



Dirigente del settore Governo del Territorio: Ing. Carmine Salerno

Sindaco: Dott.ssa Cecilia Francese

Assessore allo Sviluppo Urbano: Dott. Davide Bruno

**Linee di indirizzo
per la formazione del
P.U.M.S.
e del
BICIPLAN
della Città di
BATTIPAGLIA**

INDICE

Premessa	3
Contesto normativo europeo e nazionale	3
Analisi di Contesto	7
Analisi Demografica	9
Il sistema viario	13
Il trasporto ferroviario	14
I servizi di trasporto su gomma	17
Rete di ricarica per veicoli elettrici	17
Il trasporto delle merci	18
L'intervento PIU EUROPA: L'Intermodalità	18
Il sistema attuale di sosta e parcheggi	21
Domanda di mobilità: gli spostamenti interni ed esterni nell'area cittadina	21
Parco auto circolante	22
Qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera	24
Obiettivi del PUMS della città di Battipaglia	28
Dal PUMS al BICIPLAN	29
Obiettivi del BICIPLAN	31
Gli interventi previsti per le piste ciclabili	31

Premessa

Il sistema della mobilità urbana dovrebbe consentire a ciascuno l'esercizio del proprio diritto a muoversi, senza pesare, per quanto possibile, sulla collettività in termini di inquinamento atmosferico, acustico, congestione. In questa prospettiva le aree urbane devono svolgere un ruolo primario nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile. Infatti, è nelle aree urbane che gli aspetti ambientali, economici e sociali sono maggiormente interconnessi.

Il tema dell'accessibilità urbana e delle caratteristiche spaziali, organizzative e gestionali delle città per avere una mobilità in condizioni di sicurezza, efficienza ed autonomia da parte di qualsiasi cittadino è dirimente nella pianificazione del sistema della mobilità.

Il continuo aumento della mobilità di persone e merci provoca evidenti esternalità negative: inquinamento atmosferico e acustico, emissioni climalteranti, congestione urbana, consumo di suolo per la costruzione di infrastrutture. Il congestionamento del traffico sia urbano che extraurbano costituisce un'esperienza comune e generando ricadute sulla qualità della vita dei singoli e diseconomie sul sistema produttivo e sociale. Qualità dell'aria, rumore, congestione e sicurezza stradale, sono infatti le criticità che la pianificazione della mobilità deve oggi affrontare nella ricerca di soluzioni condivise.

Contesto normativo europeo e nazionale

La strategia dell'U.E. in materia di mobilità sostenibile attribuisce grande rilievo al tema della politica della mobilità urbana, intesa come componente di una strategia più complessiva per la gestione sostenibile delle città. L'obiettivo di tale strategia è, in sintesi, quello di migliorare la qualità e le prestazioni ambientali delle aree urbane in modo da assicurare agli abitanti delle città europee un ambiente di vita più sano in un complessivo quadro di sostenibilità economica e sociale. In ambito comunitario i Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) sono esplicitamente richiamati dai documenti di indirizzo della politica di settore ed in particolare nel Piano d'azione sulla mobilità urbana del 2009 (Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al comitato delle regioni nel quale la commissione indica, tra le azioni prioritarie, la sottoscrizione dei Piani Urbani per la Mobilità

Sostenibile (in inglese, SUMP, Sustainable Urban Mobility Plan).

Questo approccio alle tematiche della mobilità urbana, già prospettato nel Libro bianco sui trasporti (2001), è stato successivamente ripreso nel Libro verde: per una nuova cultura della mobilità urbana (2007), il Piano d'azione sulla mobilità urbana (2009) e il Libro bianco sui trasporti (2011). L'Unione Europea, inoltre, ha inteso raggiungere le istituzioni locali e i cittadini anche presentando i progetti e le iniziative intraprese dalle città attraverso un portale dedicato ai trasporti ed alla mobilità locale (European Local Transport Information Service: www.eltis.org)

Nell'accezione riconosciuta dalle Linee Guida ELTIS ("Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan" approvate nel 2014 dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea) e dal loro aggiornamento pubblicato come **seconda edizione delle linee guida europee nell'ottobre 2019**, un "*Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione*".

Le linee guida europee, inoltre, definiscono quale finalità principale di un PUMS quella di creare un sistema urbano dei trasporti che persegua almeno i seguenti obiettivi:

- migliorare l'accessibilità per tutti, senza distinzioni di reddito o status sociale;
- accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano;
- migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia;
- fattibilità economica, equità sociale e qualità ambientale.

A livello nazionale dopo che il Codice della Strada (D. Lgs n° 285/92 – art. 36) ha introdotto l'obbligo per i comuni con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, dell'adozione delle Piano Urbano del Traffico (PUT), la legge 24 novembre 2000, n. 340 "Disposizioni per la delegificazione di norme e per la semplificazione di procedimenti amministrativi ha introdotto i Piani Urbani della Mobilità (PUM): "Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane. A differenza dei PUT, i PUM sono volontariamente sviluppati da comuni e loro aree di riferimento con oltre 100.000 abitanti e si sviluppano in un orizzonte temporale di medio/lungo periodo. L'ultima generazione di piani della mobilità locali sono i cosiddetti **PUMS – Piani Urbani di Mobilità Sostenibile** i quali sono piani strategici che vengono costruiti sugli strumenti di pianificazione esistenti, come ad esempio i PUM. I PUMS tengono conto dei principi di integrazione, partecipazione e valutazione per soddisfare i bisogni di mobilità attuali e futuri degli individui, al fine di migliorare la qualità della vita nelle città e nei loro quartieri.

Il D.M. 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016,

n. 257”, in coerenza con quanto definito nell’allegato al Documento di economia e finanze 2017, affida alle Città metropolitane la definizione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS), avvalendosi delle linee guida definite nel sopracitato decreto, al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram. Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) nella definizione formulata nel Decreto MIT del 4 agosto 2017 « ... è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di mediolungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana - preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita - proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali». Risulta, quindi, evidente che gli approcci tradizionali alla mobilità urbana sono ormai superati e con il PUMS si è introdotto un nuovo concetto di mobilità che pone più enfasi sul coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, sul coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano integrando vari settori: trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, ecc. Il PUMS rappresenta anche uno strumento fondamentale per l’integrazione nelle politiche urbane, orientate alla “smart city”, di azioni non settoriali, proprie delle politiche urbane sostenute nel quadro europeo dello Sviluppo Urbano Sostenibile, che intende favorire azioni di contrasto ai cambiamenti climatici, produzione di energia pulita, prevenzione dai rischi, accessibilità nell’ottica dell’inclusione sociale ed economica, sicurezza e salute, affidando un nuovo ruolo alle comunità come attori dei processi di trasformazione urbana. Il PUMS è strumento ambizioso perché è uno strumento di pianificazione strategica che sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana e periurbana per migliorare l’accessibilità, realizzare un sistema di mobilità sostenibile, creare le infrastrutture e sviluppare i servizi. Il P.U.M.S. - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è uno strumento di pianificazione di nuova concezione, in grado di affrontare le sfide della mobilità moderna con le criticità tipiche delle aree urbane nella prospettiva di migliori vivibilità e sostenibilità. Il coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse, il coordinamento delle politiche e degli strumenti di piano tra settori (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, servizi sociali, salute, sicurezza, energia, etc.) così come l’accesso a finanziamenti innovativi per gli interventi di mobilità urbana rappresentano uno snodo fondamentale nelle strategie di pianificazione e un vantaggio competitivo per l’attribuzione dei fondi pubblici.

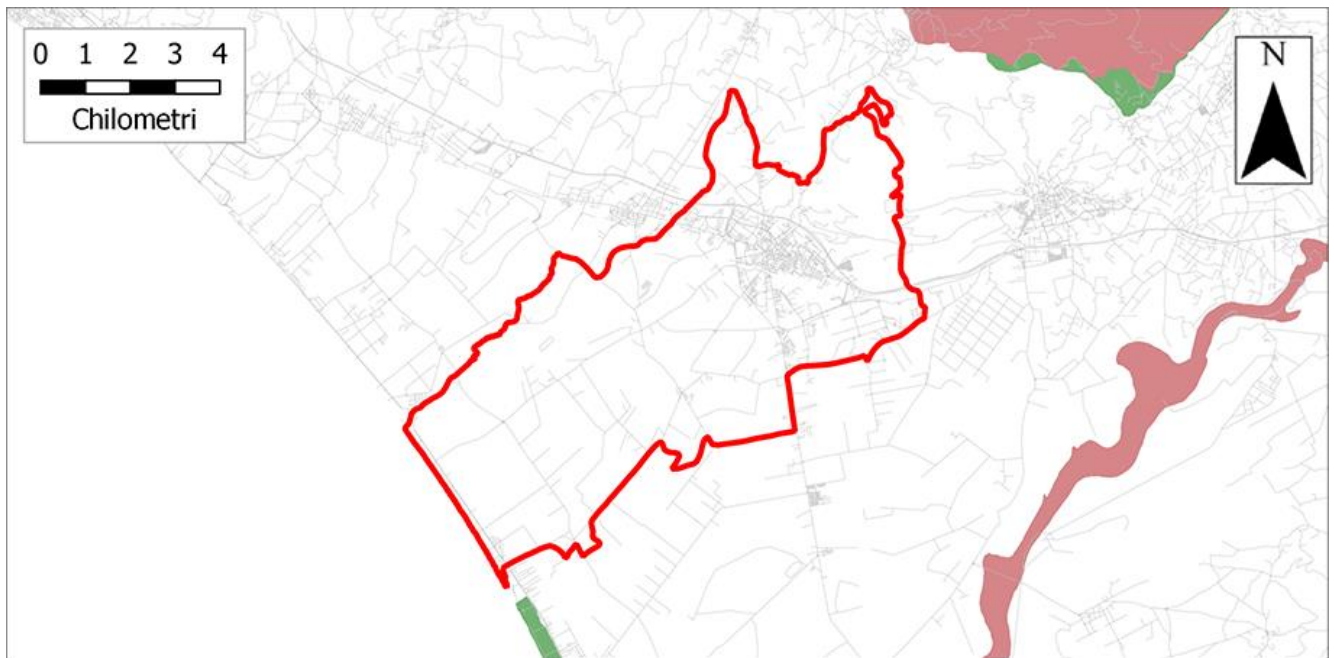
La strategia per risultare più efficace deve prevedere l’integrazione delle reti per la mobilità in più ampie azioni di riqualificazione/rigenerazione urbana e incremento della resilienza dei territori, anche attraverso la creazione di “infrastrutture verdi”, finalizzate alla salvaguardia del capitale naturale, alla creazione di connessioni ecologico-funzionali e alla riscoperta dei valori dei luoghi, in sintonia con il modello ormai consolidato delle “greenway”. Proprio per questo i temi del miglioramento della qualità della mobilità, dell’ambiente e della vita urbana diventano centrali nel Biciplan - Piano urbano della mobilità ciclistica, quale piano di settore del PUMS, introdotto dalla Legge n.2 dell’11 gennaio 2018 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” che rappresenta un atto fondamentale per l’avvio di una politica a sostegno della mobilità ciclabile, in particolare nelle aree turistiche e in quelle urbane e metropolitane. Tale norma non si ferma alla mobilità dolce ma costituisce anche un’importante svolta culturale, politica e tecnica per la gestione e la programmazione urbanistica del futuro assetto dei territori e delle aree urbane e metropolitane, con un orientamento che supera la dimensione settoriale relativa alla sola mobilità ciclabile, ed intende promuovere l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative al fine di migliorare l’efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l’attività turistica. L’integrazione dei temi della sostenibilità e del miglioramento della qualità della vita con tutti i sistemi di mobilità, ed in particolare con la mobilità dolce,

significa trapiantare il raggiungimento di molteplici benefici in termini di salute, coesione sociale e riqualificazione del territorio e del paesaggio, contribuendo a raggiungere l'obiettivo più generale di miglioramento della qualità della vita.

Analisi di Contesto

Battipaglia sorge a 72 m sopra il livello del mare, dista 25 km da Salerno e conta 50'780 abitanti con una superficie di 56,85 kmq per una densità abitativa di 905,7 abitanti per kmq. Il centro urbano occupa meno di un terzo della superficie comunale sviluppandosi intorno al punto di incontro di importanti assi di comunicazione: la SS 18, la SS 19, l'autostrada A3 e la linea ferroviaria Napoli – Potenza\Reggio Calabria. Il territorio comunale è limitato a ovest dal comune di Bellizzi, a est dal comune di Eboli, a sud dal comune di Capaccio e a nord dai comuni di Olevano e Montecorvino Rovella.

Il Piano Regolatore Generale vigente nel Comune di Battipaglia, dopo una laboriosa preparazione risalente agli inizi del 1970, è stato approvato con Decreto del Ministero del LL.PP. n. 1636 del 30/03/1972, e sostanzialmente rappresenta il primo vero strumento urbanistico della città. Siamo alla vigilia del passaggio alle Regioni delle competenze in materia urbanistica e quindi anche dell'approvazione del P.R.G. Sono passati cinque anni dall'approvazione della Legge Ponte n. 767 del 1967 che modificava ed integrava la legge urbanistica del 1942 e proprio in questi anni la città ha subito, in termini percentuali, il maggior numero di vani costruiti con l'edilizia peggiore che si potesse edificare. Fabbricati di sette, otto, nove e dieci piani che utilizzavano l'intera superficie del lotto senza regole e in completo dispregio della pianificazione controllata. Alla data di stesura del Piano, Battipaglia era una città di 31.200 abitanti (con 8.150 famiglie residenti) con 8.450 abitazioni esistenti (e 31.050 vani di cui il 91% occupati), con un indice di affollamento di circa 1 che denota un sostanziale equilibrio vani/abitanti. La città di Battipaglia, alla data di stesura del P.R.G., viveva un momento drammatico della sua pur breve storia, dovuto alla crisi occupazionale scoppiata tra il '68 ed il 1970 (alla data di stesura del PRG la popolazione non attiva rappresenta il 70% circa della popolazione residente) per la chiusura quasi contemporanea di alcuni stabilimenti di trasformazione dei prodotti agricoli. Tuttavia, il PRG vigente prevedeva, nell'arco di proiezione decennale, un incremento di popolazione di 12.029 abitanti che, sommato alla popolazione di 32.971 abitanti, censita al momento della sua formazione (1969), avrebbe portato al 1982 la popolazione totale a 45.000 abitanti. Ad un incremento di popolazione di 12.029 abitanti, il PRG giustificava un incremento di 21.604 vani. Al 31 dicembre 2019 la popolazione di Battipaglia consiste in 50'780 abitanti. Il PRG fissava lo sviluppo edilizio comunale lungo l'asse residenziale "Salerno-Battipaglia", il quale poteva sfruttare il complesso delle attrezzature di trasporto e comunicazione (costituito dalla SS 18, dalla Ferrovia e dall'autostrada); essendo però tale asse già pesantemente congestionato all'epoca di redazione del Piano, tale asse di sviluppo edilizio ha finito con l'essere un ulteriore aggravio per la città che con il Piano non è riuscita a trovare un valido sbocco alternativo per l'espansione residenziale. Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 273 del 30/12/2019 si è proceduto all'adozione del Preliminare di Piano Urbanistico Comunale e del Rapporto Preliminare/Documento di *scoping*, dando avvio al connesso procedimento di Valutazione Ambientale Strategica.



Il Comune di Battipaglia adotta il P.U.T. – PIANO URBANO del TRAFFICO con delibera n.11 del 9/2/2002 per effetto dell'art.36 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) che introduce l'obbligo di dotarsi del **PUT – Piano Urbano del Traffico** per tutti i Comuni che hanno una dimensione demografica superiore a 30.000 abitanti. Tanto è vero che il PUT rimane l'unico strumento adottato dal Comune relativamente agli aspetti della mobilità. Infatti, il PUT va inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo -mediante interventi di modesto onere economico- le criticità della circolazione; tali criticità potranno essere rimosse solo attraverso una pianificazione complessiva e con adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo. Nonostante il PUT sia uno strumento di pianificazione subordinato rispetto allo strumento urbanistico vigente (Piano Regolatore Generale), tuttavia il PUT stesso poteva introdurre eccezionalmente opere infrastrutturali che il PRG poteva recepire attraverso l'istituto della variante urbanistica nelle forme previste dalle norme in materia.

Per quanto attiene al sistema dei trasporti, la città è dotata di una stazione di elevata capacità collocata sulla linea che, provenendo da Napoli via Salerno, converge su Reggio Calabria e su Potenza. Per la rete viaria, Battipaglia è servita dall'autostrada A3, dalla SS 18 e dalla SS 19, che rappresentano i principali collegamenti della rete di trasporto a scala regionale e nazionale. In particolare:

- la strada statale n. 18 congiunge Battipaglia con Salerno in direzione nord-ovest e Reggio Calabria in direzione sud attraversando aree di notevole attrattività turistico-balneare;
- la strada statale n. 19 collega Battipaglia con Eboli in direzione est e Cosenza – Catanzaro verso sud;

A scala comprensoriale e locale Battipaglia è inserita in una rete di strade minori, a carattere provinciale, che ne assicurano la connessione con i comuni limitrofi. Il territorio comunale non è integralmente edificato, ma è costituito da una parte prevalentemente urbanizzata e da una larga zona a destinazione agricola ed industriale. Il Piano Generale del Traffico Urbano vigente si riferisce al centro abitato, delimitato con specifica delibera dall'Amministrazione Comunale ai sensi dell'art. 4 del Codice della Strada. Il centro abitato è suddiviso in tre parti dal fiume Tusciano e dai binari delle FS. Il fiume è valicabile attraverso via Campania, via Piave, via Clarizia e la Variante SS 18, mentre la ferrovia è superabile percorrendo via Germania, la

Variante SS 18 e il sottopasso di via Rosa Jemma; quest'ultimo è l'unico passaggio interno al centro abitato per gli spostamenti tra i quartieri a nord ed a sud della linea. Esiste, inoltre, un sovrappasso ferroviario posto al limite est del centro abitato che consente il collegamento con la zona industriale. Attraverso i tre ponti sul Tusciano si passa dal Centro alla zona Serroni. Essa è delimitata dal fiume, dall'autostrada e dallo svincolo autostradale. Per raggiungere da Serroni la vicina zona Belvedere bisogna percorrere o la rotonda di via Belvedere o il sottopasso dello svincolo autostradale in via Longo. A Nord dell'autostrada si trova la zona Serroni alto, accessibile dalla città attraverso un unico collegamento offerto dalla strada provinciale 136. Tale zona presenta un carattere prettamente residenziale ed è distinta da un disegno urbano alquanto irregolare, indice di una edilizia spontanea. Al limite ovest del centro abitato è ubicata la zona Belvedere. Essa è delimitata dallo svincolo autostradale, dall'autostrada, da via Belvedere e dal confine comunale che le compete. È essenzialmente un'area residenziale, tranne che per i fronti commerciali ubicati lungo via Belvedere. A Sud della ferrovia, attraversando il sottopasso, si arriva nella zona Rosa Jemma. Essa è costituita da tre quartieri: il quartiere Turco adiacente alla ferrovia, il quartiere Taverna Maratea e il quartiere Taverna delle Rose. Ha un carattere prevalentemente residenziale e presenta fronti commerciali lungo via Rosa Jemma, il centro direzionale Pastena all'uscita del sottopasso e il campo sportivo comunale vicino al quale sono ubicati alcuni dei principali uffici comunali. A sud della ferrovia ed a est della zona Rosa Jemma è ubicata la zona Industriale.

Analisi Demografica

L'andamento della popolazione è influenzato dal Saldo Naturale (che indica, in valore assoluto, la differenza tra i nati ed i morti registrati in un anno in un determinato territorio), ed il Saldo Migratorio (che indica, in valore assoluto, la differenza tra il numero degli immigrati e quello degli emigrati registrati in un anno in un determinato territorio). La tabella seguente riporta il dettaglio della variazione della popolazione residente al 31 dicembre di ogni anno. Vengono riportate ulteriori due righe con i dati rilevati il giorno dell'ultimo censimento della popolazione e quelli registrati in anagrafe il giorno precedente.

Anno	<i>Data rilevamento</i>	<i>Popolazione residente</i>	<i>Variazione assoluta</i>	<i>Variazione percentuale</i>	<i>Numero Famiglie</i>	<i>Media componenti per famiglia</i>
2001	31-dic	50.381	-	-	-	-
2002	31-dic	50.418	37	0,07%	-	-
2003	31-dic	50.791	373	0,74%	17.792	2,85
2004	31-dic	50.958	167	0,33%	17.279	2,95
2005	31-dic	50.868	-90	-0,18%	17.397	2,92
2006	31-dic	50.769	-99	-0,19%	17.494	2,9
2007	31-dic	50.948	179	0,35%	17.676	2,88
2008	31-dic	51.045	97	0,19%	17.931	2,85
2009	31-dic	50.963	-82	-0,16%	18.070	2,82
2010	31-dic	51.133	170	0,33%	18.241	2,8
2011 (1)	08-ott	51.144	11	0,02%	18.402	2,78
2011 (2)	09-ott	50.464	-680	-1,33%	-	-
2011 (3)	31-dic	50.450	-683	-1,34%	18.423	2,74
2012	31-dic	50.513	63	0,12%	18.663	2,7
2013	31-dic	50.812	299	0,59%	18.803	2,7

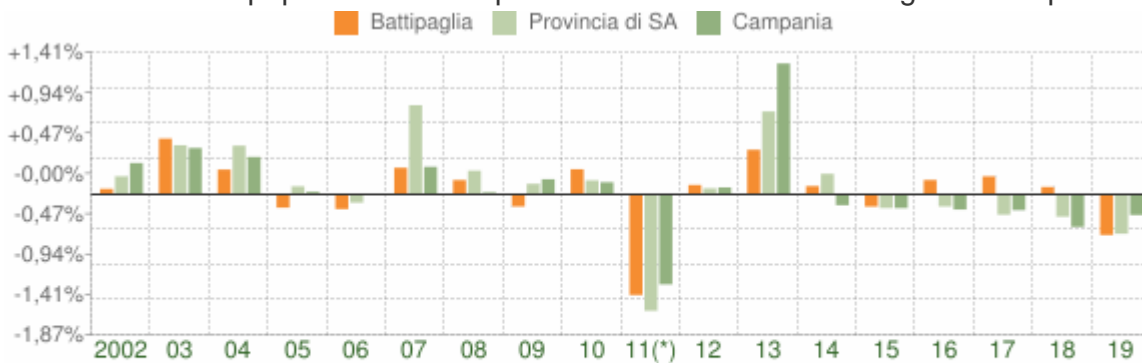
2014	31-dic	50.868	56	0,11%	18.948	2,68
2015	31-dic	50.786	-82	-0,16%	19.134	2,65
2016	31-dic	50.883	97	0,19%	19.364	2,63
2017	31-dic	51.005	122	0,24%	19.557	2,6
2018	31-dic	51.055	50	0,10%	19.759	2,57
2019	31-dic	50.780	-275	-0,54%	20.095	2,52

(¹) popolazione anagrafica al 8 ottobre 2011, giorno prima del censimento 2011.

(²) popolazione censita il 9 ottobre 2011, data di riferimento del censimento 2011.

(³) la variazione assoluta e percentuale si riferiscono al confronto con i dati del 31 dicembre 2010.

Le variazioni annuali della popolazione di Battipaglia espresse in percentuale a confronto con le variazioni della popolazione della provincia di Salerno e della regione Campania.

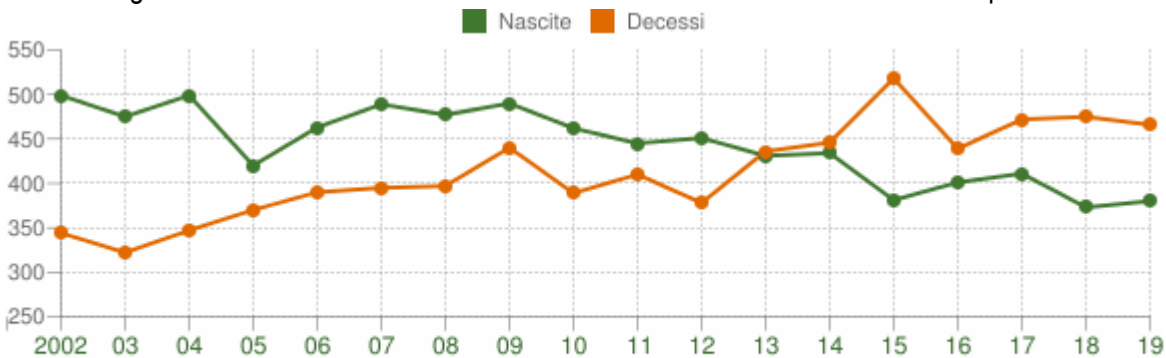


Variazione percentuale della popolazione

COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT al 31 dicembre di ogni anno - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

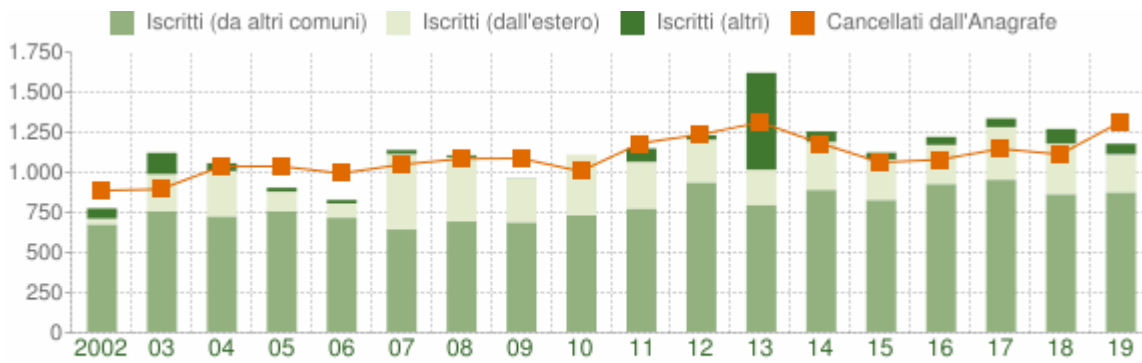
Il movimento naturale di una popolazione in un anno è determinato dalla differenza fra le nascite ed i decessi ed è detto anche saldo naturale. Le due linee del grafico in basso riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è visualizzato dall'area compresa fra le due linee.



Movimento naturale della popolazione

COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Il grafico in basso visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il comune di Battipaglia negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe del comune. Fra gli iscritti, sono evidenziati con colore diverso i trasferimenti di residenza da altri comuni, quelli dall'estero e quelli dovuti per altri motivi (ad esempio per rettifiche amministrative).

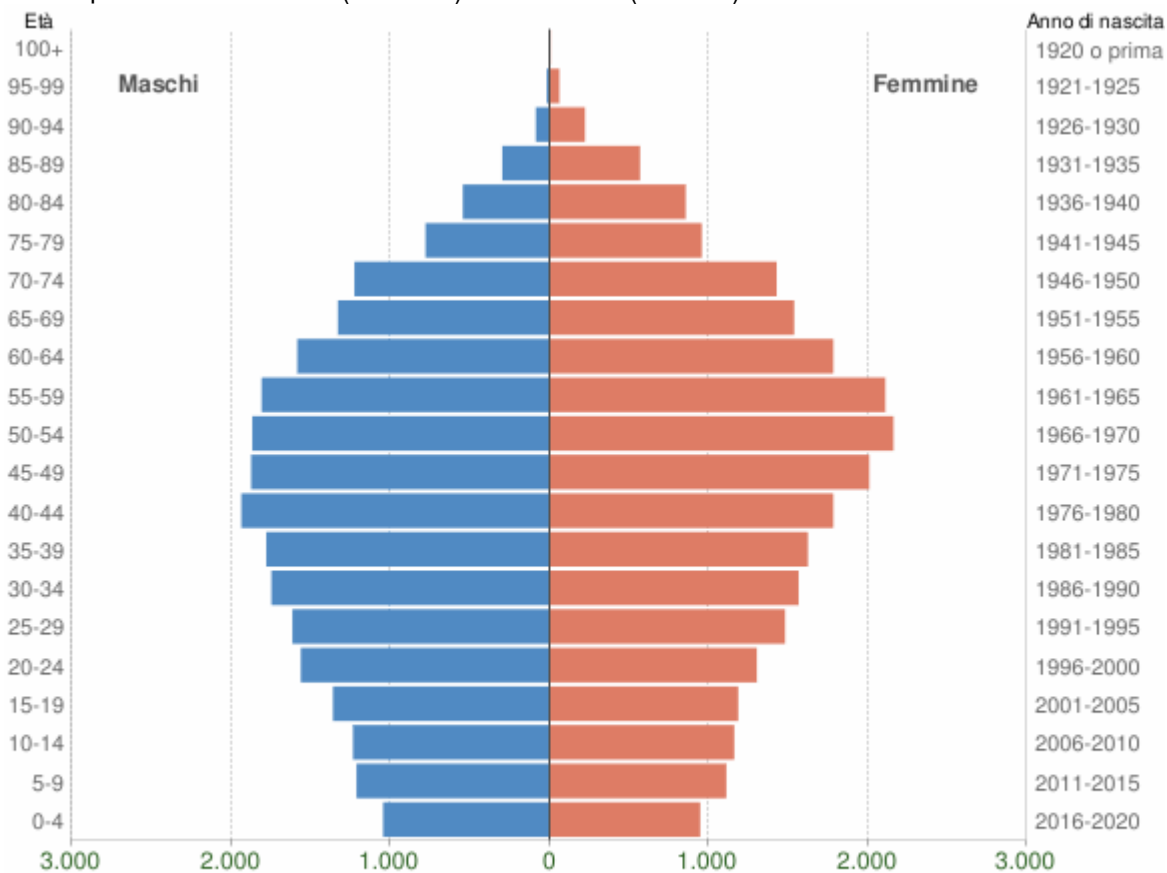


Flusso migratorio della popolazione

COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT (bilancio demografico 1 gen-31 dic) - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Il grafico in basso, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente a Battipaglia per età e sesso al 1° gennaio 2020. I dati per stato civile non sono al momento disponibili.

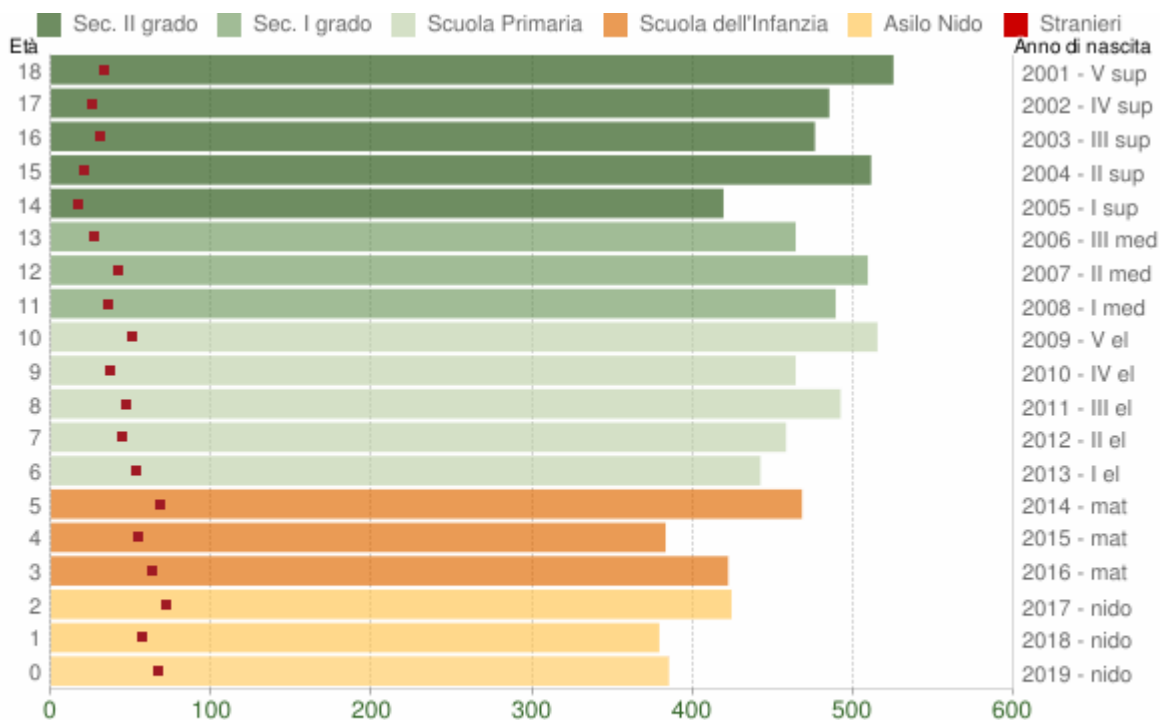
La popolazione è riportata per classi quinquennali di età sull'asse Y, mentre sull'asse X sono riportati due grafici a barre a specchio con i maschi (a sinistra) e le femmine (a destra).



Popolazione per età e sesso - 2020

COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT 1° gennaio 2020 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

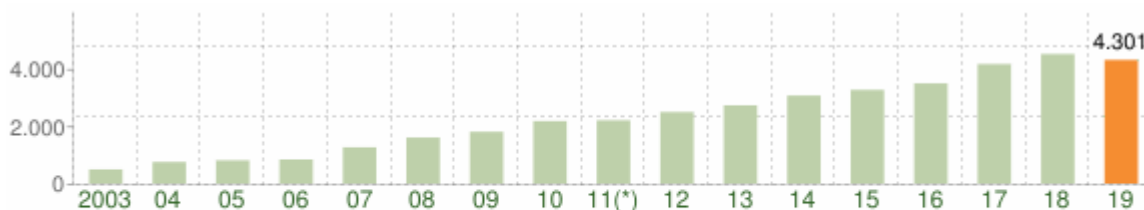
Il grafico in basso riporta la potenziale utenza per l'anno scolastico 2020/2021 le [scuole di Battipaglia](#), evidenziando con colori diversi i differenti cicli scolastici (asilo nido, scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di I e II grado).



Popolazione per età scolastica - 2020

COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT 1° gennaio 2020 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

Di seguito la tabella sulla popolazione straniera residente a Battipaglia al 31 dicembre 2019. Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia.

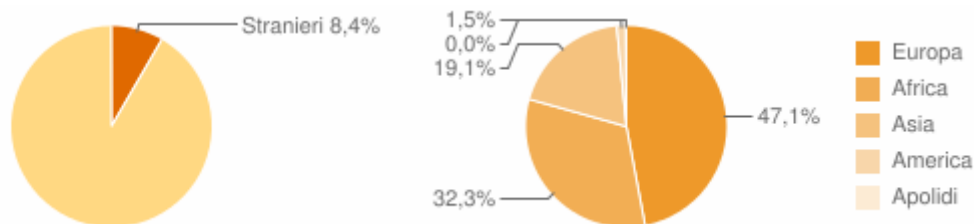


Andamento della popolazione con cittadinanza straniera - 2019

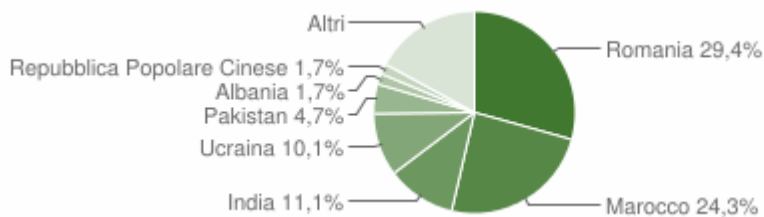
COMUNE DI BATTIPAGLIA (SA) - Dati ISTAT 31 dicembre 2019 - Elaborazione TUTTITALIA.IT

(*) post-censimento

Gli stranieri residenti a Battipaglia al 31 dicembre 2019 sono 4.301 e rappresentano l'8,4% della popolazione residente.



La comunità straniera più numerosa è quella proveniente dalla Romania con il 29,4% di tutti gli stranieri presenti sul territorio, seguita dal Marocco (24,3%) e dall'India (11,1%).



Il sistema viario

Le strade principali che permettono sia gli spostamenti tra l'area di piano ed i comuni ad essa esterni, sia l'attraversamento del centro abitato della città di Battipaglia sono essenzialmente le seguenti:

- autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria;
- via Belvedere SS 18;
- via Spineta SP 135;
- via Cupa Filette;
- via Rosa Jemma SS 18;
- via Brodolini;
- viale delle Industrie;
- via Paolo Baratta SS 19;
- SP 29;
- via Serroni Alto SP 136.

L'autostrada A3 svolge una importante funzione di attraversamento del territorio battipagliese, liberando il centro urbano dell'inutile aggravio dei flussi transitanti in direzione Salerno – Reggio Calabria. Inoltre, l'autostrada conferisce a Battipaglia un veloce collegamento col capoluogo di Provincia e con i vicini comuni di Pontecagnano ed Eboli, affiancandosi alle SS 18 e 19. Si servono di via Belvedere SS 18 tutti i flussi provenienti da Salerno, Pontecagnano e Bellizzi. Per il Comune di Bellizzi questa strada costituisce l'unico collegamento con Battipaglia. La via Spineta SP 135 collega il centro abitato di Battipaglia con la SP Litoranea n. 175, all'altezza del Lido Spineta. Anche da via Cupa Filette si raggiunge la Litoranea. La via Rosa Jemma SS 18 corre in direzione Sud verso Capaccio - Paestum e costituisce l'unico principale itinerario in tale direzione. La via Paolo Baratta SS 19 è utilizzata dai flussi di traffico provenienti da Eboli e specialmente da quelli diretti verso la zona industriale attraverso via Germania. La via Brodolini ed il viale delle Industrie sono a servizio della zona industriale. La via Generale Gonzaga raccoglie i flussi di traffico provenienti da Monticelli. L'ultima citata, via Serroni Alto SP 136, collega il comune in oggetto con Montecorvino Rovella. Il territorio battipagliese è inserito all'interno del tipico itinerario di chi da Napoli o Salerno deve raggiungere Paestum o la zona del Cilento e viceversa. Questo itinerario è specialmente utilizzato nei weekend estivi essendo Paestum e le zone del Cilento luoghi di spiccata vocazione turistica. I flussi interessati evitano il centro urbano servendosi della strada Variante SS 18 che offre un migliore livello di servizio rispetto alla SS 18. La rotonda posta nel punto di incontro tra lo svincolo autostradale, la SS 18 e la Variante SS 18, risolve in modo soddisfacente i conflitti tra le diverse correnti di traffico. La viabilità principale interna al comune di Battipaglia è costituita essenzialmente dai tronchi stradali della SS 18 e SS 19. La SS 18 proveniente da Salerno, arrivata in territorio battipagliese devia in direzione Sud verso Paestum. All'altezza di Piazza Conforti dalla SS 18 si stacca la SS 19 in direzione Eboli e, proseguendo, per Cosenza e Catanzaro. Da quanto già accennato nella descrizione dello sviluppo urbano della città, la viabilità principale si identifica con le due sole arterie costituite

dalle suddette statali. Esse svolgono una funzione essenziale per tutti gli spostamenti sia di scambio che interni al centro urbano. Mancando del tutto una opportuna organizzazione a "rete", il traffico in penetrazione e, solo parzialmente, quello in attraversamento si sovrappongono a quello locale. Inoltre, la concentrazione delle attività commerciali lungo tali arterie richiama una rilevante domanda di sosta, che occupa la sede stradale creando disturbo alla circolazione. Altre due strade di una certa importanza, date le loro caratteristiche geometriche, sono viale della Libertà e via del Centenario. Il viale della Libertà è dotato di due corsie per senso di marcia e sosta fuori carreggiata, invece via del Centenario ha una corsia per senso di marcia ed è presente la sosta sul bordo strada; entrambe le strade sono dotate di spartitraffico. Le due arterie sono collegate da via S. Anna e via Generale Gonzaga. Purtroppo, queste ultime due strade offrono capacità decisamente inferiori rispetto a quelle offerte da viale della Libertà e via del Centenario, perdendo così l'occasione per creare un itinerario alternativo all'attraversamento del centro per gli spostamenti di più lunga distanza. Attualmente la circolazione urbana è organizzata attraverso una sorta di anello con circolazione antioraria costituito dalle seguenti strade: via Roma, via Mazzini, via Paolo Baratta fino a svoltare in via De Gasperi, via Parini, via del Centenario, via Campania e via Serroni. All'interno dell'anello la circolazione delle strade è tutta a senso unico con lo scopo di indirizzare i flussi di traffico sull'anello anzidetto. L'incrocio di via Belvedere con via Don Minzoni e via Clarizia, e quello di via Rosa Jemma con via Barassi sono regolati da impianti semaforici; all'incrocio di viale della Libertà con la strada locale via Guicciardini, per proteggere le manovre di immissione dalla strada secondaria su viale della Libertà è in esercizio un impianto semaforico.

Il trasporto ferroviario

Il sistema dei trasporti di Battipaglia comprende servizi su strada, urbani ed extraurbani, e servizi extraurbani su ferro. I servizi extraurbani su ferro sono offerti dalle FS con la linea Napoli – Salerno – Battipaglia – Reggio Calabria, a doppio binario e con velocità massima consentita di 150 Km/h. Con essa è possibile raggiungere Salerno da Battipaglia in soli 16 minuti configurando così un servizio di tipo metropolitano. A valle di Battipaglia si stacca la direttrice Battipaglia – Potenza, a semplice binario e con velocità massima consentita di 90 Km/h. La stazione è ubicata nella zona centrale di Battipaglia, nelle adiacenze del sottopasso, ed è caratterizzata da una scarsa accessibilità ed una insufficiente disponibilità di spazi sia per la sosta dei veicoli sia per la fermata dei mezzi collettivi su gomma a servizio della stazione. Benchè essa sia dotata di ben 18 binari merci e 5 viaggiatori ha visto diminuire nel tempo l'utenza, soprattutto nel settore merci, a causa della concorrenza modale del trasporto su gomma, che si serve della vicina autostrada A3.

La rete FS regionale, gestita da RFI Spa, coinvolge il nodo ferroviario nei seguenti tratti:

Linea	Estensione [Km]	Trazione elettrica [Km]	Trazione diesel [Km]
Napoli-Battipaglia	71,0	71,0 (doppio)	0
Battipaglia-Sapri	105,0	105,0 (doppio)	0
Battipaglia-Potenza (tratta Campania)	46,0	46,0 (semplice)	0

Fonte:ACAMIR 2015

La linea Napoli-Salerno-Battipaglia-Sapri (-Reggio Calabria), (quadruplicata tra Napoli e Salerno con la nuova linea a Monte del Vesuvio) costituisce la prosecuzione verso sud della linea AV Roma-Napoli e dell'esistente Roma-Napoli via Formia; mentre nel 2003 Italferr S.P.A. ha proposto il Quadruplicamento della linea Salerno-Battipaglia. Con il Contratto di programma 2012-2016 si è previsto il quadruplicamento da Bivio Salerno a

Battipaglia, che completa la direttrice Napoli-Battipaglia interessata tra Napoli e Salerno dalla nuova linea «a Monte del Vesuvio», già attivata. Al momento è stata finanziata solo la progettazione preliminare per 1 miliardo e 800 milioni, di cui accantonati solo 10 milioni e intervento spostato per alla programmazione 2022-2026.

Il rapporto ACAMIR del 2015 attraverso l'ex Consorzio UNICO Campania e attraverso i rilevamenti di TRENITALIA ci forniscono un quadro per ciascun treno, il numero di passeggeri saliti e discesi in ciascuna fermata e in ciascun giorno di effettuazione. Nella Tabella che segue sono riportati i fattori di carico medio del nodo di Battipaglia per Relazione O/D. Questo valore è dato dal rapporto tra la somma (estesa a tutti i treni che appartengono alla medesima relazione O/D) del numero di passeggeri-Km e la somma del numero di posti-km offerti:

Tratto	Corse giorno L/V per relazione (A+R)	Capacità media convoglio (posti a sedere)	Numero medio carrozze per treno	Posti-Km offerti a sedere giorno medio L/V Totali per Relazione	Passeggeri-Km giorno medio L/V Totali per relazione	Fattore di carico giorno medio L/V (posti a sedere)
Napoli C.le - Battipaglia	1	594	5	42.290	13.787	32,6%
Caserta - Battipaglia	1	150	3	8.580	1.594	18,6%
Salerno - Battipaglia	2	145	3	5.714	986	17,3%
Battipaglia - Eboli	1	136	2	849	71	8,4%
Battipaglia - Buccino	2	141	3	10.799	766	7,1%
Napoli C.- Battipaglia (Via Monte del Vesuvio)	1	594	5	44.224	2.933	6,6%

Le rilevazioni relative ai passeggeri indicano come il nodo di Battipaglia presenta un indice di saturazione vicino alle aree urbane regionali:

Relazione	Corse giorno L/V per relazione (A+R)	SALITI Totali per relazione	Numero medio saliti per treno
Napoli C.le - Battipaglia	1	447	447
Caserta - Battipaglia	1	78	78
Salerno - Battipaglia	2	69	35
Battipaglia - Eboli	1	11	11
Battipaglia - Buccino	2	41	20
Napoli C.- Battipaglia (Via Monte del Vesuvio)	1	61	61

L'indice di affollamento è il valore massimo della saturazione dei posti a sedere in corrispondenza della tratta maggiormente carica. In sintesi esprime qual è il livello massimo di affollamento che presenta il singolo treno nel suo percorso. Se si considera il tratto Sapri/Napoli la frequenza di corse al giorno arriva a 20 corse con le relative fermate sul nodo di Battipaglia con un numero medio di passeggeri intorno a 400.

Relazione	Corse giorno L/V per relazione (A+R)	Capacità media convoglio	Numero medio carrozze per treno	Indice affollamento (min)	Indice affollamento (max)	Indice affollamento (medio)
Napoli C.le - Battipaglia	1	594	5	60%	60%	60%
Caserta - Battipaglia	1	150	3	33%	33%	33%
Salerno - Battipaglia	2	145	3	10%	31%	21%
Battipaglia - Eboli	1	136	2	8%	8%	8%
Battipaglia - Buccino	2	141	3	11%	12%	11%
Napoli C.- Battipaglia (Via Monte del Vesuvio)	1	594	5	7%	7%	7%

Accanto alle frequentazioni dei servizi ferroviari è stata valutata anche la frequentazione delle stazioni:

Stazioni	Treni transitati	Saliti	Discesi	Movimento viaggiatori (Saliti+Discesi)	Media Viaggiatori	Media Viaggiatori/treno
BATTIPAGLIA	65	1.542	1.365	2.907	1.454	22

Oltre ai servizi ferroviari suindicati, vi sono tutta una serie di servizi su gomma denominati "sostitutivi", in quanto operanti lungo le tratte dismesse della rete ferroviarie gestite da RFI, anche se alcuni di questi servizi hanno assunto la connotazione di servizi di linea: Battipaglia - Lagonegro Scalo con 270.210 km e Battipaglia - Montesano con 47.340 km.

I servizi di trasporto su gomma

I servizi di trasporto su strada possono distinguersi in urbani ed extraurbani. L'azienda che gestisce il trasporto pubblico urbano è l'EAC che fornisce un servizio alle utenze deboli e ai quartieri periferici. Emerge in maniera consistente la richiesta di maggiore frequenza dei passaggi e di miglioramento del servizio per le periferie e le aree rurali. Dal disegno attuale delle linee extraurbane che transitano per Battipaglia si evidenzia che la città è il punto di incontro di tutte le linee che collegano Salerno con i comuni della provincia ad est e sud. Entrambe le direttrici servono i comuni di Bellizzi e Pontecagnano, posti sulla SS18 e compresi tra Salerno e Battipaglia. La direttrice ovest - est copre i collegamenti verso Eboli fino al parco naturale degli Alburni e all'inizio del Vallo di Diano mentre la direttrice ovest - sud serve i comuni della piana di Capaccio-Paestum e del Cilento. La maggior parte delle corse è prodotta dal vettore BUSITALIA, che ha rilevato SITA, con 122 corse verso la città Capoluogo e verso gli Alburni. Per quanto riguarda le corse universitarie, Battipaglia conferma la posizione di snodo fondamentale con ben 36 corse tra andata e ritorno.

Il trasporto delle merci

Il traffico pesante che interessa il Comune di Battipaglia è rilevante per effetto del variegato sistema di attività produttive presenti sul suo territorio tra l'agglomerato industriale ricadente nel piano consortile con l'impianto STIR e l'ex PIP di via Spineta. L'esternalità negative per gli effetti di questa tipologia di trasporto sono state oggetto di varie controversie sociali e ambientali, portando a interventi di individuazione di percorsi esterni al centro urbano per evitare un pesante aggravio delle condizioni della circolazione stradale cittadina. Sono di seguito riportati gli itinerari seguiti dai veicoli pesanti:

- da Salerno per Eboli e viceversa:
 - o percorso A: via Belvedere – variante SS 18 – via Barassi – via Brodolini – via delle Industrie – via SS 19
 - o percorso B: via Belvedere – via Serroni – via del Centenario – Piazza S. Francesco – via Gonzaga – viale della Libertà – Via SS 19
- da Olevano per Paestum e viceversa: via Olevano – via Domodossola – via del Centenario - via Serroni – via Belvedere – variante SS 18
- da Olevano per Eboli e viceversa: via Olevano – via Gonzaga – viale della Libertà – via SS 19
- da Salerno per Paestum e viceversa: via Belvedere – variante SS 18 – via SS 18
- da Eboli per Paestum e viceversa: via SS 19 – via delle Industrie – via Bosco II – via SS 18.

L'intervento PIU EUROPA: L'Intermodalità

Il PIU' EUROPA, programmazione 2007-2013, della Città di Battipaglia prevede un unico progetto portante denominato "Centro integrato di interscambio modale per il trasporto delle persone", sinteticamente "Centro Integrato di interscambio". Il "Centro Integrato d'Interscambio" rappresenta il progetto portante della scelta strategica "In città i mezzi di trasporto si incontrano nel centro" ed è stato cofinanziato con i fondi previsti dall'O.O.6.1 del POR Campania, la cui realizzazione è disciplinata dall'accordo di programma tra Regione e Comune ed oggetto della delega di funzioni quale organismo intermedio. Il progetto intende realizzare un'area integrata d'interscambio risultante dalla integrazione delle nuove opere in progetto e la stazione ferroviaria esistente. L'idea progettuale si propone di integrare sistemi di controllo e localizzazione per la gestione dei veicoli adibiti a trasporto pubblico su gomma e sistemi telematici in grado di fornire servizi elevati all'utenza. Il sistema di supervisione e controllo per l'introduzione di servizi telematici avanzati per l'utenza si propone il raggiungimento dei seguenti obiettivi: 1) Fornire all'utenza una serie di servizi ad elevato valore basati sull'utilizzo di tecnologie telematiche e informatiche; 2) Incrementare la sicurezza del viaggio percepita dall'utenza e quella relativa alla circolazione stradale; 3) Incrementare la velocità commerciale dei mezzi pubblici; 4) Monitorare con continuità i flussi di traffico sulla rete viaria del Comune di Battipaglia; 5) Fornire all'utenza a bordo informazioni audio e video sullo stato del viaggio; 6) Mettere a punto un sistema in grado di contribuire al miglioramento del coordinamento fra gli Enti operanti sul territorio attraverso la condivisione delle informazioni

Rete di ricarica per veicoli elettrici

La Legge del 7 agosto 2012, n. 134 ha previsto, al Capo IV bis, disposizioni finalizzate a favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso misure volte a favorire la realizzazione di reti infrastrutturali per la ricarica

dei veicoli alimentati ad energia elettrica e la sperimentazione e la diffusione di flotte pubbliche e private di veicoli a basse emissioni complessive, con particolare riguardo al contesto urbano, nonché l'acquisto di veicoli a trazione elettrica o ibrida; Il Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica (approvato il 9 luglio 2013 ai sensi dell'art. 17-septies della succitata Legge n. 134/2012) e suoi successivi aggiornamenti definisce le linee guida per garantire lo sviluppo unitario del servizio di ricarica dei veicoli alimentati ad energia elettrica nel territorio nazionale, sulla base di criteri oggettivi che tengono conto dell'effettivo fabbisogno presente nelle diverse realtà territoriali, valutato sulla base dei concorrenti profili della congestione di traffico veicolare privato, della criticità dell'inquinamento atmosferico e dello sviluppo della rete stradale urbana ed extraurbana e di quella autostradale. Il Decreto del Ministero dell'Ambiente 27/03/1998, avente ad oggetto la "Mobilità sostenibile nelle aree urbane", attribuisce alle Amministrazioni Comunali la competenza ad adottare misure per la prevenzione e la riduzione delle emissioni inquinanti; Nell'ambito dei programmi di cui al D.M. 83/2012 e del DPCM 26/09/2014 si ritiene prioritaria e urgente la realizzazione di reti infrastrutturali per lo sviluppo e la diffusione dei veicoli a trazione elettrica.

La mobilità elettrica presenta grandi potenzialità in termini di riduzione dell'inquinamento sia atmosferico che acustico e offre la possibilità di numerose applicazioni a livello cittadino, tra le quali la mobilità privata su due e quattro ruote, il trasporto pubblico, la logistica, la gestione delle flotte. Il Comune di Battipaglia al fine di soddisfare potenziali esigenze della cittadinanza e contestualmente perseguire obiettivi di riduzione della produzione di rifiuti e delle emissioni in atmosfera, intende proporre sul proprio territorio comunale la creazione di "Eco Aree", con l'installazione di infrastrutture per la ricarica di autoveicoli e altri mezzi elettrici (quali auto elettriche, biciclette a pedalata assistita e carrozzine per disabili) incentivando contestualmente l'utilizzo della autovetture elettriche, in alternativa a quelle a benzina, gasolio o a gas.

L'Amministrazione Comunale con la Delibera di Giunta Comunale n. 27 del 07.02.2019, ha approvato l'Atto di indirizzo per la Realizzazione di una rete di ricarica per veicoli elettrici, attraverso la proposta di una Manifestazione di interesse per la fornitura, installazione e gestione di colonnine di veicoli elettrici, con i seguenti obiettivi:

- a) potenziamento e sviluppo di una rete di mezzi di trasporto elettrici per assicurare a lungo termine la mobilità individuale con una riduzione progressiva di consumo di carburante e di emissioni con significativi benefici ambientali;
- b) salvaguardia dell'ambiente e valorizzazione del territorio considerato che, le due variabili, costituiscono elementi indispensabili alla crescita ed allo sviluppo del sistema socioeconomico;
- c) tutela della salute dei propri cittadini e migliorare la qualità dell'ambientale adottando misure, strategie e azioni che portino a contenere il livello delle emissioni atmosferiche dovute ai mezzi di trasporto pubblico e privato e la quantità di rifiuti indifferenziati.

A seguito del conseguente manifestazione d'interesse si è proceduto a valutare le offerte pervenute con il seguente risultato: n. 3 postazioni, mentre la terza classificata verrà assegnata la rimanente postazione, ossia:

- 1) alla ditta BE CHARGE srl, prima classificata, ha il diritto di scegliere n. 4 postazioni;
- 2) alla ditta POWER STATION srl, seconda classificata, ha il diritto di scegliere n. 3 postazioni;
- 3) alla ditta ENEL X Mobility srl, terza classificata, viene assegnata la rimanente n. 1 postazione;

Il sistema attuale di sosta e parcheggi

La sosta al centro è uno dei maggiori problemi del comune di Battipaglia. Essa è individuata essenzialmente con gli stalli di sosta lungo le strade, mentre i parcheggi fuori strada sono limitati nel numero e nelle dimensioni. Tale problema è dato da due circostanze:

- la difficoltà e l'impossibilità di trovare aree al centro da destinare a sosta;

- la tipologia di edifici al centro della città.

I parcheggi realizzati ad oggi sono i seguenti:

DENOMINAZIONE	SUPERFICIE (MQ)
Parceggio Via C. A. Dalla Chiesa	602,39
Parceggio Via Caserta	1.662,24
Parceggio - PdL "Baratta"	1.069,75
Parceggio Via Clariza	2.123,75
Parceggio Via Plava	8.231,54
Parceggio Stadio Pastena e mercato	15.520,46
Parceggio - PEEP comprensorio B	344,47
Parceggio - PEEP comprensorio B	1.262,34
Parceggio Piazza Luigi Rago	1.740,31
Parceggio - PEEP comprensorio B	1.647,69
Parceggio - PEEP comprensorio A1	1.190,06
Parceggio Piazza Farina	564,63
Parceggio Piazza D'acquisto	896,96
Parceggio - PdL "Baratta"	1.616,59
Parceggio - PdL "Napoli-Pesce"	996,94
Parceggio Stadio San't Anna	4.569,86
Parceggio - PdL "De Biase"	1.701,76
Parceggio Via Pietro Nenni	1.993,78
Parceggio Via Don G. Minzoni	3.378,67
Parceggio Via Vercelli	4.566,87
Parceggio - PEEP comprensorio A1	3.244,81
Parceggio Stadio Pastena	4.705,61
Parceggio Via Aversana 2	2.097,64
Parceggio - PEEP comprensorio A2	1.625,00
Parceggio - PEEP comprensorio A1	894,66
Parceggio - IACP Belvedere di Sotto	611,73
Parceggio Via Aversana 1	2.420,47
Parceggio - PdL "Lagomare s.a.s"	1.718,60
Parceggio - PdL "Lagomare s.a.s"	1.842,37
Parceggio - PdL "De Biase"	1.924,14
Parceggio Via Barassi	1.059,75
Parceggio Via Fogarazzo	388,96
Parceggio - PdL "Pierri"	1.221,78
Parceggio - PdL "Pierri"	779,09
Parceggio - PEEP comprensorio A2	457,21
Parceggio - PEEP comprensorio B	714,21
Parceggio Via Calatafimi	322,03
Parceggio Via Quarto	599,93
Parceggio Via Garigliano	290,23
Parceggio - IACP loc. Sant'Anna	1.390,02
Parceggio - PEEP comprensorio B	1.182,80
Parceggio - PdL "Jemma"	255,29
Parceggio - PdL "Jemma"	1.078,96

Parcheeggio via belvedere	512,79
Parcheeggio Stadio Pastena	10.394,44
Parcheeggio - PEEP compresorio B	668,99
Parcheeggio - PEEP compresorio A2	3.602,34
Parcheeggio - PdL "Le Filette"	1.961,48
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.329,27
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.346,84
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.553,09
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.317,14
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.103,90
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.684,64
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	1.044,85
Parcheeggio pubblico PI-BAT001	778,26
Parcheeggio - PdL "Carcarella"	504,94
Parcheeggio - PdL "Pastena-Zottoli"	2.104,27
Parcheeggio - PdL "Carcarella"	458,59
Parcheeggio - PdL "Clarizia-Petrone"	994,34
Parcheeggio - PdL "Clarizia-Petrone"	684,10
Parcheeggio - PdL "Clarizia-Petrone"	562,15
Parcheeggio - PdL "Clarizia-Petrone"	616,81
Parcheeggi via Ripa (area sotto sequestro in fitto da custode giudiziario)	4.363,94
Parcheeggi intervento SLAM Santa Lucia	2.672,68
Parcheeggio Terminal BUS PIU Europa	5.901,87
Parcheeggio Terminal BUS PIU Europa	1.887,97
Parcheeggio - PEEP compresorio C	6.939,84
Parcheeggio via Salvator Rosa	810,05
TOTALE	142.305,90

Per quanto riguarda i parcheggi a pagamento, a riscossione è a carico del Comune. Le strade dove sono presenti strisce blu sono state divise in quattro categorie – centrale, semicentrale, mercato quotidiano e mercato settimanale – per un totale di 896 strisce blu, sette posti riservati e 45 per disabili. Nel dettaglio, le zone centrali sono piazza della Repubblica con 18 posti a pagamenti ed uno per disabili, via Gonzaga con 20 a pagamenti ed uno per disabili, via Matteotti (13 blu, due per disabili), piazza Rago (52 blu e due per disabili), piazza Farina (14 blu, sette riservati ed uno per disabili), via Adige (30 blu e tre per disabili), piazza De Curtis (18 blu e due per disabili), piazza San Francesco (12 blu, uno per disabili), via Italia (18 blu, uno per disabili), primo tratto (14 blu, due per disabili) e secondo tratto di via Paolo Baratta (17 blu, uno per disabili), piazza D'Acquisto (27 blu, uno per disabili), via Turati (14 blu, uno per disabili), via Confalonieri (54 blu, due per disabili), via Buozzi (30 blu, tre per disabili), via Mazzini (84 blu, dieci per disabili), via Roma (13 blu, uno per disabili). Le zone definite semicentrali sono l'area laterale di via Ripa per 170 posti blu, quattro per disabili e due rosa, via Valsecchi con 17 posti blu ed uno per disabili. L'area mercatale settimanale riguarda viale Barassi con 50 strisce blu ed un posto per disabili, e piazza Pozzo con 176 parcheggi a pagamento e due per disabili. L'area mercatale giornaliera, infine, è l'area del campo Sant'Anna con 35 posti auto e due per disabili. Nelle zone centrali la sosta a pagamento vale per i giorni feriali dalle ore 9 alle ore 13 e dalle ore 15 alle ore 21. Nelle zone semicentrali, sempre nei giorni feriali, tariffa di cinquanta centesimi per ogni ora o frazione dalle ore 9 alle 13 e il pomeriggio dalle ore 15 alle ore 21. Nella zona del mercato giornaliero presso lo stadio Sant'Anna, il parcheggio è a pagamento dal lunedì al sabato, eccetto il giovedì (quando si tiene il mercato settimanale).

Domanda di mobilità: gli spostamenti interni ed esterni nell'area cittadina

A livello nazionale le persone che si spostano per lavoro o studio sono una percentuale uguale al 61,4% della popolazione residente, a Battipaglia il 55%. Di seguito è possibile confrontare le statistiche ISTAT al 2011 con i dati di Battipaglia, della Campania e a livello nazionale.

BATTIPAGLIA



CERCA UN'ALTRA REGIONE
Campania

CERCA UN'ALTRA PROVINCIA
Salerno

CERCA UN COMUNE
Battipaglia

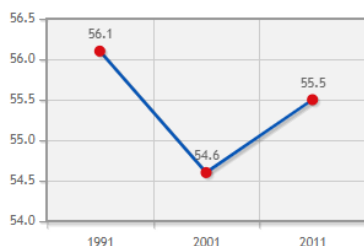
◀ TORNA AL COMUNE

MOBILITÀ | Spostamenti quotidiani

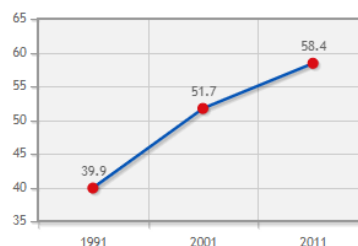
INDICATORI AI CONFINI DEL 2011

Indicatore	1991	2001	2011
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	56,1	54,6	55,5
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	10,6	14,9	16,1
Mobilità occupazionale	27,9	47,1	48,4
Mobilità studentesca	18,3	27,3	30,4
Mobilità privata (uso mezzo privato)	39,9	51,7	58,4
Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)	14,1	12,4	12,3
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	34,7	30,1	27,6
Mobilità breve	81,4	84	88
Mobilità lunga	3,5	2,6	3,3

Mobilità giornaliera per studio o lavoro



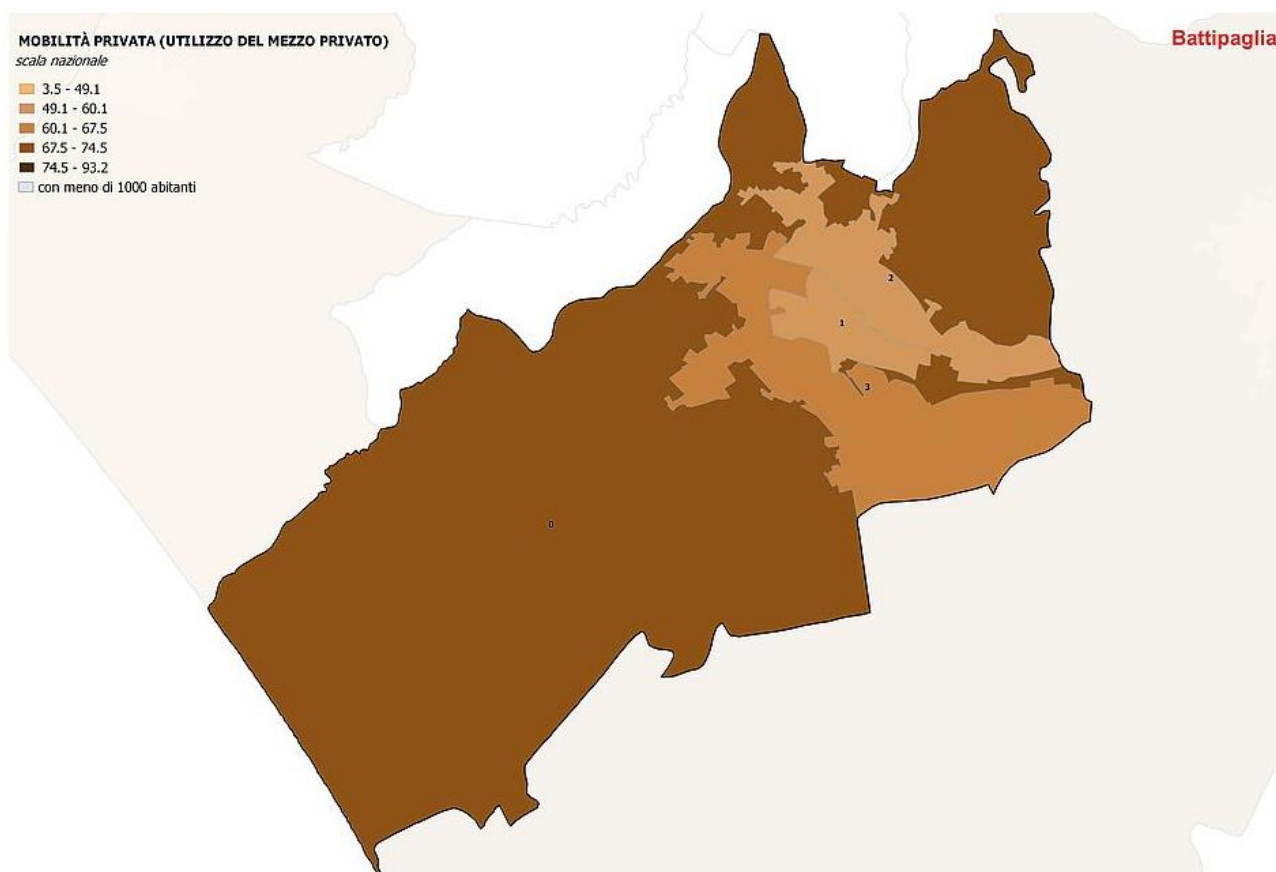
Mobilità privata (uso mezzo privato)



CONFRONTI TERRITORIALI AL 2011

Indicatore	Battipaglia	Campania	Italia
Mobilità giornaliera per studio o lavoro	55,5	50,5	61,4
Mobilità fuori comune per studio o lavoro	16,1	19,5	24,2
Mobilità occupazionale	48,4	87,4	85,7
Mobilità studentesca	30,4	40,8	35,2
Mobilità privata (uso mezzo privato)	58,4	55,3	64,3
Mobilità pubblica (uso mezzo collettivo)	12,3	15,2	13,4
Mobilità lenta (a piedi o in bicicletta)	27,6	25,6	19,1
Mobilità breve	88	82,2	81,4
Mobilità lunga	3,3	5,3	5

Per quanto riguarda la mobilità, ossia il ricorso al mezzo privato, è possibile verificare come la media cittadina del 58,4 % è il risultato di percentuali inferiori al 50% per i residenti del centro cittadino e di percentuali oltre il 70% nelle aree rurali e nei quartieri periferici a causa di un servizio di trasporto pubblico inferiore alla domanda soprattutto nelle zone periferiche della città (zona Lago, Aversana, S.Lucia, Fasanara, Belvedere, Serroni).

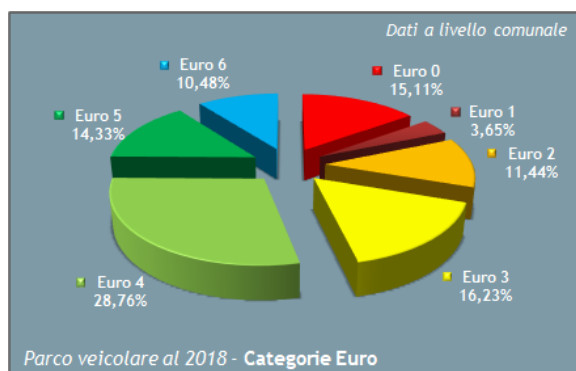


Parco auto circolante

Nella sezione vengono presentati i dati relativi alla consistenza del parco auto circolante. Essi sono calcolati in base alle risultanze sullo stato giuridico dei veicoli, tratte dal Pubblico Registro Automobilistico. Il P.R.A. è l'Istituto in cui vengono registrati tutti gli eventi legati alla vita "giuridica" del veicolo dalla sua nascita con l'iscrizione alla sua morte, la radiazione. Al P.R.A. devono infatti essere obbligatoriamente annotate, su istanza di parte, tutte le principali vicende giuridico/patrimoniali che interessano i veicoli (trasferimenti di proprietà, perdita di possesso, variazioni di caratteristiche tecniche) fino all'ultimo atto, cioè la cessazione dalla circolazione. Tutti i dati sul parco auto circolante provengono dall'Autoritratto ACI (edizione 2018), mentre il dato di popolazione proviene da fonte ISTAT (anno 2018); in entrambi i casi si tratta del dato più recente disponibile (a novembre 2019). La classificazione per standard emissivi Euro è disponibile con livello di dettaglio comunale, mentre la distinzione per alimentazione è presente solamente a livello provinciale. Per quel che concerne i fattori di emissione del veicolo medio, la stima riguarda le emissioni medie di NOx, PM10 e CO2 del parco circolante comunale, assumendo che la sua composizione sia assimilabile a quella del parco provinciale (l'unico per il quale si abbia a disposizione il dato disaggregato per alimentazione). La stima è stata eseguita a partire dalla banca dati dei fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale elaborati da ISPRA (anno 2017, l'ultimo disponibile a

novembre 2019) ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera. A tale scopo, ISPRA ha utilizzato il software COPERT (versione 5.1.1), il cui sviluppo è coordinato dall'Agenzia Europea dell'Ambiente nell'ambito delle attività dell'European Topic Centre for Air Pollution and Climate Change Mitigation (ETC/ACM).

Indice di motorizzazione	61,8 auto/100 ab.
Totale autovetture circolanti	31'548
Euro 0	0,1511
Euro 1	0,0365
Euro 2	0,1144
Euro 3	0,1623
Euro 4	0,2876
Euro 5	0,1433
Euro 6	0,1048
Benzina	0,4113
Gasolio	0,4933
GPL	0,0645
Metano	0,0295
Ibrido-Elettrico	0,0014
Fattore di emissione medio NO _x	0,520 g/km
Fattore di emissione medio PM ₁₀	0,047 g/km
Fattore di emissione medio CO ₂	244,0 g/km



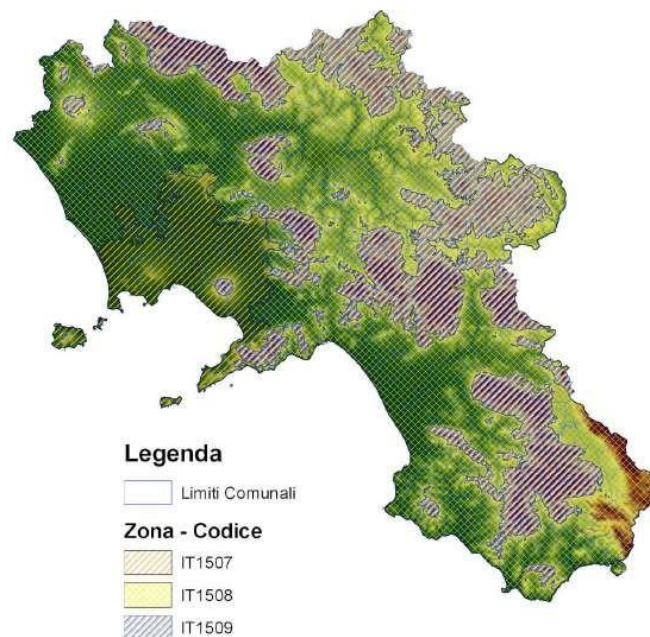
Qualità dell'aria ed emissioni in atmosfera

La Regione Campania ha adottato il Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 167 del 14/02/2006 e pubblicato sul BURC numero speciale del 5/10/2007, con gli emendamenti approvati dal Consiglio Regionale nella seduta del 27/06/2007.

Successivamente il Piano, nelle more del suo aggiornamento, è stato integrato con la DGR n. 811 del 27/12/2012 che integra il Piano con delle misure aggiuntive volte al contenimento dell'inquinamento atmosferico e con la DGR n. 683 del 23/12/2014 che integra il Piano con la nuova zonizzazione regionale ed il nuovo progetto di rete.

Secondo la DGR 683/2014 il territorio comunale ricade in zona IT1508 "costiera – collinare".

La zona IT1508 è posta al di sotto dei 600 m. s.l.m, si estende su 8549 kmq con 2.043.044 abitanti e comprende anche le aree urbane con popolazione inferiore a 250.000 abitanti. Questa zona si presenta omogenea perché è caratterizzata da una struttura policentrica con più centri urbani interconnessi fra loro da un sistema di strade statali e autostrade, che rappresenta una significativa sorgente di emissioni, con effetti sulla qualità dell'aria non riconducibili a singoli territori comunali. Inoltre, l'assetto orografico, con assi vallivi che collegano i centri urbani, renderebbe poco significativa la suddivisione della zona costiera collinare in più zone distinte. La densità di popolazione di circa 240 ab/kmq, di poco superiore ai 200 ab/kmq (valore medio nazionale), è quella tipica dei territori italiani con insediamenti diffusi e privi di grandi aree urbane.



Nella seguente tabella si riporta la classificazione della zona determinata ai sensi dell'Allegato II (art. 4, comma 1, art. 6 comma 1 e art. 19 comma 3) del D. Lgs. 155/10 mediante l'utilizzo delle soglie di valutazione superiore (LAT) e inferiore (UAT) per biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto, particolato (PM10 e PM2,5), piombo, benzene, monossido di carbonio, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene, e l'obiettivo a lungo termine per l'Ozono.

Come si evidenzia dalla tabella sono risultati sopra la soglia di valutazione superiore gli inquinanti biossido di azoto, PM10 e PM2,5, arsenico, cadmio, nichel e benzo(a)pirene; l'ozono è risultato sopra target.

Zona	SH_AT	SE_AT	NH_h_AT	NH_y_AT	NV_AT	P_d_AT	P_y_AT	P2_5_y_AT	L_AT	B_AT
IT1508	LAT_SA	-	UAT	UAT	-	UAT	UAT	UAT_SA	LAT	UAT-LAT

Zona	C_AT	As_AT	Cd_AT	Ni_AT	BaP_AT	O_H	O_V
IT1508	UAT-LAT	UAT_SA	UAT_SA	UAT_SA	UAT_SA	LTO_U	-

Tabella estratta dall'Allegato II alla D.G.R. n. 683 del 23/12/2014 - Appendice relazione tecnica zonizzazione

LAT: sotto soglia valutazione

UAT: sopra soglia valutazione

LAT_SA: sotto soglia (valutazione supplementare)

UAT_SA: sopra soglia (valutazione supplementare)

UAT_LAT: fra soglia valutazione inferiore e superiore

LTO_U: sopra target (ozono)

LTO_U_SA: sopra target (ozono – valutazione supplementare)

SH_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il biossido di zolfo (obiettivo salute umana; VL 24 ore; All. II, sezione I, punto 1 D.Lgs. 155/2010);

SE_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il biossido di zolfo (obiettivo ecosistemi; media invernale; All. II, sezione I, punto 1 del D.Lgs. 155/2010);

NH_h_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il biossido di azoto (obiettivo salute umana; VL orario; All. II, sezione I, punto 2 del D.Lgs. 155/2010);

NH_y_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il biossido di azoto (obiettivo salute umana; VL annuale; All. II, sezione I, punto 2 del D.Lgs. 155/2010);

NV_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per gli ossidi di azoto (obiettivo vegetazione; VL annuale; All. II, sezione I, punto 2 del D.Lgs. 155/2010);

P_d_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il materiale particolato PM10 (obiettivo salute umana; VL giornaliero; All. II, sezione I, punto 3 del D.Lgs. 155/2010);

P_y_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il materiale particolato PM10 (obiettivo salute umana; VL annuale; All. II, sezione I, punto 3 del D.Lgs. 155/2010);

P2_5_y_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il materiale particolato PM2.5 (obiettivo salute umana; VL annuale; All. II, sezione I, punto 3 del D.Lgs. 155/2010);

L_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il piombo (obiettivo salute umana; VL annuale; All. II, sezione I, punto 4 del D.Lgs. 155/2010);

B_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il benzene (obiettivo salute umana; VL annuale; All. II, sezione I, punto 5 del D.Lgs. 155/2010);

C_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il monossido di carbonio (obiettivo salute umana; media 8 ore; All. II, sezione I, punto 6 del D.Lgs. 155/2010);

As_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per l'arsenico (obiettivo salute umana; valore obiettivo; All. II, sezione I, punto 7 del D.Lgs. 155/2010);

Cd_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il cadmio (obiettivo salute umana; valore obiettivo; All. II, sezione I, punto 7 del D.Lgs. 155/2010);

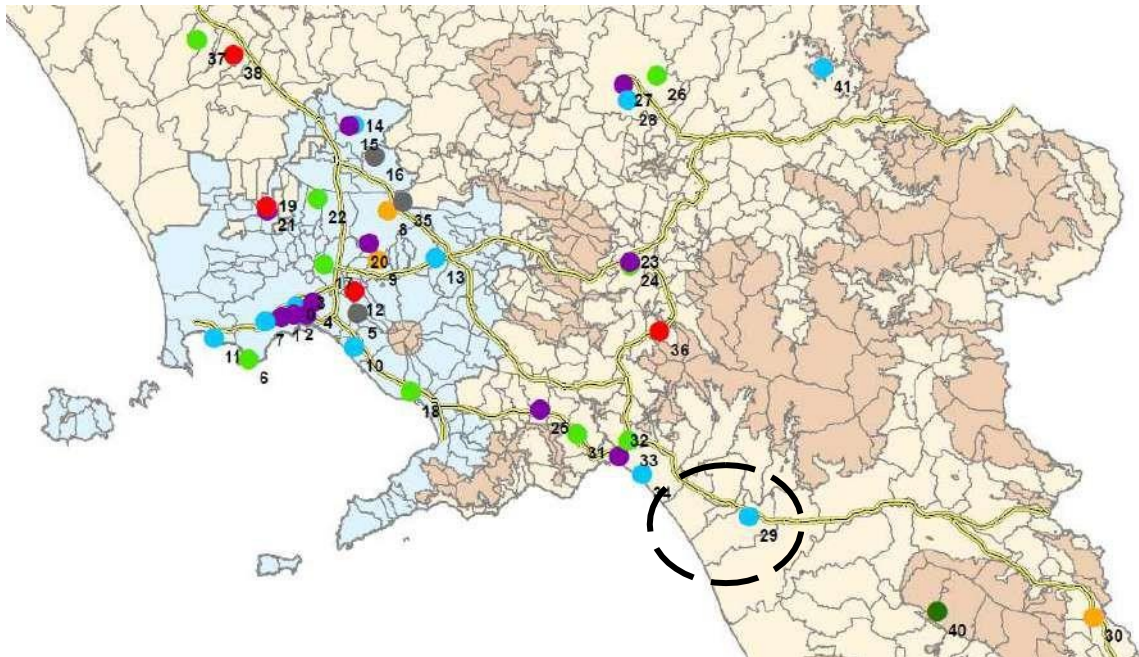
Ni_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il nichel (obiettivo salute umana; valore obiettivo; All. II, sezione I, punto 7 del D.Lgs. 155/2010);

BaP_AT - Classificazione delle zone in relazione alle soglie di valutazione superiore (UAT) e inferiore (LAT) per il benzo(a)pirene (obiettivo salute umana; valore obiettivo; All. II, sezione I, punto 7 del D.Lgs. 155/2010);

O_H - Classificazione delle zone (art. 4 D.Lgs.155/2010) ai fini della protezione della salute umana in relazione all'obiettivo a lungo termine (LTO) previsto nell'All. VII, paragrafo 3, secondo i criteri indicati nell'art.8 del D.Lgs.155/2010;

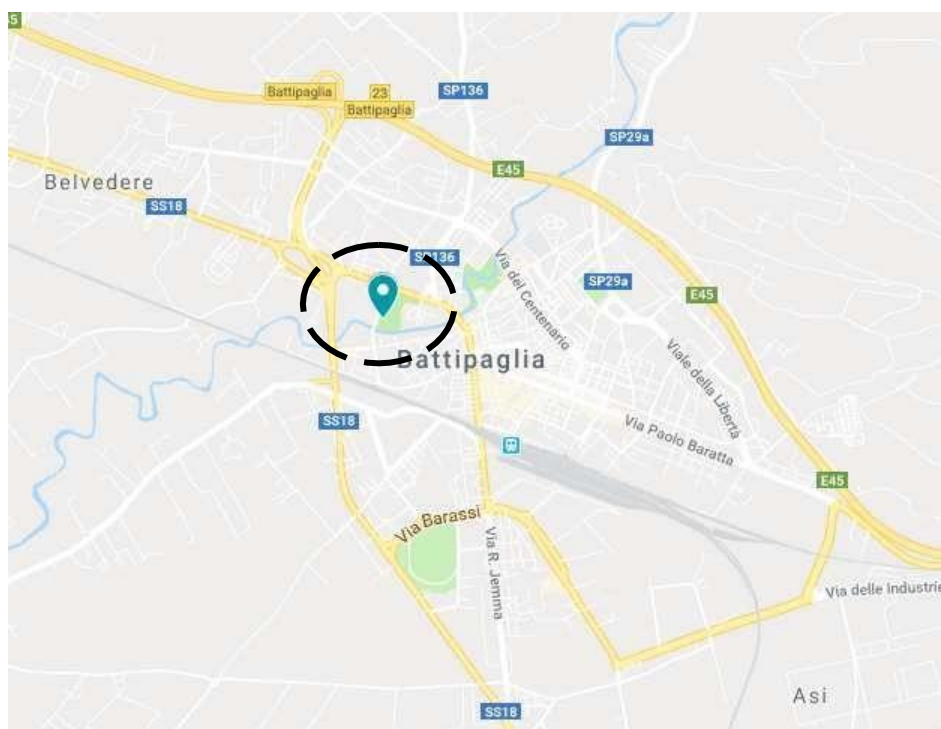
O_V - Classificazione delle zone (art. 4 D.Lgs.155/2010) ai fini della protezione della vegetazione in relazione all'obiettivo a lungo termine (LTO) previsto nell'All. VII, paragrafo 3, secondo i criteri indicati nell'art.8 del D.Lgs.155/2010;

Successivamente all'aggiornamento delle reti di monitoraggio della qualità dell'aria con DGR 683/2014 è stata installata in comune di Battipaglia una stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria di fondo urbano denominata "Parco Fiume".



Estratto "Allegato 4. Tipologie di stazioni di misure" di cui all'Allegato 5 "Cartografia" della DGR 683/2014

- | | |
|-------------------------------|---------------------------------------|
| ● Fondo Rurale | — Rete autostradale |
| ● Fondo Suburbano | □ Limiti comunali |
| ● Fondo Urbano | ■ IT1507 - Agglomerato Napoli-Caserta |
| ● Traffico Urbano | ■ IT1508 - Zona Costiero-Collinare |
| ● Traffico Suburbano | ■ IT1509 - Zona montuosa |
| ● Industriale Suburbano | |
| ● Fondo/Industriale Suburbano | |



Localizzazione Stazione fissa di monitoraggio della qualità dell'aria in comune di Battipaglia. Fonte: ARPAC

La stazione monitora i seguenti inquinanti: PM10, PM2,5, NOx, Benzene (C6H6), O3, SO2.

Di seguito si riportano i dati di sintesi trasmessi da ARPAC ad IPSRA relativi alla qualità dell'aria presso la stazione di Battipaglia negli anni 2016 e 2017. Dalla consultazione dei dati non emergono situazioni di criticità in quanto i dati rilevati sono risultati entro la norma per tutti gli inquinanti monitorati.

Nome Zona	Inquinante	Tipo Aggregazione	Valore anno 2016	Valore anno 2017	Valore massimo D. Lgs.155/2010
zona costiero collinare	SO ₂	Numero di giorni di superamento del valore limite di 125 µg/m ³	0	0	3
zona costiero collinare	SO ₂	Numero di ore di superamento del valore limite di 350 µg/m ³	0	0	24
zona costiero collinare	C6H6	Media annuale (µg/m ³)	0,6	0,7	5
zona costiero collinare	PM10	Media annuale (µg/m ³)	27,4	23,2	40
zona costiero collinare	PM10	Numero di giorni di superamento del valore limite di 50 µg/m ³	13	14	35
zona costiero collinare	PM2.5	Media annuale (µg/m ³)	11,4	9,7	25
zona costiero collinare	O3	Numero di giorni di superamento del valore limite di 120 µg/m ³ (OLT – Obiettivo a Lungo Termine)	0	0	0
zona costiero collinare	NO2	Media annuale (µg/m ³)	20	22,1	40
zona costiero collinare	NO2	Numero di ore di superamento del valore limite di 200 µg/m ³	0	0	18

Dati validati annuali trasmessi a ISPRA disponibili sul sito di ARPAC

Obiettivi del PUMS della città di Battipaglia

I macro-obiettivi, da raggiungere entro la validità del PUMS (10 anni) rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale. Il Decreto MIT 4 agosto 2017 individua 4 aree di interesse dei macro-obiettivi:

- EFFICACIA ED EFFICIENZA DEL SISTEMA DI MOBILITÀ
- SOSTENIBILITÀ ENERGETICA ED AMBIENTALE
- SICUREZZA DELLA MOBILITÀ STRADALE
- SOSTENIBILITÀ SOCIO-ECONOMICA

Ciascuna area di interesse contempla una serie di macro-obiettivi minimi obbligatori rispetto ai quali il Piano potrà poi individuare ulteriori obiettivi, di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi e specifici per la realtà urbana di Battipaglia, per poi monitorarne il raggiungimento secondo gli indicatori previsti. La definizione degli obiettivi del Piano, in particolare degli obiettivi specifici per il territorio metropolitano battipagliese, sarà affinata nell'ambito del processo di partecipazione/coinvolgimento degli stakeholders individuati per la formazione del PUMS.

Gli indirizzi del Piano si articolano in 3 linee tematiche strategiche (accessibilità, sostenibilità, vivibilità) a cui si riferiscono i seguenti macro obiettivi:

Battipaglia più accessibile

Il Piano si pone l'obiettivo di fondo di garantire a tutti i cittadini, residenti e non, diverse alternative di trasporto per accedere a lavoro, scuola, servizi socio sanitari, servizi e attrezzature per il tempo libero. Per ciascuna tipologia di utenza intende definire il livello di accessibilità, con isocrone definite per il territorio extraurbano e per le aree urbane, ed utilizzo di mezzi di trasporto pubblici o comunque sostenibili, in una logica di integrazione tra le diverse modalità di trasporto. Favorire l'accessibilità al trasporto pubblico per le persone a ridotta capacità motoria o comunque diversamente abili.

Macro-obiettivi:

1. Miglioramento del TPL .
2. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci
3. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
4. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano
5. Rimozione barriere architettoniche

Battipaglia più sostenibile

Una mobilità più sostenibile consente non solo la riduzione delle emissioni in atmosfera ma anche le altre externalità negative per la collettività quali la riduzione dell'incidentalità, la minimizzazione degli effetti sanitari dovuti alla sedentarietà e la riduzione dell'inquinamento acustico. Ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e i consumi energetici rappresenta la pre-condizione per migliorare la vivibilità della città.

Macro-obiettivi:

1. Riduzione dei veicoli a consumo di carburanti tradizionali
2. Incentivare i veicoli ad alimentazione alternativa
3. Miglioramento della qualità dell'aria
4. Riduzione dell'inquinamento acustico

Battipaglia più vivibile

L'aumento della sicurezza è determinante per migliorare la vivibilità e la qualità della vita nelle aree urbane per i residenti ed incrementare l'attrattività. Migliorare le condizioni di sicurezza sia della viabilità urbana, diffondendo le aree pedonali, piste ciclabili e le isole verdi, che di quella extraurbana (dotazione di attrezzature dedicate, innovazione tecnologica).

Macro-obiettivi:

1. Riduzione dell'incidentalità stradale;
2. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti e maggiore tutela degli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini, disabili e over 65);
3. Promuovere ZTL e piste ciclabili
4. Aumentare le aree di sosta e favorire la tariffazione integrata
5. Realizzazione di un sistema intelligente di monitoraggio del flusso di traffico
6. Riequilibrio modale della mobilità
7. Riduzione della congestione

Dal PUMS al BICIPLAN

L'art. 6 della legge 2/2018 individua il ruolo e i contenuti fondamentali del Biciplan. Il comma 1 definisce il "Biciplan" (Piano urbano della mobilità ciclistica) quale piano di settore dei Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzato a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, la qualità della vita e la salute dei cittadini. Nel comma 2 vengono definite in maniera specifica, per la prima volta nella normativa italiana, gli interventi e le azioni di cui il Biciplan si deve occupare. Si riporta di seguito integralmente il comma in oggetto.

I Biciplan definiscono:

- a. la rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio comunale destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti della città lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure, nonché gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione di tali infrastrutture;
- b. la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati;

- c. la rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui alle lettere a) e b);
- d. gli interventi volti alla realizzazione delle reti di cui alle lettere a) e c) in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati;
- e. il raccordo tra le reti e gli interventi definiti nelle lettere precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato;
- f. gli interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali;
- g. gli obiettivi da conseguire nel territorio del comune o della città metropolitana, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale;
- h. eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro;
- i. gli interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale;
- l. le azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti;
- m. le azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette;
- n. eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bikesharing);
- o. le tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette;
- p. eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile;

La legge 2/2018 per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica affida ai Biciplan il compito di definire obiettivi da conseguire nel territorio della città metropolitana, nel triennio di riferimento, "relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale". (lett. g - art. 6 della L. 2/2018). La redazione del Biciplan non deve porsi quindi un obiettivo limitato alla pianificazione di piste o corsie ciclabili e delle loro modalità realizzative, ma deve riguardare un obiettivo più ambizioso: costruire una "città ciclabile" e riconoscere le potenzialità ed il ruolo della bicicletta nella realizzazione di una "città sostenibile". In tale ottica gli obiettivi del Biciplan, da un lato dovranno fondarsi sulle esigenze delle persone ed indirizzarle a comportamenti più attenti alla sicurezza ed alla salute, dall'altro lato dovranno integrarsi con quelli più ampi della riqualificazione urbana e della sostenibilità ambientale. Gli obiettivi si orienteranno quindi verso:

- una modifica strutturale dei comportamenti in termini di reciproca attenzione degli utenti, e di diffusa, confortevole e sicura circolazione degli utenti non motorizzati su tutte le categorie di strade non di scorrimento, in sinergia con politiche di moderazione del traffico (verso una "città vivibile");
- una diffusione dei progetti di riuso e riqualificazione degli spazi urbani, integrati con i progetti di promozione della mobilità ciclistica (verso una "città sostenibile").

Il Biciplan svilupperà gli obiettivi specifici già definiti nel PUMS e, in particolare, potrà integrarli ed affinarli ulteriormente nell'ambito del percorso partecipato per la formazione del piano:

- Integrare il sistema della mobilità dolce con gli altri sistemi di trasporto pubblico e privato;
- Promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane, sia per le attività turistiche e ricreative;
- Migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Obiettivi del BICIPLAN

Il Biciplan dovrà individuare per i diversi obiettivi individuati gli indicatori di risultato ed i target corrispondenti, correlando il raggiungimento degli obiettivi stessi agli orizzonti temporali del piano.

A partire dagli obiettivi generali definiti nel capitolo precedente, che costituiscono i principi ispiratori del piano, saranno costruite azioni sia di tipo infrastrutturale (interventi su reti e nodi) sia di tipo immateriale (incentivazione, promozione educazione); entrambe le tipologie di azione sono fondate sulla necessità di mettere in campo le seguenti attività a carattere trasversale:

- la formazione di un network stabile e coeso di attori coinvolti sul tema della mobilità ciclistica e, più in generale, della mobilità dolce;
- la costruzione di forme di partenariato pubblico/privato per l'attuazione delle azioni del Biciplan. In coerenza con i contenuti del Biciplan espressamente richiesti all'art. 6 della Legge 2/2018 si possono definire i seguenti temi da affrontare nella redazione del piano:

1. LE RETI INFRASTRUTTURALI (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. a, b, c, d, e, f)
2. INCENTIVAZIONE (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. h, o)
3. INTEGRAZIONE MODALE (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. i)
4. MIGLIORAMENTO DELLA SICUREZZA ATTIVA E PASSIVA (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. l-m)
5. LE DOTAZIONI E I SERVIZI DI SUPPORTO (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. n)
6. PROMOZIONE ED EDUCAZIONE (Legge 2/2018 - art. 6 - lett. p)

Gli interventi previsti per le piste ciclabili

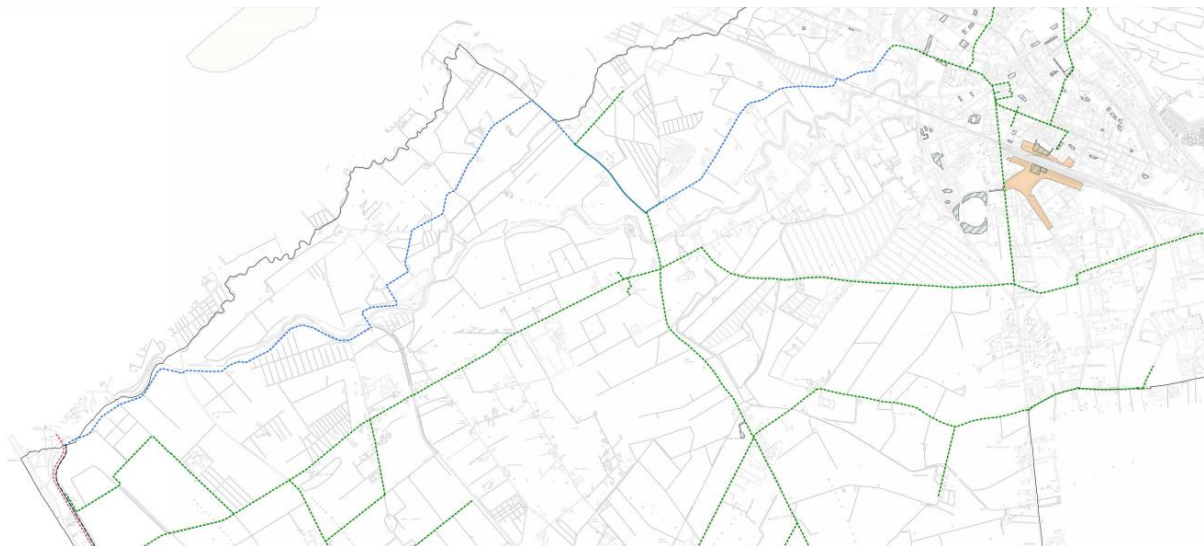
Con deliberazione della giunta comunale n. 100 del 02/07/2020 è stata la presa d'atto del protocollo d'intesa tra la Provincia di Salerno ed i Comuni della Costa Campana per la candidatura di una rete ciclabile inter-comunale a valere sul Bando del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti – ASSE C "Accessibilità turistica" per riqualificare e prolungare l'attuale pista ciclabile sulla litoranea.

Nel preliminare di P.U.C. approvato viene indicato che "...Sulla base degli obiettivi del PUC, il sistema della mobilità dovrà garantire un facile collegamento fra la rete stradale di distribuzione e le grandi vie di comunicazione, la gerarchizzazione della rete stradale con particolare riguardo alla separazione fra il traffico pesante legato alle attività produttive e il traffico normale, l'intersezione fra strade dello stesso tipo o di tipo immediatamente precedente o seguente, percorsi preferenziali per i mezzi pubblici

(eventualmente in sede propria), adeguate aree di parcheggio, una rete di percorsi ciclo-pedonali. Il sistema della mobilità è articolato nei seguenti sottosistemi:

- Sottosistema M1: autostrada
- Sottosistema M2: Strade extraurbane di attraversamento
- Sottosistema M3: Strade urbane di attraversamento
- Sottosistema M4: Strade di scorrimento
- Sottosistema M5: Strade extraurbane di interconnessione
- Sottosistema M6: Strade urbane di interconnessione
- Sottosistema M7: Rete della mobilità lenta

Per quanto riguarda il “Sottosistema M7: Rete della mobilità lenta” il preliminare di PUC approvato prevede una pista ciclabile di progetto, lungo via Spineta e il corso del fiume Tusciano, che si ricollega in alla pista ciclabile esistente sulla litoranea in prossimità dell’incrocio di tra via Spineta e la S.P. 175.



Nella fase di ascolto del PUC per gli stakeholders è emerso un forte orientamento a realizzare isole pedonali permanenti al centro della città ma soprattutto realizzare un sistema di piste ciclabili all’interno del perimetro urbano per collegare le scuole della città in una logica di rete e di percorsi della mobilità dolce “casa-scuola/casa-lavoro”.