa stazione di monte però, in località "le Tore" anziché in località Sant'Agata sui due Golfi. Il progetto di fattibilità consentirà di individuare le alternative di percorso possibili e di quantificarne i costi e i benefici, tenendo conto anche della possibilità di rimodulare i servizi di TPL attualmente eserciti sulla direttrice in esame.

3.12 Collegamento pedonale meccanizzato, tra marina di Cassano e via delle Rose (Piano di Sorrento)

Anche per quest'opera, che si svilupperebbe a partire dal parcheggio di interscambio esistente in via delle Rose e dovrebbe essere costituita da una coppia di ascensori per il superamento del dislivello esistente tra il centro abitato e la costa, completata da una galleria di base attrezzata con tappeti mobili, è opportuno sviluppare il progetto di fattibilità nell'ambito della I fase degli interventi finanziati dal Patto per lo sviluppo della Regione Campania; essa è intesa a migliorare le condizioni di accessibilità del territorio e, soprattutto nel periodo estivo, le condizioni di sicurezza della circolazione veicolare, sia in relazione ai flussi di visitatori che giungono in penisola, sia in relazione alle esigenze di mobilità dei residenti, sottraendo ai tornanti di via Marina di Cassano il traffico delle autovetture private.

4 Stato di attuazione degli interventi

Gli interventi previsti dal Protocollo di Intesa sono eterogenei dal punto di vista della tipologia; in particolare gli stessi possono essere suddivisi in tre categorie:

- 4 interventi su rete stradale;
- 5 collegamenti meccanizzati;
- 3 funivie.

All'interno della stessa categoria tipologica, inoltre, in funzione delle peculiarità dei singoli interventi, il Protocollo di Intesa ha previsto un diverso iter di attuazione. Tale scelta è stata effettuata anche in considerazione della diversa tipologia di soggetti coinvolti (ANAS ed EAV) che della possibilità di ricorso, quando possibile, alla finanza di progetto.

4.1 Interventi su rete stradale

Gli interventi previsti su rete stradale sono i seguenti:

- variante tra Maiori e Minori alla SS163 con riqualifica urbanistica della sede dismessa;
- bretella stradale di Amalfi;
- variante in galleria alla SS163 all'interno del Comune di Positano in località Chiesa Nuova;
- variante in galleria alla SS163 all'interno del Comune di Praiano in località Vettica Maggiore.

Lo stato di attuazione dei suddetti interventi è il seguente.

Intervento	Importo	Stato di attuazione
Bretella stradale di Amalfi	28,4 M€	ACaMIR ha da poco completato l'iter di affidamento dei servizi per la progettazione della galleria ed è in corso la stipula del contratto con la società di ingegneria aggiudicataria
Variante tra Maiori e Minori alla SS163 con riqualifica urbanistica della sede dismessa	8,9 M€	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica redatto da ANAS
Variante in galleria alla SS163 all'interno del comune di Praiano (località Vettica Maggiore)	0,3 M€	Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica in corso di redazione da parte di ANAS

4.2 Collegamenti meccanizzati

I collegamenti meccanizzati previsti dal Protocollo di Intesa sono i seguenti:

- collegamento pedonale meccanizzato con la Marina di Vico Equense;
- collegamento pedonale meccanizzato con la Marina Piccola di Sorrento;
- collegamento pedonale meccanizzato con la frazione Marina di Vietri sul Mare;
- collegamento pedonale meccanizzato della località Portella nel Comune di Furore con la SS163;
- collegamento pedonale meccanizzato tra la marina di Cassano e via delle Rose, nel comune di Piano di Sorrento.

Lo stato di attuazione dei suddetti interventi è il seguente.

Intervento	Importo	Stato di attuazione
collegamento pedonale meccanizzato con la Marina di Vico Equense	11,8 M€	ACaMIR è in procinto di indire la procedura di gara per l'affidamento della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (5 lotti)
collegamento pedonale meccanizzato con la Marina Piccola di Sorrento	16 M€ (di cui 8 M € in PF)	
Collegamento pedonale meccanizzato, tra marina di Cassano e via delle Rose	0,3 M€	
collegamento pedonale meccanizzato con la frazione Marina di Vietri sul Mare	0,3 M€	

collegamento meccanizzato Portella di Furore	pedonale della località	0,3 M€	
--	-------------------------------	--------	--

4.3 Funivie

Le funivie previste dal Protocollo di Intesa sono le seguenti:

- funivia Minori – Torello - Ravello;
- funivia Agerola - Pogerola - Amalfi;
- funivia tra Sant'Agata sui due golfi (comune di Massalubrense) e Sorrento (stazione EAV).

Lo stato di attuazione dei suddetti interventi è il seguente.

Intervento	Importo	Stato di attuazione
Funivia Agerola-Pogerola-Amalfi	58 M€ (di cui 29,6 M € in PF)	A valle della valutazioni da esperire in coordinamento con le amministrazioni comunali interessate si stabilirà l'iter procedurale
Funivia Minori-Torello-Ravello	12,8 M€	
Funivia tra Sant'Agata sui due Golfi (comune di Massalubrense) e Sorrento (stazione EAV)	0,4 M€	ACaMIR è in procinto di indire la procedura di gara per l'affidamento della redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

Infine, si precisa che l'art. 6 del Protocollo di Intesa prevede anche la possibilità di finanziare ulteriori interventi, ove venissero integrate le risorse economiche, segnalati dagli enti competenti.