
PROGRAMMA INTEGRATO URBANO “PIU’ EUROPA”

INDICE

1. Premessa.....	4
2. IL PIU' Europa.....	6
3. L'area d'intervento.....	8
3.1. Criteri per l'individuazione delle aree di intervento.....	8
3.2. considerazioni per la scelta dell'ambito d'intervento	9
3.3. Individuazione e Definizione dell'ambito d'intervento	11
3.4. Caratteristiche dell'area individuata	12
4. Strategia e soluzioni	13
4.1. Strategia	13
4.2. Progetto portante: Centro integrato di interscambio	16
4.2.1. Galleria.....	16
4.2.2. Terminal bus – Parcheggio di interscambio	17
4.2.3. Fabbricato polifunzionale.....	17
4.2.4. Viabilità e sottoservizi.....	17
4.2.5. Impianti elettronici	18
4.2.6. Parcheggio piazza Ferrovia	18
4.3. Progetti complementari	20
4.3.1. Adeguamento viale O. Barassi	20
4.3.2. Riqualificazione aree dismesse	20
5. Coerenza degli interventi	23
5.1. Coerenza con il DOS	23
5.2. Coerenza esterna	25
5.3. Relazione degli interventi con l'ambito del PIU'	26
5.4. Conformità con prg e programma triennale oo.pp.....	26
6. Partenariato	27
6.1. Modalità di coinvolgimento del partenariato	27
6.2. Intesa “RFI” – Comune di Battipaglia.	27
6.3. Intese con privati.	27
7. Cronoprogramma.....	29

Elenco figure

<i>Planimetria 1 - centro integrato d'interscambio.....</i>	<i>19</i>
<i>Planimetria 2– INTERVENTI COMPLEMENTARI</i>	<i>22</i>

Documenti allegati

Al programma integrato urbano “PIU’ EUROPA della Città di Battipaglia” sono allegati i seguenti documenti:

- **A - DATI FINANZIARI**
- **B - VARIANTE URBANISTICA**
- **C - SCHEDE RIEPILOGATIVE INTERVENTI**
- **D - SISTEMA DI GESTIONE E CONTROLLO**
- **E – MONITORAGGIO PROGRAMMA: SET INDICATORI**
- **F – PIANO ECONOMICO FINANZIARIO**

1. PREMESSA

L'Obiettivo Operativo 6.1 – “Città medie”, dell'Asse VI - “Sviluppo urbano e qualità della vita” del PO Regione Campania FESR 2007-13, prevede interventi integrati di sviluppo urbano per migliorare le funzioni urbane superiori e assicurare condizioni di sviluppo sostenibile, sociale ed economico, delle città medie, attraverso programmi integrati urbani definiti “PIU' EUROPA”, quale strumento di sviluppo e rigenerazione urbana per le città con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Il Comune di Battipaglia, quale Città con più di 50.000 abitanti, ha avviato un complesso processo per la predisposizione di un Documento di Orientamento Strategico (di seguito denominato “DOS”) e di un programma integrato urbano “PIU' EUROPA” della Città di Battipaglia (di seguito denominato “PIU”).

Quale start up delle attività per la redazione del “PIU” il 22 ottobre 2008 è stato stipulato un apposito protocollo d'intesa con la Regione Campania con allegato il documento “Sintesi del PIU' EUROPA” contenente una breve descrizione dello stato di fatto e delle problematiche che la proposta intende affrontare, l'individuazione dell'area di intervento, la strategia, le soluzioni e la struttura del programma.

Mediate vari progress sono stati elaborati, il “DOS” ed il “PIU”, adottati dal Consiglio Comunale con la deliberazione n. 80 del 14 dicembre 2009 e successivamente, a seguito di modifiche di natura non sostanziale, riapprovati con deliberazione di Giunta Comunale n. 201 del 22.06.2010.

Il Presidente della Giunta regionale con proprio Decreto n° 260 del 4 dicembre 2008 ha provveduto a costituire la “Cabina di Regia” per il coordinamento del processo di realizzazione del Programma integrato urbano PIU' EUROPA della città di Battipaglia. Detta Cabina di Regia si è insediata il 22 gennaio 2009.

Completati gli adempimenti preliminari, il sopraggiungere delle elezioni regionali non ha consentito di sottoscrivere l'accordo di programma.

La nuova amministrazione regionale, eletta con le votazioni del 2010, ha manifestato la volontà di definire proprie strategie in merito all'impiego dei fondi Europei e, nelle more della messa a punto dei nuovi piani, ha sospeso le sottoscrizioni degli accordi di programma relativi ai PIU' EUROPA.

Atteso inutilmente, per alcuni mesi, le nuove indicazioni Regionali, in mancanza di tempi certi, l'Amministrazione Comunale il 13 dicembre 2010 ha deciso, con propria delibera n. 339, del 13.12.2010 di completare la procedura di variante avviata con la delibera di G.C. n. 21/2010, indipendentemente dall'accordo di programma, utilizzando la procedura prevista dall'art. 24 della L.R. 16/2004 e di rimodulare il DOS ed il PIU' per sopperire tra l'altro anche alla mancata sottoscrizione dell'accordo integrativo promesso dalla precedente amministrazione regionale.

In attuazione alla delibera di G.C. n. 339/2010 ed alle determinazioni di cui alla delibera di G.C. n. 63 del 30/03/2011 il Responsabile del Programma ing. Pasquale Angione con l'ausilio del personale del Settore Tecnico e Politiche Comunitarie ha adeguato alle mutate situazioni il DOS ed il PIU.

2. IL PIU' EUROPA

Il PIU' EUROPA è un piano integrato di sviluppo urbano delle città medie (comuni > 50 mila abitanti) della Regione Campania e rappresenta lo strumento di attuazione dell'obiettivo operativo "6.1 Città medie" dell'Asse "6 – Sviluppo urbano e qualità della vita" del PO Regione Campania FESR 2007-2013. Mentre si rinvia alla lettura del POR Campania per quanto attiene strategie e priorità qui ci si limita a riportare le opzioni strategiche di riferimento dell'Asse 6:

La Campania della dignità e della socialità

La Campania si fa bella restaurando le città e il paesaggio

Con D.G.R. n.282 del 15/02/2008 sono stati approvati : lo schema di Protocollo di Intesa per rendere operativo il processo di programmazione con tutte le Città con popolazione superiore a 50.000 abitanti nonché il quadro indicativo delle risorse e dei relativi criteri di assegnazione, nell'ambito della dotazione finanziaria dell'obiettivo operativo 6.1 – Città medie del PO FESR 2007/13 nonché, dato mandato al Coordinatore dell'A.G.C. 16 perché con propri atti, una volta concluse tutte le attività di concertazione necessarie, renda operative le Linee Guida per la predisposizione dei PIU' Europa integrando nel contempo, se necessario, lo schema di Protocollo di Intesa per renderlo coerente alle peculiarità dei singoli Programmi Integrati Urbani.

In attuazione alla D.G.R. n. 282 del 15.02.2008 con decreto dirigenziale n. 92 del 31.03.2008 dell'A.G.C.16 sono state approvate le "Linee Guida Programmi Integrati Urbani PIU' EUROPA" nelle nostre città.

Il PIU', quale si configura dalle Linee Guida è, in buona sostanza, un estratto di alcuni tasselli del Documento di Orientamento Strategico, debitamente sviluppati, concernenti la materia di pertinenza amministrativa del Comune che si intenda eleggere al finanziamento dell'Asse VI del POR FESR Campania 2007-2013. Afferisce pertanto al PIU', un carattere spiccatamente operativo.

Il presente PIU', è parte del processo programmatico dell'Ente (quale O.I.) ed ha anche lo scopo di supportare l'Amministrazione regionale nella costruzione del quadro di insieme degli interventi finanziati attraverso il Programma.

In particolare, in esso si definisce l'area nella quale si intende realizzare il Piano Integrato Urbano nel rispetto dei criteri di individuazione disposti dalle Linee Guida e nel par. 3 degli Orientamenti Strategici, si esplicita la strategia scelta dall'Ente tenendo conto del DSR, del PO FESR, degli Orientamenti Strategici regionali, delle Linee Guida PIU' Europa, e la coerenza del Piano integrato urbano con le Linee guida dell'Assessorato all'Urbanistica della Regione Campania e con il PTR.

Ha, quali sezioni peculiari, oltre alla specificazione puntuale degli interventi, la loro coerenza interna ed esterna, il piano finanziario, il cronoprogramma, la descrizione procedurale (modalità di attuazioni, piste di controllo e cronoprogrammi), e la descrizione delle modalità gestionali con distinzione fra quelle concernenti la gestione del PIU' medesimo e quelle specificamente relative alla conduzione delle funzioni di gestione e di certificazione del POR FESR delegate (o che si presume possano essere delegate) al Comune, la cui esatta estensione sarà, per altro, indicata nell'apposito Accordo di Programma.

La natura del "PIU' EUROPA" di programma operativo lo porta a fungere da cornice per gli interventi programmati e da cerniera tra quest'ultimi ed il documento di orientamento strategico (DOS) comunale. In sostanza nella complessa sequenza di documenti programmatici che va dal livello continentale (Europa) a quello nazionale (Italia) a quello regionale (Campania) a quello locale (Città di Battipaglia) il "PIU' EUROPA" si posiziona a livello locale e si colloca a valle del documento di indirizzi generali DOS ed a monte dei progetti degli interventi.

Per la complessità delle trasformazioni socio-economiche in essere e nell'intento di mettere a sistema tutte le iniziative avviate dall'Ente in coerenza con gli indirizzi amministrativi sin qui assunti e di quanto emerso dal processo partecipativo, unitamente al DOS è stato predisposto un preliminare di PIU contenente sia gli interventi da realizzare con il cofinanziamento dei fondi dell'O.O.6.1 sia gli interventi a questi complementari e/o connessi da finanziare con altri fondi.

In particolare il presente documento riguarda la specificazione della parte del preliminare di PIU del DOS da realizzare con il ricorso ai fondi dell'O.O. 6.1 del PO Campania FESR 2007-2013.

Per quanto attiene i seguenti paragrafi "L'area d'intervento", "Strategia e soluzioni", "Partenariato istituzionale e socio-economico" si riporta quanto contenuto nella II parte del DOS relativa al preliminare del programma integrato urbano "PIU EUROPA".

3. L'AREA D'INTERVENTO

3.1. CRITERI PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE DI INTERVENTO

La necessità di individuare una specifica area d'intervento del Piano nell'ambito della città discende dalle disposizioni comunitarie che la pongono come *conditio* per l'ammissibilità delle spese a cofinanziamento, nonché dall'applicazione del principio di concentrazione a cui la Campania si è ispirata come base per l'attuazione della propria politica regionale di coesione.

Le "Linee guida Programmi Integrati Urbani P.I.U.' EUROPA" prevedono che gli interventi del Piano devono essere rivolti al miglioramento del livello di attrattività e di competitività della città, facendo leva sulla risoluzione di una specifica problematica e devono essere concentrati in un ambito territoriale chiaramente definito e individuato caratterizzato da almeno 3 indici di crisi, scelti fra le seguenti caratteristiche socio - ambientali:

- elevato consumo di suolo e scarsa presenza di aree a verde destinate ai cittadini;
- diffuso degrado delle costruzioni e dell'ambiente urbano, frammentazione del tessuto insediativo parcellizzazione e degrado delle aree di pregio naturalistico;
- carenze di servizi ed infrastrutture destinate alla collettività, con particolare riguardo a quelli per l'infanzia;
- situazioni di scarsa coesione sociale e di marcato disagio abitativo;
- rischio di depauperamento delle funzioni urbane tipiche e di perdita delle connotazioni identitarie dei centri storici, nonché difficoltà di sviluppo di funzioni urbane avanzate (terziarie, quaternarie), legate all'ambito della ricerca e dell'innovazione e alla presenza di gruppi culturali, quali studenti universitari;
- situazioni di incompatibilità territoriale e ambientale con la residenza;
- presenza di aree urbane degradate, abbandonate, e/o dimesse, nonché di aree non utilizzate o sottoutilizzate, suscettibili di riuso e/o rinnovamento;
- scarsa vitalità economica;
- alto livello di disoccupazione di lunga durata, con riguardo soprattutto alla componente giovanile e femminile;
- basso livello di istruzione, carenze significative di specializzazione e di abbandono scolastico;
- presenza consistente di immigrati a rischio di marginalizzazione sociale;

- esigenza specifica di riconversione produttiva e relativa bonifica ambientale, a seguito di problemi socio-economici locali;
- elevato tasso di criminalità e microcriminalità.

Sempre le “Linee Guida” prevedono che l’ambito del piano deve riferirsi a precise unità di riferimento, municipalità, il quartiere, o anche unità urbane altrimenti individuate, ottenute aggregando singole sezioni censuarie in modo da permettere precise perimetrazioni, ove richieste dalla natura degli interventi medesimi, e assicurare la disponibilità, l’affidabilità e l’uniformità degli indicatori micro - territoriali per realizzare l’analisi socioeconomica e territoriale necessaria.

3.2. CONSIDERAZIONI PER LA SCELTA DELL’AMBITO D’INTERVENTO

Considerato:

- che la costruzione dell’interporto di Battipaglia, quale nodo logistico e di scambio modale gomma-ferro, definito impianto di scala europea dal PTR, determinerà la dismissione dell’attuale scalo merci della stazione ferroviaria di Battipaglia ed il conseguente, possibile uso delle relative aree da parte della Città;
- che le aree limitrofe allo scalo ferroviario presentano grosse problematiche connesse ai residui dell’intenso utilizzo industriale del passato con conseguente situazione di degrado fisico, sociale, economico ed ambientale, conservando però un’altrettanta indubbia serie di valori positivi derivanti dal suo valore posizionale in continuità spaziale con il centro città;
- che la stazione ferroviaria di Battipaglia è da tempo il più importante scalo della tratta ferroviaria tirrenica a sud di Salerno (regioni Campania e Basilicata e buona parte della Calabria) ed ha sempre avuto grande importanza strategica e socio economica per la città di Battipaglia;
- che benché, da alcuni anni, la stazione di Battipaglia ha avuto un ridimensionamento del suo ruolo, i lavori di restyling in corso e gli interventi di seguito riportati le restituiranno l’importanza del passato:
 - il quadruplicamento della tratta Napoli Battipaglia prevista sia nel P.T.R. che nei programmi della R.F.I.;
 - il possibile adeguamento a terminale dell’alta velocità/alta capacità;
 - il terminale della metropolitana leggera di Salerno;
- che le azioni di potenziamento dello scalo ferroviario se non accompagnate da significativi interventi complementari e di recupero delle aree limitrofe potranno

avere sulle stesse, invece che effetti positivi, ricadute negative con amplificazione delle attuali problematiche;

Per le considerazioni su espresse lo scalo ferroviario di Battipaglia rappresenta un polo di rigenerazione a cui ancorare lo sviluppo socio-economico della città stessa. Lo stesso consente di armonizzare le azioni di riqualificazione urbana del PIU' Europa, di interesse Comunale, con gli obiettivi dell'accordo di reciprocità, d'interesse d'aria vasta, in corso di definizione.

3.3. INDIVIDUAZIONE E DEFINIZIONE DELL'AMBITO D'INTERVENTO

Sulla base:

- delle analisi del contesto urbano effettuate nell'ambito del DOS e delle consequenziali strategie elaborate;
- dei criteri per la scelta dell'ambito di intervento;
- delle considerazioni sopra esposte;
- delle caratteristiche dell'ambito di seguito riportate;

si è individuato l'ambito urbano, significativo sotto il profilo della memoria storico locale e delle attività produttive presenti, strategico per l'intera città ma a rischio di degrado, costituito dalle aree a ridosso dello scalo ferroviario.

Nello specifico l'ambito urbano individuato, assumendo a riferimento la stazione ferroviaria, si estende:

- – a Nord sino ad incontrare le centralissime piazze Rago e Amendola;
- – a Sud fino all'ex Tabacchificio ATI;
- – ad Ovest sino all'ex strada statale n. 18;
- – ad Est fino a via Sturzo.

3.4. CARATTERISTICHE DELL'AREA INDIVIDUATA

L'ambito urbano individuato è caratterizzato dalle seguenti problematiche:

- elevato consumo di suolo e scarsa presenza di aree a verde per i cittadini;
- diffuso degrado delle costruzioni dell'ambiente urbano, frammentazione del tessuto insediativo;
- carenza di servizi ed infrastrutture destinate alla collettività con particolare riguardo a quelle dell'infanzia;
- situazione di scarsa coesione sociale e di marcato degrado abitativo;
- presenza di aree urbane degradate, e/dismesse nonché di aree non utilizzate o sottoutilizzate suscettibili di riuso o di rinnovamento;
- scarsa vitalità economica.

In particolare l'ambito individuato presenta una notevole disaggregazione del tessuto urbano e numerosi vuoti ed aree inutilizzate per effetto delle ex fabbriche dismesse (zuccherificio, oleificio, tabacchificio, industrie conserviere, depositi ERSAC, etc.). Nello stesso è presente edilizia residenziale di scarsa e media qualità, del tipo economico popolare e privata.

Nell'ambito sono in corso, inoltre, varie iniziative private scoordinate tra loro, quali la lottizzazione dell'area afferente l'ex zuccherificio (*già convenzionata e prossima all'avvio dei lavori*), la rimodulazione urbanistica di un'area su iniziativa dei privati proprietari, la definizione delle residue problematiche connesse alla trasformazione dell'ex oleificio Petrone, ecc., parallelamente al PIU si potrà procedere ad armonizzare ed indirizzare tutte queste iniziative verso una maggiore qualità e sostenibilità.

L'ambito include parte del centro città e lo scalo ferroviario, dista mediamente 500 metri dallo svincolo autostradale, è attraversato dalla S.S. 18, principale arteria della piana del Sele e di collegamento con l'area archeologica di Paestum ed il parco nazionale del Cilento e del Vallo di Diano, confina con l'area industriale ASI e con l'area dell'interporto.

La posizione baricentrica, rispetto al territorio comunale, consente all'ambito individuato di assumere il ruolo di polo privilegiato per lo sviluppo dell'intera città, ulteriormente rafforzato dalla possibilità di avere ottimi collegamenti con il resto della città e con l'esterno.

4. STRATEGIA E SOLUZIONI

4.1. STRATEGIA

Per concorrere all'obiettivo generale del DOS si intende rafforzare l'attrattività e la competitività della città ed in particolare, mediate il Programma Integrato Urbano (PIU' EUROPA), coerentemente a quanto previsto dalle linee guida del PIU' EUROPA, 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".

A tal fine ritenendo che un importante scalo ferroviario, unitamente al costruendo interporto ed all'area industriale, può contribuire a far diventare la città di Battipaglia un punto di riferimento per l'intera piana del Sele e la parte settentrionale del Cilento, e conseguentemente, a farla inserire, a pieno titolo, nella rete delle città campane che fanno sistema con Napoli.

Inoltre, si è riscontrato:

- che "R.F.I." ha in corso i lavori di restyling della stazione ferroviaria di Battipaglia;
- che è stato predisposto il progetto per il quadruplicamento della linea ferroviaria;
- che a seguito di tale intervento lo scalo ferroviario di Battipaglia diventerà un importante polo di attrazione per i comuni della Piana del Sele e del Cilento;
- che Battipaglia è vicina all'aeroporto di Pontecagnano (circa 5 km), e consente di raggiungere Salerno in 15 minuti e Napoli in un'ora;
- le funzioni dell'attuale scalo merci ferroviario verranno trasferite nel costruendo interporto, e le relative aree sono disponibili per essere riutilizzate;
- che 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.

Per le considerazioni sopra riportate, ci si è determinati a stabilire per il PIU' EUROPA le seguenti 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.

Il programma integrato urbano, volto a favorire processi di riqualificazione e di rivitalizzazione è stato articolato, coerentemente con le priorità sopra riportate e perfettamente in linea con le strategie regionali, nelle seguenti tre scelte strategiche, aggreganti interventi attuativi delle attività del DOS:

- A. *"In città i mezzi di trasporto si incontrano nel centro"* avente l'obiettivo di 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 la realizzazione:

- di un centro integrato d'interscambio modale per il trasporto delle persone (progetto portante);
- di un sottopasso pedonale di collegamento del centro d'interscambio con la stazione ferroviaria e con piazza Ferrovia;
- di vari interventi miranti al miglioramento dell'accessibilità ed i collegamenti stradali dell'area del centro integrato d'interscambio modale;
- interconnettendo la rete comunale di piste ciclabili con il nodo di interscambio ferro-gomma e dotare lo steso di idonei servizi per i ciclisti.
- di interventi miranti alla sicurezza dell'ambito;
- di un sistema di informazione ai viaggiatori.

Detta scelta strategica risulta trasversale agli Assi 1, 2 e 4 del DOS.

- B. *“Battipaglia si fa bella”* avente l'obiettivo di 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. Tutto ciò mediante:

- L'integrazione dello scalo ferroviario con la città recuperando le aree e gli immobili dello scalo merci da dismettere e mitigando gli effetti negativi, in particolare, mediante due nuovi attraversamenti, l'effetto barriera della linea ferroviaria;
- riqualificando le aree, in particolare quelle industriali dismesse, a ridosso dello scalo stesso;
- azioni miranti alla promozione dell'architettura contemporanea che possano costituire un volano per il miglioramento generale del costruito;
- il completamento della riqualificazione del centro città già iniziata dal Comune con fondi propri;
- azioni per 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.

Detta scelta strategica risulta trasversale agli Assi 1, 2 3 e 4 del DOS.

- C. *“Governare il futuro”* avente gli l'obiettivi dello sviluppo dell'amministrazione digitale ed una maggiore efficienza dell'amministrazione. Ciò mediante:

- implementazione nell'Ente del modello organizzativo e gestionale occorrente per

svolgere il ruolo di Organismo Intermedio al fine dell'esercizio delle funzioni delegate dall'AdG, secondo quanto previsto dal Reg. (CE) n. 1083/06 del Consiglio e dal successivo Reg. (CE) n. 1828/2006 di esecuzione e dello schema di provvedimento di delega alle autorità cittadine (approvato con Deliberazione n. 1398 del 3 settembre 2009 (BURC n. 58 del 28/09/2009);

- migliorare l'informatizzazione del Comune;
- realizzare un Sistema Informativo Territoriale coerente ed integrato con il SIT regionale;
- adottare tecniche di Project Management, cioè l'applicazione di conoscenze, skill, strumenti e tecniche alle attività di progetto.

Detta scelta strategica risulta coerente con l'Asse 5 del DOS.

4.2. PROGETTO PORTANTE: CENTRO INTEGRATO DI INTERSCAMBIO

Il PIU' EUROPA della Città di Battipaglia prevede un unico progetto portante denominato "Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone", sinteticamente "Centro Integrato di interscambio".

Il "Centro Integrato d'Interscambio" rappresenta il progetto portante della scelta strategica *"In città i mezzi di trasporto si incontrano nel centro"* ed è da cofinanziare con i fondi previsti dall'O.O.6.1 del POR Campania, la cui realizzazione è disciplinata dall'accordo di programma tra Regione e Comune ed oggetto della delega di funzioni quale organismo intermedio.

Il progetto intende realizzare un'area integrata d'interscambio risultante dalla integrazione delle nuove opere in progetto e la stazione ferroviaria esistente.

Il progetto si compone dei seguenti corpi d'opera rappresentativi di lavori omogenei:

- Cr. 1 Galleria**
- Cr. 2 Terminal bus – Parcheggio di interscambio**
- Cr. 3 Fabbricato polifunzionale**
- Cr. 4 Viabilità e sottoservizi**
- Cr. 5 Impianti elettronici**
- Cr. 6 Parcheggio piazza Ferrovia**

4.2.1. GALLERIA

È l'elemento di connessione tra i diversi sistemi dell'area di scambio: stazione FS – terminalbus – parcheggio d'interscambio – fabbricato polifunzionale di servizio – centro città.

Verrà realizzata una canna di lunghezza complessiva pari a circa 80 m, con sezione di larghezza pari a circa 8 m ed altezza netta di 3,5 m.

Al suo interno è previsto un atrio di accesso alla soprastante stazione ferroviaria mediante rampe scale ed ascensori. Sono anche previsti alcuni spazi commerciali.

4.2.2. TERMINAL BUS – PARCHEGGIO DI INTERSCAMBIO

Sono previste una serie di funzioni che, per qualità e quantità, si sviluppano su più livelli opportunamente collegati tra loro mediante scale, gradonate, rampe ed ascensori.

Gli elementi previsti sono un terminal bus ed un parcheggio d'interscambio (a tariffa agevolata).

Il terminal bus prevede la realizzazione di stalli per arrivo e partenza dei pullman con copertura in vetro fotovoltaico. Sono previsti, inoltre, un piazzale sopraelevato per il disimpegno del traffico in entrata ed uscita ed un parcheggio scoperto per pullman.

Il parcheggio di interscambio, sottostante il terminal bus, ed a questo adeguatamente collegato è agevolmente accessibile dalla strada di accesso e dalla stazione ferroviaria.

Inoltre si prevede la realizzazione dei servizi direttamente collegati alle strutture in progetto, ovvero uffici, biglietteria, deposito bagagli, servizi igienici, servizi ai viaggiatori, ecc.

4.2.3. FABBRICATO POLIFUNZIONALE

Il fabbricato polifunzionale di servizio prevede funzioni complementari al terminal bus e parcheggio di interscambio, ovvero sala multimediale, salette per riunioni private, punti ristoro (bar, ristorante, pizzeria), esercizi commerciali (tabacchi, edicola, ecc.) e Sportelli Informativi della Pubblica Amministrazione (Comune, ASL, Regione, Provincia, INPS, INAIL, Pro-Loco, ecc.).

4.2.4. VIABILITÀ E SOTTOSERVIZI

È previsto un sistema viario interno all'area d'interscambio, prevalentemente a senso unico, atto a limitare al minimo le intersezioni. In particolare è prevista una rotatoria, con funzione di porta di accesso all'area d'interscambio, all'intersezione tra via R. Jemma e le vie O. Barassi – Brodolini; la sistemazione del tratto iniziale di via Brodolini mediante l'eliminazione dell'attuale rilevato e la realizzazione di due strade a senso unico con intercluso un ampio spazio da destinare a verde pubblico attrezzato. A questo elemento viene affidato il compito di connettere l'area del centro

alla contigua zona ASI.

4.2.5. IMPIANTI ELETTRONICI

Sono lavori di natura impiantistica finalizzati a garantire la sicurezza dell'area integrata d'interscambio mediante un sistema di videosorveglianza.

Inoltre il progetto prevede la realizzazione di un sistema informativo in grado di contribuire al miglioramento del coordinamento fra gli Enti operanti sul territorio attraverso la condivisione delle informazioni.

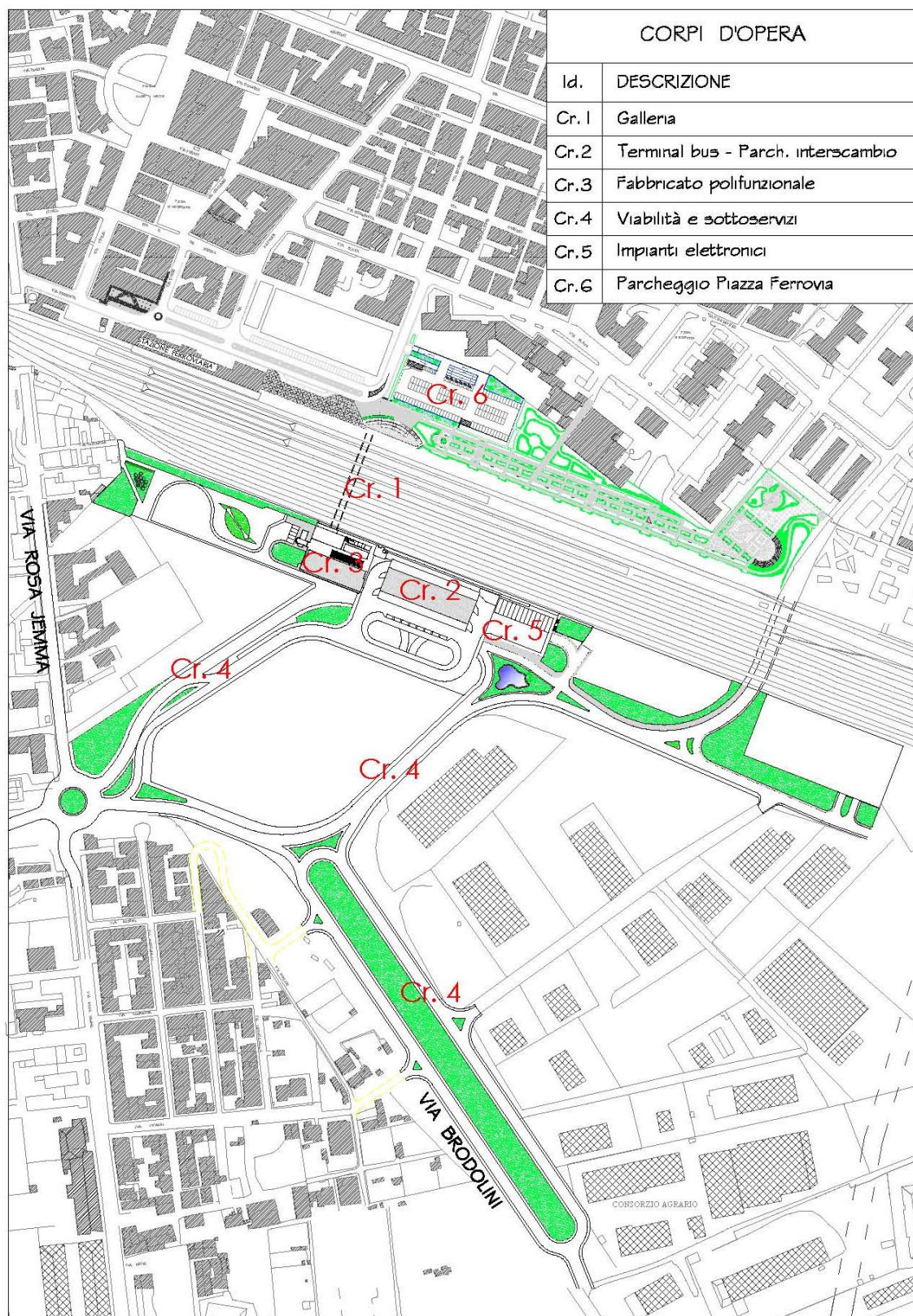
Infine è prevista la realizzazione dell'impianto per la gestione automatizzata del terminal bus e del parcheggio di interscambio.

4.2.6. PARCHEGGIO PIAZZA FERROVIA

Tale parcheggio a differenza di quello d'interscambio, destinato essenzialmente ai viaggiatori, è destinato a liberare le strade di accesso alla stazione ferroviaria dalla sosta di veicoli privati, per effetto della vicinanza del centro città.

Nella planimetria 2, si riportano schematicamente i corpi d'opera del progetto portante del PIU' sopra descritti.

PLANIMETRIA 1 - CENTRO INTEGRATO D'INTERSCAMBIO



4.3. PROGETTI COMPLEMENTARI

4.3.1. ADEGUAMENTO VIALE O. BARASSI

Il progetto prevede l'ampliamento del viale Barassi consentendo il collegamento tra la SS 18 e la via Brodolini, da cui si accederà al nodo di interscambio, necessario per garantire il buon funzionamento del centro di interscambio, costituendone la porta d'accesso.

In base al livello di servizio richiesto il viale Barassi verrà ampliato e la strada di progetto avrà sezione trasversale di tipo C1 (ex CNR VI) con unica carreggiata da 7.50 m (due corsie da 3.75 m) affiancata da banchine di 1.25 m ciascuna e marciapiedi su entrambi i lati di larghezza pari a 2.50 m. La strada verrà inoltre dotata dei seguenti sottoservizi: rete fognante acque bianche e nere e d'impianto di pubblica illuminazione e cablaggio fibre ottiche.

Lungo via Barassi, da un solo lato, verrà anche realizzata una pista ciclabile in sede propria di larghezza m 3.00, a doppio senso, che consentirà il futuro collegamento alla rete di piste ciclabili che l'amministrazione intende realizzare.

Per migliorare le manovre di svolta tra la SS 18 e il viale Barassi, verrà realizzata, in sostituzione dell'attuale incrocio canalizzato, una intersezione a rotatoria.

Lungo viale Barassi, in corrispondenza degli incroci con via Salvator Rosa e via Velia, verranno realizzate nuove intersezioni canalizzate, in modo da far confluire su via Barassi le suddette strade; analogo intervento è previsto per l'accesso al piazzale dello Stadio Pastena.

4.3.2. RIQUALIFICAZIONE AREE DISMESSE

La proposta d'intervento a cui la presente si riferisce consiste nella riqualificazione di una vasta area ubicata nel centro cittadino, la quale si estende dal confine nord della linea ferroviaria Battipaglia – Reggio Calabria per arrivare in prossimità dell'arteria di collegamento cittadino (già S.S. 18) tra lo stesso centro cittadino ed il comune di Eboli, rappresentando la naturale prosecuzione e, per certi versi, la conclusione di una fase di lavori di riqualificazione urbana già posti in essere nella zona centrale della città. In particolare, le aree interessate, sviluppandosi lungo l'asse prevalente nord-sud, risultano strategiche per realizzare un generale intervento di riqualificazione urbana avviato con il restyling di Piazza Aldo Moro, recentemente ultimato, a cui si sta accompagnando anche il restyling della stazione ferroviaria; infatti, la soluzione prescelta è quella di generare la continuità d'intervento a partire dai tratti terminali delle aree su cui si è già intervenuto, prolungando l'azione riqualificatrice in direzione sud entro un ambito fisicamente

confinato dall'esistente linea ferroviaria ed una delle principali arterie cittadine di traffico veicolare.

Gli spazi pubblici interessati dalla riqualificazione sono schematicamente individuabili come di seguito indicato:

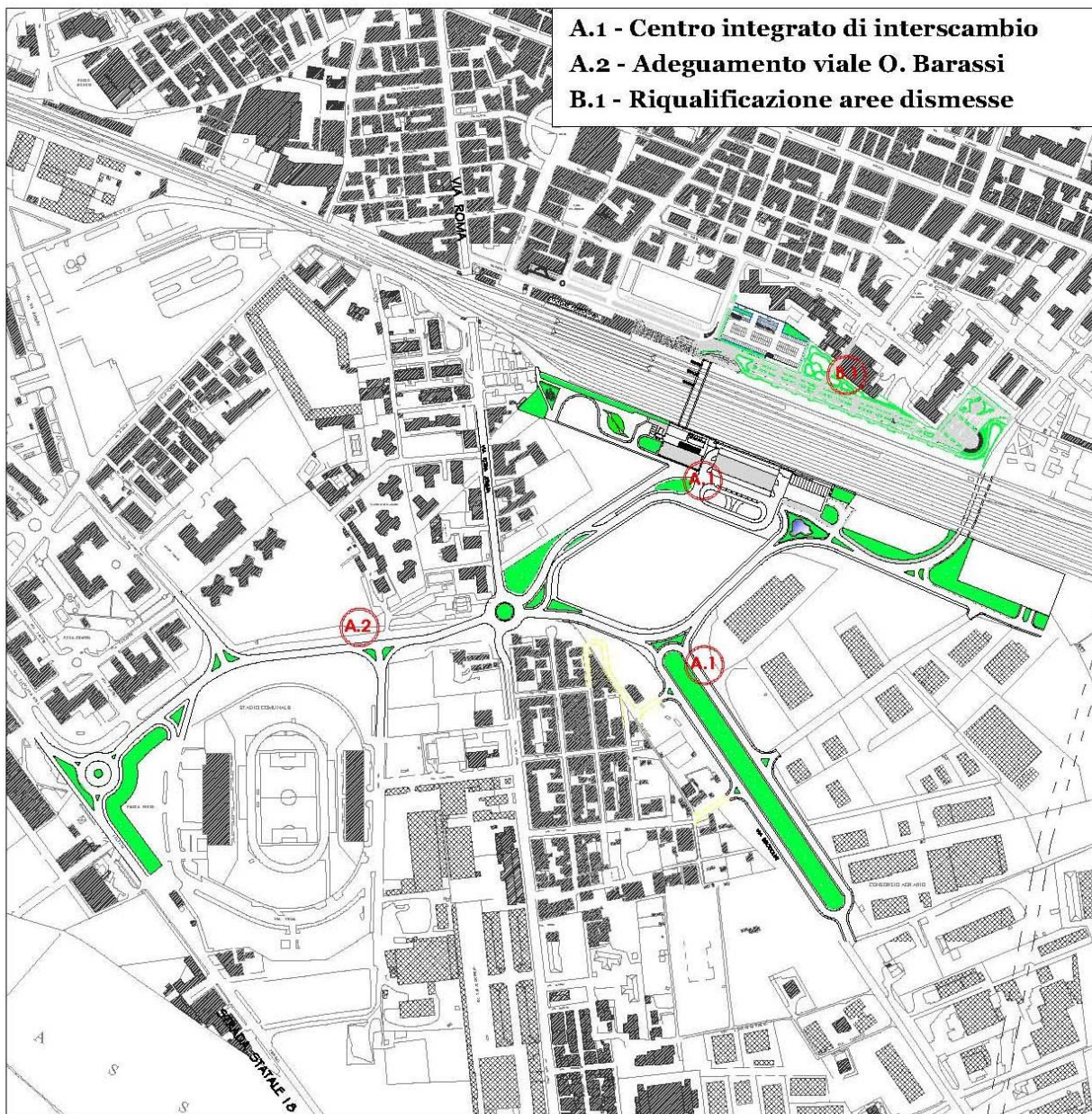
- Tratto terminale di Corso Italia;
- Via De Nicola - Piazza D'Acquisto - via Turati;
- via Ferrovia – Piazza Farina;
- Tratto terminale di via Pastore.

Alle aree pubbliche innanzi indicate vanno aggiunte gli spazi che saranno ceduti all'Ente dalle Ferrovie S.p.A.

Gli interventi che si prevede di attuare saranno finalizzati a rendere l'area prescelta agevolmente accessibile e sicura nei riguardi del sistema di mobilità veicolare e, soprattutto sotto l'aspetto della pedonalizzazione; inoltre, si intende creare degli ambiti di gradevole vivibilità oltre che di aggregazione urbana inserendo elementi di arredo urbano, alberature ed illuminazione artistica.

Con l'ipotesi di intervento si intende, dunque, intervenire su una vasta area urbana, la quale si presenta degradata per effetto di una violenta e disaggregata crescita edilizia, caratterizzata dalla presenza, al contorno, di una delle principali linee ferroviarie nazionali nonché piazzali di interscambio e deposito ferroviario, questi ultimi ormai in disuso.

Nella planimetria 3 che segue, si riportano schematicamente il progetto portante ed i due interventi complementari sopra elencati.



5. COERENZA DEGLI INTERVENTI

5.1. COERENZA CON IL DOS

Per analizzare la coerenza interna del programma, ossia l'analisi e valutazione del livello di correlazione e coerenza tra i fattori determinanti, identificati nella analisi SWOT, e le scelte strategiche del PIU' si è ritenuto sufficiente procedere alla valutazione delle correlazioni con il DOS. A tal fine nel presente paragrafo si evidenzia il risultato dell'analisi di coerenza dei vari corpi d'opera del "Centro Integrato d'Interscambio" e dei due interventi complementari con le strategie del documento di orientamento strategico. Quali indicatori di coerenza sono state utilizzate le attività previste dal DOS.

La verifica fatta viene riportata nelle tabelle 5.1.A e 5.1.B che seguono.

In tali tabelle sono rappresentate delle matrici che mettono in evidenza le relazioni di coerenza che sussistono tra i corpi d'opera del Centro Integrato d'interscambio e dei progetti complementari con le attività degli obiettivi del DOS.

L'analisi operata evidenzia complessivamente un buon livello di connessione tra l'intervento (progetto portante) del programma PIU' EUROPA della Città di Battipaglia ed i due progetti complementari con il documento di orientamento strategico.

I profili di più elevata coerenza si rilevano ovviamente in relazione all'Asse 4 – Accessibilità e Trasporti riguardante il miglioramento dell'accessibilità e l'innalzamento nel livello dei servizi di pubblici trasporti. Non sono comunque da sottovalutare le relazioni con l'Asse 1 – Qualità della vita urbana e del territorio, l'Asse 2 – Qualità della vita e promozione culturale, riguardante il miglioramento delle condizioni di benessere dei cittadini.

TABELLA 5.1.A – PROGETTO PORTANTE – COERENZA CON IL DOS

Centro Integrato d'interscambio		DOS	
Corpi d'opera		ATTIVITA'	
I.D.	Denominazione	Num.	Descrizione
Cr.1	Galleria	1.2.2.3	Mitigare l'effetto barriera dell'autostrada, della ferrovia e del fiume
		4.1.2.1	Migliorare l'accessibilità e l'accoglienza della stazione ferroviaria
		4.3.1.5	Agevolare lo scambio modale tra treni ed autobus extraurbani
Cr.2	Terminal bus – Parcheggio di interscambio	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
		4.1.3.2	Realizzare aree di sosta in prossimità delle 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
Cr.3	Fabbricato polifunzionale	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
		4.2.2.4	Realizzare confortevoli strutture per l'attesa ed i servizi ai viaggiatori
Cr.4	Viabilità e sottoservizi	1.3.1.5	Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani
		4.1.2.3	Realizzare una rete di piste ciclabili
		4.1.2.2	Migliorare le intersezioni stradali
		4.1.2.4	Migliorare i percorsi pedonali rendendoli sicuri e piacevoli
		4.3.1.5	Garantire una buona accessibilità al centro d'interscambio
Cr.5	Impianti elettronici	2.3.2.2	Controllare il territorio mediante strumenti tecnologici finalizzati alla dissuasione delle manifestazioni di inciviltà e criminalità diffusa
		4.2.1.2	Attivare servizi telematici di informazione, prenotazione e pagamento
		4.2.2.1	Attivare servizi telematici di informazione, prenotazione e pagamento
Cr.6	Parcheggio piazza ferrovia	3.2.2.5	Rafforzare la dotazione di infrastrutture a servizio delle aree interessate dal Centro Commerciale Naturale
		4.1.3.1	Realizzare nuovi parcheggi in centro
		4.1.3.2	Realizzare aree di sosta in prossimità delle strutture pubbliche

TABELLA 5.1.B – PROGETTI COMPLEMENTARI – COERENZA CON IL DOS

Progetto		DOS	
		ATTIVITA'	
I.D.	Denominazione	Num.	Descrizione
A.2	Adeguamento viale O. Barassi	1.3.1.5	Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani
		4.1.2.3	Realizzare una rete di piste ciclabili
		4.1.2.2	Migliorare le intersezioni stradali
		4.1.2.4	Migliorare i percorsi pedonali rendendoli sicuri e piacevoli
		4.3.1.5	Garantire una buona accessibilità al centro d'interscambio
B.1	Riqualificazione aree dismesse	1.3.1.1	Completare la riqualificazione del centro città
		1.3.1.2	Risanare e riqualificare le aree dismesse
		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

5.2. COERENZA ESTERNA

La coerenza esterna delle scelte strategiche del PIU' Europa della città di Battipaglia discerne, essenzialmente, dalla coerenza delle stesse con il DOS in quanto la strategia di sviluppo urbano del documento di orientamento strategico risulta coerente con il quadro programmatico del DSR, con la strategia regionale individuata dal POR Campania FERS 2007-2013 e con la Pianificazione Territoriale Regionale (PTR). Qui si verifica la coerenza con le Linee Guida PIU' EUROPA, a tal fine sono stati utilizzati, quali indicatori di coerenza, le "possibili tipologie d'intervento" previste dalle Linee Guida, verificando il tipo di interazione con l'intervento "Centro Integrato d'Interscambio" del PIU' della Città di Battipaglia nonché con i due progetti complementari.

TABELLA 5.2.A – MATRICE DELLA VALUTAZIONE DEL GRADO DI COERENZA CON LE LINEE GUIDA

		Grado di coerenza
Linee guida PIU' EUROPA: Tipologie d'intervento	Miglioramento delle condizioni di benessere dell'abitare nella città	<i>alto</i>
	Miglioramento delle condizioni ambientali	<i>alto</i>
	Riduzione all'origine della quantità di rifiuti e smaltimento degli stessi	<i>basso</i>
	Gestione efficiente delle risorse idriche, riduzione dell'inquinamento acustico e dei consumi di idrocarburi	<i>medio</i>
	Rivitalizzazione socio-economica	<i>medio</i>
	Promozione di rinnovamento culturale	<i>basso</i>
	Trasporti pubblici integrati e comunicazioni	<i>alto</i>
	Miglioramento della gestione	<i>basso</i>

5.3. RELAZIONE DEGLI INTERVENTI CON L'AMBITO DEL PIU'

Il "Centro Integrato d'Interscambio", viale Odone Barassi e le aree ferroviarie da dismettere sono localizzati pressoché nel baricentro dell'area obiettivo; gli interventi di progetto per la loro natura hanno ricadute positive sull'area obiettivo ed estendono i propri effetti positivi all'intera città. I singoli corpi d'opera del progetto portante ed i due progetti complementari sono tutti indispensabili alla perfetta funzionalità dell'area d'interscambio che si intende realizzare.

5.4. CONFORMITÀ CON PRG E PROGRAMMA TRIENNALE OO.PP.

Per quanto attiene la conformità del progetto portante (Centro Integrato d'Interscambio) e dei due progetti complementari (Adeguamento viale O. Barassi e Riqualificazione aree dismesse) con i vigenti strumenti urbanistici si rileva la non conformità. È in corso una variante al piano regolatore generale ed al piano regolatore territoriale consortile del consorzio ASI di Salerno (vedi allegato B).

I progetti sopra elencati saranno previsti nel programma triennale OO.PP. 2011-2013.

6. PARTENARIATO

6.1. MODALITÀ DI COINVOLGIMENTO DEL PARTENARIATO

Il coinvolgimento del partenariato istituzionale e socio – economico è avvenuto a partire dalla predisposizione della bozza di DOS, approvato con delibera di giunta comunale n. 39 del 10 marzo 2008, con valenza di documento intermedio da utilizzare per facilitare la formazione di decisioni comuni nella fase di consultazione.

Il coinvolgimento partenariale ha seguito tutta la fase di predisposizione del DOS così come descritto al relativo capitolo 7 “Partenariato istituzionale, sociale ed economico”.

6.2. INTESA “RFI” – COMUNE DI BATTIPAGLIA.

Considerato che il progetto portante del PIU’ è rappresentato da un centro integrato d’interscambio modale per il trasporto delle persone da integrare all’attuale stazione ferroviaria e da realizzare prevalentemente su parte delle aree dello scalo merci, le cui funzioni verranno presto trasferite nel costruendo interporto, si è ritenuto indispensabile ricercare una intesa con Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) S.p.A. del Gruppo Ferrovie dello Stato. A conclusione di contatti ed incontri preliminari il sei ottobre 2008, presso la Direzione Movimento Terminali Viaggiatori e merci di Roma, si è sottoscritto un protocollo di intesa tra il Comune di Battipaglia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (All. sub. E).

Lo scopo dell’intesa è la collaborazione per la realizzazione degli interventi, previsti dal PIU’, di reciproco interesse. La parte più significativa dell’intesa riguarda le aree dello scalo ferroviario da dismettere e riconvertire e la realizzazione del centro d’interscambio modale.

Attualmente è operativo un gruppo di lavoro congiunto.

6.3. INTESE CON PRIVATI.

L’area su cui dovrà sorgere il centro d’interscambio modale è di proprietà della “R.F.I.” e di alcuni soggetti privati i quali hanno già avviato autonome iniziative, alcuni hanno già acquisito il permesso di costruire.

In considerazione del fatto che tutti i soggetti privati hanno aderito all’avviso di manifestazione d’interesse per il PIU’ EUROPA si è cercata la disponibilità dei privati alla cessione delle aree

indispensabili per il centro d'interscambio e ad armonizzare il proprio intervento con il progetto del "Centro Integrato d'Interscambio".

Allo stato sono in corso di definizione le necessarie intese con i privati.

7. CRONOPROGRAMMA

Di seguito viene riportato il cronoprogramma relativo alle attività connesse alla esecuzione degli interventi previsti nel programma PIU' EUROPA.

Per la determinazione della tempistica sono stati prima stimati i tempi per le singole attività. In particolare per le diverse procedure d'appalto, per le diverse fasi di progettazione secondo la complessità dei progetti, per l'esecuzione dell'appalto in base ad una ipotizzata produzione mensile per le diverse tipologie di lavori. Tutte le durate sono state approssimate al mese.

Per la rappresentazione del cronoprogramma si è utilizzato il diagramma di Gantt con calendario a scala cronologica trimestrale. Quale termine ultimo per la realizzazione degli interventi che beneficiano dei fondi dell'O.O.6.1 è stato fissato il 31 dicembre 2014.

Le attività dettagliate sono quelle che partono da novembre 2010 data d'inizio della riformulazione del DOS e del PIU.

CRONOPROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

Intervento portante: A.1 – Centro integrato di interscambio														
Corpo d’opera	Data inizio	Data fine	2012				2013				2014			
			1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°
Cr. 1 – Galleria	01/07/2012	31/03/2014			X	X	X	X	X	X				
Cr. 2 – Terminal bus – Parcheggio di interscambio	01/07/2012	31/12/2014			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cr. 3 – Fabbricato polifunzionale	01/07/2012	31/12/2014			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cr. 4 – Viabilità e sottoservizi	01/07/2012	31/12/2014			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Cr. 5 – Impianti elettronici	01/09/2014	31/12/2014										X	X	X
Cr. 6 – Parcheggio piazza Ferrovia	01/01/2013	30/06/2014						X	X	X	X	X		

Altri interventi														
Denominazione intervento	Data inizio	Data fine	2012				2013				2014			
			1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°
A.2 –Adeguamento viale O. Barassi	01/01/2013	31/12/2014					X	X	X	X	X	X	X	X
B. 1 – Riqualificazione aree dismesse	01/07/2012	31/12/2014			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X