



Allegato C

Regione Campania
Programma Operativo FESR 2007-2013

Asse 6 – Obiettivo Operativo 6.1
Programma PIU Europa

SCHEDE DI SINTESI INTERVENTI AUTORITÀ CITTADINA DI BATTIPAGLIA

1. “Centro Integrato d’Interscambio – Progetto A – Corpi d’opera Cr.1, Cr.2.1/Cr.2.2, Cr.3, Cr.4.1, Cr.5, Cr.6, Cr.7, Cr.8.1/8.2”

CITTA' DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: "Centro Integrato d'Interscambio – Progetto A – Corpi d'opera Cr.1, Cr.2.1/Cr.2.2, Cr.3, Cr.4.1, Cr.5, Cr.6, Cr.7, Cr.8.1/8.2"

INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: NO

Programma di riferimento:

PIU Europa	X
Altri Programmi o Fondi	

Tipologia dell'intervento:

Infrastruttura materiale	X
Infrastruttura immateriale	

Proponente dell'intervento: Comune di Battipaglia.

Beneficiario finale dell'intervento: (specificare solo se diverso dal Proponente)

Altri soggetti coinvolti:

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	
Lotto funzionale (nel caso specificare)	X

Ampliamento intervento già esistente	
Completamento intervento già esistente	
Lotto intermedio - funzionale	X

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	92.000 m²
Superficie coperta	6.800 m²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	70.000 m³

Stato della progettazione

Studio di fattibilità	
Progetto preliminare	
Progetto definitivo	
Progetto esecutivo	
In fase di realizzazione	X

Costo dell'intervento (il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.):

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 7.740.372,00
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 3.239.303,57
Risorse comunali rinvenienti da compensazione contabile di risorse conformi al PO FESR 2007/2013	€ 8.797.816,67
Cofinanziamento privato	€ 14.435.495,93
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 34.212.988,17

Stima di massima dei tempi di realizzazione (indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi):

Corpi d'opera cofinanziamento pubblico fondi UE	6 mesi
--	---------------

Corpi d'opera cofinanziamento privato	15 mesi
---------------------------------------	---------

Ambito di impatto strategico sulle priorità dell'obiettivo operativo 6.1.

<input checked="" type="checkbox"/>	- riqualificazione ambientale,
<input checked="" type="checkbox"/>	- rigenerazione economica e sociale;
<input type="checkbox"/>	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
<input checked="" type="checkbox"/>	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
<input checked="" type="checkbox"/>	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
<input type="checkbox"/>	- diffusione della legalità e la sicurezza
<input type="checkbox"/>	- diminuzione della disoccupazione
<input checked="" type="checkbox"/>	- sviluppo economico
<input checked="" type="checkbox"/>	- rafforzamento del sistema produttivo

Ambito di impatto strategico sulle priorità dell'obiettivo operativo _____ (specif.)

<input type="checkbox"/>	-
<input type="checkbox"/>	-

Descrizione dell'intervento:

L'intervento denominato in maniera estesa "Centro Integrato d'Interscambio modale per il trasporto delle persone e lavori complementari" è ubicato su un'area a ridosso della stazione ferroviaria del Comune di Battipaglia, l'area interclusa nello spazio urbano, allo stato è prevalentemente incolta. La stessa è interessata dal Piano Urbanistico Attuativo in coerenza del quale è stato redatto il progetto esecutivo.

Il "Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone", rappresenta il progetto portante del PIU' EUROPA della Città di Battipaglia. Esso raffigura la scelta strategica della linea operativa "In città i mezzi di trasporto si incontrano nel centro" del Documento di Orientamento Strategico e può rappresentare una fondamentale fonte di sviluppo economico per una città che è stata storicamente rivestita del ruolo di congiunzione infrastrutturale e sociale tra il sud rurale della Campania e del Mezzogiorno d'Italia e il resto della regione e della penisola. Il progetto intende realizzare un'area d'interscambio tra diverse mobilità (ferroviaria, su gomma, pedonale) integrando nuove opere con la stazione ferroviaria e il centro cittadino. L'ambito urbano nel quale si colloca l'intervento è appunto rappresentato dall'intorno della Stazione ferroviaria di Battipaglia estendendosi:

- a Nord in direzione delle centralissime piazze Rago e Amendola;
- a Sud in direzione dell'ex Tabacchificio ATI;
- ad Ovest in direzione della strada statale n. 18;
- ad Est in contiguità all'area industriale.

La finalità che il Comune di Battipaglia intende perseguire è quella di concorrere al raggiungimento dell'obiettivo promosso dalla Regione Campania di sviluppare un sistema policentrico delle città, attraverso la costruzione di una rete di città e territori competitivi all'interno dello spazio regionale, che facciano sistema con Napoli e che possano innescare una strategia di riequilibrio e riorganizzazione spaziale e funzionale della Regione Campania stessa. Tale finalità verrà perseguita mediante il conseguimento di una serie di obiettivi intermedi, tra cui quello di realizzare un'area integrata d'interscambio, che contribuisca a recuperare l'importanza (storica), per la Piana del Sele e i territori limitrofi dello scalo ferroviario di Battipaglia integrando il restyling della Stazione in corso con le seguenti azioni:

- Realizzazione di un terminal bus e parcheggio di interscambio a ridosso della Stazione Ferroviaria quale integrazione del Nodo Ferroviario con il trasporto gomma sia pubblico che privato;
- Miglioramento dei collegamenti stradali tra la Stazione Ferroviaria e le principali infrastrutture viarie extra urbane;
- Maggiore integrazione dello scalo ferroviario con la città;
- Recupero alla città delle aree dello scalo merci da dismettere;

I principali obiettivi che si perseguono con la realizzazione degli interventi di cui sopra sono:

- Recuperare l'importanza (storica), per la piana del Sele e i territori limitrofi, dello scalo ferroviario di Battipaglia;

- Contribuire al decongestionamento del centro città;
- Integrare lo scalo ferroviario con la Città;
- Contribuire a mitigare l'effetto barriera della linea ferroviaria;
- Recuperare e riqualificare alcune aree dismesse a ridosso dello scalo ferroviario.

A regime il centro integrato d'interscambio garantirà:

- a) la possibilità di parcheggio a tariffe tali da incentivare la sosta, anche prolungata, delle auto sia ai viaggiatori che utilizzano il treno, sia a quelli che utilizzano i mezzi di trasporto pubblico su gomma;
- b) la fermata degli autobus comunali, extracomunali, nazionali ed internazionali in una struttura che garantisce tutti i servizi e confort ai viaggiatori e consente l'interscambio con le ferrovie;
- c) una serie di servizi ai viaggiatori ed ai cittadini in genere.

Il Progetto mira al conseguimento dei seguenti obiettivi strategici:

- rafforzamento delle funzioni specifiche e del livello di integrazione interno ed esterno
- potenziamento della dotazione infrastrutturale
- coerenza economica e sostenibilità finanziaria dell'intervento
- ottimizzazione delle risorse territoriali, urbane e ambientali
- qualità del costruito, confort fruitivo, sicurezza di utilizzazione
- sostenibilità, ecologia, utilizzo di fonti energetiche rinnovabili
- gestione sostenibile degli scarti di produzione

Il raggiungimento degli obiettivi prefissati garantisce la fattibilità dell'intervento, in quanto permette la definizione puntuale di ogni aspetto architettonico, funzionale, gestionale e finanziario

Il Programma Integrato Urbano prevede, come progetto portante, un insieme di interventi denominato "Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone", sinteticamente "Centro Integrato di interscambio".

Il progetto "Centro Integrato di Interscambio" è articolato in una pluralità di interventi integrati e complementari tutti concorrenti a realizzare una struttura fortemente integrata con il territorio, con il tessuto urbano e con la realtà socio-economica dell'area. Il Concessionario che investe fondi privati nella realizzazione dell'intera infrastruttura ha coniugato le esigenze del territorio con le esigenze dell'impresa che a fronte di investimenti deve organizzare funzioni ed attività che generano ricavi nel periodo di gestione. Le funzioni e le attività previste e progettate, quindi, sono state valutate alla luce del doppio criterio di rispondere alle esigenze sociali e territoriali e alle esigenze imprenditoriali dell'investitore gestore. Tale binomio di esigenze ha condotto ad articolare l'opera in una serie di corpi di fabbrica e di funzioni ed attività diversificate con organizzazioni differenziate in funzione della diversa attività di gestione e con interventi di riequilibrio del Piano Economico Finanziario. Gli interventi si sviluppano secondo i seguenti corpi d'opera:

Cr.1	Opere di collegamento
Cr.2	Terminal bus/Parceggio d'interscambio/Impianto fotovoltaico
Cr.3	Fabbricato viaggiatori
Cr.4.1	Viabilità e sottoservizi
Cr.5	Impianti di videosorveglianza e comunicazione
Cr.6	Parceggio piazza ferrovia
Cr.7	Sistemazione piazzale
Cr.8	Edificio pubblico/Impianto fotovoltaico su edificio

Il Terminal Bus nasce per dare risposta alla domanda di spazi adeguati per le numerose linee in arrivo e partenza presenti sul territorio del Comune di Battipaglia. Lo stato attuale dei transiti delle linee dei bus all'interno del territorio comunale generano un forte disagio per la mancanza di spazi adeguati per le sistematiche interferenze con il traffico cittadino. Disagio considerevole atteso i numerosi transiti giornalieri. Nasce l'esigenza fortemente sentita dall'amministrazione comunale e dai cittadini di fornire alle linee pubbliche e private un adeguato spazio di sosta e transito con i relativi servizi correlati. Le linee pubbliche e private hanno la necessità di essere organizzate e convogliate in un unico punto con adeguati servizi di assistenza ai viaggiatori.

L'autostazione e/o terminal bus è quella particolare infrastruttura, funzionalmente attrezzata per accogliere gli autobus delle linee urbane, suburbane e interurbane.

Nel Progetto Esecutivo i percorsi di attraversamento (Cr.1) e di superamento della "barriera" ferroviaria confluiscono in un medesimo punto, che diventa a ragione il vero centro dell'intera composizione.

Trattasi del corpo denominato Cr.3 "Edificio Viaggiatori" che riveste, tra l'altro, un ruolo fondamentale per il funzionamento del sistema servizi dell'intero Centro.

L'edificio oltre a svolgere un ruolo di cerniera tra i vari collegamenti verticali e di attraversamento che confluiscono sulla piazza sovrastante l'edificio stesso, ospita una serie di servizi necessari al funzionamento dell'intera struttura.

Lo schema della rete stradale proposto prevede nei nodi principali di intersezione l'utilizzo di rotatorie al fine di garantire una fluidità del flusso veicolare che impegna l'intersezione stessa.

Il parcheggio multipiano di piazza ferrovia, ubicato al lato nord dei fasci ferroviari nelle vicinanze del centro storico, a differenza di quello d'interscambio (Cr.2 destinato essenzialmente ai viaggiatori) è stato concepito e progettato per dare risposta a due esigenze fondamentali emerse in fase di valutazione dei fabbisogni territoriali.

Il progetto prevede anche la realizzazione di un edificio (Cr.8) da destinare a servizi pubblici e/o attività connesse al funzionamento del Centro Integrato. Si prevede di collocare questo edificio in un lotto di terreno adiacente al Terminal Bus, detto lotto avente una superficie complessiva di mq 2.777 consente la edificazione dell'edificio e la realizzazione di adeguati spazi all'esterno di manovra, di sosta e di aree a verde. Il lotto è diretto collegamento alla viabilità di progetto, delimitato da un muretto con sovrastante recinzione metallica e sistema di videosorveglianza, è accessibile con un ingresso pedonale ed uno carrabile muniti di cancelli di chiusura automatici.

Come descritto il Centro è un insieme di funzioni e di spazi pubblici, di pubblica utilità e privati che saranno realizzati con la formula della Finanza di Progetto e gestiti per un periodo di tempo decorso il quale l'opera sarà ceduta alla pubblica amministrazione.

Coerenza dell'intervento con le azioni e l'impatto strategico del DOS

Per concorrere all'obiettivo generale del DOS si intende rafforzare l'attrattività e la competitività della città ed in particolare si vuole perseguire "la rivitalizzazione socioeconomica sostenibile e la qualità urbana, energetica ed ambientale dell'ambito d'intervento, rendendo massimo l'impatto, la riconoscibilità e la visibilità dell'iniziativa".

Il DOS, tra le azioni più importanti per favorire la crescita e l'occupazione e per perseguire obiettivi sociali ed ambientali, prevede il potenziamento e la valorizzazione dello scalo ferroviario mediante: interventi di riqualificazione dello stesso e delle zone limitrofe; la creazione di un centro di interscambio modale per i viaggiatori; il potenziamento dei collegamenti viari dalla stazione alle principali arterie stradali comunali ed extra-comunali;

L'intervento è coerente con la principale strategia indicate dal DOS riguardante l'integrazione dello scalo ferroviario con la Città nei seguenti modi:

- riqualificando le aree, in particolare quelle industriali dismesse, a ridosso dello scalo stesso;
- riorganizzando e potenziando il sistema di trasporto pubblico locale relativamente al sistema di interscambio ferro-gomma e viceversa.

Riguardo alle priorità strategiche previste dal DOS, si rilevano i seguenti punti di coerenza:

- 1.1.1.2 - Perseguire il rispetto dell'ambiente ed in particolare il risparmio dell'uso delle risorse naturali disponibili e l'utilizzo di energie alternative;
- 1.3.1.1 - Completare la riqualificazione del centro città;
- 1.3.1.2 - Risanare e riqualificare le aree dismesse (Scalo ferroviario, ex opifici industriali);
- 1.3.1.3 - Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;
- 1.3.1.5 - Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani;
- 4.1.2.2 - Migliorare le intersezioni stradali;
- 4.1.2.4 - Adeguare il servizio di trasporto pubblico locale alle esigenze degli utenti (frequenze delle corse e percorsi);
- 4.1.3.2 - Realizzare aree di sosta in prossimità di strutture pubbliche;
- 4.2.2.2 - Localizzare le fermate degli autobus nei pressi della stazione ferroviaria per favorire l'interscambio con i treni;
- 4.2.2.4 - Realizzare confortevoli strutture per l'attesa ed i servizi ai viaggiatori;
- 4.3.1.2 - Migliorare l'accessibilità e l'accoglienza della stazione ferroviaria;
- 4.3.1.4 - Agevolare lo scambio modale tra treni ed autobus extraurbani;
- 4.3.1.5 - Garantire una buona accessibilità al centro d'interscambio

Coerenza dell'intervento con le azioni e l'ambito strategico del Programma PIU

Le priorità, contenute nel documento di sintesi del PIU' EUROPA allegato al protocollo d'intesa con la Regione, pertanto con essa già condivise:

1. Recuperare l'importanza (storica), per la piana del Sele e i territori limitrofi, dello scalo ferroviario di Battipaglia integrando il restyling in corso della Stazione, a cura della Società RFI S.p.A., con le seguenti attività/azioni:
 - Realizzazione di un centro integrato d'interscambio modale per il trasporto delle persone a ridosso della Stazione Ferroviaria, quale integrazione dello scalo Ferroviario con il trasporto su gomma sia pubblico che privato;
 - Miglioramento dei collegamenti stradali tra la Stazione Ferroviaria e le principali infrastrutture viarie extraurbane;
2. Integrare lo scalo ferroviario con la Città:
 - recuperando alla città le aree e gli immobili dello scalo merci da dismettere;
 - mitigando gli effetti negativi, in particolare abbattendo le attuali barriere architettoniche;
 - riqualificando le aree, in particolare quelle industriali dismesse, a ridosso dello scalo stesso;
 - riorganizzando e potenziando il sistema di trasporto pubblico locale relativamente al sistema di interscambio ferro-gomma e viceversa;
 - interconnettendo la rete comunale di piste ciclabili con il nodo di interscambio ferro-gomma e dotare lo stesso di idonei servizi per i ciclisti.
3. Migliorare le condizioni abitative e di vita delle famiglie, con riduzione delle cause di disagio rendendo vivibile l'ambito individuato perseguendo la qualità, l'innovazione e la sostenibilità. In sintesi, mediante azioni di natura fortemente innovative e/o sperimentali, realizzare un ambito urbano vivibile ed a basso impatto ambientale con l'innesto di nuovi servizi pubblici e privati per rivitalizzare la zona anche di sera.
4. Indirizzare ad una maggiore qualità e sostenibilità le iniziative private ed armonizzarle tra loro e con gli interventi sul patrimonio di edilizia residenziale pubblica nuova ed esistente, il tutto abbinati ad azioni di riordino del tessuto urbano.

Le azioni poste in essere con il programma PIU Europa sono riassumibili in:

- Realizzazione di un terminal bus e parcheggio di interscambio a ridosso della Stazione Ferroviaria quale integrazione del Nodo Ferroviario con il trasporto su gomma sia pubblico che privato;
- Miglioramento dei collegamenti stradali tra la Stazione Ferroviaria e le principali infrastrutture viarie extra urbane;
- Maggiore integrazione dello scalo ferroviario con la città;
- Recupero alla città delle aree dello scalo merci da dismettere;
- Riqualificazione di alcune aree industriali dismesse a ridosso dello scalo ferroviario;
- Riorganizzazione e potenziamento del sistema di trasporto pubblico locale relativamente al sistema di interscambio ferro-gomma.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

--

Il Responsabile del PIU EUROPA della Città di Battipaglia

- ing. Pasquale Angione -