



Allegato D

Regione Campania
Programma Operativo FESR 2007-2013

Asse 6 – Obiettivo Operativo 6.1
Programma PIU Europa

SCHEDA DI SINTESI INTERVENTI AUTORITÀ CITTADINA DI BATTIPAGLIA

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento C.01

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Istituto comprensivo "Sandro Penna": progetto pilota scuola aperta, sicura ed ecosostenibile

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	12.595 m²
Superficie coperta	2.600 m²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	28.000 m³

Stato della progettazione

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 5.070.000,00
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 5.070.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

16 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento:

L'amministrazione Comunale intende perseguire l'obiettivo di rendere i propri edifici scolastici sicuri, sostenibili, accoglienti e adeguati alle più recenti innovazioni della didattica, nonché esplorare la possibilità di porre, sempre di più, gli spazi collettivi della scuola a servizio del territorio.

La scuola in oggetto rappresenta:

- un modello di eco-scuola, sicura ed energeticamente autosufficiente, da applicare gradualmente a tutti gli edifici scolastici comunali;
- l'opportunità di riqualificare un vuoto urbano degradato.

Il progetto mira alla qualità ecosistemica, morfologica e fruitiva e al contenimento dei consumi energetici, al miglioramento della qualità ambientale, dell'economicità della gestione e della manutenzione, ottenuti facendo ricorso a manufatti e/o tecnologie innovative.

Nello sviluppo del progetto sono state approfondite le tematiche legate alla sostenibilità ambientale, in particolare: al ciclo dei rifiuti; alle energie rinnovabili e risparmio energetico; al ciclo dell'acqua e risparmio.

Altro aspetto che non si è sottovalutato è quello della qualità architettonica.

La convinzione che, finalmente, si sta rafforzando in molti Paesi membri dell'OECD (Organisation for Economic Cooperation and Development - Parigi) è che la qualità degli edifici sia indispensabile per l'apprendimento, oltre che per il benessere di studenti e insegnanti. Essendo, infatti, l'edificio scolastico il luogo dell'educazione, esso gioca un ruolo primario nel formare e modellare l'atteggiamento dei ragazzi verso l'ambiente (il bello incute rispetto). Si è ritenuto quindi fondamentale inserire, nella progettazione dell'edificio scolastico, tutti quegli elementi che concorrono al raggiungimento della condizione ottimale sotto l'aspetto della sicurezza, della salubrità, del comfort, del risparmio energetico e della qualità architettonica.

In particolare il percorso progettuale è stato guidato:

- Dalla pubblicazione dell'UNICEF Italia "Verso una scuola amica delle bambine e dei bambini;
- Dalle Linee guida per l'edilizia scolastica del MIUR;
- Dalla Direttiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 maggio 2010 sulla prestazione energetica nell'edilizia;
- Dal "Protocollo ITACA Nazionale 2011 - Edifici Scolastici".

L'area individuata per l'insediamento dell'istituto è ubicata nel quartiere Taverna, contiguo all'area bersaglio del PIU EUROPA, è di proprietà comunale e si presenta come un vuoto urbano degradato (sono presenti due manufatti fatiscenti).

L'intervento costruttivo concepito, planimetricamente, come un organismo architettonico omogeneo, è costituito da tre blocchi: la palestra, la scuola elementare e la scuola secondaria di primo grado, tutti sistemati intorno ad un atrio centrale, parzialmente coperto dalla passerella. In particolare, al lato nord è collocato il blocco della scuola elementare, sul lato est è ubicata la palestra mentre sul lato sud è posizionato il blocco della scuola secondaria. Ciascuno dei tre blocchi si sviluppa in modo diverso l'uno dall'altro, sia planimetricamente sia in elevazione.

All'esterno sono previsti un campetto, di tipo playground, un anfiteatro.

Per tutti gli spazi collettivi della scuola è previsto l'uso, fuori dall'orario scolastico, da parte degli abitanti del quartiere.

L'edificio di classe energetica "A" è stato progettato seguendo le migliori tecniche ambientali e antisismiche, garantendo anche una completa autonomia energetica.

Il progetto punta ad un elevato livello di comfort ambientale interno e garantisce la sicurezza dal punto di vista sismico, antincendio e rispetto delle norme sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

I principali elementi caratteristici sono la copertura mediante giardini pensili, infissi a taglio termico con vetro camera a basso emissivo di tipo antinfortunistico, intonaco termoisolante, tinteggiatura delle superfici interne con pittura termoceramica, raccolta e riutilizzo delle acque piovane, impianto di riscaldamento a pavimento, impianto fotovoltaico, impianto solare termico, pavimentazioni esterne drenanti e fotocatalitiche.

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

Il DOS, quale piano strategico semplificato, considera unitariamente le componenti strategiche del sistema locale. Esso delinea una città moderna, dinamica e competitiva che ambisce ad essere parte qualificata del sistema locale e regionale, capace di generare dai suoi punti di forza e dalla soluzione dei suoi problemi nuove potenzialità di sviluppo.

L'intervento concorre alla valorizzazione della scuola come luogo di offerta arricchita in grado di erogare servizi sociali, sportivi e culturali, è coerente con le strategie del DOS, in particolare promuovere una cultura viva e, che nel contempo, coltivi la memoria identitaria e il senso d'appartenenza dei cittadini; che si basi sull'offerta di servizi e di attrezzature (come centri culturali e scientifici, musei, biblioteche, luoghi di produzioni artistiche, ecc.).

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

- 1.1.1.2 - Perseguire il rispetto dell'ambiente, in particolare: risparmio dell'uso delle risorse naturali disponibili e utilizzo di energie alternative;
- 1.2.2.2 - Perseguire il risparmio idrico ed energetico degli edifici;
- 1.3.1.3 - Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;
- 1.3.3.2 - Soddisfare il fabbisogno di edifici per scuole dell'obbligo;
- 2.1.1.1 - Rafforzare il grado di integrazione fra sistema scolastico e territorio;
- 2.1.1.3 - Migliorare l'utilizzo del servizio scolastico da parte dei diversamente abili;
- 2.1.1.5 - Migliorare la qualità e la funzione educativa dei servizi complementari all'attività didattica.

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

L'intervento in oggetto risulta coerente con la strategia e le azioni del PIU Europa della Città di Battipaglia. In particolare concorre al "miglioramento delle condizioni di benessere dell'abitare nella città", alla "rivitalizzazione socio-economica" ed alla "promozione di rinnovamento culturale".

L'istituto comprensivo "Sandro Penna", attualmente in fitto in locali precari, è localizzato internamente all'ambito di intervento del PIU' Europa della Città di Battipaglia, il suo bacino d'utenza si estende all'area bersaglio ed alle zone limitrofe. La costruzione del nuovo edificio è prevista su un lotto contiguo al perimetro dell'ambito di intervento del PIU ed il suo raggio di influenza include l'intero ambito del PIU.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento interagisce con i seguenti programmi/strumenti:

- Azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.
- Programma dell'UNICEF per una Scuola "amica dei bambini e dei ragazzi" per contestualizzare e tradurre nel contesto scolastico i diritti stabiliti dalla Convenzione ONU sui diritti dell'infanzia e dell'adolescenza.
- Protocolli (Kyoto), Piani di Azione per l'Efficienza Energetica (COM(2006) 545), e Direttive (2006/32/CE), Legge (D.Lgs. 115/08).

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P1.01

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Centro Integrato Interscambio - Lotto 1
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	50.000 m²
Superficie coperta	30.000 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	€ 17.616.988,35
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 4.665.000,00
Cofinanziamento privato	€ 12.863.675,27
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 35.145.663,62

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

24 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
X	- sviluppo economico
X	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

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 un 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/parco fotovoltaico
Cr.2.1- Cr.2.2	Terminal Bus – Parceggio Interscambio
Cr.2.3	Impianto fotovoltaico sul Terminal Bus
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 ferrovia
Cr.8.1-Cr.8.2	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 (nodi A, C, D) 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. 2803 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 steso 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

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P2.01

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Centro Integrato Interscambio- Lotto 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	
Superficie coperta	10.000 m²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende omnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 2.760.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 2.760.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

8 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
X	- sviluppo economico
X	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento:

L'intervento Stralcio denominato in maniera estesa "Lotto 2 Cr 4.2 – Viabilità e Sottoservizi - Opere collegamento area urbanizzata e miglioramento della fruizione" è parte del più ampio intervento denominato "*Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone ed opere complementari*".

Il progetto, "Lotto 2 - Cr 4.2 – Viabilità e Sottoservizi - Opere collegamento area urbanizzata e miglioramento della fruizione" è parte integrante e sostanziale dell'intero intervento, esso completa la viabilità e migliora la fruizione dell'intera area.

Il Progetto prevede la realizzazione di due tratti stradali ad integrazione di quelli previsti che consentiranno di collegare sia l'area industriale a nord che il centro abitato del comune a sud.

Infatti il tratto nord che si sviluppa in senso parallelo ai fasci ferroviari della stazione di Battipaglia, consente di collegare la rotonda di ingresso al Terminal Bus con l'area limitrofa favorendo quindi l'utilizzo del sistema di viabilità alle attività produttive. L'altro tratto stradale da realizzare ed integrare alla viabilità prevista, si sviluppa in continuità di via Brodolini e consente di collegare il Centro Integrato alla zona sud della Città.

Fanno parte del progetto di "Lotto 2 Cr 4.2 – Viabilità e Sottoservizi - Opere collegamento area urbanizzata e miglioramento della fruizione" anche le opere di miglioramento della fruizione e sistemazione a verde nonché il completamento della rete di illuminazione e videosorveglianza.

Il Centro Integrato di Interscambio, di cui l'intervento in oggetto è il completamento, rappresenta il progetto portante del PIU' EUROPA della Città di Battipaglia. Esso rappresenta la scelta strategica principale 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 generale intende realizzare un'area d'interscambio tra diverse mobilità (ferroviaria, su gomma, pedonale) integrando nuove opere con la stazione ferroviaria e il centro cittadino.

Atteso quanto sopra la realizzazione del Lotto 2 "Opere collegamento area urbanizzata e miglioramento della fruizione" anche le opere di miglioramento della fruizione" diventa di primaria importanza per non vanificare tutto il resto dell'intervento che mancando di collegamenti strategici non avrebbe più la funzione per cui è stato concepito.

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

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:

- 1.3.1.5 - Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani;
- 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.

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

L'intervento costituisce il completamento dell'intervento portante del PIU Europa della Città di Battipaglia, in corso di realizzazione, denominato sinteticamente Centro Integrato di Interscambio. In quanto tale il presente intervento risulta coerente con le azioni del PIU, in particolare con le azioni tese a migliorare i collegamenti stradali tra la Stazione Ferroviaria e le principali infrastrutture viarie extra urbane.

Le aree interessate dall'intervento sono baricentriche rispetto all'ambito d'intervento del PIU.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P3.02

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: RIQUALIFICAZIONE E RECUPERO URBANO AREE DISMESSE A RIDOSSO DEL CENTRO CITTÀ

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	X
Lotto intermedio - funzionale	

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	40.000 m²
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 5.600.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 5.600.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

15 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento:

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 quelli attualmente interni alla stazione ferroviaria 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.

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

La proposta d'intervento costituisce l'attuazione di alcuni degli obiettivi specifici del DOS ed in particolare tende a creare condizioni per la rigenerazione urbana oltre a rappresentare una condizione base per la promozione dell'inclusione sociale e dei servizi per la qualità della vita, rappresentando, nel contempo, una opportunità di sviluppo e crescita economica per l'intera collettività.

La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte alla riqualificazione degli spazi pubblici di relazione.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITÀ DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico: 1.3 - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo: 1.3.1 – Riqualificazione della città.

Attività: - 1.3.1.1 Completare la riqualificazione del centro città;

Attività: - 1.3.1.2 Risanare e riqualificare le aree dismesse;

Attività: - 1.3.1.3 Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;

Attività: - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani

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

Il progetto proposto risulta pienamente coerente con l'ambito di azione strategico previsto dal programma PIU Europa della Città di Battipaglia, tanto che tale progetto è tra quelli già approvati in sede di cabina di regia del PIU Europa Città di Battipaglia ed inserito nell'elenco dei progetti approvati allegato all'Accordo di Programma stipulato con la Regione Campania il 23 gennaio 2012.

In particolare la riqualificazione della vasta area ubicata nel centro cittadino, a ridosso della stazione ferroviaria, rappresenta la naturale prosecuzione ed il completamento dei lavori di riqualificazione urbana già previsti dal “Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone ed opere complementari”, progetto portante del PIU Europa Città di Battipaglia.

Le opere previste prevedono la riqualificazione di un’area estesa circa 4 ettari, parte interna allo scalo ferroviario, parte vecchie aree industriali dismesse e parte aree urbane degradate e contribuiscono in maniera significativa a recuperare alla città tali aree, facendone un sistema di piazze e percorsi pedonali con elementi di arredo urbano, verde attrezzato e percorsi ciclabili, in modo da formare un cuscinetto tra la linea ferrata ed il centro città.

Le opere previste contribuiscono a 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, il tutto abbinato ad azioni di riordino del tessuto urbano.

Le aree interessate dall’intervento sono baricentriche rispetto all’ambito d’intervento del PIU.

Interazione dell’intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P3.03

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: COLLETTORE ACQUE BIANCHE VIA BARASSI – FIUME TUSCIANO.
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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	10.000 m²
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 3.500.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 3.500.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

14 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento:

L'intervento consiste nella realizzazione di un collettore in grado da fungere da recapito finale per l'intero ambito di intervento del PIU ed in particolare per l'area interessata alla realizzazione del "Centro Integrato d'Interscambio". I lavori previsti sono: un tratto di collettore, da via R. Jemma ad un canale del consorzio destra Sele, a speco ovoidale; l'adeguamento del canale consortile fino al fiume Tusciano; idoneo separatore per le acque di prima piogge da scaricare nella fogna nera; il ripristino delle strade interessate dal collettore.

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

L'opera di che trattasi è fondamentale per contribuire a regimentare correttamente le acque piovane di gran parte dell'ambito di intervento del PIU, in particolare delle aree interessate alla realizzazione del centro integrato d'interscambio, e contribuisce a risolvere l'attuale problema di Battipaglia di allagamenti in concomitanza di forti piogge a causa della mancanza di fogne separate per acque bianche e nere.

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

- 1.2.2.5 – Completare il sistema fognario comunale;
- 1.2.2.7 – Regimentare le acque piovane.

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

L'intervento proposto risulta pienamente coerente con le strategie del PIU' EUROPA, in quanto risulta indispensabile per eliminare la criticità, connessa alla realizzazione del progetto portante del PIU, costituita dalla mancanza di recapito finale delle acque bianche dell'area di interscambio. Il collettore serve essenzialmente l'ambito di intervento del PIU.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P3.04

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: MIGLIORAMENTO SISTEMA DI ACCESSIBILITÀ AL CENTRO INTEGRATO
D'INTERSCAMBIO: SOTTOPASSO FERROVIARIO VIA COLOMBO.

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	4.200 m²
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 12.500.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 12.500.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

18 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento:

I fasci di binari che tagliano la città di Battipaglia da est ad ovest rappresentano una barriera invalicabile agli attraversamenti tra la zona sud e la zona nord della città.

Attualmente la città di Battipaglia può vantare soltanto tre attraversamenti della linea ferrata, due dei quali sono ubicati all'estrema periferia cittadina (uno in area industriale e l'altro sulla Statale 18), mentre l'unico attraversamento ubicato in centro città è costituito dal sottopasso di via Roma, di dimensioni esigue, privo di qualsivoglia servizio ed impianto ed inaccessibile ai diversamente abili. Pertanto l'opera di progetto si prefigge innanzitutto di realizzare un nuovo collegamento tra le due zone della città ed inoltre consentirebbe di raggiungere più agevolmente il centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone che sorgerà alle spalle dell'attuale stazione ferroviaria.

Il progetto prevede la realizzazione di un sottopasso che avrà l'ingresso/uscita lato nord da Via Colombo e l'ingresso/uscita lato sud sull'area a ridosso dello scalo ferroviario, dove verrà realizzato un incrocio che consentirà l'innesto con la rete viaria di progetto prevista nell'ambito della realizzazione del centro di interscambio.

E' infine prevista anche la realizzazione di una pista ciclabile che consentirà il collegamento diretto del centro città con la rete di piste ciclabili che verranno realizzate nella zona sud della città.

Il sottopasso avrà lunghezza complessiva pari a circa 280 metri, di cui 80 m in galleria e 70 m per ciascuna delle due rampe a cielo aperto oltre ad un tratto a quota città di 60mt.

La larghezza interna netta sarà di 14 metri, con due corsie di marcia di 3,50 metri ciascuna, con relativa banchina di 1,00 m, due marciapiedi di servizio di larghezza pari a 1,50 m e 2,50m ad utilizzo misto pedonale-ciclabile. L'altezza minima utile sarà di circa 5 metri.

Le rampe saranno realizzate mediante l'infissione di palificate in c.a. e successivo intervento di sbancamento.

La galleria sarà realizzata in opera sotto i binari ferroviari con particolari tecnologie che consentono la non interruzione del traffico ferroviario della tratta Battipaglia-Sapri.

Infatti, per la realizzazione della galleria si è optato, per esigenze tecniche e di affidabilità del processo, per la costruzione in opera. In questo modo non si necessitano le ingenti opere provvisorie necessarie per il tunneling e per il varo della galleria prefabbricata.

Nella fattispecie, si è individuato un potente sistema di auto sostentamento dei binari che consente la realizzazione dello scavo al di sotto dei binari in totale sicurezza, denominato "Ponte ESSEN".

Il Ponte ESSEN consiste fondamentalmente in due strutture di sostegno simmetriche che, riunite a coppie, sostengono la singola rotaia per mezzo di un complesso di dispositivi, denominati "selle", poste trasversalmente alla rotaia stessa tra una traversa e l'altra.

L'ingombro verticale di tutta la struttura ESSEN è contenuto in soli 32 cm, tra l'estradosso delle travi portanti e l'intradosso delle selle. La struttura è tale da rispettare i limiti di sagoma bassa dei convogli in qualsiasi geometria di binario.

Il montaggio del Ponte ESSEN avviene regolarmente in presenza dell'esercizio ferroviario e/o utilizzando interruzioni programmate di orario (IPO) nell'ambito di normali intervalli di circolazione. La velocità di rallentamento dei treni è pari ad 80 Km/h durante il montaggio e l'esercizio e normalmente occorre complessivamente circa 1h 45' di lavoro per il montaggio della struttura.

Pertanto tale sistema consente il mantenimento dell'esercizio ferroviario in ogni fase lavorativa.

La sede stradale avrà un pacchetto funzionale standard ovvero formato da stabilizzazione del fondo, sottofondazione e conglomerato bituminoso nei seguenti strati: strato di base, binder, strato di usura.

L'opera prevede una serie di interventi impiantistici che si sintetizzano in:

- impianto fognario per acque meteoriche mediante la posa di zanelle laterali di raccolta, caditoie, rami di collegamento ad un collettore centrale opportunamente dimensionato che si collegherà alla rete in via di costruzione prevista nell'area industriale nell'ambito del progetto appaltato di edificazione del Centro Integrato di Interscambio per la mobilità cittadina;

- impianto di prima pioggia e di sollevamento acque bianche che consente la dissabbiatura e disoleazione delle acque meteoriche prima dell'immissione nel recapito; l'impianto di sollevamento, opportunamente dimensionarsi si rende necessario per la diversa collocazione altimetrica del recapito fognario primario;
- impianto di illuminazione pubblica mediante la realizzazione di una nuova rete interrata lungo via Colombo e le rampe e l'installazione di pali di illuminazione a tecnologia LED, e l'installazione di corpi illuminanti a soffitto nella galleria in entrambe le direzioni di marcia;
- impianto di ventilazione ed evacuazione fumi nella galleria mediante doppia canalizzazione a soffitto che consente il benessere e la sicurezza d'uso del manufatto;
- impianto luci di emergenza;
- impianto antincendio interno alla galleria.

Un importante aspetto di cui si è tenuto conto nella progettazione dell'opera è l'utilizzo della stessa da parte di utenti diversamente abili. Il tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche viene risolto mediante la realizzazione di un marciapiede/percorso pedonale con pendenze non superiori all'8% con pianerottoli di riposo ogni 10mt. come da normativa. Ciò ha obbligato alla realizzazione di un marciapiede rialzato rispetto alla sede stradale e opportunamente protetto che consente l'accessibilità dell'opera.

Ai fini della sicurezza, un elemento di interesse è rappresentato dalla realizzazione di un percorso o via di fuga all'interno della galleria protetto. Infatti sotto al marciapiede rialzato è stato possibile allocare una via di fuga pedonale dalla galleria protetta da pareti REI 120 con numerose porte tagliafuoco lungo il percorso.

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

L'opera di che trattasi è fondamentale per contribuire a decongestionare l'intero traffico cittadino, in particolare nelle aree prossime al centro della città: infatti il nuovo attraversamento della rete ferrata consentirebbe di ridurre in maniera significativa il traffico cittadino diretto verso l'esistente sottopasso di via Roma, mettendo altresì in comunicazione la città con il centro integrato di interscambio di progetto. Inoltre il sottopasso di progetto consentirà il collegamento del centro città con la zona industriale ubicata a sud della rete ferrata.

Infine tale nuovo attraversamento potrebbe essere destinato al passaggio dei pullman extraurbani evitando il traffico di attraversamento delle strade del centro cittadino.

L'intervento è coerente con la principale strategia indicata dal DOS riguardante l'integrazione dello scalo ferroviario con la Città contribuendo a riorganizzare e potenziare 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:

- 1.3.1.5 - Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani;
- 4.1.2.2 - Migliorare le intersezioni stradali;
- 4.1.2.3 - Realizzare una rete di piste ciclabili;
- 4.1.2.4 - Migliorare i percorsi pedonali rendendoli sicuri e piacevoli;
- 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

L'intervento proposto risulta pienamente coerente con le strategie del PIU' EUROPA, in particolare per quanto concerne i seguenti obiettivi:

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;
2. Integrare lo scalo ferroviario con la Città, mitigando gli effetti negativi, in particolare abbattendo le attuali barriere architettoniche e riorganizzando e potenziando il sistema di

trasporto pubblico locale relativamente al sistema di interscambio ferro-gomma e viceversa.

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.

L'intervento risulta coerente, perfettamente integrato costituendone parte sostanziale di completamento dell'intervento in corso di realizzazione denominato Centro Integrato di Interscambio, consentendo un agevole collegamento tra il CII stesso ed il centro della città.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento di cui si tratta, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, si rapporta con strumenti di Area Vasta a rilevanza sovra comunale.

Si rileva infatti l'integrazione della proposta:

- con gli indirizzi strategici del P.T.R. con riferimento alla "Riqualficazione e messa a norma delle città", attraverso, tra l'altro, il ruolo importante che dovrà svolgere la Stazione Ferroviaria di Battipaglia quale terminale dell'Alta Velocità/Alta Capacità e quale terminale della Metropolitana leggera di Salerno;
- con gli assi strategici di cui al "Quadro Strategico" del P.T.C.P. con riferimento allo "Sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale, al fine di assecondare la riarticolazione urbana, di ridurre le difficoltà di accesso ai servizi e alle risorse e di ridurre l'impatto ambientale del traffico e delle infrastrutture.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P2.02

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

**TITOLO PROGETTO: ADEGUAMENTO E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEL
SOTTOPASSO FERROVIARIO DI VIA ROMA**

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: nessuno

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	X
Intervento completo su impianto esistente	
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	ca 2.000 m ²
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato di fatto intervento

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 688.740,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 52.908,83
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 741.648,83

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

5 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento

PREMESSA:

L'area oggetto d'intervento è ubicata in una zona notevolmente urbanizzata ed i lavori consistono nella riqualificazione del sottopasso ferroviario di via Roma.

Il progetto assume come tema la riqualificazione del sottopasso della stazione ferroviaria, come occasione per farne luogo di comunicazione delle trasformazioni del territorio e delle iniziative dell'Amministrazione comunale. L'obiettivo è di riorganizzare la predetta zona prevedendo la riqualificazione delle rampe pedonali, con una maggiore sicurezza dei cittadini, nonché una sistemazione con elementi di arredo urbano.

La soluzione predetta, renderebbe e potenzierebbe la fruibilità pedonale e veicolare della zona.

Attualmente il sottopasso versa in cattive condizioni di manutenzione, soprattutto per quanto concerne la pavimentazione dei marciapiedi, le ringhiere di protezione dei pedoni ed i rivestimenti delle pareti e del soffitto; inoltre l'impianto di illuminazione risulta insufficiente e non a norma e pertanto l'intero sottopasso risulta buio ed insicuro, soprattutto durante le ore notturne.

Lo scopo dell'intervento consiste nel conferire in primis un carattere simbolico, ad un manufatto che attualmente esprime unicamente la propria funzione infrastrutturale, inserendolo nel contesto architettonico e paesaggistico, e successivamente un carattere socio-economico, prevedendo la trasformazione al fine di garantirne un concreto utilizzo, salvaguardandone l'impaginazione architettonica.

Le opere da realizzare sinteticamente sono le seguenti:

Demolizioni dei marciapiedi esistenti, rimozioni, scavi e trasporto a rifiuto;

Demolizione di un ponte carrabile e il suo rifacimento con passerella pedonale su via Valsecchi;

Risanamento del ponte carrabile su via Roma;

Demolizione di una torre dell'acqua;

Realizzazione di sottoservizi (impianto di illuminazione pubblico, impianto idrico, ecc);

Sistemazione dei corridoi pedonali e sostituzione delle scale di accesso al sottopasso con rampe per disabili totalmente protette;

Realizzazione di nuova pavimentazione e di nuove balaustre;

Potenziamento dell'Impianto di pubblica illuminazione;

Abbattimento barriere architettoniche.

Sicurezza dei pedoni e dei veicoli con videosorveglianza.

Abbattimento della spesa energetica e dei costi di manutenzione.

Eliminazione del degrado urbano e delle sue cause.

L'intervento si inquadra in una più ampia necessità, affrontata su più versanti e con varie modalità e tempistiche dall'Amministrazione comunale di Battipaglia, di riqualificare il tessuto urbano del centro della città laddove sono ubicate importanti strutture ed infrastrutture, istituzioni, scuole, attività commerciali ed economiche in genere.

Uno dei nodi critici, emerso con maggior forza a seguito della espansione urbana della città oltre la fascia ferroviaria ed a seguito dell'intensificarsi del flusso veicolare, è rappresentato dal sottopasso ferroviario che collega via Roma con via Rosa Jemma. Le criticità che si intendono affrontare con questo intervento e che l'Amministrazione ha evidenziato come prioritarie sono soprattutto relative al miglioramento della sicurezza in generale ed alla viabilità pedonale in particolare.

Entrambi questi obiettivi, nelle scelte progettuali del precedente progetto preliminare-definitivo, sono stati coniugati con quello di "conferire all'intervento un carattere simbolico e di inserimento nel contesto architettonico ed urbanistico" così come indicato nello studio di fattibilità redatto dal Settore LL.PP. del Comune di Battipaglia.

Il presente progetto esecutivo, a seguito del miglioramento delle condizioni al contorno determinate dalla possibilità di utilizzare l'area concessa dal Gruppo delle Ferrovie dello Stato Italiano, già considerate nella redazione del progetto definitivo, ne approfondisce tutti gli elementi necessari per una corretta esecuzione dell'intervento.

Per quanto attiene lo stato di fatto si descrive in particolare la situazione presente all'intersezione tra via Roma e via Ferrovia nell'area che viene concessa all'Amm.ne comunale dal Gruppo Ferrovie dello Stato e della quale, nell'ambito del presente progetto si prevede la sistemazione. In quest'area insiste il serbatoio dell'acqua di cui si prevede la demolizione. Il manufatto, inutilizzato da alcuni decenni, è costituito da struttura portante in cemento armato a sezione cilindrica con serbatoio, anch'esso cilindrico a sezione maggiorata rispetto alla base, e copertura tronco-conica. Nell'ambito delle tipologie di serbatoi utilizzati dalle Ferrovie dello Stato si tratta di un modello "unificato" presente in molte stazioni ferroviarie della rete italiana nella prima metà del XX secolo.

Allo stato attuale l'intera struttura, così come l'area circostante, risultano estremamente degradate a causa del lungo abbandono e della conseguente mancata manutenzione.

Inoltre la costruzione di un edificio, sempre nell'ambito dell'area ferroviaria ed in posizione molto prossima alla torre, determina forti interferenze creando un'area di risulta molto degradata ed assolutamente inutilizzata. La demolizione della torre consente sia una ottimale soluzione progettuale per il superamento delle barriere architettoniche per gli utenti del sottopasso che un miglioramento della viabilità veicolare all'incrocio di via Roma e via Ferrovia.

Sono confermate quindi tutte le previsioni progettuali del progetto definitivo. In particolare sul lato di via Rosa Jemma e nel tratto contiguo del sottopasso gli interventi consistono nella costruzione di una rampa pedonale da affiancare a quella carrabile restringendo l'attuale stradina che fiancheggia gli edifici sul lato est. Via Rosa Jemma, pertanto, nel tratto a ridosso del sottopasso, diventa pedonale, anche in considerazione della attuale precarietà del transito veicolare. Si tratta di intervento già ampiamente condiviso dall'Amministrazione e che migliora la vivibilità delle abitazioni e degli esercizi commerciali che prospettano sulla strada, consentendo comunque nel tratto iniziale la sosta dei veicoli per il carico e scarico delle merci.

La rampa pedonale così ricavata, segue nella pendenza quella veicolare e si innesta sull'attuale corridoio pedonale presente nel tunnel.

La pedonalizzazione di via Rosa Jemma comporta inoltre la possibilità di demolire il solaio di copertura del sottopasso attualmente usato quale sede stradale per il transito veicolare fra via Jemma e via Valsecchi.

Al suo posto si prevede, al fine di agevolare il transito pedonale nell'area che altrimenti soffrirebbe di una lunga cesura determinata dalla presenza del sottopasso, la costruzione di una passerella pedonale che connette con un breve e sicuro percorso i due lati del sottopasso e nello stesso tempo comporta, data l'esigua larghezza, la riduzione della copertura del sottopasso stesso le cui maggiori criticità dipendono proprio dalle sue dimensioni determinate dall'ampiezza del fascio ferroviario. Per ulteriormente migliorare questa situazione la passerella pedonale viene distanziata dal muro di recinzione della ferrovia, evitando quindi il contatto dei pedoni con quest'ultimo ma soprattutto creando un'asola di luce verso il sottopasso. Ne consegue anche un miglioramento della percorribilità pedonale in funzione della presenza delle scale di accesso al sottopasso sui due lati che vengono collegati pedonalmente in sicurezza.

L'accesso da via Valsecchi alla passerella pedonale sarà adeguatamente protetto da dissuasori onde "materialmente impedire", secondo quanto prescrive la norma per questo tipo di attraversamenti, qualunque accesso di mezzi a motore; un contrassegno permanente, inoltre, indicherà l'anno di costruzione e l'accessibilità ai soli pedoni e biciclette.

Le due scale esistenti vengono confermate nella loro articolazione consentendo, a chi voglia fruirne per brevità di percorso, di non utilizzare la rampa pedonale. Le scale, come il resto delle strutture esistenti, vengono riqualificate con interventi sui materiali che più avanti saranno descritti; dal punto di vista della configurazione vengono eliminati i "casotti" che, se da un lato proteggevano gli utenti dalle intemperie, dall'altro determinavano una situazione di occlusione del percorso pedonale per via della eccessiva dimensione delle parti coperte.

La loro eliminazione consente anche un miglioramento della percezione spaziale ed estetica dell'area circostante ed una più ampia ed immediata visione, dal sottopasso, dell'area esterna. Le condizioni di percorribilità rimangono del resto analoghe a quelle di tutte le altre parti esterne; il progetto prevede l'uso di materiali antisdrucchiolo per i gradini ed il miglioramento della raccolta delle acque meteoriche mediante opportune pendenze e caditoie. Durante il giorno pertanto le scale saranno illuminate dalla luce naturale e il loro percorso visibile dall'alto riducendo così notevolmente i problemi di sicurezza per i pedoni che le utilizzano. Dal punto di vista della manutenzione le pareti saranno trattate, come tutte le altre del tunnel, con vernici fotocatalitiche che con le loro proprietà autopulenti ridurranno gli effetti dell'imbrattamento e dello smog. Di notte le scale fruiranno dell'illuminazione predisposta su tutta l'area oltre che di lampade segnapasso a LED che, pur con bassi consumi consentono una visione nitida del percorso.

Anche per quanto riguarda le scale sul lato ovest del sottopasso, la cui configurazione non viene modificata in pianta, vengono quindi proposti gli stessi interventi di riqualificazione e la eliminazione dei casotti cui si sostituiscono parapetti e muri bassi, ad eccezione delle parti adiacenti il muro delle ferrovie che rimane invariato e per il quale si considera soltanto, per motivi di sicurezza, la sostituzione del grigliato metallico che sovrasta il muro stesso in quanto quello esistente è molto degradato.

Sul lato nord del sottopasso, verso via Roma ed all'incrocio con via Ferrovia, si confermano le previsioni del progetto definitivo secondo cui si accede alla quota della passerella di attraversamento pedonale mediante una rampa a cielo aperto articolata in quattro tratti paralleli con accesso lungo via Ferrovia in posizione agevole sia per chi proviene dalla stazione Ferroviaria che per chi proviene da via Roma. A questi ultimi si consente di attraversare via Ferrovia in posizione meno disagiata e con buona visibilità.

Viene inoltre migliorata la percorribilità pedonale sul lato ovest di via Roma ed il collegamento pedonale fra i due lati in modo che il pedone da e verso via Ferrovia possa scegliere se attraversare su questa o recarsi in via Roma costeggiando la recinzione della ferrovia che sarà dotata di marciapiedi e rampette per i disabili con un percorso quindi totalmente protetto.

Tutto ciò è reso possibile con l'ampliamento del raggio di curvatura in uscita dall'inversione ad U. Infatti quest'ultimo viene incrementato dagli attuali m. 2,77 a m. 4,50 pur con l'aggiunta del marciapiedi, attualmente non presente.

Sempre ai fini della sicurezza complessiva per gli utenti viene prevista la sostituzione dei parapetti che delimitano le passerelle pedonali nel tunnel e di quelli che delimitano la viabilità di superficie rispetto alle rampe veicolari di accesso al sottopasso.

Viene inoltre prevista la collocazione di un sistema di videosorveglianza nel sottopasso e, sia al suo interno che al suo esterno, di lampade a Led sufficienti a consentire una adeguata luminosità sia dei percorsi veicolari che di quelli pedonali con minima incidenza sui costi di gestione e sui consumi energetici. Questi ultimi verranno ridotti anche in funzione dell'uso, sia per le pareti che per le pavimentazioni veicolari e pedonali, di materiali FOTOCATALITICI che renderanno stabili le condizioni di riflessione luminosa delle superfici trattate, mantenendo intatte nel tempo le condizioni di visibilità complessive, oltre che tutti gli altri parametri ambientali che incidono sulla sicurezza degli utenti.

Vengono infine posti in atto una serie di interventi strutturali, che saranno descritti nei successivi capitoli e negli elaborati specialistici, e che riguardano le paratie di sostegno delle nuove rampe, la sostituzione del solaio carrabile di via Jemma con solaio pedonale, la riparazione delle le membrature in c.a. degli anni 70 che sostengono gli impalcati presenti su via Jemma e via Roma. L'insieme delle soluzioni prescelte ci fa ritenere raggiunti in pieno gli obiettivi indicati dall'Amministrazione e che già nella relazione del progetto preliminare venivano considerati come prioritari:

- Sicurezza dei pedoni
- Abbattimento delle barriere architettoniche
- Salubrità (smog e rumori)
- Sicurezza dei veicoli
- Adeguamento impianto pubblica illuminazione
- Abbattimento delle spesa energetica e dei costi di manutenzione
- Eliminazione del degrado urbano e delle sue cause

Gli interventi per raggiungere tale obiettivo sono concentrati sul lato est del sottopasso.

E' infatti in quest'area che le condizioni attuali consentono di intervenire in modo efficace. A partire dall'accesso sud, sul lato orientale di via Jemma è prevista infatti la già descritta costruzione di una rampa che costeggia il sottopasso veicolare, a cielo aperto e con un percorso rettilineo interrotto soltanto dai pianerottoli di sosta previsti dalla normativa in base alle pendenze.

Nel caso specifico sono state previste delle rampe brevi (inferiori ai 10 m. di lunghezza) che consentono, secondo la normativa vigente, di applicare una pendenza del 9% su tutto il percorso. La rampa è costeggiata da un parapetto con doppio corrimano e con un disegno delle campiture che, pur conservando un certa trasparenza, si caratterizza per la presenza di pannelli trapeziodali, in alto ed in basso, che mediano in qualche modo il contatto con il traffico veicolare. Questa proporzione fra i pieni ed i vuoti rappresenta infatti una giusta soluzione rispetto ad una parapetto a ringhiera, troppo libero e quindi senza filtri visivi, ed un pannello pieno che sarebbe di impedimento anche per i per problemi connessi alla sicurezza.

Il percorso al di sotto del tunnel è in pendenza soltanto nel tratto iniziale e finale, per la parte cioè che corrisponde al dislivello attualmente compensato con gli ultimi gradini delle scale esistenti.

Si sviluppa quindi orizzontalmente per tutto il tratto centrale, alla stessa quota attuale, non modificabile in quanto relazionata all'altezza dell'intradosso dell'impalcato. Il parapetto si sviluppa con la stessa configurazione anche in questa zona e fino all'uscita sul lato opposto.

L'uscita dal sottopasso sul lato di via Roma, dove non è stato possibile attuare la stessa soluzione di via Jemma non potendosi ridimensionare la corsia est di via Roma, si sviluppa nell'area ceduta dalle Ferrovie, con una serie di rampe parallele la cui lunghezza è dettata dalle stringenti condizioni al contorno costituite dai muri di sostegno dell'impalcato ferroviario, dall'edificio delle Ferrovie dello Stato, dalla viabilità esistente. Le pendenze, anche qui essendo tutte le rampe, ad eccezione della prima, inferiori ai dieci metri sono comprese fra il 9 ed il 10% in funzione della loro lunghezza secondo l'interpolazione prevista dalla norma.

Inoltre è stata tenuta in grande considerazione la scelta dei materiali e da utilizzare per i pavimenti, le finiture, gli impianti.

Gli obiettivi, già indicati nella parte introduttiva generale, sono costituiti:

- dalla sicurezza degli utenti, anche in ordine alla salubrità;
- dalla durabilità dei materiali sia rispetto all'intensità dell'uso che di eventuali episodi di vandalismo;
- dai risparmi energetici e gestionali.

Ciascun materiale, impianto o finitura è stato prescelto sulla base di questi parametri.

Per quanto riguarda le pavimentazioni, sia carrabili che pedonali, e le finiture delle pareti vengono proposti prodotti ecoattivi in grado di ridurre, mediante la fotocatalisi, gli inquinanti nell'aria e di esercitare azioni antibatteriche, antimuffa ed antisporcamento.

I rivestimenti ecoattivi fotocatalitici abbattano gli inquinanti dell'aria attraverso il processo della fotocatalisi, che si attiva grazie all'azione combinata della luce (solare o artificiale) e dell'aria. Questi due elementi innescano un forte processo ossidativo che porta alla decomposizione e trasformazione in sostanze innocue (sali minerali e calcare) degli inquinanti organici e inorganici che entrano a contatto con superfici trattate con rivestimenti fotocatalitici. Le superfici fotocatalitiche garantiscono una trasformazione delle concentrazioni totali arrivando anche a ridurre del 80% l'inquinamento prodotto dal transito di veicoli leggeri e pesanti. Per quanto riguarda specificamente la pavimentazione cementizia fotocatalitica da utilizzare per il manto del tunnel e delle rampe carrabili essa viene realizzata secondo la tecnologia FOTOFLUID, con prodotti ecoattivi sviluppati con tecnologia PPS (Proactive Photocatalytic System) che utilizza la scienza dei nanocomponenti per ottenere le migliori proprietà fotocatalitiche, particolarmente efficiente in per i Tunnel.

La sue principali proprietà e vantaggi sono costituiti da:

1. Durata maggiore della pavimentazione (triplo rispetto all' asfalto)
2. Maggiore aderenza rispetto pavimentazioni in bitume
3. Maggiore resistenza ai sali disgelanti
4. Minor gradiente termico in periodi estivi
5. Nessuna emissione di gas in caso di incendio

Un elemento significativo ai fini della scelta di questo tipo di intervento è rappresentato anche dal fatto che il ripristino della viabilità può essere attuato in tempi brevi con rapida riapertura al traffico delle aree trattate. Inoltre il prodotto è applicabile con temperature ambientali più rigide rispetto agli standard di posa degli altri manti stradali.

L'intradosso degli impalcati ferroviari e le travi, così come tutte le pareti verticali, sia del tunnel, che delle scale e delle rampe, saranno trattati con idropittura fotocatalitica al Biossido di Titanio in grado di garantire i benefici e gli effetti sopra indicati anche per le pareti. Le rampe pedonali e le passerelle interne al tunnel saranno pavimentate con lastre autobloccanti in calcestruzzo vibrocompresso multistrato, con diversi formati rettangolari aventi dimensione base di 19 cm posate a secco su letto di sabbia, vibrocompattate con piastra e sigillate a secco con sabbia asciutta.

Altro elemento importante per la riqualificazione è costituito dal previsto rivestimento delle pareti laterali delle due passerelle pedonali che viene realizzato con pannelli particolarmente adatti per rivestimenti di sottopassi pedonali/carrabili, realizzati in acciaio porcellanato, e composti da pannelli realizzati in lamiera di acciaio decarburato (basso tenore di carbonio), sottoposti a trattamento di porcellanatura di tipo tradizionale con smalti acidoresistenti, montati in accostamento e fissati alla struttura secondaria portante mediante piastrine di aggancio in acciaio zincato.

Dal punto di vista estetico e materico la sua presenza è molto qualificante; è stato quindi collocato nella posizione più prossima ed a maggior contatto con i pedoni che attraversano il sottopasso migliorando la percezione di un ambiente che può diventare, per lo smog ed i rumori, molto ostile.

Si è prevista inoltre la possibilità di serigrafare alcuni pannelli con immagini in quadricromia ad alta definizione, anche fotografica, quindi con ottimo impatto estetico ed eventualmente con interventi grafici o informazioni di servizio (planimetrie, toponomastica, etc.).

Particolare attenzione è stata prestata al disegno ed alla scelta dei materiali per i parapetti. Ciò perché si tratta di un intervento molto incisivo su tutto il percorso in quanto interessa sia le rampe che le passerelle pedonali interne al sottopasso, sia la recinzione limitrofa ai percorsi carrabili superiori, sia la recinzione superiore delle scale di accesso al tunnel.

Si è ritenuto di definire un disegno che fosse unitario per tutte queste tipologie e che, in questa unitarietà, potesse adattarsi alle varie esigenze di resistenza, di fruibilità e di impatto estetico e funzionale. Come già accennato si è privilegiato un disegno che potesse coniugare la funzione di protezione e dissuasione ad una necessità di protezione visiva, anche se parziale, degli utenti che percorrono a piedi il sottopasso, rispetto ai veicoli.

Si ritiene di aver raggiunto questo risultato con un disegno in cui oltre ai montanti ed ai collegamenti con tubi metallici sono presenti due fasce trapezoidali, in acciaio inox, posti sulla fascia inferiore e su quella superiore del modulo. Quest'ultimo è caratterizzato dalla presenza di montanti obliqui su cui si innestano tre traversi di collegamento e le due fasce trapezoidali. Lo stesso modulo si articola in diverse soluzioni a seconda che sia installato sul percorso orizzontale o su quello inclinato delle rampe e lungo i tratti con i gradini sul lato ovest. La riqualificazione del sottopasso si completa con una adeguata illuminazione, sia delle superfici carrabili che di quelle pedonali, a 36 led monocromatici di potenza nel colore Cool White (6100K). All'interno del tunnel vengono applicate le stesse lampade sopra descritte in posizione tale da non influire con l'altezza del vano carrabile e da illuminare sia quest'ultimo che le passerelle pedonali.

In questa zona sono inglobate in un rivestimento di acciaio inox applicato in corrispondenza della passerella, che ha anche la funzione di copricavi in modo da evitare tracce o visioni disordinate dei cavi posati all'esterno.

Per migliorare la visibilità e la sicurezza della passerella pedonale questa illuminazione viene integrata con

lampade, sempre a LED, collocate in modo da emettere una luce radente sul piano di calpestio e sono incassate nella zoccolatura, in acciaio come il carter sull'intradosso del solaio.

Le strutture in progetto riguardano principalmente la passerella pedonale parallela all'impalcato ferroviario di via Jemma, le paratie di sostegno con funzione di contenimento dei fronti di scavo necessari a ricavare gli spazi per le rampe pedonali sulle vie Jemma e Roma e di spalla per la passerella pedonale ed i muri di sostegno sulle vie Jemma e Roma.

Le paratie di sostegno saranno realizzate lungo via Jemma e via Roma che consentiranno di ricavare uno spazio all'interno del terrapieno, attualmente sostenuto da un muro di sostegno che verrà parzialmente demolito, per ricavare una rampa di collegamento con l'imbocco al sottopasso; lungo via Roma la paratia sarà realizzata per consentire lo svuotamento del piano antistante all'edificio delle F.S. per la realizzazione delle rampe pedonali.

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

L'intervento di progetto contribuisce innanzitutto a migliorare la mobilità urbana e nella riduzione dell'impatto ambientale dell'intero sistema mobilità della città di Battipaglia.

In particolare è coerente con:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico 1.2.: - SVILUPPO DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo 1.2.2.: - Interventi strategici.

Attività: - 1.2.2.3. Mitigare l'effetto barriera dell'autostrada, della ferrovia e del fiume.

- ASSE 4: ACCESSIBILITA' E TRASPORTI.

Obiettivo Specifico 4.1.: - DECONGESTIONAMENTO DEL TRAFFICO CITTADINO

Obiettivo Operativo 4.1.1.: - Gestione mobilità e traffico;

Attività: - 4.1.1.1 Migliorare la gestione delle strade e del traffico;

Obiettivo Operativo 4.1.2.: - Adeguamento rete stradale;

Attività: - 4.1.2.1 Realizzare ulteriori attraversamenti dell'autostrada, del fiume e della ferrovia.

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

Il progetto ricade nell'ambito di intervento del PIU Europa della Città di Battipaglia e risulta pienamente coerente con le strategie del programma. In particolare rientra nel punto 3. Migliorare le condizioni abitative e di vita delle famiglie, con riduzione delle cause del disagio rendendo vivibile l'ambito individuato perseguendo la qualità, l'innovazione e la sostenibilità. in sintesi mediante azioni di natura innovativa e sperimentale, realizzare un ambito urbano vivibile e a basso impatto ambientale con l'innesto di nuovi servizi pubblici e privati per rivitalizzare la zona anche di sera. L'intervento è contiguo all'area interessata dal progetto portante del PIU.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P2.03

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Miglioramento sistema di accessibilità al Centro Integrato di Interscambio: Riqualificazione viale Barassi - Cr.1

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: nessuno

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	
Intervento completo su impianto esistente	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	
Superficie coperta	6.500,00 m ²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato di fatto intervento

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 650.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 650.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

6 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
X	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione della rotatoria nell'intersezione tra la SS 18 e viale Barassi, già prevista nel progetto della riqualificazione del viale Barassi, consentendo un agevole collegamento tra la SS 18 e la via Brodolini, da cui trae accesso il nodo di interscambio.

In base al livello di servizio richiesto il viale Barassi verrà successivamente ampliato e la strada di progetto avrà sezione trasversale di tipo C1 (ex CNR VI) con doppia carreggiata da 8.50 m (due corsie da 3.50 m per senso di marcia, affiancate da banchine di 0.75 m ciascuna), separata da spartitraffico di larghezza pari a 1.50 m e marciapiedi su entrambi i lati della strada di larghezza pari a 3.00 m.

In questa prima fase progettuale non è prevista la realizzazione dei sottoservizi di cui sarà dotato il viale Barassi in futuro; gli stessi potranno essere agevolmente realizzati successivamente senza compromettere le opere che si intendono ora realizzare, poiché essi potranno agevolmente essere collocati nell'ampio spazio a verde esistente ai margini della rotatoria sul lato destro del viale Barassi in direzione della SS 18.

Infine, la realizzazione della rotatoria nell'intersezione tra la SS 18 e viale Barassi, permetterà successivamente, lungo viale Barassi, in corrispondenza degli incroci con via Salvator Rosa e via Velia, la realizzazione di 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.

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

L'intervento costituisce una misura strategica, sinergica ed integrata allo scenario di valorizzazione del tessuto urbano e delle condizioni di sviluppo e di crescita economica configurato nel DOS. La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte al miglioramento della mobilità urbana ed alla riduzione dell'impatto ambientale del sistema mobilità.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico 1.3.: - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo 1.3.1.: - Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani

- ASSE 4: ACCESSIBILITA' E TRASPORTI.

Obiettivo Specifico 4.3.: - CROCEVIA NEI SISTEMI DI TRASPORTO D'AREA VASTA.

Obiettivo Operativo 4.3.1.: - Accessibilità.

Attività: - 4.1.3.5 Garantire una buona accessibilità al centro d'interscambio.

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

Progetto portante del PIU' EUROPA della Città di Battipaglia è il "Centro integrato d'interscambio modale per il trasporto delle persone ed opere complementari", ubicato a ridosso della stazione ferroviaria di Battipaglia, tra il fascio dei binari, via Brodolini e via Rosa Jemma.

Il progetto di riqualificazione e ampliamento di viale Barassi ha come obiettivo fondamentale il suo adeguamento funzionale, essendo lo stesso il naturale prolungamento di via Brodolini fino all'intersezione con la Strada Statale 18 e che a sua volta collega lo svincolo autostradale di Battipaglia con il Cilento. Detto intervento prevede anche la riqualificazione urbana delle aree a ridosso di viale Barassi, quali cerniere tra la strada stessa e lo stadio Pastena da un lato e gli abitati ubicati tra la S.S. 18 e via Salvator Rosa. Con l'occasione tale importante arteria di collegamento sarà anche dotata di tutti i sottoservizi necessari (di cui è al momento sprovvista), con particolare riferimento alla rete di smaltimento delle acque bianche e nere, all'impianto di pubblica illuminazione ed alla rete della fibra ottica.

Pertanto tale intervento risulterà coerente con gli obiettivi strategici del programma PIU Europa, consentendo un adeguato collegamento tra la viabilità interferente con il Centro Integrato di Interscambio, la zona industriale di Battipaglia e la S.S. 18.

Nello specifico, si evidenzia infine che l'intervento (Cr.1) che viene proposto, pur essendo relativo alla sola realizzazione della rotatoria nell'intersezione tra la SS 18 e viale Barassi, sarà perfettamente compatibile con gli obiettivi sopra descritti, a cui l'intero progetto di riqualificazione e ampliamento di viale Barassi si propone in futuro di pervenire.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento è coerente con lo Strumento Urbanistico Generale e gli strumenti urbanistici attuativi.

L'intervento proposto, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, si rapporta con strumenti di Area Vasta a rilevanza sovra comunale.

Si rileva infatti l'integrazione della proposta:

- con gli indirizzi strategici del P.T.R. con riferimento alla "Riqualificazione e messa a norma delle città";

- con gli assi strategici di cui al "Quadro Strategico" del P.T.C.P. con riferimento allo "Sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale, al fine di assecondare la riarticolazione urbana, di ridurre le difficoltà di accesso ai servizi e alle risorse e di ridurre l'impatto ambientale del traffico e delle infrastrutture.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento P3.01

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Miglioramento sistema di accessibilità al Centro Integrato di Interscambio: Riqualificazione viale Barassi - Cr.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: nessuno

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	
Intervento completo su impianto esistente	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	
Superficie coperta	12.500,00 m ²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato di fatto intervento

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

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	€ 2.900.000,00
Sostegno retrospettivo	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 2.900.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

9 mesi

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
X	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
X	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento

Il progetto prevede la riqualificazione del viale Barassi, per consentire un agevole collegamento tra la SS 18 e la via Brodolini ed accedere al nodo di interscambio, proseguendo l'intervento di realizzazione della rotatoria nell'intersezione con la SS 18 (Cr.1).

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 doppia carreggiata da 8.50 m (due corsie da 3.50 m per senso di marcia, affiancate da banchine di 0.75 m ciascuna), separata da spartitraffico di larghezza pari a 1.50 m e marciapiedi su entrambi i lati della strada di larghezza pari a 3.00 m.

In questa seconda fase progettuale verrà prevista la realizzazione dei seguenti sottoservizi:

- Collettore rete acque bianche
- Tratto rete idrica
- Impianto di pubblica illuminazione e predisposizione fibre ottiche.

Infine, lungo viale Barassi, in corrispondenza degli incroci con via Salvator Rosa e via Velia, saranno realizzate due 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.

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

L'intervento costituisce una misura strategica, sinergica ed integrata allo scenario di valorizzazione del tessuto urbano e delle condizioni di sviluppo e di crescita economica configurato nel DOS. La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte al miglioramento della mobilità urbana ed alla riduzione dell'impatto ambientale del sistema mobilità.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico 1.3.: - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo 1.3.1.: - Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani

- ASSE 4: ACCESSIBILITA' E TRASPORTI.

Obiettivo Specifico 4.3.: - CROCEVIA NEI SISTEMI DI TRASPORTO D'AREA VASTA.

Obiettivo Operativo 4.3.1.: - Accessibilità.

Attività: - 4.1.3.5 Garantire una buona accessibilità al centro d'interscambio.

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

Progetto portante del PIU' EUROPA della Città di Battipaglia è il "Centro integrato d'interscambio modale per il trasporto delle persone ed opere complementari", ubicato a ridosso della stazione ferroviaria di Battipaglia, tra il fascio dei binari, via Brodolini e via Rosa Jemma.

Il progetto di riqualificazione e ampliamento di viale Barassi ha come obiettivo fondamentale il suo adeguamento funzionale, essendo lo stesso il naturale prolungamento di via Brodolini fino all'intersezione con la Strada Statale 18 e che a sua volta collega lo svincolo autostradale di Battipaglia con il Cilento. Detto intervento prevede anche la riqualificazione urbana delle aree a ridosso di viale Barassi, quali cerniere tra la strada stessa e lo stadio Pastena da un lato e gli abitati ubicati tra la S.S. 18 e via Salvator Rosa. Con l'occasione tale importante arteria di collegamento sarà anche dotata di tutti i sottoservizi necessari (di cui è al momento sprovvista), con particolare riferimento alla rete di smaltimento delle acque bianche e nere, all'impianto di pubblica illuminazione ed alla rete della fibra ottica.

Pertanto tale intervento risulterà coerente con gli obiettivi strategici del programma PIU Europa, consentendo un adeguato collegamento tra la viabilità interferente con il Centro Integrato di Interscambio, la zona industriale di Battipaglia e la S.S. 18.

Nello specifico, si evidenzia infine che l'intervento (Cr.1) che viene proposto, pur essendo relativo alla sola realizzazione della rotatoria nell'intersezione tra la SS 18 e viale Barassi, sarà perfettamente compatibile con gli obiettivi sopra descritti, a cui l'intero progetto di riqualificazione e ampliamento di viale Barassi si propone in futuro di pervenire.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento è coerente con lo Strumento Urbanistico Generale e gli strumenti urbanistici attuativi.

L'intervento proposto, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, si rapporta con strumenti di Area Vasta a rilevanza sovra comunale.

Si rileva infatti l'integrazione della proposta:

- con gli indirizzi strategici del P.T.R. con riferimento alla "Riqualificazione e messa a norma delle città";
- con gli assi strategici di cui al "Quadro Strategico" del P.T.C.P. con riferimento allo "Sviluppo, riorganizzazione e qualificazione della mobilità e dei trasporti pubblici in chiave intermodale, al fine di assecondare la riarticolazione urbana, di ridurre le difficoltà di accesso ai servizi e alle risorse e di ridurre l'impatto ambientale del traffico e delle infrastrutture.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.01

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Riqualificazione varie strade cittadine
INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	Ca. 10.000 mq
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X^(*)	^(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	€ 778.851,34
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 778.851,34

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

12 mesi (ultimato in data 07.11.2012)

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

	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

Descrizione dell'intervento

L'intervento ha interessato la riqualificazione e l'ammodernamento di varie strade del centro urbano, contigue all'area di intervento del centro integrato di interscambio. Gli interventi hanno riguardato il rifacimento del manto bituminoso, la realizzazione e la riqualificazione dei marciapiedi pedonali, la regimentazione delle acque meteoriche e la realizzazione di nuovi e più efficienti impianti di pubblica illuminazione.

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

La proposta d'intervento costituisce l'attuazione di alcuni degli obiettivi specifici del DOS ed in particolare tende a creare condizioni per la rigenerazione urbana oltre a rappresentare una condizione base per la promozione dell'inclusione sociale e dei servizi per la qualità della vita, rappresentando, nel contempo, una opportunità di sviluppo e crescita economica per l'intera collettività.

La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte alla riqualificazione degli spazi pubblici di relazione.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico: 1.3 - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo: 1.3.1 – Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.1 Completare la riqualificazione del centro città;

Attività : - 1.3.1.2 Risanare e riqualificare le aree dismesse;

Attività: - 1.3.1.3 Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani.

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

Intervento contribuisce a migliorare la funzionalità del P.P. ed è coerente con la scelta strategica "Battipaglia si fa bella"

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento di cui si tratta, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, oltre a relazionarsi con i programmi di sviluppo di Area Vasta a rilevanza sovra comunale, è con gli stessi coerente in quanto basato soprattutto sulla riqualificazione dell'esistente assetto.

Infatti, con il ricercare il consolidamento del ruolo di centralità del sistema Battipaglia-Eboli, si caratterizza:

- rispetto al P.T.R. nei riguardi del miglioramento della qualità insediativa, specie nelle aree in cui la pressione demografica è particolarmente evidente;

- rispetto al P.T.C.P. trova la sua coerenza con i potenziamento della dotazione e della qualità dei servizi alle famiglie ed alle attività produttive di rango urbano.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.02

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Completamento Piazza Aldo Moro

INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X^(*)	^(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE		
Sostegno retrospettivo	€ 1.108.076,25	
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 191.923,75	Spese sostenute ante 2007
Cofinanziamento privato		
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 1.300.000,00	

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

Intervento ultimato

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

	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

Descrizione dell'intervento

L'intervento ha riguardato i lavori di riqualificazione della Piazza Aldo Moro, luogo strategico del centro cittadino e sede della Casa Comunale, posta a ridosso della stazione ferroviaria e compresi nel progetto portante del PIU' Europa "A.1 – Centro integrato di interscambio".

In particolare sono stati effettuati lavori di riqualificazione ed ammodernamento della Piazza A. Moro, e delle strade limitrofe (Via Gramsci, Via Turati, e Via Trieste) strade strettamente connesse al centro cittadino ed all'area di Piazza Aldo Moro. Tali zone costituiscono la cerniera tra l'intervento previsto nell'area antistante lo scalo ferroviario (oggetto di altri interventi nell'ambito del PIU' Europa) ed il sistema viario carrabile e pedonale del centro città.

L'invaso è stato completamente ridisegnato ricollocando il monumento in una posizione centrale rispetto alla visuale della piazza ed è caratterizzata attraverso una pavimentazione policroma a disegni geometrici, intercalando forme regolari ad elementi curvi. Il tutto completato con la posa di nuove alberature e sedute che renderanno fruibile lo spazio da quanti risiedono nella zona, un percorso pedonale lo conetterà direttamente a via Italia.

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

La proposta d'intervento costituisce l'attuazione di alcuni degli obiettivi specifici del DOS ed in particolare tende a creare condizioni per la rigenerazione urbana oltre a rappresentare una condizione base per la promozione dell'inclusione sociale e dei servizi per la qualità della vita, rappresentando, nel contempo, una opportunità di sviluppo e crescita economica per l'intera collettività.

La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte alla riqualificazione degli spazi pubblici di relazione.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITÀ DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico: 1.3 - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTÀ.

Obiettivo Operativo: 1.3.1 – Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.1 Completare la riqualificazione del centro città;

Attività : - 1.3.1.2 Risanare e riqualificare le aree dismesse;

Attività : - 1.3.1.3 Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani.

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

L'intervento è pienamente coerente con l'ambito di azione strategico previsto dal programma PIU Europa della Città di Battipaglia.

In particolare la riqualificazione della area ubicata nel centro cittadino, a ridosso della stazione ferroviaria, rappresenta la naturale prosecuzione ed il completamento dei lavori di riqualificazione urbana già previsti dal "Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone ed opere complementari", progetto portante del PIU Europa Città di Battipaglia.

Le opere previste contribuiscono a 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.

Le aree interessate dall'intervento sono baricentriche rispetto all'ambito d'intervento del PIU.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.03

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: COMPLETAMENTO PALESTRA RIONE SCHIAVO

INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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: nessuno

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	
Intervento completo su impianto esistente	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	6.700 m ²
Superficie coperta	3.300 m ²
Volumetria (esistente)	45.000 m ²
Volumetria di progetto	1.500 m ²

Stato di fatto intervento

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X (*)	(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	€ 812.545,59
Cofinanziamento pubblico altre fonti	894.093,62
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 1.706.639,21

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

39 mesi (già realizzato)

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento

L'intervento ha avuto ad oggetto "il completamento della Palestra Rione Schiavo" della città di Battipaglia. Con tale intervento è stato possibile completare e rendere funzionale una struttura oggi dedicata ad impianto sportivo coperto (basket e pallavolo) ma anche per eventi di spettacolo e manifestazioni sportive di varia natura.

L'impianto prevede circa 2.000 posti a sedere, con sale stampe, spogliatoi atleti e arbitri, bar e uffici e n° 4 ascensori. La volumetria realizzata nell'ambito del completamento è consistita nelle biglietterie, alcuni vani deposito, e i locali tecnologici per la cabina di trasformazione e i locali caldaia.

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

L'intervento di progetto contribuisce innanzitutto a migliorare la mobilità urbana e nella riduzione dell'impatto ambientale dell'intero sistema mobilità della città di Battipaglia.

In particolare è coerente con:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

* Obiettivo Specifico 1.2.: - SVILUPPO DELLA CITTA'.

* Obiettivo Operativo 1.2.2.: - Interventi strategici

* azione 1.2.2.4. Realizzare strutture idonee attrezzate per manifestazioni temporanee all'aperto e per i mercati giornalieri e settimanali.

* Obiettivo Specifico 1.3.: - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELL'ABITARE.

* Obiettivo Operativo 1.3.2.: - Aree acquisite all'uso pubblico in percentuale alle aree riqualificate e recuperate.

* azione 1.3.3.1. Realizzare spazi di quartiere per mercati e manifestazioni all'aperto

ASSE 2: QUALITA' DELLA VITA E PROMOZIONE CULTURALE.

* Obiettivo Specifico 2.2.: - RINNOVAMENTO CULTURALE E TEMPO LIBERO.

* Obiettivo Operativo 2.2.3.: - FAVORIRE LE ATTIVITA' SPORTIVE E RICREATIVE

* azione 2.2.3.1 incrementare gli spazi aperti di quartiere da utilizzare per attività sportive e ricreative.

* azione 2.2.3.2 Sostenere e stimolare le locali associazioni sportive

* azione 2.2.3.3 Promuovere e supportare spettacoli ed eventi sportivi

* azione 2.2.3.4 Razionalizzare la gestione di strutture sportive.

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

Il progetto è interno all'ambito di intervento del PIU Europa della Città di Battipaglia e risulta pienamente coerente con le strategie del programma. In particolare rientra nel punto 3. Migliorare le condizioni abitative e di vita delle famiglie, con riduzione delle cause del disagio rendendo vivibile l'ambito individuato perseguendo la qualità, l'innovazione e la sostenibilità. in sintesi mediante azioni di natura innovativa e sperimentale, realizzare un ambito urbano vivibile e a basso impatto ambientale con l'innesto di nuovi servizi pubblici e privati per rivitalizzare la zona anche di sera.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.04

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: COMPLETAMENTO CASA COMUNALE – IMPIANTI TECNOLOGICI – OPERE EDILI

INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: **SI**

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	X
Lotto intermedio - funzionale	

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	4.200 m²
Superficie coperta	2.890 m²
Volumetria (esistente)	61.800 m³
Volumetria di progetto	61.800 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	
Sostegno retrospettivo	€ 5.380.000,00
Cofinanziamento pubblico altre fonti	€ 2.000.000,00
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 7.380.000,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

Lavori ultimati

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

☐	- riqualificazione ambientale,
X	- rigenerazione economica e sociale;
☐	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
☐	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
☐	- diffusione della legalità e la sicurezza
☐	- diminuzione della disoccupazione
☐	- sviluppo economico
☐	- rafforzamento del sistema produttivo

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

☐	-
☐	-
☐	-

Descrizione dell'intervento:

L'intervento è finalizzato al completamento della Casa Comunale sita al centro del Comune di Battipaglia, in Piazza A. Moro. Tale edificio, architettonicamente si colloca tra le opere appartenenti al periodo fascista. Nei primi anni 90, è stato oggetto di consistenti interventi strutturali e di consolidamento, a seguito dell'evento sismico del 23 novembre del 1980. I lavori oggetto di questa scheda, sono invece mirati a dotare l'edificio di impianti e opere edili di completamento e di dettaglio, al fine di riportarlo alla sua funzione originaria di Casa Comunale.

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

L'intervento risulta coerente con l'obiettivo specifico della rigenerazione urbana che si inquadra nelle azioni di recupero, valorizzazione e rivitalizzazione del centro-città.

Riguardo alle priorità strategiche previste dal DOS, si rileva la coerenza:

- con l'Asse 1 – Qualità urbana e del territorio e l'Asse 5 – Governance e capacità istituzionale;
- con il seguente punto di coerenza 1.3.2.1 – Promuovere l'architettura contemporanea e la qualità dell'edilizia pubblica.

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

L'intervento risulta essere compreso nell'area del PIU e risponde alle indicazioni delle linee di indirizzo regionali per le quali il programma è finalizzato al "miglioramento delle condizioni di benessere dell'abitare nella città" attraverso il recupero, e/o riutilizzo, e/o adeguamento/completamento per la fruizione pubblica, di edifici suscettibili di degrado, che migliorino la qualità dei servizi all'intera collettività.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.05

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: RIQUALIFICAZIONE CAMPO COMUNALE "L. PASTENA"
INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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: nessuno

SEZIONE II: DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Intervento completo	
Intervento completo su impianto esistente	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	
Superficie coperta	7.550,85 m ²
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato di fatto intervento

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X (*)	(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	€ 654.367,26
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 654.367,26

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

13 mesi (già realizzato)

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

X	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
X	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

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

	-
	-
	-

Descrizione dell'intervento

Il complesso sportivo "Luigi Pastena" ubicato in Battipaglia (SA) alla via Velia, è una struttura Comunale realizzata per far fronte alle esigenze sportive e calcistiche della cittadinanza; in particolare, dal prossimo anno, il campo sarà utilizzato per lo svolgimento del Campionato di serie "D" e dai relativi Campionati del settore giovanile. L'impianto oltre essere un elemento fondamentale finalizzato alla pratica sportiva, costituisce luogo complementare alla rivalutazione del contesto urbano, sociale e quindi ambientale. Negli anni, l'impianto aveva perduto parte di quelle caratteristiche di funzionalità richieste per l'attività sportiva a causa della scarsa manutenzione degli impianti tecnologici. Pertanto, nell'ambito di un più completo programma di riqualificazione si è deciso di avviare i lavori di rifacimento del campo di gioco mediante la posa in opera del manto in erba artificiale in conformità ai dettami del regolamento della Lega Nazionale Dilettanti. A completamento del recupero funzionale dell'impianto sportivo, si è migliorata la qualità del terreno di gioco mediante la realizzazione di un campo di gioco con manto erboso artificiale di ultima generazione pertanto il presente progetto si riferisce all'individuazione degli interventi a farsi per detta realizzazione ivi comprese tutte quelle opere necessaria al pieno rispetto normativo.

Il nuovo campo di gioco completamente in erba artificiale ha le seguenti dimensioni in pianta di mt. 103,70 x 63,21 oltre il campo di destinazione di mt. 3,50 sul lato corto e di mt. 2,50 sul lato lungo, dove tali ingombri consentono lo svolgimento di gare a livello di lega professionisti di serie "C" come specificato nel regolamento L.N.D. Anche le ulteriori fasce sino alla pista di atletica leggera ove sono stati messi in opera gli impianti di servizio quali il drenaggio e impianto di irrigazione saranno completate con erba sintetica con altezza minore rispetto a quella del campo di gioco.

Secondo i dettami del Regolamento entrato in vigore il 12 gennaio 2011 "Regolamento LND Professional", gli elementi basilari per la preparazione del progetto di un campo da calcio con tappeto in erba artificiale sono di seguito elencati:

- Caratteristiche prestazionali con test specifici da effettuarsi sia in laboratorio e sul campo.
- Identificazione dei requisiti tecnici di base richiesti per manti in erba artificiale.
- Identificazione dei requisiti tecnici di base obbligatori richiesti per i materiali da intaso di stabilizzazione e intaso prestazionale (sabbia silicea, granuli di gomma, granuli organici etc.).
- Descrizione delle opere di preparazione dei sottofondi.
- Tipologie dei sottofondi.
- Manto in erba artificiale.

Tipologie degli intasamenti.

REQUISITI DI PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELL' IMPIANTO SPORTIVO

Norme e regolamenti di riferimento per la programmazione e la progettazione degli impianti sportivi si esprimono in merito alle seguenti categorie di requisiti:

- Requisiti di localizzazione e di accessibilità.
- Requisiti di sicurezza e agibilità.
- Requisiti di sicurezza statica e di sicurezza agli incendi.
- Requisiti di benessere ambientale e igiene.
- Requisiti di manutenzione e gestione.
- Requisiti di funzionalità e praticabilità delle attività sportive.
- Requisiti di visibilità e buona fruizione dello spettacolo sportivo.

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

L'intervento di progetto contribuisce innanzitutto a migliorare la mobilità urbana e nella riduzione dell'impatto ambientale dell'intero sistema mobilità della città di Battipaglia.

In particolare è coerente con:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

* Obiettivo Specifico 1.2.: - SVILUPPO DELLA CITTA'.

* Obiettivo Operativo 1.2.2.: - Interventi strategici

* azione 1.2.2.4. Realizzare strutture idonee attrezzate per manifestazioni temporanee all'aperto e per i mercati giornalieri e settimanali.

* Obiettivo Specifico 1.3.: - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELL'ABITARE.

- * Obiettivo Operativo 1.3.2.: - Aree acquisite all'uso pubblico in percentuale alle aree riqualificate e recuperate.
 - * azione 1.3.3.1. Realizzare spazi di quartiere per mercati e manifestazioni all'aperto
- ASSE 2: QUALITA' DELLA VITA E PROMOZIONE CULTURALE.
- * Obiettivo Specifico 2.2.: - RINNOVAMENTO CULTURALE E TEMPO LIBERO.
 - * Obiettivo Operativo 2.2.3.: - FAVORIRE LE ATTIVITA' SPORTIVE E RICREATIVE
 - * azione 2.2.3.1 incrementare gli spazi aperti di quartiere da utilizzare per attività sportive e ricreative.
 - * azione 2.2.3.2 Sostenere e stimolare le locali associazioni sportive
 - * azione 2.2.3.3 Promuovere e supportare spettacoli ed eventi sportivi
 - * azione 2.2.3.4 Razionalizzare la gestione di strutture sportive.

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

Il progetto è interno all'ambito di intervento del PIU Europa della Città di Battipaglia e risulta pienamente coerente con le strategie del programma. In particolare rientra nel punto 3. Migliorare le condizioni abitative e di vita delle famiglie, con riduzione delle cause del disagio rendendo vivibile l'ambito individuato perseguendo la qualità, l'innovazione e la sostenibilità. in sintesi mediante azioni di natura innovativa e sperimentale, realizzare un ambito urbano vivibile e a basso impatto ambientale con l'innesto di nuovi servizi pubblici e privati per rivitalizzare la zona anche di sera.

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.06

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Adeguamento passerelle ponte sul fiume Tusciano
INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X^(*)	(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	€ 284.400,64
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 284.400,64

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

6 mesi (ultimato in data 15.12.2010)

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

	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

Descrizione dell'intervento

L'intervento ha interessato la riqualificazione, l'ammodernamento, la messa in sicurezza e l'eliminazione delle barriere architettoniche del Ponte sul fiume Tusciano posto su una delle principali arterie cittadine, Via Roma. Gli interventi hanno riguardato l'adeguamento dell'esistente sede stradale alle vigenti disposizioni in materia di eliminazione delle barriere architettoniche, mediante la realizzazione di passerelle ciclopedonali, canalizzazione delle acque e la realizzazione di nuovi e più efficienti impianti di pubblica illuminazione.

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

La proposta d'intervento costituisce l'attuazione di alcuni degli obiettivi specifici del DOS ed in particolare tende a creare condizioni per la rigenerazione urbana oltre a rappresentare una condizione base per la promozione dell'inclusione sociale e dei servizi per la qualità della vita, rappresentando, nel contempo, una opportunità di sviluppo e crescita economica per l'intera collettività.

La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte alla riqualificazione degli spazi pubblici di relazione.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico: 1.3 - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo: 1.3.1 – Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.1 Completare la riqualificazione del centro città;

Attività : - 1.3.1.2 Risanare e riqualificare le aree dismesse;

Attività: - 1.3.1.3 Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani.

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

Intervento contribuisce a migliorare la funzionalità del P.P. ed è coerente con la scelta strategica "Battipaglia si fa bella"

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento di cui si tratta, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, oltre a relazionarsi con i programmi di sviluppo di Area Vasta a rilevanza sovra comunale, è con gli stessi coerente in quanto basato soprattutto sulla riqualificazione dell'esistente assetto.

Infatti, con il ricercare il consolidamento del ruolo di centralità del sistema Battipaglia-Eboli, si caratterizza:

- rispetto al P.T.R. nei riguardi del miglioramento della qualità insediativa, specie nelle aree in cui la pressione demografica è particolarmente evidente;

- rispetto al P.T.C.P. trova la sua coerenza con i potenziamento della dotazione e della qualità dei servizi alle famiglie ed alle attività produttive di rango urbano.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.

COMUNE DI BATTIPAGLIA
DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO STRATEGICO
PROGRAMMA PIU EUROPA

Scheda di Sintesi Intervento R.07

SEZIONE I: IDENTIFICAZIONE DELL'INTERVENTO

TITOLO PROGETTO: Manutenzione straordinaria marciapiedi in loc. Taverna
INTERVENTO:

Progetto retrospettivo: SI

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	X
Lotto funzionale (nel caso specificare)	

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

Dati dimensionali di massima dell'intervento

Superficie lotto	Ca. 4.000 mq
Superficie coperta	
Volumetria (esistente)	
Volumetria di progetto	

Stato della progettazione

Studio di fattibilità		
Progetto preliminare		
Progetto definitivo		
Progetto esecutivo		
In fase di realizzazione	X^(*)	(*) Completato

Costo dell'intervento

Il costo dell'intervento si intende onnicomprensivo, includendo spese tecniche, somme a disposizione, IVA etc.

Cofinanziamento pubblico FONDI UE	
Sostegno retrospettivo	€ 241.400,00
Cofinanziamento pubblico altre fonti	
Cofinanziamento privato	
COSTO TOTALE DELL'INTERVENTO	€ 241.400,00

Stima di massima dei tempi di realizzazione

Indicare i tempi attesi di realizzazione in mesi

8 mesi (lavori ultimati in data 19.07.2007)

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

	- riqualificazione ambientale,
	- rigenerazione economica e sociale;
	- riqualificazione e valorizzazione dei "waterfront";
X	- riorganizzazione e valorizzazione degli spazi urbani
	- potenziamento di sistemi di mobilità locale
	- diffusione della legalità e la sicurezza
	- diminuzione della disoccupazione
	- sviluppo economico
	- rafforzamento del sistema produttivo

Descrizione dell'intervento

L'intervento ha interessato la riqualificazione e l'ammodernamento del principale asse viario di uno dei quartieri maggiormente degradati di Battipaglia, Taverna, posto a ridosso del centro urbano e contiguo all'area di intervento del centro integrato di interscambio. Gli interventi hanno riguardato il rifacimento del manto bituminoso, la realizzazione e la riqualificazione dei marciapiedi pedonali, la regimentazione delle acque meteoriche e la realizzazione di nuovi e più efficienti impianti di pubblica illuminazione.

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

La proposta d'intervento costituisce l'attuazione di alcuni degli obiettivi specifici del DOS ed in particolare tende a creare condizioni per la rigenerazione urbana oltre a rappresentare una condizione base per la promozione dell'inclusione sociale e dei servizi per la qualità della vita, rappresentando, nel contempo, una opportunità di sviluppo e crescita economica per l'intera collettività.

La coerenza con le azioni e l'impatto strategico del DOS scaturisce dalla considerazione che le previsioni del medesimo documento impongono necessariamente soluzioni volte alla riqualificazione degli spazi pubblici di relazione.

In particolare si rileva la coerenza dell'intervento con gli orientamenti per le priorità strategiche previste nel DOS:

- ASSE 1: QUALITA' DELLA VITA URBANA E DEL TERRITORIO.

Obiettivo Specifico: 1.3 - MIGLIORI CONDIZIONI DI BENESSERE DELLA CITTA'.

Obiettivo Operativo: 1.3.1 – Riqualificazione della città.

Attività : - 1.3.1.1 Completare la riqualificazione del centro città;

Attività : - 1.3.1.2 Risanare e riqualificare le aree dismesse;

Attività: - 1.3.1.3 Recuperare, riqualificare e/o completare vuoti urbani suscettibili di degrado;

Attività : - 1.3.1.5 Migliorare la qualità degli spazi pubblici urbani.

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

Intervento contribuisce a migliorare la funzionalità del P.P. ed è coerente con la scelta strategica "Battipaglia si fa bella"

Interazione dell'intervento con altri programmi e strumenti

L'intervento di cui si tratta, per le sue specifiche caratteristiche e finalità, oltre a relazionarsi con i programmi di sviluppo di Area Vasta a rilevanza sovra comunale, è con gli stessi coerente in quanto basato soprattutto sulla riqualificazione dell'esistente assetto.

Infatti, con il ricercare il consolidamento del ruolo di centralità del sistema Battipaglia-Eboli, si caratterizza:

- rispetto al P.T.R. nei riguardi del miglioramento della qualità insediativa, specie nelle aree in cui la pressione demografica è particolarmente evidente;

- rispetto al P.T.C.P. trova la sua coerenza con i potenziamento della dotazione e della qualità dei servizi alle famiglie ed alle attività produttive di rango urbano.

Inoltre le azioni inerenti il miglioramento delle condizioni fisiche dei luoghi sono coerenti con la politica di coesione della CE, in particolare con la Comunicazione della Commissione Europea COM(2006)385 del 13.07.2006 avente ad oggetto: "La politica di coesione della città e degli agglomerati urbani alla crescita e all'occupazione all'interno delle Regioni", con la quale, per il periodo 2007-2013, la città assume un ruolo rilevante nel disegno di un futuro sostenibile e competitivo per l'intero sistema Europa.