



# PUMS

## PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

**ED.1**

**Relazione generale**

Data: 23/03/2022

## IL GRUPPO DI LAVORO DEL PUMS

---

### Comune di Nocera Inferiore

|                               |   |
|-------------------------------|---|
| <b>Avv. Manlio Torquato</b>   | Sindaco   |
| <b>Ing. Mario Prisco</b>      | Assessore alla Pianificazione alla Pianificazione Urbana e del Territorio |
| <b>Ing. Gerardo Califano</b>  | Dirigente del Settore Territorio e Ambiente                               |
| <b>Ing. Gerardo Califano</b>  | Dirigente settore Lavori Pubblici   |
| <b>Arch. Antonio Giordano</b> | Responsabile Unico del Procedimento (RUP)                                 |
| <b>Magg. Mario Caso</b>       | Comandante Polizia Locale   |
| <b>Ing. Nicola Abate</b>      | Istruttore Tecnico Servizio Ufficio di Piano                              |

---

### Consulenti

#### TPS Pro:

#### **Guido Francesco Marino – Responsabile di Progetto**

Stefano Ciurnelli  
Nicola Murino  
Leonardo Di Pumpo  
Francesco Filippucci  
Ettore Gualandi  
Andrea Colovini

#### **Avventura Urbana:**

Maddalena Rossi  
Chiara Chiari



TPS Pro srl Società di Ingegneria  
Bologna – Perugia | [www.tpspro.it](http://www.tpspro.it)



avventura urbana

**Avventura Urbana srl**  
Torino | [www.avventuraurbana.it](http://www.avventuraurbana.it)

# Indice

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>La Vision del PUMS</b>  | <b>10</b> |
| <b>2</b> | <b>Processo partecipativo per la costruzione del PUMS</b>          | <b>11</b> |
| 2.1      | Il processo di partecipazione                                      | 11        |
| 2.2      | La costruzione dell'immagine grafica unitaria                      | 13        |
| 2.3      | Le attività di partecipazine per il PUMS di Nocera Inferiore       | 13        |
| 2.3.1    | <i>Punti di forza e di debolezza</i>                               | 14        |
| 2.3.2    | <i>Strategie di sintesi del PUMS</i>                               | 16        |
| <b>3</b> | <b>Il Quadro Conoscitivo</b>                                       | <b>19</b> |
| 3.1      | Quadro normativo, pianificatorio e programmatico                   | 19        |
| 3.1.1.1  | Le Linee Guida ELTIS   | 20        |
| 3.1.1.2  | Le Linee Guida Nazionali per i PUMS                                | 23        |
| 3.1.2    | <i>Quadro pianificatorio e programmatico</i>                       | 26        |
| 3.1.2.1  | Livello Sovralocale  | 26        |
|          | La politica europea nel settore dei trasporti                      | 27        |
|          | La politica nazionale nel settore dei trasporti                    | 32        |
| 3.1.2.2  | Livello Regionale  | 47        |
| 3.1.2.3  | Livello Provinciale  | 51        |
| 3.1.2.4  | Livello Comunale   | 53        |
| 3.2      | Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano    | 59        |
| 3.2.1    | <i>Struttura territoriale e insediativa</i>                        | 59        |
| 3.2.1.1  | Aspetti demografici  | 59        |
| 3.2.1.2  | Imprese e dinamiche occupazionali                                  | 93        |
| 3.2.1.3  | Istruzione   | 101       |
| 3.2.1.4  | Sanità   | 107       |
| 3.2.1.5  | Turismo  | 111       |
| 3.2.2    | <i>Localizzazione di servizi e dei poli di attrazione comunali</i> | 118       |
| 3.3      | Offerta di reti e servizi di trasporto                             | 119       |
| 3.3.1    | <i>Rete stradale esistente e gerarchizzazione</i>                  | 119       |
| 3.3.2    | <i>Reti e servizi di trasporto pubblico e nodi di interscambio</i> | 121       |
| 3.3.2.1  | Rete ferroviaria   | 121       |
| 3.3.2.2  | Trasporto pubblico su gomma  | 122       |
| 3.3.2.3  | Aeroporti  | 123       |
| 3.3.3    | <i>Rete ciclabile</i>  | 124       |
| 3.3.4    | <i>Sistema della sosta e indice di utilizzo</i>                    | 125       |
| 3.3.4.1  | Metodo del conteggio   | 127       |

|  |            |
|--|------------|
| 3.3.4.2 Metodo della targa.....  | 130        |
| 3.3.5 <i>Punti di ricarica per auto elettriche</i> .....   | 137        |
| 3.4 Domanda di mobilità.....   | 138        |
| 3.4.1 <i>Zonizzazione</i> .....  | 138        |
| 3.4.2 <i>Indagini e rilievi sui flussi</i> .....   | 139        |
| 3.4.2.1 Conteggi veicolari su sezioni correnti.....  | 140        |
| 3.4.2.2 Confronto rilievi 2011 - 2021 .....  | 156        |
| 3.4.2.3 Rilievo alle intersezioni .....  | 162        |
| 3.4.3 <i>Analisi dati caselli autostradali</i> .....   | 171        |
| 3.4.3.1 Dati da Autostrade per l'Italia su A30 .....   | 171        |
| 3.4.1 <i>Matrici O/D degli spostamenti delle persone su mezzo privato ricostruiti a partire dai dati FCD</i> ..... | 172        |
| 3.4.2 <i>Gli spostamenti sistematici</i> .....   | 173        |
| 3.4.2.1 Inquadramento.....   | 173        |
| 3.4.2.2 Analisi di dettaglio.....  | 181        |
| 3.4.3 <i>Incidentalità</i> .....   | 203        |
| 3.4.3.1 Inquadramento.....   | 203        |
| 3.4.3.2 Analisi di dettaglio.....  | 207        |
| 3.4.4 <i>Impatti ambientali</i> .....  | 224        |
| 3.4.4.1 Parco veicolare .....  | 224        |
| 3.4.4.2 Qualità dell'aria.....   | 228        |
| <b>4 Definizione degli obiettivi .....</b>   | <b>232</b> |
| 4.1 Macro-obiettivi e obiettivi specifici.....   | 232        |
| <b>5 Definizione delle strategie di Piano .....</b>  | <b>234</b> |
| 5.1 Mobilità Pedonale .....  | 234        |
| 5.1.1 <i>Pedonalità nelle aree a centralità riconosciuta</i> .....   | 235        |
| 5.1.2 <i>Accessibilità universale</i> .....  | 235        |
| 5.1.3 <i>Sicurezza e continuità dei percorsi in ambito urbano</i> .....  | 236        |
| 5.1.4 <i>Qualità ed efficienza della mobilità pedonale nei nodi del Trasporto Pubblico Locale (TPL)</i> .....      | 237        |
| 5.1.5 <i>Aree dedicate alla pedonalità</i> .....   | 238        |
| 5.1.6 <i>Educazione alla mobilità pedonale</i> .....   | 239        |
| 5.1.7 <i>Orientamento spaziale (Wayfinding)</i> .....  | 240        |
| 5.2 Mobilità Ciclistica.....   | 241        |
| 5.3 Trasporto Pubblico.....  | 242        |
| 5.3.1 <i>Il trasporto pubblico su gomma</i> .....  | 242        |
| 5.3.2 <i>Il trasporto pubblico su ferro</i> .....  | 244        |
| 5.3.3 <i>Proposta per un sistema ettometrico di ambito urbano</i> .....  | 245        |

|          |  |            |
|----------|--|------------|
| 5.4      | Trasporto Privato .....  | 245        |
| 5.4.1    | <i>Interventi di progetto sulla rete stradale .....</i>  | <i>247</i> |
| 5.4.2    | <i>Estensione temporale della Zona a Traffico Limitato nel Lungo Periodo .....</i>   | <i>247</i> |
| 5.4.3    | <i>Il sistema dei parcheggi di attestamento .....</i>  | <i>248</i> |
| 5.4.4    | <i>Strategie di regolamentazione della sosta .....</i>   | <i>248</i> |
| 5.4.5    | <i>Interventi di moderazione del traffico - Traffic Calming .....</i>  | <i>250</i> |
| 5.5      | Innovazione e cultura per la sostenibilità.....  | 251        |
| 5.5.1    | <i>Sharing Mobility .....</i>  | <i>252</i> |
| 5.5.2    | <i>Mobilità elettrica .....</i>  | <i>252</i> |
| 5.5.3    | <i>Mobilità come servizio: MaaS .....</i>  | <i>253</i> |
| 5.5.4    | <i>ITS e Infomobilità.....</i>   | <i>254</i> |
| 5.5.5    | <i>Mobility Management.....</i>  | <i>255</i> |
| 5.5.6    | <i>Comunicazione e politiche incentivanti .....</i>  | <i>257</i> |
| 5.6      | Logistica.....   | 257        |
| <b>6</b> | <b>Mobilità Pedonale.....</b>  | <b>261</b> |
| 6.1      | Pedonalità e spazio condiviso in centro storico.....   | 261        |
| 6.2      | Pedonalità nei quartieri esterni al centro .....   | 263        |
| 6.2.1    | <i>Percorsi pedonali di progetto o da riqualificare .....</i>  | <i>263</i> |
| <b>7</b> | <b>Mobilità ciclistica.....</b>  | <b>265</b> |
| 7.1      | Le piste ciclabili in sede propria.....  | 265        |
| 7.1.1    | <i>Via Castaldo-A.....</i>   | <i>265</i> |
| 7.1.2    | <i>Via Castriota-A.....</i>  | <i>265</i> |
| 7.1.3    | <i>Via Cicalese-A.....</i>   | <i>265</i> |
| 7.1.4    | <i>Via Cicalese-B.....</i>   | <i>265</i> |
| 7.1.5    | <i>Via de Curtis-A .....</i>   | <i>266</i> |
| 7.1.6    | <i>Via Genovese-A.....</i>   | <i>266</i> |
| 7.1.7    | <i>Via Marconi-A .....</i>   | <i>266</i> |
| 7.1.8    | <i>Via Napoli-A, da Via Gaboia a Via D’Alessandro (esistente da adeguare) .....</i>  | <i>266</i> |
| 7.1.9    | <i>Via Napoli-B, restringimento ad est dell’intersezione con Via D’Alessandro ....</i>   | <i>267</i> |
| 7.1.10   | <i>Via Napoli-C, da Via D’Alessandro a Traversa Via Napoli (progetto definitivo-<br/>esecutivo in approvazione) .....</i>        | <i>268</i> |
| 7.1.11   | <i>Via Napoli-D, restringimento all’altezza di Traversa Via Napoli (progetto<br/>definitivo-esecutivo in approvazione) .....</i> | <i>269</i> |
| 7.1.12   | <i>Via Napoli-E da Traversa Via Napoli a Via Astuti .....</i>  | <i>270</i> |
| 7.1.13   | <i>Via Orlando-A.....</i>  | <i>270</i> |
| 7.1.14   | <i>Via Rea-A, da Via Astuti a Traversa Via Rea.....</i>  | <i>270</i> |
| 7.1.15   | <i>Via Rea-B, da Traversa Via Rea a Cavalcavia Dodecapoli Etrusca .....</i>  | <i>271</i> |
| 7.1.16   | <i>Via Rea-C, da Cavalcavia Dodecapoli Etrusca a Via Bosco Lucarelli.....</i>  | <i>271</i> |

|          |   |            |
|----------|---|------------|
| 7.1.17   | Via San Pietro-A .....  | 271        |
| 7.2      | Le piste ciclabili su marciapiede .....   | 272        |
| 7.2.1    | Via Apicella-A.....   | 272        |
| 7.2.2    | Via San Pietro-B .....  | 272        |
| 7.3      | Le piste ciclabili su corsie ciclabili/riservate .....  | 272        |
| 7.3.1    | Via Gabola-A.....   | 273        |
| 7.4      | I percorsi promiscui pedonali e ciclabili .....   | 273        |
| 7.4.1    | Sottopasso ferroviario di Via Filomena Giovannina Genovese .....                                    | 273        |
| 7.4.2    | Viale San Francesco-A .....   | 273        |
| 7.5      | I percorsi promiscui ciclabili e veicolari .....  | 274        |
| 7.6      | Elementi integrativi della rete ciclabile .....   | 274        |
| <b>8</b> | <b>Trasporto Pubblico Locale su gomma e su ferro .....</b>  | <b>275</b> |
| 8.1.1    | Riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico su gomma .....                                  | 275        |
| 8.1.2    | Una migliore capillarità del trasporto pubblico su ferro .....                                      | 279        |
| 8.1.3    | Sistema ettometrico della Collina del Parco .....   | 282        |
| <b>9</b> | <b>La rete viaria .....</b>   | <b>284</b> |
| 9.1      | Interventi sulla rete viaria e il sistema della circolazione .....                                  | 284        |
| 9.1.1    | Interventi sulla viabilità sovralocale .....  | 284        |
| 9.1.1.1  | Nuovo svincolo sulla A3 al confine comunale tra Nocera Inferiore e Nocera Superiore.....            | 284        |
| 9.1.1.2  | Itinerario di attraversamento del Comune tra la A30 e la A3 .....                                   | 285        |
| 9.1.1.3  | Circonvallazione esterna all'abitato.....   | 287        |
| 9.1.1.1  | R8 Rotatoria Via Atzori - Via Fratelli Fresa .....  | 289        |
| 9.1.1.2  | R9 Rotatoria Fosso Imperatore Est - adeguamento .....   | 289        |
| 9.1.1.3  | R10 Rotatoria Cavalcavia zona Grotti.....   | 289        |
| 9.1.1.4  | R11 Rotatoria PIP Fosso Imperatore sud .....  | 290        |
| 9.1.1.5  | R12 Rotatoria PIP Fosso Imperatore .....  | 290        |
| 9.1.1.6  | R13 Rotatoria Campanile dell'Orco .....   | 290        |
| 9.1.1.1  | R14 Rotatoria via Falcone (SR266) - Via Cupa del Serio .....  | 290        |
| 9.1.2    | Interventi sulla viabilità locale .....   | 293        |
| 9.1.2.1  | Strada di Progetto SP01 .....   | 293        |
| 9.1.2.2  | Strada di Progetto SP02 .....   | 294        |
| 9.1.2.3  | Ampliamento di Via D'Alessandro all'altezza della strettoia .....                                   | 296        |
| 9.1.2.4  | Interventi di riqualificazione dei principali assi cittadini (Ring Viario).....                     | 299        |
| 9.1.2.5  | Inversione del senso unico di marcia in Via Solimena, tratto Piazza Zanardelli - Via D'Accadia..... | 301        |
| 9.1.2.6  | R1 Rotatoria Via Napoli - Cavalcavia .....  | 301        |
| 9.1.2.7  | R2 Rotatoria Via Napoli - Via D'Alessandro.....   | 301        |

|           |  |            |
|-----------|--|------------|
| 9.1.2.8   | Intersezione semaforizzata Via Napoli - Via Rea .....  | 302        |
| 9.1.2.9   | R4 Rotatoria Via Atzori - Via S. Chiara - adeguamento .....  | 303        |
| 9.1.2.10  | R5 Rotatoria Via Atzori - Uscita Autostrada A3 .....   | 303        |
| 9.1.2.11  | R6 Rotatoria via Atzori (Croce del Sud) - adeguamento.....   | 304        |
| 9.1.2.12  | R7 Rotatoria Via Atzori - Via Fam. Lamberti .....  | 304        |
| 9.1.2.13  | R15 Rotatoria via Gabola - via Grimaldi .....  | 305        |
| 9.1.2.14  | R16 Rotatoria Via Atzori - Via Gabola.....   | 305        |
| 9.1.2.15  | R17 Rotatoria Via San Pietro - SP02 .....  | 306        |
| 9.1.2.16  | R18 Rotatoria Via D'Alessandro - Via Domenico Cicalese - Via De Curtis .                                     | 306        |
| 9.1.1     | <i>Interventi nel centro storico</i> .....   | 306        |
| 9.1.1.1   | La riorganizzazione del sistema della viabilità privata .....  | 306        |
| 9.1.1.2   | La Zona a Traffico Limitato (ZTL).....   | 306        |
| 9.1.1.3   | Intervento di riqualificazione Via Barbarulo, Via Garibaldi e relative traverse<br>con pedonalizzazione..... | 315        |
| 9.2       | Interventi sul sistema della sosta .....   | 315        |
| <b>10</b> | <b>Interventi sul sistema della logistica nel territorio comunale .....</b>                                  | <b>316</b> |
| <b>11</b> | <b>Innovazione e cultura per la sostenibilità .....</b>  | <b>319</b> |
| 11.1      | La mobilità condivisa: sharing mobility .....  | 319        |
| 11.2      | Il Mobility Management .....   | 320        |
| <b>12</b> | <b>Risultati attesi e attuazione del PUMS .....</b>  | <b>321</b> |
| 12.1.1    | <i>Regolamento viario</i> .....  | 328        |
| <b>13</b> | <b>Il monitoraggio del Piano .....</b>   | <b>329</b> |
| 13.1      | Introduzione .....   | 329        |
| 13.1.1    | <i>Principi e riferimenti per i piani di monitoraggio</i> .....  | 329        |
| 13.1.1.1  | La partecipazione ex post .....  | 331        |
| 13.1.2    | <i>Definizione delle tipologie di indicatori</i> .....   | 332        |
| 13.2      | Gli indicatori del monitoraggio del PUMS.....  | 332        |
| 13.2.1    | <i>Indicatori di contesto</i> .....  | 332        |
| 13.2.2    | <i>Indicatori di Monitoraggio degli effetti del PUMS</i> .....   | 334        |
| 13.2.3    | <i>Indicatori di attuazione delle azioni</i> .....   | 336        |
| 13.2.4    | <i>Indicatori di comunicazione</i> .....   | 337        |
| 13.3      | Il monitoraggio e il coinvolgimento di cittadini e stakeholder .....   | 338        |
| 13.3.1    | <i>La strategia per un percorso partecipativo continuo</i> .....   | 338        |
| 13.4      | Il sistema di governance del piano di monitoraggio.....  | 339        |
| 13.4.1    | <i>Il soggetti coinvolti e le responsabilità</i> .....   | 339        |
| 13.4.2    | <i>Il report di monitoraggio</i> .....   | 340        |

|   |  |            |
|---|--|------------|
| 13.4.2.1  | Attività e tempi .....                                   | 340        |
| 13.4.2.2  | Il Report di monitoraggio.....                           | 341        |
| 13.4.3  | <i>Stima preliminare del budget</i> .....                | 342        |
| <b>APPENDICE A: Sezioni piste ciclabili .....</b> |  | <b>344</b> |
|   | Quadro d'unione delle Sezioni piste ciclabili.....       | 345        |
|   | Cavalcavia Dodecapoli Etrusca-A.....                     | 346        |
|   | Via Apicella-A .....                                     | 348        |
|   | Via Canale-A .....                                       | 351        |
|   | Via Castaldo-A .....                                     | 354        |
|   | Via Castriota-A.....                                     | 356        |
|   | Via Cicalese-A.....                                      | 358        |
|   | Via Cicalese-B .....                                     | 361        |
|   | Via de Curtis-A.....                                     | 364        |
|   | Via Gabola-A.....  | 366        |
|   | Via Genovese-A.....                                      | 368        |
|   | Via Marconi-A.....                                       | 370        |
|   | Via Napoli-A.....  | 372        |
|   | Via Napoli-B .....                                       | 374        |
|   | Via Napoli-C .....                                       | 377        |
|   | Via Napoli-D.....  | 379        |
|   | Via Napoli-E .....                                       | 381        |
|   | Via Orlando-A .....                                      | 384        |
|   | Via Pucci-A.....   | 387        |
|   | Via Pucci-B.....   | 390        |
|   | Via Rea-A .....  | 393        |
|   | Via Rea-B .....  | 396        |
|   | Via Rea-C .....  | 399        |
|   | Via San Pietro-A.....                                    | 401        |
|   | Via San Pietro-B.....                                    | 404        |
|   | Viale San Francesco-A.....                               | 407        |
| <b>APPENDICE B: Planimetrie funzionali.....</b>   |  | <b>410</b> |
|   | Quadro d'unione delle Planimetrie funzionali .....       | 411        |
| R1  | Rotatoria Via Napoli - Cavalcavia .....                  | 412        |
| R2  | Rotatoria Via Napoli - Via D'Alessandro .....            | 413        |
| R4  | Rotatoria Via Atzori - Via S. Chiara - adeguamento ..... | 414        |
| R5  | Rotatoria Via Atzori - Uscita Autostrada A3 .....        | 415        |
| R6  | Rotatoria Via Atzori (Croce del Sud) - adeguamento ..... | 416        |
| R7  | Rotatoria Via Atzori - Via Fam. Lamberti .....           | 417        |

|     |   |     |
|-----|---|-----|
| R8  | Rotatoria Via Atzori - Via Fratelli Fresa .....                         | 418 |
| R9  | Rotatoria Fosso Imperatore Est - adeguamento .....                      | 419 |
| R10 | Rotatoria Cavalcavia zona Grotti.....                                   | 420 |
| R11 | Rotatoria PIP Fosso Imperatore sud.....                                 | 421 |
| R12 | Rotatoria PIP Fosso Imperatore .....                                    | 422 |
| R14 | Rotatoria Via Falcone (SR266) - Via Cupa del Serio.....                 | 423 |
| R15 | Rotatoria Via Gabola - Via Grimaldi .....                               | 424 |
| R16 | Rotatoria Via Atzori - Via Gabola.....                                  | 425 |
| R17 | Rotatoria Via San Pietro - SP02.....                                    | 426 |
| R18 | Rotatoria Via D'Alessandro - Via Domenico Cicalese - Via De Curtis..... | 427 |
| S01 | Sottopasso ferroviario ciclopedonale Via Genovese .....                 | 428 |

#### **ALLEGATI ELABORATI DOCUMENTALI**

|       |   |
|-------|---|
| ED.1) | Relazione generale (il presente documento)      |
| ED.2) | Interventi di piano e Scenari implementati      |
| ED.3) | Modello di assegnazione del traffico            |
| ED.4) | Offerta e domanda di sosta                      |
| ED.5) | Conteggi automatici su Sezioni correnti         |
| ED.6) | Conteggi veicolari e pedonali alle Intersezioni |
| ED.7) | Regolamento viario                              |

#### **ALLEGATI ELABORATI GRAFICI**

|       |  |
|-------|--|
| EG.1) | Tavola di progetto – Scenario di Piano (scala 1:7.500)                         |
| EG.2) | Tavola di progetto – Scenario di Piano – Area urbana (scala 1:2.000)           |
| EG.3) | Tavola di progetto – Scenario PUT (scala 1:7.500)                              |
| EG.4) | Tavola di progetto – Scenario PUT – Area urbana (scala 1:2.000)                |
| EG.5) | Tavola di progetto – Scenario PUMS Medio Termine (scala 1:7.500)               |
| EG.6) | Tavola di progetto – Scenario PUMS Medio Termine – Area urbana (scala 1:2.000) |
| EG.7) | Tavola di analisi – Offerta di sosta   |
| EG.8) | Tavola di analisi – Incidentalità 2010-2019                                    |
| EG.9) | Tavola di analisi – Aree con limitazioni alla circolazione                     |

# 1 La Vision del PUMS

La visione del PUMS, in coerenza alla normativa vigente, è la Città di Nocera Inferiore a misura d'uomo, in cui le diverse attività umane che si esplicano nel territorio non vengano limitate dall' "invasione" dei veicoli motorizzati, valutati anche nelle loro esternalità negative sull'ambiente e sulla sicurezza della circolazione. Tale visione, per una piena manifestazione delle potenzialità sociali ed economiche del territorio, mira alla risoluzione da una parte dei problemi endemici dovuti al consistente traffico di attraversamento nelle aree più centrali e quelli maggiormente vitali, dall'altra la valorizzazione della qualità della vita nel centro storico ma anche nei quartieri residenziali. Gli interventi contenuti nel Piano convergono pertanto ad una più marcata classifica funzionale compatibile con la destinazione d'uso prevalente dei singoli luoghi, con un'attenzione particolare alla coerenza funzionale degli interventi a breve termine previsti nel PUT (Piano Urbano del Traffico) con gli obiettivi e le strategie propri del PUMS. Nella promozione di una più elevata qualità della vita attraverso una mobilità sostenibile, è stata definita compiutamente la struttura della rete ciclabile, nei suoi itinerari principali e secondari, in quanto le dimensioni compatte della Città, e quindi la lunghezza degli spostamenti urbani, risulta essere "naturalmente" compatibile con la mobilità ciclabile.

## 2 Processo partecipativo per la costruzione del PUMS

### 2.1 Il processo di partecipazione

L'elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Nocera Inferiore è stato accompagnato da uno strutturato processo di coinvolgimento della comunità locale e dei principali stakeholder del territorio, finalizzato alla costruzione di una visione condivisa delle strategie e delle azioni di intervento da realizzare sul territorio comunale con il suddetto Piano.

Il processo partecipativo ha interessato e coinvolto, nella costruzione del Piano, una molteplicità di soggetti (attori istituzionali, rappresentanti di associazioni ed organizzazioni economiche, sociali e culturali, esperti e tecnici, comitati e gruppi di cittadini).

Il Comune di Nocera Inferiore con l'avvio del procedimento per la redazione del PUMS ha approvato un intenso cronoprogramma di attività, nel quale, quelle di coinvolgimento attivo e partecipazione dei diversi attori territoriali alla costruzione dello strumento, hanno assunto un ruolo centrale, essendo state immaginate come profondamente interconnesse e 'dialoganti', sia cronologicamente che metodologicamente, con i processi tecnici di redazione dello stesso. Seguendo questa logica e perseguendo un approccio adattativo di progressivo affinamento dei propri strumenti e azioni alle caratteristiche e alle sollecitazioni provenienti dal contesto e dall'evolversi del processo, il percorso, che si è sviluppato a partire da ottobre 2021 è stato articolato in due fasi principali.

Una prima fase di Ascolto del territorio è stata finalizzata a restituire una diagnostica partecipata del sistema della mobilità del territorio comunale volta a rilevarne potenzialità e criticità e all'individuazione condivisa degli obiettivi prioritari del costruendo PUMS.

A tal fine è stato somministrato un Questionario online, rivolto a tutti i cittadini e tutte le cittadine del Comune di Nocera Inferiore e finalizzato a raccogliere informazioni utili a conoscere e migliorare la viabilità e la mobilità di persone, biciclette e veicoli nel territorio comunale. È stata inoltre predisposta una piattaforma di cartografia digitale interattiva (Crowdmap), in cui gli utenti hanno potuto 'localizzare' segnalazioni relative al tema d'indagine sulla base di un database semi-strutturato volto alla loro categorizzazione. Tali strumenti hanno contribuito ad incrementare il Quadro conoscitivo del costruendo Piano, fornendo importanti indicazioni sulle abitudini di trasporto della comunità locale, e a formulare un ranking di priorità degli obiettivi perseguiti dal PUMS.

Una seconda fase di Orientering strategico è stata strutturata secondo modalità mirate alla definizione condivisa degli indirizzi del PUMS in termini di strategie e azioni programmatiche e progettuali. Sono stati realizzati a tal fine Tavoli tematici di progettazione indirizzati ai principali stakeholder e finalizzati all'individuazione dei principali contenuti strategici del Piano in relazione agli obiettivi emersi come prioritari dalla fase di ascolto precedente.

Le attività partecipative hanno visto una consistente partecipazione della comunità locale ed un forte interesse da parte degli stakeholder, che hanno arricchito il lavoro tecnico con preziosi e puntuali suggerimenti conoscitivi e progettuali, individuando complessivamente nella riduzione dell'uso dell'auto privata a favore degli spostamenti con alternative più sostenibili al fine di ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili e il rischio di incidenti stradali, nella redistribuzione in maniera omogenea del servizio di Trasporto Pubblico Locale sull'intero territorio comunale, nello sviluppo di un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico e nella garanzia dell'accessibilità a luoghi, funzioni e servizi anche da parte delle fasce più deboli della popolazione (persone con mobilità ridotta, a basso reddito, anziani, ecc.) gli assi strategici prioritari su cui orientare le azioni di Piano.

L'intero processo partecipativo è stato accompagnato da uno strutturato programma di attività di informazione e comunicazione volte a comunicare in modo chiaro e trasparente tutte le iniziative di partecipazione che sono state svolte durante l'elaborazione del Piano e i rispettivi risultati. Nella fase trasversale sono state realizzate le seguenti iniziative e attività:

1. predisposizione di una serie di strumenti informativi, come: la presentazione illustrativa iniziale, che in termini semplici e con rappresentazioni grafiche chiare ha illustrato i contenuti e le modalità di svolgimento del processo partecipativo e i principali contenuti e obiettivi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (la presentazione è stata condivisa durante l'incontro pubblico di lancio del progetto, finalizzato a dar un forte valore simbolico e comunicativo all'avvio del percorso e ad avviare la fase di ascolto); le locandine e i manifesti volti ad informare ed invitare la comunità locale e gli stakeholder agli eventi specifici realizzati durante il processo partecipativo; e le reportistiche volte ad aggiornare e comunicare i partecipanti sui risultati degli incontri partecipativi;
2. creazione di un'immagine grafica unitaria, volta a caratterizzare tutti gli strumenti di comunicazione e informazione dell'intero processo;
3. apertura del sito web dedicato al processo partecipativo, esterno al sito istituzionale dell'Amministrazione Comunale, finalizzato ad aggiornare periodicamente i visitatori sullo stato di avanzamento dei lavori e fornire loro informazioni sugli incontri ed eventi organizzati all'interno del progetto. Il sito è consultabile al seguente link: [nocerainferiore.wixsite.com/pumsnocerainferiore](http://nocerainferiore.wixsite.com/pumsnocerainferiore);

4. creazione di indirizzo mail apposito per il processo partecipativo, gestito dal gruppo interno attraverso il quale inviare e ricevere comunicazioni e segnalazioni dai cittadini e dagli stakeholder intercettati (pums.nocerainferiore@gmail.com).

L'intero processo ha visto la partecipazione di un totale di 150 attori della comunità locale, rappresentanti qualificati di realtà e punti di vista differenti, che hanno mostrato interesse e un approccio attivo e costruttivo nel contribuire alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

## 2.2 La costruzione dell'immagine grafica unitaria

Un'attività importante, per la riuscita dell'intero progetto, è stata la creazione dell'immagine unitaria e identificabile delle attività legate al processo partecipativo. Nello specifico, la realizzazione dell'identità grafico-visiva volta a connotare tutti gli strumenti di comunicazione.

Il logo del processo partecipativo deriva da una duplice riflessione, sia a livello concettuale che a livello cromatico. Dal punto di vista concettuale si vede la stilizzazione degli elementi caratteristici che compongono il sistema della mobilità urbana (il trasporto pubblico, la viabilità pedonale e ciclabile), verso un modello sostenibile, al fine di conferire importanza sia al progetto di redazione del Piano sia agli obiettivi verso i quali lo stesso vuole andare. Da un punto di vista cromatico viene ripreso il colore del Comune, ovvero l'arancione, e il colore verde in quanto simbolo per eccellenza dell'ambiente e della sostenibilità. Nell'immagine complessiva si vede inoltre l'inserimento dell'acronimo "PUMS" (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile), come parte integrante del logo, al fine di rendere immediato ed esplicito il collegamento tra l'immagine e il progetto al quale essa è legata.

## 2.3 Le attività di partecipazine per il PUMS di Nocera Inferiore

L'approccio adottato dall'avvio del processo partecipativo, per il riconoscimento delle criticità e l'individuazione dei temi progettuali prioritari e dei relativi obiettivi, ha previsto un ampio ricorso alla partecipazione che ha coinvolto, con tecniche differenti, cittadini e Stakeholder del territorio comunale.

Con riferimento agli obiettivi, seguendo le indicazioni di cui all'Art. 4 delle Linee Guida Ministeriali, si è ritenuto opportuno circoscrivere il processo di individuazione delle priorità alle aree di interesse e ai relativi obiettivi macro e specifici, indicati come obbligatori nell'All.2 delle sopracitate linee guida.

### 2.3.1 PUNTI DI FORZA E DI DEBOLEZZA

Lo strumento utilizzato, nella prima fase del processo partecipativo, è stato quello di un questionario online somministrato a tutti coloro che vivono, studiano e/o lavorano nel territorio comunale, che prevedeva la possibilità di fornire risposte multiple con riferimento agli obiettivi Macro e specifici previsti per ciascuna area di interesse tematica. Nell'analisi dei risultati si è tenuto conto della totalità delle preferenze espresse per ogni quesito.

Complessivamente hanno risposto 92 attori della comunità locale.

Di seguito viene riportato pertanto i risultati emersi dall'analisi diagnostica, in termini di criticità e potenzialità del sistema della mobilità locale.

#### **Commento dei risultati**

Le aree tematiche che hanno catalizzato la maggioranza delle preferenze sono quelle relative all'efficienza energetica del sistema della Mobilità, al primo posto (55,2%), e quella relativa all'efficienza ed efficacia del sistema della mobilità che si colloca al 2° posto della graduatoria con il 50,6% delle preferenze.

Per la prima area tematica, gli obiettivi prioritari da cogliere sono, in ordine di importanza, la riduzione dell'uso di combustibili fossili e il miglioramento della qualità dell'area.

Per l'efficientamento e l'efficacia del sistema della mobilità gli obiettivi prioritari sono rispettivamente la riduzione dell'uso dell'auto privata a favore di modalità alternative e il miglioramento del Trasporto Pubblico.

Anche per le ulteriori tre aree tematiche (rispettivamente al terzo, quarto e quinto posto nella graduatoria) si è registrata una sostanziale sintonia di visione tra cittadini che hanno partecipato al sondaggio, come di seguito evidenziato.

In terza posizione (con il 28,7%) si colloca la realizzazione di un sistema della mobilità più sostenibile dal punto di vista socioeconomico. In relazione agli obiettivi si verifica che le priorità individuate sono rivolte a garantire l'accessibilità ai servizi da parte delle utenze deboli (60,9%) ed aumentare il livello di gradimento dei cittadini per mezzi di trasporto più sostenibili (57,5%).

In quarta posizione (con il 12,6%) si colloca la realizzazione di un sistema della mobilità più accessibile. Con riferimento agli obiettivi da conseguire si registra una sostanziale convergenza tra i diversi attori per i quali la priorità è quella di distribuire in modo omogeneo sul territorio i servizi di trasporto pubblico (72,1%), seguita dalla volontà di migliorare l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto (57%).

L'ultima area tematica (con l'8% di preferenze espresse) è quella relativa all'aumento della sicurezza stradale. L'obiettivo prioritario risulta essere la riduzione del rischio degli incidenti stradali (64,7%), seguito da quello di ridurre gli incidenti gravi che interessano le utenze deboli (51,8%).

Nella tabella seguente viene riportato in sintesi il riconoscimento del grado di priorità delle aree di interesse e dei relativi obiettivi macro e specifici di cui all'ALL. 2 delle Linee Guida Ministeriali.

| Priorità aree di interesse  |           | Priorità obiettivi macro e specifici  |           |
|---|-----------|---|-----------|
| Denominazione   | Punteggio | Obiettivi specifici   | Punteggio |
| Un sistema di mobilità più efficace ed efficiente                         | 50,6%     | Migliorare il Trasporto Pubblico Locale   | 54,5%     |
|   |           | Ridurre l'uso dell'auto privata a favore di spostamenti con alternative più sostenibili   | 62,5%     |
|   |           | Rendere il traffico delle auto più scorrevole   | 17%       |
|   |           | Migliorare lo spostamento di persone e merci agevolando l'accesso a luoghi funzioni e servizi   | 4,5%      |
|   |           | Progettare la mobilità tenendo conto della posizione delle aree residenziali e dei poli attrattori di futura realizzazione                    | 10,2%     |
|   |           | Migliorare la qualità fisica dello spazio pubblico rendendolo più fruibile e più sicuro per i pedoni  | 19,3%     |
| Un sistema di mobilità a basso impatto ambientale ed energetico           | 55,2%     | Ridurre il consumo di carburanti da fonti fossili (benzina, GPL, gasolio, etc.)   | 69,8%     |
|   |           | Migliorare la qualità dell'aria   | 66,3%     |
|   |           | Ridurre l'inquinamento acustico generato dai sistemi di trasporto   | 22,1%     |
| Un sistema di mobilità che punti alla sicurezza stradale                  | 8%        | Ridurre il rischio di incidenti stradali  | 64,7%     |
|   |           | Ridurre il numero generale di incidenti gravi (con morti e feriti)  | 28,2%     |
|   |           | Diminuire i costi sociali derivanti dagli incidenti   | 20%       |
|   |           | Diminuire il numero degli incidenti gravi che coinvolgono gli utenti deboli   | 51,8%     |
| Un sistema di mobilità più sostenibile dal punto di vista socio-economico | 28,7%     | Garantire anche alle fasce più deboli la possibilità di accedere agevolmente ai luoghi, funzioni e servizi del territorio                     | 60,9%     |
|   |           | Aumentare il livello di gradimento dei cittadini per i diversi mezzi di trasporto utilizzati, in particolare per quelli più sostenibili       | 57,5%     |
|   |           | Aumentare i posti di lavoro nel settore trasporti e mobilità e migliorare l'accesso al luogo di lavoro  | 23%       |
|   |           | Ridurre i costi legati all'utilizzo del mezzo privato rendendo più conveniente l'uso condiviso di auto e bici e della mobilità ciclo-pedonale | 23%       |
| Un sistema di mobilità più accessibile                                    | 12,6%     | Distribuire in maniera omogenea sul territorio del Comune di Nocera Inferiore il servizio di Trasporto Pubblico                               | 72,1%     |
|   |           | Garantire l'accessibilità in termini di barriere architettoniche ai mezzi e alle stazioni del Trasporto Pubblico                              | 33,7%     |
|   |           | Aumentare l'integrazione tra i diversi sistemi diversi di trasporto, rendendo facile l'utilizzo intermodale di più mezzi.                     | 57%       |

## **Punti di forza e di debolezza emergenti dal Percorso partecipativo**

Le informazioni raccolte mediante il questionario online e la piattaforma di cartografia interattiva (Crowdmap) hanno consentito di stilare un'Agenda dei punti di forza e di debolezza percepiti a livello dell'intero territorio comunale.

### **PUNTI DI FORZA**

1. Presenza del sistema ferroviario e capillarità delle infrastrutture stradali
2. Utilizzo del trasporto ferroviario per gli spostamenti scolastici
3. Sensibilità ambientale crescente soprattutto fra le giovani generazioni
4. Presenza di ZTL (zone a traffico limitato).

### **PUNTI DI DEBOLEZZA**

1. Carenza dell'offerta del trasporto pubblico locale
2. Elevati tempi di percorrenza del sistema di trasporto pubblico
3. Presenza di molte barriere architettoniche, soprattutto nelle stazioni ma non solo, che riducono l'accessibilità e una mobilità integrata
4. Assenza di una rete di percorsi ciclabili
5. Alta percorribilità e velocità di percorrenza delle auto private lungo le infrastrutture viarie principali
6. Carenze nella dotazione di parcheggi custoditi e strutture adeguate a biciclette
7. Critico stato di inquinamento atmosferico e acustico, concentrato in prossimità di incroci stradali regolati da impianti semaforici
8. Elevata insicurezza stradale causata dal traffico acuisce il disagio per le fasce più deboli (pedoni e ciclisti)
9. Inadeguatezza dell'integrazione nel sistema di mobilità di servizi, ad esempio a livello di tariffe e orari.

## **2.3.2 STRATEGIE DI SINTESI DEL PUMS**

Grazie ai tavoli tematici di progettazione, realizzati nella seconda fase del processo partecipativo, i principali portatori d'interesse che gravitano nel territorio comunale hanno potuto contribuire alla fase strategica di redazione del PUMS. In particolare, dall'iniziativa è stata costruita una lista di proposte a partire dalle diverse esigenze e aspirazioni degli stakeholder stessi.

Le strategie specifiche proposte dagli Stakeholder, al fine di conseguire gli obiettivi e le priorità riconosciute dalla comunità locale, sono le seguenti:

1. **Estensione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL)**, anche nelle zone periferiche. In particolare, in prossimità di quelle già presenti al fine di favorire percorsi continui di natura ciclopedonale e davanti alle strutture scolastiche;
2. **Integrazione delle Zone a Traffico Limitato (ZTL)** con ulteriori infrastrutture e servizi, come: *pedibus*, forma di accompagnamento organizzata e controllata che serve a condurre a scuola gli studenti più piccoli, tramite apposite figure, con percorsi definiti e fermate con tanto di segnaletica); *percorsi ciclopedonali protetti*, nell'area di media periferia, per consentire a pedoni e ciclisti di spostarsi in sicurezza, con particolare attenzione a tutelare i disabili e rendere più agevole l'attraversamento della linea ferroviaria; *servizio di navette elettriche*, utile per il collegamento con le estreme periferie; *offerta di sosta*, fornendo indicazioni chiare sull'accesso ai parcheggi lungo il margine della zona sottoposta a limitazioni e rendendo disponibili opzioni alternative gratuite o a costi minori presso aree delocalizzate, anche eventualmente utili ai fini dell'intermodalità;
3. **Estensione capillare di marciapiedi e piste/corsie ciclabili**, prevedendo l'ampliamento e la riqualificazione dei percorsi prettamente pedonali, in particolare in periferia, e una mappatura degli scivoli di accesso ai marciapiedi per l'individuazione dei punti carenti, l'adeguamento di sottopassi e passaggi a livello eliminando le residue barriere architettoniche per l'attraversamento della linea ferroviaria tra l'area urbana centrale e la periferia, e la realizzazione di percorsi dedicati al fine di accorciare le distanze in sicurezza.
4. **Implementazione degli elementi di illuminazione e della segnaletica verticale**, al fine di aumentare la sicurezza per le fasce più deboli (pedoni e ciclisti).
5. **Programmi di educazione alla mobilità sostenibile** da realizzarsi presso le scuole di ogni ordine e grado presenti sul territorio comunale.
6. **Potenziamento dell'offerta del trasporto pubblico locale** in funzione della distribuzione e dell'entità della domanda da servire sulle diverse direttrici prevedendo, a questo scopo, gli investimenti necessari in termini di infrastrutture.
7. **Creazione di Zone 30** al fine di "ostacolare" l'utilizzo massiccio dell'auto anche per piccoli spostamenti, ed aumenterebbe la sicurezza per pedoni e ciclisti, favorendo così la convivenza tra auto, pedoni e ciclisti.
8. **Progetto di attivazione del servizio "metro"**, sfruttando lo snodo ferroviario verso Codola, al fine di servire le aree più periferiche del territorio comunale e il polo universitario;
9. **Dotazione di un parco bus/navette elettrici**, finalizzato a garantire un servizio maggiormente efficace ed efficiente (incremento della capillarità).

10. **Riorganizzazione e potenziamento dell'offerta di sosta delle autovetture in campo urbano** in una logica di compensazione finalizzata a riservare capacità stradale a vantaggio della mobilità ciclistica e della preferenziazione del Trasporto Pubblico.
11. **Creazione di una rete diffusa di parcheggi in struttura per biciclette**, finalizzati a garantire la sosta delle biciclette in condizioni di sicurezza, in prossimità di scuole, uffici, negozi, bar, palestre, ecc., e in corrispondenza della stazione e delle fermate dei pullman (per un virtuoso scambio bici-bus e bici-treno).

## 3 Il Quadro Conoscitivo

Nel presente capitolo si riporta il quadro conoscitivo che, senza pretese di esaustività nel dettagliare le elaborazioni su dati di base da fonte o frutto di indagini dirette, offre un quadro complessivo degli aspetti che concorrono a definire l'impianto conoscitivo alla base della redazione del PUMS come previsto dalle Linee guida per la redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (di seguito, per brevità, LGM) di cui al D.M. 397 del 5 agosto 2017 come modificato ed integrato dal D.M. 396 del 28 agosto 2019. L'articolazione del capitolo ricalca i contenuti previsti per questa fase del lavoro dalle succitate LGM (cfr. All.2 capo 2, lettera b, punto 2).

### 3.1 Quadro normativo, pianificatorio e programmatico

Il PUMS del Comune di Nocera Inferiore si inserisce in un più ampio quadro di pianificazione nazionale e regionale rispetto al quale obiettivi, strategie e linee di azione del PUMS dovranno accordarsi garantendone in un'ottica di continuità strategica e coerenza programmatica.

A livello superiore, vi sono, inoltre le politiche europee che contribuiscono a delineare il contesto normativo e forniscono un importante contributo alla definizione degli obiettivi generali e di una efficace metodologia per il loro raggiungimento.

Il processo pianificatorio deve prendere le mosse da una puntuale ricognizione delle vigenti politiche che direttamente o indirettamente insistono sull'ambito territoriale di riferimento, degli obiettivi, delle strategie e degli scenari che ognuna ha su di esso prefigurato elaborando una sintesi funzionale a partire dalle quali costruire solidamente l'assetto della propria Proposta di Piano.

A tale scopo il presente capitolo riporta il risultato delle analisi volte alla ricostruzione del quadro normativo, pianificatorio e programmatico che concorrono a definire l'impianto conoscitivo alla base della redazione del PUMS come previsto dalle LGM.

Il capitolo è strutturato al fine di presentare dapprima un'analisi del quadro normativo relativo alla redazione e attuazione dei PUMS così come previsto dalle Linee Guida sviluppate in ambito europeo e riprese a livello nazionale dai Decreti Ministeriali sopracitati e localmente gli atti della pianificazione vigente del Comune di Nocera Inferiore.

A seguire, viene riportata una sintesi delle principali politiche nell'ambito dei trasporti e della mobilità perseguite a scala europea e dei principali strumenti di pianificazione e programmazione esistenti in ambito nazionale, regionale e locale.

### 3.1.1.1 Le Linee Guida ELTIS

Il documento “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan”, comunemente conosciuto come “Linee Guida ELTIS”, è stato approvato dalla Direzione Generale per la Mobilità e i Trasporti della Commissione Europea nel 2014 ed aggiornato nel 2019, con l’intento iniziale di delineare i passi principali per la definizione di politiche di mobilità che permettano di affrontare le problematiche legate ai trasporti nelle aree urbane in maniera più efficiente, attraverso il coinvolgimento attivo dei principali stakeholder.

Le linee guida introducono il concetto generale, individuano gli obiettivi, descrivono i passi e le attività essenziali per sviluppare ed implementare un PUMS, fornendo riferimenti a strumenti e risorse per l’approfondimento dei temi trattati oltre ad esempi pratici di sviluppo ed implementazione delle singole fasi.

Nella sua prima formulazione, il processo di redazione e attuazione di un PUMS, indicato dalle linee guida, è stato articolato in 11 fasi principali, a loro volta suddivise in un totale di 32 attività.



Figura 1 Ciclo di Piano, prima formulazione, Linee Guida Eltis (2017)

Aspetto significativo è la rappresentazione ciclica del processo, in cui emergono alcuni elementi essenziali per la redazione del PUMS:

1. visione di lungo periodo;
2. coerenza degli strumenti di Piano e coordinamento di Enti e procedure per la pianificazione e l'attuazione;
3. integrazione delle modalità di trasporto;
4. sostenibilità sociale, ambientale ed economica delle azioni intraprese;
5. approccio partecipativo che pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, attraverso il coinvolgimento attivo dei cittadini e degli altri portatori di interesse;
6. monitoraggio dello stato di attuazione degli interventi individuati volto alla ricerca di un miglioramento continuo;
7. perseguimento della qualità urbana.

Nel 2019 l'iniziativa europea Eltis ha pubblicato la seconda edizione delle suddette Linee Guida, introducendo, in particolare:

1. un Ciclo di Piano aggiornato e semplificato sul piano dell'operatività;
2. la chiara separazione della fase di pianificazione strategica (1° e 2° fase) e di quella operativa (3° e 4° fase) in cui gli obiettivi strategici hanno un orizzonte temporale di medio-lungo periodo, mentre le misure possono essere aggiornate più frequentemente;
3. una suddivisione del ciclo PUMS in quattro fasi con tre step ciascuna, che terminano sempre con il raggiungimento di una milestone;
4. un ulteriore focus su settori di particolare interesse (accessibilità, salute, inclusione sociale, sicurezza stradale), corredati da numerosi esempi di città e vari approfondimenti.



Figura 2 Il Ciclo del PUMS rieditato nel 2019

L'approccio metodologico è determinante nella caratterizzazione del PUMS che, anche nella riformulazione del nuovo Ciclo, prevede uno sviluppo in 4 fasi consecutive:

**Fase 1. Preparazione e analisi:** durante la quale si definiscono i limiti geografici di intervento tenendo conto dell'area di influenza, si procede con la ricognizione degli strumenti di pianificazione da considerare, si verificano i dati a disposizione e quelli necessari alla ricostruzione dello stato di fatto.

**Fase 2. Sviluppo delle strategie:** sulla base della ricostruzione del quadro conoscitivo e dell'analisi delle criticità, si definiscono la visione, le strategie, gli obiettivi, i target e gli indicatori per il monitoraggio del piano.

**Fase 3. Pianificazione delle azioni di piano:** una volta definita la visione, le strategie e gli obiettivi, si esplorano le possibili misure che saranno valutate e finalizzate nel piano.

**Fase 4. Implementazione e monitoraggio:** questa fase è la vera novità e prevede la gestione dell'implementazione del piano, cioè l'effettiva realizzazione delle azioni di Piano, dal procurement delle misure al monitoraggio e revisione del Piano stesso in funzione dei risultati ottenuti.

Un PUMS deve perseguire l'obiettivo generale di migliorare l'accessibilità e fornire alternative di mobilità sostenibili e di alta qualità per l'intera area urbana di riferimento. Per le Linee Guida, un sistema di trasporto è sostenibile quando:

1. è accessibile e soddisfa le esigenze di mobilità di base di tutti gli utenti;

2. bilancia e risponde alle diverse richieste di mobilità e servizi di trasporto di residenti, imprese e industria;
3. guida uno sviluppo equilibrato e una migliore integrazione dei diversi modi di trasporto;
4. soddisfa i requisiti di sostenibilità, bilanciando la necessità di redditività economica, equità sociale, salute e qualità ambientale;
5. ottimizza l'efficienza e l'economicità.

### **3.1.1.2 Le Linee Guida Nazionali per i PUMS**

Il Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 233 del 5 ottobre 2017, contiene le linee guida per la redazione del PUMS su tutto il territorio nazionale, secondo quanto previsto dall'art. 3, comma 7, del Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016. Alcune modifiche sono state introdotte poi con il Decreto Min. Infrastrutture e Trasporti 28/08/2019, n. 396.

Finalizzate ad omogeneizzare e coordinare la redazione dei PUMS su tutto il territorio nazionale, le linee guida nazionali definiscono il PUMS come:

*“uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo 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 al 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”.*

Le linee guida chiariscono:

1. una procedura uniforme per la redazione ed approvazione dei PUMS;
2. le aree di interesse con i relativi macro obiettivi di Piano, le strategie di riferimento e le azioni che contribuiscono all'attuazione concreta delle stesse, nonché degli indicatori da utilizzare per il monitoraggio delle previsioni di Piano.

**Tabella 1 Macro Obiettivi del PUMS secondo le Linee Guida Nazionali**

| Aree di Interesse                                  | Macro Obiettivi   |
|--|---|
| A. Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità | A1. Miglioramento del trasporto pubblico locale;<br>A2. Riequilibrio modale della mobilità;<br>A3. Riduzione della congestione;<br>A4. Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci;<br>A5. Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità e l'assetto e lo sviluppo del territorio;<br>A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano. |
| B. Sostenibilità energetica ed ambientale          | B1. Riduzione del consumo di carburanti tradizionali diversi dai combustibili alternativi;<br>B2. Miglioramento della qualità dell'aria;<br>B3. Riduzione dell'inquinamento acustico.   |
| C. Sicurezza della mobilità stradale;              | C1. Riduzione dell'incidentalità stradale;<br>C2. Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti;<br>C3. Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti;<br>C4. Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli.   |
| D. Sostenibilità socio-economica                   | D1. Miglioramento della inclusione sociale;<br>D2. Aumento della soddisfazione della cittadinanza;<br>D3. Aumento del tasso di occupazione;<br>D4. Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato).  |

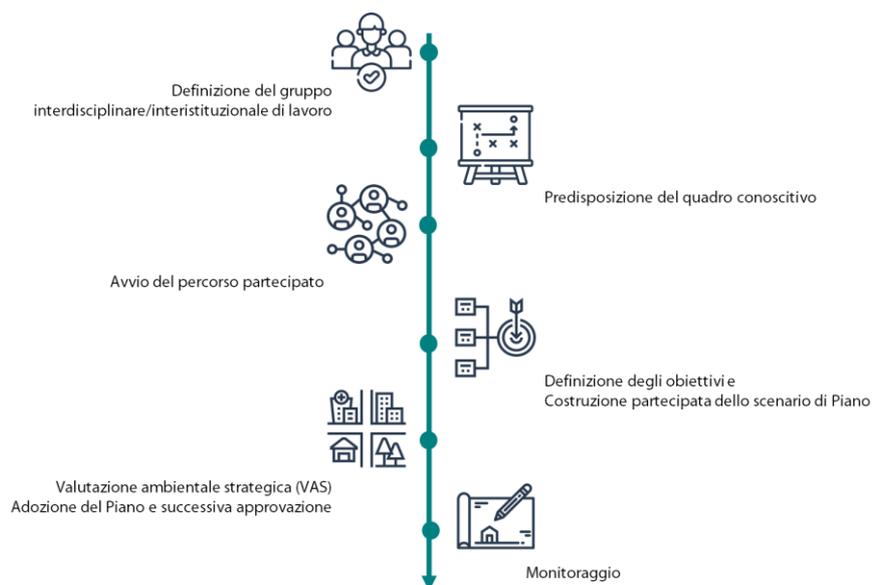
Questi macro obiettivi, per ciascuno dei quali sono identificati degli indicatori di monitoraggio, sono perseguiti attraverso strategie e azioni che vi contribuiscono in maniera integrata.

I passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del piano sono dettati dal Decreto suddetto come segue:

- Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro: capace di individuare le azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali e di gestire i processi di partecipazione, è indispensabile per una migliore definizione del quadro conoscitivo, degli obiettivi, delle strategie e delle azioni da realizzare con i relativi costi economici e ambientali. Tale impostazione garantisce anche una migliore gestione dei processi di partecipazione. Farà parte del gruppo di lavoro il mobility manager di area (introdotto con il Decreto Interministeriale «Mobilità sostenibile nelle aree urbane» del 27 marzo 1998 e richiamata dalla legge n.340/2000).
- Predisposizione del quadro conoscitivo: rappresenta la fotografia dello stato di fatto dell'area interessata dalla redazione del Piano, e individua le sue peculiari caratteristiche orografiche, urbanistiche, socio-economiche e di strutturazione della rete infrastrutturale e trasportistica.

- **Avvio del percorso partecipato:** il percorso partecipato prende avvio con la costruzione del quadro conoscitivo, concorrendo all'individuazione delle criticità evidenziate da cittadini e portatori di interesse, e contribuisce alla successiva definizione degli obiettivi del Piano. Particolare attenzione sarà rivolta all'analisi ed alla mappatura dei portatori di interesse da includere nel processo di pianificazione della mobilità urbana sostenibile, individuando stakeholders primari (cittadini, gruppi sociali, ecc.), attori chiave (es. Comuni, istituzioni, enti, investitori, ecc.), intermediari (es. gestori servizi TPL, ecc.).
- **Definizione degli obiettivi:** consentirà di delineare le strategie e le azioni propedeutiche alla costruzione partecipata dello scenario di Piano. All'interno del PUMS, come suggerito dal Decreto MIT 4 agosto 2017, si individueranno:
  - macro-obiettivi che rispondono a interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità e di sostenibilità sociale, economica ed ambientale ai quali verranno associati indicatori di risultato e i relativi valori target da raggiungere entro 10 anni;
  - obiettivi specifici di livello gerarchico inferiore, funzionali al raggiungimento dei macro-obiettivi. La gerarchia degli obiettivi permette di riconoscere e proporre strategie del Piano per gli anni di valenza dello stesso (10 anni). Gli obiettivi perseguiti dal PUMS e la relativa quantificazione (target) saranno monitorati con cadenza biennale per valutare il loro raggiungimento e confermarne l'attualità attraverso gli indicatori di cui all'allegato 2 del Decreto MIT 4 agosto 2017. Il set degli indicatori sarà restituito nei documenti tecnici del Piano.
- **Costruzione partecipata dello Scenario di Piano:** a partire dal quadro conoscitivo e dall'individuazione degli obiettivi da perseguire, si definiscono, anche attraverso il percorso partecipato, le strategie e le azioni che costituiscono il punto di partenza per la costruzione degli scenari alternativi di Piano. I diversi scenari alternativi, costituiti da specifiche azioni e interventi, attuati in uno specifico intervallo temporale, saranno messi a confronto con lo Scenario di Riferimento (SR) che si configurerebbe qualora non fossero attuate le strategie del PUMS. Dalla valutazione comparata ex ante degli scenari alternativi, attraverso l'uso degli indicatori di raggiungimento dei macro obiettivi, si perviene alla individuazione dello Scenario di Piano (SP) che include anche gli interventi già programmati dall'Amministrazione e/o presenti in pianificazioni adottate e approvate. Lo Scenario di Piano prevedrà un cronoprogramma degli interventi da attuare a breve termine e a lungo termine, nonché una stima dei relativi costi di realizzazione e delle possibili coperture finanziarie.

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS), se dovuta. La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione. L'iter da seguire è regolato dalle Linee Guida Regionali per i PUMS di seguito descritte.
- Adozione del Piano e successiva approvazione.
- Monitoraggio: nell'ambito della redazione del PUMS e successivamente alla definizione dello Scenario di Piano, saranno essere definite le attività di monitoraggio obbligatorio da avviare a seguito dell'approvazione del PUMS.



**Figura 3 L'iter per la redazione del PUMS**

### 3.1.2 QUADRO PIANIFICATORIO E PROGRAMMATARIO

Questo capitolo riporta l'analisi del quadro della pianificazione e programmazione.

L'analisi ha considerato i principali documenti di pianificazione e programmazione a livello nazionale, regionale, provinciale e locale, quest'ultimo riguardanti in particolare la Città di Nocera Inferiore

#### 3.1.2.1 Livello Sovralocale

Il PUMS sarà redatto coerentemente con il quadro programmatico sovraordinato e con le strategie definite dalla pianificazione sovralocale a scala europea e nazionale riassunte nello schema in tabella.

**Tabella 2 Quadro programmatico europeo e nazionale**

| Livello Europeo    | Livello Nazionale   |
|--------------------|---|
| Libro Bianco       | Documento di Economia e Finanza 2021 – Allegato “Dieci anni per trasformare l’Italia” |
| Green Deal Europeo | Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)  |

| Livello Europeo   | Livello Nazionale   |
|---|---|
| <p>Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente</p> <p>Regolamento per la Programmazione 2021-2027 sulla Politica di Coesione</p> <p>La rete TEN-T</p> | <p>Piano Sud 2030: Sviluppo e Coesione per l'Italia</p> <p>Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile</p> <p>Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia</p> <p>Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)</p> <p>Il Sistema delle ciclovie europee EURO-VELO e nazionali con il progetto BICITALIA</p> <p>Proposta di Piano per la Transizione Ecologica</p> |

### **La politica europea nel settore dei trasporti**

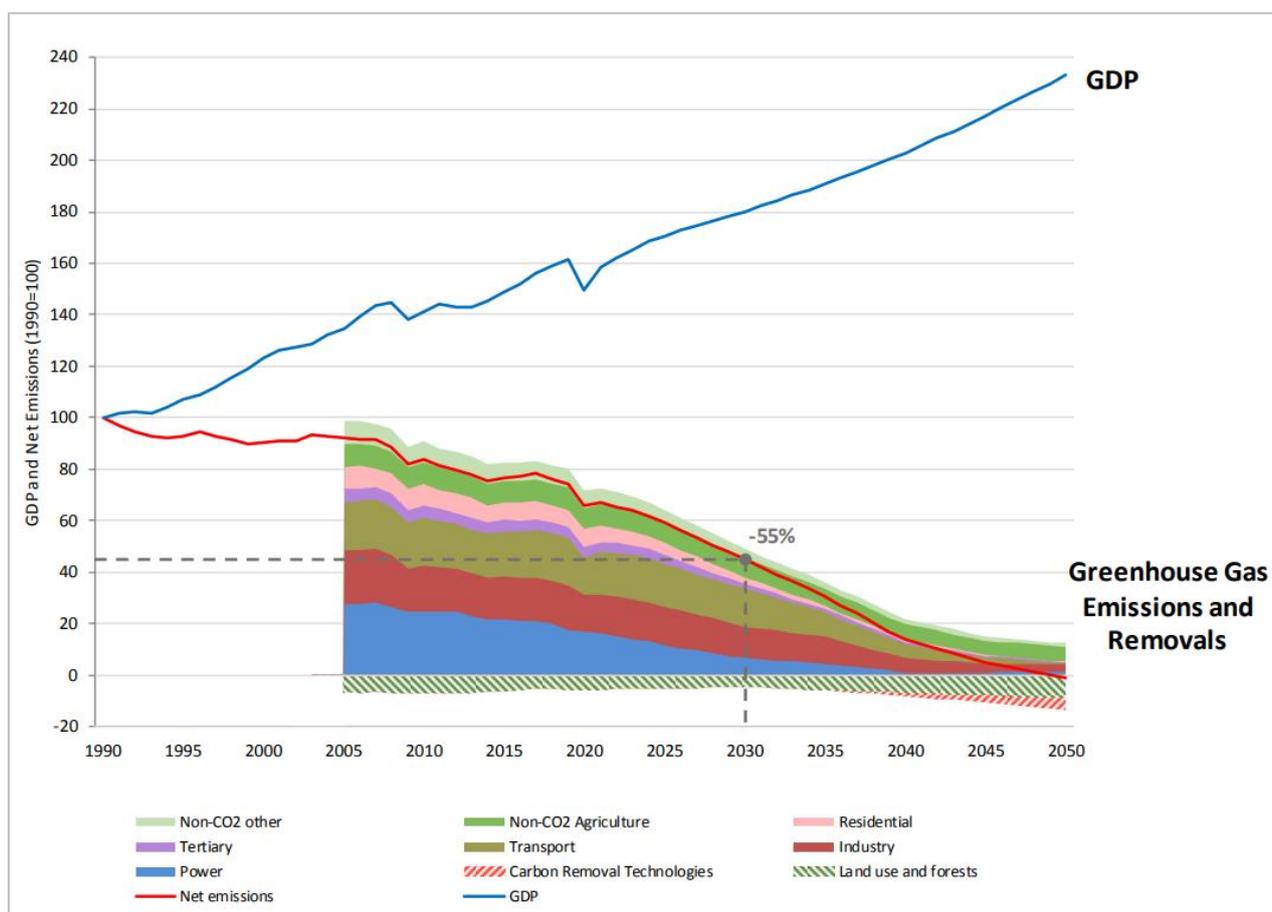
Il settore dei trasporti rappresenta una delle colonne portanti del sistema di integrazione promosso dall'Unione Europea ed è essenziale al fine di garantire la libera circolazione delle persone e delle merci nel territorio comunitario (<https://www.europarl.europa.eu/factsheets/it/sheet/123/politica-comune-dei-trasporti-principi-generalis>). I trasporti contribuiscono, infatti, in maniera rilevante allo sviluppo delle economie dei paesi membri del continente, in termini di valore aggiunto e di vitalità del sistema economico e garantire un elevato grado di accessibilità, di efficienza ed efficacie dei collegamenti costituisce una priorità delle politiche di indirizzo della UE. Al contempo, gli impatti che il sistema dei trasporti genera, in termini di inquinamento e di incidentalità hanno da sempre indotto l'Europa ad attivare politiche di mitigazione e di transizione verso modi e servizi sostenibili.

La strategia politica attualmente perseguita dall'Unione nel settore dei trasporti deriva, in gran parte, dal Libro Bianco del 2011 "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" nel quale vengono enunciati obiettivi strategici e iniziative concrete per generare crescita e occupazione, ridurre la dipendenza dalle fonti non rinnovabili e conseguentemente decarbonizzare il settore del 60% entro il 2050. Fra gli obiettivi del Libro Bianco del 2011 la Commissione ha incluso la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti eliminando gli ostacoli residui tra i modi e sistemi nazionali al fine di facilitare l'integrazione e l'interoperabilità tra paesi.

Nel 2016, la Commissione ha pubblicato una comunicazione per una strategia europea basata su una mobilità a basse emissioni ([https://ec.europa.eu/transparency/documents-registered/detail?ref=COM\(2016\)501&lang=it](https://ec.europa.eu/transparency/documents-registered/detail?ref=COM(2016)501&lang=it)) nel quale vengono proposte misure per accelerare il processo di decarbonizzazione in vista del 2050 in continuità con gli obiettivi stabiliti alla XXI Conferenza di Parigi (COP21) per il clima.

L'11 dicembre 2019 la Commissione europea ha pubblicato la comunicazione "Il Green Deal Europeo" (COM(2019) 640 final). Il meccanismo delineato dalla Commissione per raggiungere

gli obiettivi del Green Deal prevede che a livello nazionale venga predisposto il Piano Nazionale Integrati per l'Energia e il Clima (PNIEC). A seguito di una risoluzione del Parlamento europeo (15 gennaio 2020) che chiedeva di accrescere gli impegni verso la decarbonizzazione dell'Unione entro il 2050, la Commissione ha adottato un pacchetto di proposte legislative per il raggiungimento della neutralità climatica nell'UE entro il 2050 (riduzione delle emissioni di gas serra e del 90 % entro il 2050), compreso l'obiettivo intermedio di riduzione netta di almeno il 55% delle emissioni di gas serra entro il 2030.



**Figura 4 Il percorso dell'Unione Europea verso la neutralità climatica [Fonte: Commissione Europea - European Commission: COM(2020) 562 final]**

Il più recente documento strategico di indirizzo per la mobilità e i trasporti presentato dalla Commissione Europea nel dicembre 2020 riguarda la **Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente** (COM(2020)789 final), corredata di un piano di azione che stabilisce una tabella di marcia in linea con l'obiettivo climatico del Green Deal europeo che mira ad una riduzione del 90% delle emissioni dei trasporti al 2050. La roadmap indicata dalla Commissione vede alcune deadline in cui dovranno essere raggiunti specifici target relativi a tutti i sistemi di trasporto, in particolare questi riguardano:

- **Target entro il 2030:**
  - almeno 30 milioni di auto e 80.000 autocarri a emissioni zero in circolazione sulle strade europee (allo stato della proposta erano in circolazione 1,3 milioni di auto e 30 mila autocarri a emissione zero)
  - 100 città europee saranno climaticamente neutre
  - il traffico ferroviario ad alta velocità raddoppierà in tutta Europa
  - i viaggi collettivi programmati per i viaggi inferiori a 500 km dovrebbero essere a emissioni zero
  - la mobilità automatizzata sarà implementata su larga scala
  - le navi marittime a emissioni zero saranno pronte per il mercato.
- **Target entro il 2035:**
  - i grandi velivoli a emissioni zero saranno pronti per il mercato.
- **Target entro il 2050:**
  - quasi tutte le auto, furgoni, autobus e nuovi veicoli pesanti saranno a emissioni zero
  - il traffico merci su rotaia raddoppierà
  - una rete di trasporto transeuropea (TEN-T) completamente operativa e multi-modale per un trasporto sostenibile e intelligente con connettività ad alta velocità.

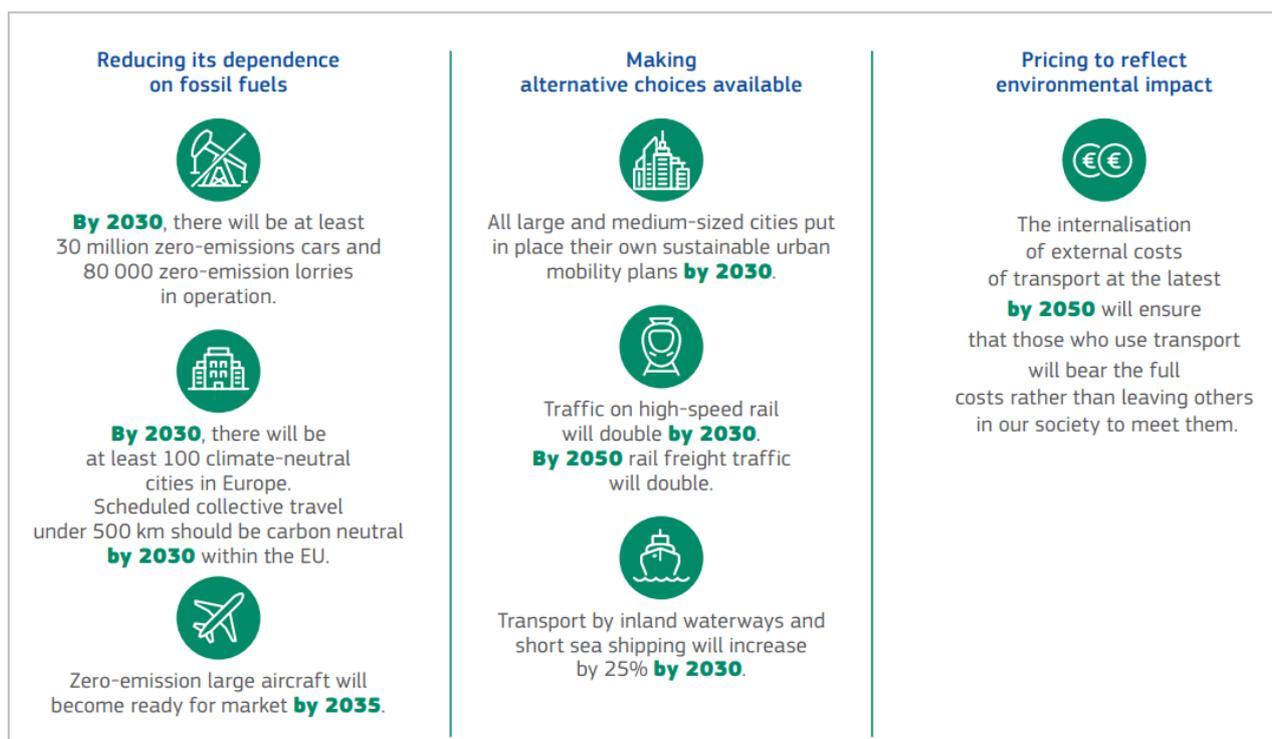


Figura 5 Target del Green Deal europeo per una mobilità sostenibile [Fonte: Commissione Europea]

Il raggiungimento dei target viene promosso attraverso 82 iniziative in 10 diversi ambiti di azione. Tra le iniziative promosse vi sono (<https://ec.europa.eu/transport/sites/default/files/2021->

[mobility-strategy-and-action-plan.pdf](#)): la diffusione dei punti di ricarica per veicoli elettrici; l'incremento del traffico ferroviario ad alta velocità e l'incentivazione della mobilità ciclabile in ambito urbano e interurbano; l'incremento della quota modale di traffico ferroviario merci); la conversione ecologica di porti e aeroporti; ecc.

Infine, è opportuno citare il recente Regolamento per la Programmazione 2021-2027 che disciplinano la Politica di Coesione "Regolamento (UE) 2021/1060" del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti.

Attraverso il Regolamento (UE) 2021/1060, l'Europa stabilisce le disposizioni finanziarie applicabili ai diversi strumenti di sostegno allo sviluppo regionale. In particolare, il FESR, il FSE+, il Fondo di coesione e il FEAMPA sostengono, tra gli obiettivi strategici, i seguenti:

- A. un'Europa resiliente, più verde e a basse emissioni di carbonio ma in transizione verso un'economia a zero emissioni nette di carbonio attraverso la promozione di una transizione verso un'energia pulita ed equa, di investimenti verdi e blu, dell'economia circolare, dell'adattamento ai cambiamenti climatici e della loro mitigazione, della gestione e prevenzione dei rischi nonché della mobilità urbana sostenibile;
- B. un'Europa più connessa attraverso il rafforzamento della mobilità;

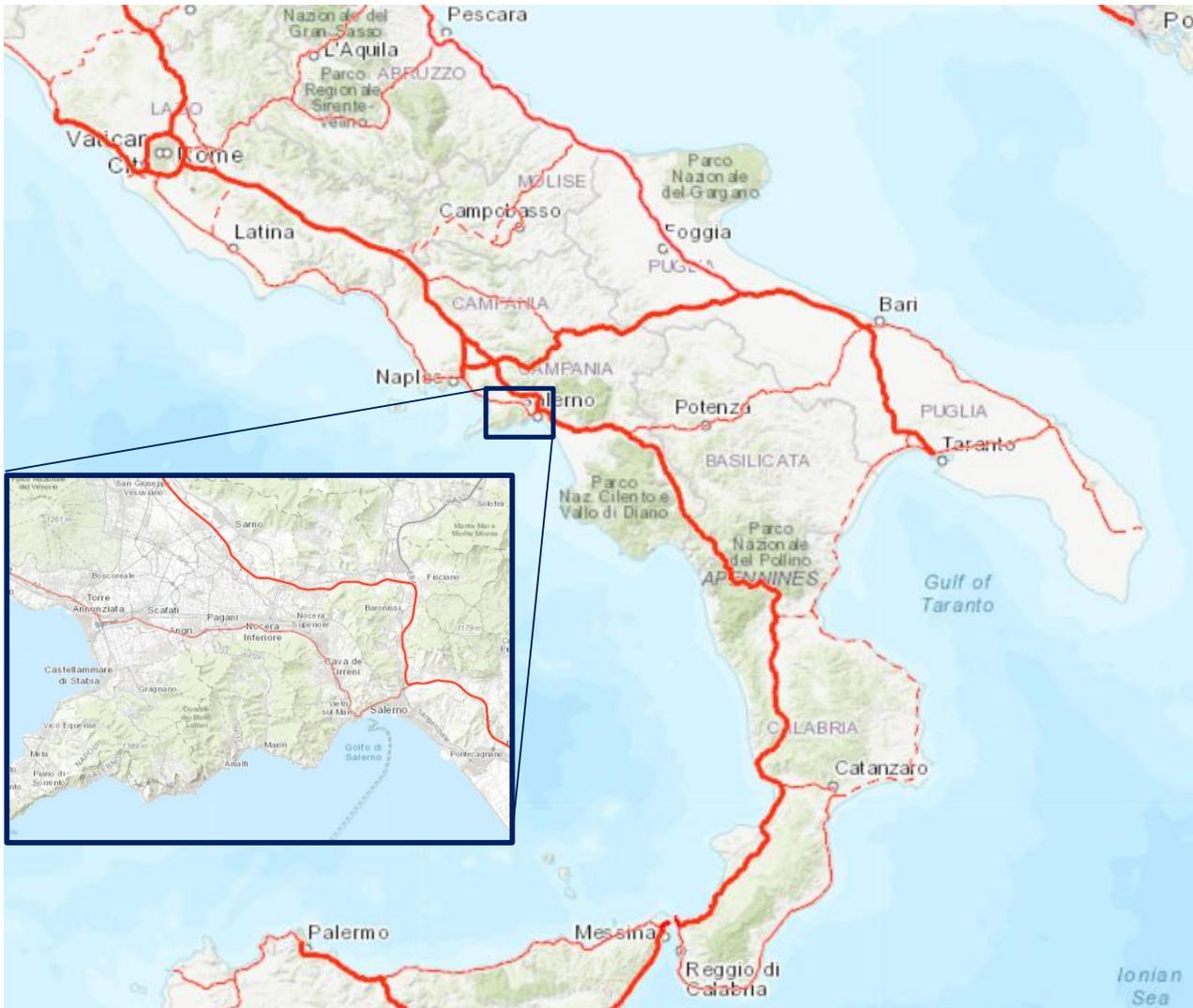
### **La rete TEN-T**

Uno degli elementi cardine della politica europea dei trasporti su cui si concentrano molte delle azioni e degli investimenti per lo sviluppo e la competitività del sistema di rete e servizi dei diversi modi di trasporto è la rete Trans-European Transport Network (TEN-T) che rappresenta l'insieme di infrastrutture di trasporto considerati rilevanti a livello comunitario e di cui il vicino capoluogo campano costituisce uno dei nodi chiave in Italia.

La rete TEN-T scaturisce dal Regolamento (EU) n. 1315/2013 in cui si sancisce la necessità di costituire una rete transeuropea dei trasporti al fine di rafforzare la coesione sociale, economica e territoriale e contribuire alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti. La rete si costituisce di 9 corridoi principali (Core) rappresentati dalle reti e dai nodi del sistema stradale, ferroviario, aeroportuale, marittimo e fluviale che insieme concorrono a definire un'unica rete di interconnessione transfrontaliera.

Su questa rete di corridoi strategici, l'Unione Europea ha predisposto una serie di requisiti da rispettare al fine di garantire accessibilità, integrazione dei modi di trasporto e interoperabilità tra gli stessi, lo sviluppo telematico e tecnologico e l'eliminazione di strozzature. A tale scopo

sono definiti una serie di requisiti concernenti l'infrastruttura di trasporto per il raggiungimento dei quali l'Unione mette a disposizione risorse economiche dedicate (es. fondi CEF - <https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>).



**Figura 6 Rete TEN-T stradale che attraversa il Sud dell'Italia con dettaglio sul Comune di Nocera Inferiore**

All'interno di questa rete, la Città di Nocera Inferiore è attraversata dal corridoio Scandinavo-Mediterraneo che collega Helsinki con Palermo, attraversando l'intera penisola e unendo alcune delle principali aree produttive d'Europa e che vede la vicina città Napoli come nodo della rete Core. In particolare, la Provincia di Salerno e la vicina Città Metropolitana di Napoli racchiudono diversi elementi infrastrutturali strategici che concorrono a definirla uno dei principali hub trasportistici del sud Italia.

Da un punto di vista della rete ferroviaria, due sono le linee facenti parte della rete TEN-T che attraversano il territorio e che si diramano dal capoluogo campano verso la Regione Calabria sino a Palermo via Messina e attraverso la catena appenninica in direzione Bari per poi raggiungere Taranto.

Le linee che fanno capo al nodo di Napoli sono le seguenti:

- a) la linea ferroviaria ad alta velocità AV/AC Roma-Napoli-Salerno
- b) la linea ferroviaria Napoli-Foggia

Per quanto riguarda invece la rete stradale, due sono le autostrade che lambiscono la Città di Nocera Inferiore:

1. l'Autostrada A30 da Caserta a Salerno – rete TEN- T Core
2. l'Autostrada A3 Napoli-Salerno – rete TEN-T Comprehensive

Costituiscono, inoltre, parte integrante della rete TEN-T i vicini porti di Salerno e di Napoli e l'Aeroporto Internazionale di Napoli-Capodichino.

Come evidenziato dal documento di Work Plan la compliance (conformità) rispetto ai requisiti infrastrutturali sconta ancora alcune carenze nel nodo di Napoli riguardanti principalmente il sistema ferroviario (Axle load) il sistema aeroportuale (SESAR, Clean Fuels) e per i quali sono attesi fondi a livello Europeo per il completamento.



Figura 7 TEN-T Scandinavian Mediterranean Corridor, network compliance [Fonte: Corridor Report]

### La politica nazionale nel settore dei trasporti

In questo paragrafo vengono analizzati i principali documenti di pianificazione e programmazione a livello nazionale partendo dall'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF), redatto nelle more della redazione del Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) che illustra la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti anticipando alcune

decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) il cui iter per l'elaborazione è stato avviato nel gennaio 2022.

### **Documento di Economia e Finanza 2021 – Allegato “Dieci anni per trasformare l'Italia”**

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 è stato approvato ai sensi dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 2012, n. 243 dal Consiglio dei Ministri nell'aprile 2021 e il relativo Allegato, presentato su proposta del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri il 29 luglio 2021. L'Allegato, denominato “*Dieci anni per trasformare l'Italia*” introduce un modello di sviluppo sostenibile per pianificare, programmare, progettare e realizzare un Paese più moderno, equo e resiliente, in linea con i principi dell'Agenda 2030 dell'Onu e del Green Deal europeo e in coerenza con i piani nazionali generali e settoriali di riferimento.

L'allegato al DEF relativo alla politica del Governo in materia di infrastrutture e mobilità sostenibili rappresenta il documento programmatico del MIMS recentemente istituito anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e alla luce del nuovo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Gli interventi inerenti al settore dei trasporti si concentrano su:

- sviluppo dell'alta velocità delle persone e delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale, anche per garantire un vero diritto alla mobilità ai tanti pendolari che ogni giorno utilizzano il trasporto pubblico per recarsi al lavoro;
- il rinnovo in senso ecologico delle flotte per il trasporto su terra e via mare;
- il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica;

### **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)**

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza è il piano di investimenti predisposto dal Governo Italiano per far fronte alla crisi indotta dalla pandemia di COVID-19 ed è parte del programma di investimenti e riforme della Commissione Europea denominato Next Generation EU (NGEU).

Il NGEU, approvato nel luglio 2020 dal Consiglio Europeo, nasce come un fondo per il sostegno delle economie degli stati Membri in risposta alla crisi economica e sociale indotta dalla crisi sanitaria e prevede ingenti investimenti e riforme per accelerare la transizione ecologica e digitale; migliorare la formazione delle lavoratrici e dei lavoratori; e conseguire una maggiore equità di genere, territoriale e generazionale. Tutti i progetti finanziati dal NGEU dovranno essere appaltabili entro il 2023, completati entro giugno 2026.

I due principali strumenti del NGEU sono il Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF) e il “Pacchetto di assistenza alla ripresa per la coesione e i territori d’Europa” (REACT EU). Il dispositivo RRF richiede agli Stati membri di presentare un pacchetto di investimenti e riforme: il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR).

Il PNRR dell’Italia, la cui versione definitiva presentata nell’aprile 2021 e approvata dalla Commissione Europea è avvenuta nel giugno 2021, si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo ovvero la digitalizzazione e innovazione, la transizione ecologica e l’inclusione sociale e si sviluppa lungo 16 Componenti (C), quali gli ambiti in cui aggregare progetti di investimento e riforma dei Piani stessi, raggruppate in 6 Missioni (M):

1. Missione 1: Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo
  - M1C1: Digitalizzazione, innovazione e sicurezza nella PA
  - M1C2: Digitalizzazione, innovazione e competitività nel sistema produttivo
  - M1C3: Turismo e cultura 4.0
2. Missione 2: Rivoluzione verde e transizione ecologica
  - M2C1: Economia circolare e agricoltura sostenibile
  - M2C2: Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile
  - M2C3: Efficienza energetica e riqualificazione degli edifici
  - M2C4: Tutela del territorio e della risorsa idrica
3. Missione 3: Infrastrutture per una mobilità sostenibile
  - M3C1: Investimenti sulla rete ferroviaria
  - M3C2: Intermodalità e logistica integrata
4. Missione 4: Istruzione e ricerca
  - M4C1: Potenziamento dell’offerta dei servizi di istruzione: dagli asili nido alle università
  - M4C2: Dalla ricerca all’impresa
5. Missione 5: Coesione e inclusione
  - M5C1: Politiche per il lavoro
  - M5C2: Infrastrutture sociali, famiglie, comunità e terzo settore
  - M5C3: Interventi speciali per la coesione territoriale
6. Missione 6: Salute
  - M6C1: Reti di prossimità, strutture e telemedicina per l’assistenza sanitaria territoriale
  - M6C2: Innovazione, ricerca e digitalizzazione del servizio sanitario nazionale

Di seguito si riporta una sintesi degli investimenti previsti dal Piano riguardanti prevalentemente il tema della mobilità e dei trasporti e quindi di interesse ai fini di questo studio e per i quali

lo stato di avanzamento ha, nella maggior parte dei casi, già individuato gli interventi oggetto del finanziamento (aggiornato a novembre 2021).

**Tabella 3 PNRR investimenti previsti sul tema della mobilità e trasporti (M2C2)**

| Mission e Componente  | M2C2  |
|---|---|
| Obiettivo   | Stato attuativo delle tappe fondamentali  |
| <b>Rafforzamento mobilità ciclistica</b>  |   |
| Facilitare e promuovere la creazione e la manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici e ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità, garantendo la sicurezza. Il progetto prevede 365 km di nuove piste ciclabili urbane e metropolitane e altri 1.235 km di piste ciclabili turistiche. Il 50% delle risorse sarà destinato alle regioni del Sud. | 12/2023 - costruzione di 200km di piste in aree urbane e metropolitane – FASE DI AVVIAMENTO<br>06/2021 costruzione di 365km di piste ciclabili supplementari nelle aree urbane e metropolitane e altri 1.235km nelle altre aree d'Italia – DA AVVIARE   |
| <b>Installazione di infrastrutture di ricarica elettrica</b>  |   |
| Costruire le infrastrutture necessarie per promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica, aumentare il numero dei veicoli (pubblici e privati) a emissioni zero e ridurre l'impatto ambientale dei trasporti, realizzando entro il 2026 oltre 20.000 punti di ricarica rapida in autostrada e nei centri urbani.  | 06/2023 – definire i contratti per 2.500 stazioni in autostrada e 4.000 in città – DA AVVIARE<br>06/2024 – installazione delle infr. di ricarica elettrica (2500 in autostrada 175kW + 4.000 in città 90kW) DA AVVIARE<br>12/2024 definire contratti per 5.000 stazioni in autostrada e 9.755 nelle aree urbane comprese 100 stazione per lo stoccaggio – DA AVVIARE<br>12/2025 – installazione delle infr. di ricarica elettrica (7.500 autostrada 175kW + 13000 in città 90kW) – DA AVVIARE                   |
| <b>Sviluppo trasporto rapido di massa</b>   |   |
| Ridurre il traffico delle auto private di almeno il 10% a favore del trasporto pubblico realizzando 231 nuovi km di rete: 11 km di metropolitane, 85 km di tramvie, 120 km di filovie e 15 di funicolari. Il focus sarà principalmente sulle aree metropolitane delle maggiori città italiane per diminuire l'impatto sull'ambiente e la congestione delle strade   | 12/2023 – aggiudicazione di tutti gli appalti pubblici per la realizzazione di piste ciclabili, metropolitane, filovie e funivie in aree metropolitane – IN FASE DI AVVIAMENTO<br>09/2024 – costruire almeno 25km di corsie riservate al trasporto pubblico nelle aree metropolitane di Perugia, Pozzuoli, Trieste - DA AVVIARE<br>06/2026 – ultimare altri 206 km di linee tra cui 11 km di corsie metropolitane, 85 km di corsie tranviarie, 120 km di corsie per i filobus e 15km di funicolari – DA AVVIARE |

**Tabella 4 PNRR investimenti previsti sul tema della mobilità e trasporti (M3C1)**

| Mission e Componente  | M3C1  |
|---|---|
| Obiettivo   | Stato attuativo delle tappe fondamentali  |
| <b>Collegamenti ferroviari ad Alta Velocità verso il Sud per passeggeri e merci</b>   |   |
| Realizzare 274 km di ferrovia ad alta velocità sulle linee Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania per ridurre i tempi di percorrenza e aumentare la capacità di trasporto su rotaia verso il Sud. Tutti gli interventi saranno integrati con i sistemi di trasporto regionali, che svolgono un ruolo primario nel sostenere la domanda di mobilità locale. | 12/2022 – Conclusione appalti per la costruzione della linea di Alta Velocità Napoli-Bari e Palermo-Catania – FASE DI AVVIAMENTO<br>03/2024 – Conclusione appalti per la costruzione della linea di Alta Velocità Salerno-Reggio Calabria – DA AVVIARE<br>06/2024 – Ultimati 69km di linee ad Alta Velocità per le tratte Napoli-Bari e Palermo-Catania - DA AVVIARE<br>06/2026 – ultimati 274km di linea ad alta velocità per le tratte Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Palermo-Catania – DA AVVIARE |
| <b>Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud</b>   |   |
| L'investimento ha lo scopo di riqualificare le stazioni ferroviarie del Sud per migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti, l'efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma, abbattendo così anche l'impatto ambientale.  | 12/2024 – 10 hub urbani e stazioni ferroviarie riqualificate (Abruzzo, Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Sardegna) – DA AVVIARE<br>06/2026 – 38 hub urbani e stazioni ferroviarie riqualificate (Abruzzo, Campania, Calabria, Sicilia, Puglia, Sardegna) – DA AVVIARE  |

|   |  |
|---|--|
| Mission e Componente  | M3C1   |
| Obiettivo   | Stato attuativo delle tappe fondamentali   |
| <b>Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave</b>  |  |
| La misura ha lo scopo di migliorare la mobilità nelle grandi città e nelle aree urbane di medie dimensioni attraverso servizi di viaggio a medio raggio caratterizzati da velocità e comfort, anche grazie alla creazione di collegamenti "regionali veloci". Il fine ultimo è quello di rendere il trasporto su rotaia più conveniente e quindi competitivo rispetto all'uso dell'auto privata, aumentando l'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e le metropolitane | 12/2024 – 700km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave – IN FASE DI AVVIAMENTO<br>06/2026 – 1280km di tratte di linee migliorate costruite su nodi metropolitani e collegamenti nazionali chiave – DA AVVIARE |
| <b>Potenziamento delle linee regionali</b>  |  |
| L'investimento mira a potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud Italia, connettere porti e aeroporti, aumentare la competitività e le connessioni del sistema logistico intermodale e migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree.   | Interventi in fase di definizione<br>06/2025 – completamento del 50% degli interventi<br>12/2026 – completamento del 100% degli interventi   |

Sul fronte dell'accesso ai fondi stanziati dal PNRR, nei primi giorni del febbraio 2022, si è attivata un'iniziativa coesiva tra i Comuni dell'Agro Nocerino al fine di individuare progettualità di scala sovracomunale che possano beneficiare dei fondi disponibili.

### **Piano Sud 2030: Sviluppo e Coesione per l'Italia**

Presentato per la prima volta dal Ministro per il Sud e la Coesione Territoriale nel febbraio 2020, il Piano per il Sud 2030 si pone l'obiettivo di "investire nel Sud oggi pensando all'Italia di domani". In particolare, questo Piano decennale cerca di individuare "le risorse da attivare e le missioni da perseguire, i bisogni da affrontare e le opportunità da cogliere, le prime azioni con cui intervenire e i risultati da raggiungere, le procedure da migliorare e i processi da monitorare, gli strumenti da utilizzare e i soggetti da coinvolgere".

Il Piano è costruito intorno alle cinque grandi "missioni" nazionali della coesione. La Città di Nocera Inferiore ricade negli interessi del Piano, con la missione "un Sud aperto al mondo nel Mediterraneo" attraverso il quale il Piano mira ad attrarre investimenti diretti esteri, rafforzare le esportazioni e migliorare la dotazione infrastrutturale dei poli logistici del Mezzogiorno, attraverso la piena entrata a regime delle Zone Economiche Speciali (ZES). In particolare, le linee di intervento riguardano: l'adeguamento e potenziamento degli assi viari e ferroviari di connessione con le aree industriali, con i porti, interporti e retroporti, anche con la realizzazione di infrastrutture di "ultimo miglio"; l'adeguamento dei porti, degli approdi e dei servizi a terra per lo sviluppo del traffico merci; l'elaborazione di "Protocolli energetici" per ridurre il costo dell'energia per le imprese operanti nelle ZES. In tal senso, il Piano proponendo un "pacchetto" definito di incentivi per le ZES che potrà essere proposto agli investitori da parte del Commissario di Governo in coerenza con i Piani di Sviluppo Strategico di ciascuna ZES.

La rilevanza strategica delle ZES e la loro definizione territoriale è stata promossa dalla Giunta della Regione Campania con la deliberazione 175 del 28 marzo 2018 che aveva adottato

la proposta di Piano di sviluppo strategico finalizzata all'istituzione della Zona Economica Speciale, denominata ZES Campania, approvata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12 maggio 2018. Tra le aree industriali e logistiche ricomprese nella ZES Campania vi è Area PIP Fosso Imperatore (54,59 Ha) nel Comune di Nocera Inferiore.

### **Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile**

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile è stato approvato con il DPCM 30 aprile 2019. Il Piano era previsto dalla legge di Bilancio 2017 (articolo 1, commi 613- 615, della L. 232/2016) che prevedeva che la realizzazione di un Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile destinato al rinnovo del parco degli autobus dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, alla promozione e al miglioramento della qualità dell'aria con tecnologie innovative, in attuazione degli accordi internazionali nonché degli orientamenti e della normativa dell'Unione europea. La normativa prevedeva, quindi, una dotazione finanziaria, rilevante e duratura nel tempo, per il rinnovo del parco degli autobus utilizzati per i servizi di trasporto pubblico locale e regionale su gomma, l'introduzione di veicoli ad alimentazione alternativa e delle relative infrastrutture

Gli obiettivi generali che il Piano si pone sono:

1. il miglioramento della qualità del parco veicoli attraverso la sostituzione di quelli maggiormente inquinanti ed energivori;
2. migliorare la qualità dell'aria e ridurre le emissioni climalteranti ed il particolato;
3. sostenere una politica di infrastrutturazione dei centri di stoccaggio gas e di ricarica elettrica.

### **Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia**

Con Decreto Ministeriale numero 534 del 16/11/2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha adottato il Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022 (PSMT). Il Piano si inserisce nel nuovo processo di pianificazione avviato dal MIT con "Connettere l'Italia", e l'allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2016 e del 2017. Il Piano individua una metodologia basata su tre livelli che si innestano, in maniera sinergica e complementare, sulla meta turistica e riguardano i) l'infrastruttura fisica e i servizi di mobilità (accessibilità); ii) l'infrastruttura e i servizi digitali e iii) i servizi integrati per il turista che migliorano la fruibilità dei siti turistici.

Il Piano disegna un modello di accessibilità basato sulle "porte di accesso al Paese" – porti, aeroporti e stazioni ferroviarie - particolarmente rilevanti per il turismo in termini di arrivi internazionali e restituisce, per la prima volta, una mappa unitaria che sovrappone le reti di mobilità e l'offerta di turismo. Al pari dell'infrastruttura fisica, anche l'infrastruttura digitale è considerata in

modo sistematico come elemento determinante per garantire la qualità dell'offerta di mobilità turistica.

Il Piano si pone quattro principali obiettivi a cui sono legati obiettivi specifici, linee di intervento e azioni. Di seguito si riporta una sintesi delle linee di intervento maggiormente rilevanti per l'oggetto di questo studio.

**Tabella 5 Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, Viaggiare in Italia, linee di intervento**

|  |
|--|
| <b>• Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo</b>  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. A.1. Accrescere l'accessibilità Nazionale, riducendo i tempi di connessione tra le porte d'accesso e i siti di interesse</li> <li>2. A.2. Accrescere l'accessibilità Regionale adeguando infrastrutture e servizi di mobilità nei distretti turistici</li> <li>3. A.3. Intermodalità e Integrazione tra servizi di mobilità e servizi turistici</li> <li>4. A.4. Promuovere l'accessibilità digitale delle porte d'accesso e dei siti turistici</li> </ol>   |
| <b>Linee di intervento</b>   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>5. <i>Completamento dei collegamenti AV e AVR da e verso le principali "porte di accesso" del turismo in Italia;</i></li> <li>6. <i>Ridurre la congestione della rete stradale in prossimità di siti turistici</i></li> <li>7. <i>Realizzazione/completamento di collegamenti su ferro (collegamenti alla rete ferroviaria e/o ai sistemi ferroviari metropolitani) degli aeroporti principali (SNIT 1°livello)</i></li> <li>8. <i>Adeguamento dei waterfront e dei servizi di terra nei porti crocieristici</i></li> <li>9. <i>Potenziamento di servizi e nuove linee di trasporto pubblico regionale, verso le località dotate di domanda turistica rilevante (in accordo con le Regioni)</i></li> <li>10. <i>Incentivi alla realizzazione di servizi di TPL su gomma da porti e aeroporti verso i siti Turistici</i></li> <li>11. <i>Definizione di linee di intervento dedicate alla mobilità turistica nei PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile)</i></li> <li>12. <i>Sviluppo di soluzioni tecnologiche che favoriscano la fruizione delle porte di accesso da parte delle Persone a Ridotta Mobilità</i></li> <li>13. <i>Integrazione dei servizi per il collegamento tra aeroporti, stazioni, porti e i siti turistici</i></li> </ol> |
| <b>• Accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo</b>  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>14. B.1. Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche</li> <li>15. B.2. Valorizzare il potenziale turistico e culturale dei sistemi di trasporto</li> <li>16. B.3. Promuovere la riconoscibilità turistica del Paese alle porte d'accesso e lungo gli itinerari di accesso dei turisti</li> <li>17. B.4. Le infrastrutture di trasporto come luoghi di scambio sociale e culturale</li> </ol>  |
| <b>Linee di intervento</b>   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>18. <i>Recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche (es. ferrovie storiche, percorsi ciclopedonali);</i></li> <li>19. <i>Promozione di itinerari turistici che includono le infrastrutture di trasporto di particolare pregio artistico-culturale (es. Stazione AV di Reggio Emilia o Afragola, Metropolitana dell'arte di Napoli)</i></li> <li>20. <i>Promozione di servizi di trasporto dedicati al turismo (es. Crociere, itinerari ferroviari)</i></li> <li>21. <i>Promozione di iniziative volte a incrementare l'attrattività turistica dell'infrastruttura come luogo fruibile per finalità di leisure/entertainment, anche attraverso strumenti di Open Innovation</i></li> </ol>  |
| <b>• Digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità</b>  |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>22. C.1. Promuovere lo sviluppo di piattaforme big e open data centralizzate e di standard comuni per la raccolta di dati sulla mobilità turistica</li> <li>23. C.2. Promuovere interventi di upgrading tecnologico sulle infrastrutture di trasporto di particolare interesse per la mobilità turistica</li> <li>24. C.3. Promuovere la generazione di app, tecnologie e servizi digitali dedicati alle esigenze di mobilità del turista e alla personalizzazione dell'esperienza di viaggio</li> <li>25. C.4. Garantire la sicurezza dei viaggiatori e delle infrastrutture di trasporto mediante l'impiego di sistemi avanzati di sensoristica, raccolta e analisi di dati sui flussi di trasporto e tecnologie per la gestione di crisi</li> </ol>  |
| <b>Linee di intervento</b>   |
| <ol style="list-style-type: none"> <li>26. <i>Completamento della trasformazione digitale delle Autostrade in «smart road» (es. Autostrada del Mediterraneo)</i></li> <li>27. <i>Interoperabilità e adeguamento tecnologico della rete (es. ERTMS) per lo sviluppo di servizi ferroviari internazionali</i></li> <li>28. <i>Estensione dei servizi di sharing mobility ai turisti, anche con soluzioni agili di riconoscimento connesse all'identità digitale</i></li> <li>29. <i>Promozione di app per la pianificazione di soluzioni del viaggio integrate con l'offerta turistica</i></li> </ol>  |

• **Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibili e sicuri**

30. D.1. Sviluppare reti infrastrutturali per la mobilità ciclo-pedonale con finalità turistiche
31. D.2. Promuovere servizi di mobilità sostenibile per raggiungere i siti di interesse turistico
32. D.3. Favorire l'integrazione tra mobilità ciclopedonale e modi di trasporto convenzionali
33. D.4. Garantire la mobilità in sicurezza per i viaggiatori che si spostano con modalità ciclo-pedonale

**Linee di intervento**

34. *Realizzazione di una "rete di mobilità attiva" comprendente percorsi ciclabili e pedonali a fini turistici, servente l'offerta turistica del territorio*
35. *Promozione della realizzazione di servizi per i cicloamatori lungo i principali itinerari ciclabili (cicloofficine, punti di ristoro, ecc.)*
36. *MOBILITY MANAGEMENT turistico per pianificare le modalità di accesso ai siti turistici anche attraverso convenzioni tra le principali aziende di trasporto locale e ferroviario che offrono servizi di trasporto in ambito territoriale*
37. *Promozione di servizi di bike-sharing nelle città e nei siti turistici con formule di abbonamento dedicate ai turisti*
38. *Progettazione di materiale rotabile (es. treni e bus) abilitato al trasporto di biciclette, in particolare sulle tratte a servizio dei siti e degli itinerari turistici*
39. *Progettazione di aree di manutenzione e sosta per biciclette dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie a servizio dei siti e degli itinerari turistici*
40. *Promozione di iniziative di tariffazione agevolata su mezzi di trasporto tradizionali, per il TPL e per i siti turistici, dedicate ai ciclo-turisti*

**Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC)**

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC), previsto dal Regolamento europeo (UE) 2018/1999, è il documento programmatico che definisce la politica energetica e ambientale del Paese. Il PNIEC dell'Italia è stato presentato alla Commissione Europea a dicembre 2019 e pubblicato a gennaio 2020 dal MISE (Ministero dello Sviluppo Economico) al fine di allineare le politiche nazionali agli obiettivi europei sulle tematiche energetico-climatici previsti nel Framework 2030.

L'obiettivo del PNIEC è contribuire al processo di decarbonizzazione attraverso la promozione e l'incentivazione di un uso efficienza, razionale ed equo delle risorse naturali anche attraverso lo sviluppo di economie circolari. Riguardo specificamente al settore dei trasporti, il Piano individua misure, politiche e interventi che contribuiscano alla decarbonizzazione del settore dei trasporti traguardando il 2030 come una tappa intermedia verso una decarbonizzazione profonda del settore energetico entro il 2050.

Le alimentazioni alternative sono, pertanto, uno dei perni per il raggiungimento degli obiettivi del Piano in ottica di medio-lungo termine. Infatti, il PNIEC incentiva la mobilità elettrica sia per i mezzi privati, condivisi ma anche per il trasporto pubblico locale, mettendo al centro l'elettificazione delle flotte del Trasporto Pubblico Locale quale modalità di trazione più diffusa e capace di ridurre l'inquinamento dei centri urbani.

In quest'ottica, al fine di incentivare lo shift da combustibili fossili a mobilità elettrica il Piano prevede una serie di strumenti normativi ed incentivi economico-fiscali per il rinnovo del parco mezzi (auto e bus) ma anche per le infrastrutture come colonnine di ricarica (pubbliche e private) e sistemi di ricarica continui per il trasporto rapido di massa.

## **Il Sistema delle ciclovie europee EUROVELO e nazionali con il progetto BICITALIA**

Nell'allegato "**Connettere l'Italia: fabbisogni di progetti e infrastrutture**" del Documento di Economia e Finanza (DEF) 2017 è prevista l'individuazione di una rete nazionale delle ciclovie costituita dagli itinerari ciclabili della rete TEN-T, chiamata "EuroVelo", nonché di altri itinerari di interesse nazionale.

EuroVelo è composta da 15 percorsi ("routes") di lunga percorrenza che attraversano l'intero continente europeo, e prevede oltre 70.000 km di rete ciclabile di cui più di 40.000 km già esistenti.

I percorsi EuroVelo sono nati dalla fusione di tratti nazionali di vie ciclabili europee esistenti opportunamente raccordati ed estesi a nazioni sprovviste di reti locali, e hanno lo scopo di favorire il transito di turisti in tutta l'Europa e al contempo di valorizzare localmente la ciclabilità come soluzione contro il traffico motorizzato. Gli scopi di EuroVelo sono:

1. Assicurare che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si fissa un principio di continuità territoriale basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente e, a differenza dell'automobilista chiuso nel suo involucro metallico, immerso nello stesso;
2. Favorire la cooperazione internazionale e la armonizzazione degli standard nelle infrastrutture ciclistiche;
3. Promuovere l'attenzione ai problemi dei ciclisti con una iniziativa di grande significato. Il tracciato EuroVelo può servire infatti a portare la bicicletta e le sue esigenze in luoghi dove è poco conosciuta o penalizzata da scelte trasportistiche appiattite sulla automobile;
4. Favorire l'avvicinamento alla bicicletta in un ambiente sicuro e di pregio da parte di non ciclisti. Molti sono infatti i ciclisti, ad esempio quelli con figli piccoli, che sono frenati dal timore di incidenti tutt'altro che infrequenti sulle strade normali e la presenza di un itinerario protetto può costituire un elemento determinante per introdursi alla pratica del turismo in bicicletta;
5. Catalizzare la realizzazione di cicloitinerari locali beneficamente influenzati dal successo dell'itinerario europeo, che diventa l'elemento trainante per fare crescere reti locali di itinerari per ciclisti;
6. Promuovere la bicicletta come migliore pratica di turismo sostenibile. Uno degli elementi più critici del turismo è il mezzo di trasporto motorizzato con i suoi effetti dannosi sui territori attraversati e sulla meta del viaggio. bicicletta ha ovviamente tutte le caratteristiche di sostenibilità in termini di impatto;

7. Portare benefici economici alle comunità locali. Il ciclista attraversa il territorio lentamente e senza proprie risorse, attingendo altresì ai commerci, ai ristoranti e agli alberghi dei piccoli centri, che sono quelli elettivamente scelti dal turista in bicicletta;
8. Indurre maggiore utilizzo del trasporto pubblico a scapito dell'auto privata o dell'aereo. la bici si sposa naturalmente con mezzi di trasporto come il treno, il traghetto, o il bus che sono quelli a minore impatto ambientale.

L'Italia è interessata da 3 itinerari appartenenti alla rete EuroVelo:

Eurovelo 5 – Via Romea Francigena: da Londra a Brindisi (3.900 km): il tratto italiano arriva dalla Svizzera, interessa 8 regioni (Lombardia, Emilia-Romagna, Liguria, Toscana, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia), tocca le città di Como, Milano, Pavia, Piacenza, Lucca, Siena, Roma, Benevento, Matera e Brindisi;

Eurovelo 7 – Strada del Sole: Capo Nord – Malta (7.409 km): il tratto italiano è di lunghezza pari a circa 3.000 km, arriva dall'Austria, interessa 11 regioni (Trentino Alto Adige, Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Lazio, Campania, Basilicata, Calabria, Sicilia), tocca le città di Bolzano, Trento, Mantova, Bologna, Firenze, Arezzo, Orvieto, Roma, Napoli, Salerno, Crotona, Catanzaro, Messina, Catania, Siracusa. Dalla Sicilia prosegue via mare fino a Malta;

Eurovelo 8 – Ciclovia del Mediterraneo: Cadice – Atene fino a Cipro (5.888 km): il tratto italiano arriva dalla Francia, interessa 6 regioni (Liguria, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli Venezia Giulia), attraversa la pianura padana sdoppiandosi sui due argini del fiume Po, costeggia l'Adriatico e prosegue in Slovenia. In Italia tocca le città di Ventimiglia, Cuneo, Torino, Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova, Ferrara, Venezia, Grado e Trieste.

Alla pagina 91, inoltre, si legge: «La Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) ha proposto un insieme di itinerari di interesse nazionale (Figura III.9 - 10), che integrano gli itinerari europei e forniscono un quadro di riferimento della rete ciclabile nazionale». Le mappe Eurovelo e Bicalitalia entrano così a far parte della rete delle infrastrutture strategiche.

Dopo alcuni aggiornamenti l'attuale rete BICITALIA consta di 20 CICLOVIE NAZIONALI per complessivi 20 mila chilometri.



Figura 8 Rete Bicitalia 2012



Figura 9 Rete Bicitalia 2019



Figura 10 Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia 2019 – Particolare Regione Campania (Approvata dal comitato tecnico-scientifico Bicitalia – 13 giugno 2018)

Di seguito si riporta la viabilità e l'orografia del territorio interessato dal passaggio dell'itinerario Salerno-Pompei previsto dalla programmazione vigente Bicitalia 2019.



Figura 11: Particolare viabilità e orografia su itinerario Salerno - Pompei

L'importanza di definire una rete ciclabile di ambito nazionale è data dai principali aspetti di seguito descritti (Fonte FIAB: «Bicalitalia: Rete Ciclabile Nazionale Linee guida per la realizzazione», 2008):

1. **Motivazione Trasportistica:** una rete ciclabile nazionale, interconnessa con reti di ambito locale e definita da corridoi liberi dal traffico, deve avere piena dignità nella pianificazione trasportistica, settore attualmente votato più allo sviluppo di infrastrutture per la mobilità motorizzata rispetto ad approcci sostenibili al problema degli spostamenti.
2. **Motivazione Turistica:** è urgente che l'Italia, il primo produttore di biciclette in Europa e tra i primi ad avere come risorsa il turismo, si doti di una politica concreta per lo sviluppo del turismo in bici.
3. **Conservazione del territorio:** una rete ciclabile sfrutta prevalentemente il recupero di viabilità minore esistente o potenziale; si citano come esempi la manutenzione di strade arginali lungo i fiumi, così come il recupero di sedimi di linee ferroviarie dismesse (e la relativa riqualificazione di manufatti e stazioni), o lo sfruttamento di reliquati stradali dismessi a seguito della realizzazione di nuove arterie stradali. La riqualificazione di ciò che già c'è garantisce, pertanto, un utilizzo razionale ed efficiente del territorio.
4. **Economie locali:** una rete ciclabile determina lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori interessati: ospitalità, ristoro, assistenza tecnica, accompagnamento di

gruppi, editorie specializzate (mappe e guide) sono solo alcune delle attività che trarrebbero vantaggi da tali ciclovie.

5. **Intermodalità:** una rete nazionale contribuirebbe alla valorizzazione dell'intermodalità di trasporto, mediante incentivazione della possibilità di trasporto della propria bici su treni e bus.

La sottolineatura di questi aspetti vuole far sì che si superi il luogo comune per il quale la bicicletta sia relegata al solo ambito urbano e si sviluppi una mentalità più aperta che prenda in considerazione l'utilizzo della bicicletta al pari delle altre modalità di trasporto.

Un importante passo verso la concreta realizzazione degli itinerari ciclistici nazionali è avvenuto con la Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018, avente ad oggetto lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica che persegue l'obiettivo di promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, sia per le esigenze quotidiane e ricreative, che per lo sviluppo dell'attività turistica. In particolare, l'articolo 3 prevede l'adozione di un Piano generale della mobilità ciclistica di durata triennale che dovrà costituire parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica nel quale individuare le risorse finanziarie per gli interventi indicati nei Piani della mobilità ciclistica di comuni e città metropolitane e potrà essere aggiornato annualmente. Come indicato nell'Allegato al DEF 2021, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) è in fase di predisposizione e ha, tra i suoi obiettivi, il compimento del progetto Bicitalia.

Nell'immagine seguente è mostrato il percorso della Ciclovie del Sole che conteggiando la costa del Golfo di Napoli e la Penisola Sorrentina passa a sud della Città di Nocera Inferiore.



Figura 12 Ciclovie turistiche a scala nazionale e europea

### Proposta di Piano per la Transizione Ecologica

In data 28 luglio 2021 il Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica (CITE), dall'articolo 4 del Decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22 "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri", con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione ha approvato la Proposta di Piano per la Transizione Ecologica.

Come si legge nella premessa del Documento, questo intende fornire le informazioni di base e un inquadramento generale sulla strategia per la transizione ecologica e dare un quadro concettuale che accompagni gli interventi del PNRR promuovendo una riflessione sui temi di grande impatto culturale, tecnologico e socioeconomico. Nel Piano sono, infatti, indicati gli obiettivi principali delle politiche ambientali nazionali nel disegnare un quadro concettuale che accompagni gli interventi del PNRR di cui la mobilità sostenibile uno dei punti qualificanti della Missione 2, dedicata alla rivoluzione verde e alla transizione ecologica.

Il Piano di declina in otto ambiti di intervento che riguardano: la decarbonizzazione; la mobilità sostenibile; il miglioramento della qualità dell'aria; il contrasto al consumo di suolo e al dissesto idrogeologico; il miglioramento delle risorse idriche e delle relative infrastrutture; il ripristino e rafforzamento della biodiversità; la tutela del mare; promozione dell'economia circolare, della bioeconomia e dell'agricoltura sostenibile.

Con particolare riferimento al macro-obiettivo numero 2 relativo alla mobilità sostenibile il Piano prospetta l'azzeramento delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti attraverso la progressiva conversione a veicoli elettrici, a idrogeno e a biocarburanti, anche attraverso il contributo della domanda pubblica soprattutto nel settore del Trasporto Pubblico Locale come anche previsto nel PNRR. Nello specifico il Piano di allinea ai principali obiettivi indicati dalla strategia europea sulla mobilità (2020) che prevedono:

- 1. 6 milioni di auto elettriche in Italia entro il 2030;**
- 2. navi e aerei a emissioni zero fra il 2030 e il 2035;**
- 3. il raddoppio del traffico ferroviario ad alta velocità per il 2030 e la triplicazione entro il 2050;**
- 4. l'aumento del 50% del traffico merci su rotaia entro il 2030 e il suo raddoppio entro il 2050;**
- 5. la minimizzazione degli incidenti stradali.**

Le misure citate nella Proposta di Piano fanno riferimento alle Missioni del PNRR relativamente alle infrastrutture per il trasporto e alla mobilità. In particolare, la Missione 3 del PNRR che sostiene il rafforzamento delle infrastrutture ferroviarie con l'obiettivo di completare entro il 2026 la rete dell'Alta Velocità/Alta Capacità e il rafforzamento dei collegamenti fra la rete ferroviaria, i porti e gli aeroporti adeguando il sistema rotabile dell'ultimo miglio. Inoltre, si prevede il potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e le linee regionali per migliorare la mobilità dei pedonali con la conversione a idrogeno delle linee non elettrificate.

Tra gli interventi normativi per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile, con la legge di bilancio per il 2019 (Legge n. 145 del 2018, comma 1031) sono previsti dei contributi economici (ecobonus) per l'acquisto di autoveicoli elettrici o ibridi, con o senza rottamazione di un veicolo inquinante, negli anni 2019, 2020 e 2021.

Riguardo al trasporto locale, il Piano incardina sulla Missione 2 del PNRR le linee di intervento che prevedono:

- 1. il potenziamento della mobilità sostenibile pedonale e ciclabile con la realizzazione di nuove piste ciclabili urbane e ciclovie turistiche;**
- 2. nuove linee metropolitane, tram, filovie e funivie in modo da ottenere uno spostamento di almeno il 10% dal mezzo privato al mezzo pubblico;**
- 3. lo sviluppo della rete elettrica pubblica di ricarica che consentirà la circolazione dei 6 milioni di veicoli elettrici in Italia entro il 2030.**

Oltre all'orizzonte temporale del PNRR ovvero nell'intervallo temporale dal 2030 al 2050 il la Proposta di Piano indica la necessità di programmare la sostituzione completa dei carburanti fossili con elettricità da rinnovabili, idrogeno e biocarburanti per alimentare autoveicoli leggeri e

pesanti ma anche navi e aerei. Nella prospettiva di una decarbonizzazione completa al 2050, il Piano presuppone che la motorizzazione elettrica dovrà coprire fino al 50% del settore diventando ampiamente maggioritaria nel comparto auto.

### 3.1.2.2 Livello Regionale

Andando ad esaminare i documenti di pianificazione regionale si possono individuare i principali obiettivi e finalità che la Regione Campania si pone in tema di mobilità e ambiente.

I principali Piani Regionali analizzati per la redazione del PUMS sono elencati nella seguente tabella.

**Tabella 6 Quadro programmatico regionale**

| Livello Regionale                            |
|--|
| Piano direttore del PRTM (2016)              |
| Piano Energetico Ambientale Regionale (2020) |
| Piano della qualità dell'aria (in redazione) |

#### **Il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR)**

Il Piano Direttore della Mobilità Regionale (PDMR) costituisce lo strumento programmatico alla base della pianificazione della Regione Campania nel settore dei trasporti e comprende, oltre ai vari Piani di Settore modali, declinati nel tempo in successivi Piani Attuativi, anche un Allegato (A) inerente le “linee programmatiche per gli investimenti per le infrastrutture di trasporto e della mobilità”.

Una prima versione del PDMR fu approvata con la DGRC n.1282 del 05/04/2002 ed era assoggettata a successivi aggiornamenti tramite Studi-Intese-Accordi. Nel 2016, con l'aggiornamento del Piano e dei connessi Piani Attuativi di Settore, approvato con Delibera della Giunta Regionale n. 306 (28/06/2016), è stata richiamata e confermata la natura “dinamica” del Piano Direttore della Mobilità Regionale, stabilendo che lo stesso continuerà ad essere aggiornato tramite successivi Studi – Intese – Accordi, in continuità con l'impostazione avviata a partire dalla citata DGR n. 1282/2002. Pertanto, in ragione della natura “dinamica” del Piano Direttore e delle intervenute programmazioni a valere sui fondi comunitari, la Giunta Regionale ha recentemente (maggio 2021) approvato un aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità Regionale e dei relativi Piani Attuativi riferiti ai settori della viabilità, delle ferrovie e della logistica, con riferimento all'orizzonte temporale 2021-2030.

L'aggiornamento del Piano, si è reso in particolar modo necessario in natura del nuovo quadro della programmazione comunitaria per il periodo 2021-2027. L'articolo 11 del Regolamento

del Parlamento Europeo e del Consiglio (COM(2018) 375(final) del 29 maggio 2018, recante disposizioni comuni ai fondi per il periodo 2021-2027 per ciascun Obiettivo Specifico, stabilisce, infatti, le condizioni preliminari per la sua attuazione efficace ed efficiente, delineando le cosiddette condizioni abilitanti applicabili a tutti gli obiettivi specifici e al FESR, al Fondo di coesione e al FSE+. In tal senso, rispetto all'obiettivo di policy 3 "Un'Europa più connessa", con riferimento agli Obiettivi Specifici 3.2 "Sviluppo di una rete TEN-T intermodale, sicura, sostenibile, resiliente ai cambiamenti climatici e intelligente" e 3.3 "Mobilità sostenibile, resiliente ai cambiamenti climatici, intelligente e intermodale, a livello regionale e locale, compreso un accesso migliore alla mobilità TEN-T e transfrontaliera", è necessario adempiere alla condizione abilitante 3.2, che prevede una "**Pianificazione completa dei trasporti al livello appropriato**".

L'aggiornamento del Piano Direttore della Mobilità costituisce lo strumento di pianificazione di livello regionale dinamicamente integrato dai programmi di sviluppo delle reti e/o servizi di trasporto d'interesse nazionale promossi dai Gestori di reti nazionali RFI ed ANAS, a valere sui finanziamenti anche comunitari.

La programmazione regionale, si basa su due direttrici di fondo:

1. attuare un processo di pianificazione attraverso azioni che superino la tradizionale separazione fra programmazioni di settore e tendano all'integrazione della componente trasportistica con le politiche territoriali di sviluppo, articolando gli obiettivi e le strategie che assicurino piena interoperabilità tra sistemi e servizi nazionali e regionali;
2. costruire un progetto di sistema che, partendo dai bisogni di mobilità dei passeggeri e delle merci, definisca un Piano di servizi integrati di trasporto idoneo a soddisfare la domanda con un adeguato livello prestazionale, e quindi individui le eventuali nuove infrastrutture e/o componenti tecnologiche necessarie per l'attuazione del Piano dei servizi.

Gli obiettivi della programmazione individuati nel Piano vigente e in fase di aggiornamento possono riassumersi nei seguenti punti:

1. garantire una accessibilità omogenea all'intero territorio regionale, attraverso la riduzione della congestione nelle aree urbane e metropolitane, la riqualificazione delle aree urbane periferiche e delle aree dismesse, la riqualificazione della fascia costiera, il miglioramento dell'accessibilità ai poli di attrazione provinciali e sub-provinciali, finalizzato al sostegno allo sviluppo territoriale equilibrato e policentrico;
2. realizzare la piattaforma logistica unitaria e integrata del Sud, quale nodo fondamentale della rete di infrastrutture materiali e immateriali nell'Italia Meridionale e nel Mediterraneo Centrale finalizzata a modernizzare il sistema imprenditoriale logistico favorendo una logica di unitarietà del sistema; assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo consumi energetici, emissioni inquinanti ed altri impatti sull'ambiente;

3. assicurare elevata potenzialità ed affidabilità e bassa vulnerabilità al sistema, in maniera particolare nelle aree a rischio, quali l'area vesuviana e flegrea;
4. favorire lo sviluppo economico della Regione riducendo l'entità di tutte le risorse che gli utenti del sistema debbono consumare per muoversi (tempo, costi monetari, carenza di comfort) e garantendo qualità dei servizi di trasporto collettivo (frequenza, integrazione oraria, informazione all'utenza, comfort, sicurezza, ecc.);
5. migliorare la sicurezza, riducendo l'incidentalità, in particolare della rete stradale; garantire condizioni idonee di mobilità alle persone con ridotta capacità motoria e alle fasce sociali deboli e/o marginali;
6. incentivare le applicazioni di telematica ai trasporti come elemento strategico per la promozione di un modello di mobilità sostenibile.

Le principali strategie perseguite dal Piano sono riportate di seguito:

1. potenziare i collegamenti trasversali e longitudinali lungo le direttrici individuate dai Corridoi europei;
2. valorizzare il territorio regionale nel contesto nazionale e comunitario mediante lo sviluppo del Sistema regionale della Logistica e dell'Intermodalità;
3. soddisfare le esigenze di accessibilità alle aree interne e periferiche, sia attraverso il potenziamento dei collegamenti esistenti, che mediante la realizzazione di nuovi interventi;
4. soddisfare le esigenze di accessibilità e mobilità sostenibile nelle aree metropolitane e nelle aree sensibili;
5. sviluppare la competitività regionale attraverso il miglioramento e la qualificazione del sistema integrato della portualità regionale.

Il Piano traduce i suddetti obiettivi in strategie di intervento attinenti all'offerta infrastrutturale di trasporto che mirano, prevalentemente al rafforzamento dei collegamenti con i Corridoi Europei e i nodi della rete Core e al riequilibrio modale a favore del Sistema di Metropolitana Regionale (SRM), recuperando laddove possibile l'infrastruttura esistente anche attraverso la riattivazione di asset in disuso.

La tabella seguente riporta le caratteristiche dell'intervento finanziato ricompreso nel PDMR che ricade nel territorio dell'Agro Nocerino Sarnese finanziato mediante Piano Operativo FSC Infrastrutture 2014-2020.

**Tabella 7 Piano Direttore della Mobilità Regionale, progetti e interventi trasporti e mobilità**

| I progetti principali da avviare  |  |
|---|--|
| Programma d'intervento per il servizio di tipo metropolitano nell'Agro Nocerino - Sarnese | L'intervento consiste nella riqualificazione trasportistica della tratta ferroviaria Scafati – Nocera Superiore della linea storica Napoli Salerno e nel completamento, riammagliamenti e rifunzionalizzazione |

|  |   |
|--|---|
| Attuatore: <b>Enti vari</b>  | della rete stradale interferita, attraverso le seguenti azioni per la velocizzazione della linea con interventi infrastrutturali relativi alle tecnologie e all'infrastruttura e sui servizi e la riqualificazione delle stazioni e/o fermate e della loro accessibilità con eventuale inserimento di ulteriori fermate intermedie; |
| Documento di programmazione: <b>PO Infrastrutture FSC 2014/2020 - Delibera CIPE n. 54 del 01.12.2016</b> |   |

## Piano Energetico Ambientale Regionale

Il Piano Energetico Ambientale della Regione Campania è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 377 del 15/07/2020 il Piano Energetico Ambientale della Regione Campania è stato approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 377 del 15/07/2020.

Il PEAR rappresenta il contributo alla programmazione energetico-ambientale del territorio, con l'obiettivo finale di pianificare lo sviluppo delle Fonti Energetiche Rinnovabili, definendo gli orientamenti generali, presentando un quadro di obiettivi, strategie ed azioni concentrandosi in particolare, sui settori dalla PA, dell'edilizia residenziale, delle fonti rinnovabili e delle reti di trasmissione elettrica. Il PEAR assume, inoltre, le linee strategiche di sviluppo delle politiche dei Trasporti della Regione Campania ed i suoi risultati.

Il PEAR definisce un elenco di azioni da intraprendere per raggiungere i macro-obiettivi di pianificazione energetica della Regione Campania relativi al contenimento dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti e climalteranti, all'incremento dello sfruttamento delle fonti energetiche rinnovabili, nonché al potenziamento della infrastrutturazione energetica.

Per quanto riguarda il settore dei trasporti, questo viene trattato nell'ambito del macro-obiettivo inerente il contenimento dei consumi energetici e delle emissioni inquinanti. Le azioni relative al trasporto pubblico sono le seguenti:

1. **Incremento dei punti di ricarica per i veicoli elettrici:** prevedendo, al 2030, l'installazione di circa 365 colonnine (a ricarica veloce 20kW e ultra-rapida 50-70kW) distribuite sul territorio campano.
2. **Incremento dei punti di distribuzione di GNL e GNC:** coerentemente con gli obiettivi nazionali dalla SEN (Strategia Energetica Nazionale) su scala regionale, attraverso l'installazione di un numero di colonnine di distribuzione pari a 250 per il GNC e 80 per il GNL sul territorio campano al 2030.
3. **Interventi sull'infrastruttura viaria relativa al trasporto pubblico** (come desunto dal Piano Direttore della Mobilità Regionale (DGR 306/2016) e dal documento sugli effetti sul Piano Energetico Ambientale Regionale (DGR 363/2017)
4. **Acquisto di rotabili su ferro e su gomma** (come desunto dal Piano Direttore della Mobilità Regionale (DGR 306/2016) e dal documento sugli effetti sul Piano Energetico Ambientale Regionale (DGR 363/2017)

5. **Interventi a supporto della filiera “elettrica”** per lo sviluppo di soluzioni a basso impatto ambientale per la green economy nelle smart cities
6. **Audit energetico sulle principali aree portuali Campane**
7. **Interventi per la riduzione dell'impatto ambientale e l'efficientamento energetico delle aree portuali:** attraverso studi di fattibilità e interventi relativi alla realizzazione di interventi per la riduzione dei consumi e il miglioramento della qualità dell'aria nelle principali aree portuali campane.
8. **Incentivazione a politiche di mobilità sostenibile:** attraverso il rinnovo del parco mezzi pubblico esistente e alla realizzazione di progetti pilota per la incentivazione all'uso di veicoli a basso impatto ambientale (es. elettrici):
  1. sostituzione di tutti i mezzi con standard inferiore ad EURO 5 con mezzi nuovi
  2. installazione di stazioni di ricarica per auto e biciclette elettriche collegate a pensiline fotovoltaiche, in spazi pubblici in prossimità di edifici pubblici (es. parcheggi pubblici, scuole, biblioteche, case comunali, etc.) allo scopo di creare una rete di mobilità elettrica di base per gli spostamenti sull'intera area comunale e in zone limitrofe

Per quanto riguarda, invece il settore del trasporto privato, il Piano indica la necessità di incrementare la flotta dei veicoli ibridi ed elettrici nel parco veicolare privato campano.

### **Piano della qualità dell'aria**

Il Piano di tutela della qualità dell'aria della Regione Campania è attualmente in procedura VAS. Esso presenta i seguenti obiettivi:

1. il rispetto dei limiti e degli obiettivi di qualità dell'aria dove per gli ossidi di azoto, le Particelle sospese totali con diametro inferiore a 10  $\mu\text{m}$ , e il benzo(a)pirene
2. il contributo al rispetto dei limiti ed al raggiungimento degli obiettivi, con la riduzione delle rispettive concentrazioni per l'ozono
3. la tutela e il miglioramento della qualità dell'aria relativamente agli altri inquinanti su tutto il territorio regionale;
4. il contributo alla riduzione delle emissioni degli inquinanti per i quali l'Italia ha impegni di riduzione nell'ambito della Direttiva NEC e comunque per cui siano stati fissati obiettivi nell'ambito della Proposta di un piano nazionale integrato per l'energia e il clima di fine 2018

#### **3.1.2.3 Livello Provinciale**

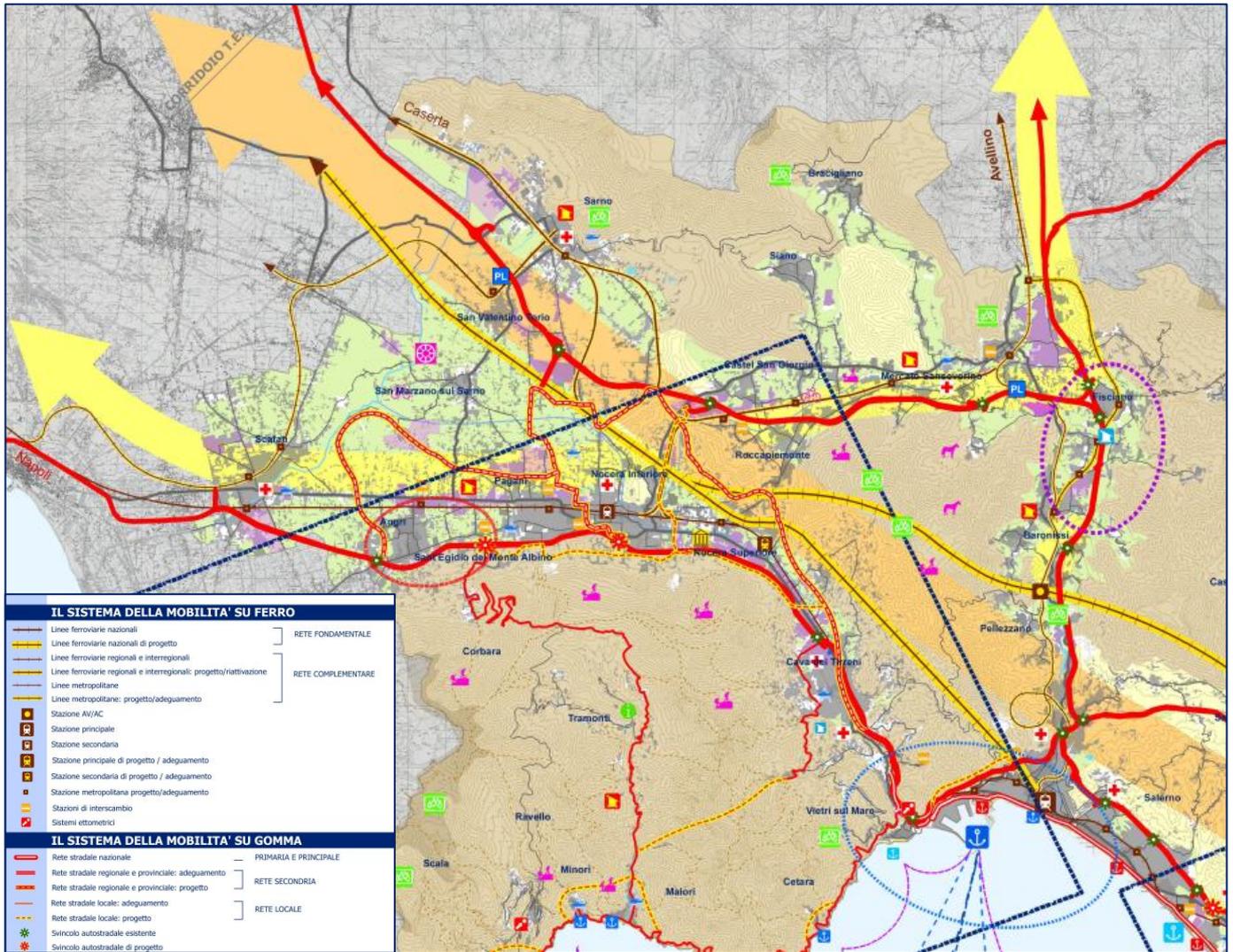
Il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Salerno è stato approvato con DCP n.15 del 30/03/2012, concludendo il percorso della elaborazione progettuale del Piano

provinciale iniziato nell'ottobre del 1995. Gli obiettivi specifici del PTCP in materia di infrastrutture sono i seguenti:

1. l'analisi delle dinamiche della mobilità relative al quinquennio per la definizione del nuovo quadro delle conoscenze su tutte le modalità di trasporto;
2. l'aggiornamento del quadro infrastrutturale multimodale (nuovo stato di fatto, indirizzi/iniziativa delle Amministrazioni o Enti a livello territoriale);
3. l'identificazione delle necessità di nuove infrastrutture sulla rete stradale (potenziamento e completamento delle reti provinciali);
4. a verifica di coerenza complessiva del quadro di riferimento infrastrutturale previsto e la definizione delle priorità;
5. la definizione degli indirizzi per l'aggiornamento del Piano Provinciale dei Trasporti (PPT) e dei Piani Provinciali di Settore (PPS) le cui azioni devono essere coerenti con le previsioni del PTCP.

Nell'analisi del PTCP viene data evidenza alla questione della congestione stradale che interessa le aree a più elevata densità abitativa, quali l'Agro Nocerino-Sarnese, dove ricade anche il territorio della Città di Comune di Nocera Inferiore, e del sistema metropolitano di Salerno. Inoltre si sottolinea la ridotta accessibilità delle aree interne (Cilento) e dell'intermodalità che determinano una situazione di persistente isolamento di numerose comunità locali. Anche il sistema ferroviario e quello del trasporto aereo non mostrano evidenze di rispondere efficacemente alla domanda di mobilità del territorio tutto. Con questa premessa, il Piano prevede una serie di interventi costituiti da opere di potenziamento infrastrutturale tra le quali le seguenti interessano il territorio della Città di Nocera Inferiore o le cui conseguenze sono rilevanti per la mobilità della città:

1. Riorganizzazione del Trasporto Collettivo nell'Agro Nocerino-Sarnese con l'istituzione di terminali intermodali principali che garantiscano l'interconnessione ferrovia/trasporto di superficie, tra cui un nodo di scambio complesso nella Città di Nocera Inferiore cerniera tra la direttrice costiera Napoli-Salerno e la deviazione per Codola verso il Campus Universitario di Fisciano;
2. Piattaforma Logistica Integrata a Mercato San Severino e a San Valentino Torio;
3. Strada in Variante alla S.S.18. Il completamento della variante nord alla S.S. 18 nell'Agro-Nocerino-Sarnese tra Cava de' Tirreni e Scafati.



**Figura 13 PTCP: estratto dalla tavola delle infrastrutture i trasporti e la logistica**

Nelle Norme di Attuazione del PTCP (Art.2 La disciplina del Piano) vengono individuate sulla base di principi identificativi aggreganti, tenendo conto degli ambienti insediativi, degli ambiti di paesaggio e degli STS delineati dal PTR gli “Ambiti Identitari” della pianificazione dinamica alla cui Conferenza Permanente (Comma 8 Art. 2) di ogni Ambito è affidata la funzione di attuazione programmatica e la definizione delle strategie di dettaglio degli indirizzi di Piano di valenza sovra-comunale o di portata extraurbanistica attraverso la l’accompagnamento dei processi di formazione dei Piani Urbanistici Comunali (PUC) in un’ottica di area vasta.

In tal senso, la Conferenza di Piano Permanente dell’Ambito Identitario dell’Agro Nocerino Sarnese si sono riunite in più occasioni tra il 2012 e il 2014 (6 conferenze).

### 3.1.2.4 Livello Comunale

#### Piano Urbanistico Comunale (PUC)

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n.12 del 28/07/2016, il Comune di Nocera Inferiore ha approvato il Piano Urbanistico Comunale così come previsto dalla Legge Regionale n. 16 del 2004 e il relativo Regolamento regionale di attuazione n. 5 del 2011. Il Piano si costituisce

di due componenti: le disposizioni strutturali, valide a tempo indeterminato, e le disposizioni programmatico-operative, di orizzonte temporale breve (deve ritenersi, non superiore a 5 anni) e pertanto da rielaborare con elevata frequenza.

Il PUC evidenzia una “grave inadeguatezza della organizzazione insediativa attuale, frutto di un lungo periodo di trasformazioni territoriali praticate sotto la spinta di interessi speculativi privati in assenza di un quadro organico di azioni per soddisfare le esigenze di carattere collettivo” e promuove uno sviluppo sostenibile del territorio attraverso una serie di obiettivi di lungo e medio termine che riguardano:

1. **Il riassetto dei collegamenti regionali** attraverso alcuni mirati interventi:
  1. l'interramento della linea ferroviaria Torre Annunziata-Salerno almeno nel tratto fra Angri e Nocera Superiore;
  2. la necessità di individuare nell'Agro un nodo ferroviario di interconnessione fra alta velocità e reti ordinarie al fine di potenziare l'utilizzazione delle linee ferroviarie esistenti per la mobilità locale ed intercomunale in modo da migliorare, riattivando o attivando stazioncine e fermate, l'accessibilità a quei servizi, pubblici e privati, presenti o potenziabili a Nocera Inferiore: ospedale, tribunale, attività commerciali e servizi urbani avanzati nelle aree centrali;
  3. l'alternativa extraurbana alla SS 18, per il quale il PUC propone anche alcune integrazioni alla rete viaria locale che – insieme con la proposta di un nuovo svincolo sulla A3 a cavallo del confine con Nocera Superiore (che può anche essere parziale ed integrato da complanari connesse allo svincolo esistente) – consentano di dirottare dal centro urbano tutto il traffico pesante diretto alle zone industriali di Casarzano e Fosso Imperatore o ai comuni dell'Agro posti a nord di Nocera Inferiore.
2. **La rete urbana comprensoriale** attraverso il riordino reticolare integrato delle infrastrutture per la mobilità che porti ad una graduale trasformazione della attuale conurbazione verso un sistema urbano di città medie basato su relazioni di complementarità ed integrazione.
3. **La qualità urbana attraverso** la riqualificazione, non solo funzionale e gestionale, ma anche propriamente morfologica degli spazi e dei manufatti urbani
4. **L'ambiente e il paesaggio** la cui riqualificazione non costituiscono passiva adesione ad obblighi imposti da vincoli sovraordinati, ma invece componenti ineludibili di una libera scelta strategica

Di seguito si riporta un estratto della tavola del sistema infrastrutturale con le proposte contenute nel PUC per il miglioramento del sistema della mobilità e dei trasporti nel territorio comunale.

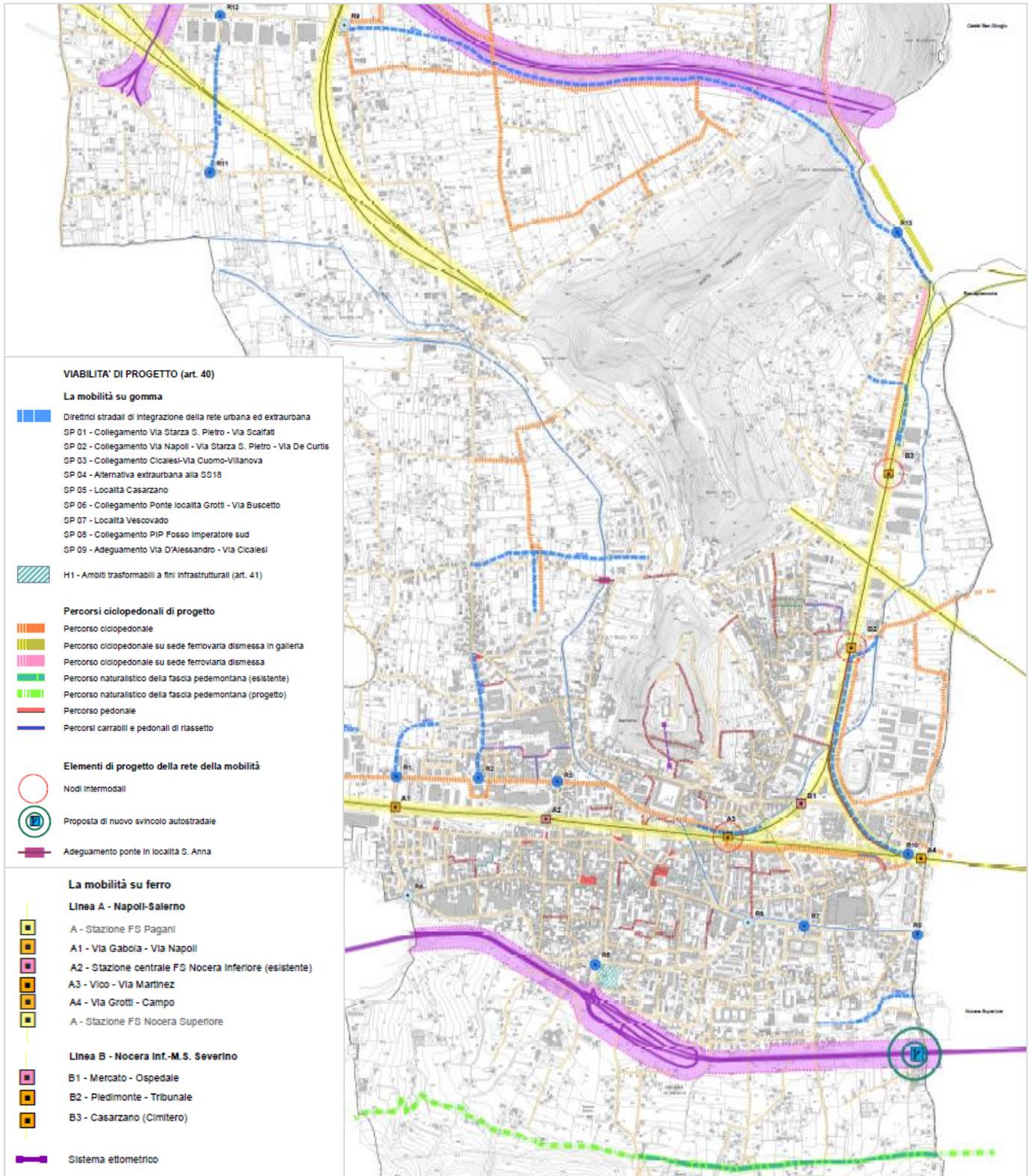


Figura 14 PUC: estratto della Tav Quadro Strutturale – Sistema infrastrutturale

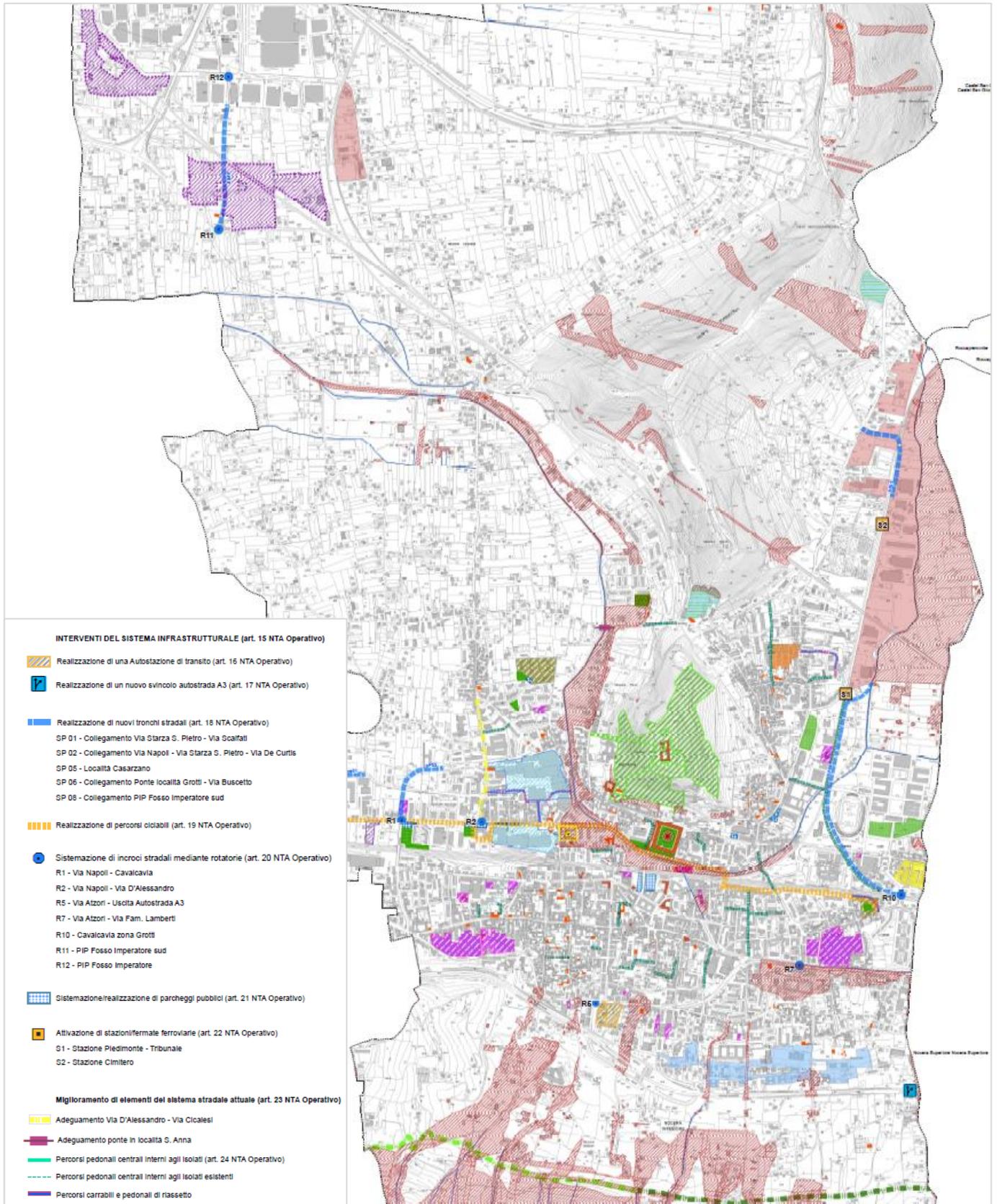


Figura 15 PUC: estratto della Tav Quadro Operativo – Piano operativo

## **Piano Urbano della Mobilità (PUM)**

Il Piano Urbano della Mobilità del Comune di Nocera Inferiore risale al 2014 e nell'arco della sua validità decennale definisce le linee di sviluppo del territorio relativamente al sistema della mobilità pubblica e privata ai fini del miglioramento dell'accessibilità del territorio e della sua fruibilità.

Il Piano definisce un insieme di priorità progettuali riferite diversi settori di intervento. La seguente tabella riassume gli interventi proposti dal Piano relativamente ai diversi temi affrontati.

| <b>SICUREZZA STRADALE</b>  |
|--|
| La fluidificazione e la messa in sicurezza dei principali itinerari attraverso la realizzazione di roatorie o modifica delle esistenti nelle seguenti intersezioni:  |
| 1. <i>Intersezione via D. Rea-via Astuti-via Napoli</i>  |
| 2. <i>Intersezione via Atzori-via Barbarulo-Svincolo Nocera Inferiore</i>  |
| 3. <i>Intersezione via D. Rea, cavalcavia Dodecapoli Etrusca</i>   |
| 4. <i>Intersezione via Atzori, via Fucilari, via Pentapoli</i>   |
| 5. <i>Intersezione via Atzori, via Fam. Lamberti</i>   |
| 6. <i>Ridisegno dell'intersezione di via Atzori, via I. Gabola, via R. Libroia, via Santa Chiara</i>   |
| 7. <i>Intersezione via Napoli – via I. Gabola</i>  |
| 8. <i>Intersezione via I. Gabola – via N. B. Grimaldi</i>  |
| Azioni di traffic calming attraverso la realizzazione di attraversamenti pedonali e ciclo-pedonali a livello e rialzati, pinch-points restringimento della carreggiata e piazze traversanti  |
| <b>SISTEMA DELLA MOBILITÀ PRIVATA</b>  |
| Realizzazione di un sistema di porte di accesso alla città in corrispondenza del nuovo svincolo, in previsione sull'A3 per il Comune di Nocera Inferiore, con la realizzazione di un luogo di incontro, di scambio, e di servizi e di sistemi informativi. |
| Realizzazione di una circonvallazione esterna all'abitato al fine di alleggerire la s.s. 18, a nord del centro cittadino e della ferrovia  |
| Realizzazione di un asse trasversale, nord-sud, che metta in collegamento il nuovo svincolo di Nocera Inferiore previsto sull'A3 con l'autostrada A30.   |
| <b>SISTEMA DELLA SOSTA</b>   |
| Regolamentazione della sosta su strada e nuova politica tariffaria per le aree parcheggio concentrate e su strada  |
| Potenziamento dei parcheggi della stazione FS e dell'Ospedale da utilizzare come aree di scambio intermodale, con servizio di bus navetta di collegamento con il centro  |
| <b>SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO</b>  |
| Riconfigurazione del servizio di trasporto pubblico urbano, con aumento delle frequenze e cadenzamento degli orari   |
| Introduzione di servizi a chiamata del trasporto pubblico locale su gomma  |
| Messa a sistema dei nuovi parcheggi di scambio in previsione con il servizio di TPL  |

## MOBILITÀ ALTERNATIVA

### Realizzazione di una rete di percorsi ciclabili lungo determinati itinerari:

9. Asse di Via Napoli – tratto tra il cavalcavia di via Gabola ed il cavalcavia di via Astuti
10. Asse di via D. Rea, via Pucci e via G. B. Vico
11. Asse di via Orlando e viale San Francesco
12. Asse di via Grimaldi
13. Asse di via Roma e via Canale
14. Asse di via Siniscalchi e via Apicella

Riqualificazione della ferrovia dismessa che costeggia lo stadio San Francesco verso la piana di Sarno per la realizzazione di una pista ciclabile turistico-amatoriale

Costituzione di un servizio di bike-sharing nell'area urbana con almeno 4 punti di presa-consegna con postazioni di almeno 10 bici per un totale di 40 unità dislocate nello spazio nell'area stazione, nei 2 grandi parcheggi di scambio previsti dal Piano e nell'area pedonale limitrofa all'edificio comunale.

## ACCESSIBILITÀ A SITI DI INTERESSE STORICO-CULTURALE E TURISTICO

Realizzazione di un sistema ettometrico (sistema meccanizzato con ascensore inclinato) per il collegamento del centro urbano cittadino con la Collina del Parco, dei suoi monumenti e in generale dei poli attrattori: il castello medioevale, il palazzo Fienga, la chiesa ed il convento di Sant'Andrea.

## CITY LOGISTICS

Proposta di realizzazione di un Centro di Distribuzione Urbana in corrispondenza dello svincolo A30 Nocera – Pagani per lo sviluppo della city logistics.

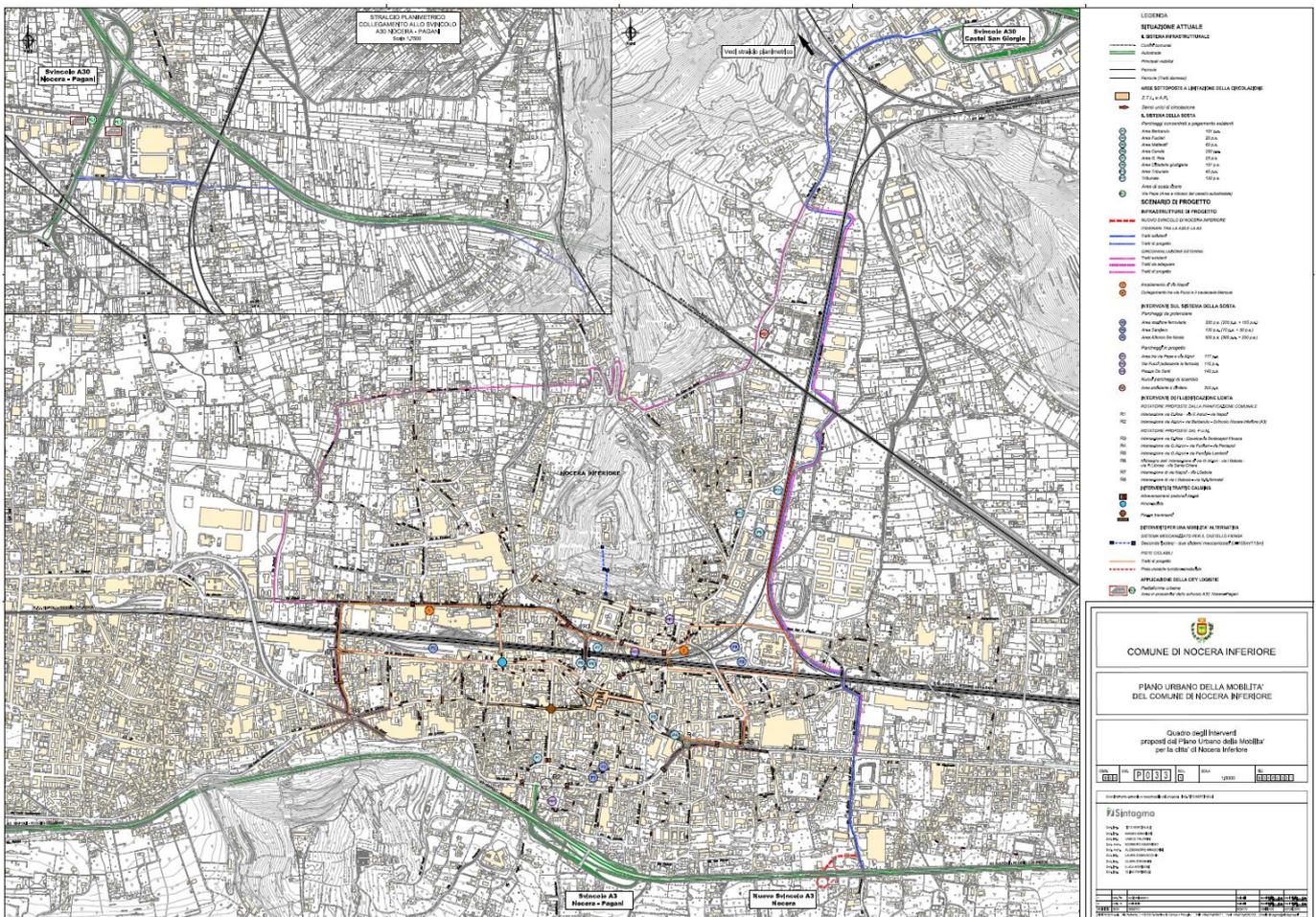


Figura 16 Tavola del quadro degli interventi proposti dal PUM

## 3.2 Inquadramento territoriale e socio-economico dell'area di Piano

Nel presente paragrafo si presentano i principali indicatori territoriali e socio-economici, analizzati sia a livello della Città di Nocera Inferiore sia al livello della Provincia di Salerno (ove i dati siano disponibili per entrambi i territori) al fine di inquadrare la realtà del Comune all'interno del territorio di riferimento.

### 3.2.1 STRUTTURA TERRITORIALE E INSEDIATIVA

Nel presente paragrafo si presentano le principali caratteristiche della struttura territoriale e insediativa dei comuni della Provincia di Salerno, con particolare focus sul Comune di Nocera Inferiore, analizzando:

1. aspetti demografici,
2. imprese e dinamiche occupazionali,
3. istruzione,
4. sanità,
5. turismo.

#### 3.2.1.1 *Aspetti demografici*

Il territorio nazionale è stato ripartito in zone omogenee derivanti dall'aggregazione di comuni contigui sulla base di valori soglia altimetrici. Si distinguono zone altimetriche di montagna, di collina e di pianura. Le zone altimetriche di montagna e di collina sono state divise rispettivamente in interne e litoranee, comprendendo in questa classe i territori, esclusi dalla zona di pianura, bagnati dal mare o in prossimità di esso.

**Il 70% dei comuni della Provincia di Salerno risulta classificato come collina (di cui il 47% interni), il 20% come montagna ed il restante 10% come pianura. Nelle zone altimetriche di pianura rientrano 16 comuni (su un totale provinciale di 158 comuni), tra cui si trova anche la Città di Nocera Inferiore.**

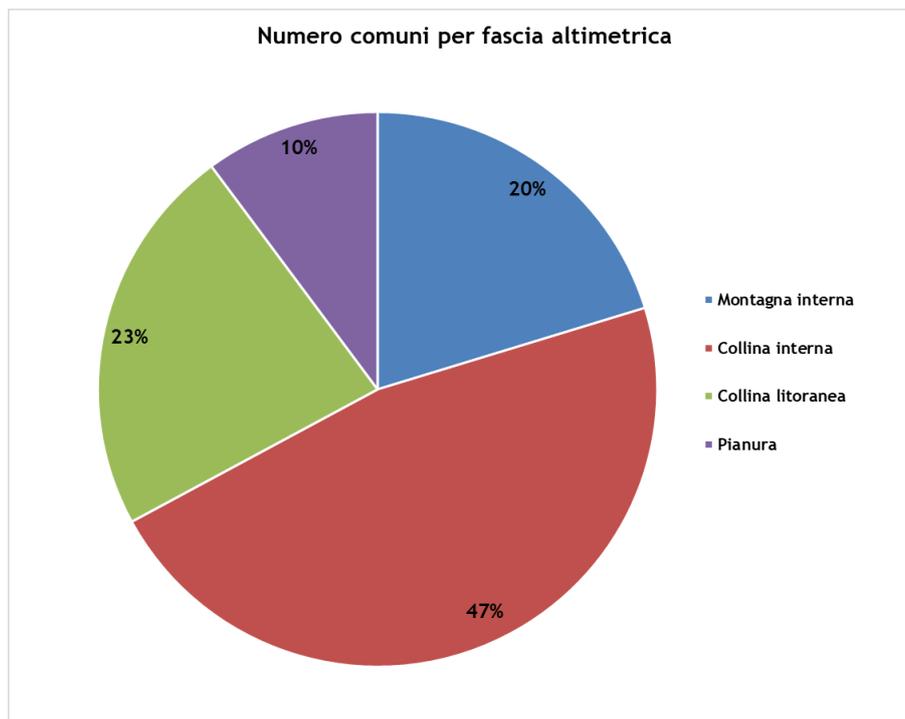


Figura 17 Classificazione del territorio per fasce altimetriche – numero dei comuni [Fonte dati: ISTAT]

Ben il 58% della popolazione residente (al 1° gennaio 2021) nella Provincia di Salerno è concentrato in zone altimetriche di collina (di cui 32% litoranea e 26% interna), il 37% in zone di pianura e solo il 5% in zone di pianura. **Nelle zone di pianura risiedono 400'523 abitanti, di cui 44'667 nella Città di Nocera Inferiore, pari all'11.2%.** Tra i 16 comuni che rientrano nelle zone di pianura, Nocera Inferiore è al 3° posto per popolazione residente, dopo Battipaglia (50'281 residenti) e Scafati (48'762).

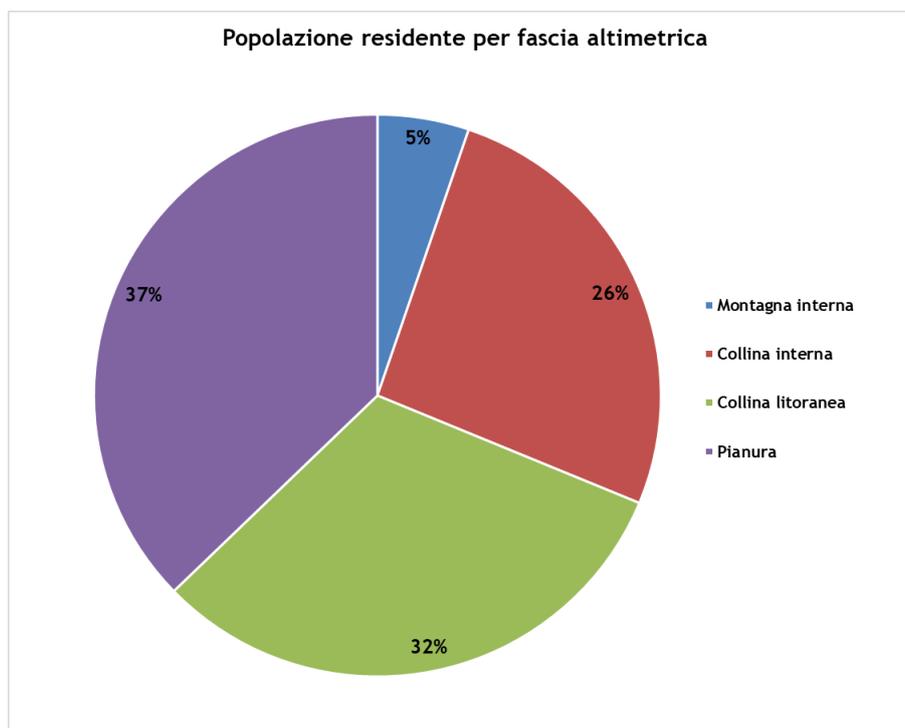


Figura 18 Classificazione del territorio per fasce altimetriche – popolazione residente [Fonte dati: ISTAT]

In termini di estensione territoriale, i comuni in zone altimetriche di collina occupano il 60% dell'intero territorio provinciale, seguiti dai comuni di montagna con il 29% del territorio occupato e dai comuni di pianura con l'11%. Questi ultimi occupano 567 km<sup>2</sup> di territorio, di cui solo 21 km<sup>2</sup> sono della Città di Nocera Inferiore (3.7%).

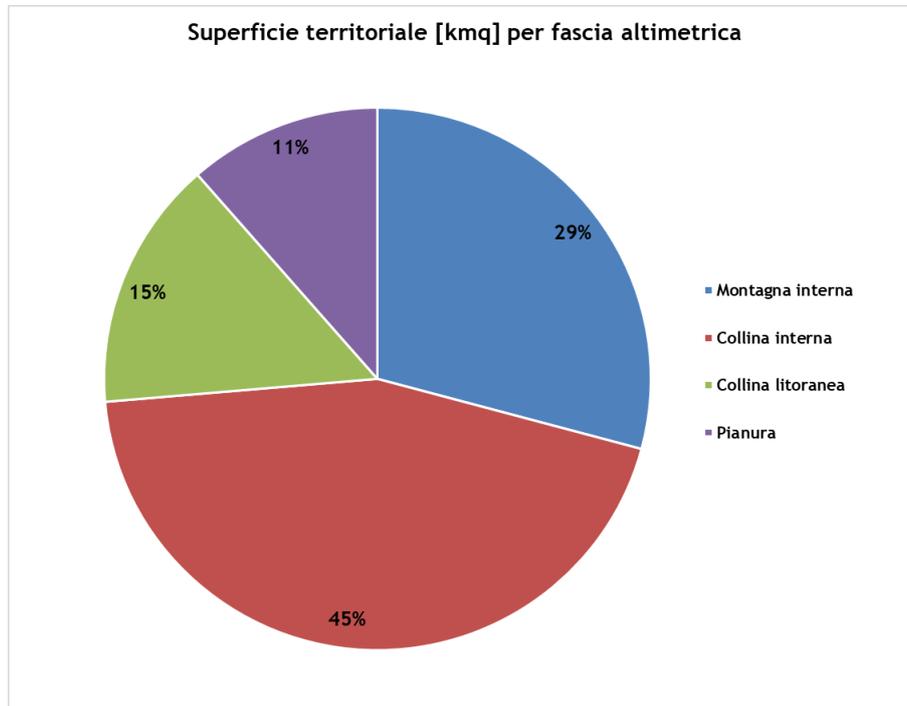


Figura 19 Classificazione del territorio per fasce altimetriche – estensione territoriale [Fonte dati: ISTAT]

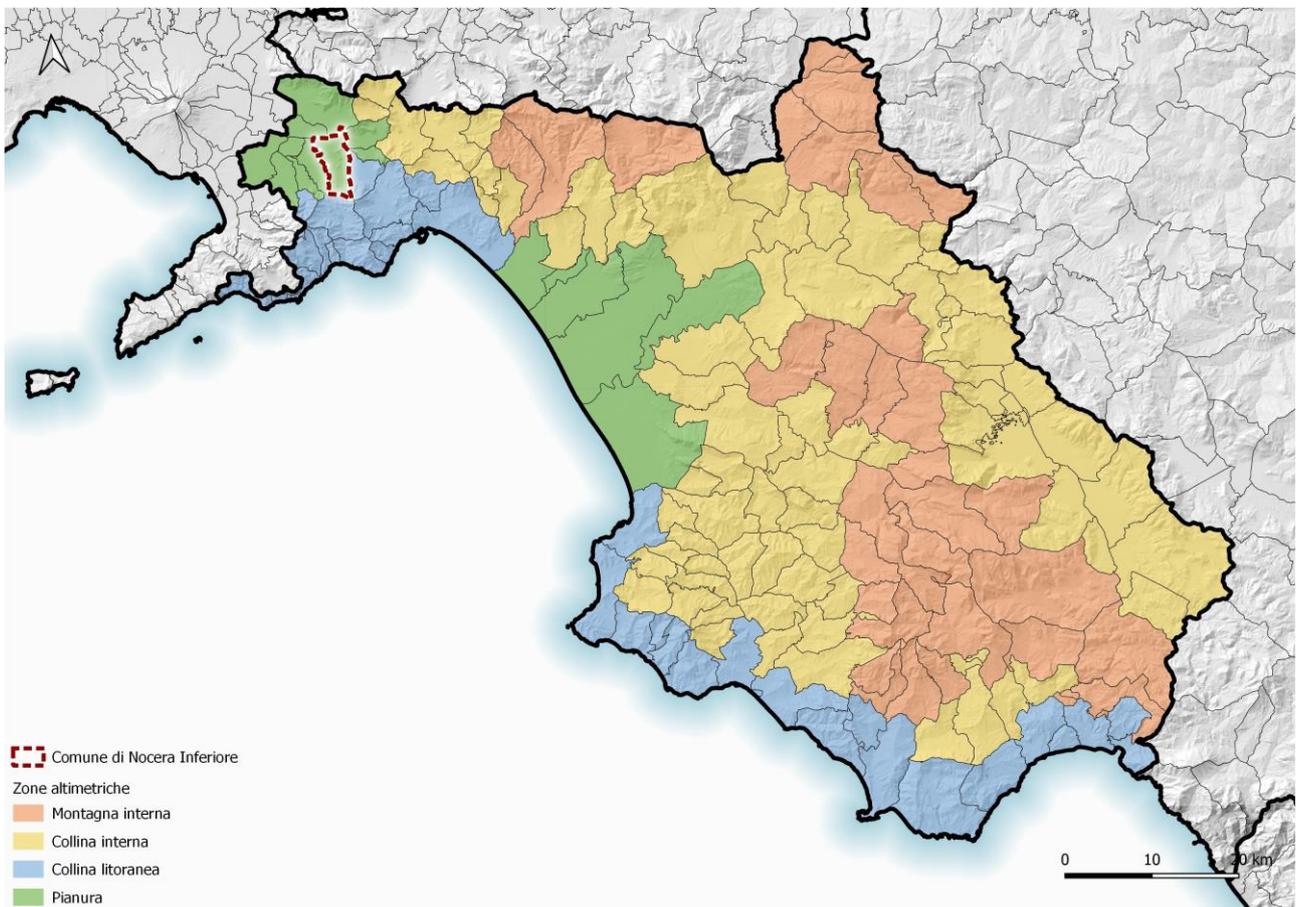
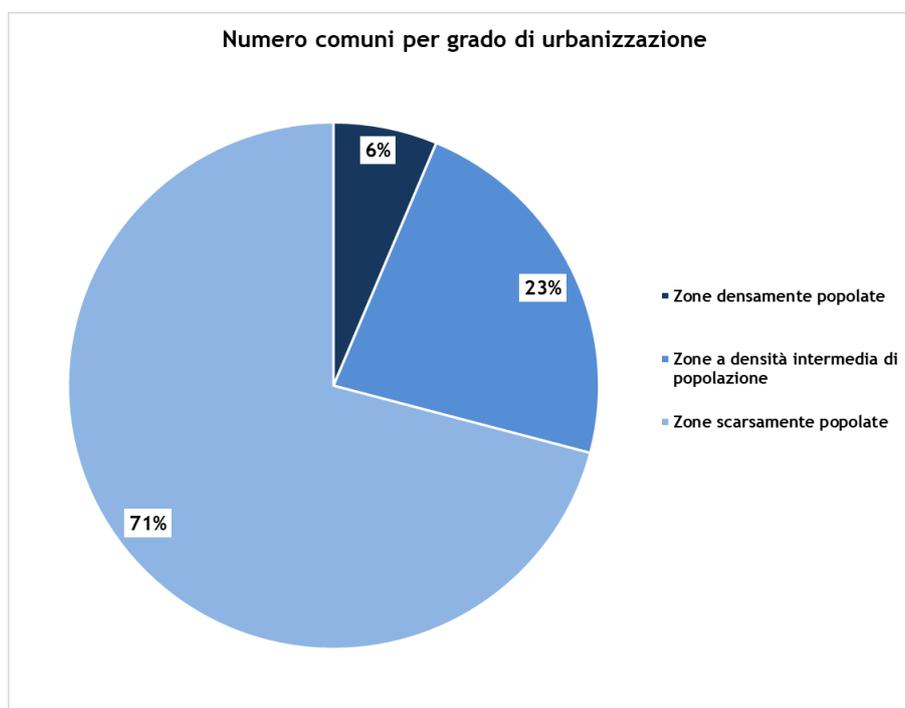


Figura 20 Rappresentazione cartografica dei comuni per zone altimetriche [Fonte dati: ISTAT]

Il **grado di urbanizzazione (DEGURBA) dei comuni** è una classificazione armonizzata introdotta da Eurostat basata sul criterio della contiguità geografica e su soglie di popolazione minima della griglia regolare con celle da 1 km<sup>2</sup>. Le possibili classi sono 3:

1. "Città" o "Zone densamente popolate",
2. "Piccole città e sobborghi" o "Zone a densità intermedia di popolazione",
3. "Zone rurali" o "Zone scarsamente popolate".

In Provincia di Salerno il 71% dei comuni è scarsamente popolato (zona rurale), il 23% ha una densità intermedia di popolazione, mentre solo il 6% è densamente popolato. **La Città di Nocera Inferiore rientra nelle zone densamente popolate**, di cui fanno parte soltanto altri 9 comuni su un totale provinciale di 158.



**Figura 21 Classificazione del territorio per grado di urbanizzazione – numero di comuni [Fonte dati: ISTAT]**

In termini di popolazione residente, il 40% si concentra in zone a densità intermedia di popolazione, mentre il 37% si concentra in zone densamente popolate. Il restante 23% della popolazione si concentra invece in zone rurali. **La Città di Nocera Inferiore appartiene alla zona densamente popolata e con i suoi 44'667 residenti rappresenta l'11.2% di questa classe.** In classifica, prima di Nocera Inferiore troviamo i comuni di Salerno, Battipaglia e Scafati.

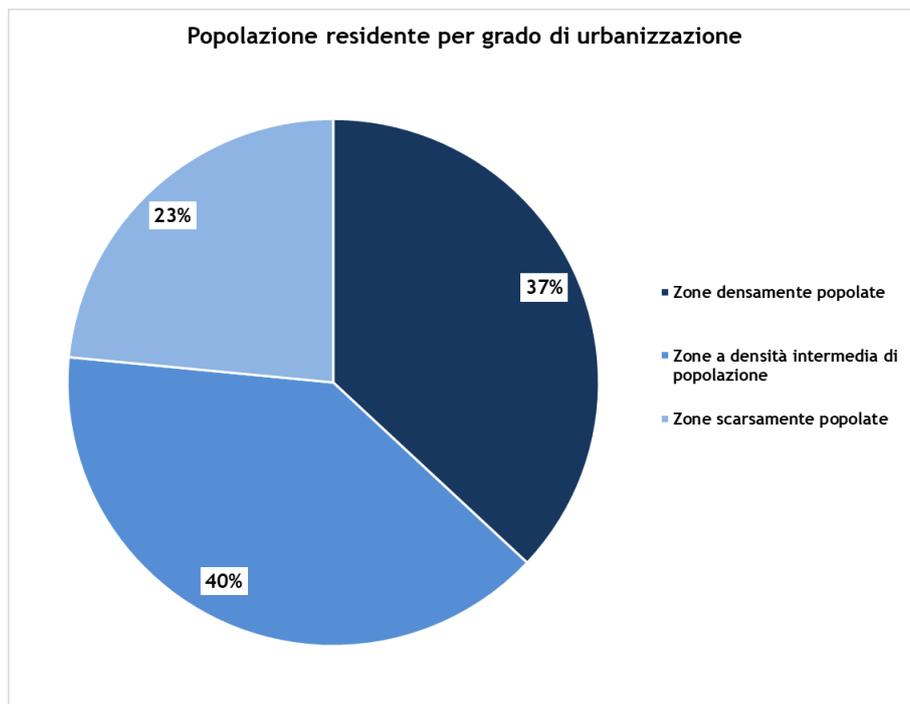


Figura 22 Classificazione del territorio per grado di urbanizzazione – popolazione residente [Fonte dati: ISTAT]

In termini di estensione territoriale, i comuni in zone rurali coprono la maggior parte del territorio provinciale (74%), quelli in zone a densità intermedia coprono il 21% mentre solo il restante 5% (pari a 224 km<sup>2</sup>) comprende i comuni in zone densamente popolate, tra cui la Città di Nocera Inferiore. In questa classe Nocera Inferiore si posiziona al 3° posto dopo Salerno e Battipaglia.

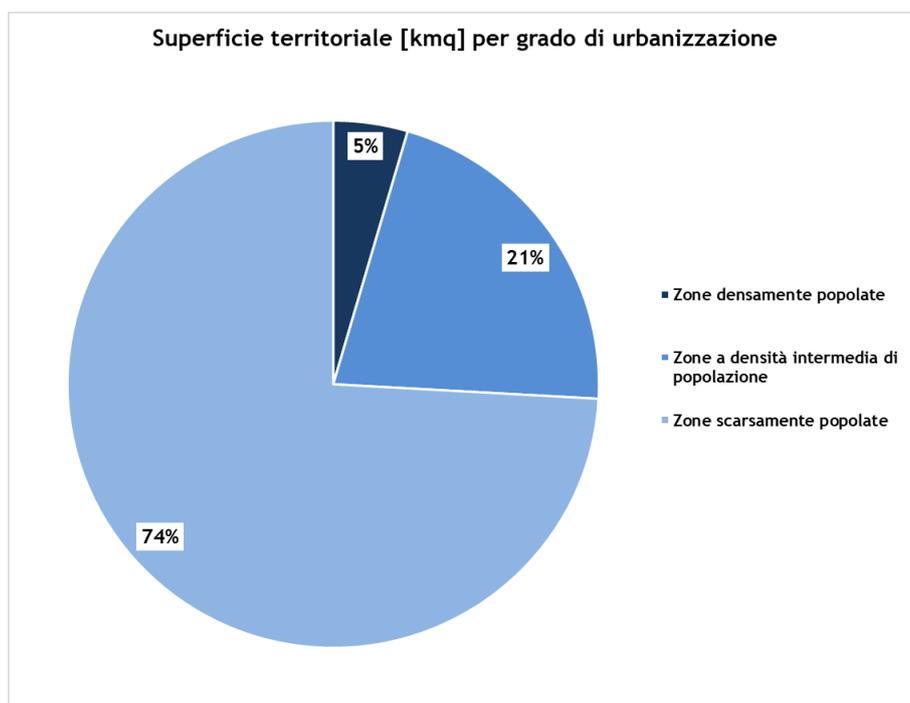


Figura 23 Classificazione del territorio secondo i livelli di perifericità – numero comuni [Fonte dati: ISTAT]

I 10 comuni più densamente popolati si trovano tutti nella parte nord della Provincia, nei dintorni del Capoluogo (solo Battipaglia appena più a sud di Salerno) e a ridosso della limitrofa

provincia di Napoli. Ad eccezione di comuni dispersi qui e là, i comuni mediamente popolati occupano anch'essi la parte nord della Provincia e fanno baricentro su Salerno.

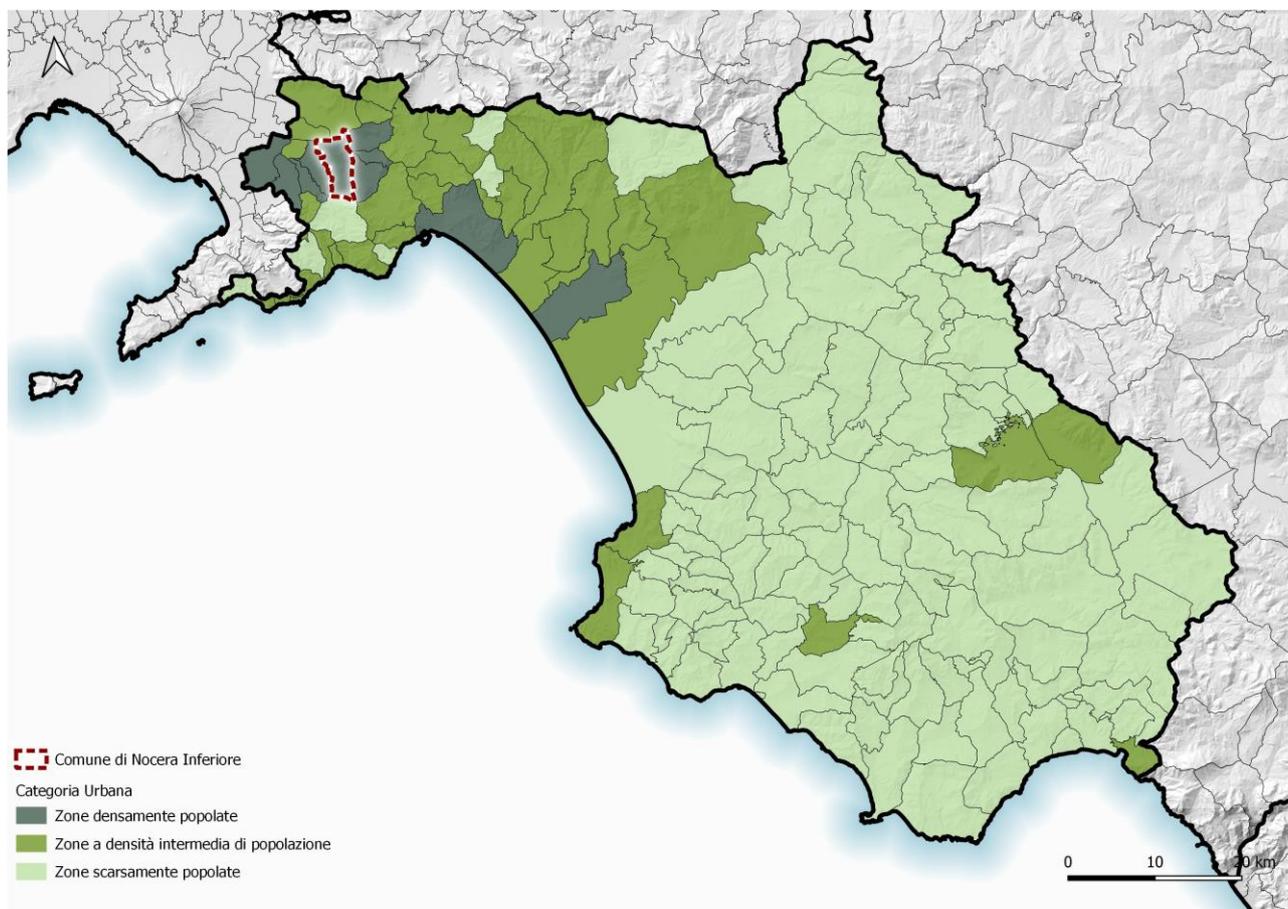


Figura 24 Rappresentazione cartografica dei comuni per grado di urbanizzazione [Fonte dati: ISTAT]

Nell'ambito della definizione delle strategie per le aree interne, **il territorio è stato classificato in base alle funzioni presenti in ogni comune ed alla sua accessibilità** nelle seguenti classi: A – Polo; B – Polo intercomunale; C – Cintura; D – Intermedio; E – Periferico; F – Ultraperiferico.

**Secondo la vigente classificazione del 2014, il 28% dei comuni della Provincia di Salerno sono di tipo periferici, mentre nessuno si classifica come ultraperiferico. I comuni di tipo intermedio arrivano al 35% e quelli di cintura al 30%. I comuni con caratteristiche di polo (classi A e B) rappresentano il 7% (pari a 11 comuni) del totale, tra cui c'è anche la Città di Nocera Inferiore.**

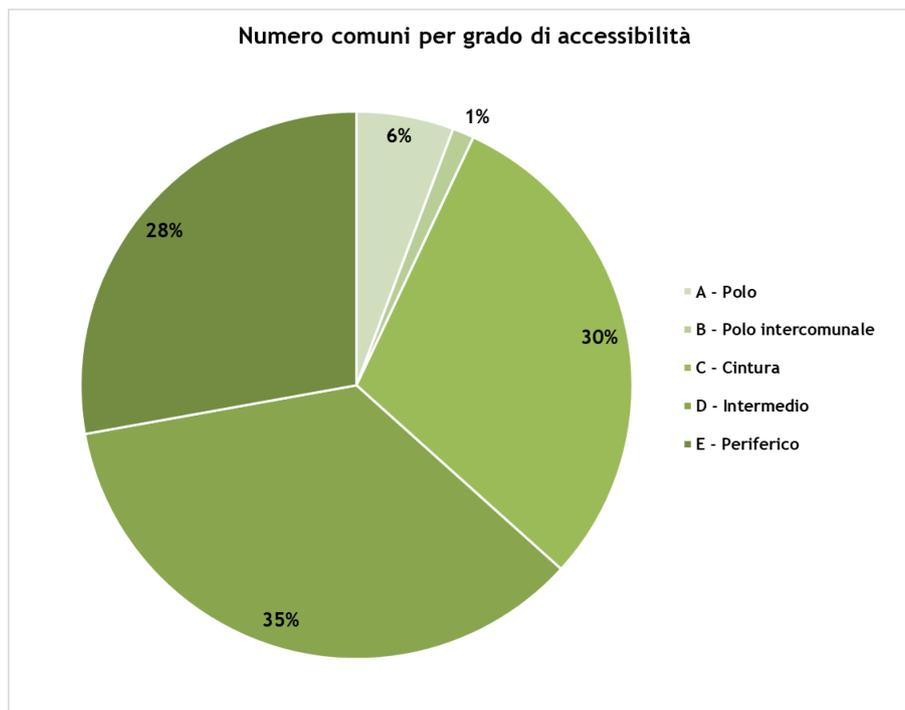


Figura 25 Classificazione del territorio secondo i livelli di perifericità – popolazione residente [Fonte dati: ISTAT]

Nei comuni di classe A (tra cui Nocera Inferiore) e B, che sono appena 11 su un totale di 158 comuni, risiede il 39% della popolazione complessiva (al 1° gennaio 2021) della Provincia di Salerno. A ciò fa da contrappunto che nei 44 comuni periferici risieda invece appena il 7% della popolazione.

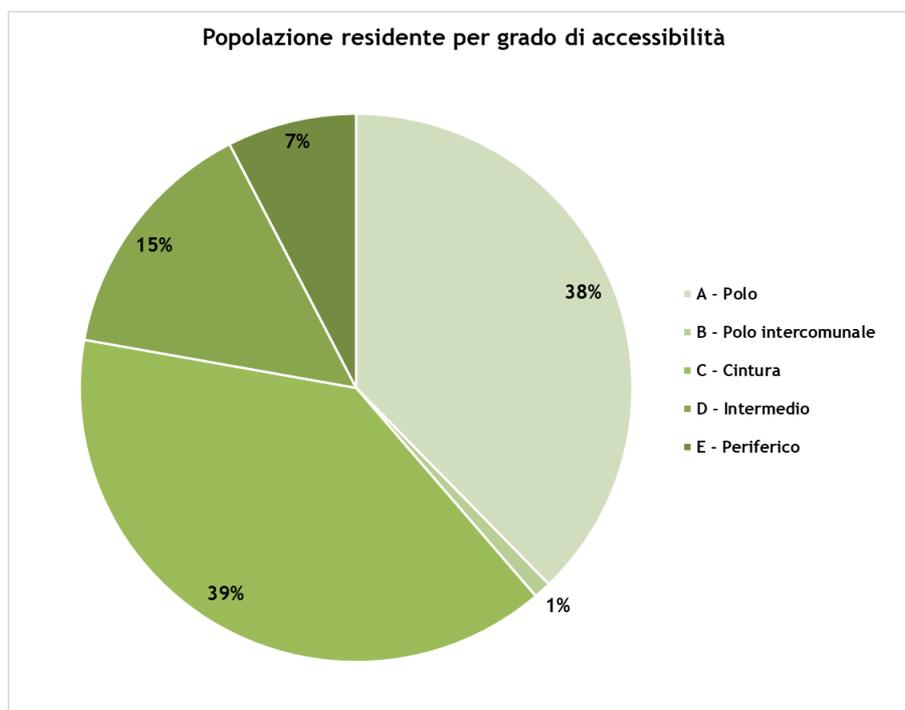


Figura 26 Classificazione del territorio secondo i livelli di perifericità – popolazione residente [Fonte dati: ISTAT]

Considerando l'estensione territoriale, i comuni rientranti nelle classi C-D-E hanno estensioni pressoché confrontabile tra di loro, rispettivamente di 24%-36%- 33%. La Città di Nocera

Inferiore, con i suoi quasi 21 km<sup>2</sup>, è l'8° comune per estensione tra gli 11 di tipo Polo (A+B).

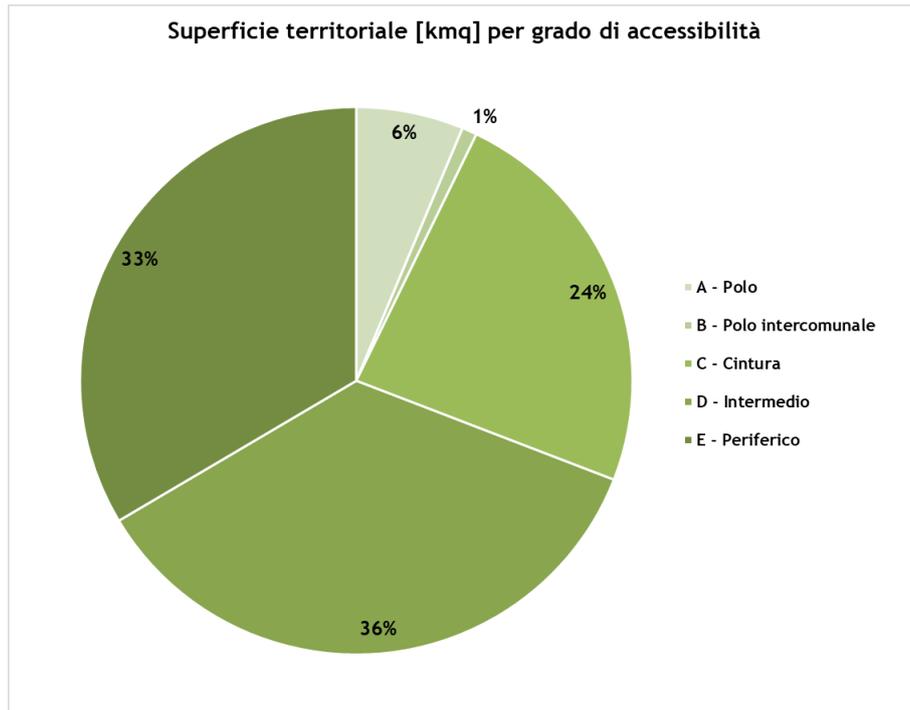


Figura 27 Classificazione del territorio secondo i livelli di perifericità – estensione territoriale [Fonte dati: ISTAT]

Nella carta seguente si riporta la classificazione di cui sopra.

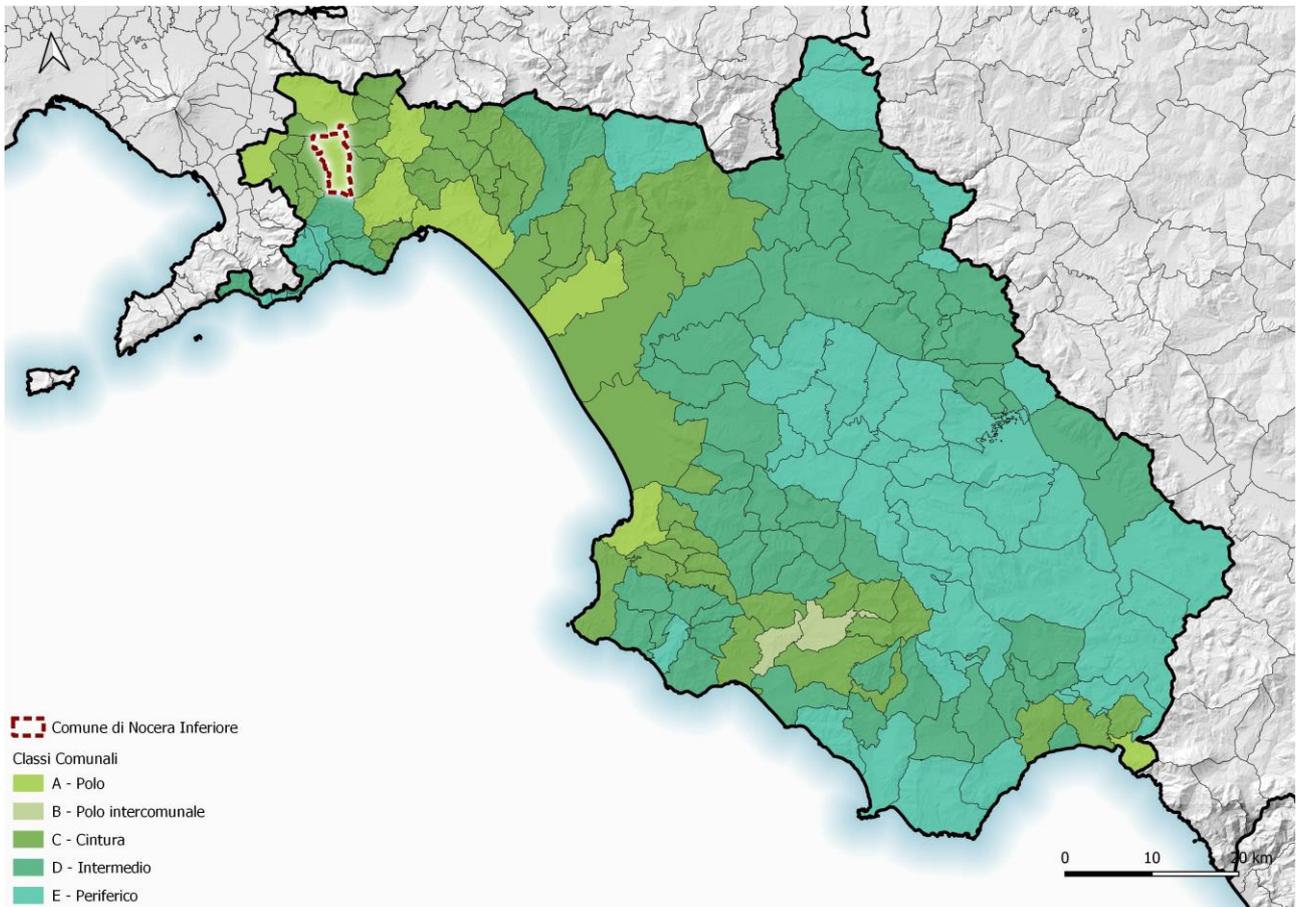


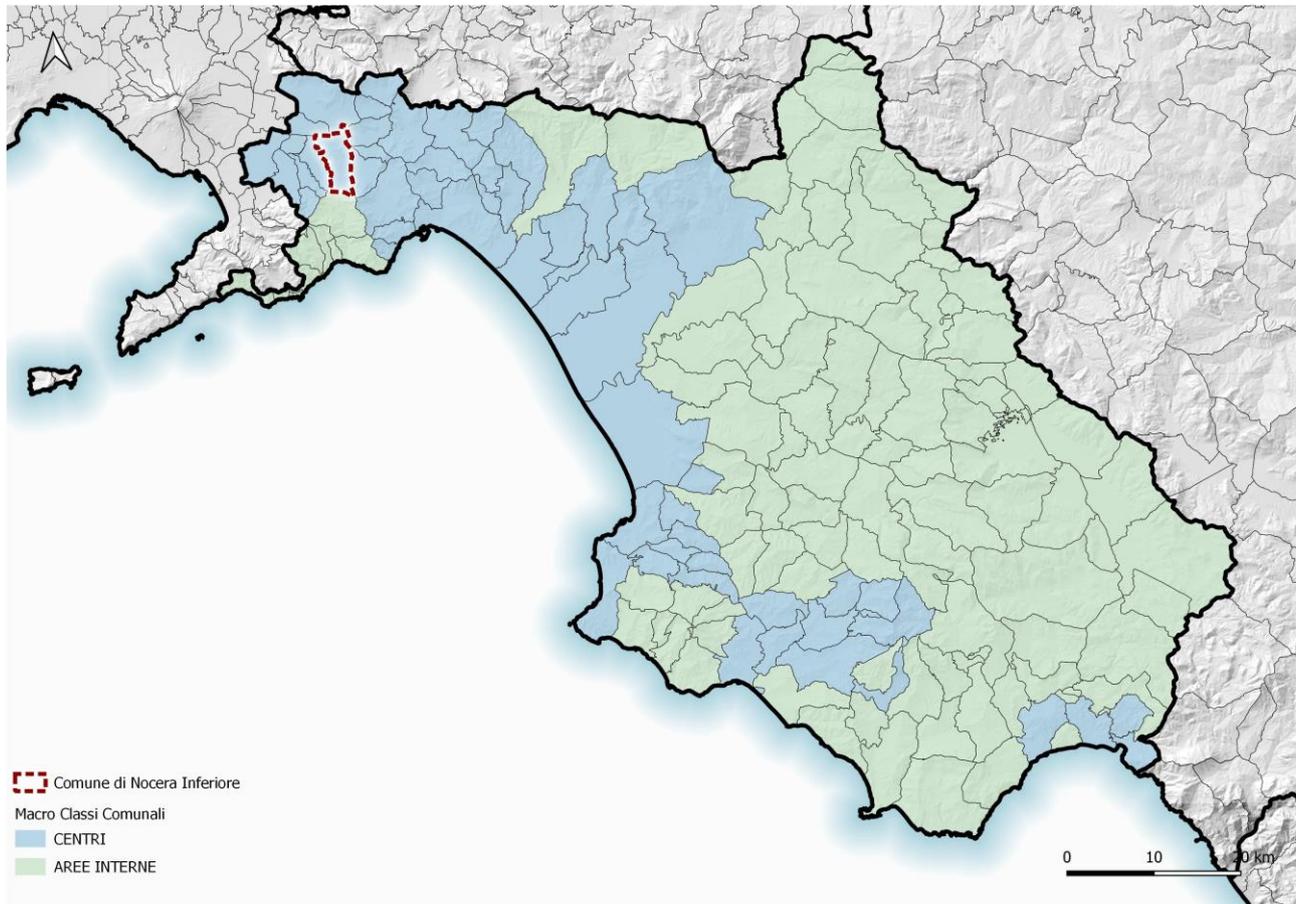
Figura 28 Rappresentazione cartografica dei comuni per livelli di perifericità [Fonte dati: ISTAT]

A partire dalla precedente classificazione sono state definite anche le seguenti **macro categorie**:

- **Centri**: ovvero i comuni classificati come Polo e Cintura (A+B+C),
- **Aree interne**: tutte le altre classi (D+E+F).

Si ricorda che in Provincia di Salerno non ci sono comuni di tipo F ultraperiferici.

Di seguito si riporta la tavola cartografica della classificazione in cui si nota che i comuni di tipo “centro” sono sbilanciati verso la parte nord-ovest del territorio provinciale.



**Figura 29** Rappresentazione cartografica dei comuni per macro classe di perifericità [Fonte dati: ISTAT]

La popolazione residente nella Provincia di Salerno è stata clusterizzata nelle seguenti **8 classi dimensionali**:

- Fino a 1'000 abitanti
- Da 1'000 a 2'500 abitanti
- Da 2'500 a 5'000 abitanti
- Da 5'000 a 10'000 abitanti
- Da 10'000 a 20'000 abitanti
- Da 20'000 a 40'000 abitanti
- Da 40'000 a 100'000 abitanti

- Oltre 100'000 abitanti

Il 21% dei comuni della Provincia di Salerno ha una popolazione inferiore ai 1'000 abitanti, e la percentuale sale al 70% se si considerano i comuni sotto i 5'000 abitanti. Da 5'000 a 40'000 troviamo il 27% dei comuni, mentre il 3% dei comuni ha una popolazione sopra i 40'000. Il comune più popoloso è naturalmente il Capoluogo con 130'240 abitanti (al 1° gennaio 2021). **La Città di Nocera Inferiore si posiziona nella classe 40'000-100'000 a cui appartengono inoltre i comuni di Battipaglia, Cava de' Tirreni e Scafati. In questa classe Nocera Inferiore è il comune meno popoloso con 44'667 abitanti.**

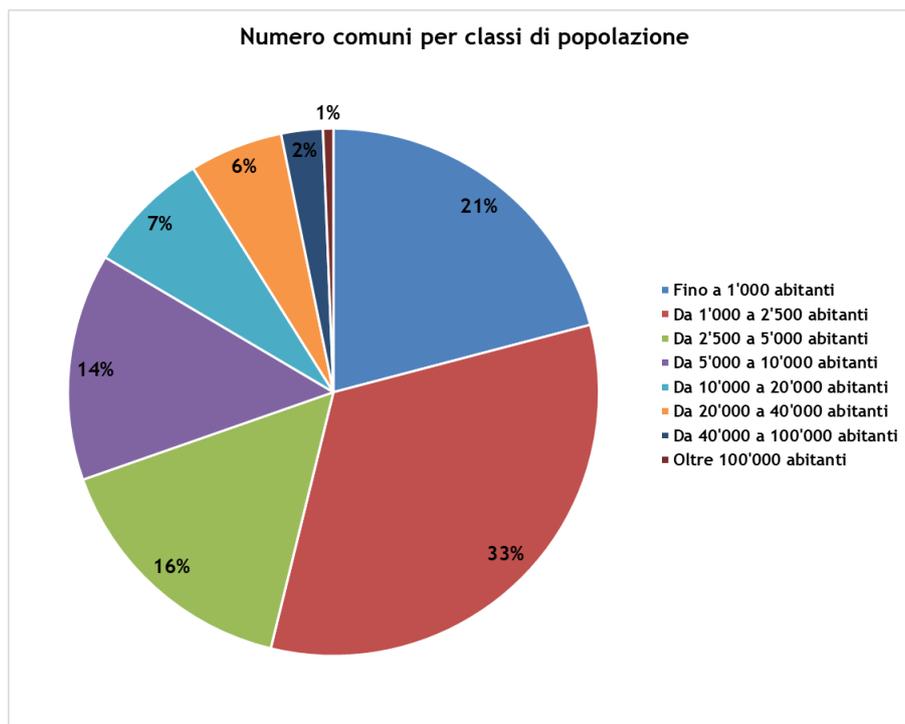
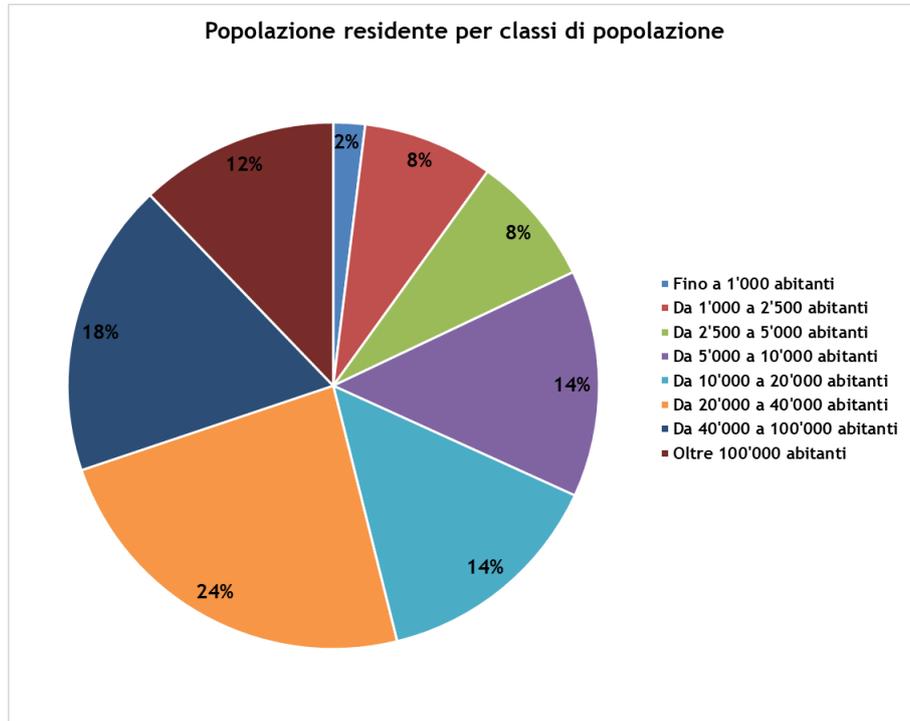
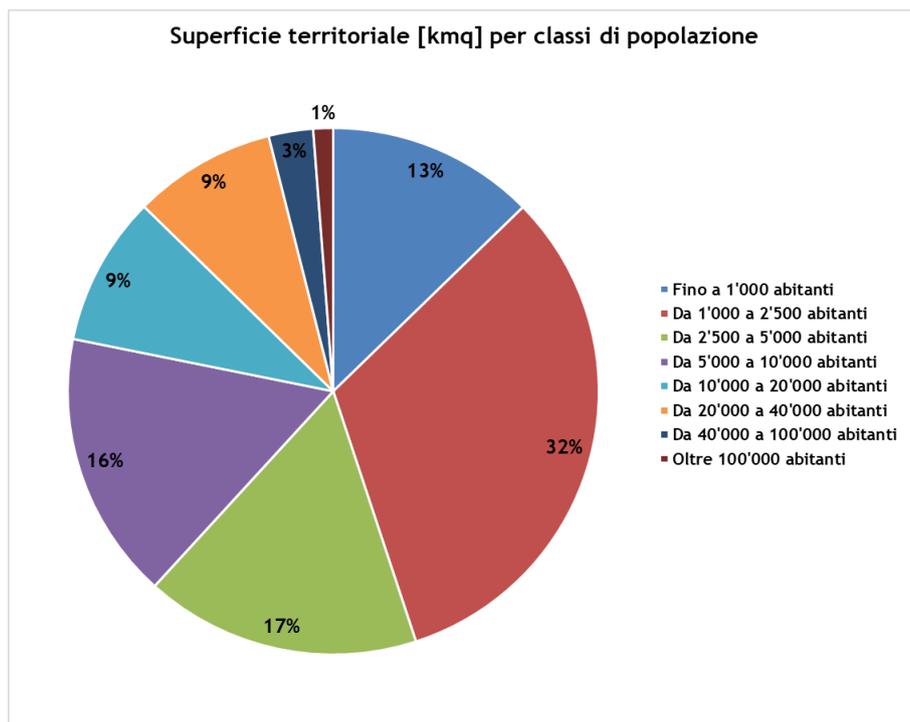


Figura 30 Classificazione del territorio per classi dimensionali di popolazione – numero dei comuni [Fonte dati: ISTAT]

**Il 32% della popolazione risiede in comuni con popolazione inferiore ai 10'000 abitanti, che rappresentano il 78% dell'estensione territoriale della Provincia di Salerno, mentre il restante 68% vive in soli 26 comuni, tra cui troviamo la Città di Nocera Inferiore.**

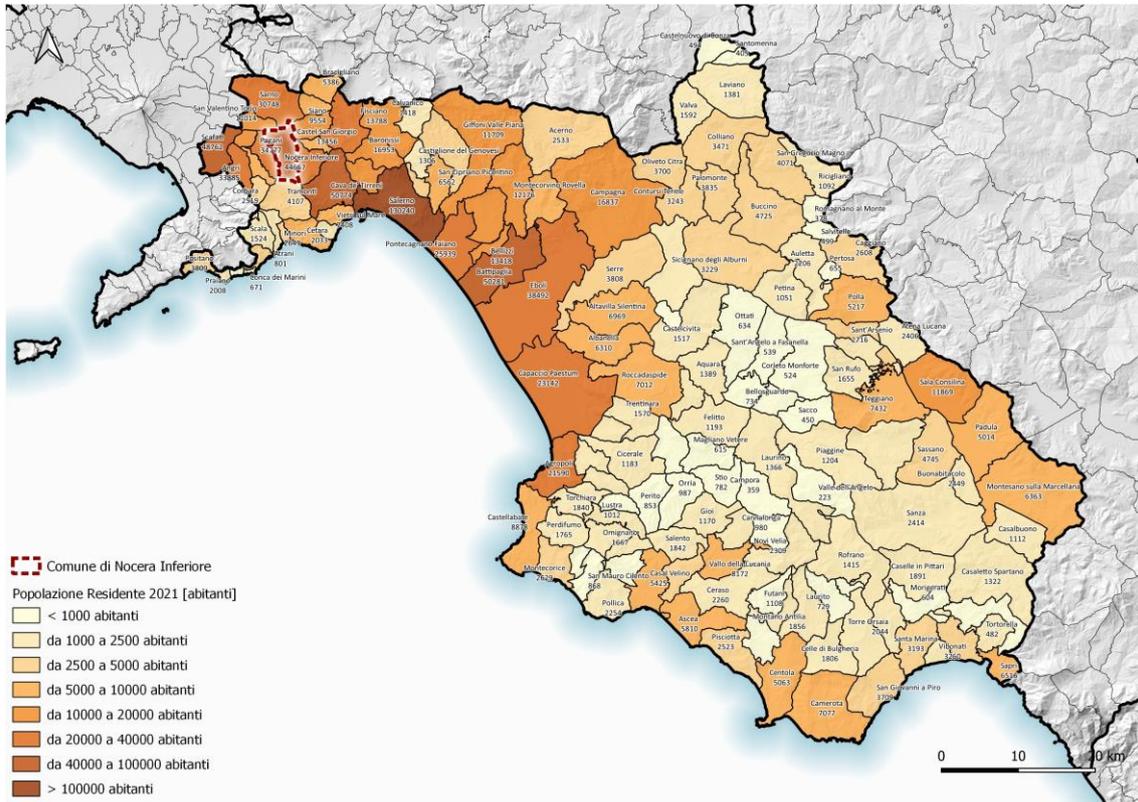


**Figura 31 Classificazione del territorio per classi dimensionali di popolazione – popolazione residente**  
[Fonte dati: ISTAT]



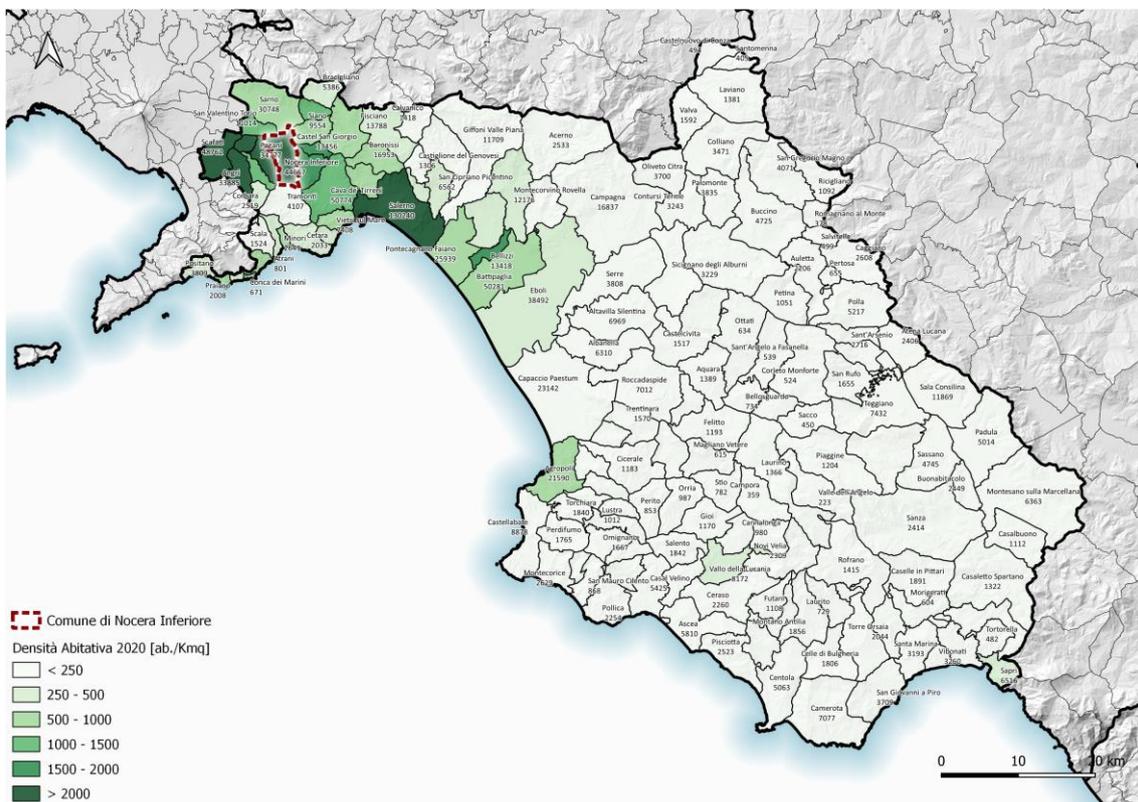
**Figura 32 Classificazione del territorio per classi dimensionali di popolazione – estensione territoriale**  
[Fonte dati: ISTAT]

La seguente carta rappresenta la classificazione dei comuni della Provincia di Salerno in base alla popolazione residente al 1° gennaio 2021.



**Figura 33 Rappresentazione cartografica dei comuni per classe dimensionale in base al numero di abitanti [Fonte dati: ISTAT]**

La densità abitativa media della Provincia di Salerno è pari a 355 ab/km<sup>2</sup>. Il 76.6% dei comuni ha una densità abitativa inferiore alla media, si estendono per l'87% del territorio e ci vive poco meno del 36% della popolazione provinciale. **La Città di Nocera Inferiore ha una densità abitativa di 2'133 ab/km<sup>2</sup>.**

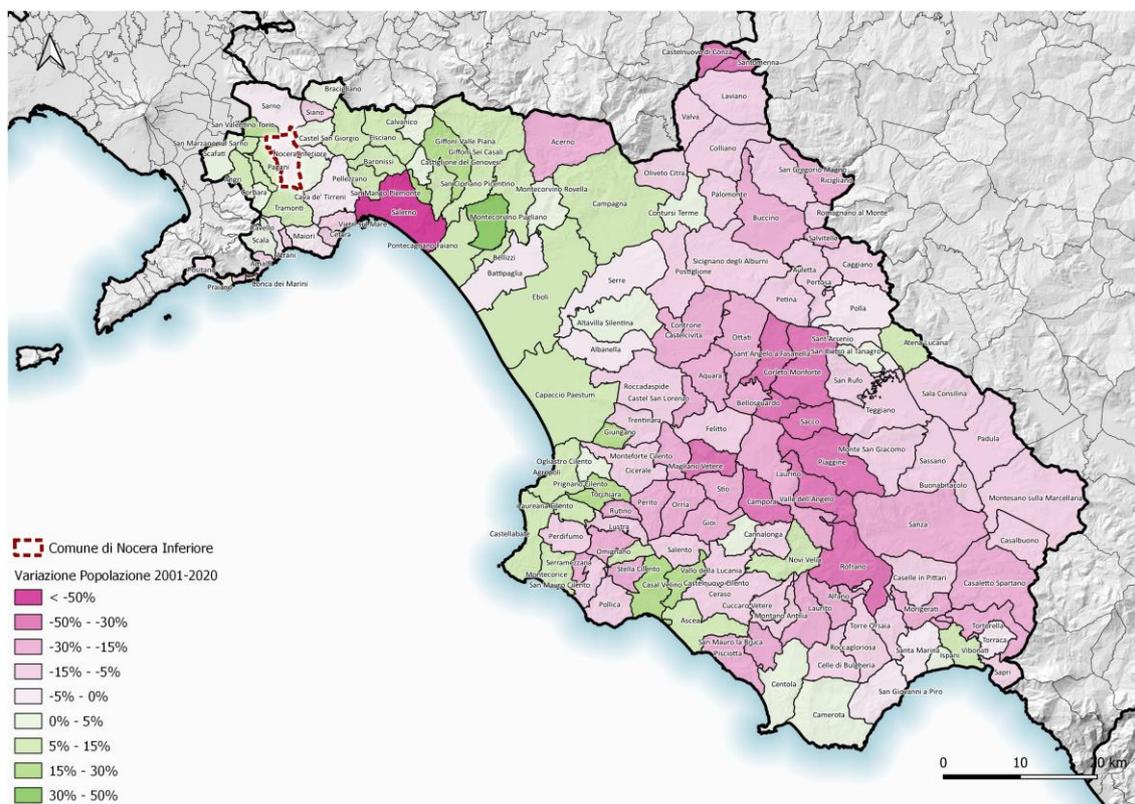


**Figura 34 Rappresentazione cartografica dei comuni per densità abitativa [Fonte dati: ISTAT]**

L'andamento della popolazione residente nella Provincia di Salerno nel ventennio 2002-2021 (dati al 1° gennaio) vede il 2012 come anno spartiacque tra un primo periodo di crescita ed un secondo periodo di decrescita della popolazione. Dal 2002 al 2012 la popolazione cresce fino a raggiungere il massimo di 1'106'182 persone, poi inizia costantemente a decrescere fino a raggiungere 1'075'299 unità nel 2021 (valore comunque superiore al 2002 pari a 1'072'927).

**La Città di Nocera Inferiore passa da 46'546 abitanti nel 2002 a 44'667 abitanti nel 2021 con un calo piuttosto contenuto del -4.04%.**

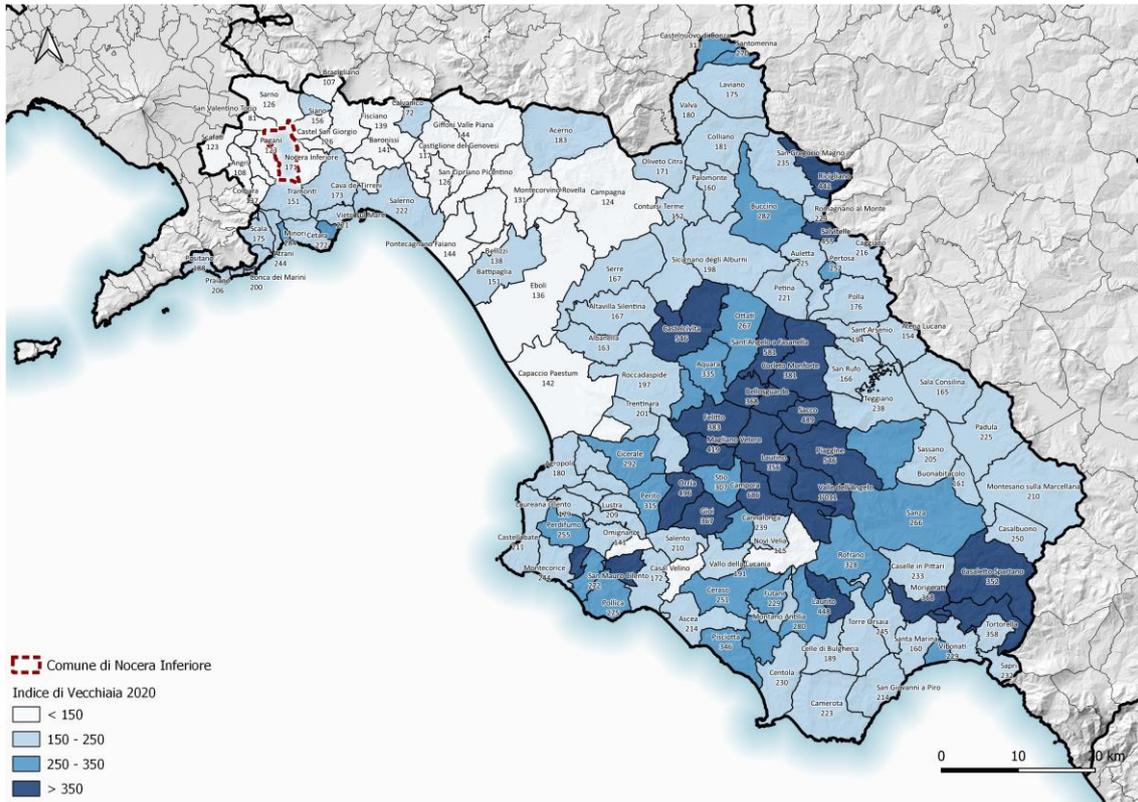
Il trend di distribuzione della popolazione sul territorio è confermato anche dal confronto tra il 2001 e il 2011 con il 2020, riportato nelle tavole seguenti.



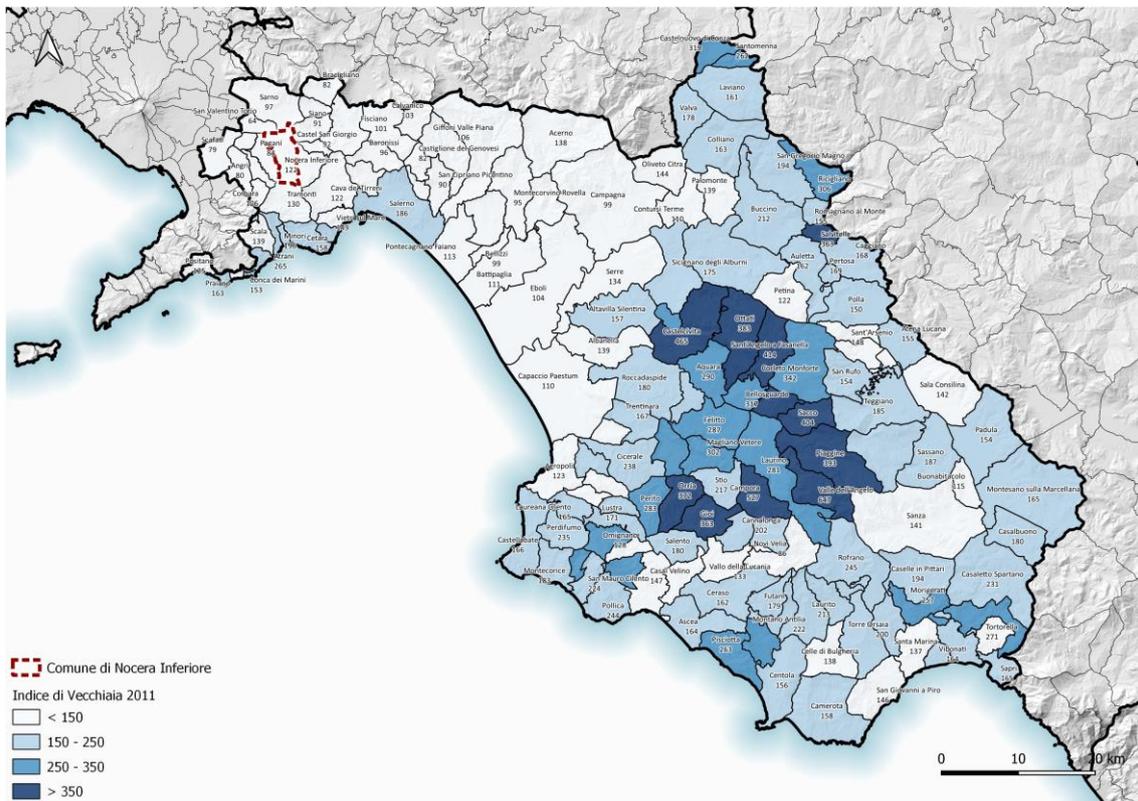
**Figura 35 Rappresentazione cartografica della variazione della popolazione 2001-2020 [Fonte dati: ISTAT]**

L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

In Provincia di Salerno si registra un consistente aumento di questo indice che è passato da 125.8 a 164.6 dal 2011 al 2020 (+30.8%), ovvero da 125 anziani ogni 100 giovani nel 2011 a 164 nel 2020. **Per la Città di Nocera Inferiore l'indice assume lo stesso trend crescente passando dal valore di 122.2 nel 2011 al valore di 171.1 nel 2020 (+39.9%).**



**Figura 36** Rappresentazione cartografica dell'indice di vecchiaia 2020 [Fonte dati: ISTAT]



**Figura 37** Rappresentazione cartografica dell'indice di vecchiaia 2011 [Fonte dati: ISTAT]

L'aumento dell'indice di vecchiaia è diffuso su tutto il territorio provinciale.

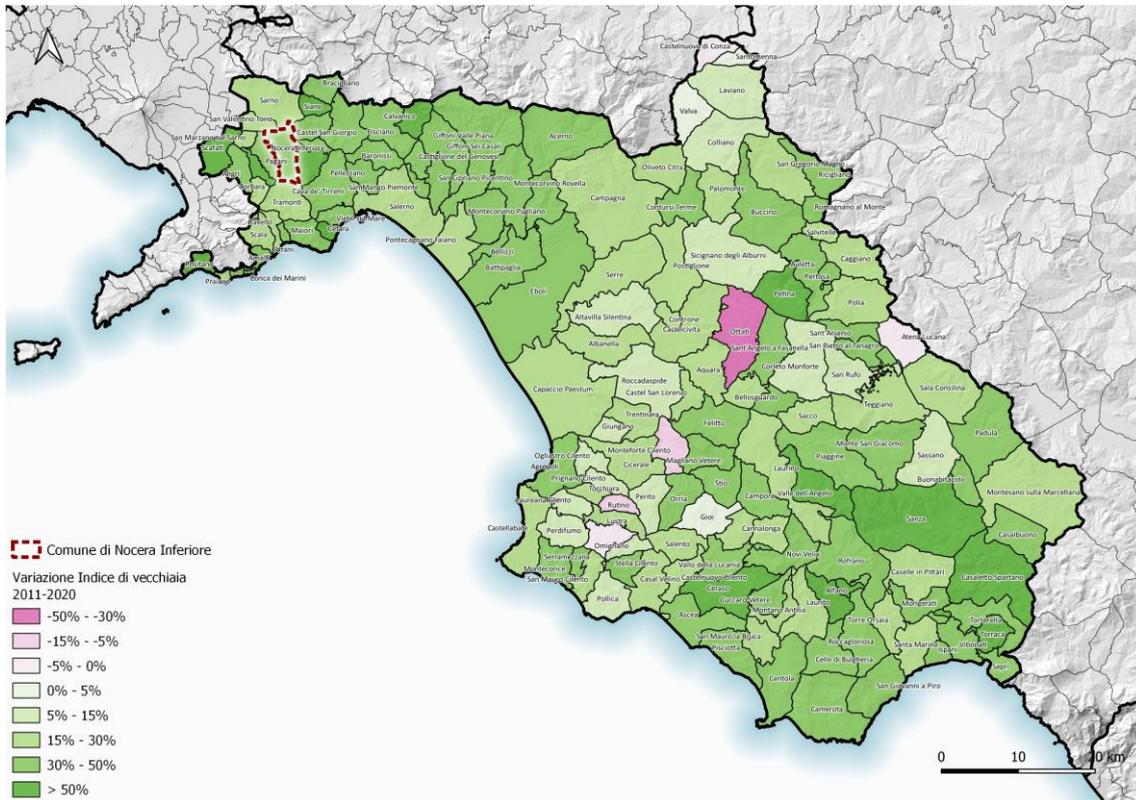


Figura 38 Rappresentazione cartografica della variazione indice di vecchiaia 2011-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

Per la Provincia di Salerno l'indice è in aumento dal 2011, passando da 49.1 a 52.7 per il 2020 (+7.2%), ovvero 100 persone attive si fanno carico di 52 persone non attive. **La Città di Nocera Inferiore passa da un valore di 47.8 nel 2011 ad uno di 51.3 nel 2020 (+7.3%).**

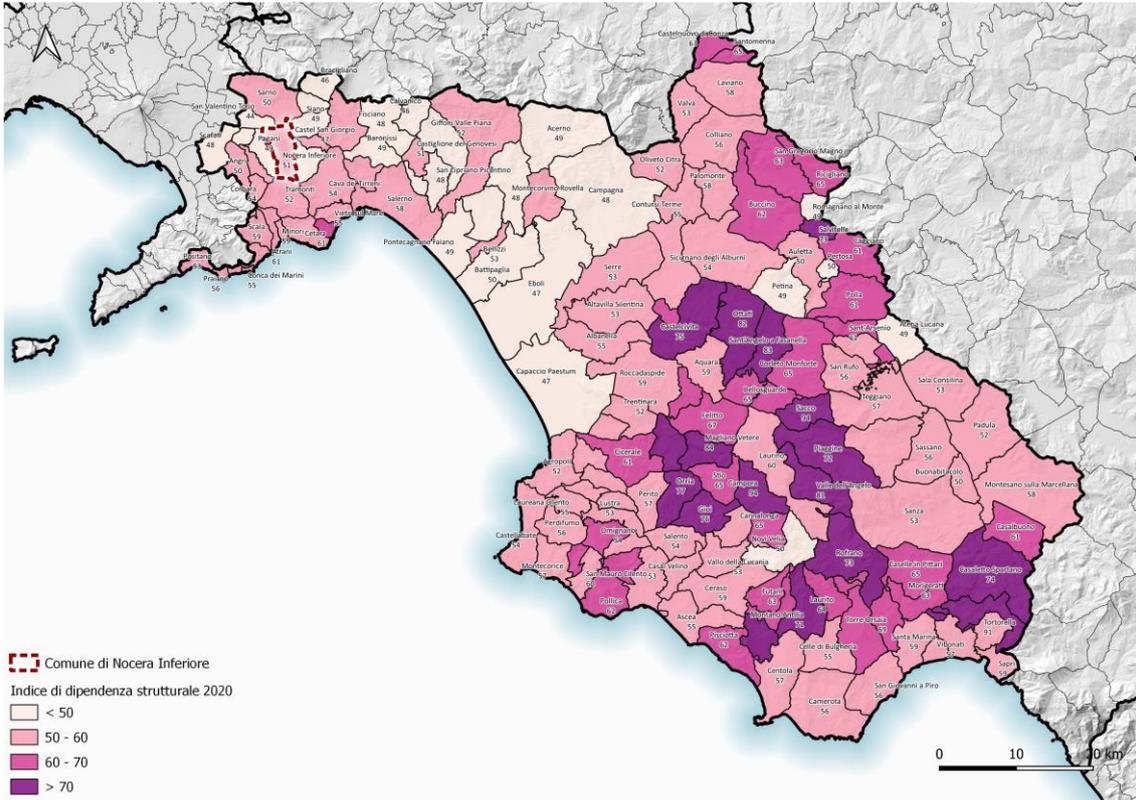


Figura 39 Rappresentazione cartografica dell'indice di dipendenza strutturale 2020 [Fonte dati: ISTAT]

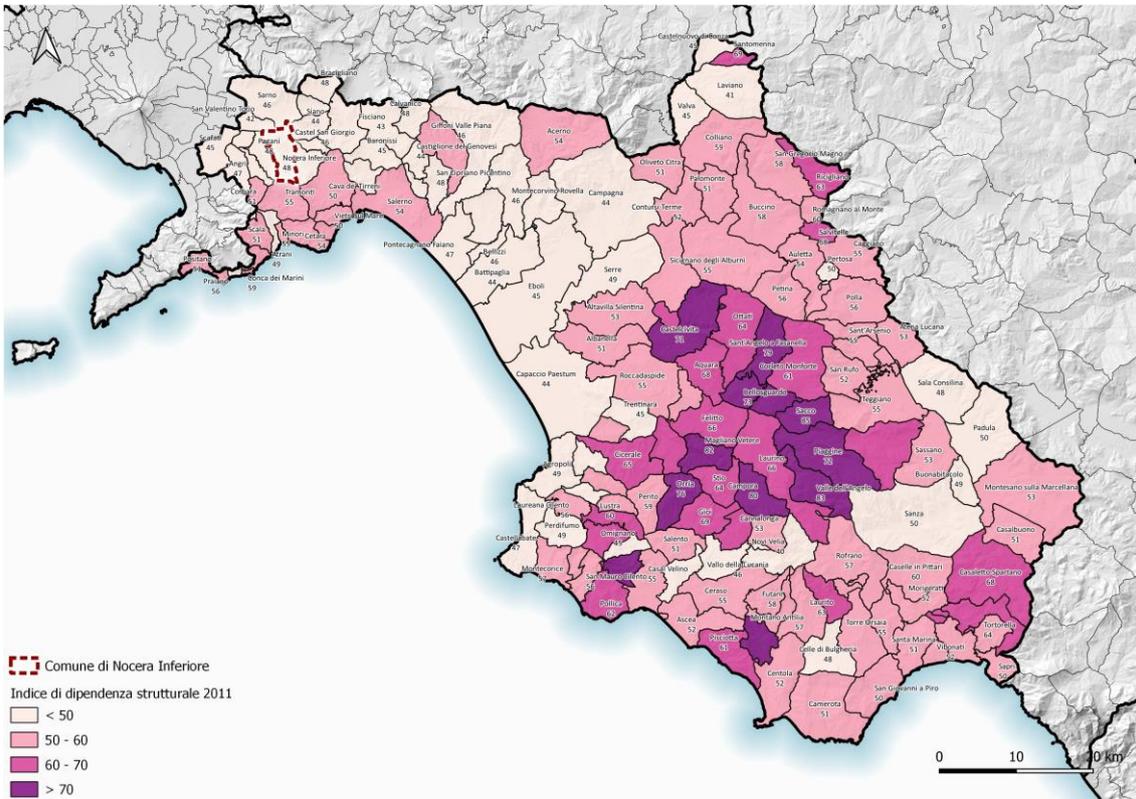


Figura 40 Rappresentazione cartografica dell'indice di dipendenza strutturale 2011 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice ha un peggioramento diffuso concentrato soprattutto nelle aree centrali.

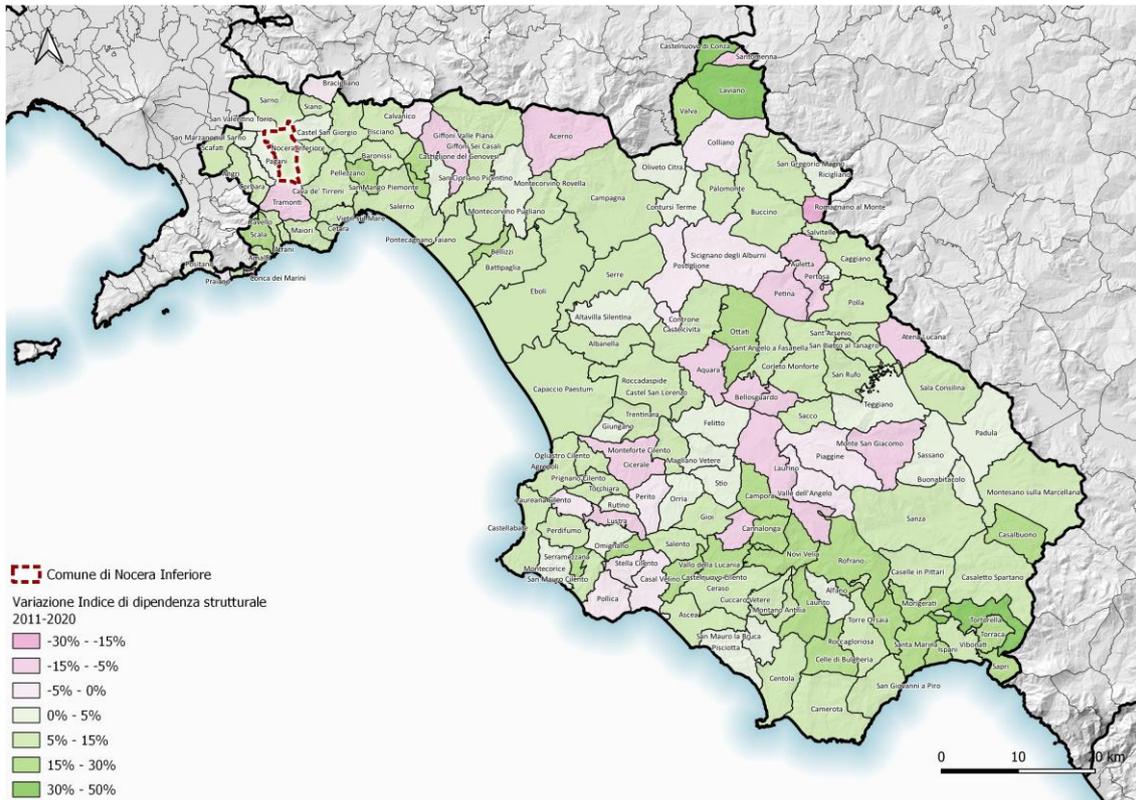


Figura 41 Rappresentazione cartografica variazione dipendenza strutturale 2011-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di ricambio della popolazione attiva rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

Per la Provincia di Salerno l'indice è in aumento nel decennio considerato, passando da 103.3 nel 2011 a 133.5 nel 2020 (+29.2%). **Nocera Inferiore passa da un indice di 98.4 nel 2011 ad uno di 127.4 nel 2020 (+29.5%).**

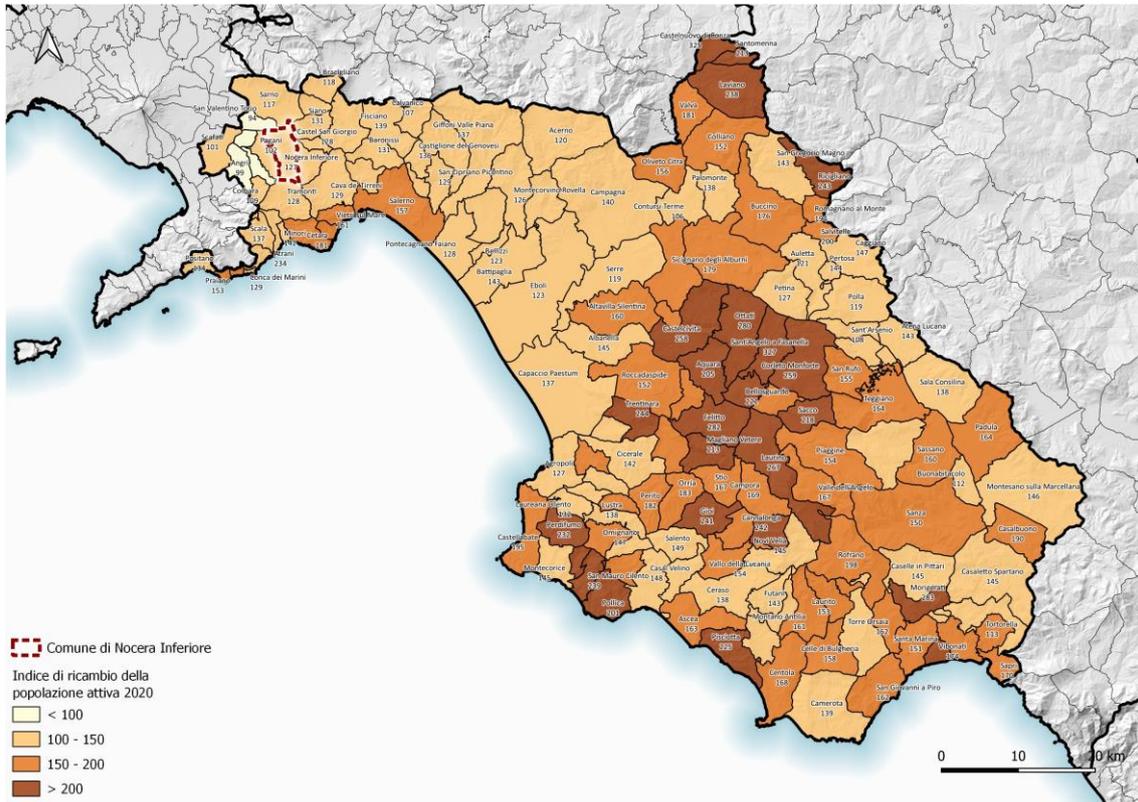


Figura 42 Rappresentazione cartografica indice di ricambio della pop.attiva 2020 [Fonte dati: ISTAT]

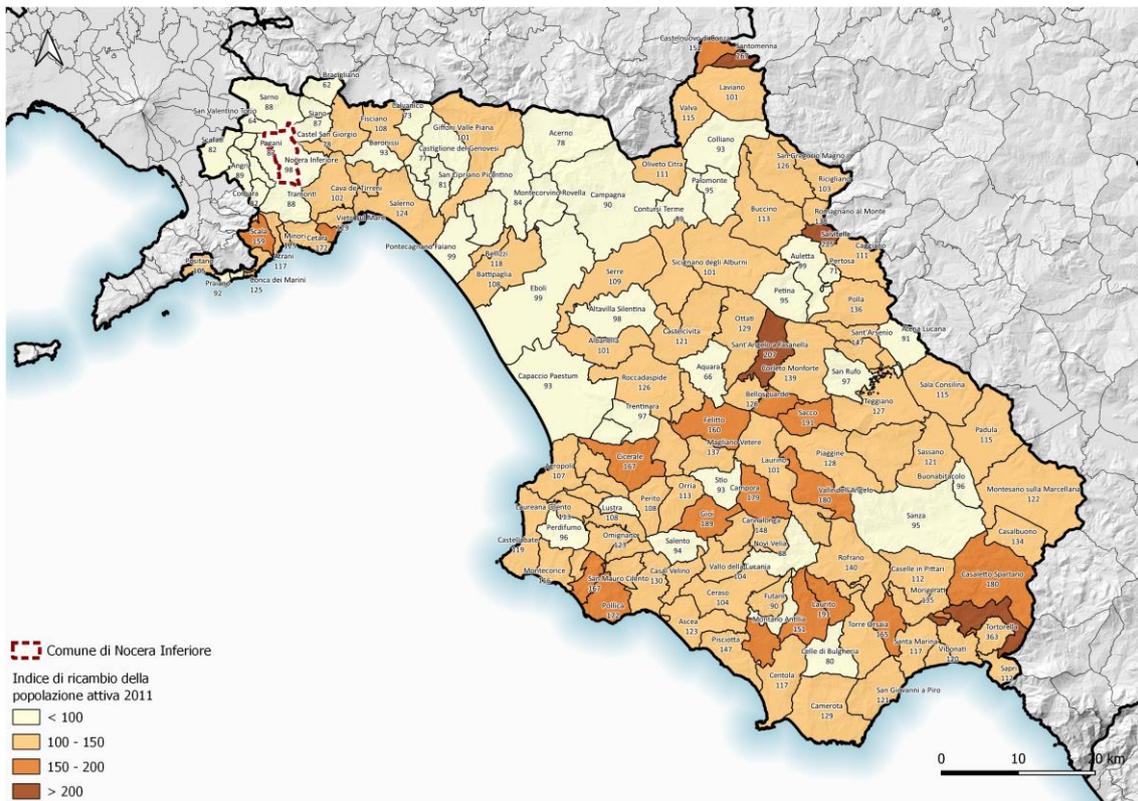


Figura 43 Rappresentazione cartografica indice di ricambio pop.attiva 2011 [Fonte dati: ISTAT]

Al peggioramento dell'indicatore analizzato fanno eccezione solo pochi comuni che comunque non presentano miglioramenti tali da contrastare il fenomeno nel suo complesso.

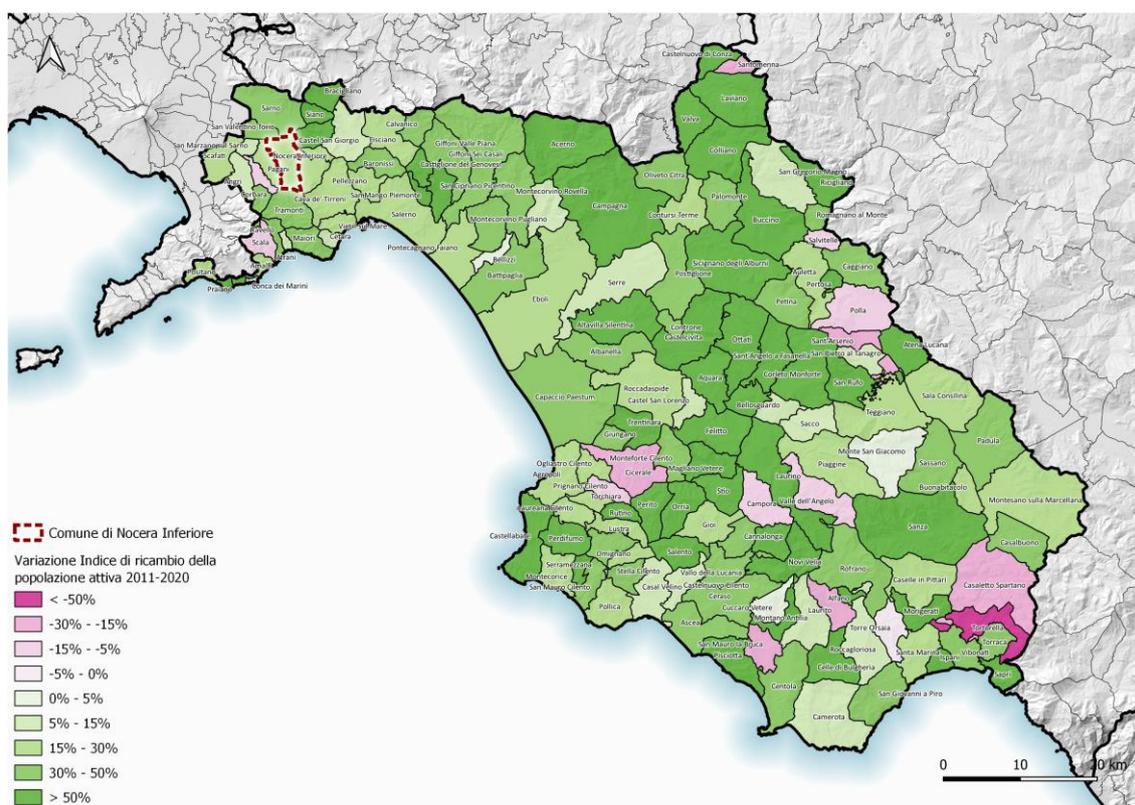


Figura 44 Rappresentazione cartografica variazione ricambio della pop.attiva 2011-20 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di struttura della popolazione attiva rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

In Provincia di Salerno si registra un aumento di questo indice che è passato da 107.8 a 133.5 dal 2011 al 2020 (+29.2%), con un conseguente aumento dell'età media della popolazione attiva. **La Città di Nocera Inferiore registra un indice di 98.4 nel 2011 e di 127.4 nel 2020 (+29.5%).**

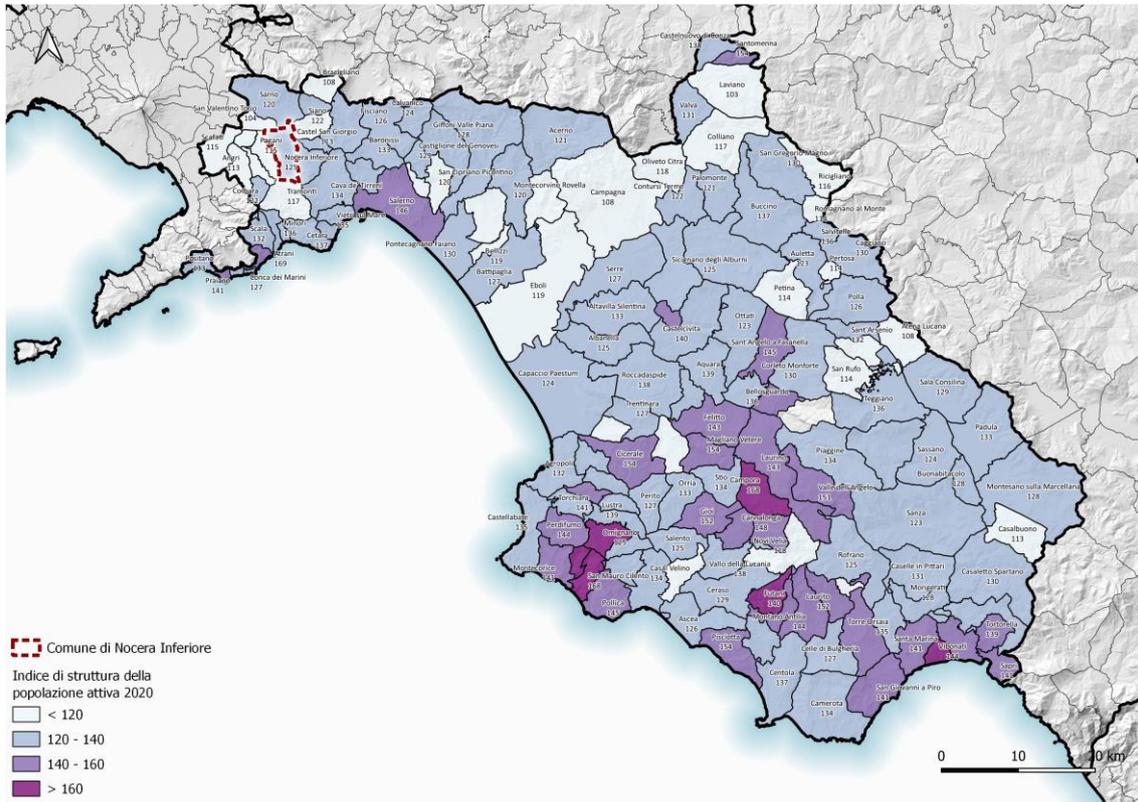


Figura 45 Rappresentazione cartografica indice struttura della popolazione attiva 2020 [Fonte dati: ISTAT]

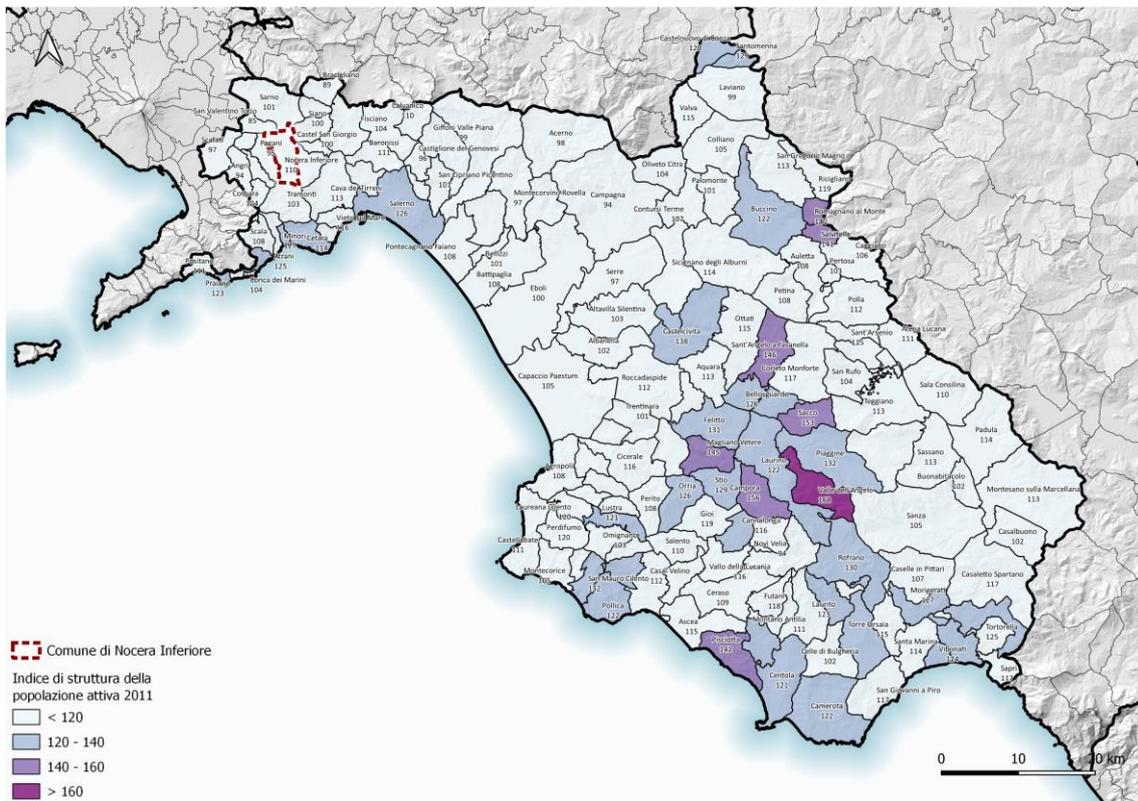


Figura 46 Rappresentazione cartografica indice struttura della popolazione attiva 2011 [Fonte dati: ISTAT]

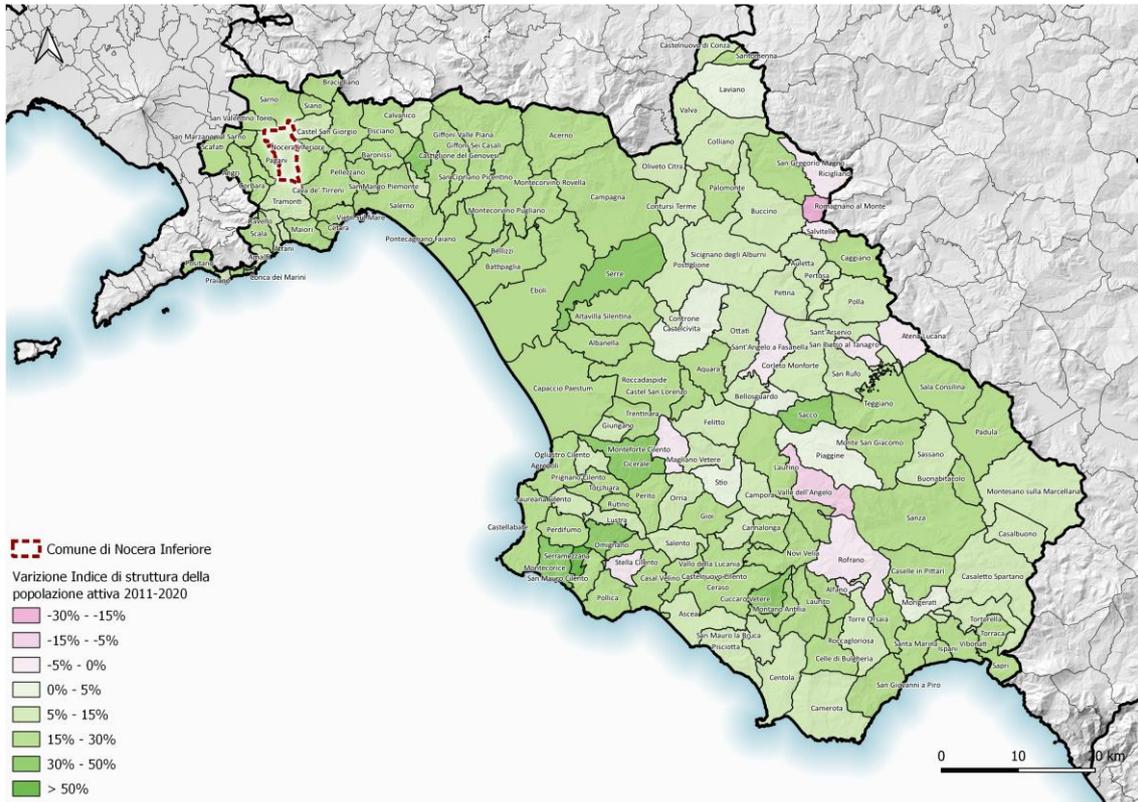


Figura 47 Rappresentazione cartografica variazione struttura della pop.attiva 2011-20 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di natalità rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti. L'indice evidenzia un trend in decrescita per la Provincia di Salerno che passa da 8.9 nel 2011 a 7.4 nel 2020 (-17.11%). **L'indice di natalità riferito alla Città di Nocera Inferiore passa da 8.4 nel 2011 a 6.7 nel 2020 (-19.91%).**

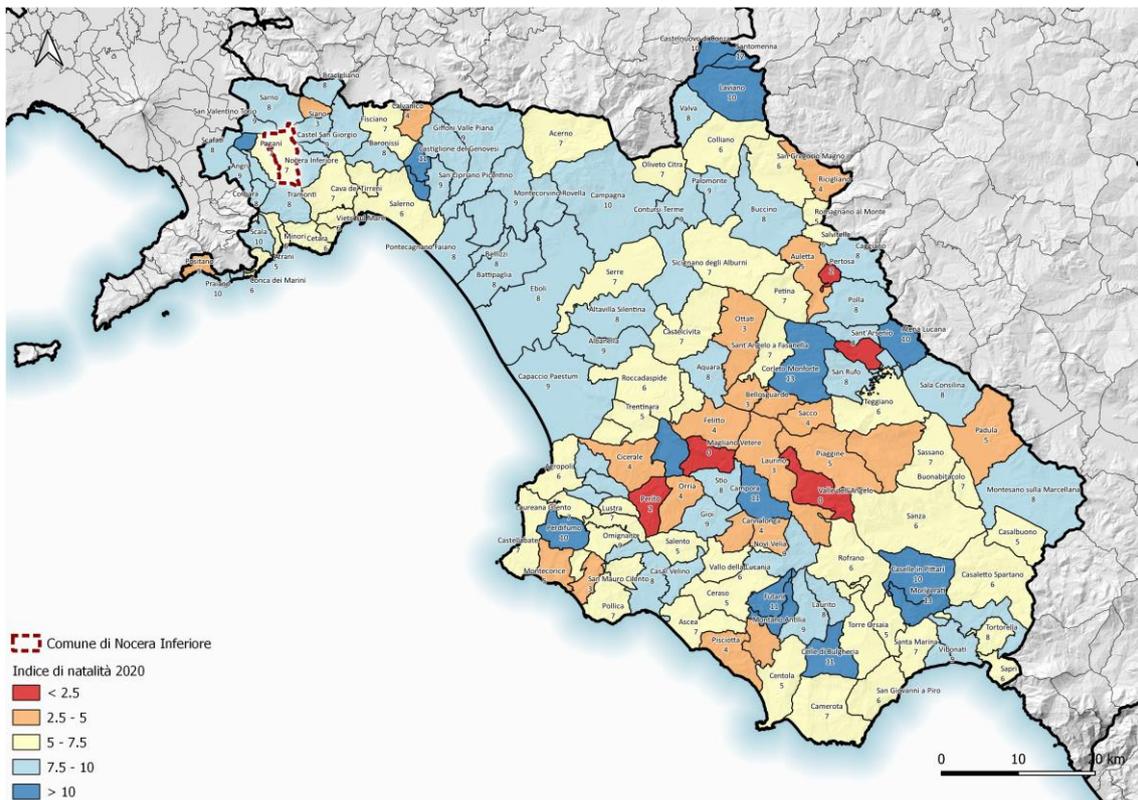


Figura 48 Rappresentazione cartografica dell'indice di natalità 2020 [Fonte dati: ISTAT]

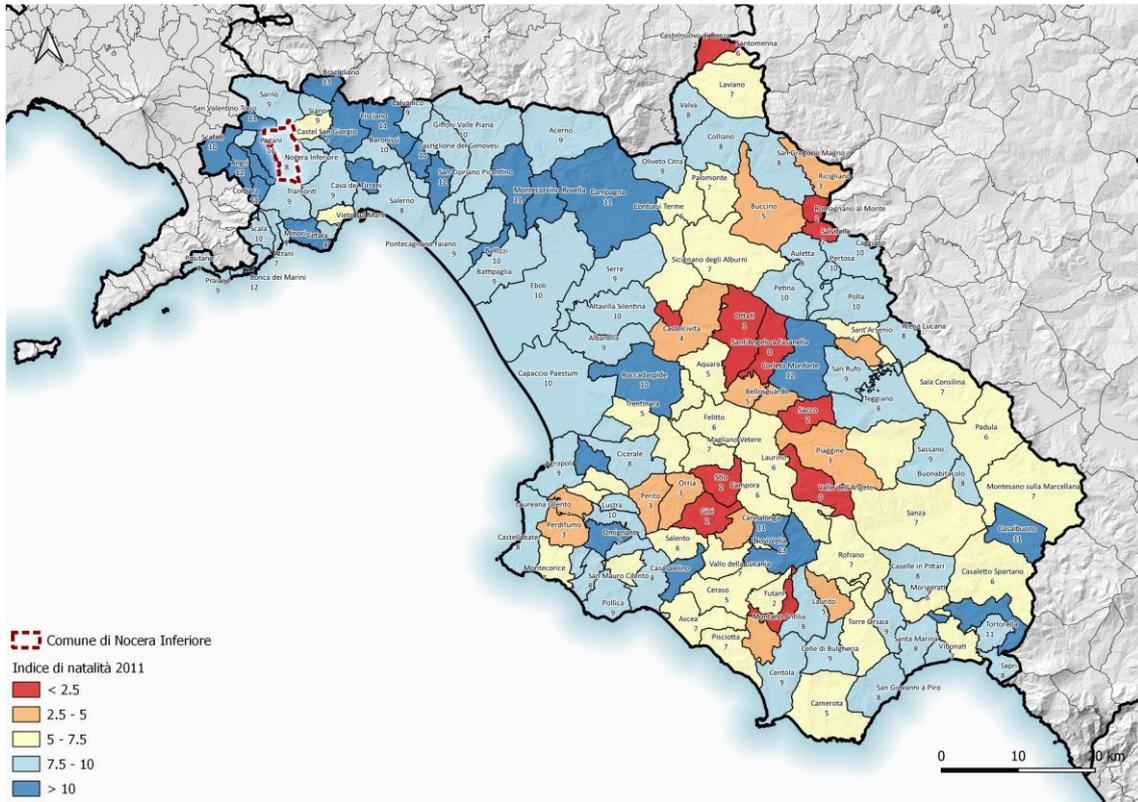


Figura 49 Rappresentazione cartografica dell'indice di natalità 2011 [Fonte dati: ISTAT]

Dalla rappresentazione cartografica si nota che il fenomeno della riduzione del tasso di natalità non è generalizzato su tutto il territorio della provincia.

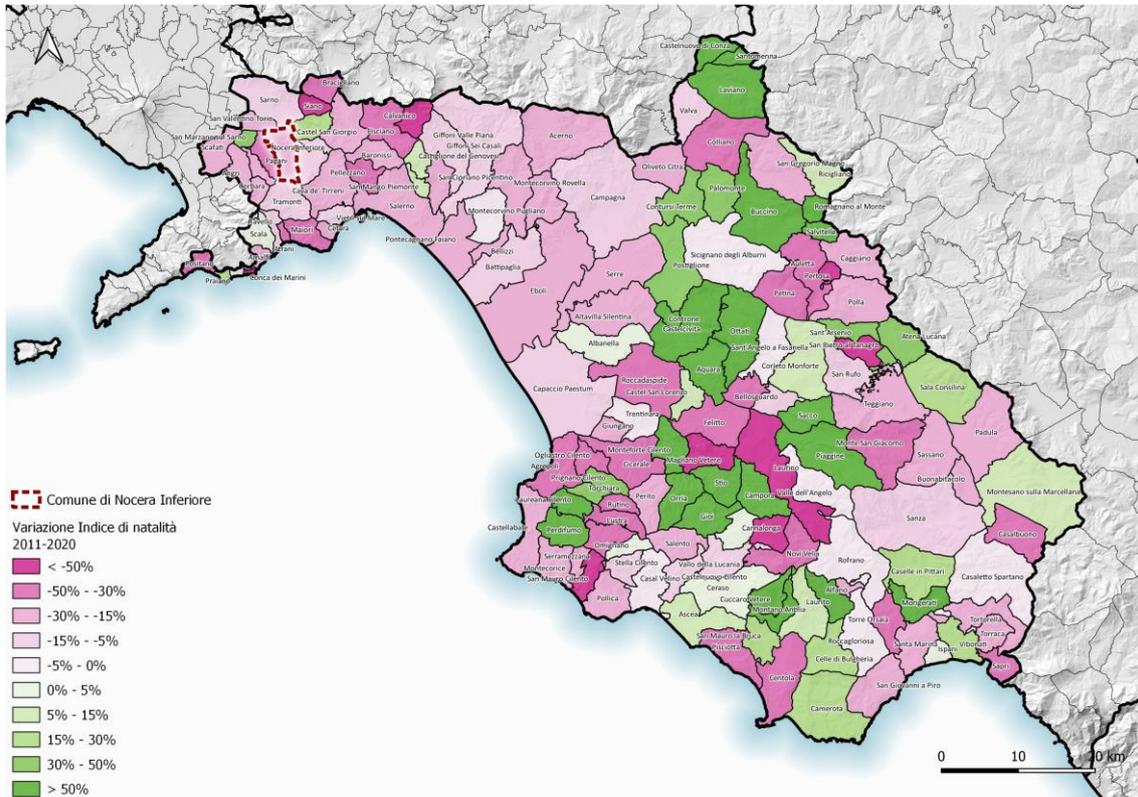


Figura 50 Rappresentazione cartografica variazione dell'indice di natalità 2011-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di mortalità rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni 1'000 abitanti. La Provincia di Salerno registra un indice di 9.5 nel 2011 che cresce fino a 10.8 nel 2020 (+13.92%). **La Città di Nocera Inferiore registra un indice di mortalità di 8.7 nel 2011 e di 10.5 nel 2020 (+20.88%).**

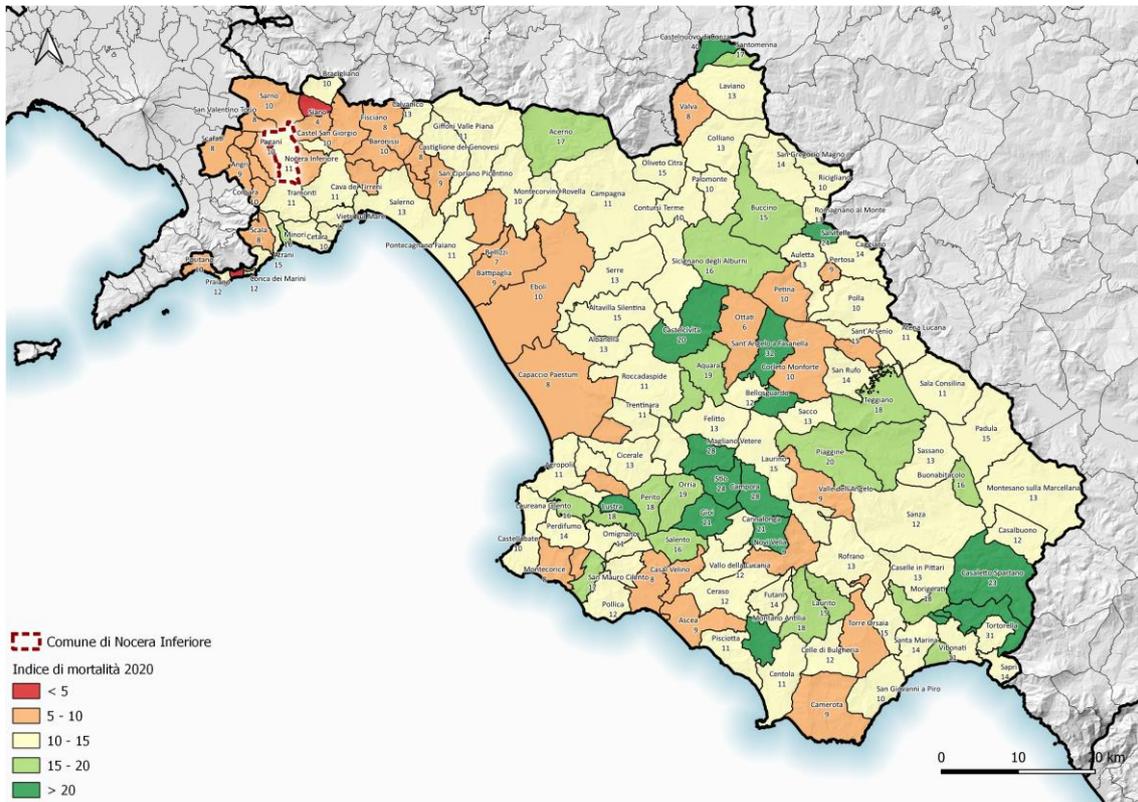


Figura 51 Rappresentazione cartografica dell'indice di mortalità 2020 [Fonte dati: ISTAT]

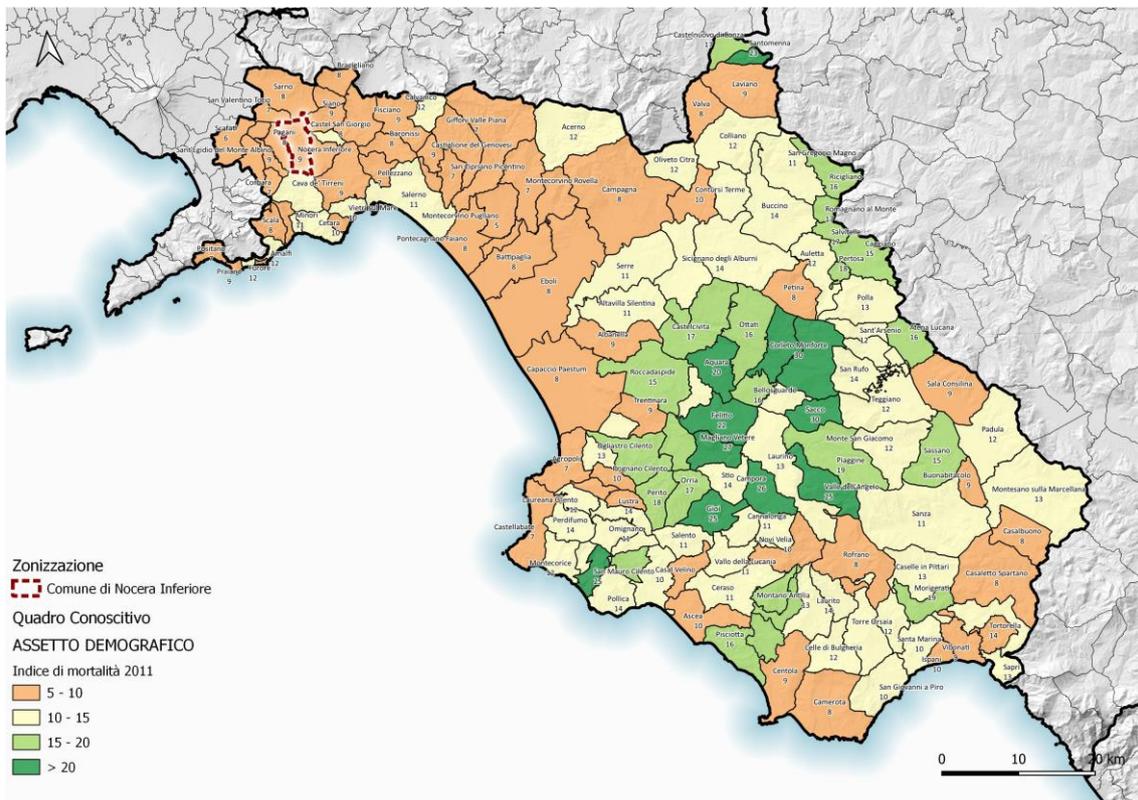


Figura 52 Rappresentazione cartografica dell'indice di mortalità 2011 [Fonte dati: ISTAT]

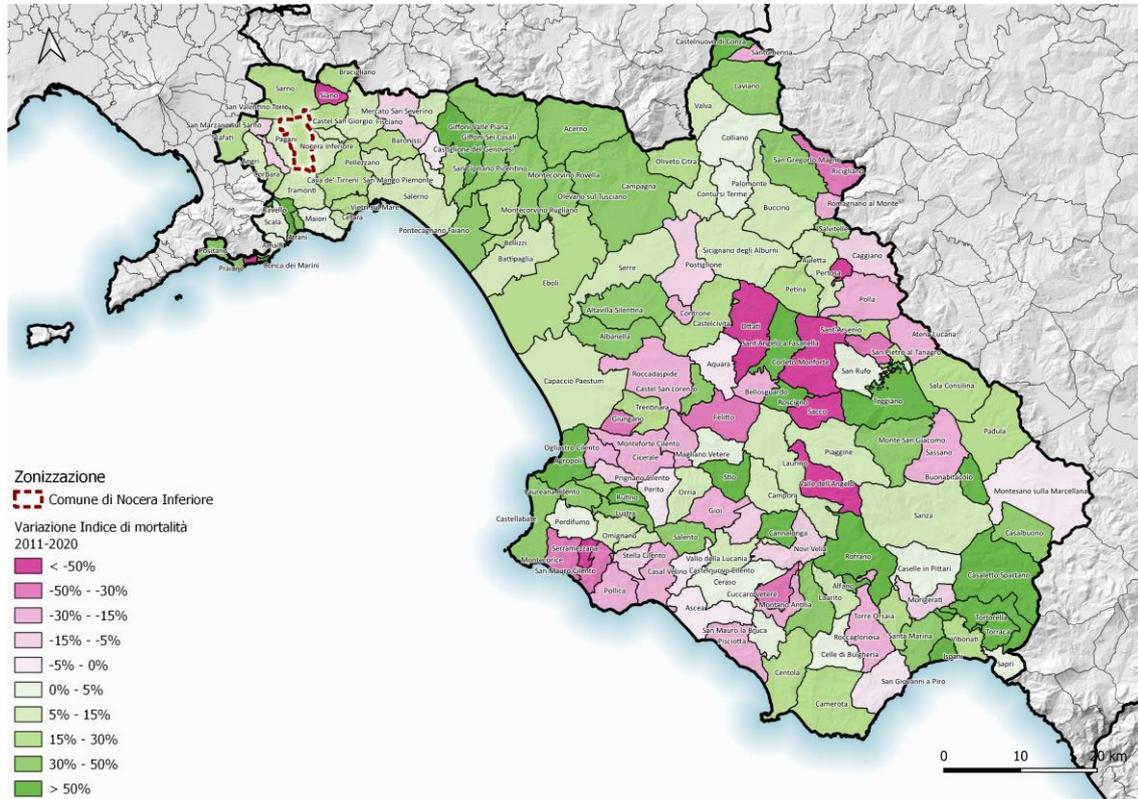
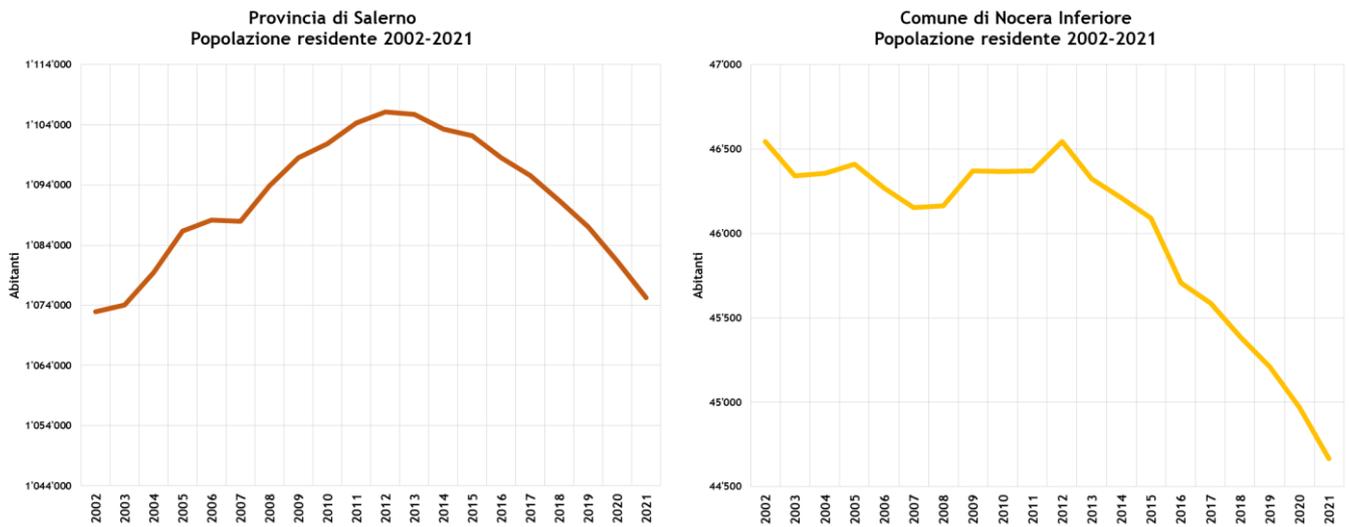


Figura 53 Rappresentazione cartografica variazione dell'indice di mortalità 2011-2020 [Fonte dati: ISTAT]

### Caratteristiche e dinamiche demografiche comunali

Considerando l'andamento demografico della popolazione residente nel Comune di Nocera Inferiore e nella rispettiva Provincia di Salerno (ove possibile e confrontabile) dal 2002 al 2021 (dati disponibili permettendo), si riportano i seguenti grafici e statistiche, a partire da dati ISTAT al 1 gennaio di ogni anno.

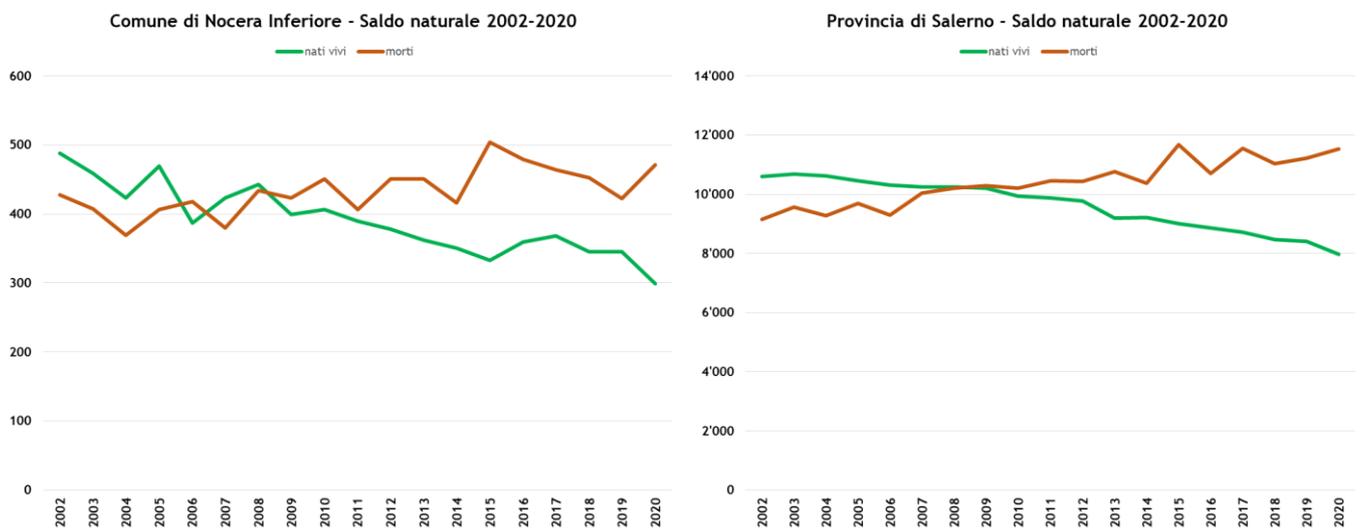
**Il Comune di Nocera Inferiore registra nel periodo 2002-2021 un calo demografico che si fa costante a partire dal 2012. Nel ventennio si passa da 46'546 abitanti (2002) a 44'667 (2021) con una variazione di -4.04%, in controtendenza rispetto al valore provinciale complessivo che si attesta a +0.22%. Se però si analizzano nel dettaglio gli andamenti di tutto il ventennio si nota che la Provincia di Salerno ed il Comune di Nocera Inferiore, a partire dal 2012, hanno andamenti in decrescita molto simili.**



**Figura 54 Andamento demografico 2002-2021 [Fonte dati: ISTAT]**

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 seguente riportano l'andamento delle nascite e dei decessi negli ultimi anni. L'andamento del saldo naturale è rappresentato dall'area compresa fra le due linee.

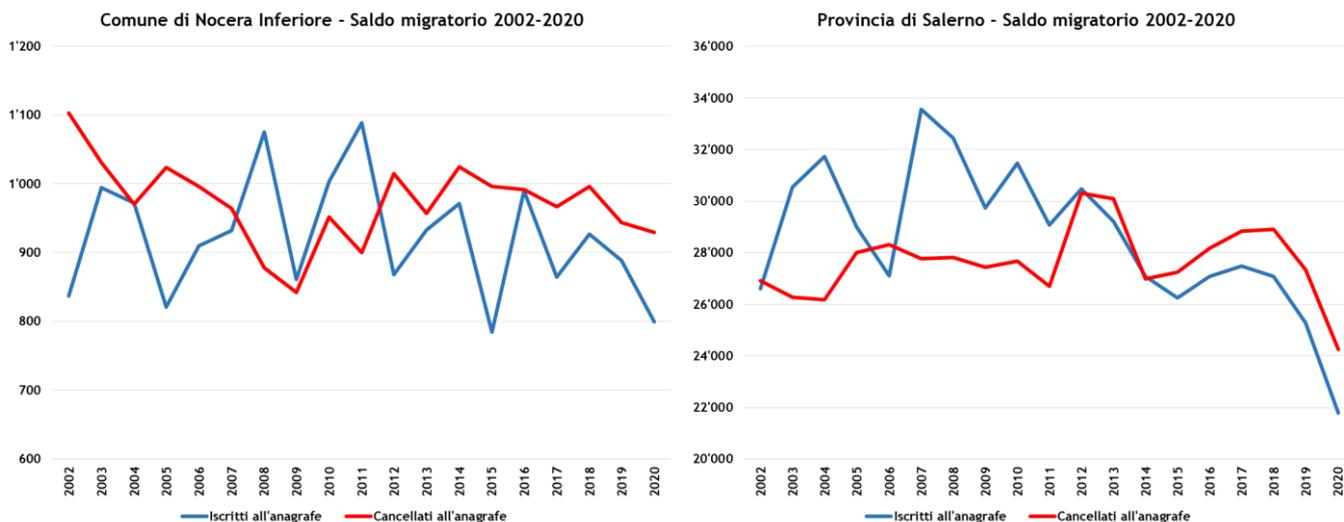
**Dal 2002 al 2008 il saldo naturale del Comune di Nocera Inferiore è positivo (ad eccezione del 2006), mentre inizia ad essere negativo dal 2009 ad oggi. La forbice tra i nati ed i morti si fa inoltre sempre più evidente. Stesso saldo naturale negativo anche per la Provincia di Salerno.**



**Figura 55 Saldo naturale 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]**

Il grafico seguente visualizza il numero dei trasferimenti di residenza da e verso il Comune di Nocera Inferiore e la Provincia di Salerno negli ultimi anni. I trasferimenti di residenza sono riportati come iscritti e cancellati dall'Anagrafe dei comuni della provincia.

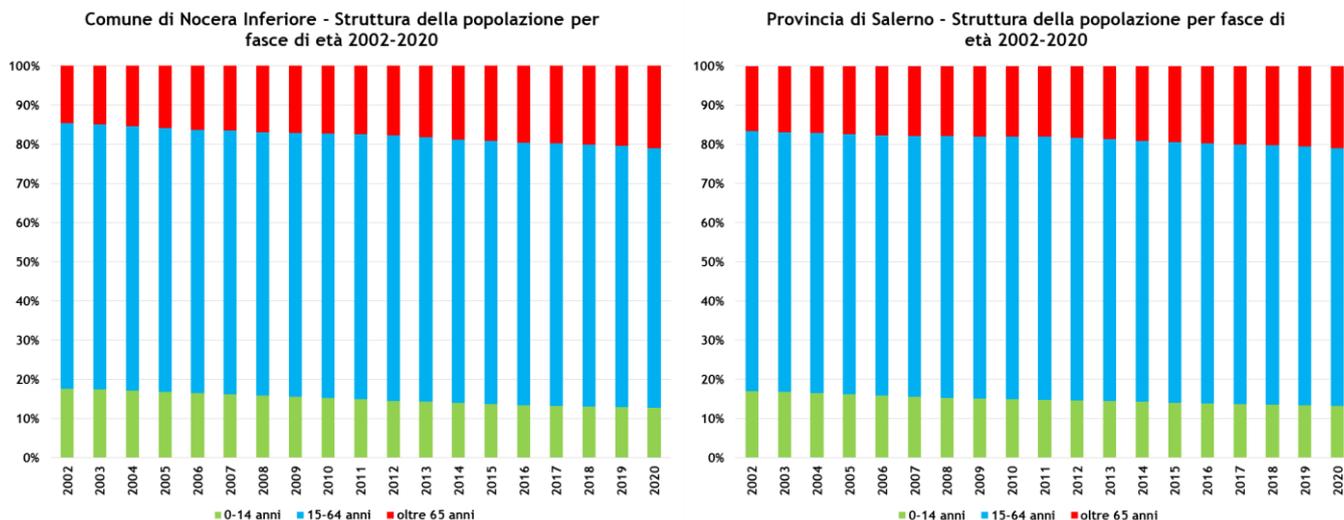
**Il saldo migratorio, calcolato come differenza tra iscritti e cancellati all’anagrafe, rappresenta dunque dall’area compresa tra le due linee dei seguenti grafici, registra un andamento altalenante. Il grafico a sinistra è relativo al Comune di Nocera Inferiore: il saldo è risultato negativo dal 2002 al 2007, positivo per i 4 anni successivi e dal 2012 è ritornato negativo, a giustificare un progressivo spopolamento del comune. Stesso andamento per il grafico a destra relativo alla Provincia di Salerno.**



**Figura 56 CM - Flusso migratorio 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]**

L'analisi della struttura per età di una popolazione considera tre fasce di età: giovani 0-14 anni, adulti 15-64 anni e anziani 65 anni ed oltre. In base alle diverse proporzioni fra tali fasce di età, la struttura di una popolazione viene definita di tipo progressiva, stazionaria o regressiva a seconda che la popolazione giovane sia maggiore, equivalente o minore di quella anziana.

**Nel ventennio 2002-2020, il Comune di Nocera Inferiore registra una tendenza all'invecchiamento della popolazione residente**, con un progressivo aumento della popolazione nella fascia degli over 65 (grafico a sinistra). Anche la Provincia di Salerno (grafico a destra) osserva lo stesso andamento.



**Figura 57 Struttura della popolazione per fascia di età 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]**

L'età media è la media delle età di una popolazione, calcolata come il rapporto tra la somma delle età di tutti gli individui e il numero della popolazione residente.

**Dal 2002 al 2020 si registra un aumento dell'età media di 6 anni per il Comune di Nocera Inferiore e di 5 per la Provincia di Salerno, ad ulteriore conferma dell'invecchiamento della popolazione.**

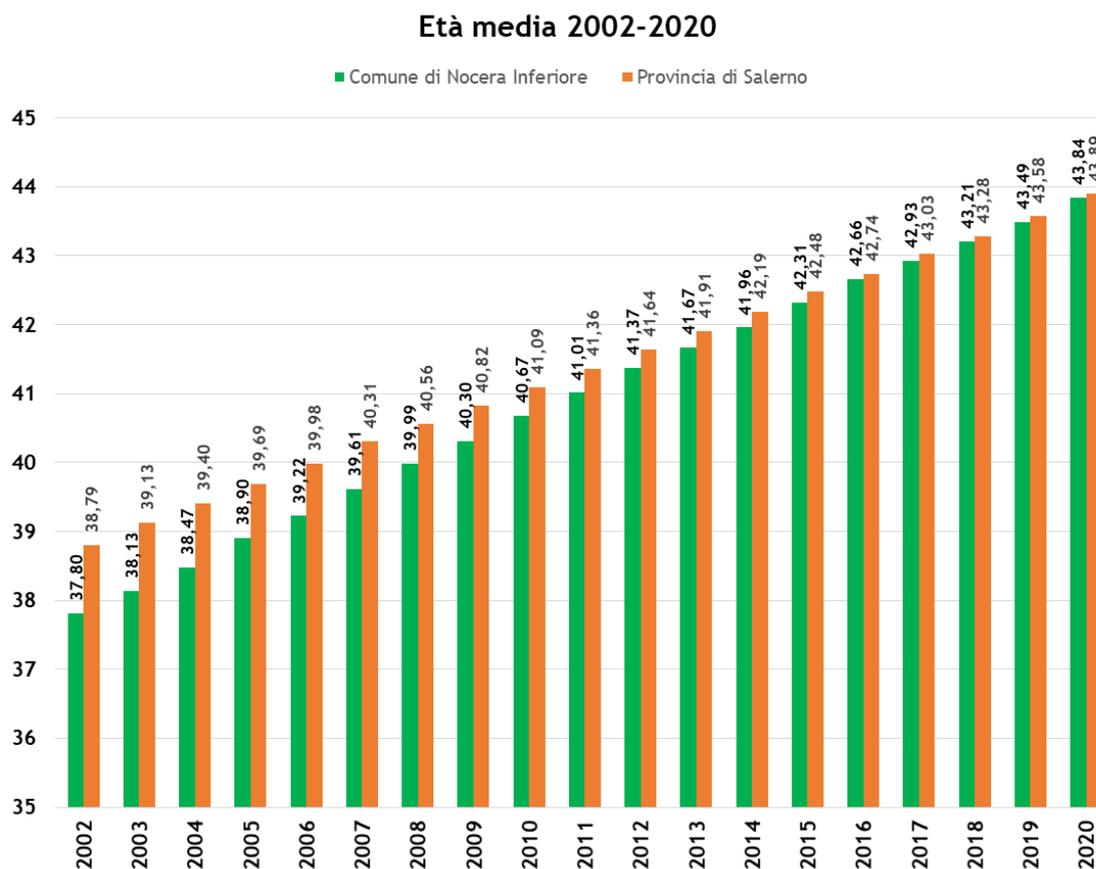


Figura 58 Età media 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di vecchiaia rappresenta il grado di invecchiamento di una popolazione. È il rapporto percentuale tra il numero degli ultrasessantacinquenni ed il numero dei giovani fino ai 14 anni.

**Per quanto riguarda il Comune di Nocera Inferiore, si registra un raddoppio di questo indice che è passato da 83 a 163 dal 2002 al 2020** (ovvero da 83 anziani ogni 100 giovani si è passati a 163 – con una differenza di 80 unità). A livello provinciale l'indice è passato da 97 del 2002 a 159 del 2020 (ovvero da 97 anziani ogni 100 giovani a 159 – con una differenza di 62 unità). Analizzando i dati sotto riportati, si nota che il trend di crescita di questo indice è molto più veloce per il Comune piuttosto che per la Provincia, a significare che la popolazione di Nocera Inferiore si sta sempre più invecchiando. Dal 2014 l'indice del Comune supera quello della Provincia.

## Indice di vecchiaia 2002-2020

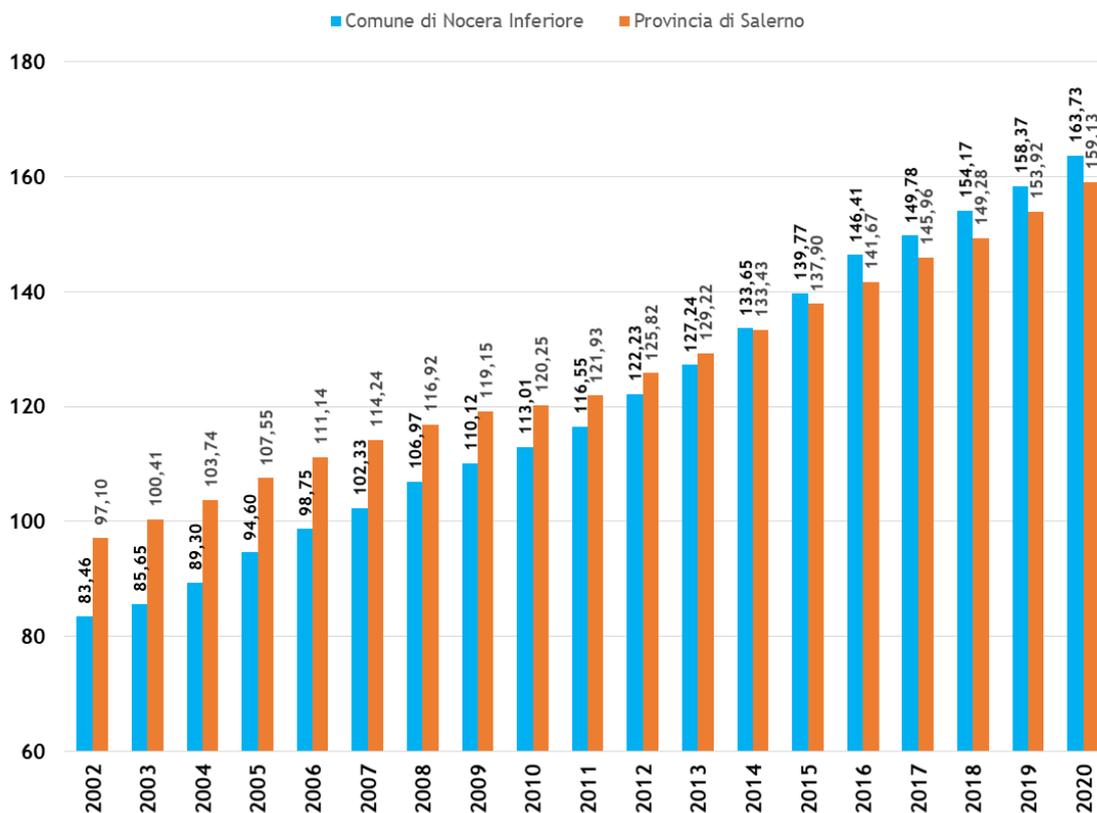


Figura 59 Indice di vecchiaia 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di dipendenza strutturale rappresenta il carico sociale ed economico della popolazione non attiva (0-14 anni e 65 anni ed oltre) su quella attiva (15-64 anni).

**Nel ventennio l'indice a livello di Comune di Nocera Inferiore passa da 47.5** (ovvero 100 persone attive si fanno carico di 47 persone non attive) **nel 2002 a poco più di 51** (ovvero 100 persone attive si fanno carico di 51 persone non attive) **nel 2020 con un aumento del 7.68%**. L'indice a livello provinciale invece passa da 50.6 a poco meno di 52 con un aumento contenuto del 2.63%. L'andamento "a onda" riportato nel grafico è caratteristico per tutte e due le serie considerate.

## Indice di dipendenza strutturale 2002-2020

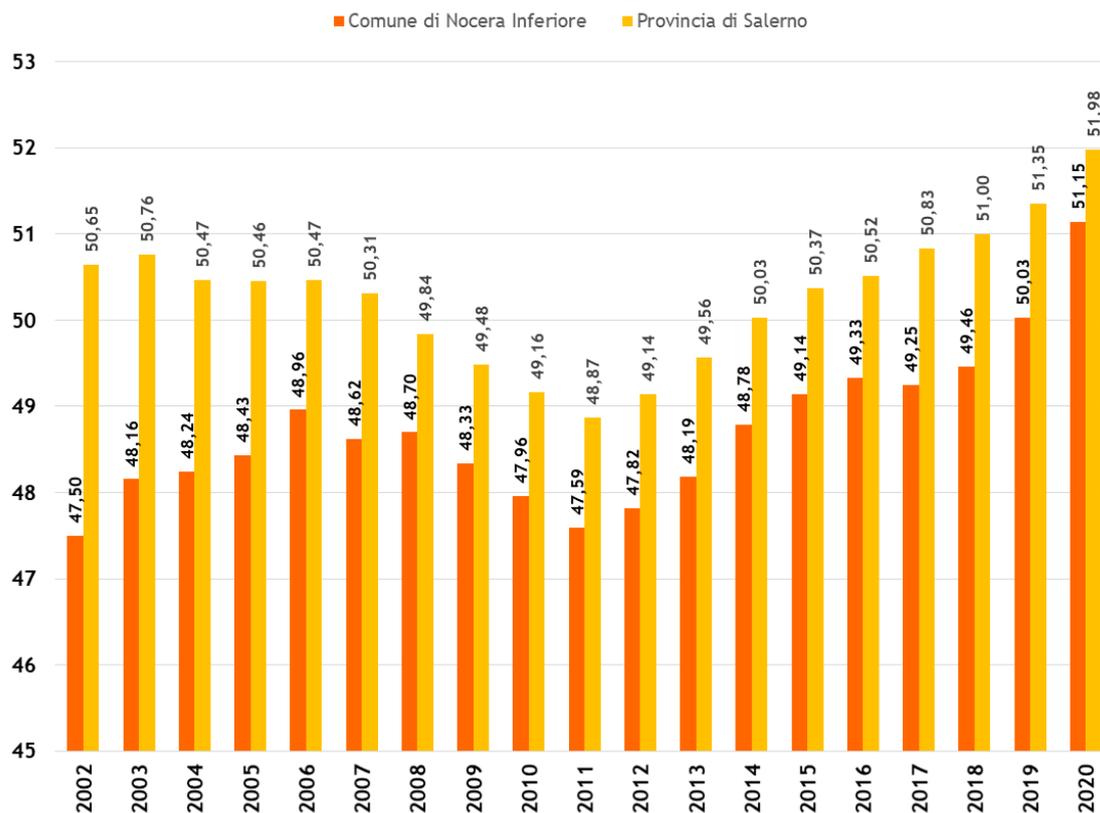


Figura 60 Indice di dipendenza strutturale 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di ricambio della popolazione attiva rappresenta il rapporto percentuale tra la fascia di popolazione che sta per andare in pensione (60-64 anni) e quella che sta per entrare nel mondo del lavoro (15-19 anni). La popolazione attiva è tanto più giovane quanto più l'indicatore è minore di 100.

**Il trend generale di questo indice è in aumento: si è passati da 77.7 nel 2002 a 122.4 nel 2020 (+57.6%), con un'accelerata dal 2007 in poi.** La Provincia di Salerno registra una crescita dell'indice del 65.6% (da 77.4 nel 2002 a 128.2 nel 2020). Si conferma ancora il progressivo invecchiamento della popolazione.

## Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2020

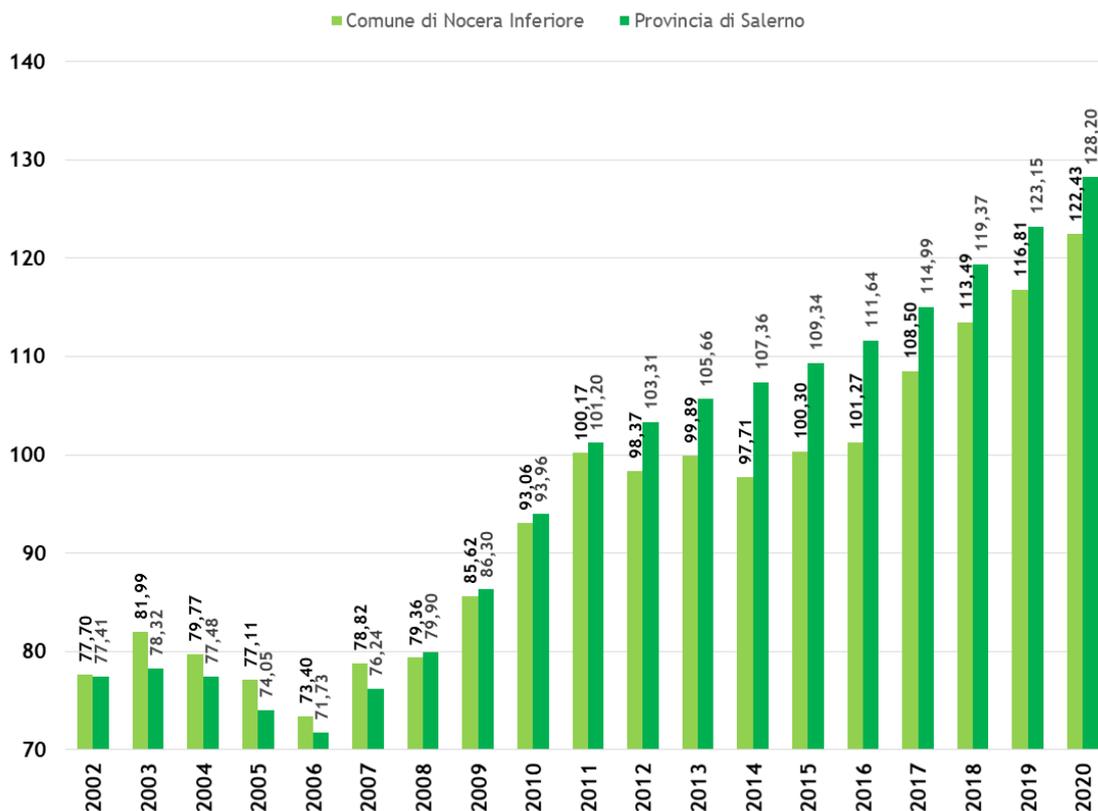


Figura 61 Indice di ricambio della popolazione attiva 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di struttura della popolazione attiva rappresenta il grado di invecchiamento della popolazione in età lavorativa. È il rapporto percentuale tra la parte di popolazione in età lavorativa più anziana (40-64 anni) e quella più giovane (15-39 anni).

**L'indice è in costante aumento sia per il Comune di Nocera Inferiore che per la Provincia di Salerno. Il Comune passa da 81.3 nel 2002 a 124 nel 2020 (+52.5%) e la Provincia passa da 81.9 nel 2002 a 125.7 nel 2020 (+53.5%), con conseguente aumento dell'età media della popolazione attiva di entrambi i territori considerati.**

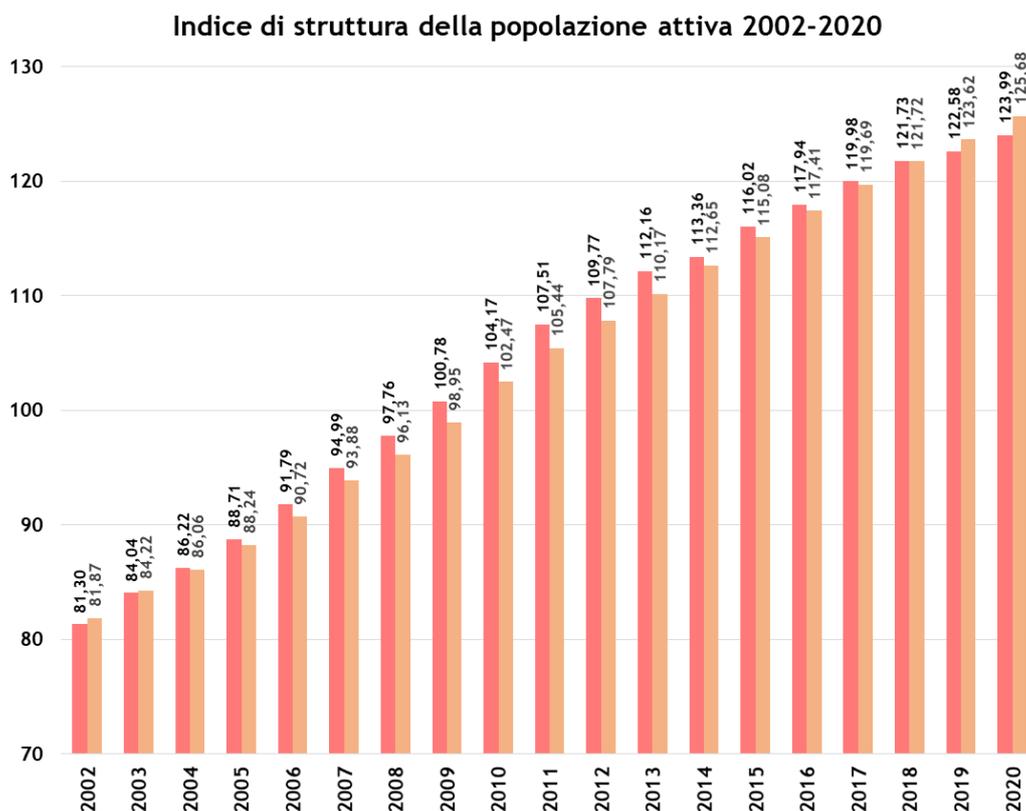


Figura 62 Indice di struttura della popolazione attiva 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di natalità rappresenta il numero medio di nascite in un anno ogni mille abitanti.

**L'indice evidenzia un generale trend in decrescita che per l'ultimo anno si attesta a 6.65 per il Comune e 7.36 per la Provincia.**

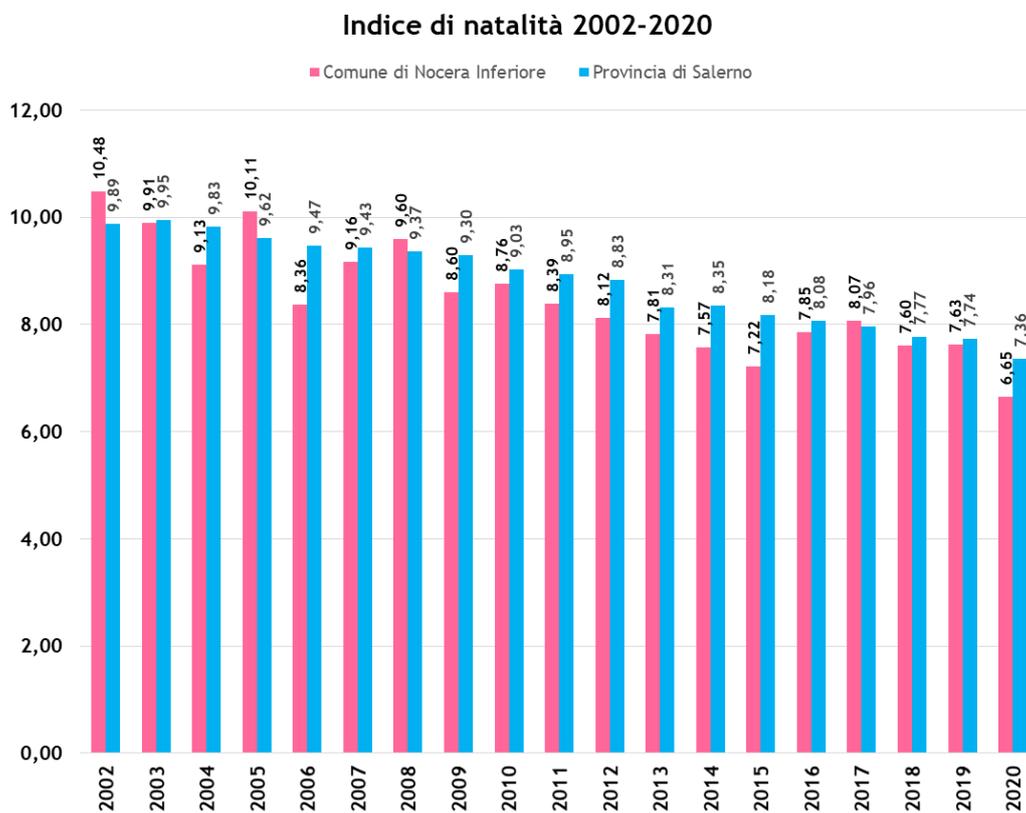
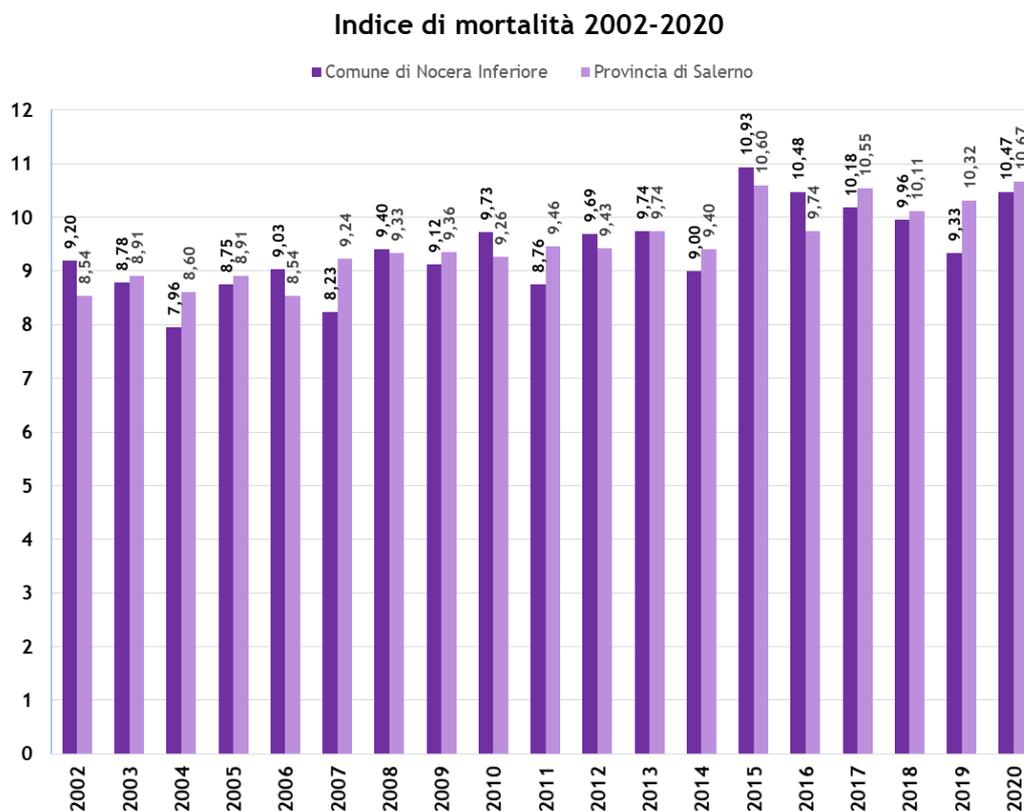


Figura 63 Indice di natalità 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'indice di mortalità rappresenta il numero medio di decessi in un anno ogni mille abitanti. **Non si evidenziano particolari trend per tale indice che per il 2020 si è attestato a 10.47 a livello comunale e a 10.67 a livello provinciale.**



**Figura 64** Indice di mortalità 2002-2020 [Fonte dati: ISTAT]

Il grafico, detto Piramide delle Età, rappresenta la distribuzione della popolazione residente nel Comune di Nocera Inferiore per età, sesso e stato civile al 1° gennaio 2020. 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). I diversi colori evidenziano la distribuzione della popolazione per stato civile: celibi e nubili, coniugati, vedovi e divorziati. Gli ultimi dati disponibili sono relativi al 1° gennaio 2020.

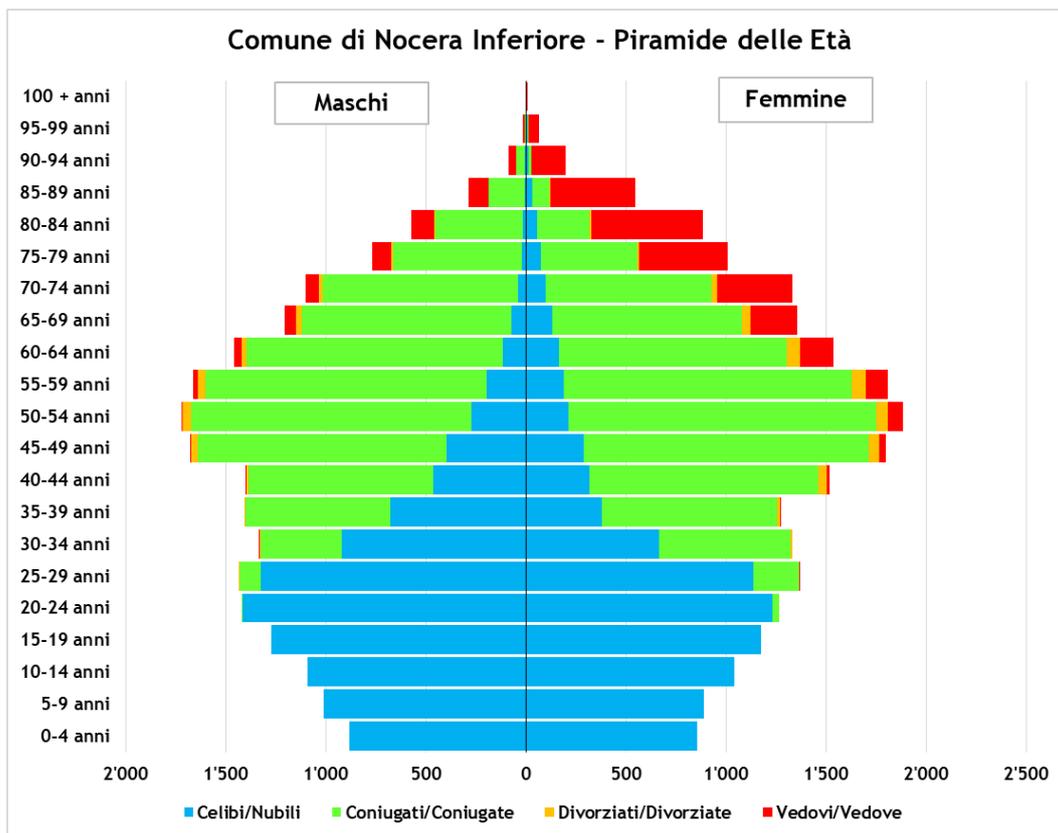


Figura 65 Comune di Nocera Inferiore - Piramide delle età [Fonte dati: ISTAT]

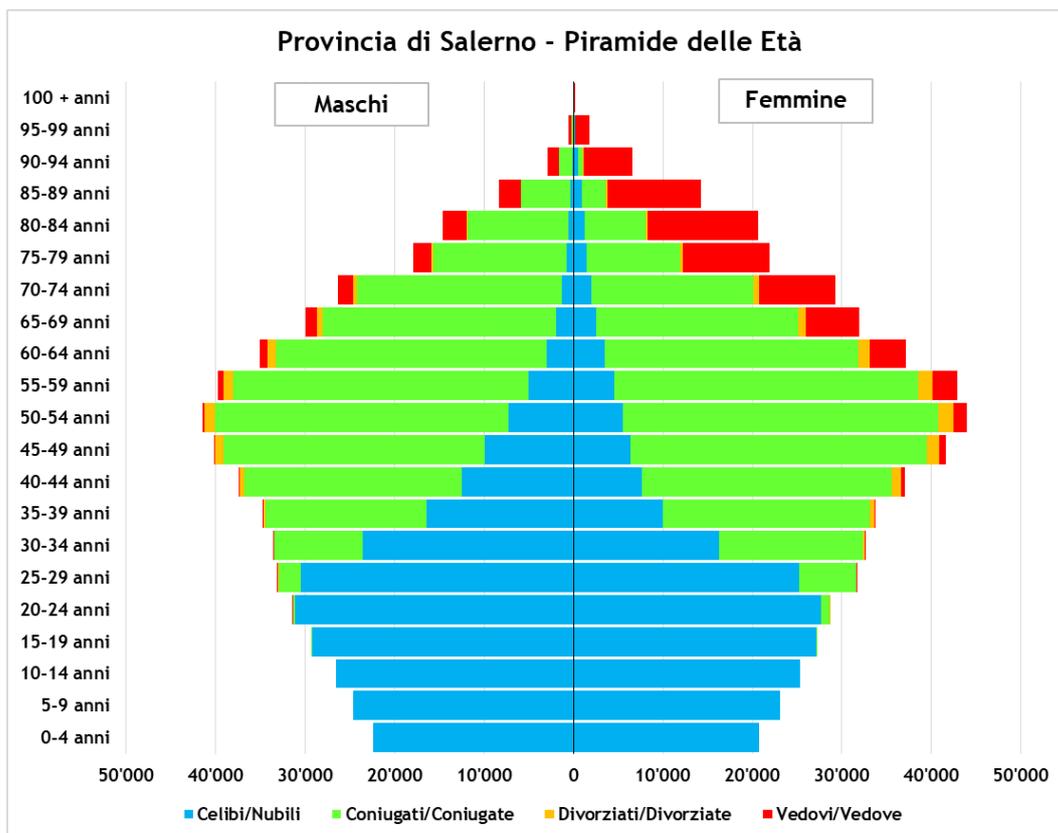


Figura 66 Provincia di Salerno - Piramide delle età [Fonte dati: ISTAT]

Si analizza ora l'andamento della popolazione straniera residente dal 2002 al 2021 (i valori del 2021 sono dati stimati). Sono considerati cittadini stranieri le persone di cittadinanza non italiana aventi dimora abituale in Italia.

**Gli stranieri residenti nel Comune di Nocera Inferiore al 2021 sono 1'634 e rappresentano il 3.66% della popolazione comunale residente totale ed il 2.95% di tutti gli stranieri residenti nella Provincia di Salerno. Considerando la serie storia 2002-2021 si è passati da 173 stranieri nel 2002 a 1'634 nel 2021 con un incremento percentuale di +844% circa.**

Gli stranieri residenti nella Provincia di Salerno al 2021 sono 55'480 e rappresentano il 5.16% della popolazione provinciale residente.

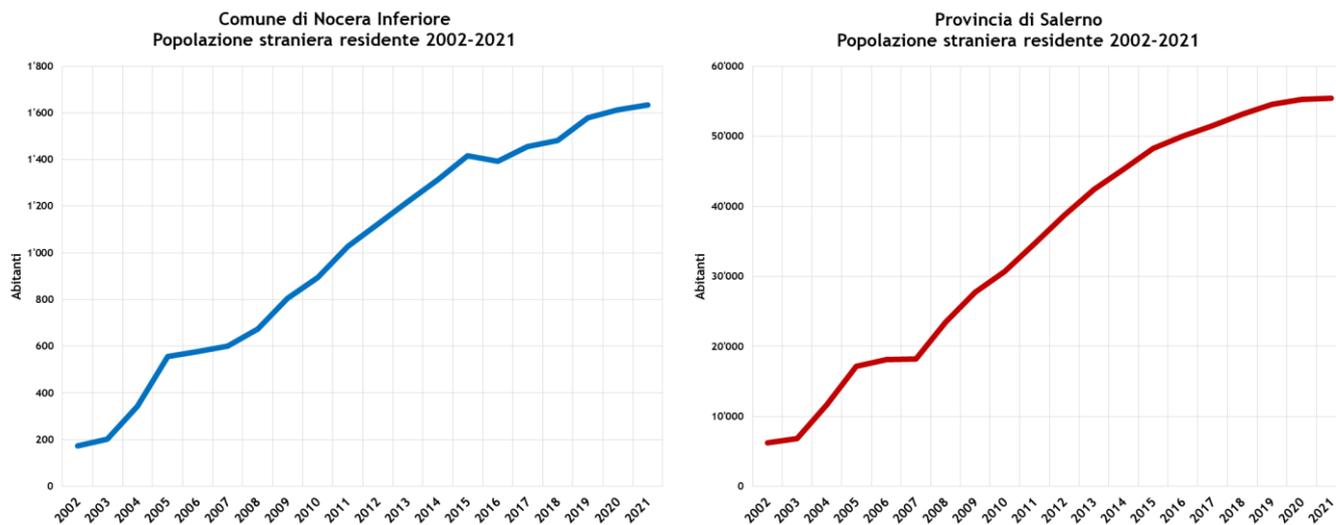


Figura 67 Andamento demografico popolazione straniera 2002-2021 [Fonte dati: ISTAT]

**Dall'analisi dell'area geografica di provenienza della popolazione straniera residente nella Città di Nocera Inferiore al 1° gennaio 2021 emerge che più della metà ha origine europea (52%) seguita da quella asiatica (28%) ed africana (17%). Non ci sono provenienze dall'Oceania e nessun apolide. Se si considera la popolazione straniera residente nella Provincia di Salerno i percentuali risultano così ripartite: 55% origine europea, 27% africana e 14% asiatica.**

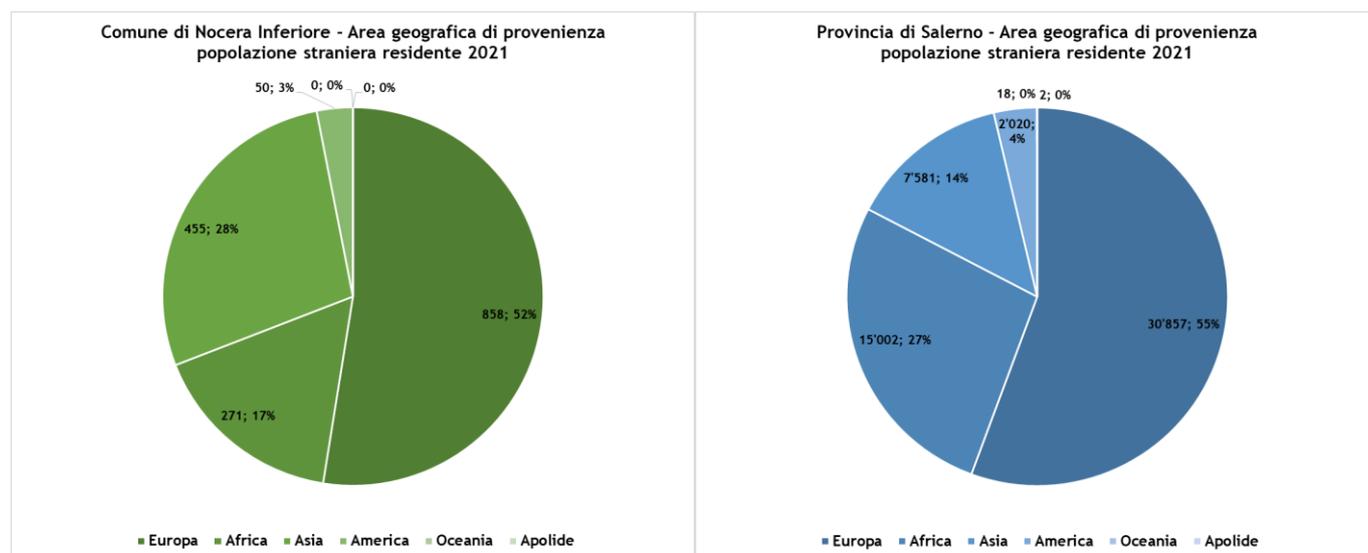


Figura 68 Area geografica di provenienza della popolazione straniera al 2021 [Fonte dati: ISTAT]

### 3.2.1.2 Imprese e dinamiche occupazionali

Le analisi sulle dinamiche economiche sono basate sul numero e gli addetti delle unità locali, che rappresenta il luogo fisico nel quale un'unità giuridico-economica (impresa, istituzione) esercita una o più attività economiche di produzione, ovvero sulle reali attività e addetti presenti sul territorio. **Al 2011 le unità locali presenti nella Città di Nocera Inferiore sono 3'314 pari al 4.24% delle imprese complessive della Provincia di Salerno (78'222 unità). Al 2018 le unità locali presenti salgono a 3'591 (+ 8.36% rispetto al 2011). Salgono anche le unità locali complessive della Provincia di Salerno (80'090 con un +2.39% rispetto al 2011).**

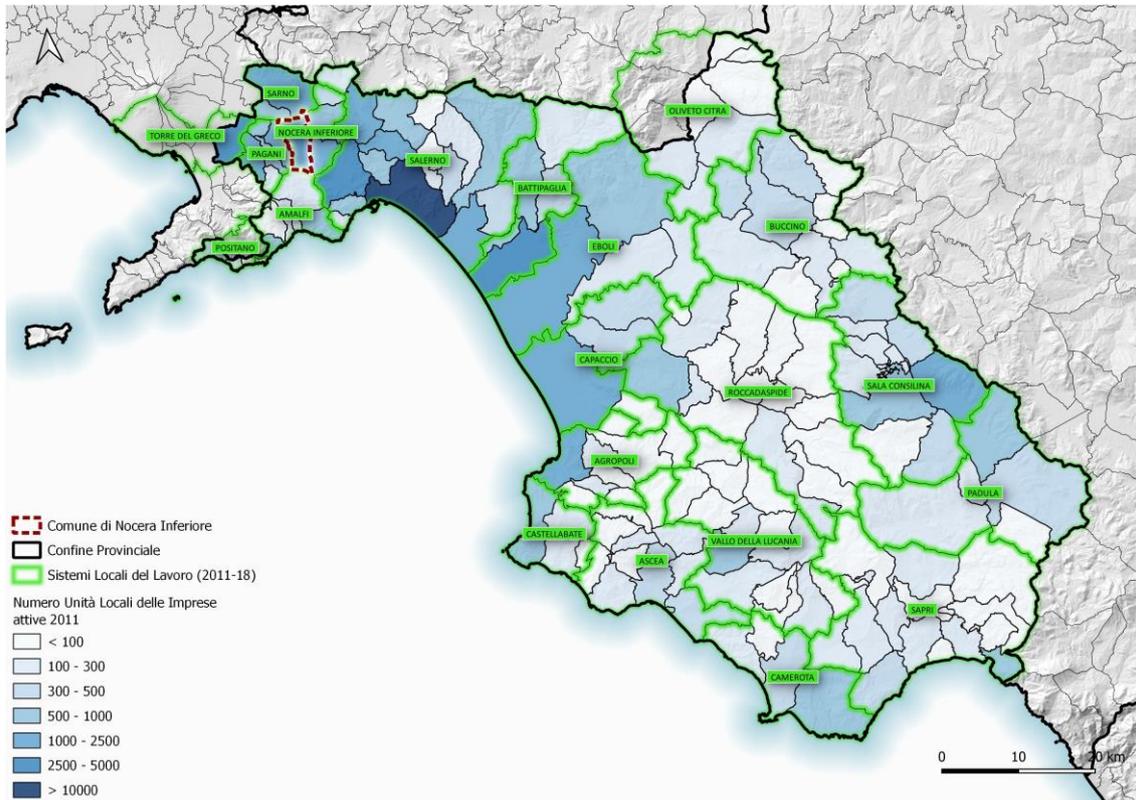
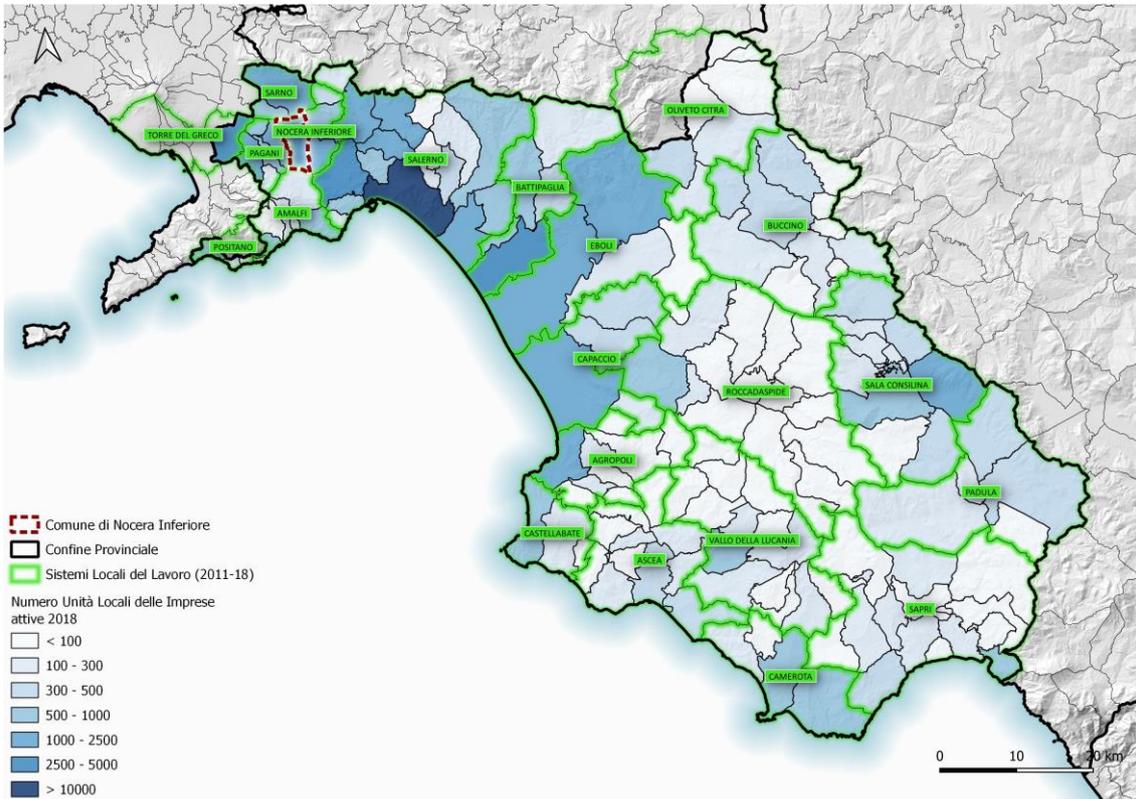
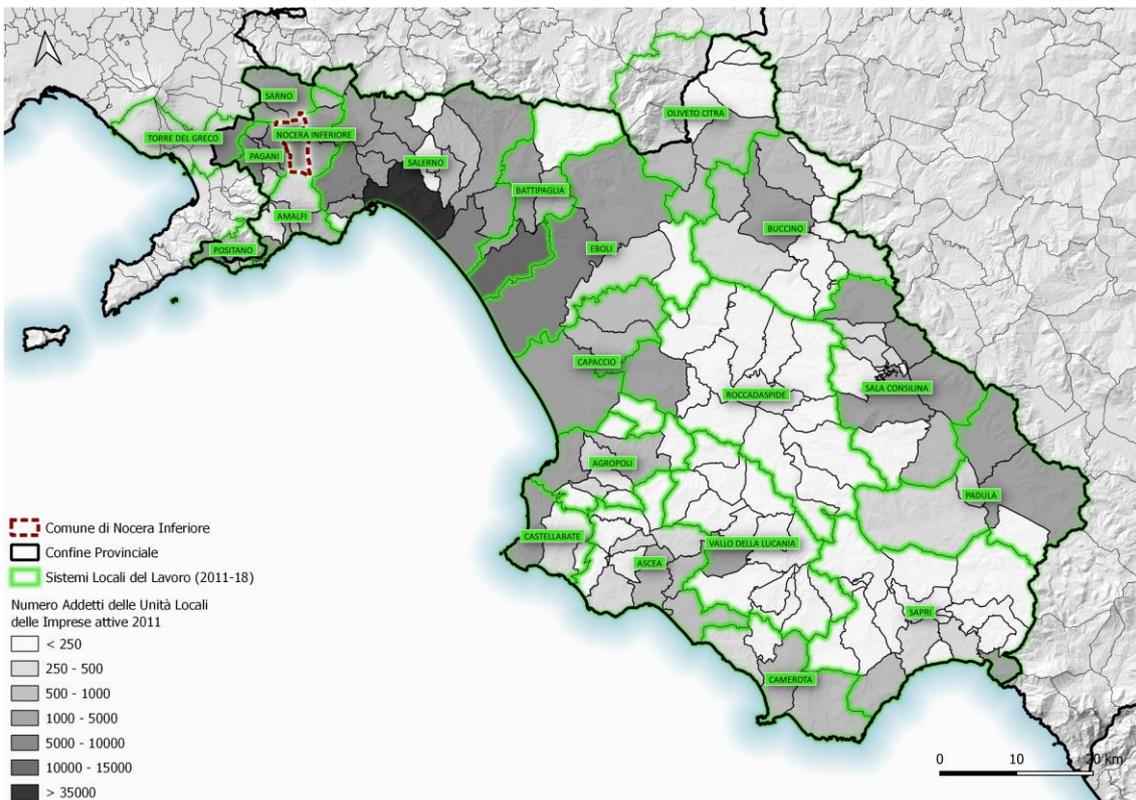


Figura 69 Rappresentazione cartografica del numero delle unità locali al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

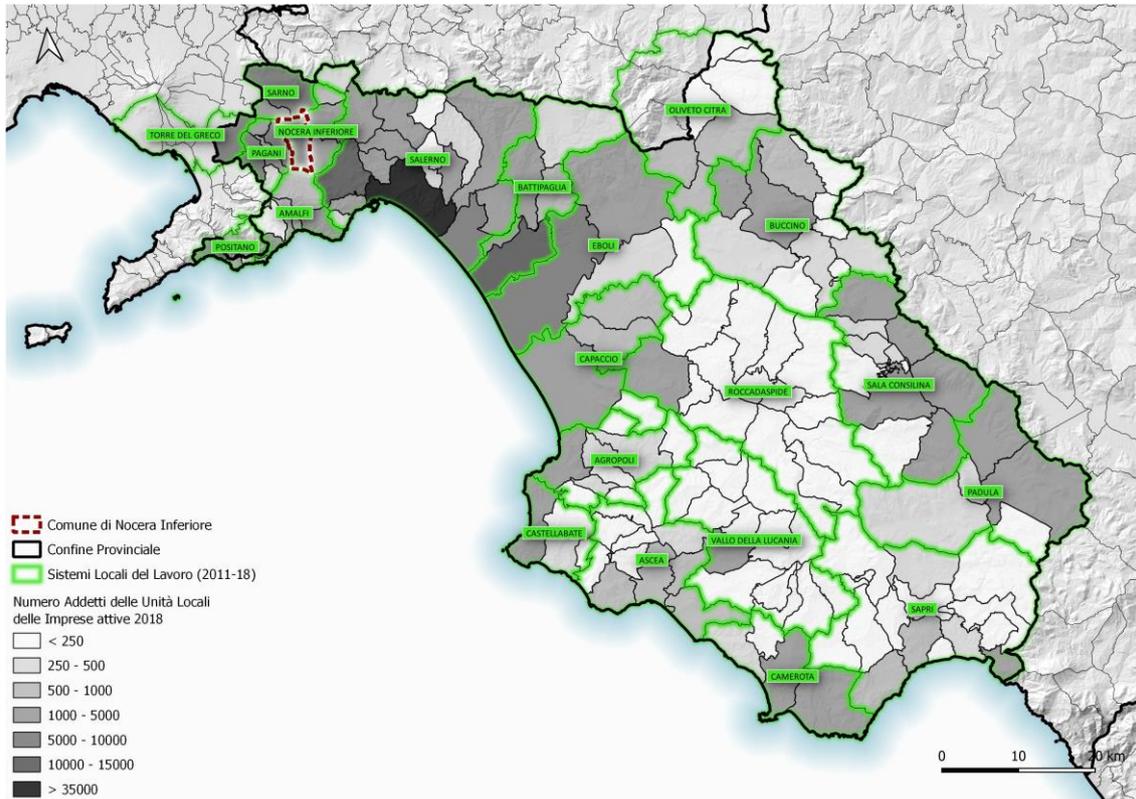


**Figura 70** Rappresentazione cartografica del numero delle unità locali al 2018 [Fonte dati: ISTAT]

Gli addetti presso **unità locali al 2011** sul territorio della Città di Nocera Inferiore ammontano complessivamente a **9'030** che corrispondono al **4.59%** del totale provinciale. **Aumentano gli addetti al 2018 di un +9.52%** raggiungendo così **9'890** ovvero il **4.37%** del totale provinciale.



**Figura 71** Rappresentazione cartografica del numero di addetti nelle unità locali al 2011 [Fonte dati: ISTAT]



**Figura 72** Rappresentazione cartografica del numero di addetti nelle unità locali al 2018 [Fonte dati: ISTAT]

**Al 2011 gli addetti medi della Città di Nocera Inferiore sono pari a 2.72.** Il numero minimo di addetti medi è di poco superiore ad 1 (1.05) nel comune di Serramezzana, il massimo è di 5.99 nel comune di Cicerale. Nel complesso la Provincia di Salerno registra 2.52 addetti medi. **Per il 2018 il dato non si discosta molto dal dato 2011 infatti gli addetti medi sono pari a 2.75.** Il numero minimo di addetti medi è 1 nel comune di San Mauro La Bruca mentre il massimo si registra, come per il 2011, nel comune di Cicerale con un valore di 5.36. Nel complesso la Provincia di Salerno registra 2.83 addetti medi.

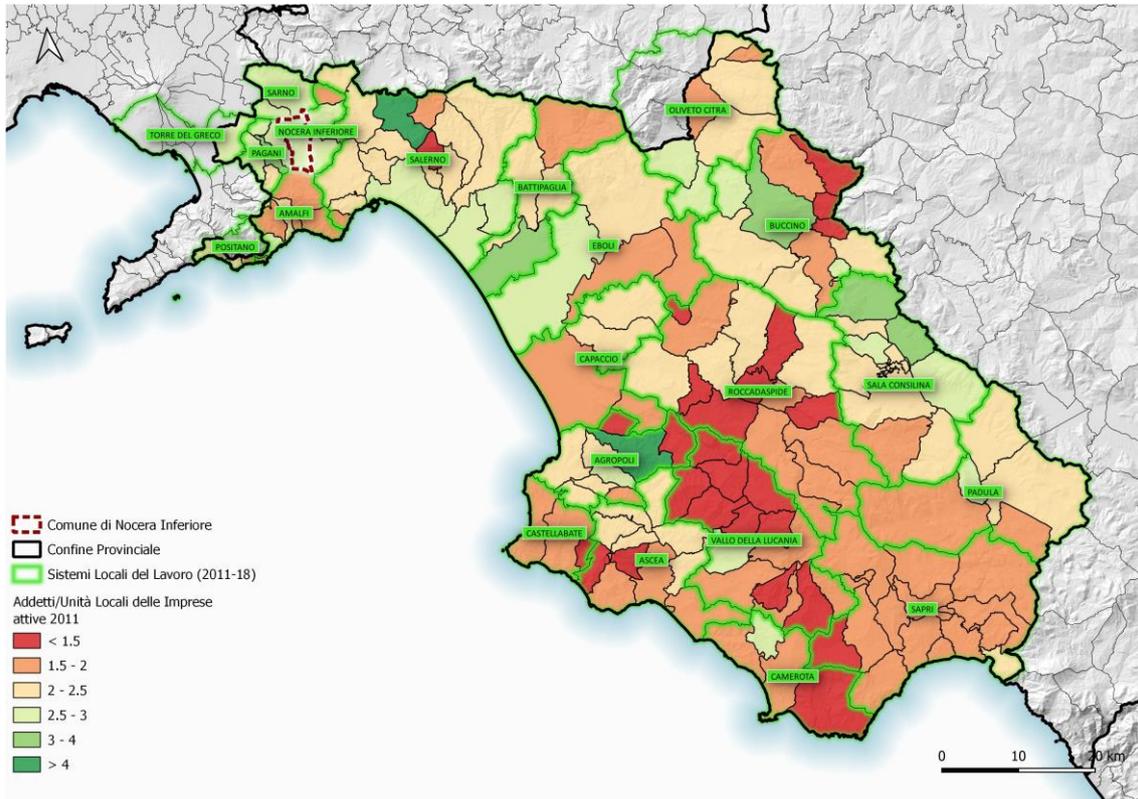


Figura 73 Rappresentazione cartografica del numero medio di addetti UL al 2011 [Fonte dati: ISTAT]

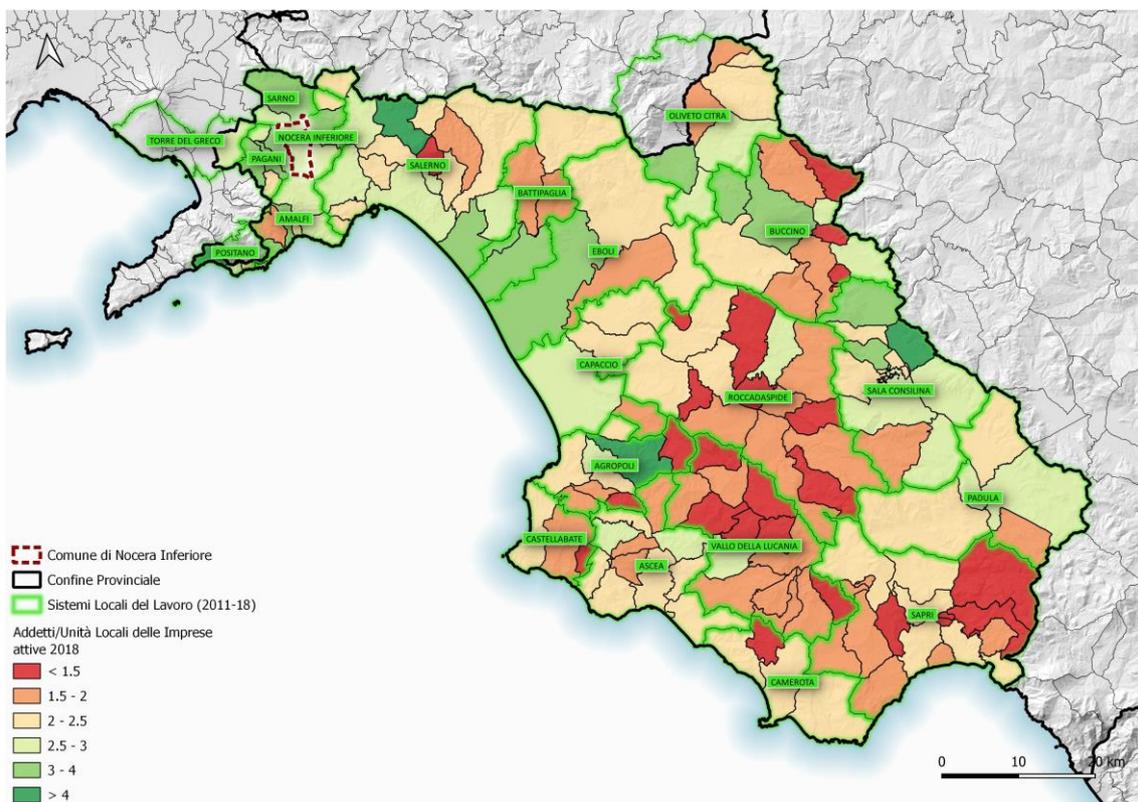


Figura 74 Rappresentazione cartografica del numero medio di addetti UL al 2018 [Fonte dati: ISTAT]

Un'ulteriore analisi è stata effettuata basandosi sui Sistemi Locali del Lavoro (SLL) che rappresentano una griglia territoriale i cui confini, indipendentemente dall'articolazione amministrativa del territorio, sono definiti utilizzando i flussi degli spostamenti giornalieri casa/lavoro (pendolarismo) rilevati in occasione dei Censimenti generali della popolazione e delle abitazioni. I comuni

della Provincia di Salerno ricadono in 20 SLL: Agropoli, Amalfi, Ascea, Battipaglia, Buccino, Camerota, Capaccio, Castellabate, Eboli, Nocera Inferiore, Oliveto Citra, Padula, Pagani, Positano, Roccadaspide, Sala Consilina, Salerno, Sapri, Sarno, Vallo della Lucania. Il comune di Scafati rientra nel SLL di Torre del Greco (CM di Napoli) che non si considera nella presente documentazione. La classificazione ATECO delle attività produttive rappresenta i macrosettori economici delle stesse. Nel 2018, **le Unità Locali complessive dei 20 sistemi del lavoro sono 78'013 di cui 7'035 (pari a circa il 9%) localizzate in quello di Nocera Inferiore. Il SLL di Nocera Inferiore si colloca al 2° posto in ordine decrescente, dopo quello di Salerno.**

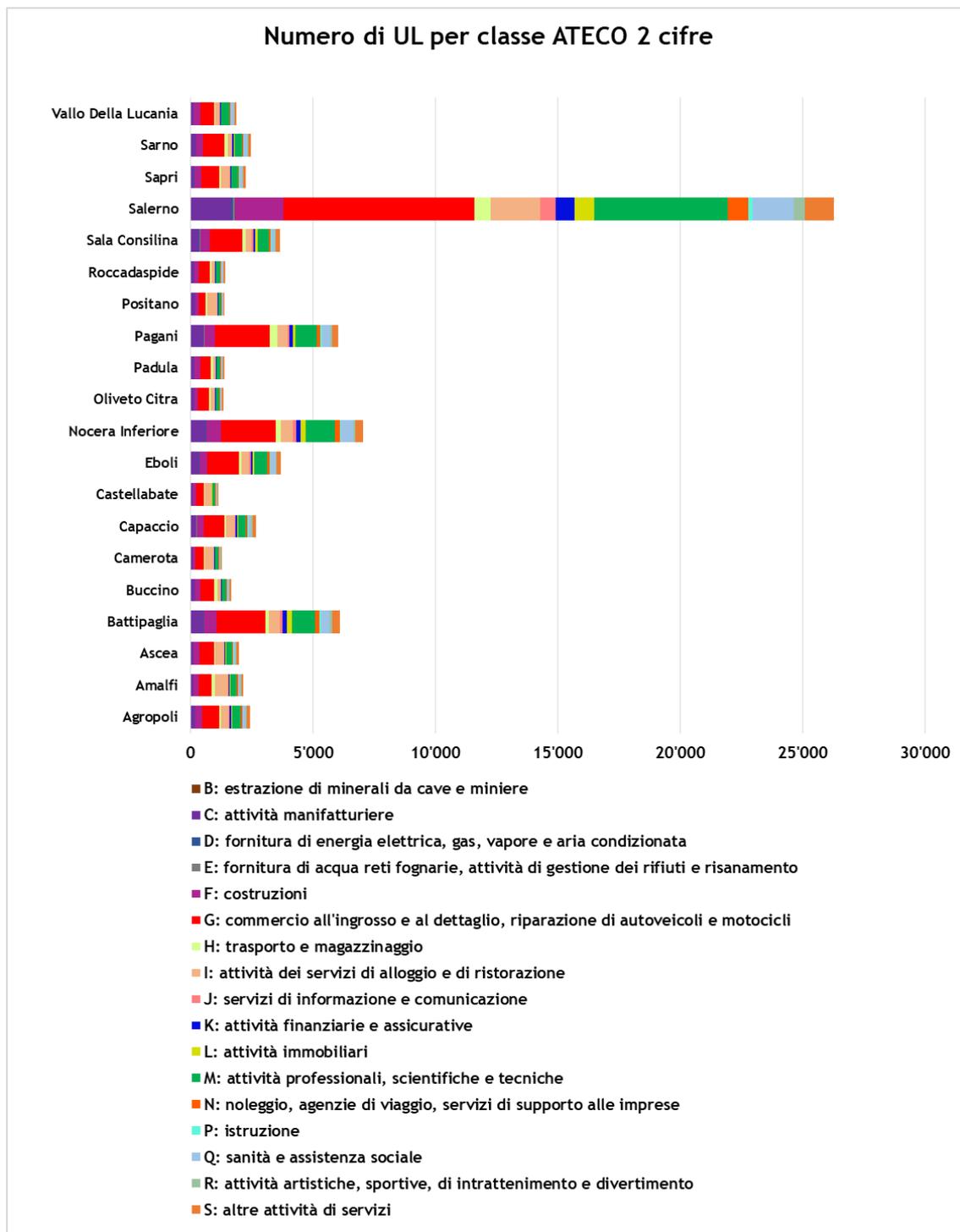


Figura 75 Numero di unità locali per SLL e loro classificazione ATECO 2018 [Fonte dati: ISTAT]



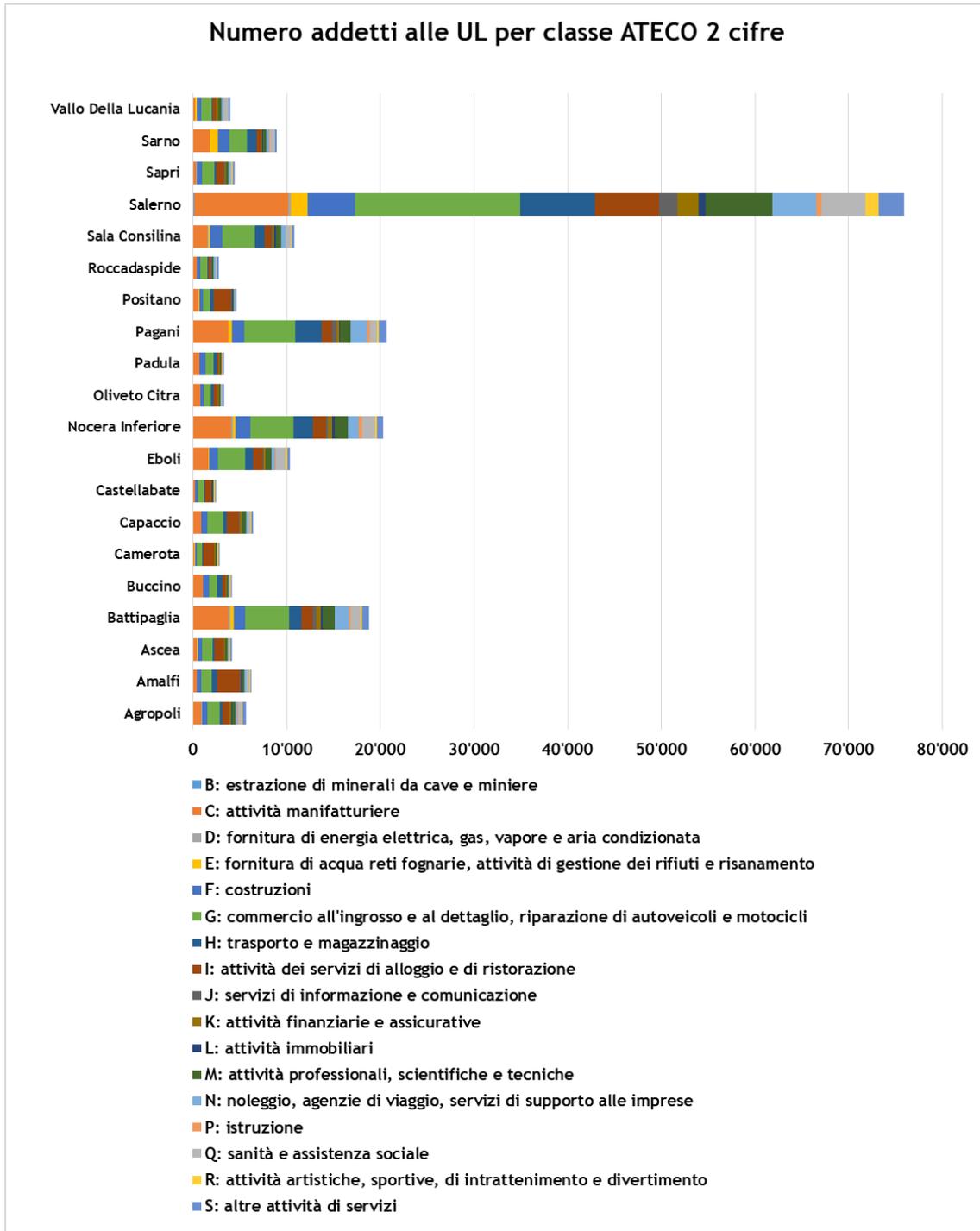
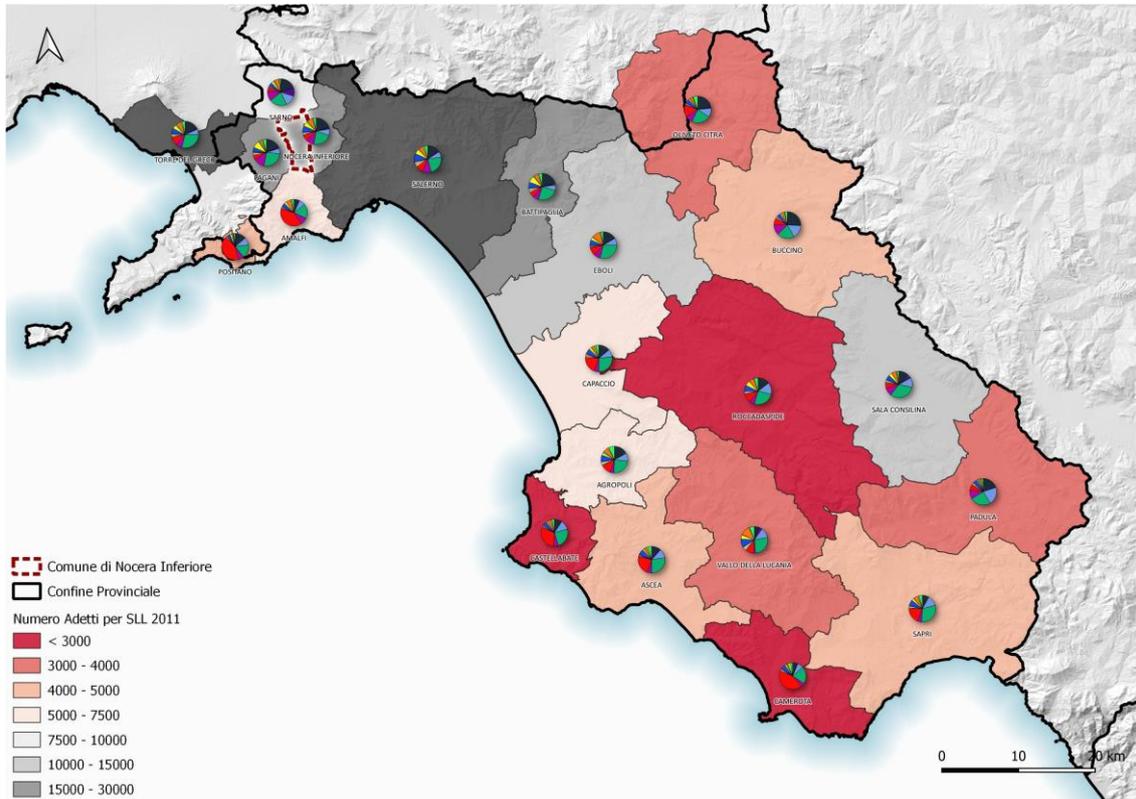
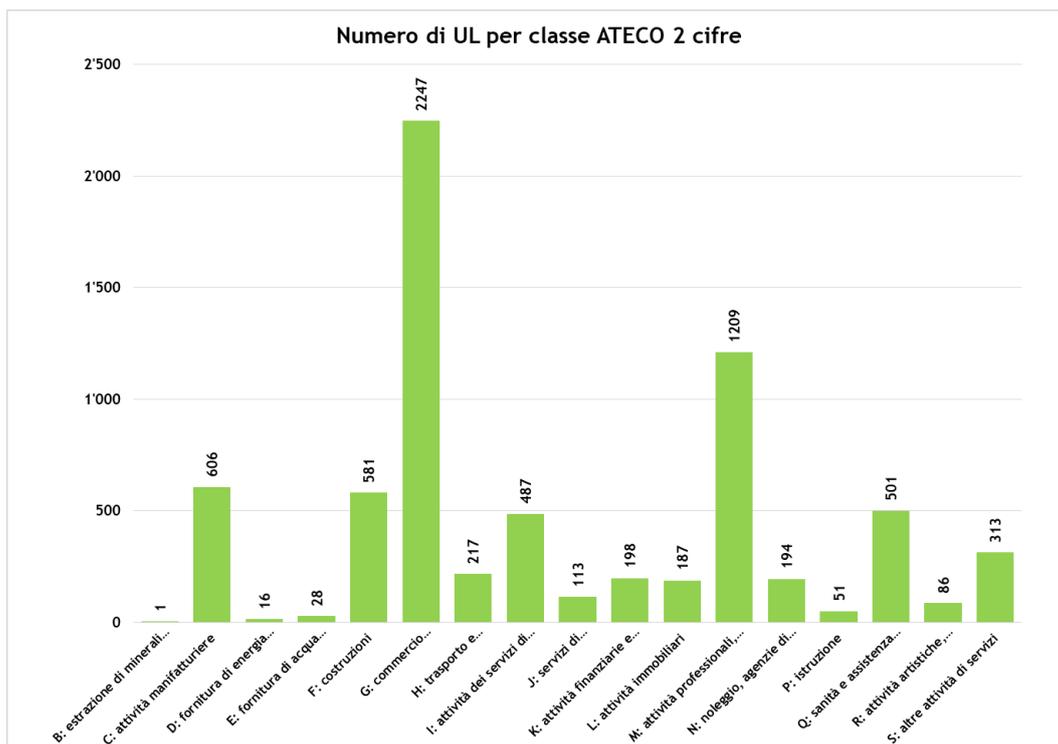


Figura 77 Numero addetti alle unità locali per SLL e loro classificazione ATECO 2018 [Fonte dati: ISTAT]



**Figura 78 Rappresentazione cartografica del numero addetti alle unità locali per SSL e loro classificazione ATECO 2018 [Fonte dati: ISTAT]**

Analizzando nel dettaglio il SLL di Nocera Inferiore, nel 2018 su 7'035 Unità Locali attive, il settore prevalente è quello del "Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli" con 2'247 unità (31.9% sul totale), seguito dalle "Attività professionali, scientifiche e tecniche" con 1'209 unità (17.2% sul totale) e dal settore delle "Attività manifatturiere" con 606 unità (8.6% sul totale).



**Figura 79 Numero Unità Locali per classe Ateco 2018 nel SLL di Nocera Inferiore [Fonte dati: ISTAT]**

In termini di numero di addetti, su un totale di Nocera Inferiore di 20'306, il settore del "Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli" è quello che detiene la maggiore forza lavoro con 4'671 addetti (23% sul totale), seguito dal settore "Attività manifatturiere" con 4'078 (20.1% sul totale) e da "Trasporto e magazzinaggio" con 2'067 (10.2% sul totale).

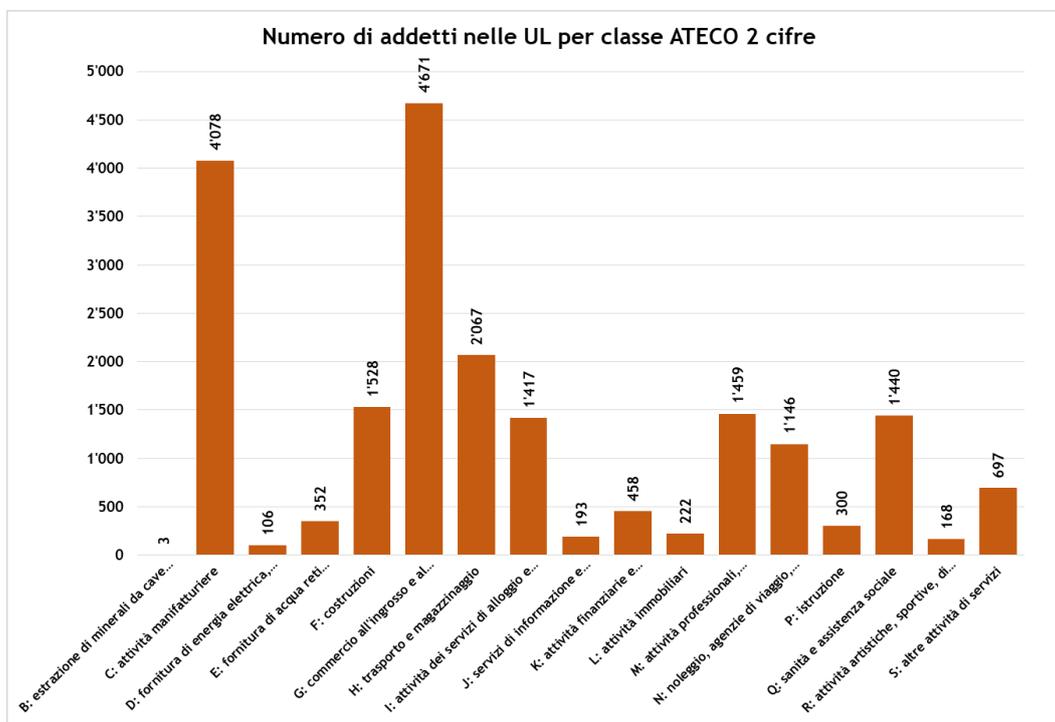
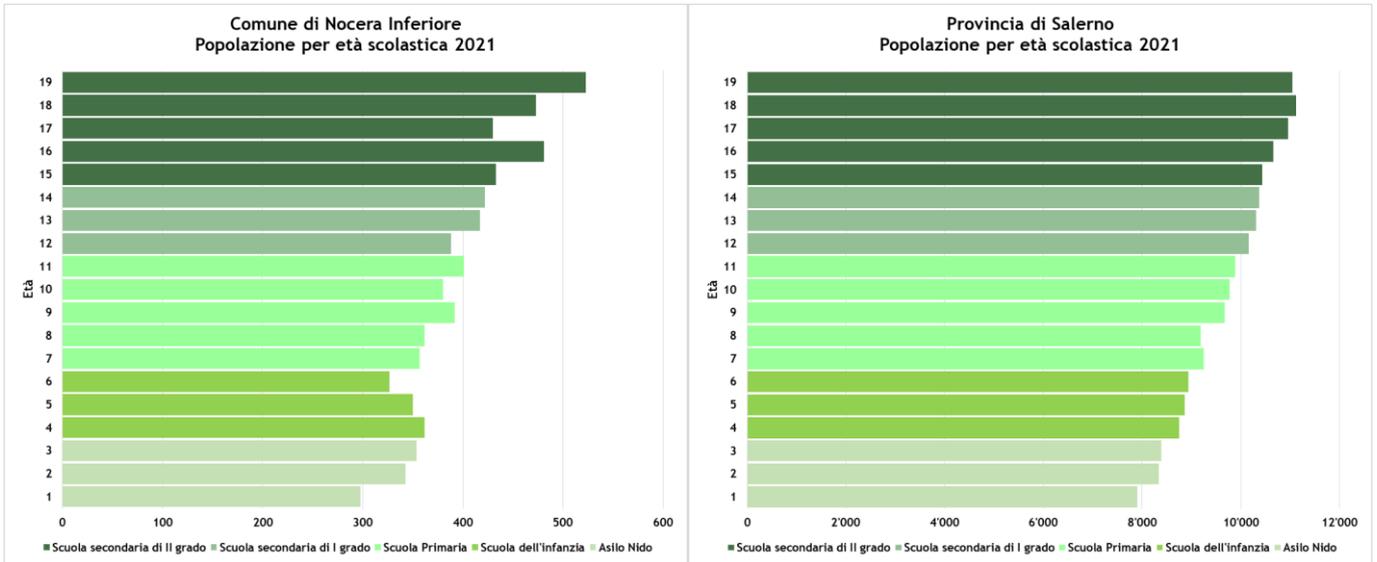


Figura 80 Numero di Addetti alle Unità Locali per classe Ateco 2018 nel SLL di Nocera Inferiore [Fonte dati: ISTAT]

### 3.2.1.3 Istruzione

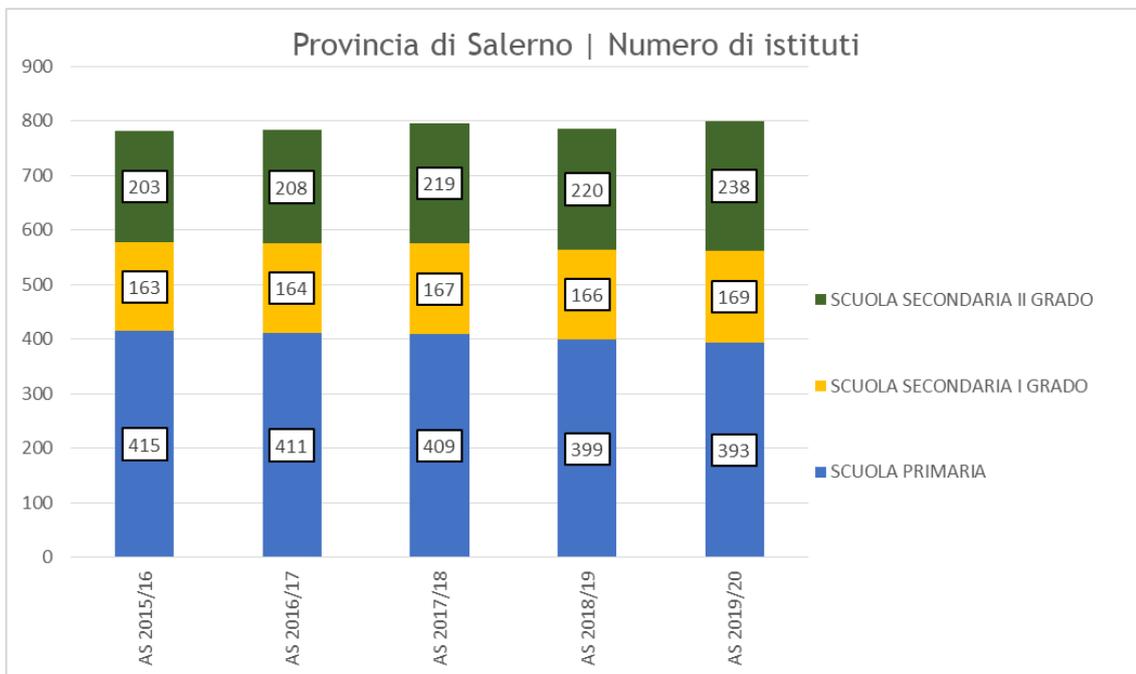
Al 1° gennaio 2021 i residenti in età scolare nel Comune di Nocera Inferiore sono 7'493 pari a circa il 4% di tutti i residenti in età scolare della Provincia di Salerno, così ripartiti:

- Asilo nido 13.28%;
- Scuola dell'infanzia 13.87%;
- Scuola primaria 25.25%;
- Scuola secondaria di primo grado 16.38%;
- Scuola secondaria di secondo grado 31.23%.

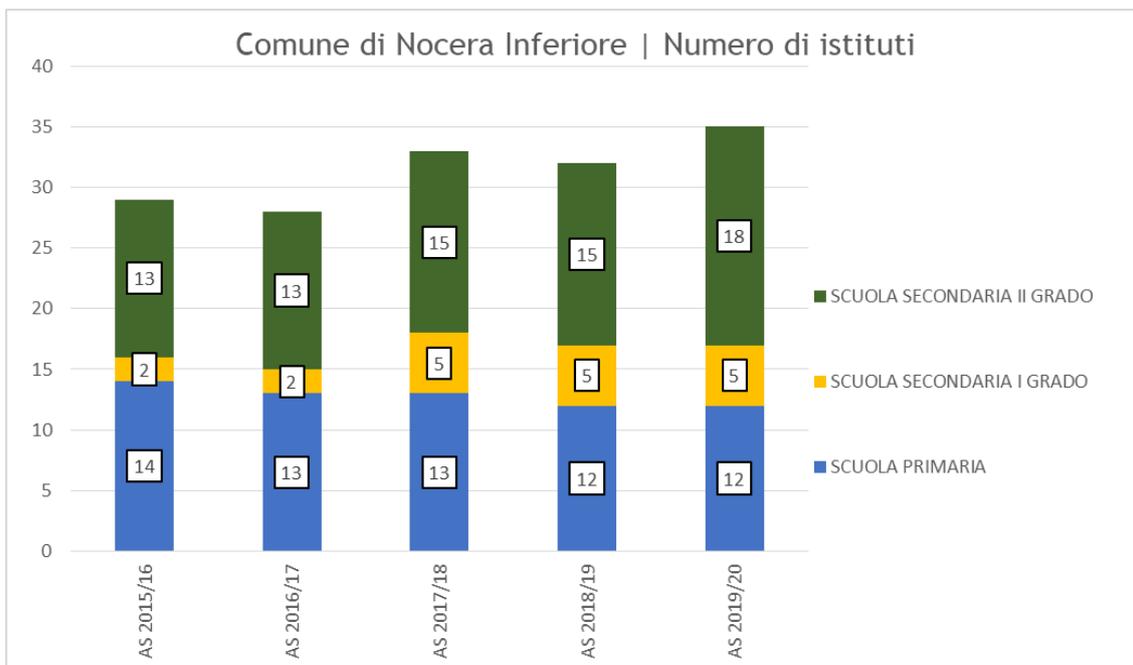


**Figura 81 Stratificazione della popolazione in età scolare 2021 [Fonte dati: ISTAT]**

Dai dati riportati dal MIUR per gli anni scolastici dal 2015/16 al 2019/20, per quanto riguarda le scuole dell'obbligo (primaria, secondaria di I e II grado), si nota una sostanziale stabilità sul numero di istituti totali presenti nella Provincia di Salerno. Dal 2015/16 al 2019/20 c'è stato un incremento totale del 2.43% (-5.3% scuola primaria, 3.7% per secondaria I grado, 17.2 per secondaria II grado). **Nel Comune di Nocera Inferiore si registra invece un incremento generale del numero di scuole del 20.7%, dovuto principalmente all'aumento di scuole secondarie (I grado: da 2 a 5 scuole; II grado: da 13 a 18), mentre le scuole primarie scendono da 14 a 12.**

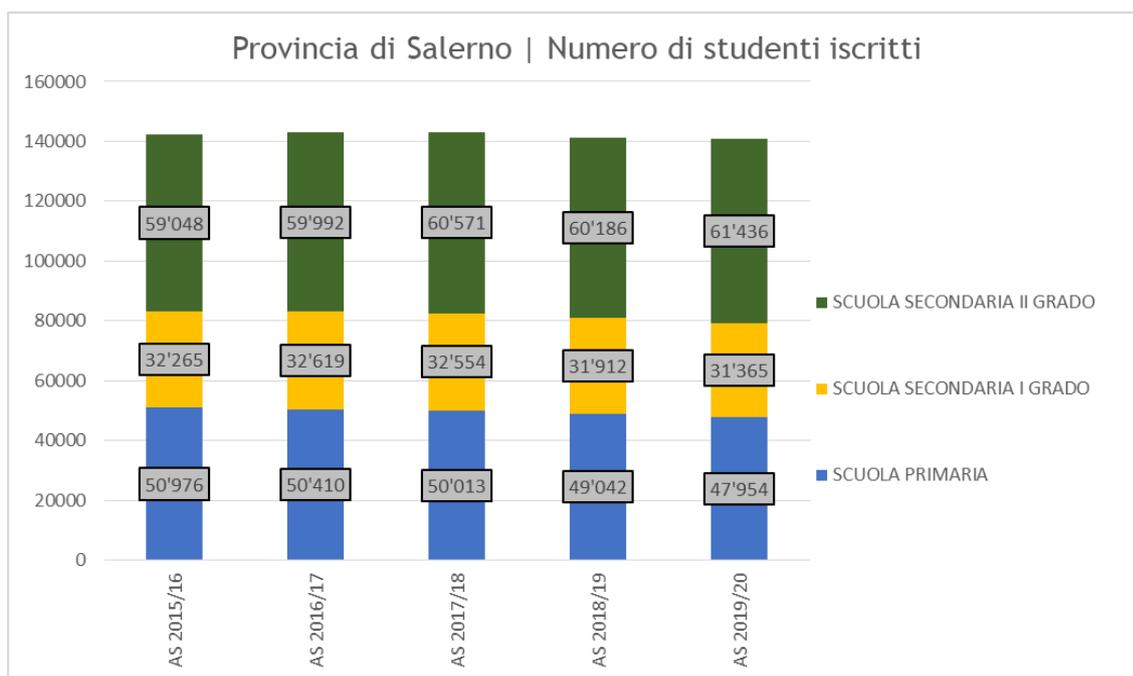


**Figura 82 Numero di istituti presenti in Provincia di Salerno per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]**

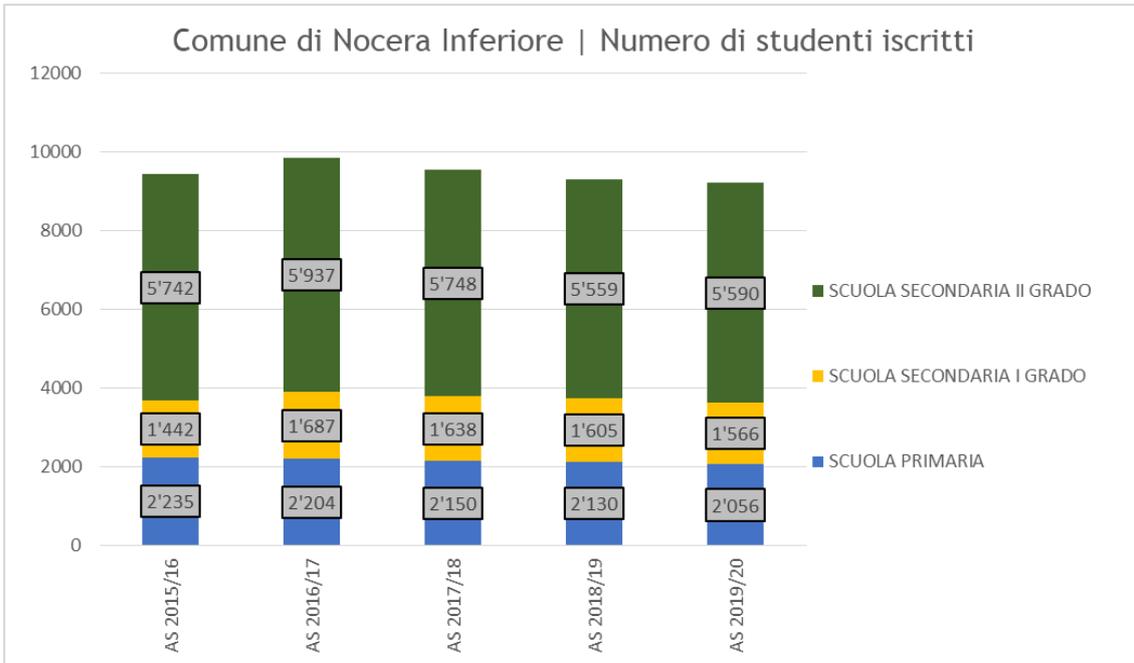


**Figura 83** Numero di istituti presenti nel Comune di Nocera Inferiore per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]

Per quanto riguarda il numero di alunni iscritti in scuole dell'obbligo nella Provincia di Salerno, il trend dal 2015/16 al 2019/20 è decrescente con un -1.08% totale. Nel dettaglio per tipo di scuola si evince una diminuzione del numero di iscritti in scuole primarie (-5.9%) e in scuole secondarie di I grado (-2.8%), mentre un aumento del numero di iscritti in scuole secondarie di II grado (+4%). **Analizzando i dati del Comune di Nocera Inferiore si registra lo stesso trend decrescente con un -2.2% dal 2015/16 al 2019/20. Gli studenti iscritti del -8%, le secondarie di I grado salgono del 8.6% e le secondarie di II grado scendono del -2.7%.**

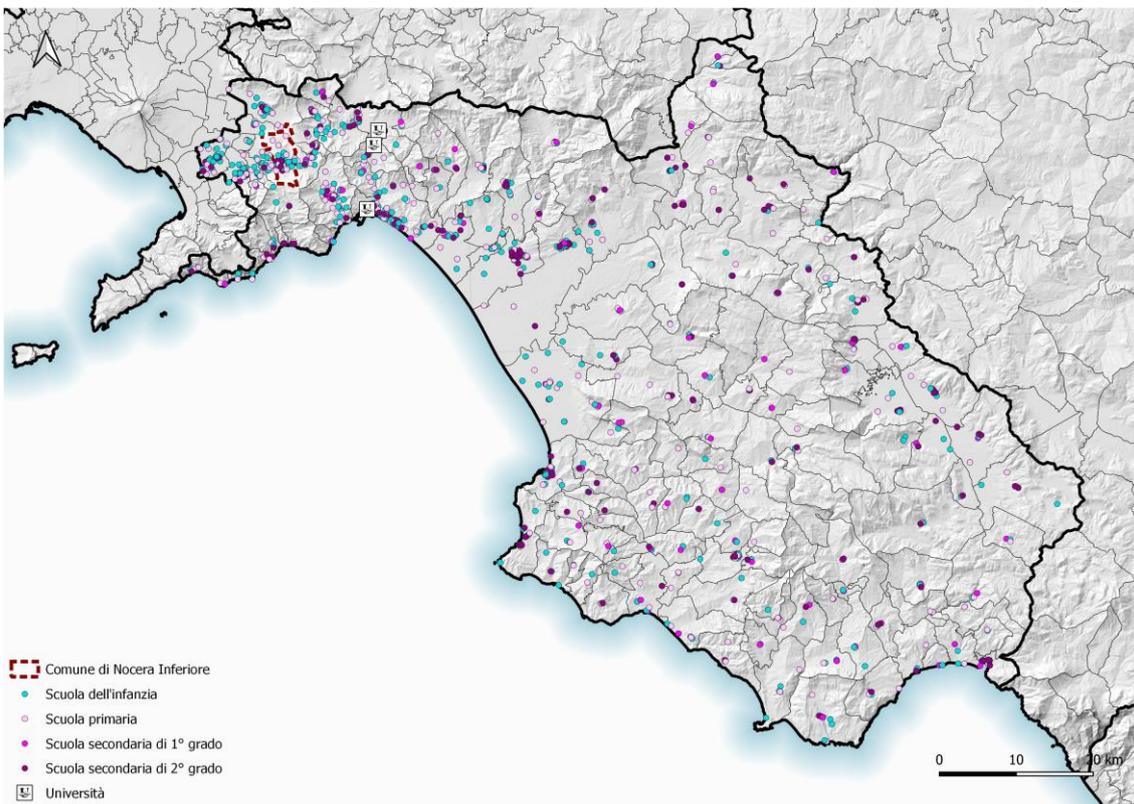


**Figura 84** Numero di studenti iscritti in Provincia di Salerno per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]

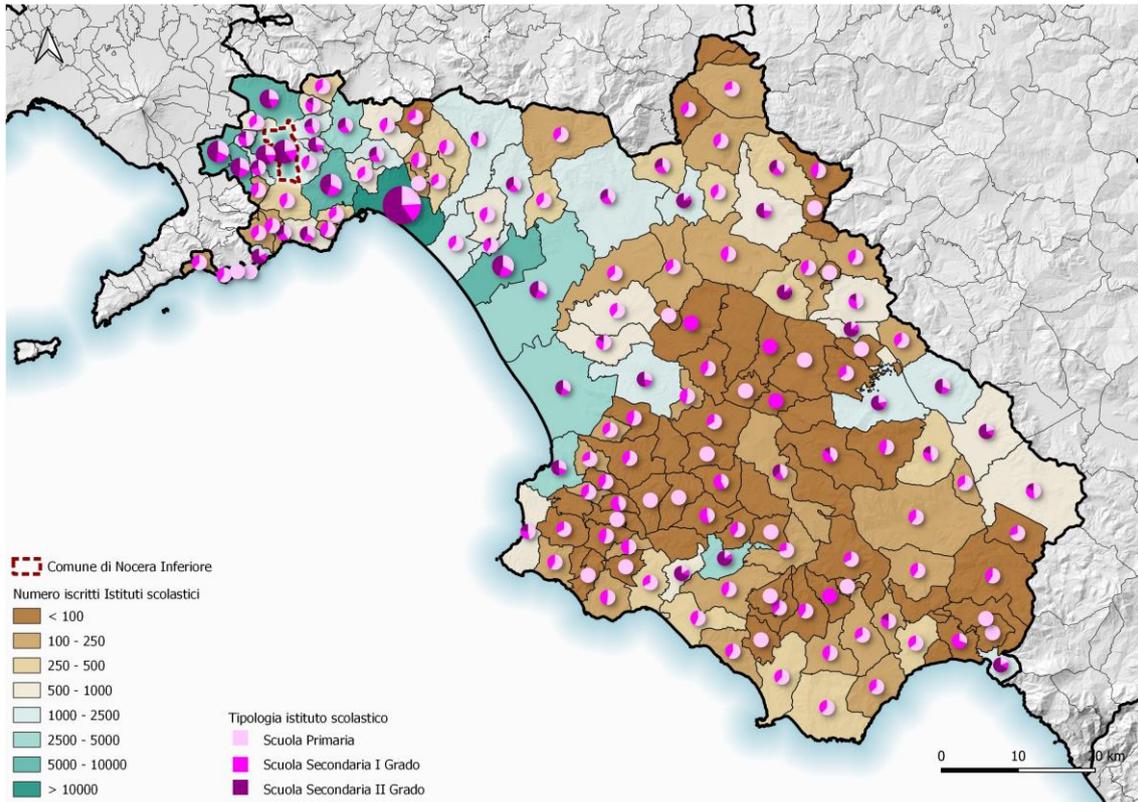


**Figura 85** Numero di studenti iscritti nel Comune di Nocera Inferiore per tipo di scuola [Fonte dati: MIUR]

Per l'anno scolastico 2019/2020 la seguente cartina mostra la dislocazione degli istituti scolastici della Provincia di Salerno.

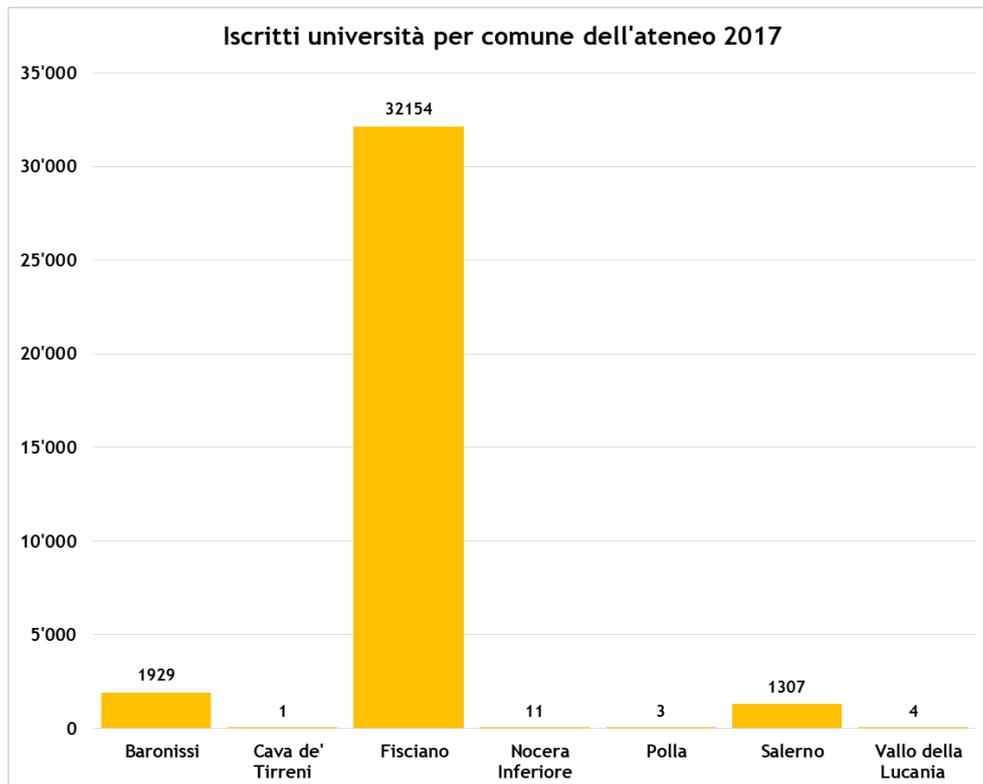


**Figura 86** Localizzazione istituti scolastici a.s. 2019-2020 [Fonte dati: MIUR]



**Figura 87 Numero di iscritti in istituti scolastici a.s. 2019-2020 [Fonte dati: MIUR]**

Gli iscritti ad una facoltà universitaria situata in Provincia di Salerno per il 2017 sono pari a 35'409, di cui solo 11 (pari allo 0.03%) iscritti ad un corso di laurea del gruppo medico nel Comune di Nocera Inferiore. A Fisciano risiede l'Università degli Studi di Salerno con 32'154 iscritti pari al 90.8% di tutti gli iscritti della provincia.



**Figura 88 Università per comune dell'ateneo – iscritti anno accademico 2017 [Fonte dati: ISTAT-MIUR]**

Complessivamente i gruppi di corsi di laurea con più iscritti sono: gruppo ingegneria (14.15%), gruppo economico-statistico (13.94%), gruppo giuridico (12.14%), gruppo politico-sociale (10.07%), gruppo insegnamento (9.08%). Il gruppo medico (con un corso anche nel Comune di Nocera Inferiore) si classifica al 9° posto (6.49%) per numero di iscritti.

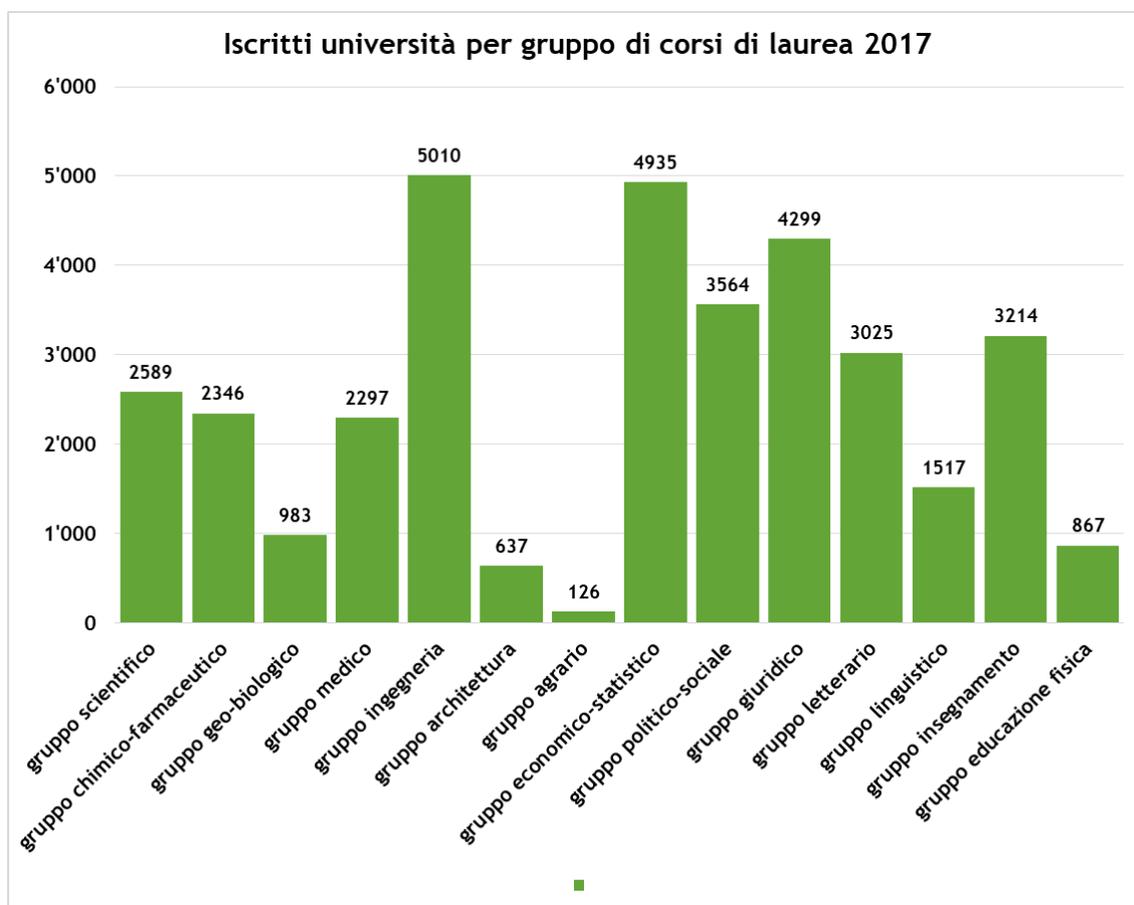


Figura 89 Università in Provincia di Salerno – iscritti anno accademico 2017 [Fonte dati: ISTAT-MIUR]

Considerando invece i residenti in Provincia di Salerno si possono contare 41'473 iscritti all'Università (non necessariamente situate in questa provincia) di cui 2'143 (pari al 5.17%) residenti nella Città di Nocera Inferiore. Gli iscritti all'università residenti in Provincia di Salerno rappresentano il 3.79% di tutti i residenti provinciali; gli iscritti all'università residenti nel Comune di Nocera Inferiore rappresentano lo 0.2% di tutti i residenti provinciali e il 4.7% di tutti i residenti del Comune.

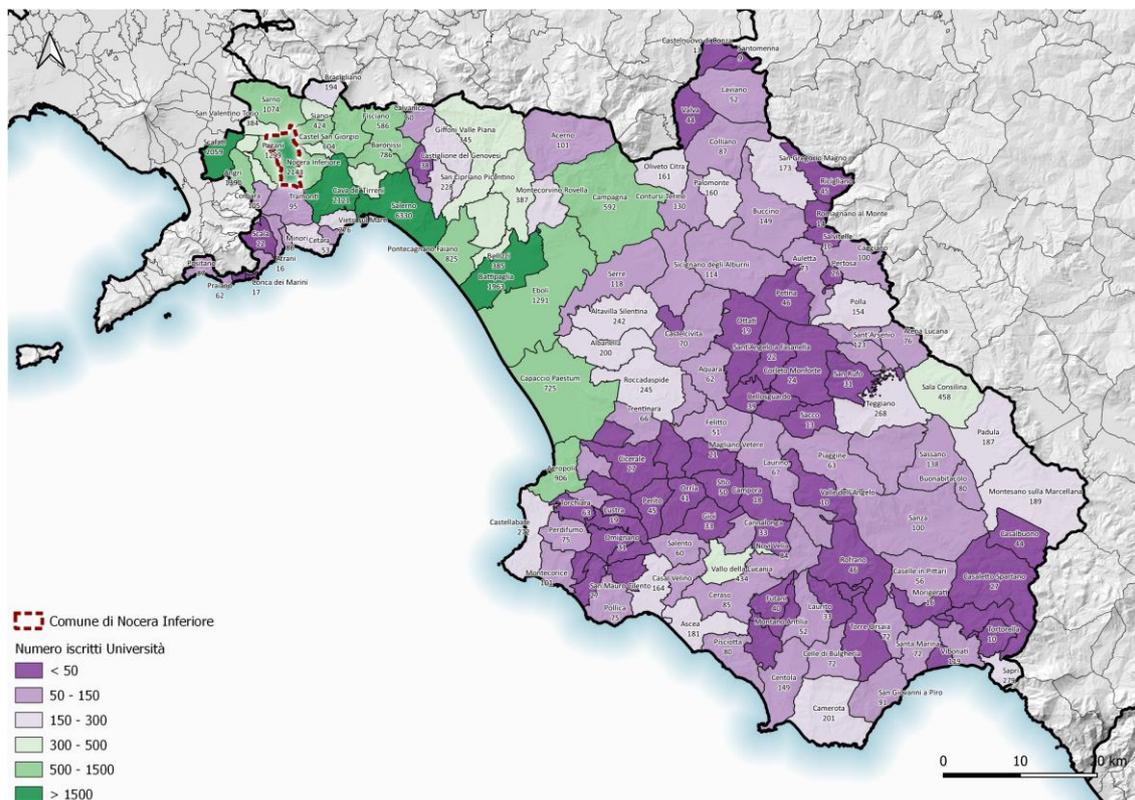


Figura 90 Rappresentazione cartografica del numero di iscritti all'università 2017 [Fonte dati: ISTAT]

### 3.2.1.4 Sanità

Il Ministero della Salute, mediante appositi modelli di rilevazione (modelli Hsp - ex DM 5/12/2006 e ss agg.), nell'ambito del Sistema informativo sanitario, rileva informazioni sui dati anagrafici degli **istituti di cura pubblici e privati**, le caratteristiche organizzative, i posti letto ordinari e in day hospital, le apparecchiature tecnico biomediche di diagnosi e cura e i dati di attività dei reparti ospedalieri.

Le analisi seguenti sono state effettuate per il decennio 2010-2019. Nel 2019 la Città di Nocera Inferiore dispone di un'unica Azienda Ospedaliera P.O. "UMBERTO I" - DEA 1° livello, a fronte di 19 strutture di cura pubbliche e private dislocate su tutto il territorio provinciale (su 13 comuni). Oltre al presidio ospedaliero, fino al 2018 il Comune disponeva anche di 1 casa di cura privata accreditata.

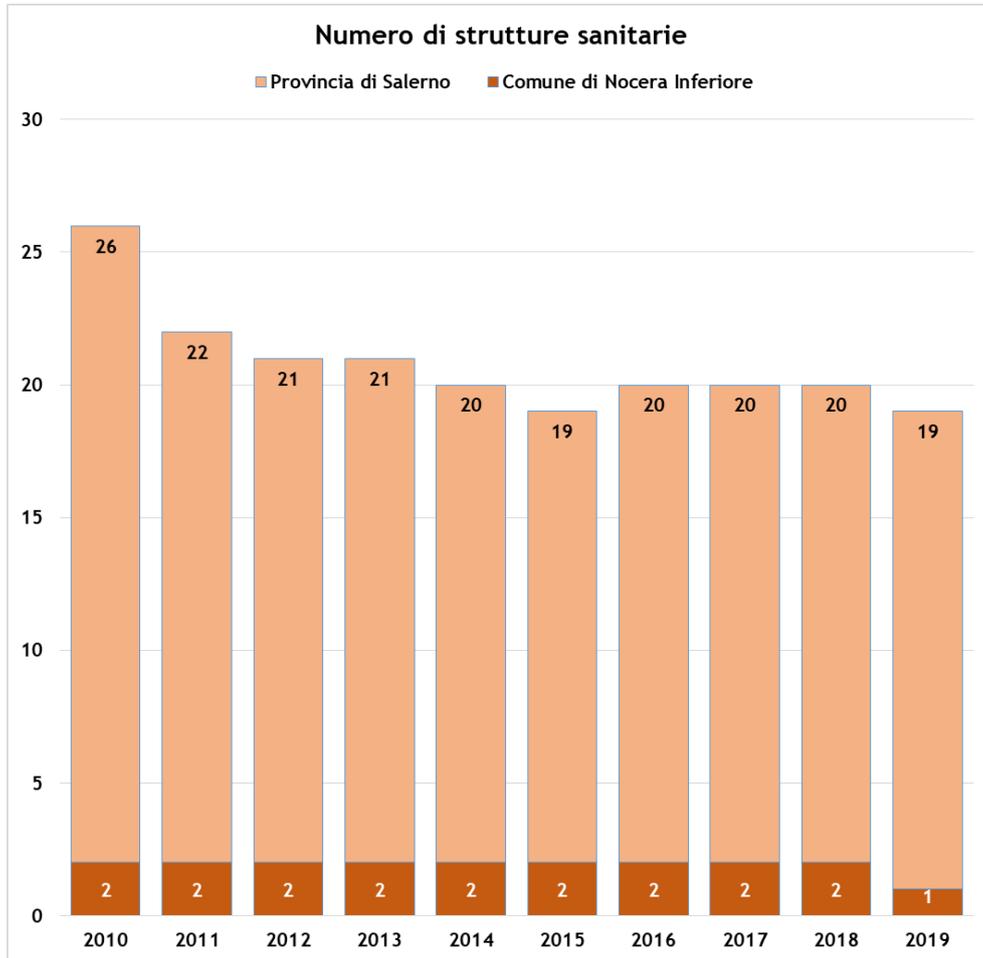


Figura 91 Numero strutture sanitarie 2010-2019 [Fonte dati: Ministero della Salute]

Su un totale di 158 comuni, nel 2010 solo 17 di essi potevano contare su strutture sanitarie (pubbliche o private accreditate), nel 2019 il numero di comuni scende a 13.

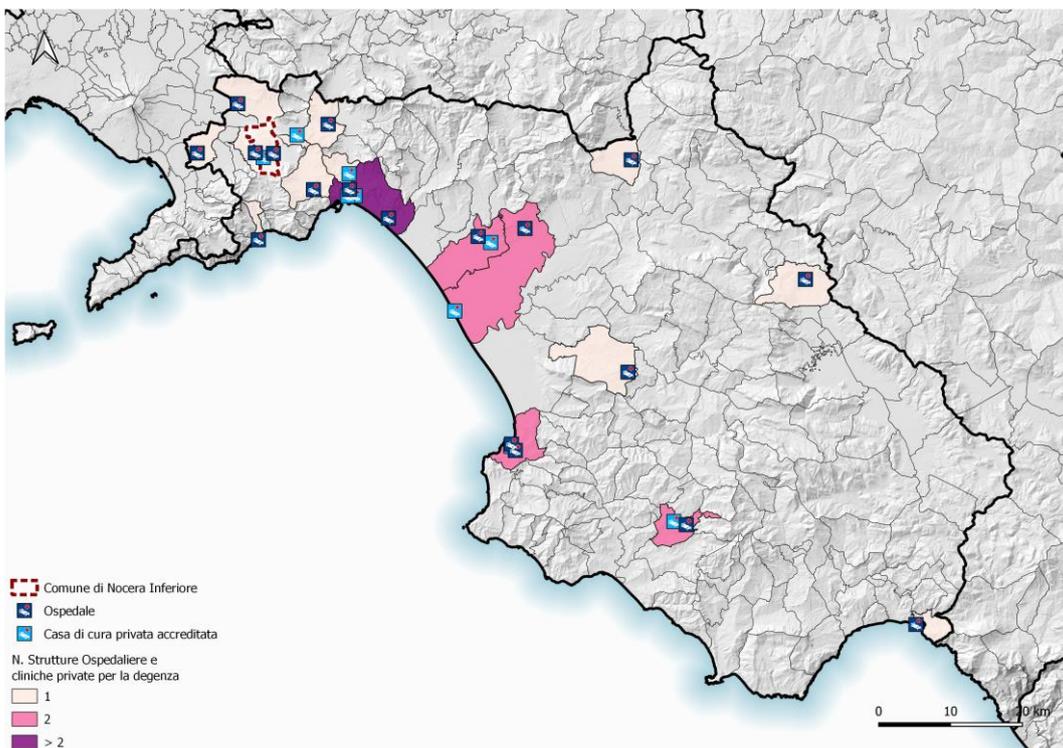


Figura 92 Localizzazione strutture sanitarie 2019 [Fonte dati: Ministero della Salute]

Tra il 2010 ed il 2019 il numero dei posti letto totali della Provincia di Salerno è in costante diminuzione, facendo registrare un -19.3%, passando da 3'964 posti letto nel 2010 a 3.199 nel 2019. Il Comune di Nocera Inferiore mostra, se si fa eccezione per il 2019, un andamento inverso in crescita del 22% passando da 519 posti letto del 2010 a 633 nel 2018. Nel 2019 i posti letto sono scesi drasticamente fino a 464 (-26.7% rispetto l'anno precedente).

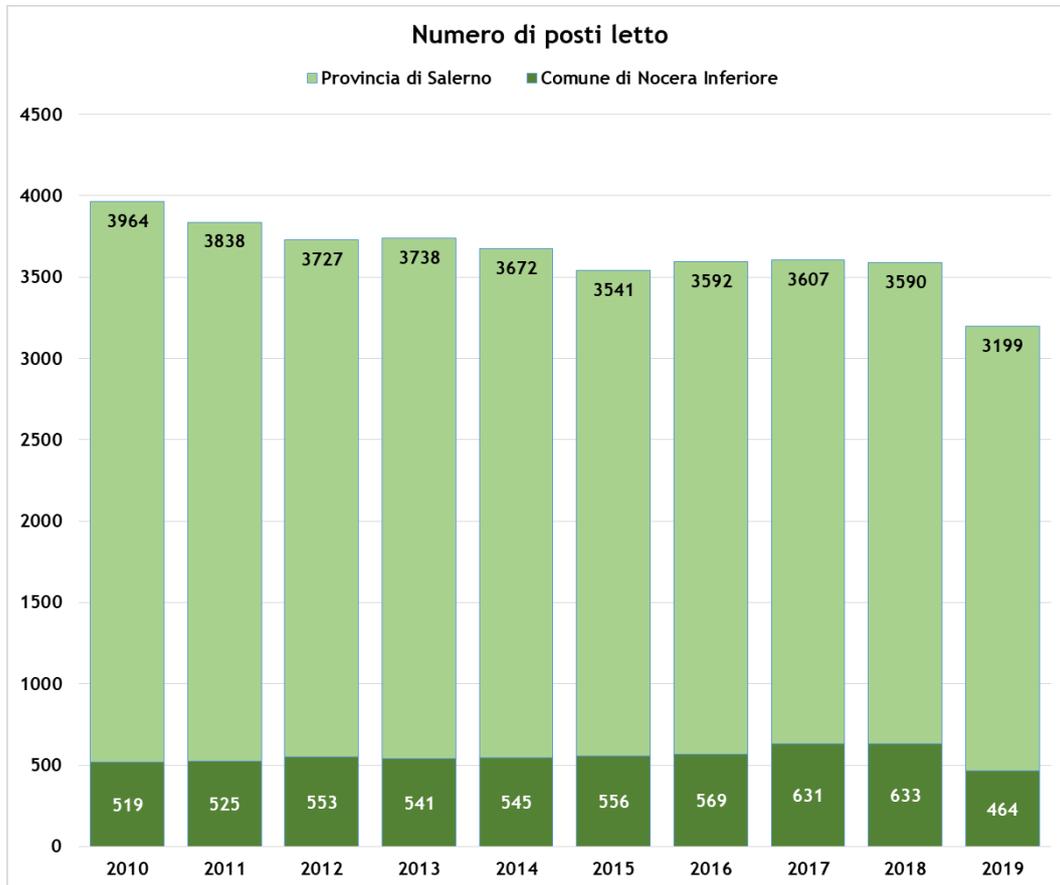
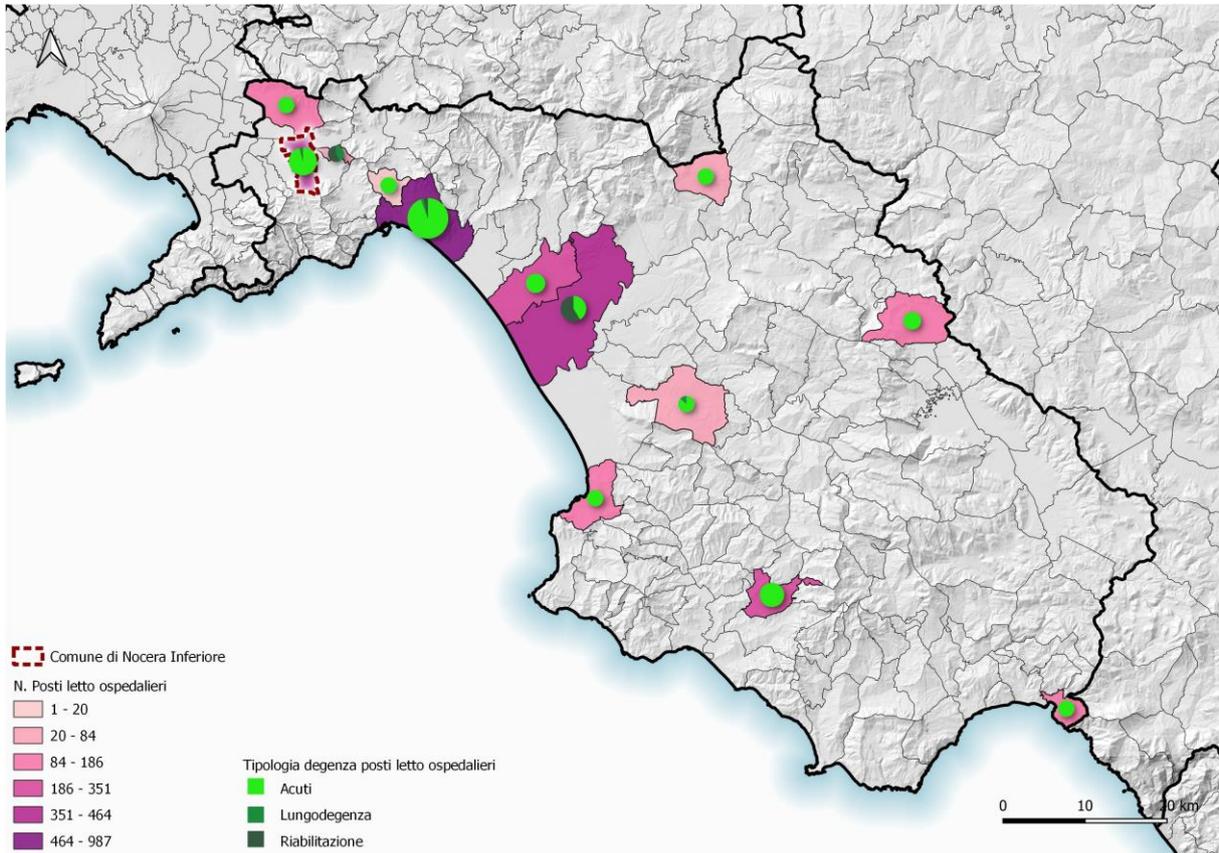


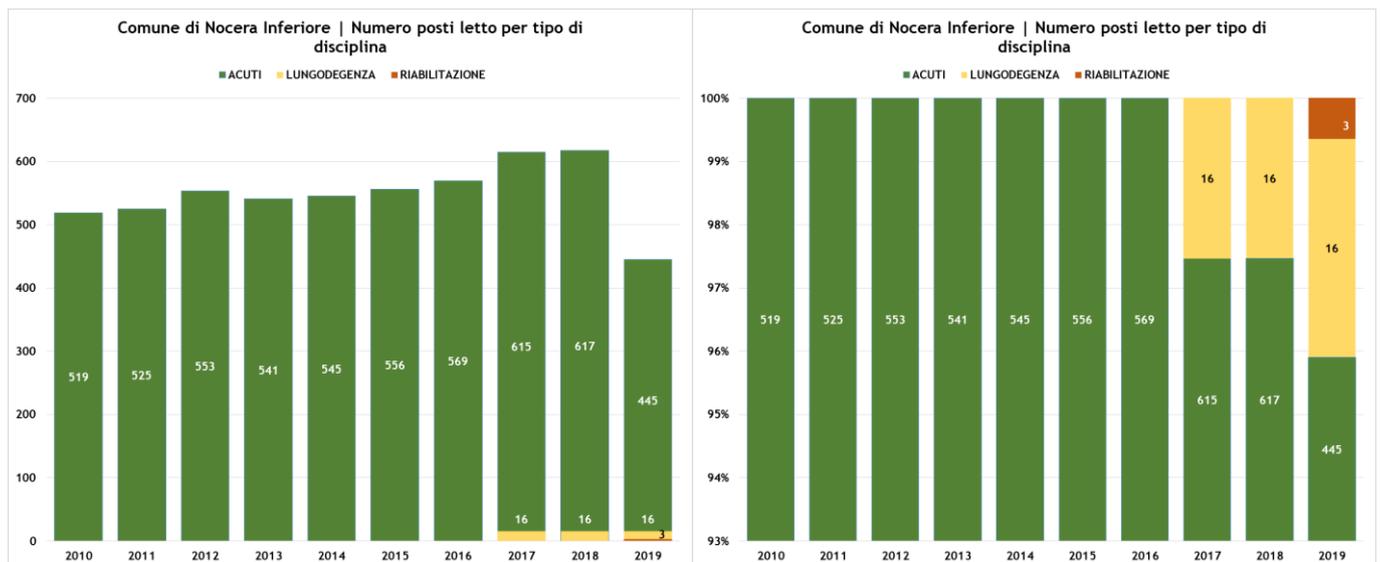
Figura 93 Numero posti letto 2010-2019 [Fonte dati: Ministero della Salute]

Complessivamente i **posti letto disponibili in Provincia di Salerno nel 2019 sono 3'199, di cui 464 nel Comune di Nocera Inferiore (pari al 14.5% della disponibilità totale provinciale).**



**Figura 94 Rappresentazione cartografica del numero dei posti letto per comune nel 2019 [Fonte dati: Ministero della Salute]**

Considerando il tipo di disciplina (acuti, lungodegenza e riabilitazione) il Comune di Nocera Inferiore dispone essenzialmente solo di posti di tipo “acuto”. I posti letto per lungodegenza e riabilitazione sono in numero molto esiguo: i primi compaiono dal 2017, i secondi ci sono solo nel 2019.



**Figura 95 Numero posti letto per tipo di disciplina nel Comune di Nocera Inferiore, 2010-2019 [Fonte dati: Ministero della Salute]**

### 3.2.1.5 Turismo

L'offerta turistica nella Provincia di Salerno, relativamente al numero delle strutture ricettive, ha avuto un evidente incremento del 71.6%, dal 2013 al 2020, dovuto esclusivamente all'aumento di strutture non alberghiere (le strutture alberghiere si può affermare che siano rimaste costanti). La Città di Nocera Inferiore ha numeri assai bassi per quanto riguarda le strutture ricettive, alberghiere e non: infatti si passa da 6 strutture nel 2013 a 9 nel 2020.

Si registrano valori anomali non giustificabili per l'anno 2017.

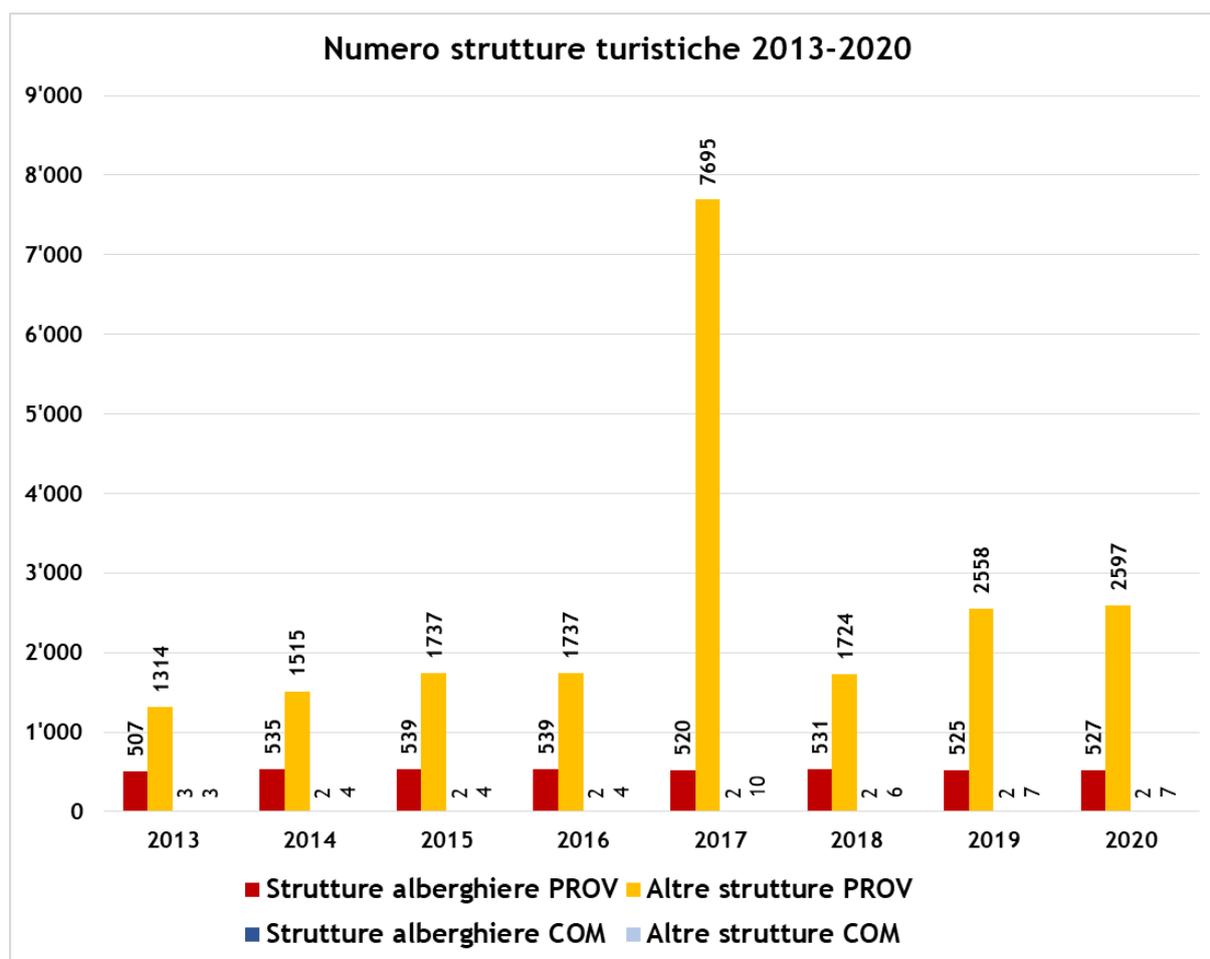


Figura 96 Turismo, numero strutture nel periodo 2013-2020, valori assoluti [Fonte dati: ISTAT]

Tra il 2013 ed il 2020 la struttura dell'offerta turistica presenta una ripartizione relativa percentuale tra strutture alberghiere e altre strutture rispettivamente di:

- Città di Nocera Inferiore: da 50-50 nel 2013 a 22-78 nel 2020,
- Provincia di Salerno: da 13-87 nel 2013 a 17-83 nel 2020.

Per quanto riguarda la Città di Nocera Inferiore, sebbene con un numero assai basso di strutture ricettive, si può notare una modificazione nella struttura dell'offerta con una sempre maggiore preponderanza di strutture non alberghiere.

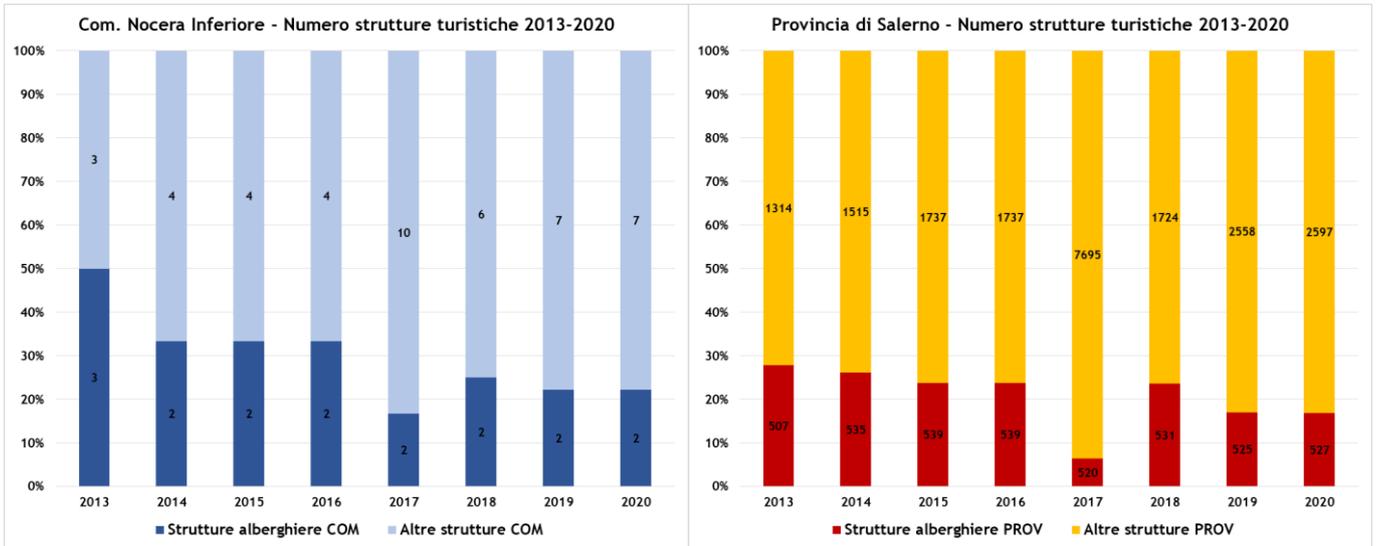


Figura 97 Turismo, numero strutture nel periodo 2013-2020, incidenza percentuale [Fonte dati: ISTAT]

Delle **3'083 strutture ricettive attive** nel 2019 (anno disponibile più recente come ripartizione comunale) nella Provincia di Salerno, di cui solo 525 di tipo alberghiero, il Comune di Nocera Inferiore si posiziona al 67° posto con appena 9 esercizi ricettivi.

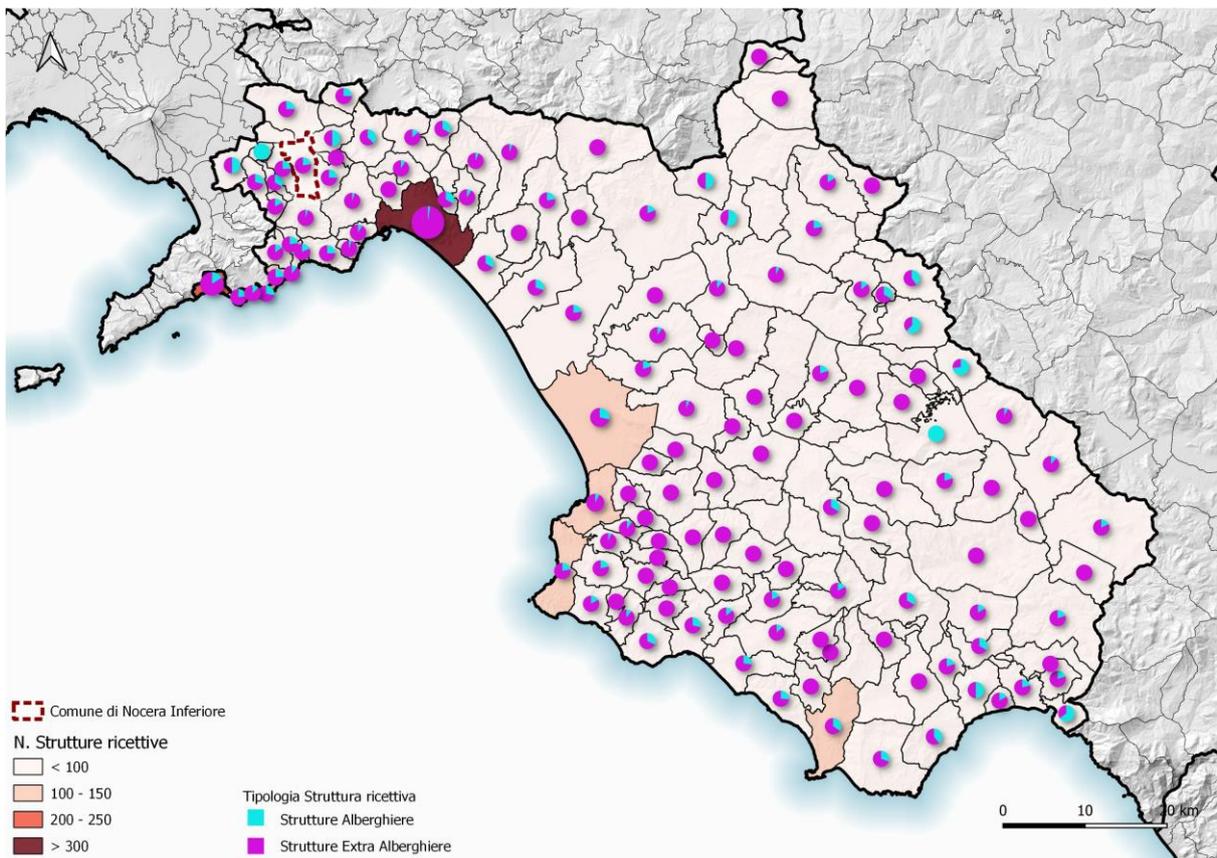


Figura 98 Numero di esercizi turistici 2019 [Fonte dati: ISTAT]

L'offerta turistica nella Provincia di Salerno, relativamente al numero di posti letto delle strutture ricettive, ha avuto un incremento, dal 2013 al 2020 del 7.4%, dovuto principalmente all'aumento di posti letto in strutture alberghiere (+25.2%), in contrasto con l'andamento, sopra analizzato, del numero di strutture turistiche che sono cresciute di oltre il 70%.

**L'offerta turistica nella Città di Nocera Inferiore invece, relativamente al numero di posti letto, ha un andamento in linea con il numero di strutture, ovvero con aumento del 6.7% dal 2013 al 2020 (si passa da 135 posti letto a 144 totali).**

Si registrano valori anomali non giustificabili per l'anno 2017.

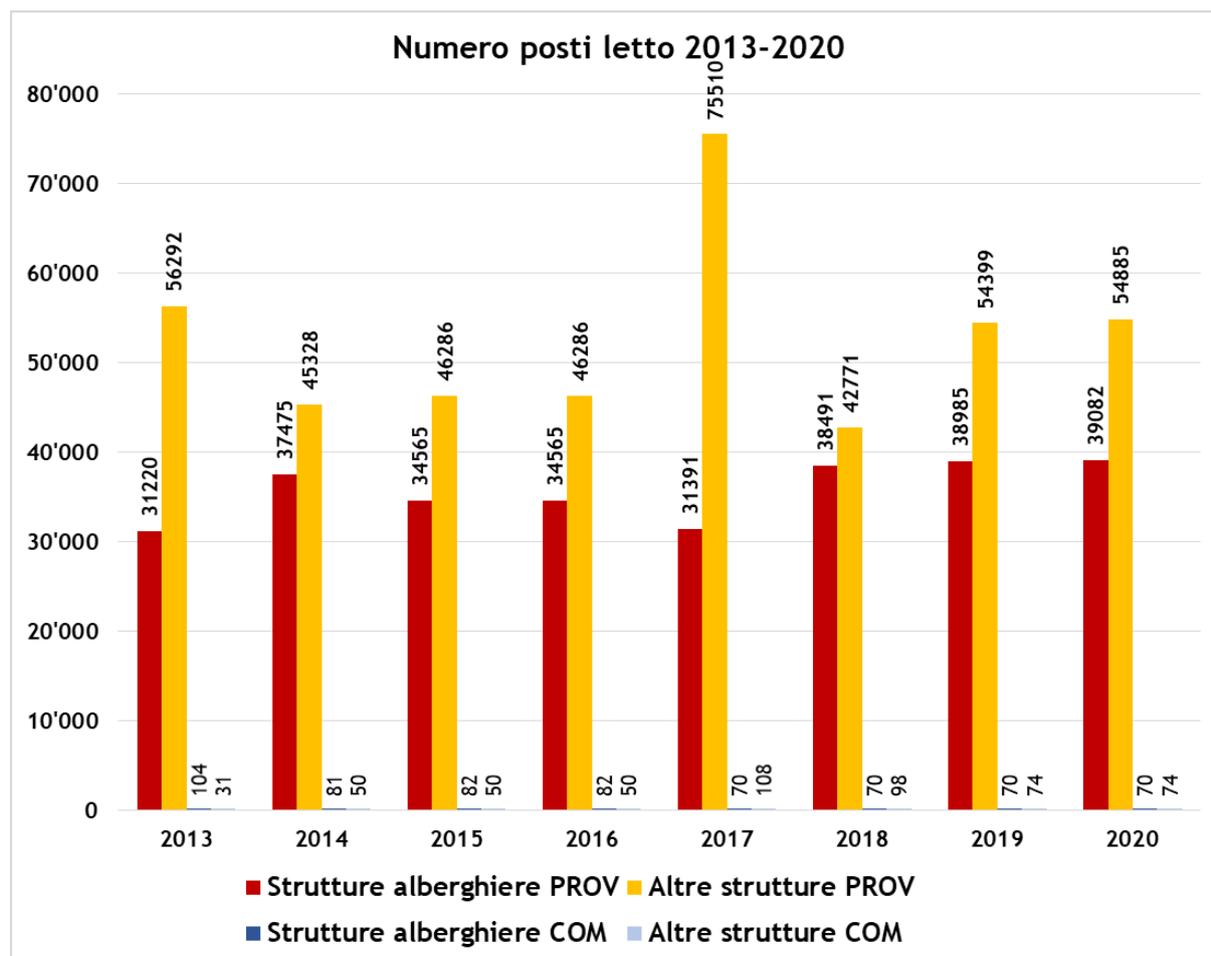


Figura 99 Turismo, numero posti letto nel periodo 2013-2020, valori assoluti [Fonte dati: ISTAT]

Tra il 2013 ed il 2020 la struttura dell'offerta turistica presenta una ripartizione relativa percentuale tra posti letto in strutture alberghiere e posti letto in altre strutture rispettivamente di:

- Città di Nocera Inferiore: da 77-23 nel 2013 a 49-51 nel 2020,
- Provincia di Salerno: da 36-64 nel 2013 a 42-58 nel 2020.

Per il Comune di Nocera Inferiore si evidenzia un aumento generalizzato dell'incidenza di posti letto in strutture extra alberghiere.

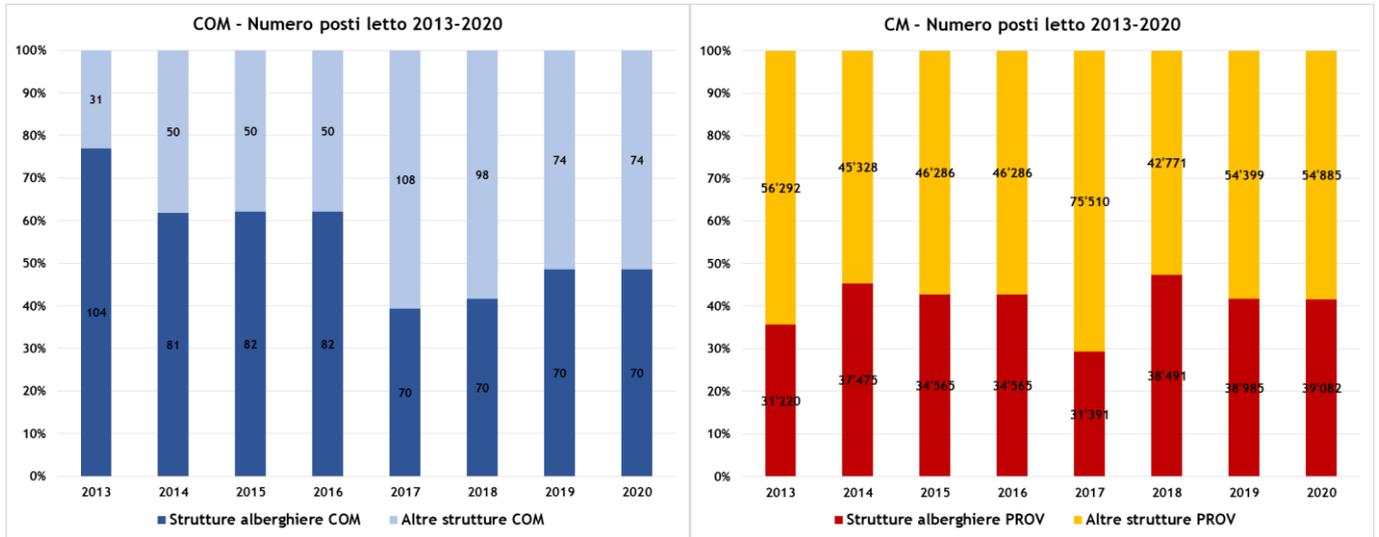


Figura 100 Turismo, numero posti letto nel periodo 2013-2020, incidenza percentuale [Fonte dati: ISTAT]

Dei **93'384 posti letto delle strutture ricettive attive** nel 2019 nella Provincia di Salerno, di cui **38'985 (41.7%)** in strutture di tipo alberghiero, il Comune di Nocera Inferiore si posiziona al **55° posto** con appena **144 posti letto**. La carta seguente mostra che tutti i comuni costieri, naturalmente a maggior vocazione turistica, registrano i valori più alti.

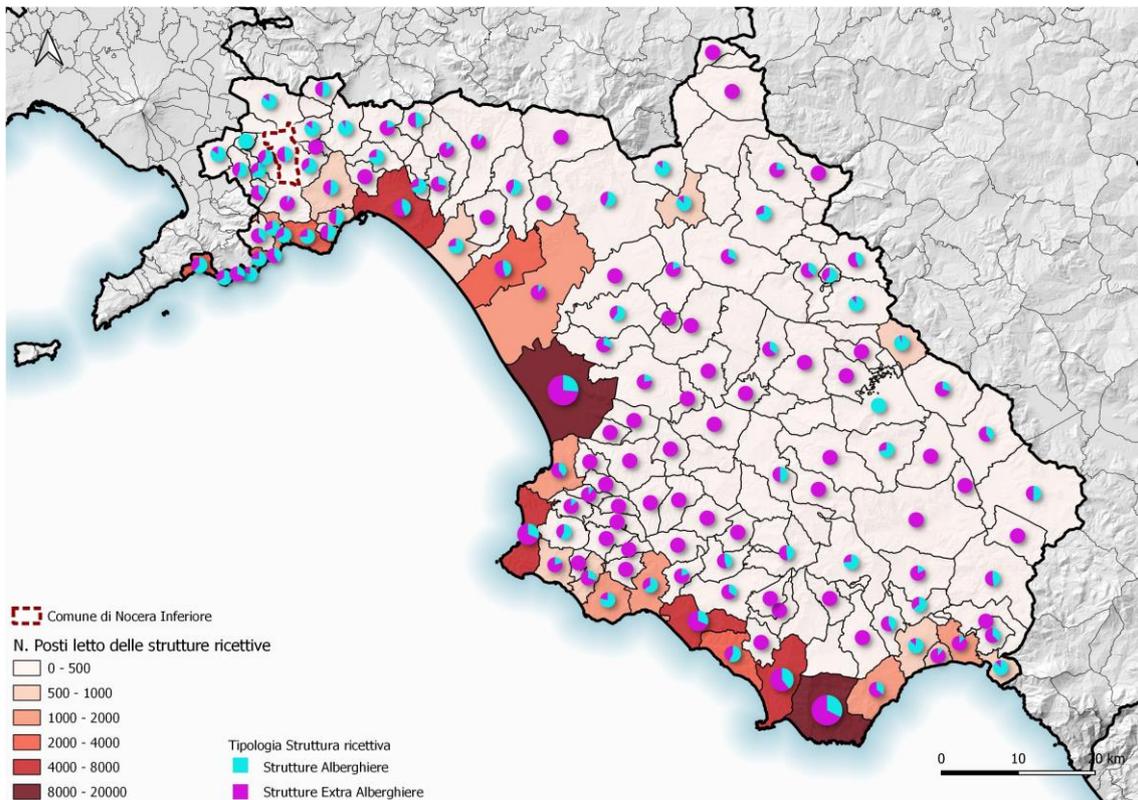


Figura 101 Numero di posti letto negli esercizi turistici 2019 [Fonte dati: ISTAT]

Sebbene le serie storiche derivanti da ISTAT sugli arrivi e le presenze di turisti in strutture ricettive in Italia sono presenti solo **a livello provinciale**, si riportano ugualmente alcune elaborazioni. Gli **arrivi** di turisti totali nella Provincia di Salerno hanno avuto un **incremento, dal 2010 al 2019, quasi del 15%, tutto da imputare ai turisti stranieri che sono aumentati di oltre il**

**56%.** Discorso a parte meritano i dati riferiti al 2020 che registrano evidenti cali causa Covid: dal 2019 al 2020 i turisti stranieri sono calati dell'80%, mentre i turisti italiani del 41%.

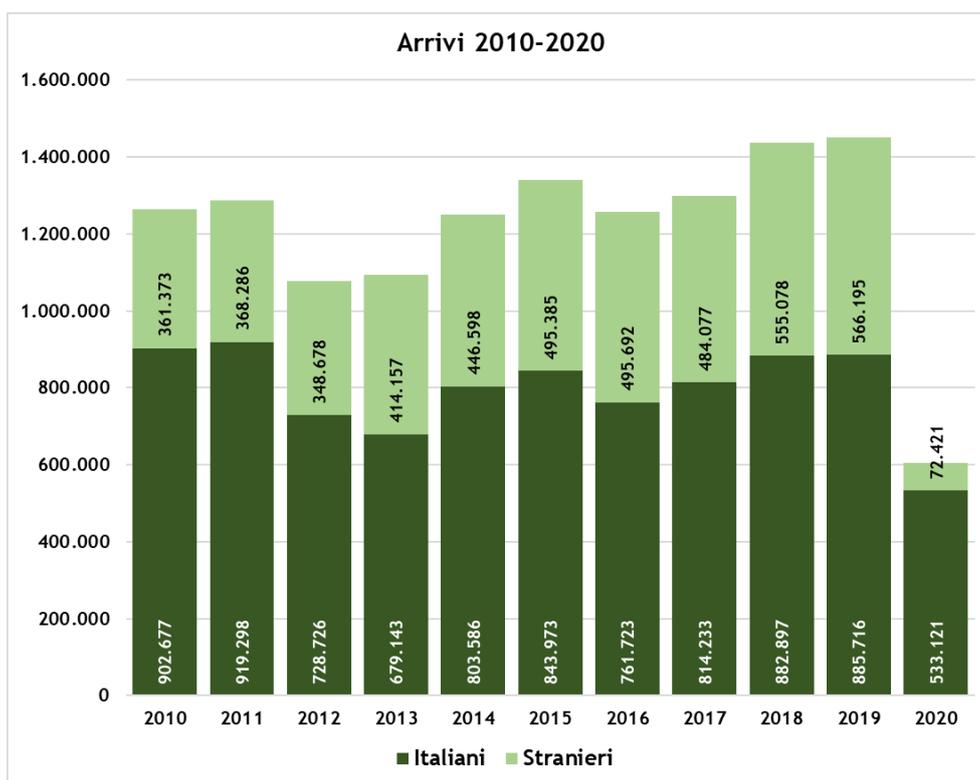


Figura 102 Provincia di Salerno - Turismo, arrivi nel periodo 2010-2020 [Fonte dati: ISTAT]

Le **presenze** di turisti (italiani + stranieri) nella Provincia di Salerno, dal 2010 al 2019, **sono diminuite del 17.4%**, dovute a diminuzioni piuttosto simili tra italiani e stranieri. Il 2020, primo anno di Covid, vede un decremento di presenze totali del 66.9% rispetto al 2010.

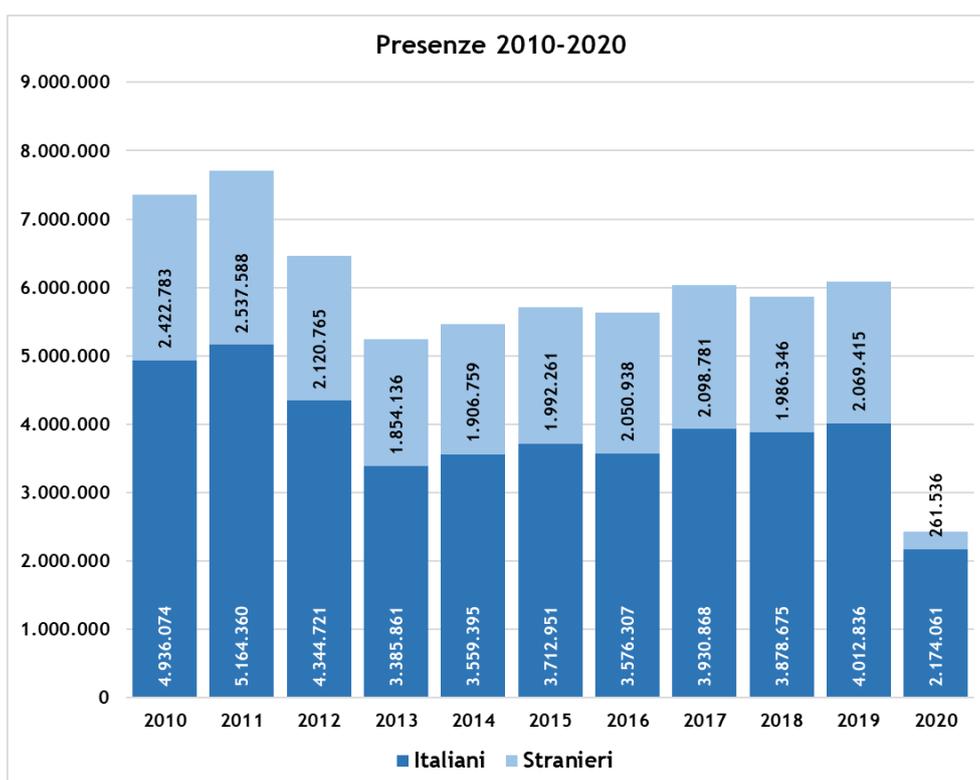


Figura 103 Provincia di Salerno - Turismo, presenze nel periodo 2010-2020 [Fonte dati: ISTAT]

L'andamento mensile dei **flussi turistici (italiani e stranieri)** diretti verso la Provincia di Salerno nel 2019 (anno pre-Covid) evidenzia un picco nel mese di agosto, durante il quale si ha anche la massima permanenza media (6.4 giorni circa).

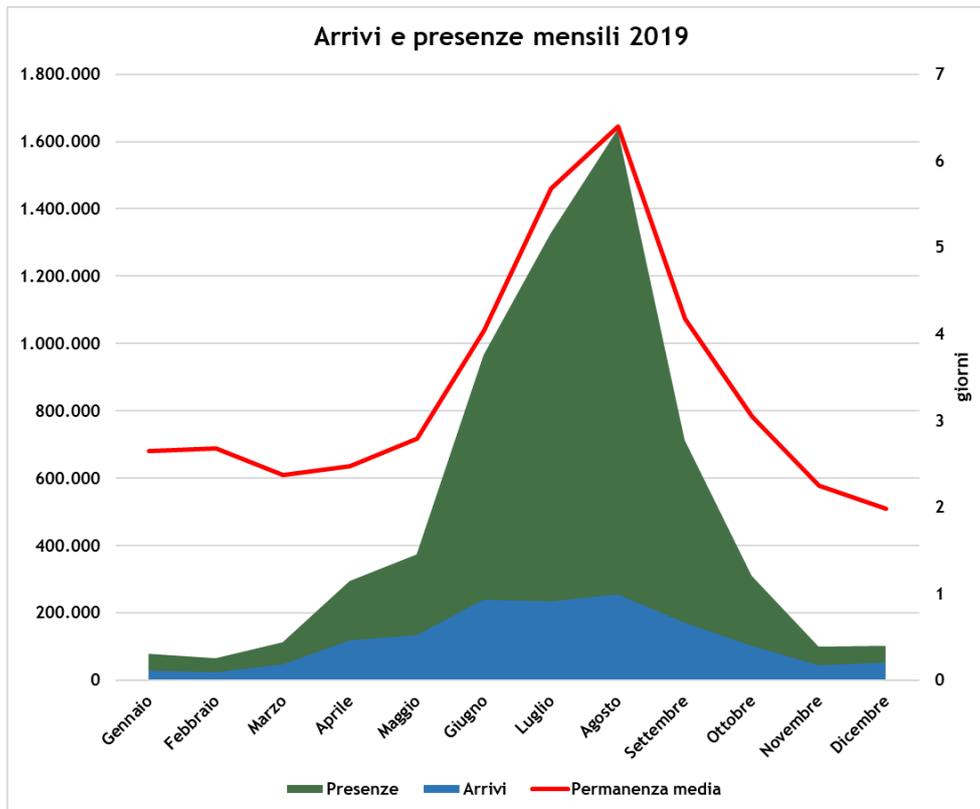


Figura 104 Provincia di Salerno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 [Fonte dati: ISTAT]

L'andamento mensile dei **flussi di turisti italiani** diretti verso la Provincia di Salerno nel 2019 (anno pre-Covid) ha il suo picco massimo in agosto, come per il dato complessivo, anche se per questa specifica componente la concentrazione in questo mese dell'anno risulta essere molto più evidente. La presenza media massima è di circa 7.2 giorni.

L'andamento mensile dei **flussi di turisti stranieri** diretti verso la Provincia di Salerno nel 2019 (anno pre-Covid) ha il suo picco massimo in luglio, ma i flussi sono comunque sostenuti da giugno fino ad settembre. Per quanto riguarda i giorni di permanenza si ha il massimo ad agosto con circa 4.5 giorni, seguito subito dietro da gennaio con circa 4.4 giorni.

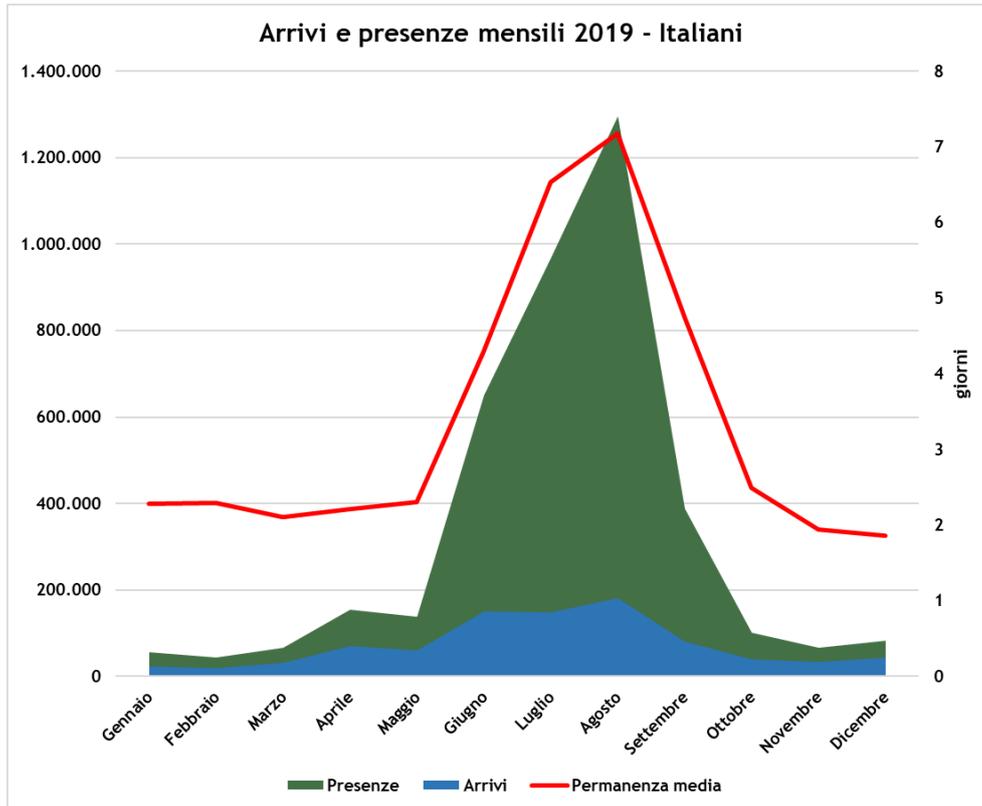


Figura 105 Provincia di Salerno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 – italiani [Fonte dati: ISTAT]

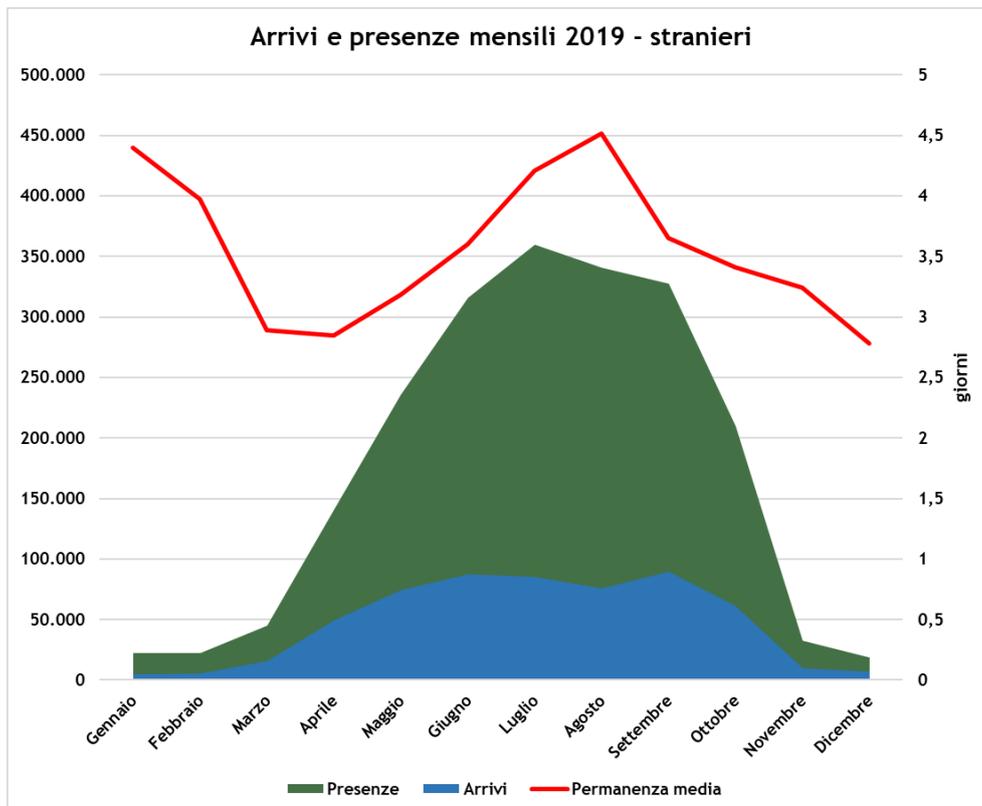


Figura 106 Provincia di Salerno - Turismo, andamento mensile dei flussi turistici 2019 – stranieri [Fonte dati: ISTAT]

### 3.2.2 LOCALIZZAZIONE DI SERVIZI E DEI POLI DI ATTRAZIONE COMUNALI

La Città di Nocera Inferiore, presenta innumerevoli siti di interesse storico-artistico e culturale che ne fanno una città dall'elevato potere attrattivo per il turismo nazionale e internazionale. A partire dal Castello del Parco che sorge sulla sommità della omonima Collina, e degli altri siti di interesse religioso, come il Convento di S.Andrea sino a scendere lungo le vie di epoca romana che definiscono la maglia viaria del paese. La figura seguente riporta un estratto della tavola riportante i beni storico-culturali del PTCP che evidenzia i diversi beni archeologici presenti nel territorio comunale e in prossimità di esso, in particolar modo lungo la direttrice Angri-Nocera Superiore.

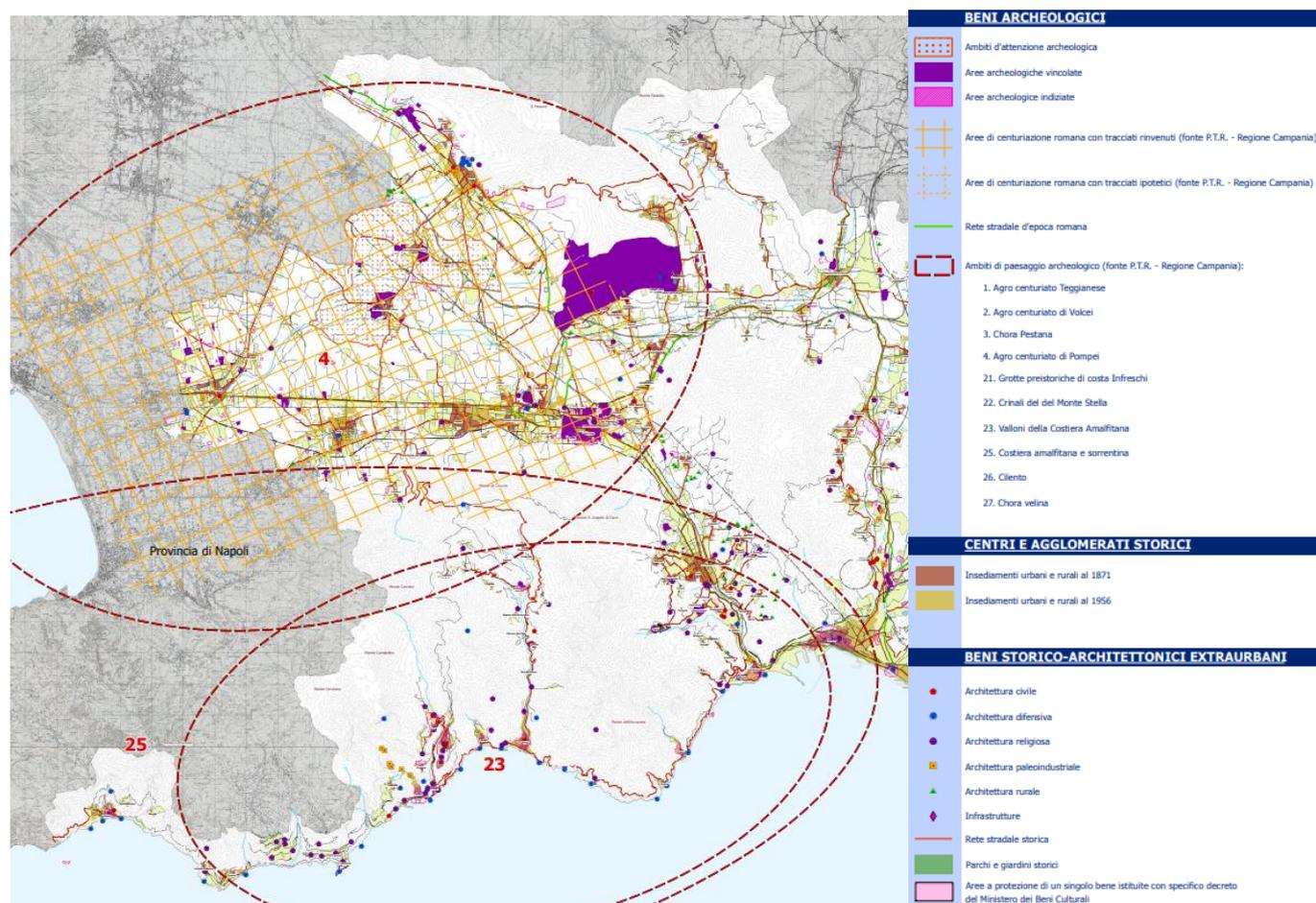


Figura 107 – PTCP: estratto dalla tavola I beni storico-culturali [Fonte: PTCP]

Per quanto riguarda le strutture a servizio dei cittadini, nella Città di Nocera Inferiore è presente un 'importante plesso ospedaliero, punto di riferimento per il territorio dell'Agro Nocerino-Sernese, l'Ospedale Umberto I che conta oltre 300 posti letto in degenza ordinaria e 61 posti letto in Day-hospital (<http://www.abcsalute.it/ospedali/campania/salerno/nocera-inferiore/p-o-umberto-i-872.html>).

Anche da un punto di vista degli istituti scolastici, il Comune detiene un elevato numero di istituti di grado superiore che accolgono studenti provenienti anche da comuni limitrofi.

La seguente figura riporta un estratto della tavola del PTCP delle centralità urbane e del sistema dei servizi.

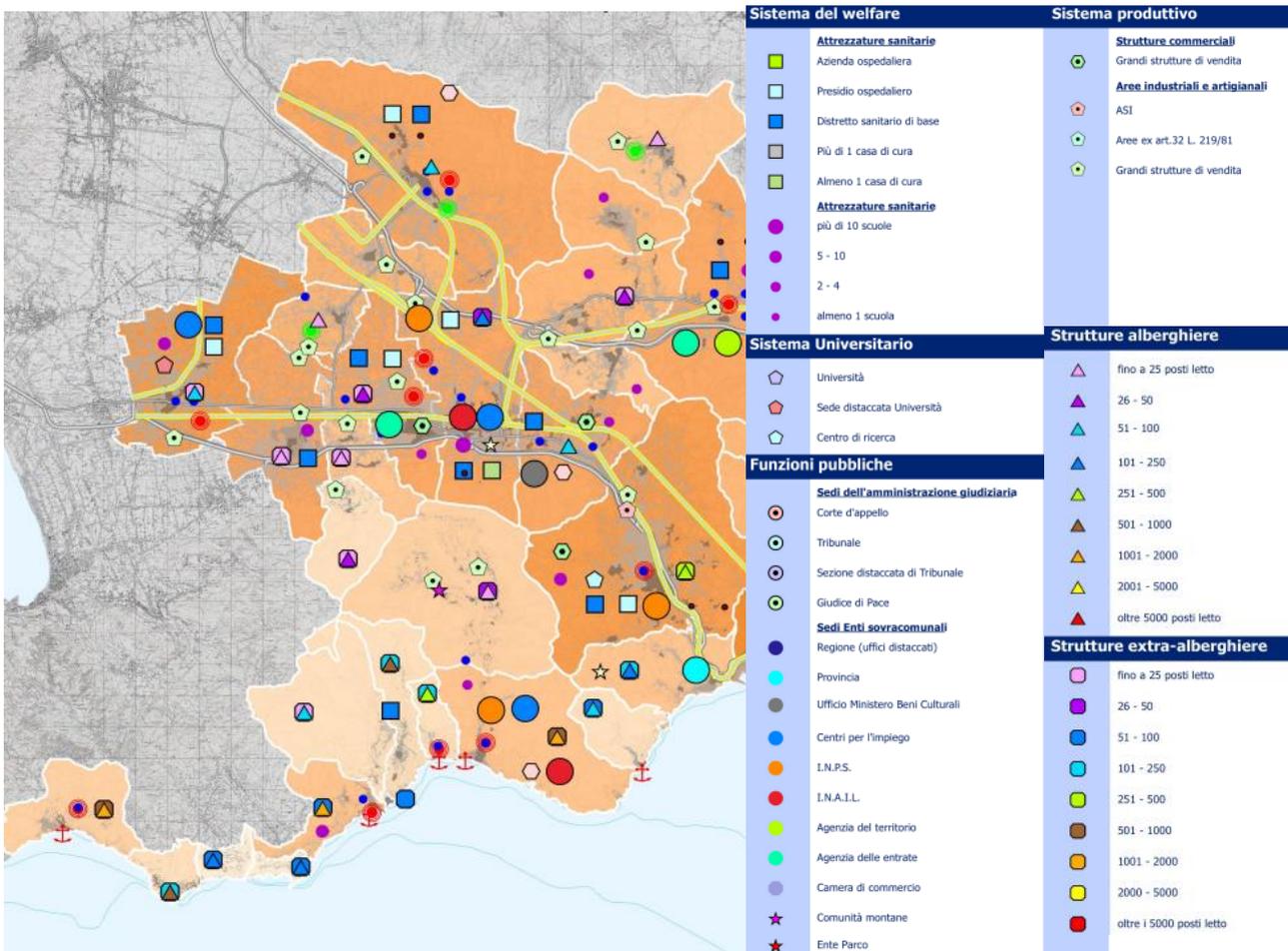


Figura 108 – PTCP: estratto dalla tavola *Centralità urbane e sistema dei servizi* [Fonte: PTCP]

### 3.3 Offerta di reti e servizi di trasporto

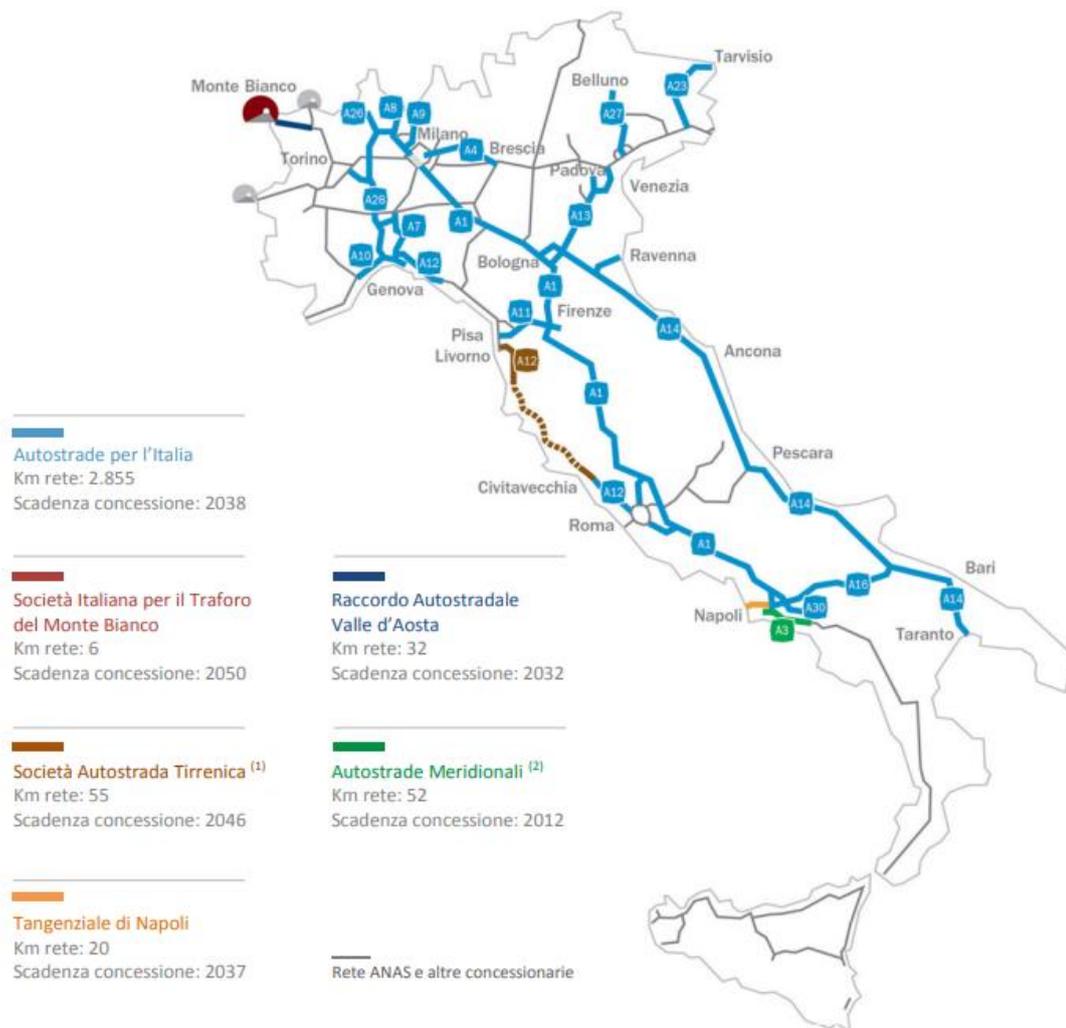
#### 3.3.1 RETE STRADALE ESISTENTE E GERARCHIZZAZIONE

La rete autostradale esistente che serve il territorio della Città di Nocera Inferiore è costituita dai tratti delle autostrade A3 Napoli-Salerno (gestione Autostrade Meridionali S.p.A.), e della A30 che collega Caserta e Salerno (gestione ASPI).

L'Autostrada A3 Napoli-Salerno lambisce la parte sud del territorio correndo parallelamente alla SS18 da est a ovest. Gli svincoli che servono il territorio comunale sono quello di Angri, di Nocera Inferiore, interno al Comune, e Cava de' Tirreni. Lo svincolo di Nocera Inferiore, in particolare è connesso direttamente con la viabilità sovralocale rappresentata dalla SS18 Tirrena Inferiore. L'autostrada A30 Caserta-Salerno corre da est a ovest a nord del centro abitato servendo efficacemente l'area produttiva di Fosso Imperatore. Gli svincoli che servono il territorio comunale sono costituiti da Nocera-Pagani e Castel S. Giorgio, entrambi ricadenti al di fuori del Comune.

Le due strade sovralocali che si connettono agli svincoli della A30 sono la SR266 a ovest e la SP106 a est.

Il sistema delle autostrade A30 Caserta-Salerno e A3 Napoli-Salerno costituisce la rete portante a servizio dell'area Vesuviana rivestendo, inoltre, un ruolo di primaria importanza nell'eventuale necessità di esodo connesso al rischio Vesuvio. Riguardo a ciò, nel 2014 si è arrivati all'individuazione della nuova zona rossa, cioè l'area per cui l'evacuazione preventiva è l'unica misura di salvaguardia della popolazione. La nuova zona rossa comprende i territori di 25 comuni delle province di Napoli e di Salerno, ovvero 7 comuni in più rispetto ai 18 previsti dal Piano nazionale di emergenza del 2001 (<https://www.protezionecivile.gov.it/it/approfondimento/aggiornamento-del-piano-nazionale-di-protezione-civile-il-vesuvio>) tra i quali però non è stata compresa la Città di Nocera Inferiore.



**Figura 109 Rete autostradale e gestori delle tratte [Fonte: Autostrade per l'Italia S.p.A.]**

L'interconnessione tra le due autostrade è garantita, oltre che attraverso la rete viaria interna al comune anche dalla SS268 Strada del Vesuvio, a est del Comune in territorio della Città Metropolitana di Napoli e dall'Autostrada A2 del Mediterraneo, a est, e che rappresenta la continuazione dell'autostrada A3 e del raccordo autostradale RA2 collegando Salerno a Reggio Calabria.

La rete stradale principale a valenza sovracomunale è costituita dalla SS18 Tirrenia Inferiore che collega da est a ovest il Città con i vicini territori della provincia di Salerno e della Città Metropolitana di Napoli. La SS18 rappresenta una delle principali arterie di collegamento costiero del Sud Italia e costeggia la A3 tra Scafati e Salerno e si connette al sistema tangenziale di Salerno a est e a ovest dell'abitato per poi proseguire in direzione sud (da qui la gestione della strada è in capo a ANAS) lungo la costa tirrenica sino a Reggio Calabria.

Lungo il tracciato della SS18 si immette la SR266 Nocerina che corre in direzione nord verso Castel San Giorgio e Mercato San Severino e interscambia con l'Autostrada A30 in corrispondenza dello svincolo di Castel San Giorgio, rappresentando quindi una prima importante arteria di penetrazione per i flussi da e verso la Città di Nocera Inferiore, in generale che si dirigono verso la Penisola Sorrentina-Amalfitana o necessitano di raggiungere la A3.

Parallelamente alla SR266 ma, ad ovest dell'abitato in direzione Sarno, corre la SP6, anch'essa collegata, anche se meno direttamente alla A30 in corrispondenza dello svincolo Nocera-Pagani e che serve l'area produttiva sita in Località Fosso Imperatore.

### **3.3.2 RETI E SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO E NODI DI INTERSCAMBIO**

#### **3.3.2.1 Rete ferroviaria**

La Città di Nocera Inferiore è servita dall'omonima stazione ferroviaria a gestione Rete Ferroviaria Italiana (RFI) situata nel centro cittadino e, più a est, lungo la linea Nocera-Inferiore-Codola-Mercato San Severino, dalla stazione Nocera Inferiore Mercato.

Le linee che transitano nella stazione principale sono le seguenti la Napoli-Salerno, facente parte della rete fondamentale elettrificata e a doppio binario e la Nocera Inferiore-Mercato San Severino che invece è parte della rete complementare RFI e presenta un singolo binario elettrificato tra Nocera Inferiore e Codola per poi proseguire con un sistema non elettrificato sino a Mercato San Severino. Entrambe le linee sono a gestione RFI e presentano uno scartamento standard da 1435mm.

Presso la Stazione di Nocera Inferiore circolano i treni della linea Napoli-Salerno e della Circumsalernitana, entrambi operati da Trenitalia che effettua mediamente 10 treni quasi sempre equamente suddivisi in direzione Napoli e Salerno. I tempi di percorrenza per raggiungere Napoli sono di circa 50 minuti (possono variare in base alla numerosità di fermate intermedie) mentre verso Salerno i tempi di viaggio sono di circa 30 minuti.

Bisogna considerare che tra Nocera Inferiore e le due città di Salerno e Napoli sono disponibili anche i servizi di Busitalia (Gruppo FS) che garantisce un collegamento paragonabile in termini di tempo di viaggio.

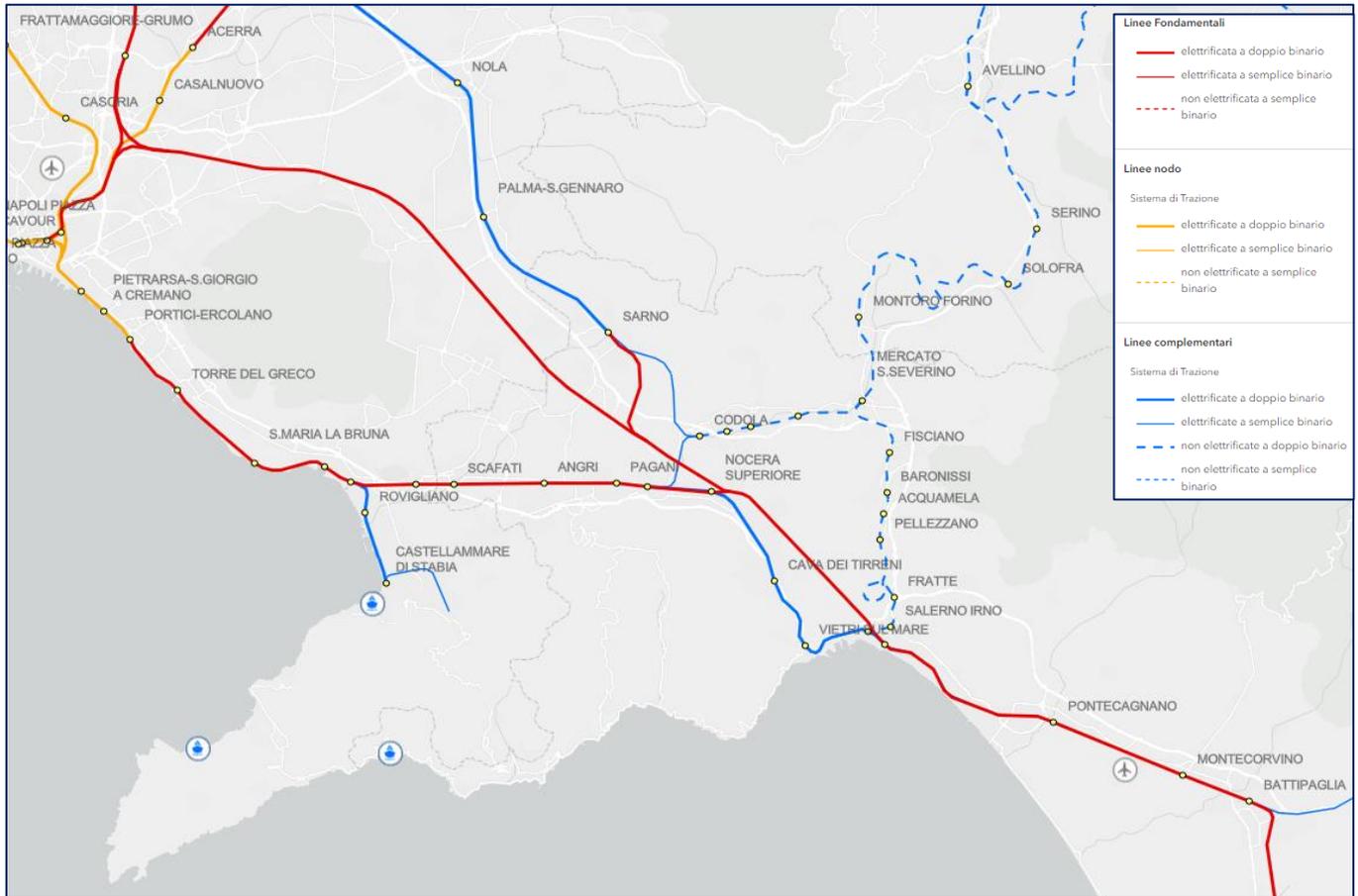


Figura 110 Rete ferroviaria Città Metropolitana di Napoli [Fonte dati: RFI]

### 3.3.2.2 Trasporto pubblico su gomma

Consultando il documento di Piano Direttore della Mobilità regionale e dei connessi Piani Attuativi di settore redatto nel 2016, dall'esame dei contratti di servizio stipulati tra le aziende di trasporto e i vari Enti, i servizi della Provincia di Salerno ammontano complessivamente a poco meno di 16,5 Mln veic km annui (pari al 15% dei servizi regionali). Nel Comune di Salerno si hanno poco meno di 2 Mln veic km annui.

Per quanto riguarda invece il servizio di TPL nel Comune di Nocera Inferiore, come già evidenziato nel precedente documento di Piano Urbano della Mobilità, il servizio ha subito, negli anni, contrazioni dell'offerta, passando dai circa 110.000 chilometri annui sino al 2010 ai circa 60.000 dal 1° ottobre del 2010, a causa di una rimodulazione del servizio. Stando a quanto riportato nel PUM comunale, al 2014 (anno di riferimento del documento di Piano) il servizio era effettuato dalla sola compagnia CSTP con una unica linea (linea 78). Ad oggi, risulta invece Ad oggi CTP non è più affidataria di alcun servizio su gomma per la Regione Campania, a seguito della risoluzione del contratto avvenuta il 28/1/2022 e il servizio urbano ed extraurbano è invece effettuato da BusItalia Campania (controllata del Gruppo Ferrovie dello Stato) attraverso due linee:

1. **Linea: 079 Ascendente SARNO – CODOLA** con un percorso di circa 40 minuti e fermate *Sarno Ferrovia; Provinciale Nocera Sarno; Lavorate San Marino; Nocera Inf. Ferrovia; Nocera Inf. Canale (Poste); Codola Capolinea*
2. **Linea: 080 Ascendente SARNO - S.MARZANO - NOCERA INF. OSPEDALE** con un percorso di circa 50 minuti e fermate *Sarno Ferrovia; San Marzano; Quarto; Filettine; Pagani S. Alfonso; Deposito Pagani Cambio; Nocera Inf. Ferrovia; Nocera Inf. (Cicalesì); Nocera Inf. Canale (Poste); Nocera Inf. Ospedale*

Oltre ai servizi operati da BusItalia Campania, la compagnia SITA Sud effettua un servizio di collegamento con il Comune di Napoli e il Comune di Salerno che transita per il Comune di Nocera Inferiore (linea Salerno – Nocera – Napoli). Inoltre sono attive alcune aziende private che effettuano corse con l'Università Fisciano e Napoli, Roma, Polo ospedaliero di Napoli ecc. (Leonebus).

### 3.3.2.3 Aeroporti

Nella Città di Nocera Inferiore non sono presenti aeroporti. Quelli più vicini sono l'Aeroporto Internazionale di Napoli Capodichino e l'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi, entrambi nel raggio di circa 50 km dal centro di Nocera Inferiore.

Nulla da aggiungere sul conosciuto Aeroporto di Napoli se non la menzione di primo aeroporto italiano con bus elettrici per il trasporto passeggeri su pista e piazzali, grazie ad una partnership tra Gesac ed Handler, le due società che gestiscono i servizi di assistenza a terra per conto delle compagnie aeree.

L'Aeroporto di Salerno (a 21 km a sud della città di Salerno, lungo la SS 18 Tirrena Inferiore, tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano), a partire dall'estate del 2021, è interessato da un forte potenziamento infrastrutturale (prolungamento della pista, potenziamento delle infrastrutture di accesso all'Aeroporto, miglioramento del collegamento con l'Autostrada, prolungamento della metropolitana di Salerno fino all'aeroporto), i cui lavori saranno completati nel 2024.

Parallelamente all'avanzamento dei lavori, sono iniziate tutte le attività di progettazione delle opere sia relative alle ulteriori infrastrutture di volo che ai nuovi terminal destinati ai passeggeri, con l'affidamento della Progettazione della Fase 2 che prevede, tra l'altro, la realizzazione del nuovo Terminal Passeggeri, il secondo allungamento della pista fino a 2.200 metri e le aree di parcheggio e di accessibilità all'aeroporto.

Questo potenziamento porterà sviluppi anche ai collegamenti con Nocera Inferiore che vedrà aumentare l'offerta aerea ad essa collegata.

Per quanto riguarda le avio-elisuperfici in Provincia di Salerno ne possiamo contare 8, di cui 3 raggiungibili in meno di 1h da Nocera Inferiore: Pontecagnano Faiano, Amalfi ed Eboli. Le avio-

elisuperfici restano una risorsa preziosa in caso di emergenza, ma si prestano anche al trasporto passeggeri in particolari condizioni.

### 3.3.3 RETE CICLABILE

Gli itinerari Bicalitalia che potrebbero interessare il territorio in esame sono:

1. **B11 - Ciclovia del Sole**: è l'itinerario principe che in linea di massima deve collegare tutto il paese, isole comprese, con la valenza evocativa di una grande greenway nazionale. È parte di EuroVelo n. 7 itinerario da Capo Nord a Malta.

La definizione del percorso praticabile dopo il ponte di Minturno (LT) è ancora **molto approssimativa e le pianificazioni regionali si limitano alla sola individuazione del corridoio**. La Regione Campania prevede un itinerario prevalentemente **co-stiero**: litorale domizio, Campi Flegrei, Napoli e il Miglio d'Oro, Pompei, Vietri sul Mare, Salerno, Paestum e il Cilento fino a Sapri. In realtà le possibilità di penetrazione di una ciclovia importante in queste zone dipendono dal recupero delle parecchie decine di km dei tratti ferroviari Sicignano - Lagonegro e Lagonegro - Castrovillari - Spezzano Albanese.

2. **Itinerario da Pompei a Salerno**: non definito.



Figura 111 Mappa Ciclovie Bicalitalia – focus, Fonte: Bicalitalia 2019



Figura 112 Mappa cartografica area Pompei-Nocera Inferiore-Salerno

### 3.3.4 SISTEMA DELLA SOSTA E INDICE DI UTILIZZO

Il rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato riportando su planimetrie tutti gli stalli di sosta secondo la reale disposizione su strada e la loro tipologia. Tale rilievo riguarda sia i parcheggi in spazi concentrati che su strada; sono esclusi solo le autorimesse private (garage) e i parcheggi in aree chiuse.

L'area della Città di Nocera Inferiore interessata dal rilievo della sosta, riportata nella seguente planimetria, è stata suddivisa in 20 zone omogenee e per ognuna di esse sono stati conteggiati gli stalli di sosta suddividendoli per tipologia: libera, a pagamento, a tempo (30' – 60'), privata, non regolamentata, per disabili, riservata per carico/scarico o per altre categorie.

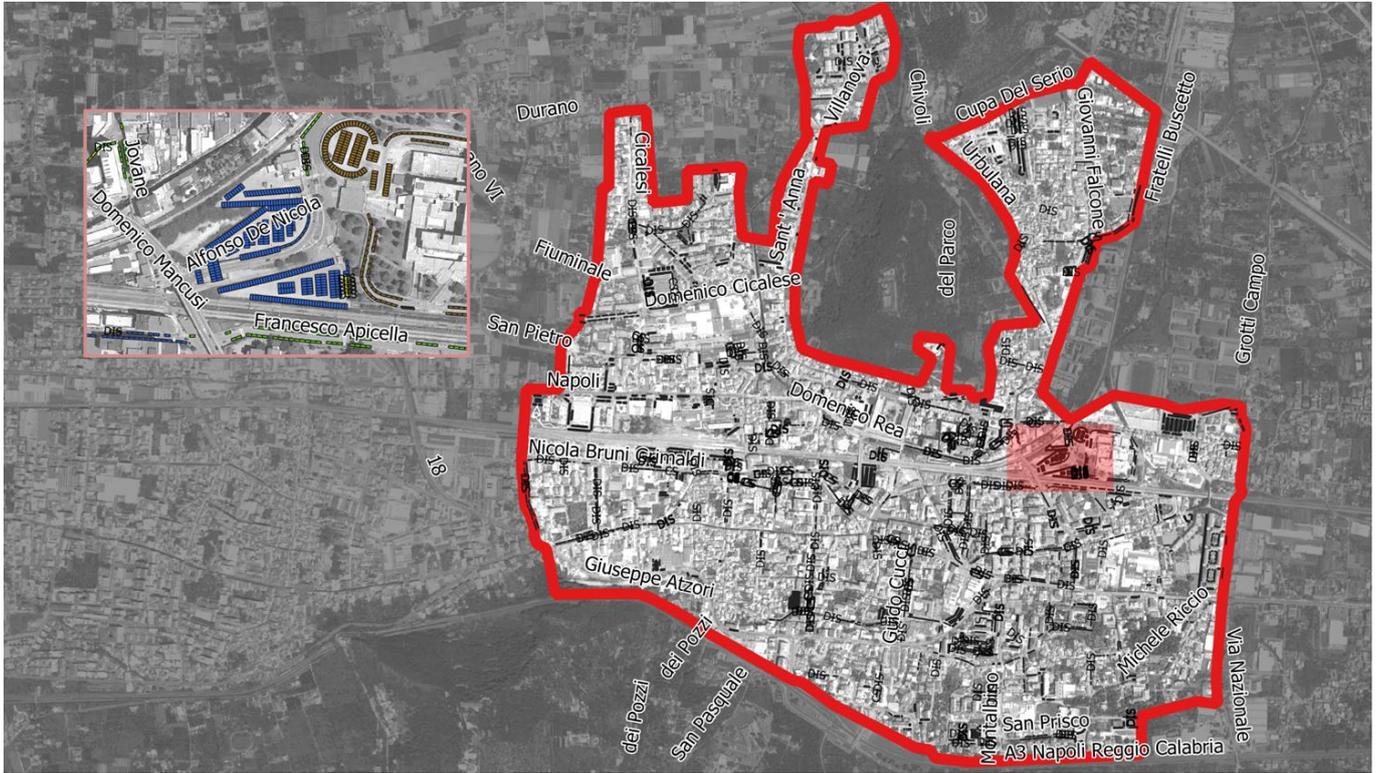


Figura 113 Area interessata dal rilievo della sosta

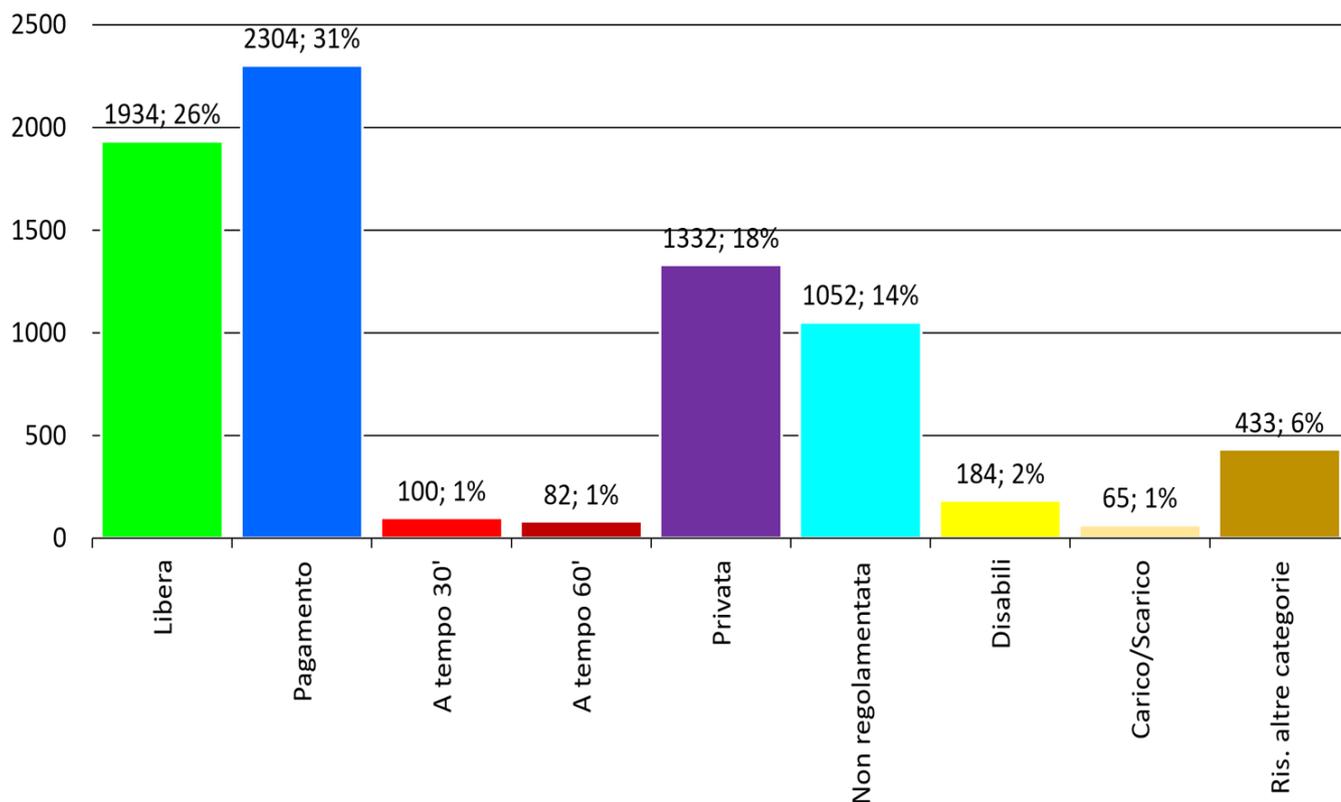
Nell'area indagata sono stati rilevati complessivamente 7'486 stalli per la sosta autoveicolare. La tabella seguente mostra il numero di stalli rilevati per tipologia e per zona di indagine.

Tabella 8 Numero di stalli rilevati per zona e tipologia

| Zona                    | Descrizione    | Libera      | Pagamento   | A tempo 30' | A tempo 60' | Privata     | Non regolamentata | Disabili   | Carico/Scarico | Ris. altre categorie | Totale zona |
|-------------------------|----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|------------|----------------|----------------------|-------------|
| 1                       | A              | 234         | 19          |             | 9           | 14          | 117               | 7          | 5              | 142                  | 547         |
| 2                       | B              | 62          | 117         | 4           |             | 432         | 93                | 13         | 4              | 7                    | 732         |
| 3                       | C              | 74          |             |             |             | 86          | 85                | 1          |                | 2                    | 248         |
| 4                       | D              | 210         | 241         |             | 55          | 168         | 37                | 29         | 10             |                      | 750         |
| 5                       | E              | 202         | 103         | 47          | 14          | 51          | 60                | 15         | 2              | 1                    | 495         |
| 6                       | F              | 316         |             |             |             |             | 57                | 5          |                | 254                  | 632         |
| 7                       | G              | 277         | 116         | 6           |             | 11          | 56                | 17         | 4              | 7                    | 494         |
| 8                       | H              | 53          |             |             |             | 364         | 313               | 13         |                |                      | 743         |
| 9                       | I              | 278         | 10          |             |             | 21          | 194               | 20         | 1              |                      | 524         |
| 10                      | J              | 61          | 50          |             |             | 95          | 1                 | 9          | 7              | 1                    | 224         |
| 11                      | K              | 108         | 188         |             |             | 90          | 37                | 19         | 2              | 10                   | 454         |
| 12                      | L              | 33          | 130         | 9           | 4           |             |                   | 13         | 17             | 1                    | 207         |
| 13                      | PARK BARBARULO |             | 154         |             |             |             |                   |            |                |                      | 154         |
| 14                      | PARK CANALE    |             | 213         |             |             |             |                   |            |                |                      | 213         |
| 15                      | PARK DE NICOLA |             | 365         |             |             |             |                   | 5          |                |                      | 370         |
| 16                      | PARK FUCILARI  |             | 23          |             |             |             |                   | 1          | 2              |                      | 26          |
| 17                      | PARK MATTEOTTI |             | 58          |             |             |             |                   |            |                |                      | 58          |
| 18                      | PARK SARAJEVO  |             | 70          |             |             |             |                   |            |                |                      | 70          |
| 19                      | PARK STAZIONE  |             | 364         |             |             |             |                   | 2          |                | 8                    | 374         |
| 20                      | ZTL            | 26          | 83          | 34          |             |             | 2                 | 15         | 11             |                      | 171         |
| <b>Totale categoria</b> |                | <b>1934</b> | <b>2304</b> | <b>100</b>  | <b>82</b>   | <b>1332</b> | <b>1052</b>       | <b>184</b> | <b>65</b>      | <b>433</b>           | <b>7486</b> |

La percentuale più rilevante riguarda gli stalli a pagamento con il 31% del totale, seguiti da stalli liberi con il 26%. Per quanto riguarda le aree private e i relativi stalli, questi rappresentano il 18% del totale. La sosta non regolamentata occupa invece il 14%, mentre quella riservata (disabili, carico/scarico o altre categorie) arriva al 9%.

### Intera area di Studio



**Figura 114 Numero di stalli rilevati per zona e tipologia (valori assoluti e percentuali)**

L'obiettivo principale del rilievo della domanda di sosta è quello di analizzare gli "equilibri" tra domanda e offerta di sosta. A tale scopo è necessaria la rilevazione dell'effettivo uso dei parcheggi disponibili mediante il metodo del conteggio.

#### **3.3.4.1 Metodo del conteggio**

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il conteggio dei veicoli in sosta effettuato in diversi momenti della giornata.

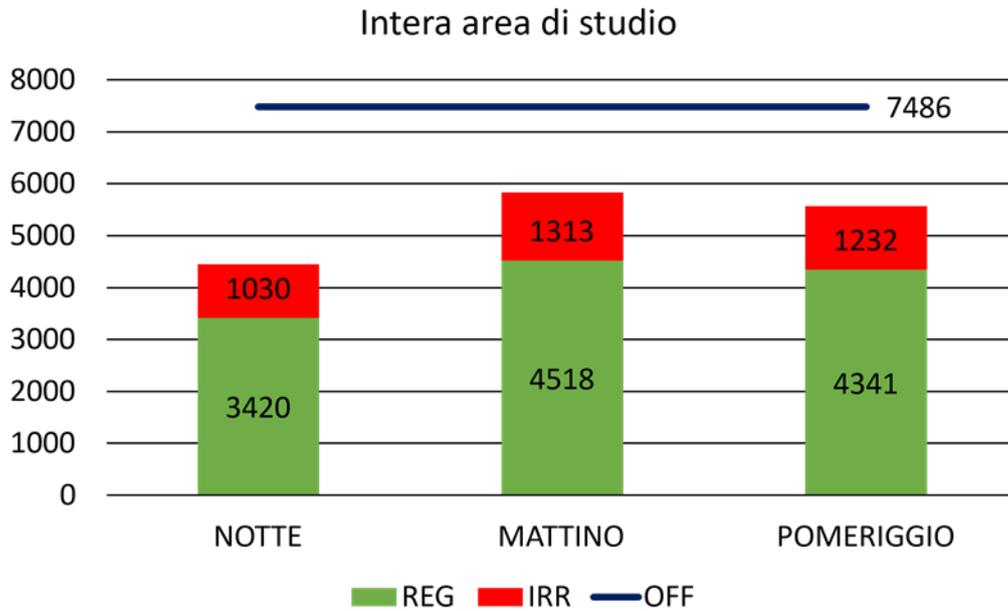
È stata indagata con questa metodologia l'intera area di studio sulla quale sono stati eseguiti 3 passaggi:

1. un passaggio notturno;
2. un passaggio mattutino tra le 09:00 e le 12:00;
3. un passaggio pomeridiano tra le 16:00 e le 19:00.

Il rilievo effettuato con tale metodologia permette di indagare gli equilibri tra domanda e offerta di sosta, espresso anche come grado di saturazione dell'offerta di sosta.

Nel grafico seguente, per l'intera area di studio, si vuole evidenziare l'equilibrio tra la domanda e l'offerta di sosta nelle tre fasce di rilievo (3 passaggi), il numero delle auto in sosta

regolare (verde) e quelle in sosta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta (rappresentata della linea blu orizzontale).



**Figura 115 Equilibrio domanda e offerta di sosta nelle 3 fasce di rilievo**

Analizzando il rapporto tra la domanda e l'offerta di sosta, le seguenti mappe indicano il tasso di occupazione degli stalli per ogni passaggio di rilievo effettuato (notte, mattina e pomeriggio).

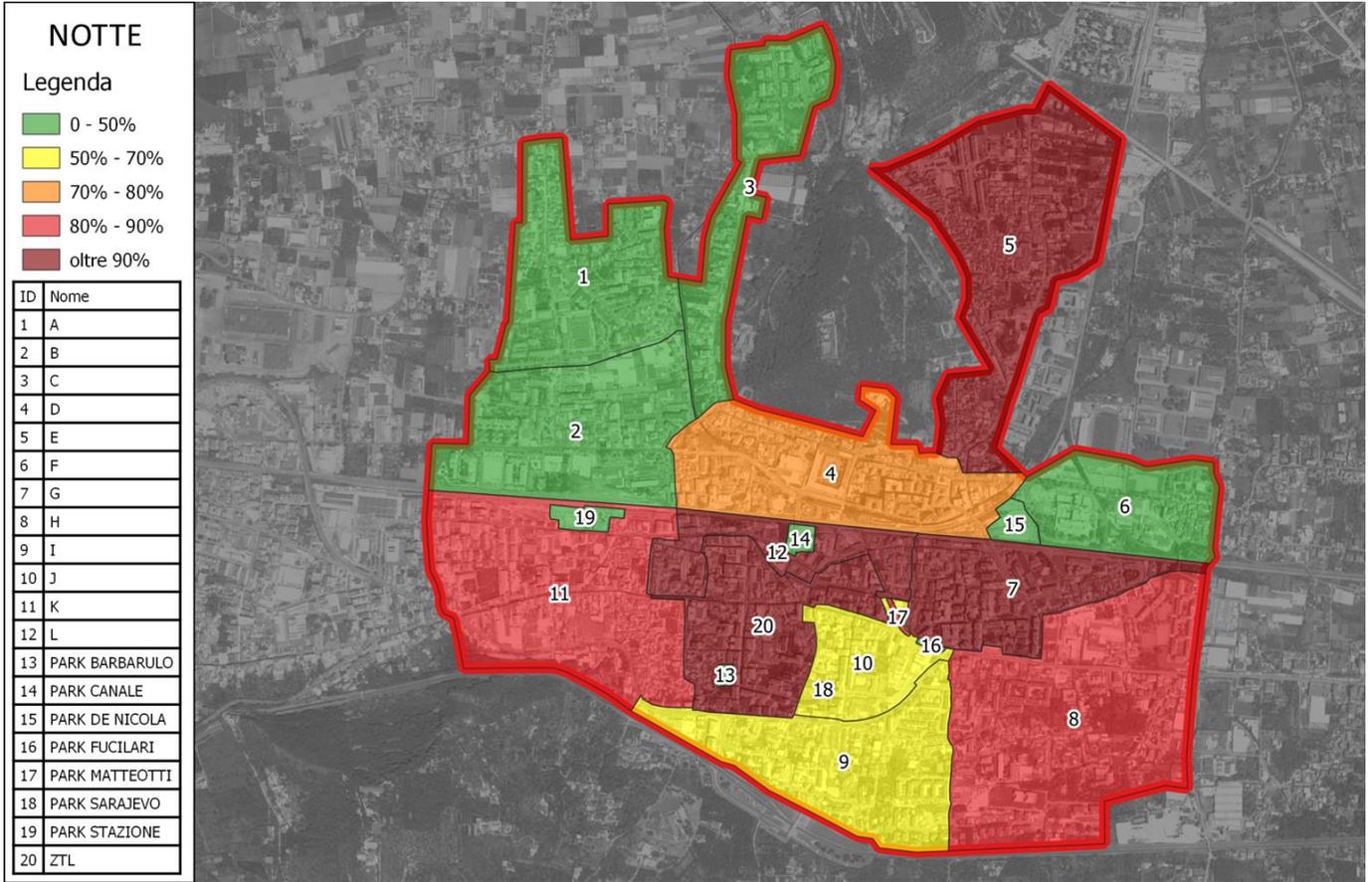


Figura 116 Tasso di occupazione degli stelli – passaggio notturno

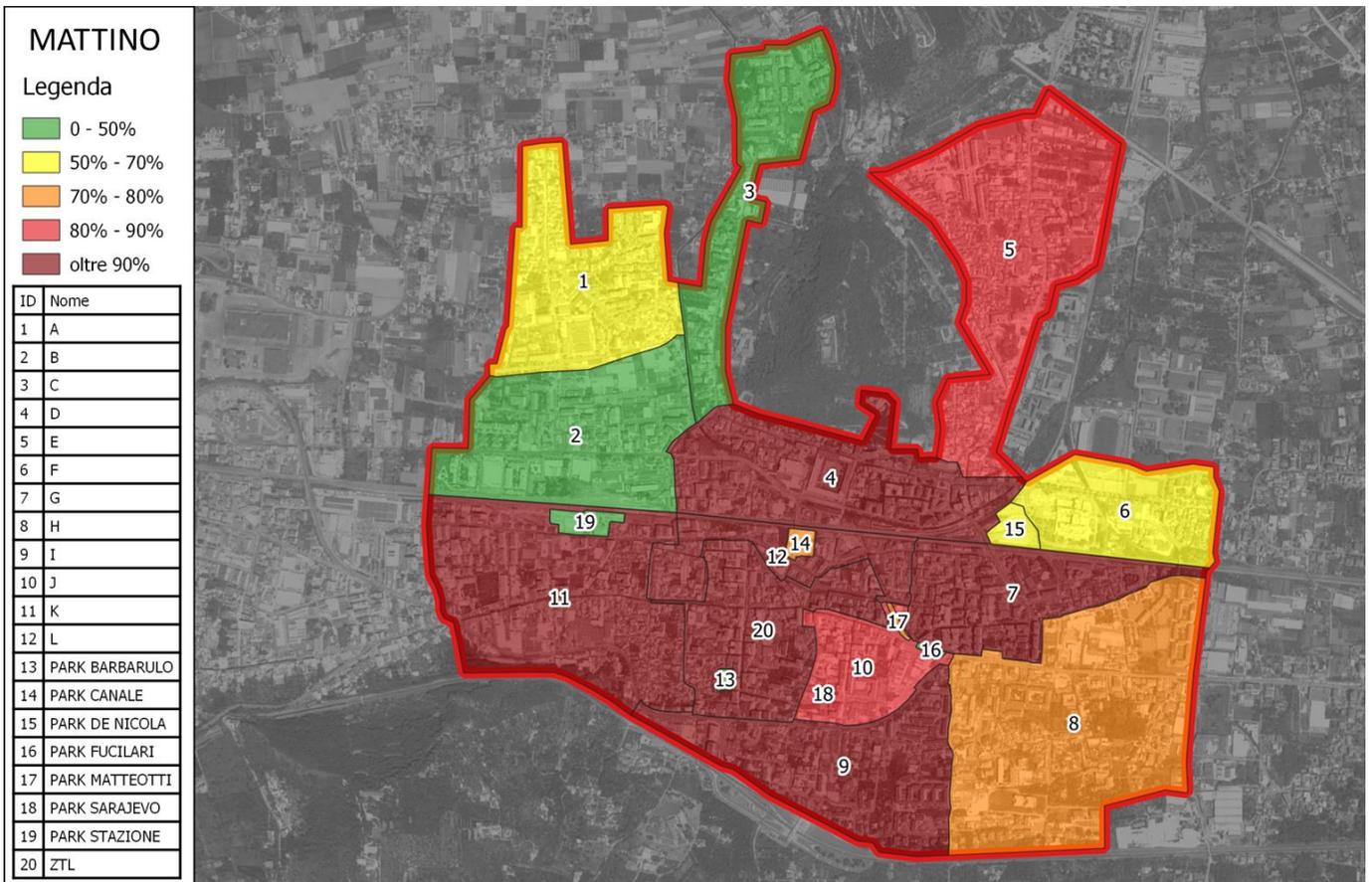
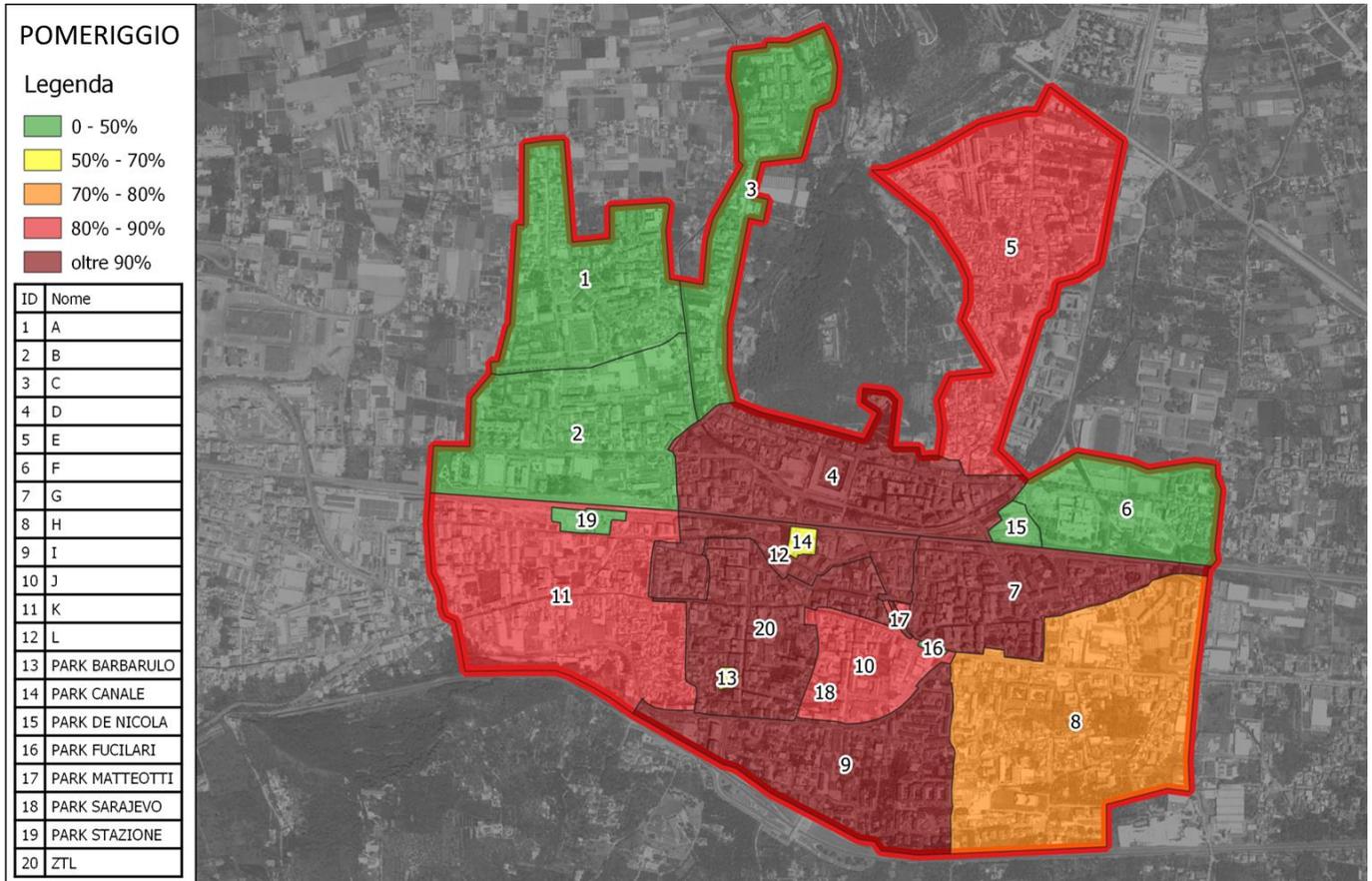


Figura 117 Tasso di occupazione degli stelli – passaggio mattutino



**Figura 118 Tasso di occupazione degli stalli – passaggio pomeridiano**

Le elaborazioni per singola area sono disponibili nel relativo fascicolo allegato.

### 3.3.4.2 Metodo della targa

Le indagini effettuate con questa tecnica prevedono il rilievo dei numeri di targa effettuato in diversi momenti della giornata. Per il rispetto della privacy si rilevano solo gli ultimi 5 lettere/numeri di ogni targa.

Sono state indagate con questa metodologia le seguenti 8 aree di particolare interesse:

- Targa 1: Cicalesì – De Filippo
- Targa 2: Giordano – Libroia – Guerritore
- Targa 3: Barbarulo – Sarajevo
- Targa 4: Amendola – Palma
- Targa 5: Apicella – Siniscalchi
- Targa 6: Falcone – Borsellino
- Targa 7: Castaldo – Pucci
- Targa 8: Roma – Garibaldi

Per ogni area sono stati eseguiti sette passaggi:

- un passaggio notturno;
- tre passaggi mattutini dalle 09:00 alle 12:00;
- tre passaggi pomeridiani dalle 16:00 alle 19:00.

Il rilievo effettuato con tale metodologia consente di determinare l'indice di occupazione e il bilancio domanda-offerta, di ricostruire la domanda distinta in "residenti" e "non residenti" e la domanda di breve e lunga durata per la determinazione del turn-over.

In dettaglio si elencano le analisi effettuate riportando a lato un grafico di esempio.

### Sosta regolare/irregolare

Il grafico ha l'obiettivo di evidenziare gli equilibri tra la domanda e l'offerta di sosta, indica nelle sette fasce di rilievo il numero delle auto in sosta regolare (verde) e quelle in sosta non regolare (rosso) in relazione all'offerta di sosta (rappresentata della linea blu orizzontale).

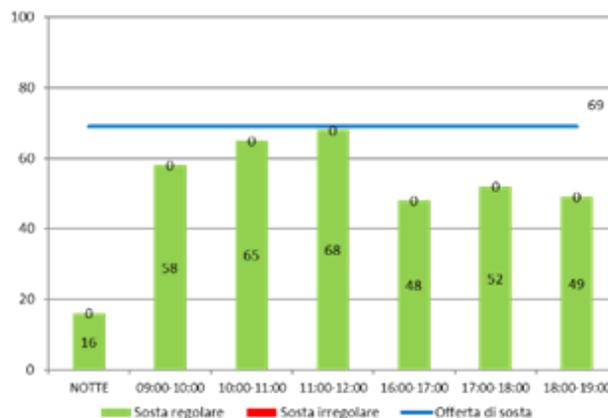


Figura 119 Sosta regolare/irregolare

### Presenti / Arrivi

Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti dalla fascia oraria precedente (in grigio) e i nuovi arrivi (in arancio). La barra orizzontale blu rappresenta l'offerta di sosta nella zona.

Ad esempio nel grafico seguente, la notte sono presenti in sosta 56 veicoli, al primo rilievo mattutino, dalle 9:00 alle 10:00, 22 dei 56 veicoli in sosta la notte sono ancora presenti, mentre sono arrivati nuovi 10 veicoli, e così a seguire.

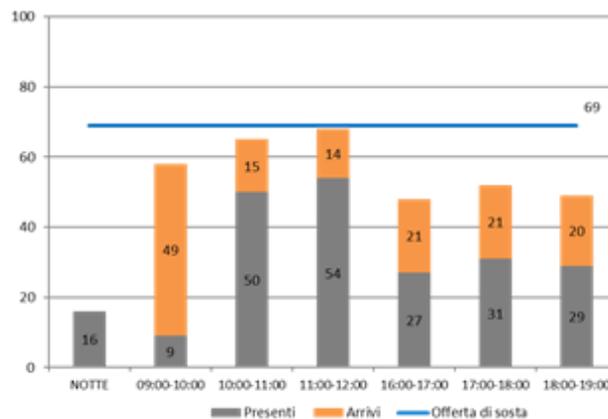
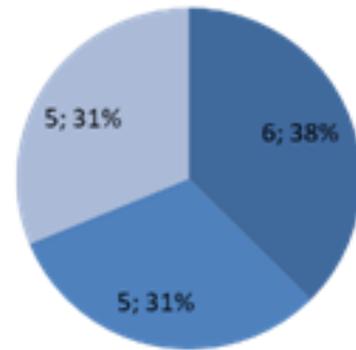


Figura 120 Presenti/arrivi

## Durata della sosta notturna

Il grafico rappresentante la durata della sosta notturna, distinta in tre classi:

- *permanente* (blu scuro) ovvero le auto che sono parcheggiate anche nei rilievi successivi;
- *solo notturna* (blu) ovvero le auto che restano parcheggiate solo la notte;
- *altro* (azzurro) ovvero le auto che oltre alla notte sono state rilevate in almeno un altro intervallo di rilievo.



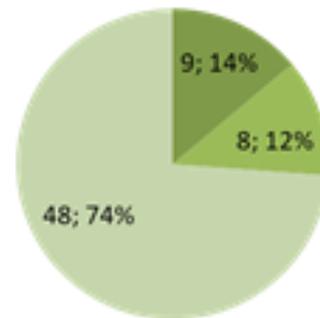
■ Permanente ■ Solo notturna ■ Altro

Figura 121 Durata della sosta notturna

## Durata della sosta diurna

La sosta diurna è distinta in tre classi:

- *residenti* ovvero le auto dei residenti in quella zona;
- *breve non residenti* ovvero le auto dei non residenti rilevate in un solo passaggio quindi sono quelle che effettuano una sosta minore di un'ora;
- *lunga non residenti* ovvero le auto dei non residenti in sosta per almeno due passaggi consecutivi.



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

Figura 122 Durata della sosta diurna

## Distribuzione oraria della domanda di sosta

Per ogni fascia oraria, il grafico riporta i veicoli presenti classificandoli per ora di primo arrivo. Il grafico della distribuzione permette di tracciare la permanenza delle auto in sosta durante i sette passaggi di rilievo.

Ad esempio nel grafico seguente, in blu sono evidenziati i presenti rilevati per la prima volta durante la fascia notturna, in verde chiaro quanti arrivati tra le 09:00 e le 10:00 e così a seguire.

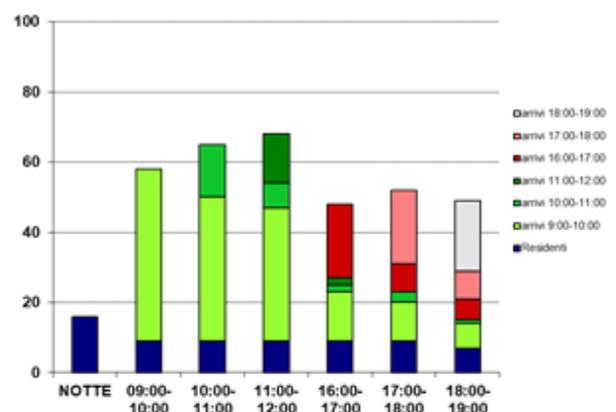


Figura 123 Distribuzione oraria domanda di sosta

### Sosta residenti/non residenti

Il grafico per i sette intervalli di riferimento, evidenzia il numero di auto in sosta dei non residenti (blu) e quelle dei residenti (azzurro), ed ha la finalità di evidenziare la turnazione all'interno dei posti auto. Vengono considerati residenti quei veicoli che risultano avere questa autorizzazione o sono in sosta durante il periodo di rilievo notturno (05:00 – 06:00).

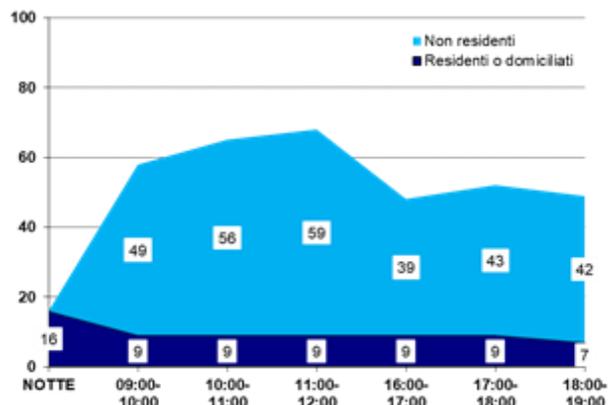


Figura 124 Sosta residenti/non residenti

A titolo esemplificativo si riportano le analisi condotte sulla prima zona Cicalesì – De Filippo. Tutte le altre sono disponibili nel relativo fascicolo allegato.

### TARGA: 1

#### Legenda

- Libera
- Pagamento
- Disco orario 30min
- Disco orario 60min
- Privata
- Non regolamentata
- Riservata Disabili
- Carico-Scarico
- Riservata altre categorie
- Riservata motorini



Figura 125 Targa 1: Mappa dell'area indagata e localizzazione stalli

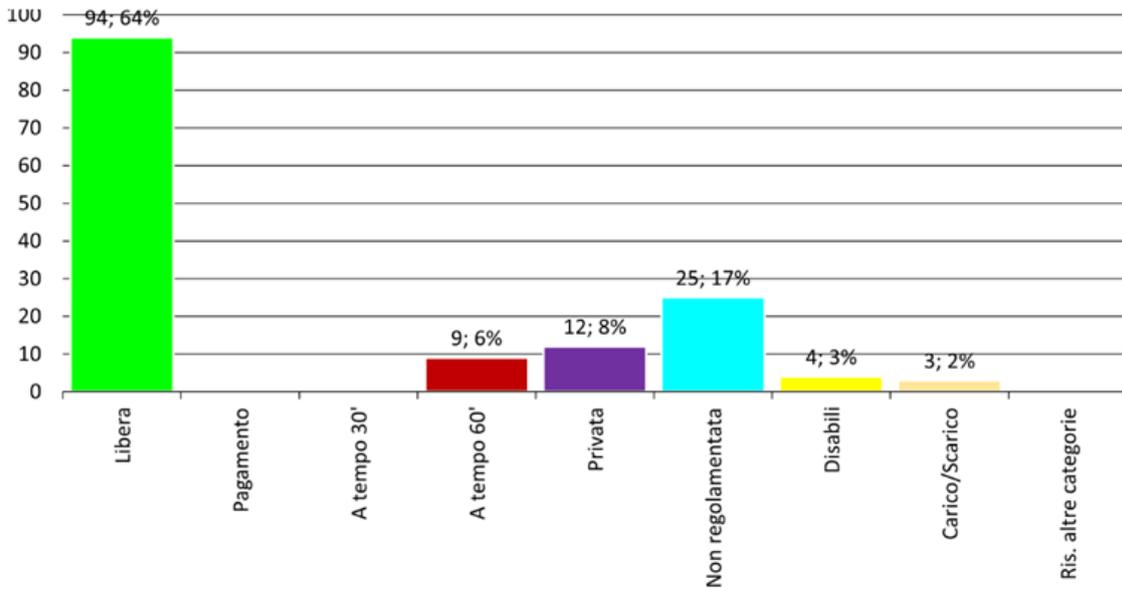


Figura 126 Targa 1: Numero di stalli di sosta disponibili per tipologia (valori assoluti e percentuali)

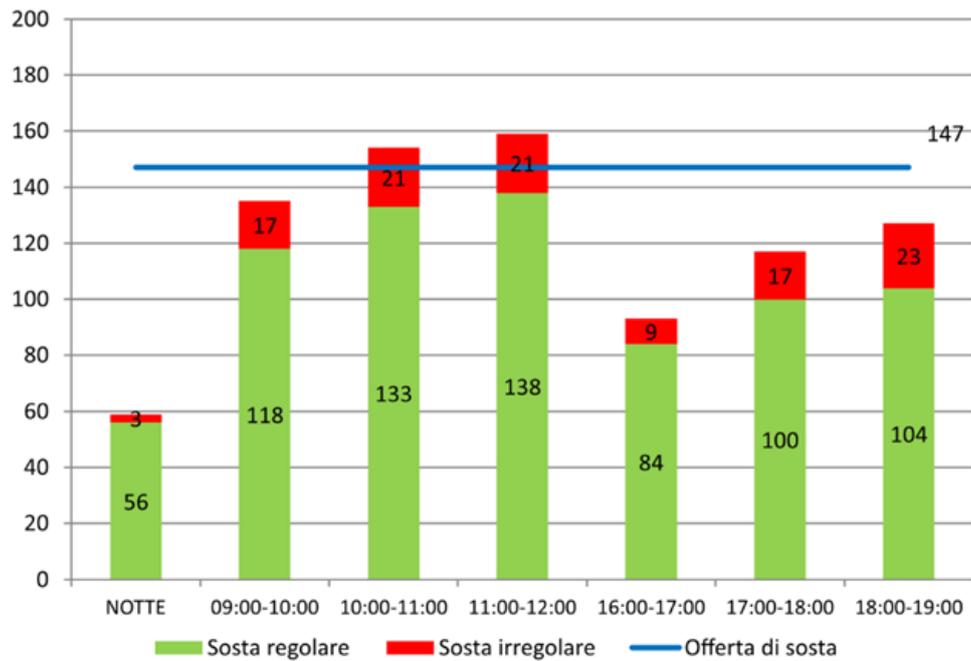


Figura 127 Targa 1: Sosta regolare o irregolare, per passaggio

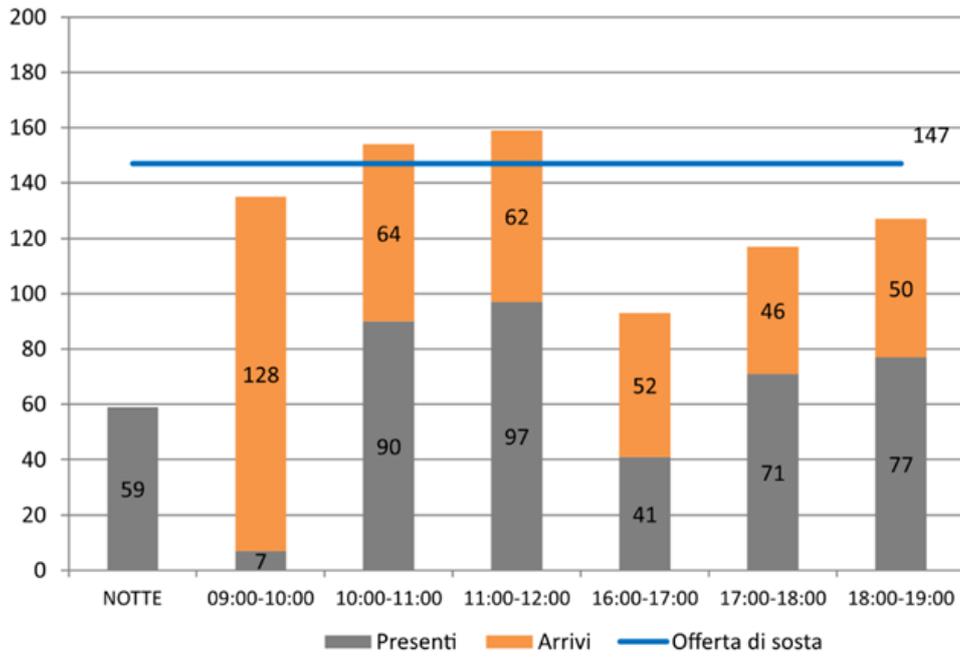


Figura 128 Targa 1: Presenti e arrivi, per passaggio

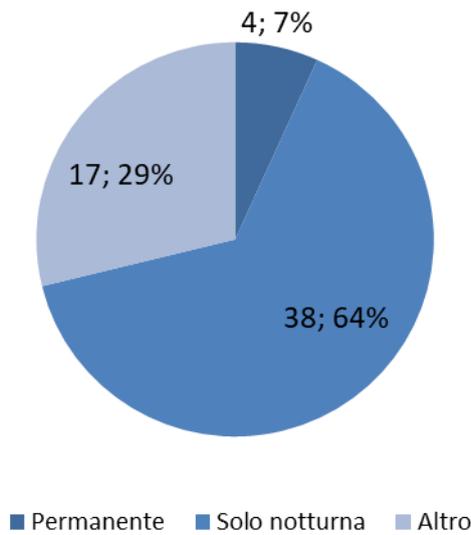
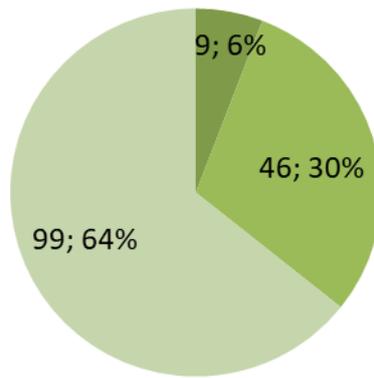
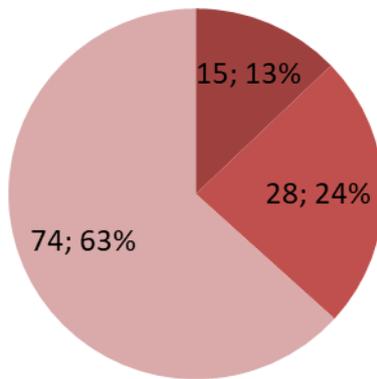


Figura 129 Targa 1: Durata della sosta notturna



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

**Figura 130 Targa 1: Durata della sosta mattutina (10:00-11:00)**



■ Residenti ■ Breve non residenti ■ Lunga non residenti

**Figura 131 Targa 1: Durata della sosta pomeridiana (17:00-18:00)**

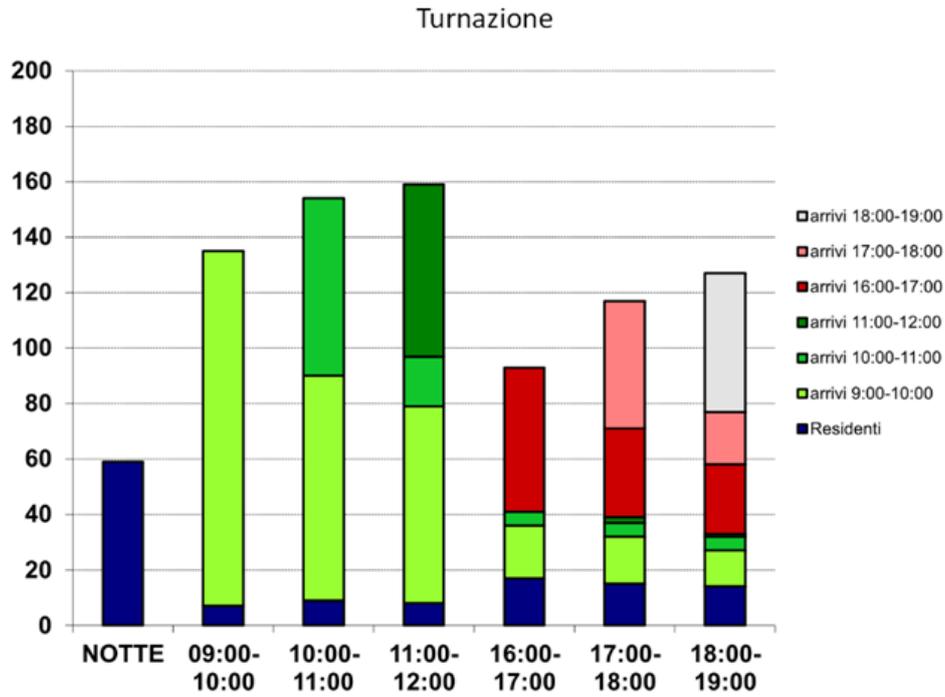


Figura 132 Targa 1: Distribuzione oraria della domanda di sosta, per passaggio

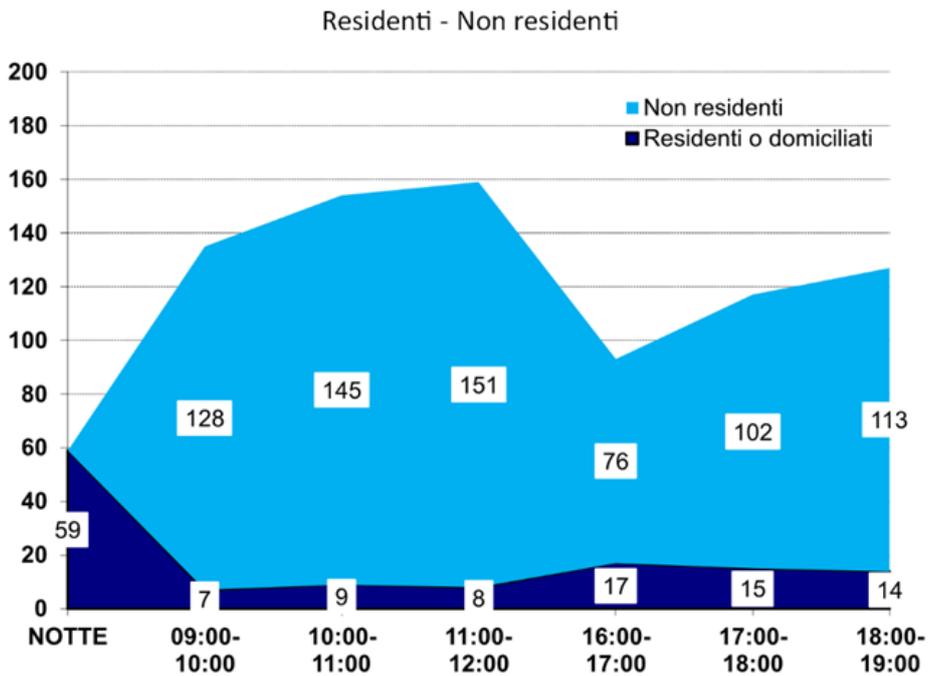


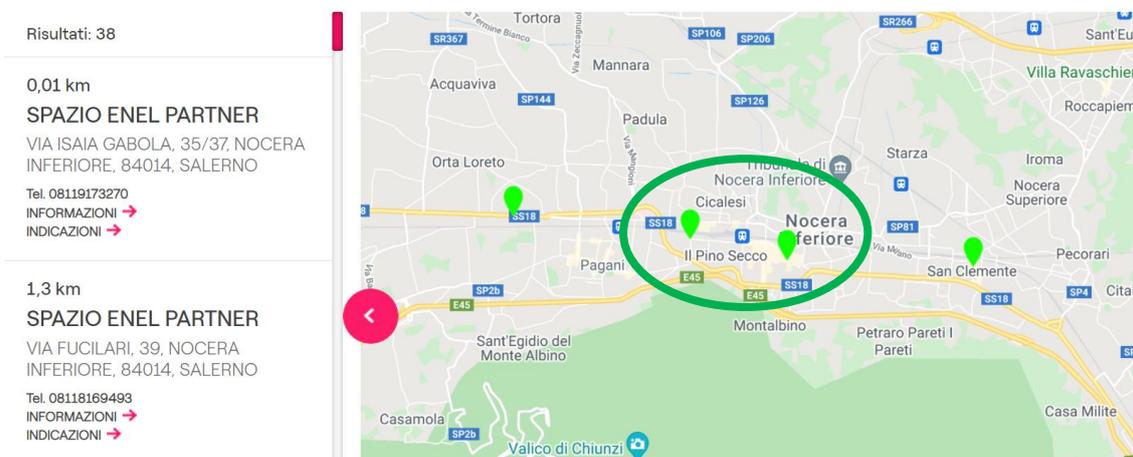
Figura 133 Targa 1: Sosta residenti e non residenti, per passaggio

### 3.3.5 PUNTI DI RICARICA PER AUTO ELETTRICHE

Nel presente paragrafo si riporta la ricognizione dei posti adibiti alla ricarica delle auto elettriche presenti nella Città di Nocera Inferiore. Sono state individuati 2 punti di ricarica.

| id | Via                                | Gestore                                   |
|----|------------------------------------|---|
| 1  | Via Isaia Gabola, Nocera Inferiore | Spazio Enel Partner<br>(Icaro System srl) |
| 2  | Via Fucilari, Nocera Inferiore     | Spazio Enel Partner<br>(Icaro System srl) |

**Figura 134 Elenco colonnine di ricarica**



**Figura 135 Localizzazione colonnine di ricarica**

La fonte utilizzata per la localizzazione dei punti di ricarica è stata:

<https://www.enel.it/spazio-enel/salerno/icaro-systems-srl/4291/>

## 3.4 Domanda di mobilità

### 3.4.1 ZONIZZAZIONE

La zonizzazione si basa nella partizione del territorio comunale in 35 zone interne e nell'individuazione di 15 zone cordonali, per spostamenti di scambio o di attraversamento.

Dal punto di vista modellistico, oltre alle zone, vanno definite anche le connessioni che permettono la rappresentazione puntuale sulla rete dell'inizio e della fine degli spostamenti. Per una rappresentazione più dettagliata è stata introdotta la zonizzazione a due livelli, macro e micro, in cui gli spostamenti sono definiti mediante matrici orarie/giornaliere su base macro (35+15 zone) e la ripartizione degli originati/destinati tra le diverse connessioni di ogni singola zona sulla base del peso specifico per ciascun intervallo di assegnazione delle diverse microzone (coincidenti con le sezioni di censimento ISTAT) all'interno di ciascuna zona: in totale 271 microzone per 35 zone interne, mediamente 8 microzone per zona. Le 15 zone cordonali sono state definite in base alle direttrici stradali che intersecano il confine comunale e costituiscono una partizione della fascia territoriale perimetrale al territorio comunale della Città di Nocera Inferiore di ampiezza 2,5 chilometri, funzionale alla modalità di registrazione dei dati FCD da parte dei diversi provider. Trattamento specifico è stato riservato per i due assi autostradali per i quali sono stati individuate 4

zone cordonali, 2 (ovest ed est) per ciascuna autostrada, come corridoi di ampiezza 25 metri dagli assi stradali principali e delle eventuali rampe di svincoli presenti.

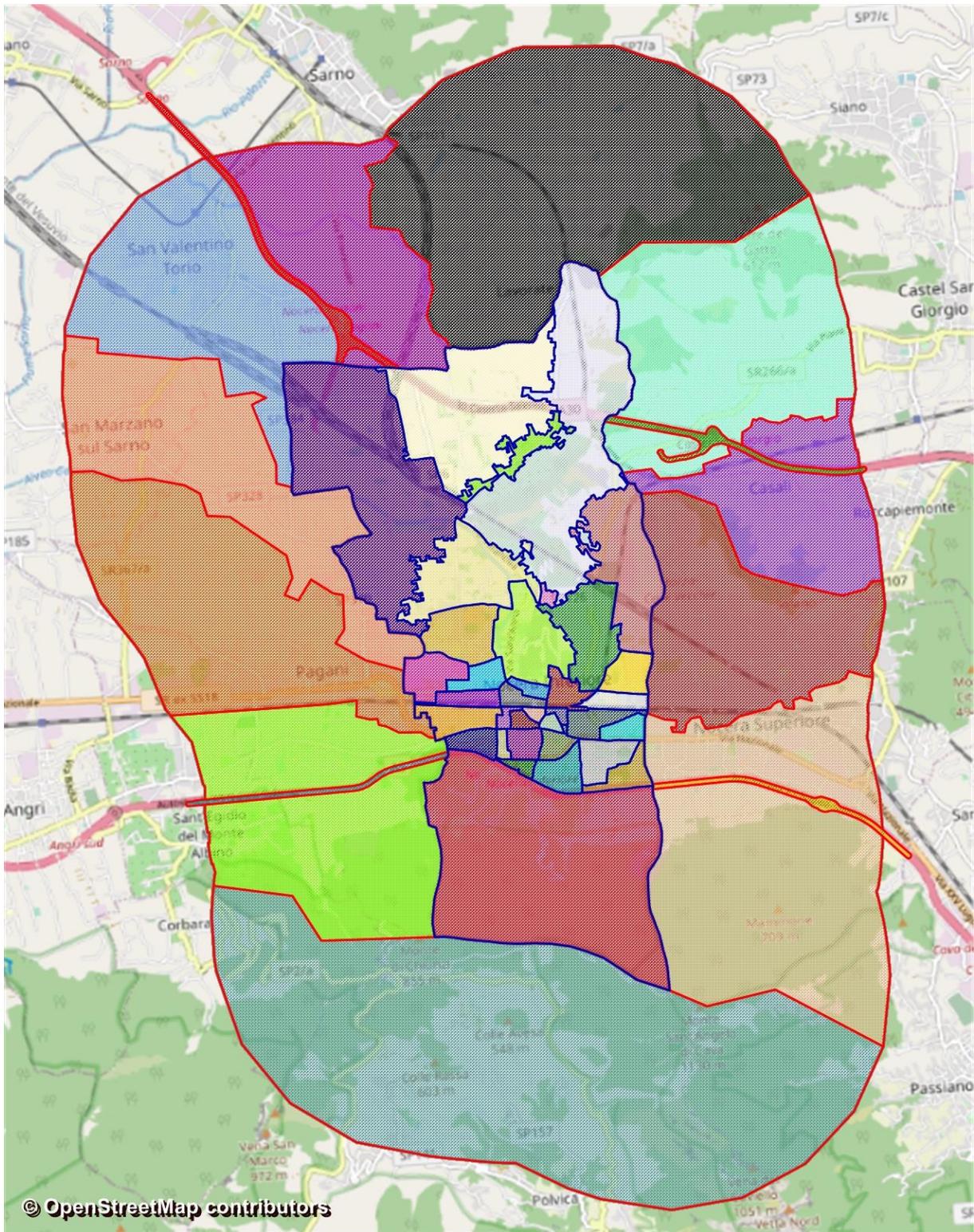


Figura 136 Zonizzazione del Comune di Nocera Inferiore per la modellazione della domanda di mobilità

### 3.4.2 INDAGINI E RILIEVI SUI FLUSSI

Sono state effettuate le seguenti campagne di indagini.

| Indagini   | Metodo proposto  | Quantificazione indagini effettuate nell'area studio  |
|--|--|---|
| <p><b>Conteggi veicolari su sezioni correnti</b></p> | <p>Sistema di rilievo a tecnologia video a decodifica automatica delle immagini.</p> | <p>Rilievo dei flussi veicolari su 26 sezioni correnti di cui 20 bidirezionali e 6 monodirezionali, per 13 ore consecutive dalle ore 7:00 alle ore 20.00 di una giornata media feriale nel periodo scolastico.<br/>Il periodo di rilievo è ricaduto nel mese di aprile 2021 nelle giornate tra il 28 e il 30.</p>                                     |
| <p><b>Rilievo alle intersezioni</b></p>              | <p>Sistema di rilievo a tecnologia video a decodifica automatica delle immagini.</p> | <p>Rilievo delle manovre di svolta e dei flussi ciclo-pedonali sugli attraversamenti di 21 intersezioni nell'ora di punta del mattino, di mezzodi e del pomeriggio, identificate attraverso l'analisi dei flussi veicolari sulle sezioni correnti.<br/>Il periodo di rilievo è ricaduto nel mese di aprile 2021 nelle giornate tra il 28 e il 30.</p> |

### 3.4.2.1 Conteggi veicolari su sezioni correnti

I rilievi hanno riguardato 26 sezioni correnti di cui 20 bidirezionali e 6 monodirezionali, per 13 ore consecutive dalle ore 7:00 alle ore 20:00 di una giornata media feriale nel periodo scolastico. Il periodo di rilievo è ricaduto nel mese di aprile 2021 nelle giornate tra il 28 e il 30.

I rilievi sono stati effettuati con il sistema di acquisizione video e decodifica automatica delle immagini mod. MIOVISION.



Figura 137 Sistema di acquisizione video e decodifica automatica delle immagini mod. MIOVISION

La seguente figura mostra la localizzazione delle sezioni rilevate. Per quanto riguarda il riquadro in rosa, vista la densità dei rilievi, si riporta una planimetria di dettaglio per una migliore comprensione.

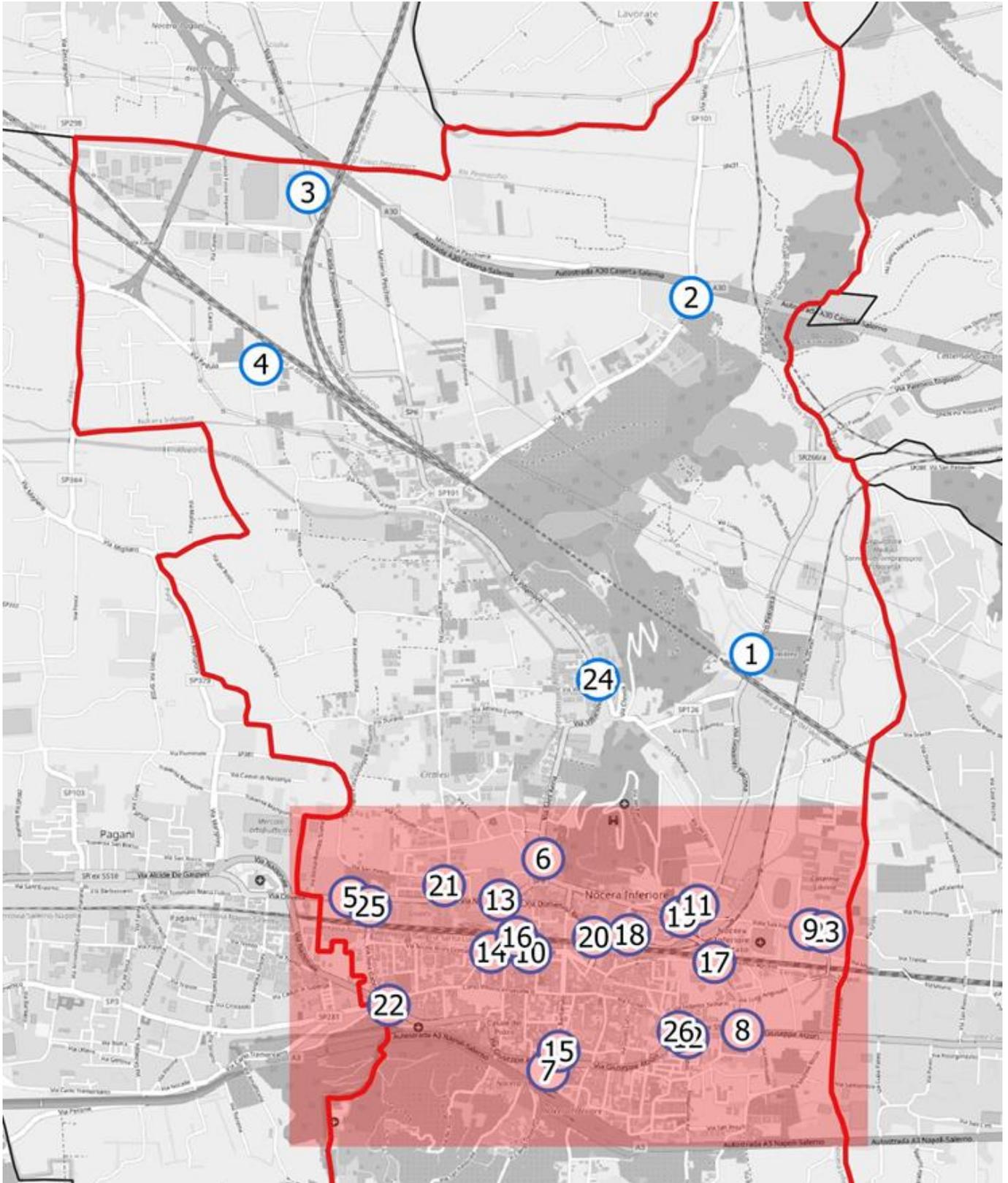


Figura 138 Localizzazione sezioni di rilievo

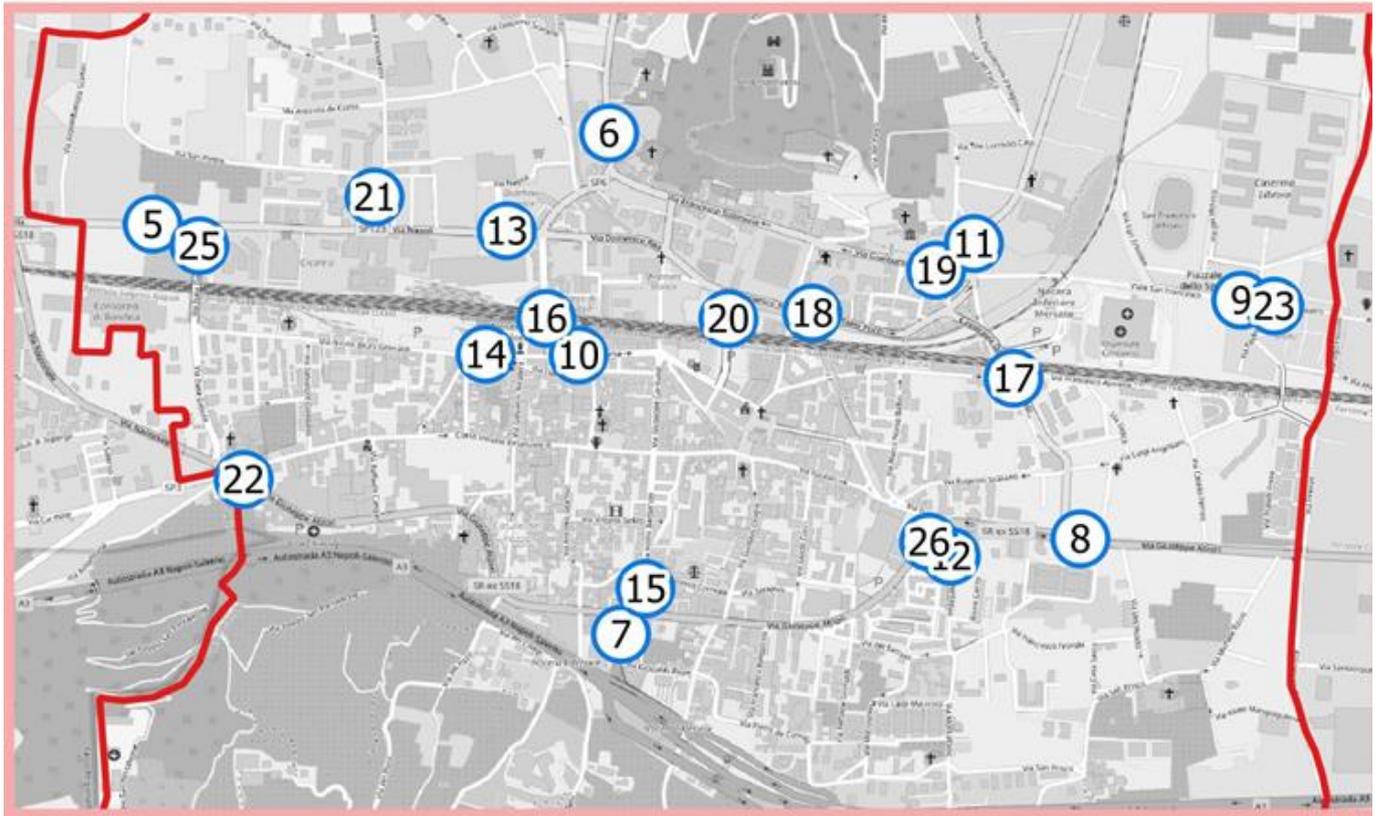


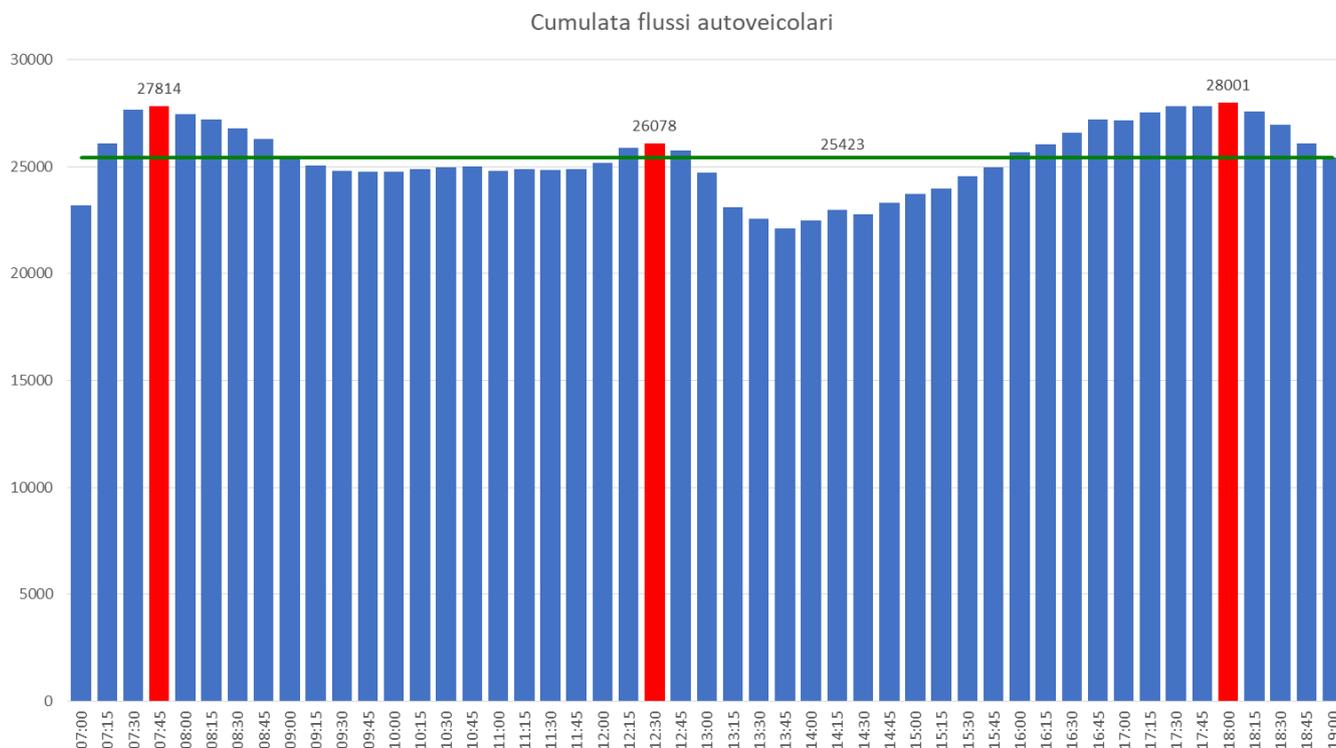
Figura 139 Localizzazione sezioni di rilievo - dettaglio

Tabella 9 Anagrafica sezioni correnti con distinzione dei sensi di marcia

| Sezione | Strada                          | Da                              | A                               | Data Rilievo |
|---------|---------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|--------------|
| 01A     | SR266/a Via Francesco Petrarca  | A30                             | Via Cupa del Serio              | 28/04/2021   |
| 01B     | SR266/a Via Francesco Petrarca  | Via Cupa del Serio              | A30                             | 28/04/2021   |
| 02A     | Via Fiano                       | A30                             | SP101                           | 28/04/2021   |
| 02B     | Via Fiano                       | SP101                           | A30                             | 28/04/2021   |
| 03A     | Strada Provinciale Nocera Sarno | Via Carrara Masseria Peschiera  | Provinciale Nocera-Sarno        | 30/04/2021   |
| 03B     | Strada Provinciale Nocera Sarno | Provinciale Nocera-Sarno        | Via Carrara Masseria Peschiera  | 30/04/2021   |
| 04A     | Via Padula                      | Via Caiano                      | Strada Provinciale Nocera-Sarno | 30/04/2021   |
| 04B     | Via Padula                      | Strada Provinciale Nocera-Sarno | Via Caiano                      | 30/04/2021   |
| 05A     | Via Napoli                      | Confine Comunale Pagani         | Via Gabola                      | 28/04/2021   |
| 05B     | Via Napoli                      | Via Gabola                      | Confine Comunale Pagani         | 28/04/2021   |
| 06A     | Via Sant'Anna                   | Via Anna Calenda dei Tavani     | Via Francesco Solimena          | 29/04/2021   |
| 06B     | Via Sant'Anna                   | Via Francesco Solimena          | Via Anna Calenda dei Tavani     | 29/04/2021   |
| 07A     | Innesto A3                      | A3                              | Via Atzori                      | 28/04/2021   |
| 07B     | Innesto A3                      | Via Atzori                      | A3                              | 28/04/2021   |
| 08A     | Via Atzori                      | Via Vescovado                   | Via Famiglia Pietro Lamberti    | 28/04/2021   |
| 08B     | Via Atzori                      | Via Famiglia Pietro Lamberti    | Via Vescovado                   | 28/04/2021   |
| 09A     | Viale San Francesco             | Via Paolo Giovio                | Via Filomena Giovanna Genovese  | 28/04/2021   |
| 09B     | Viale San Francesco             | Via Filomena Giovanna Genovese  | Via Paolo Giovio                | 28/04/2021   |
| 10A     | Via Roma                        | Via Astuti                      | Via Papa Giovanni XXIII         | 30/04/2021   |
| 11A     | Via Federico Riccio             | Via Vincenzo Calenda            | Via Gennaro Orlando             | 29/04/2021   |
| 11B     | Via Federico Riccio             | Via Gennaro Orlando             | Via Vincenzo Calenda            | 29/04/2021   |
| 12A     | Via Pentapoli                   | Via Francesco Fronda            | Via Atzori                      | 28/04/2021   |
| 12B     | Via Pentapoli                   | Via Atzori                      | Via Francesco Fronda            | 28/04/2021   |
| 13A     | Via Napoli                      | Via Elia di Florio              | Via Eduardo Astuti              | 29/04/2021   |
| 13B     | Via Napoli                      | Via Eduardo Astuti              | Via Elia di Florio              | 29/04/2021   |
| 14A     | Via Nicola Bruni Grimaldi       | Via Carmine Buonoscontro        | Via Giovanni Nicotera           | 30/04/2021   |
| 14B     | Via Nicola Bruni Grimaldi       | Via Giovanni Nicotera           | Via Carmine Buonoscontro        | 30/04/2021   |
| 15A     | Via Attilio Barbarulo           | Via Giuseppe Marrazzo           | Via Atzori                      | 28/04/2021   |
| 15B     | Via Attilio Barbarulo           | Via Atzori                      | Via Giuseppe Marrazzo           | 28/04/2021   |
| 16A     | Via Edoardo Astuti              | Via Domenico Rea                | Via Roma                        | 30/04/2021   |
| 17A     | Cavalcavia Domenico Mancusi     | Via Atzori                      | Ingresso Ospedale               | 29/04/2021   |
| 17B     | Cavalcavia Domenico Mancusi     | Ingresso Ospedale               | Via Atzori                      | 29/04/2021   |
| 18A     | Via Raffaele Pucci              | Via Aurelio Bosco Lucarelli     | Via Gaetano Supino              | 29/04/2021   |
| 19A     | Via Gianbattista Castaldo       | Via Carmelo Ventre              | Via Guglielmo Marconi           | 29/04/2021   |
| 20A     | Cavalcavia Dodecapoli Etrusca   | Via Giacomo Canale              | Via Domenico Rea                | 29/04/2021   |
| 21A     | Via Salvatore d'Alessandro      | Via San Pietro                  | Via Napoli                      | 30/04/2021   |
| 21B     | Via Salvatore d'Alessandro      | Via Napoli                      | Via San Pietro                  | 30/04/2021   |
| 22A     | Via Giuseppe Atzori             | Via Raffaele Libriola           | Via Canger                      | 28/04/2021   |
| 22B     | Via Giuseppe Atzori             | Via Canger                      | Via Raffaele Libriola           | 28/04/2021   |
| 23A     | Via Anfiteatro                  | Via Ugo de Pagani               | Via Paolo Giovio                | 28/04/2021   |
| 24A     | Via Villanova                   | Via Fiano                       | Via Chivoli                     | 30/04/2021   |
| 24B     | Via Villanova                   | Via Chivoli                     | Via Fiano                       | 30/04/2021   |
| 25A     | Via Gabola                      | Via Nicola Bruni Grimaldi       | Via Napoli                      | 28/04/2021   |
| 25B     | Via Gabola                      | Via Napoli                      | Via Nicola Bruni Grimaldi       | 28/04/2021   |
| 26A     | Via Giuseppe Atzori             | Via Guido Cucci                 | Via Pentapoli                   | 28/04/2021   |
| 26B     | Via Giuseppe Atzori             | Via Pentapoli                   | Via Guido Cucci                 | 28/04/2021   |

Dalla cumulata dei flussi autoveicolari rilevati si ricavano le seguenti ore di punta:

- Ora di punta del mattino 7:45 – 8:45
- Ora di punta del mezzodì 12:30 – 13:30
- Ora di punta del pomeriggio 18:00 – 19:00



**Figura 140 Sezioni correnti – Cumulata flussi autoveicolari e ore di punta**

Sulla totalità delle sezioni conteggiate, si rileva circa l'89% di veicoli leggeri (distinti in 295'721 autovetture e in 20'262 commerciali leggeri). I mezzi pesanti, isolati o combinati, rappresentano solo il 3% del totale con 10'254 veicoli. Da rilevare l'alta incidenza di veicoli motorizzati a due ruote che rappresentano quasi il 6% del totale. Infine sono state rilevate 4'362 biciclette pari all'1.2% del totale. Di seguito si riportano i dati riassuntivi sia graficamente che su mappa.

Composizione veicolare

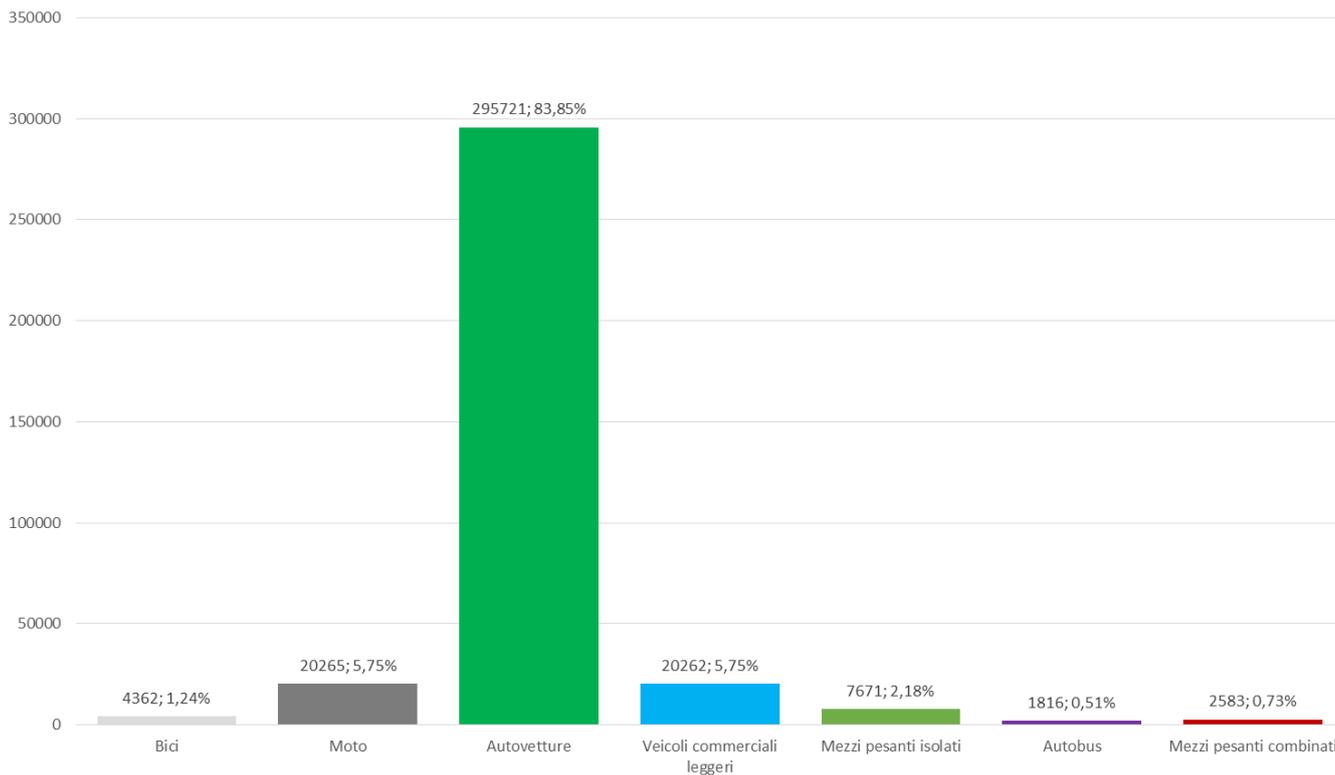


Figura 141 Sezioni correnti – Composizione veicolare totale – intero periodo di rilievo

La sezione più carica risulta essere la 22 situata in via Giuseppe Atzori con 19'475 veicoli totali nelle due direzioni.

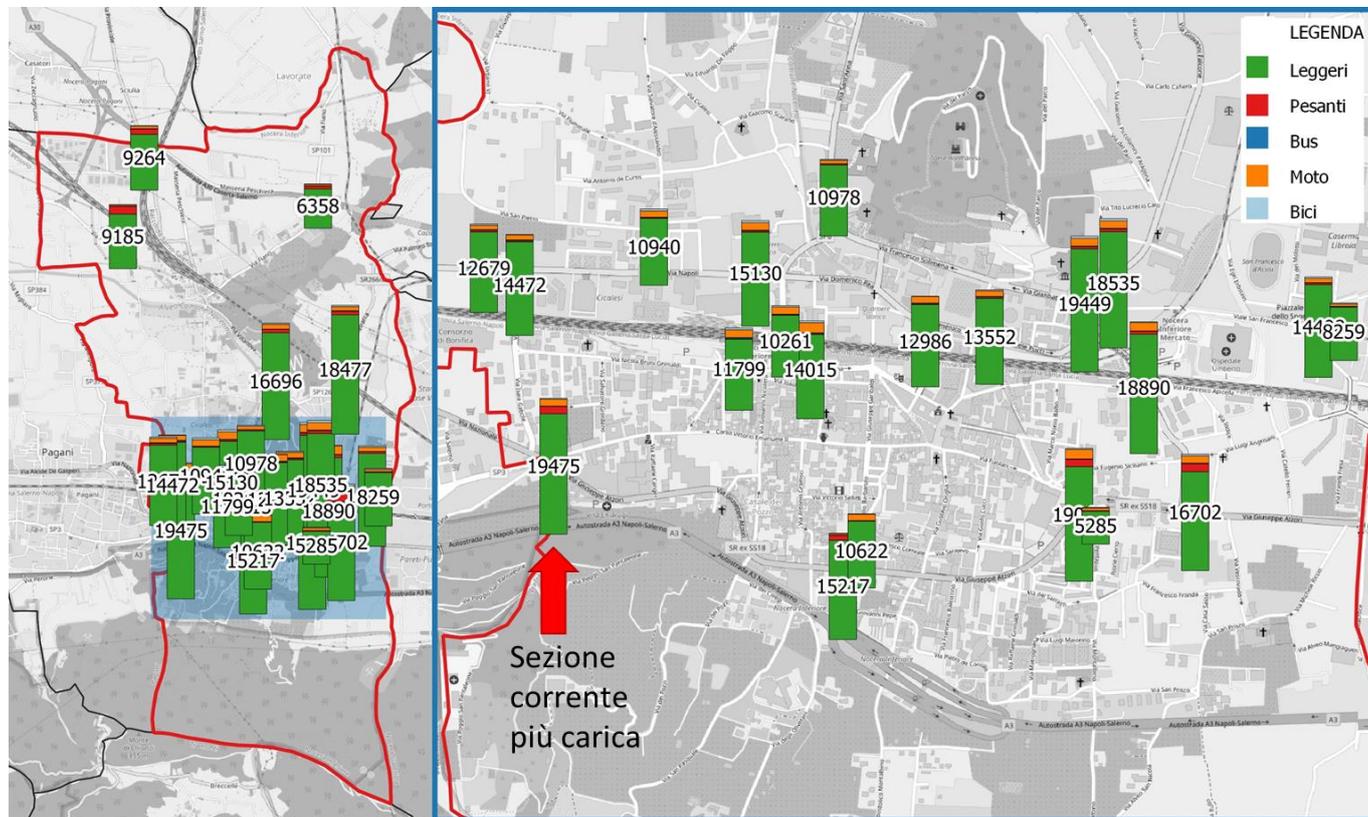
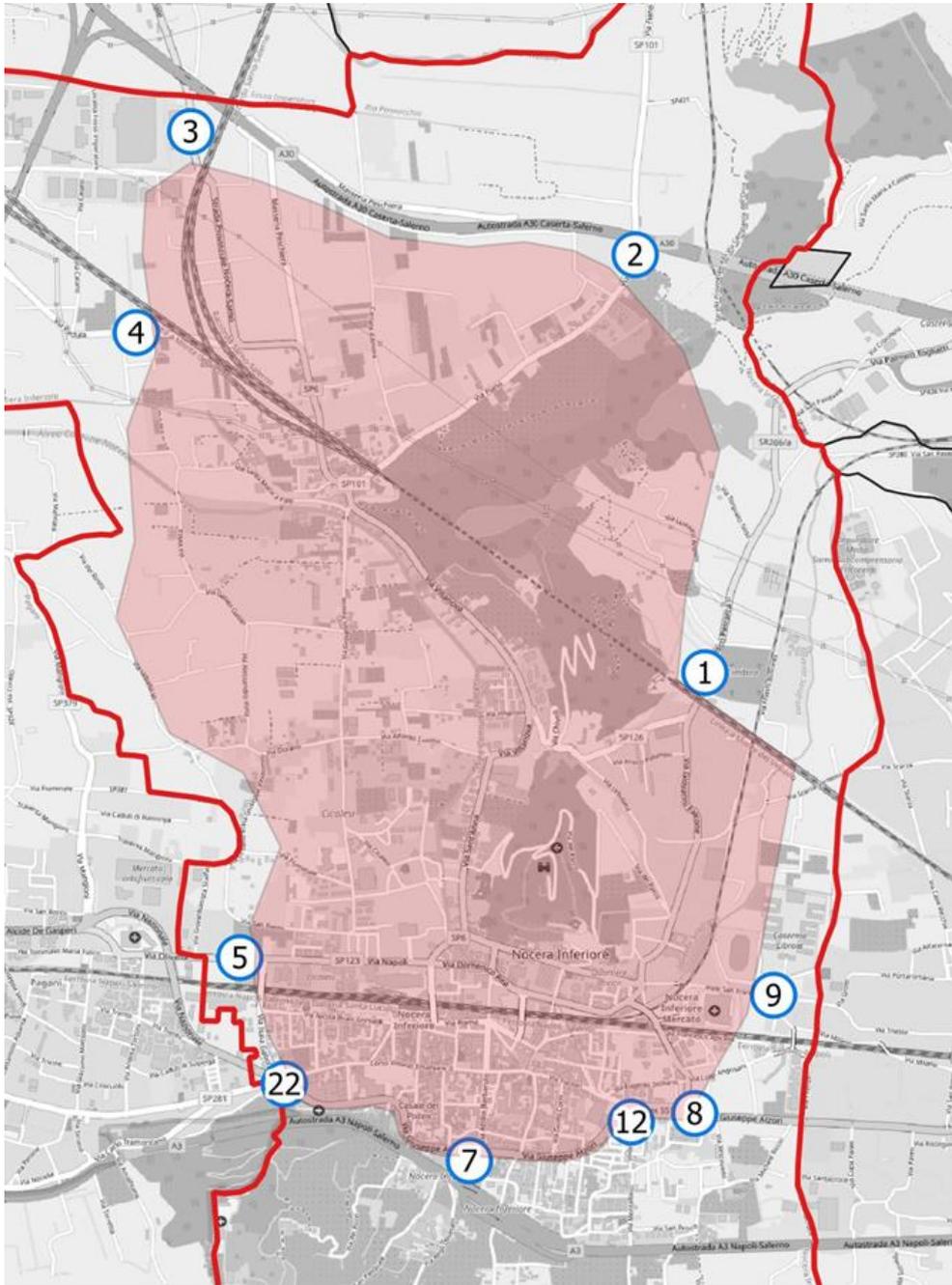


Figura 142 Sezioni correnti - Rappresentazione del totale dei veicoli rilevati

Analisi del cordone urbano

Le analisi su ingressi/usciti di seguito riportate sono state condotte individuando un ipotetico cordone di accesso alla viabilità urbana attraverso le sezioni 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 12 e 22.



**Figura 143 Localizzazione sezioni di rilievo al cordone urbano**

**Tabella 10 Anagrafica sezioni correnti al cordone urbano**

| Sezione | Strada                          | Da                             | A                               |
|---------|---------------------------------|--------------------------------|---------------------------------|
| 1       | SR266/a Via Francesco Petrarca  | A30                            | Via Cupa del Serio              |
| 2       | Via Fiano                       | A30                            | SP101                           |
| 3       | Strada Provinciale Nocera Sarno | Via Carrara Masseria Peschiera | Provinciale Nocera-Sarno        |
| 4       | Via Padula                      | Via Caiano                     | Strada Provinciale Nocera-Sarno |
| 5       | Via Napoli                      | Confine Comunale Pagani        | Via Gabola                      |
| 6       | Via Sant'Anna                   | Via Anna Calenda dei Tavani    | Via Francesco Solimena          |
| 7       | Innesto A3                      | A3                             | Via Atzori                      |
| 8       | Via Atzori                      | Via Vescovado                  | Via Famiglia Pietro Lamberti    |
| 9       | Viale San Francesco             | Via Paolo Giovio               | Via Filomena Giovanna Genovese  |
| 12      | Via Pentapoli                   | Via Francesco Fronda           | Via Atzori                      |
| 22      | Via Giuseppe Atzori             | Via Raffaele Libriola          | Via Canger                      |

Nelle immagini seguenti, oltre la mappa dell'intero territorio analizzato, si riportano porzioni più piccole della mappa (segnalate in azzurro) per una maggiore e più facile comprensione dei dati.

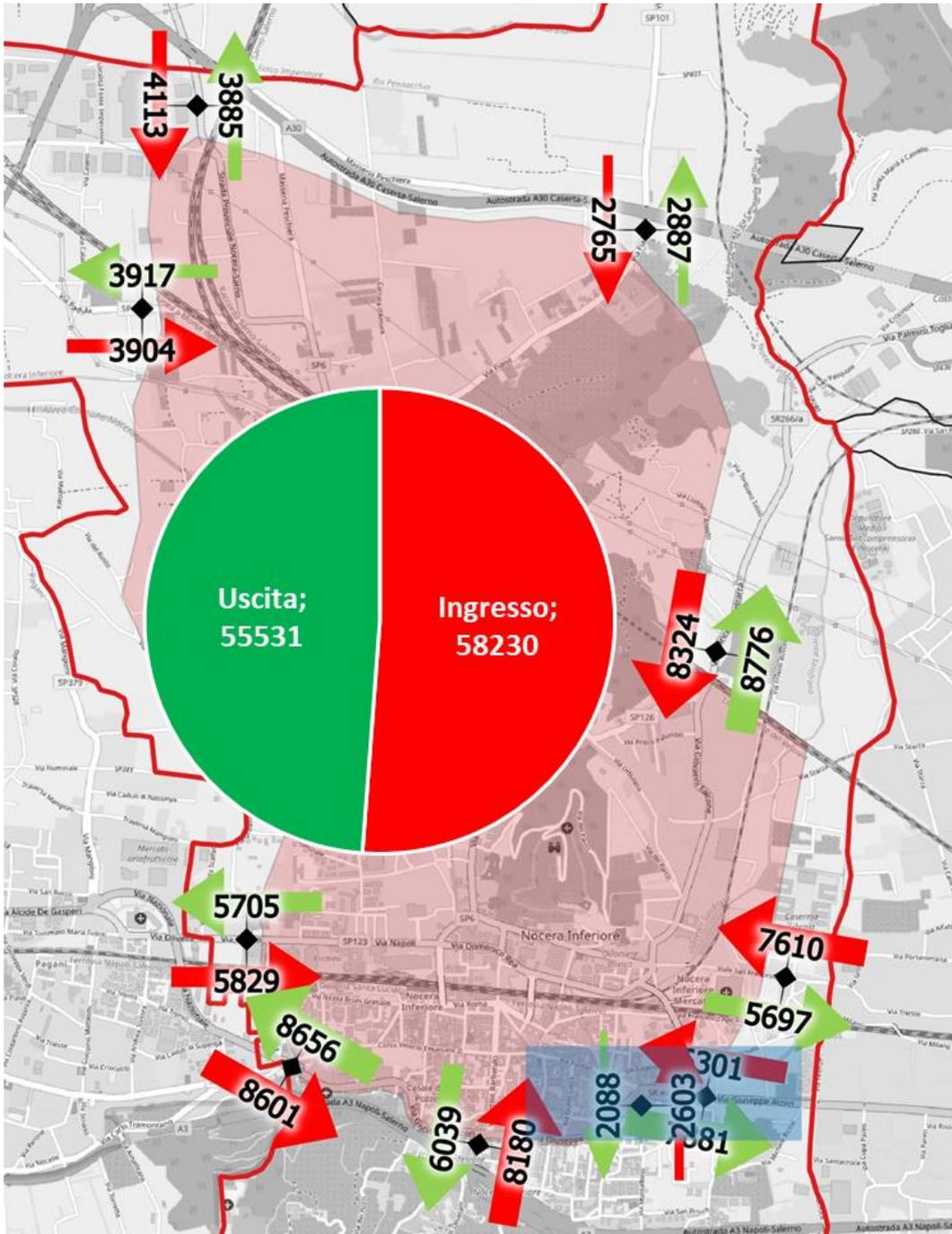


Figura 144 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Veicoli leggeri

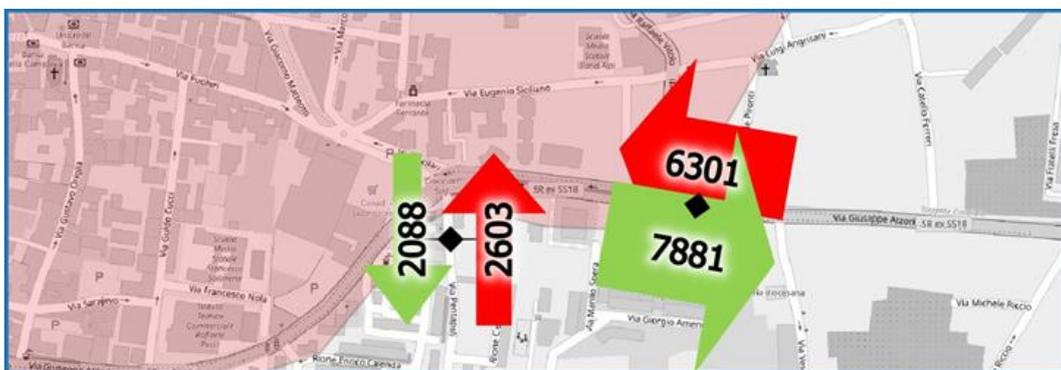


Figura 145 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Veicoli leggeri – Dettaglio



### Flussogramma veicoli leggeri

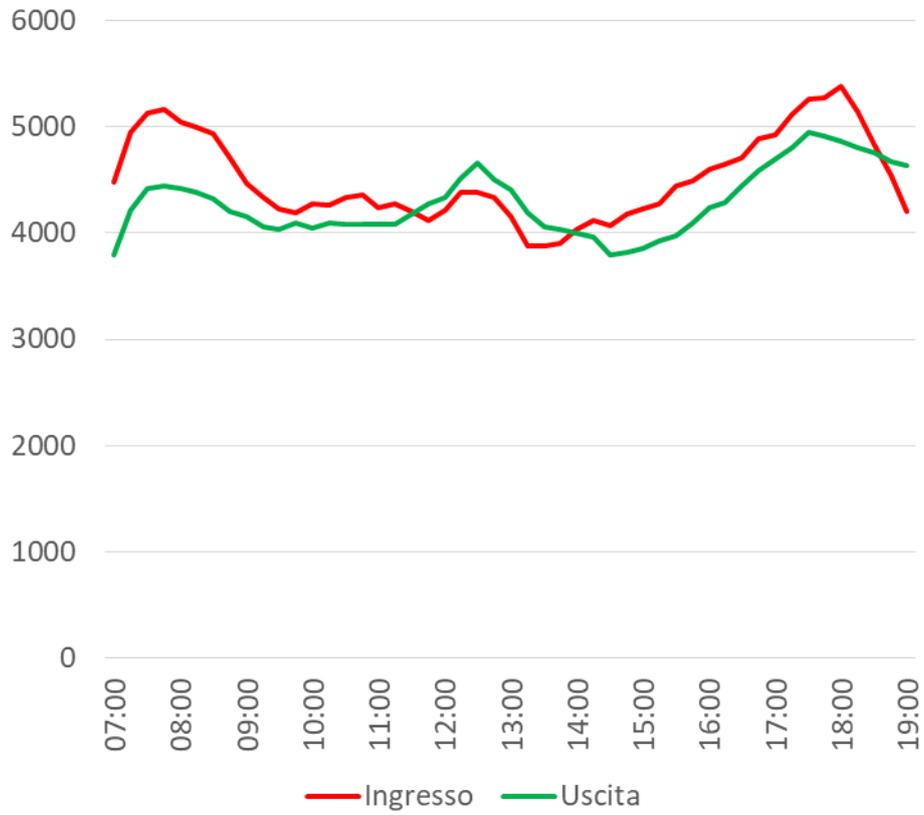


Figura 146 Flussogramma veicoli leggeri alle sezioni del cordone urbano

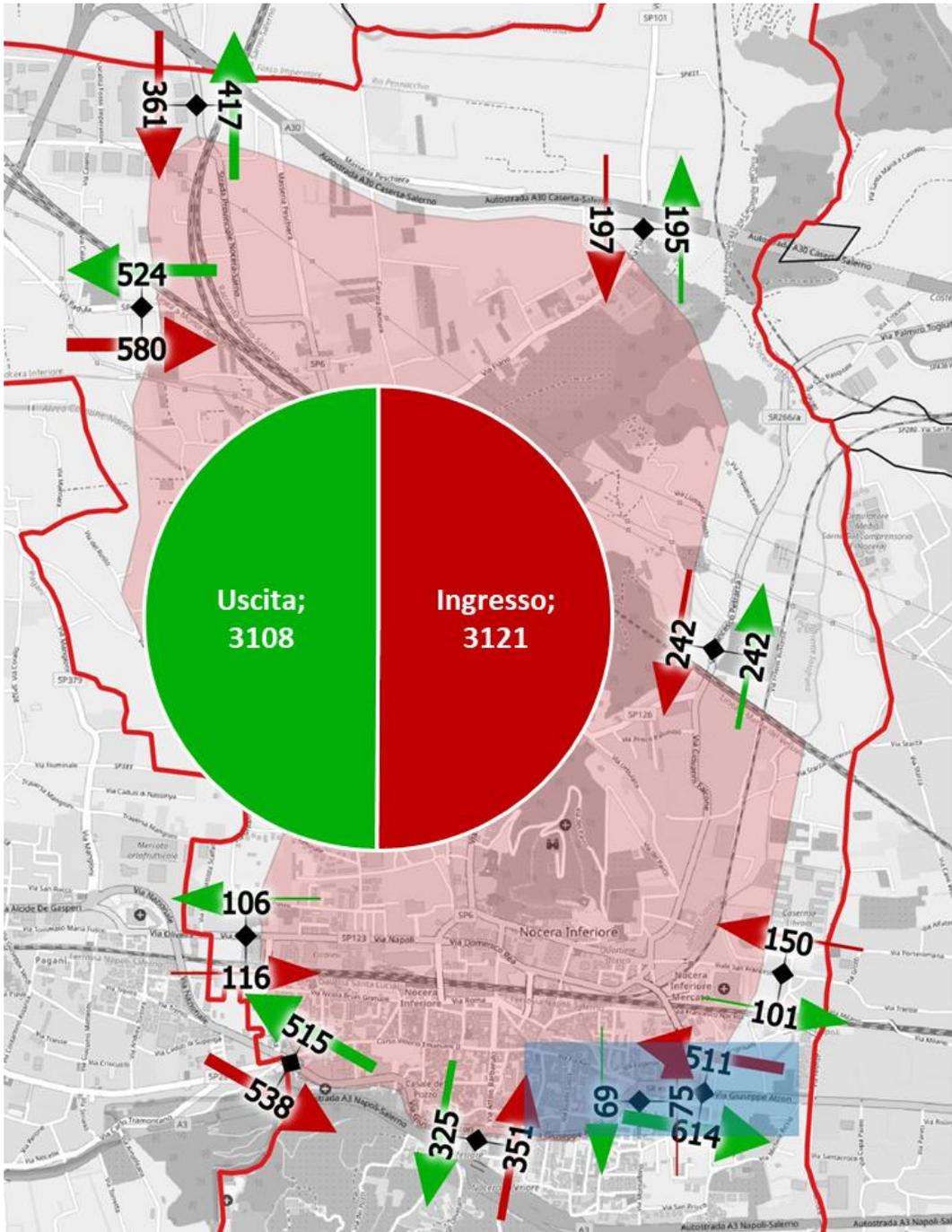


Figura 147 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Mezzi pesanti

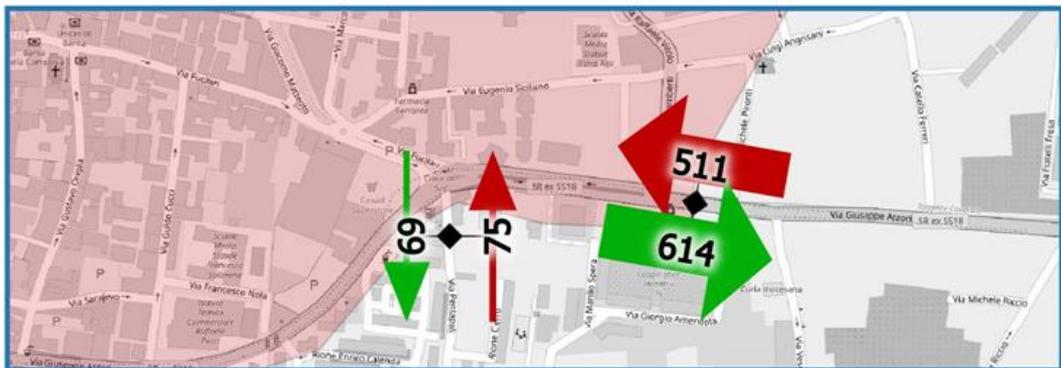


Figura 148 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Mezzi pesanti – Dettaglio



### Flussogramma mezzi pesanti

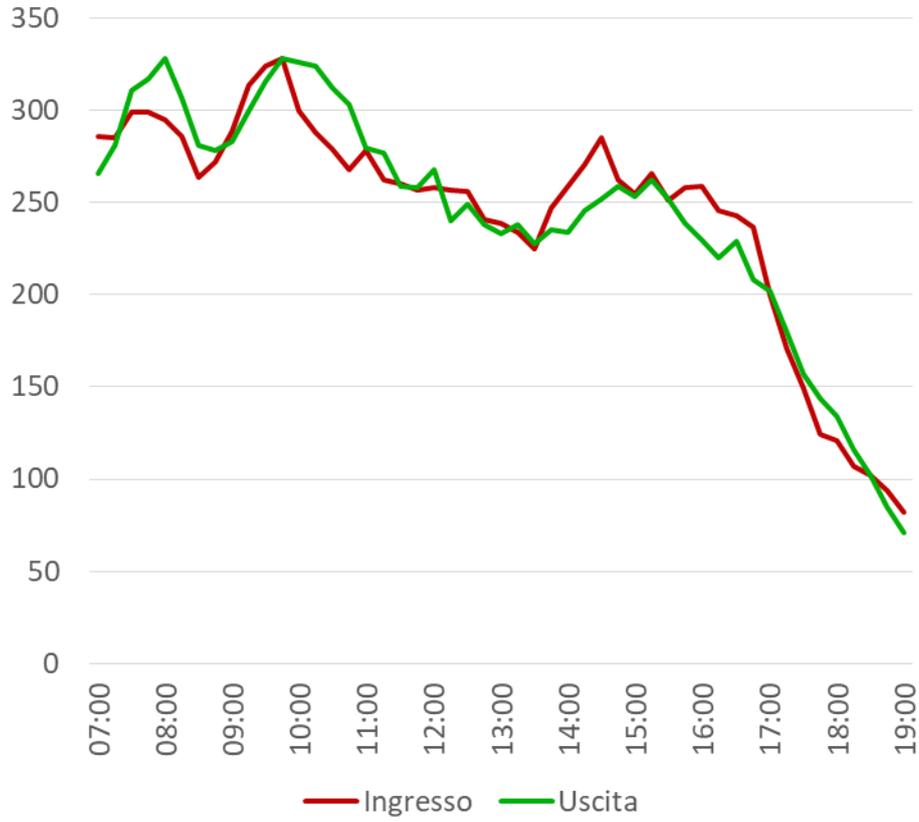


Figura 149 Flussogramma mezzi pesanti alle sezioni del cordone urbano

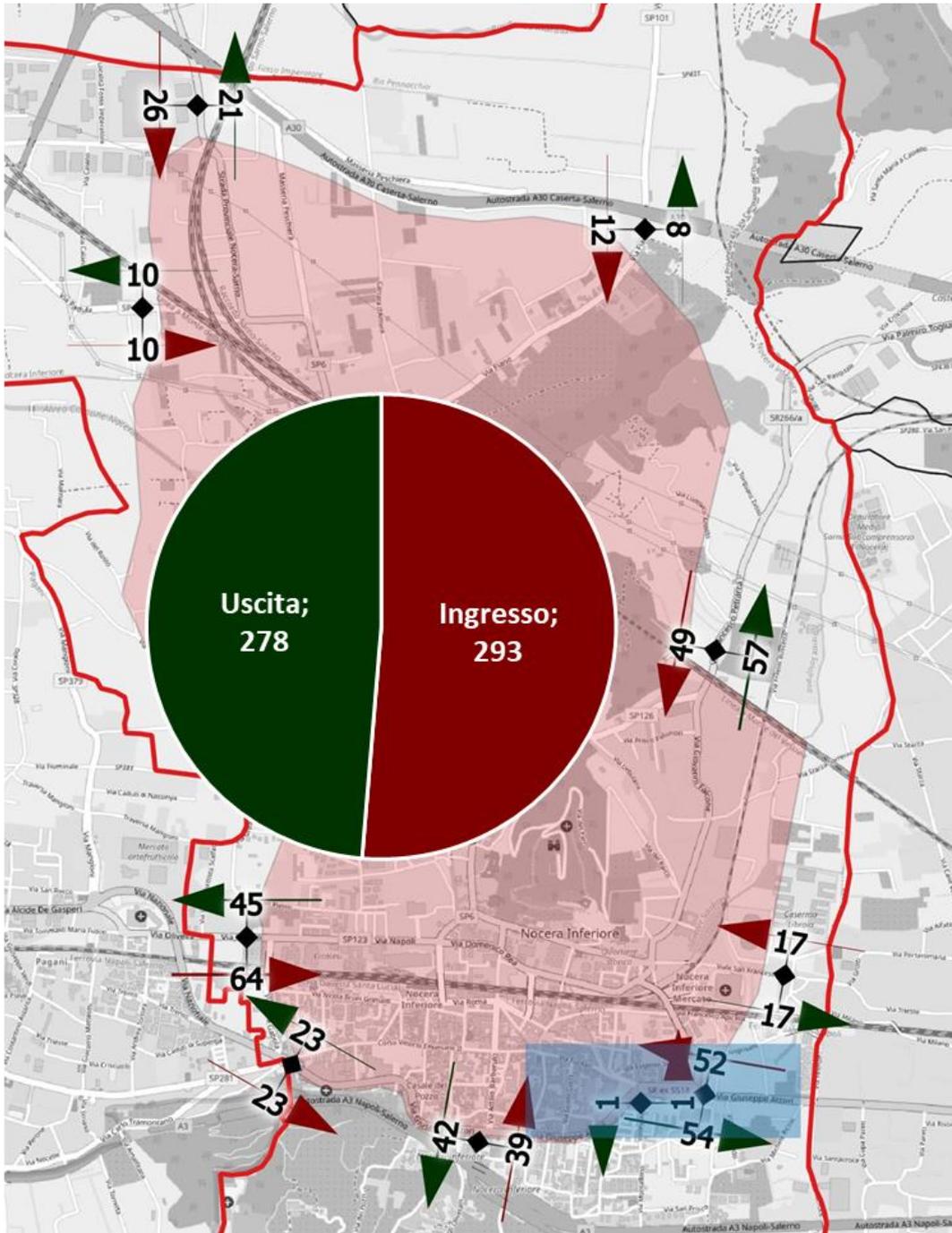


Figura 150 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Autobus

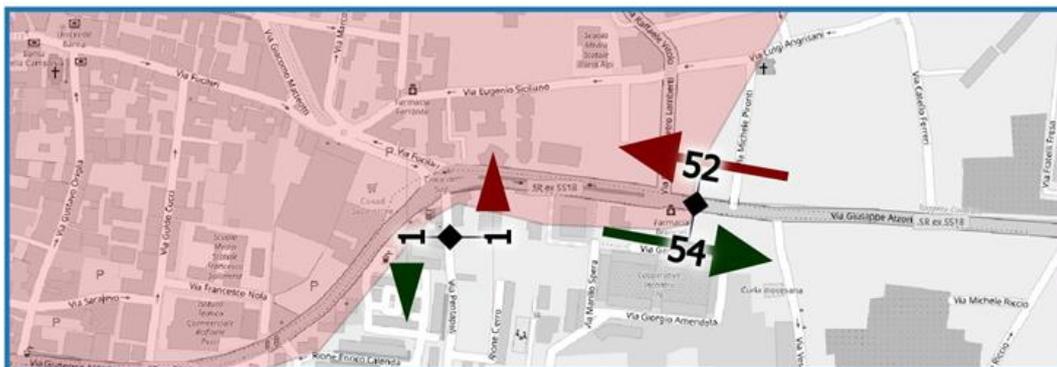


Figura 151 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Autobus – Dettaglio



### Flussogramma autobus

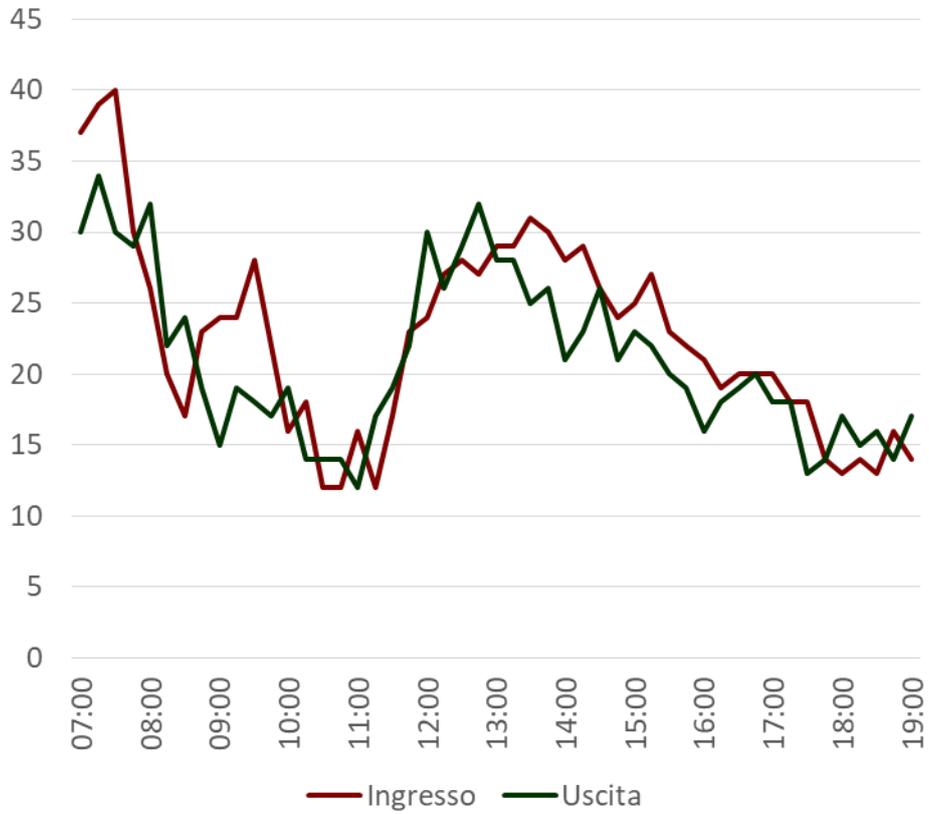


Figura 152 Flussogramma autobus alle sezioni del cordone urbano

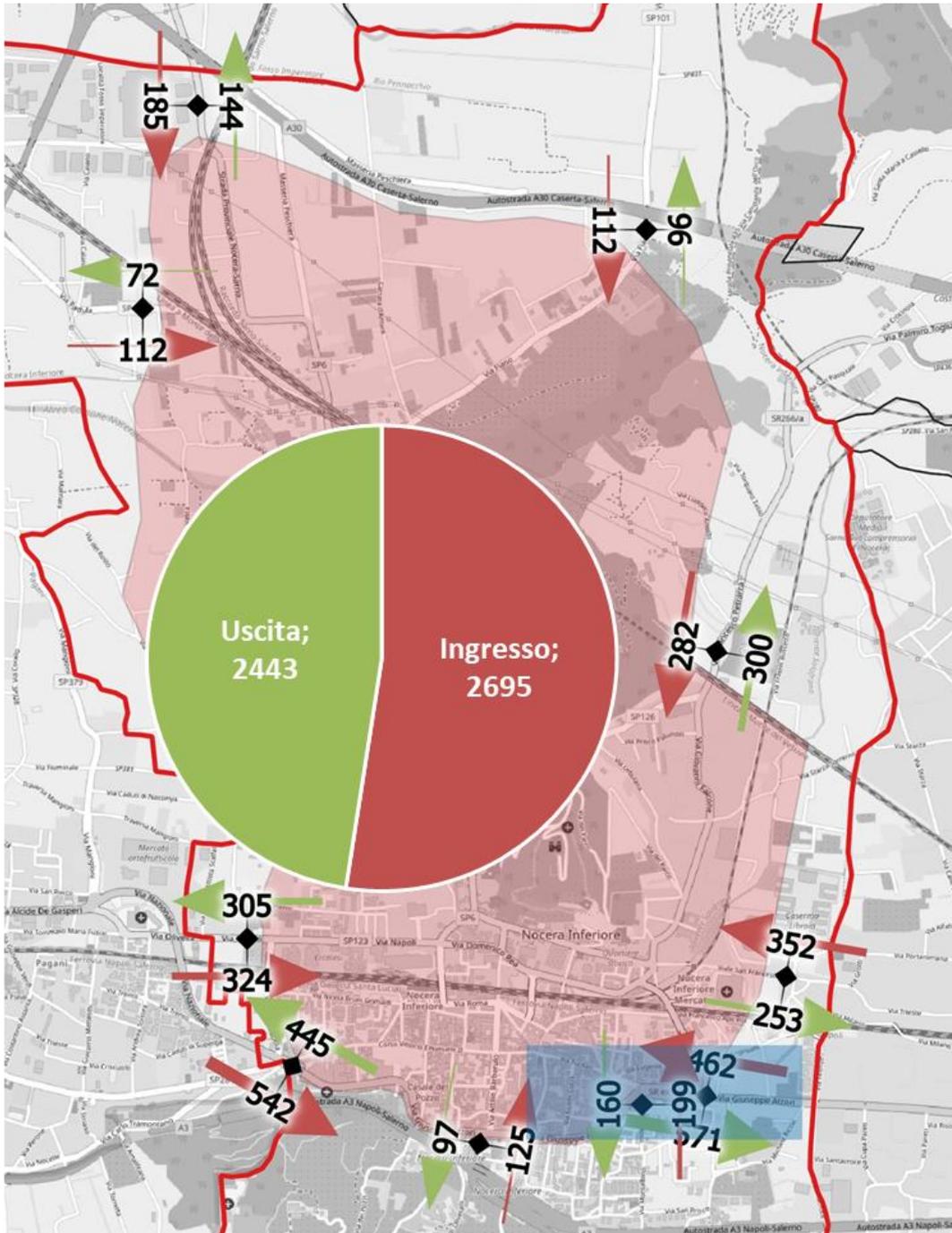


Figura 153 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Moto



Figura 154 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Moto – Dettaglio



### Flussogramma moto



Figura 155 Flussogramma moto alle sezioni del cordone urbano

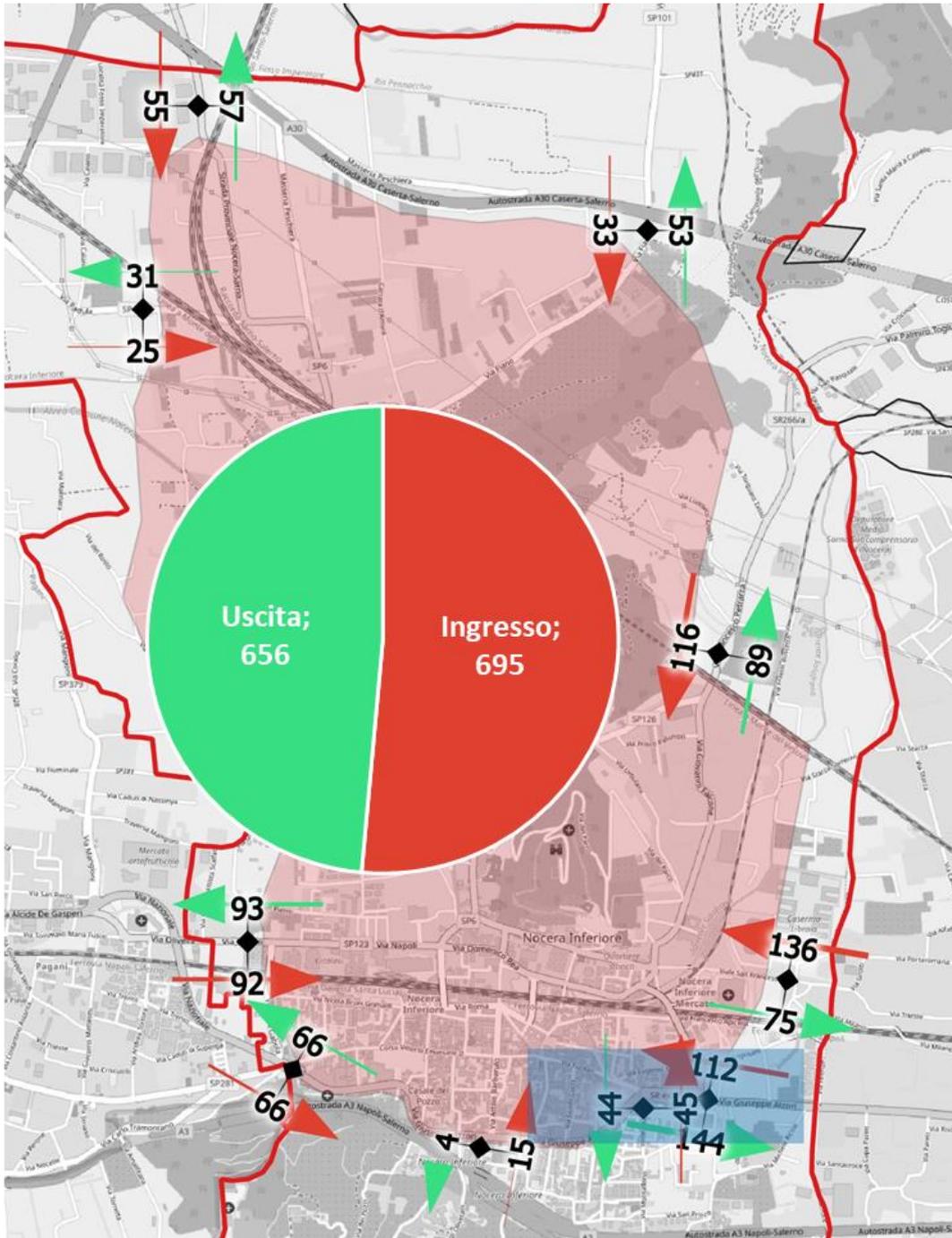


Figura 156 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Biciclette

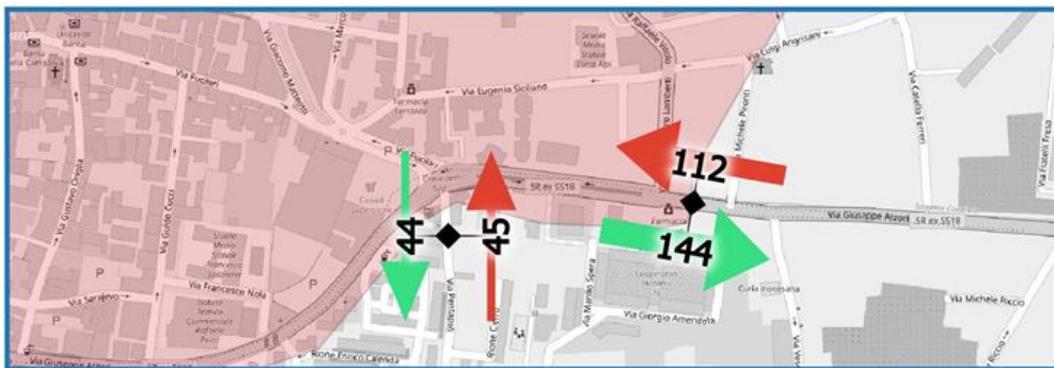


Figura 157 Ingressi/usciti alle sezioni del cordone urbano – Biciclette – Dettaglio



### Flussogramma biciclette

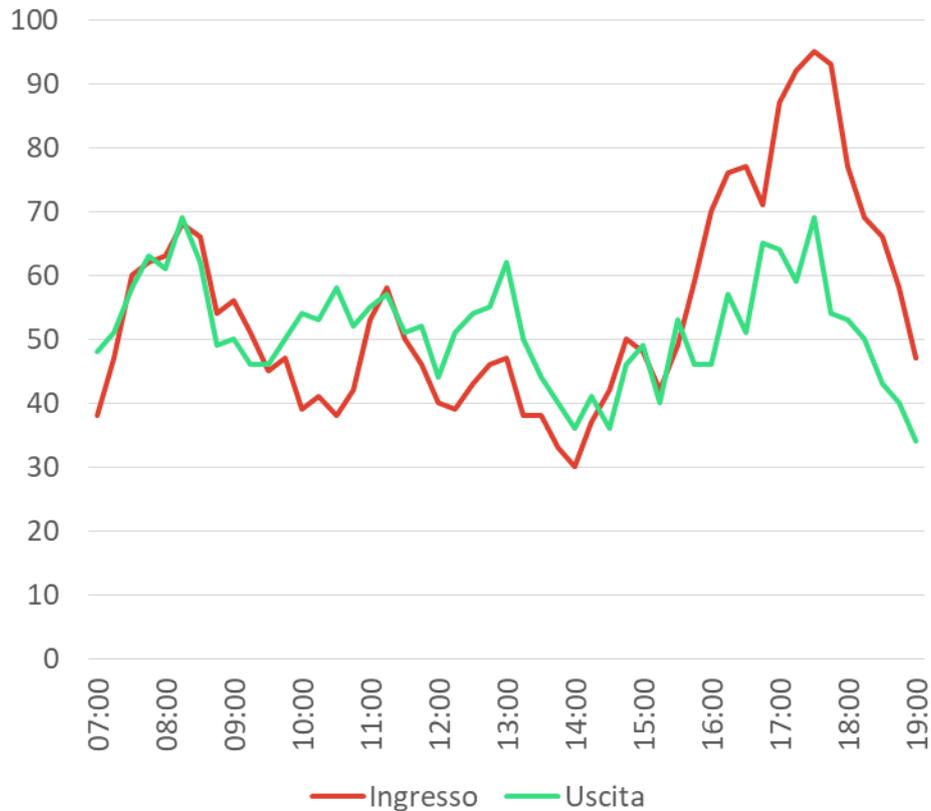


Figura 158 Flussogramma biciclette alle sezioni del cordone urbano

#### 3.4.2.2 Confronto rilievi 2011 – 2021

Nel 2011 sono stati effettuati, a corredo del precedente Piano Urbano della Mobilità, dei rilievi di traffico sul territorio nocerino. Questi rilievi, ove possibile, sono stati confrontati con i rilievi effettuati da TPS nel 2021 per interpretare le modificazioni del traffico nel decennio. Di seguito si riporta la mappa generale di tutte le sezioni considerate e due mappe di dettaglio (aree in rosa e in azzurro) per una migliore comprensione del dato.

Legenda

- Postazione rilievo 2011 oggetto di confronto
- Postazione rilievo 2011 NON oggetto di confronto
- Postazione di rilievo 2021

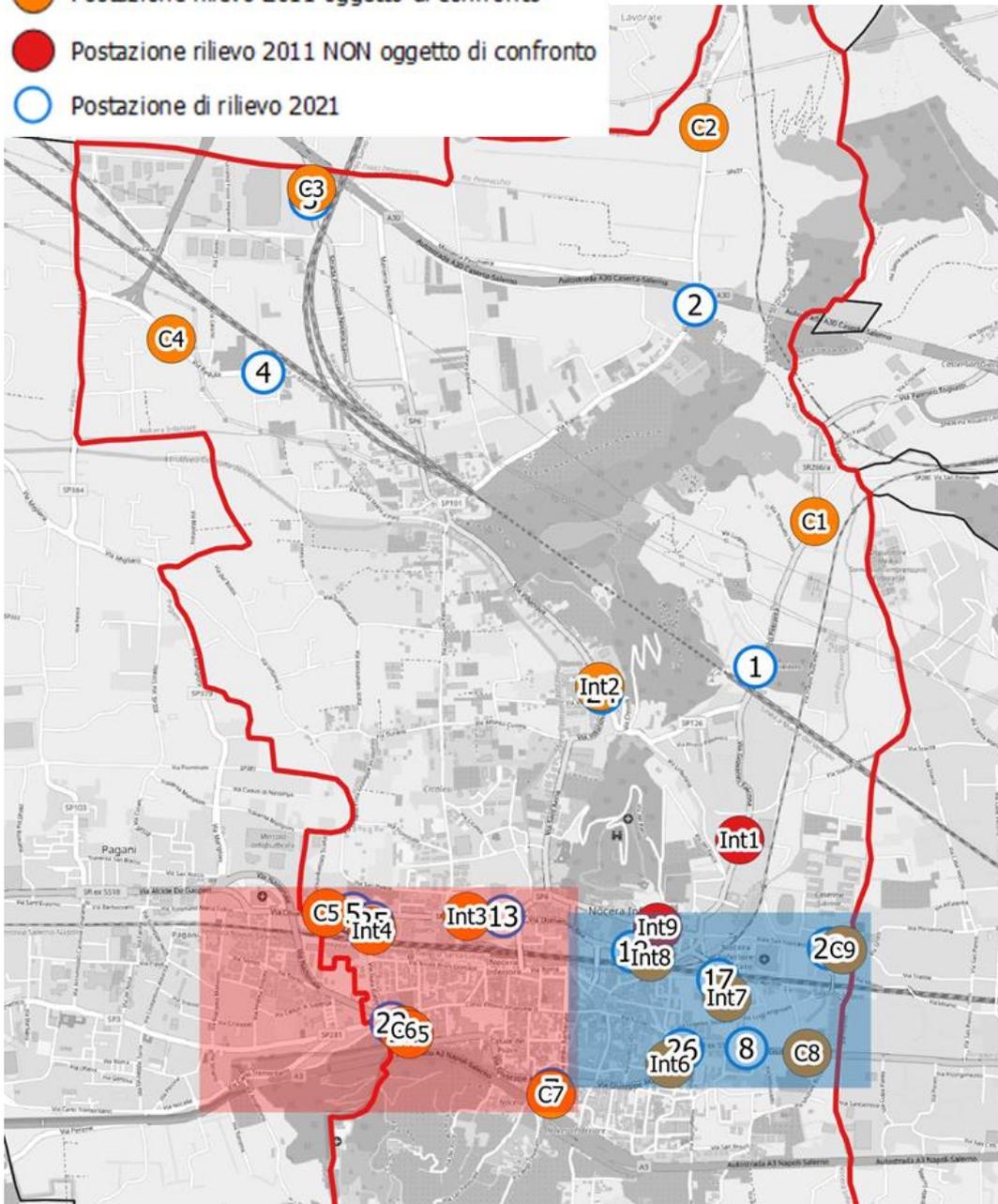


Figura 159 Confronto rilievi 2011 – 2021

Legenda

-  Postazione rilievo 2011 oggetto di confronto
-  Postazione rilievo 2011 NON oggetto di confronto
-  Postazione di rilievo 2021

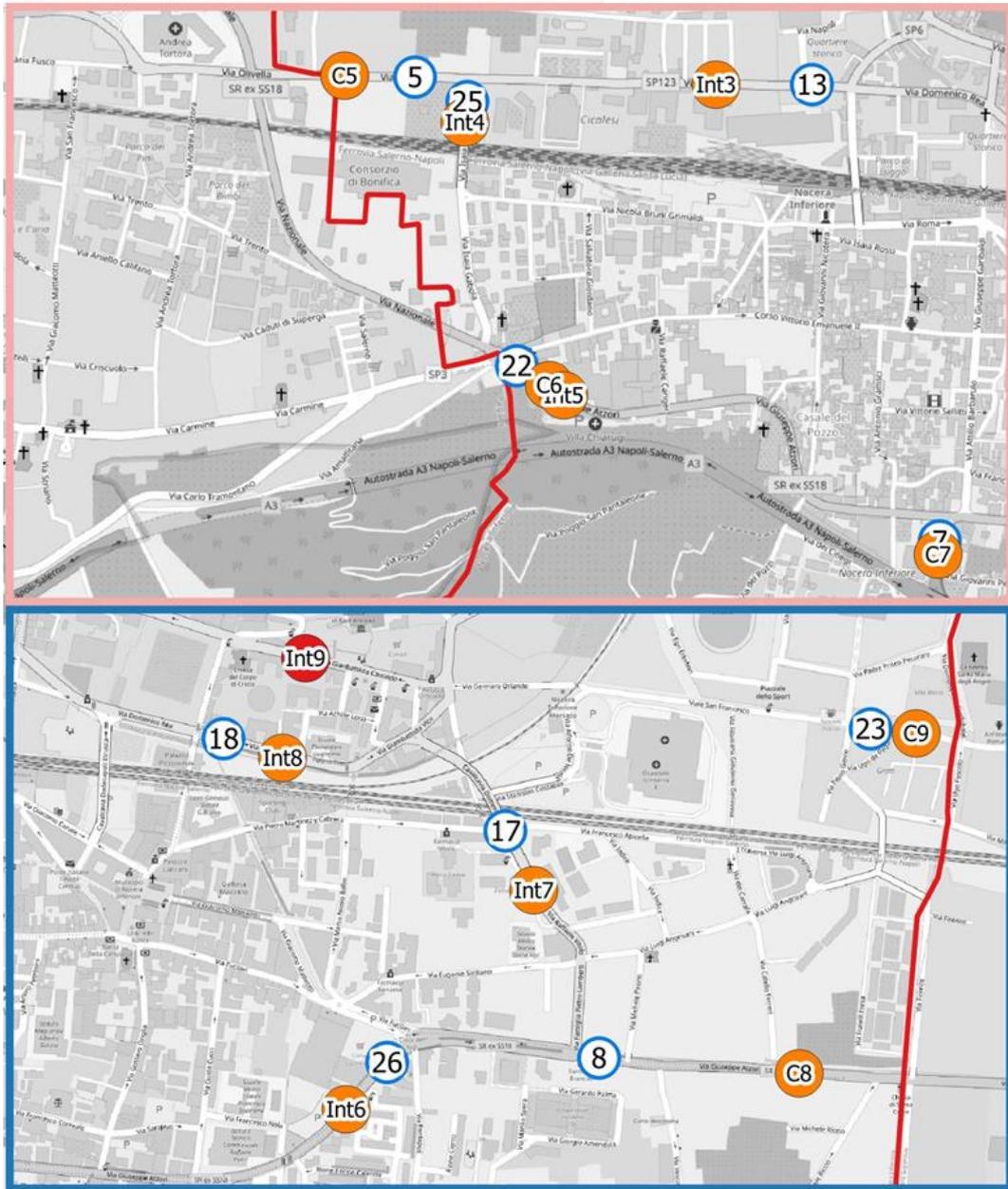


Figura 160 Confronto rilievi 2011 – 2021 – Dettagli

In totale sono state confrontate 21 sezioni. Di seguito si riporta il confronto sul numero totale di veicoli rilevati 2011-2021.

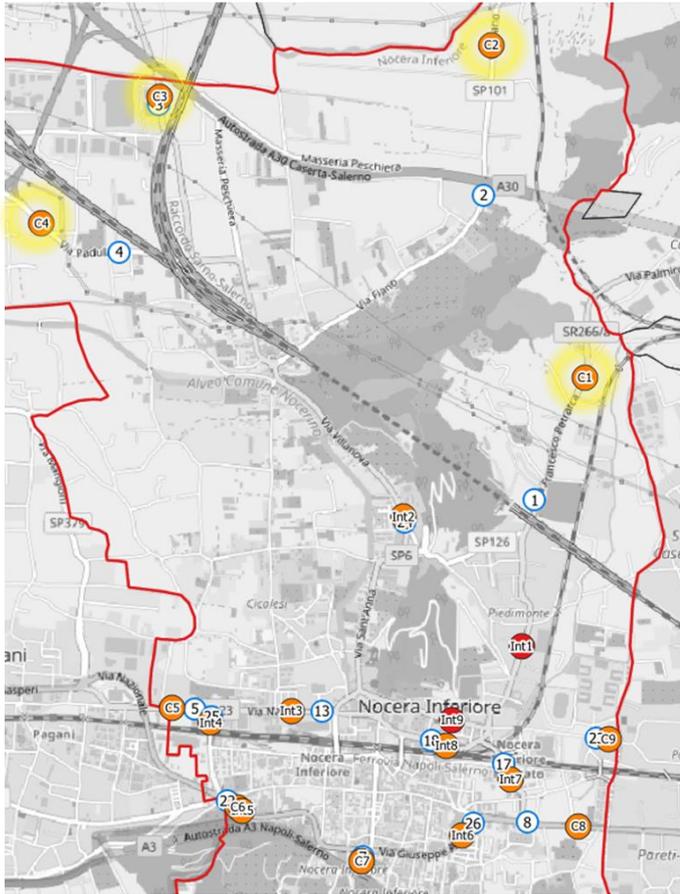


Figura 161 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezioni C1, C2, C3 e C4

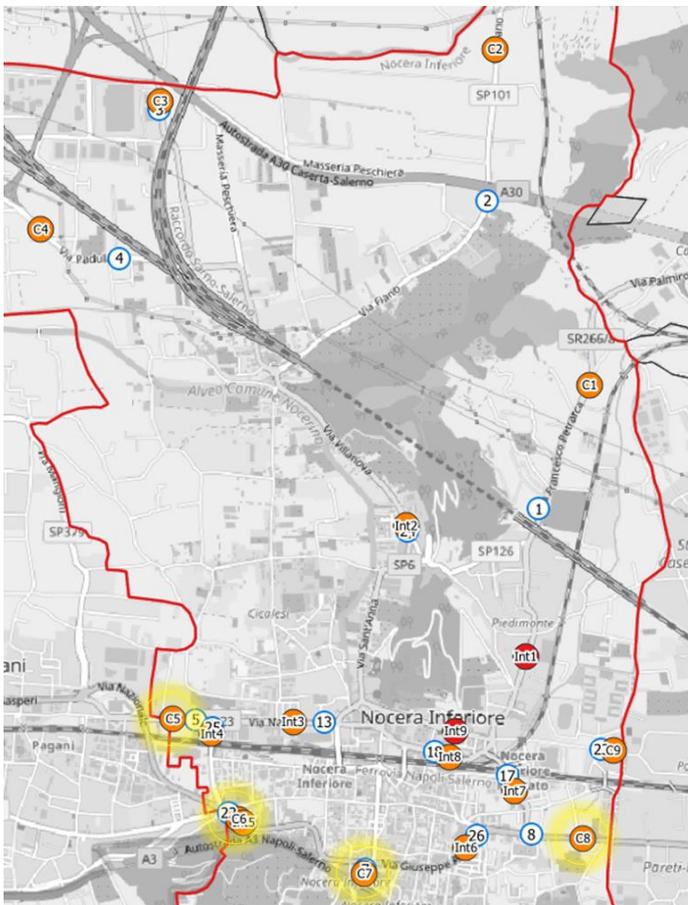


Figura 162 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezioni C5, C6, C7 e C8

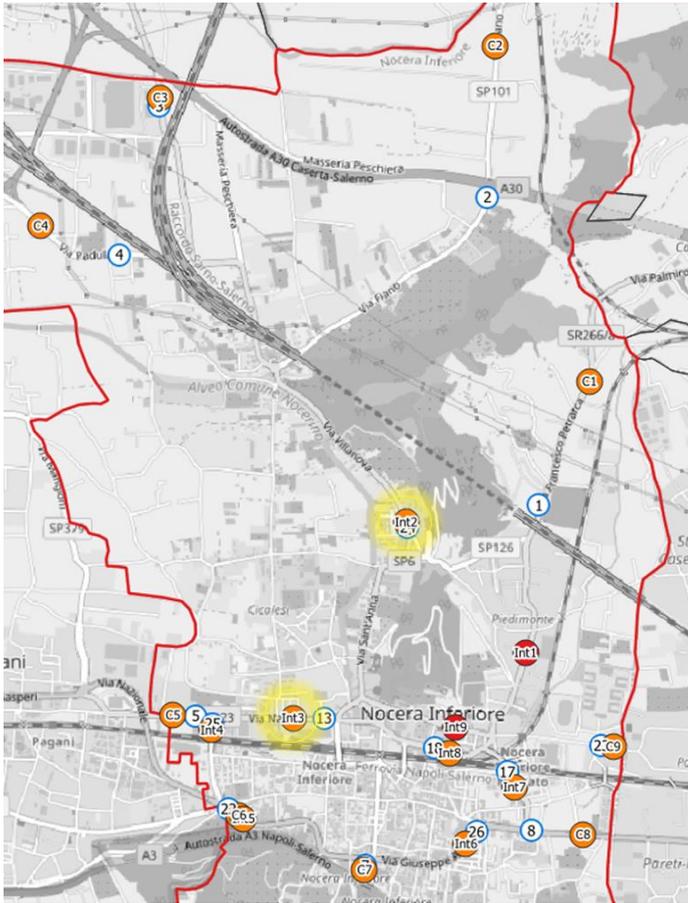


Figura 163 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezioni Int2A, Int2B, Int3A e Int3B

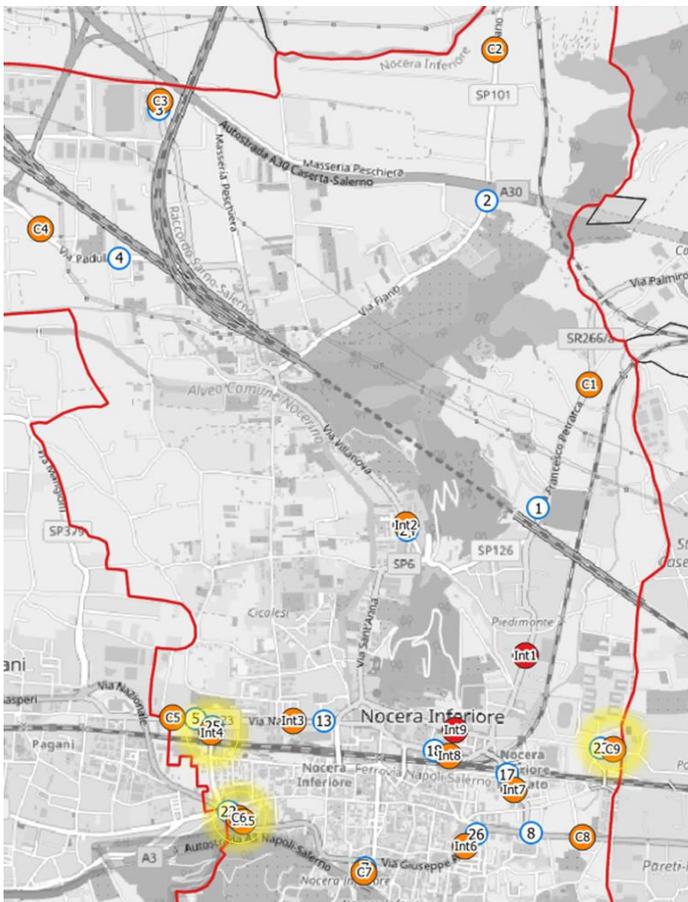


Figura 164 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezioni Int4A, Int4B, Int5 e C9

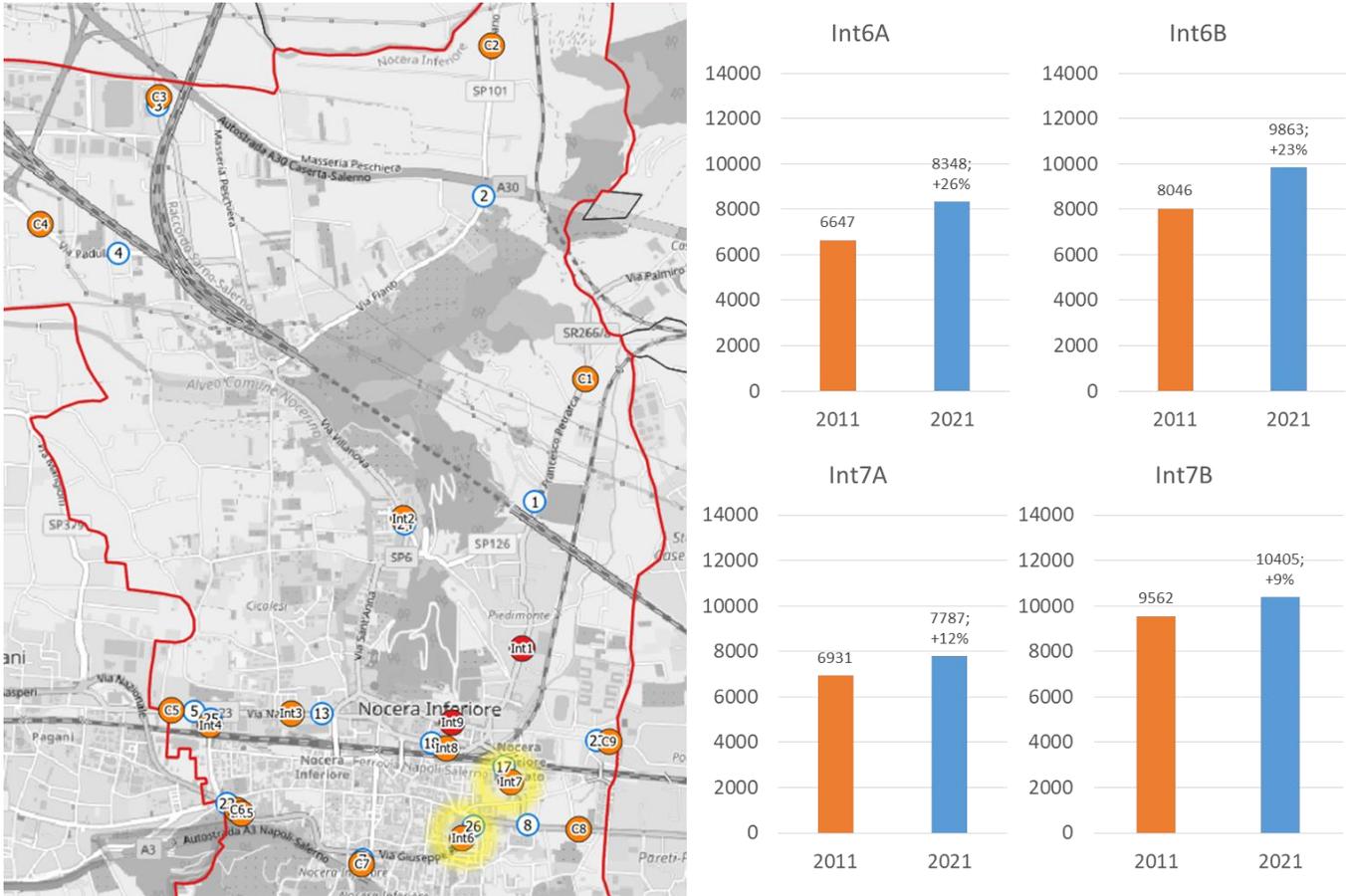


Figura 165 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezioni Int6A, Int6B, Int7A e Int7B

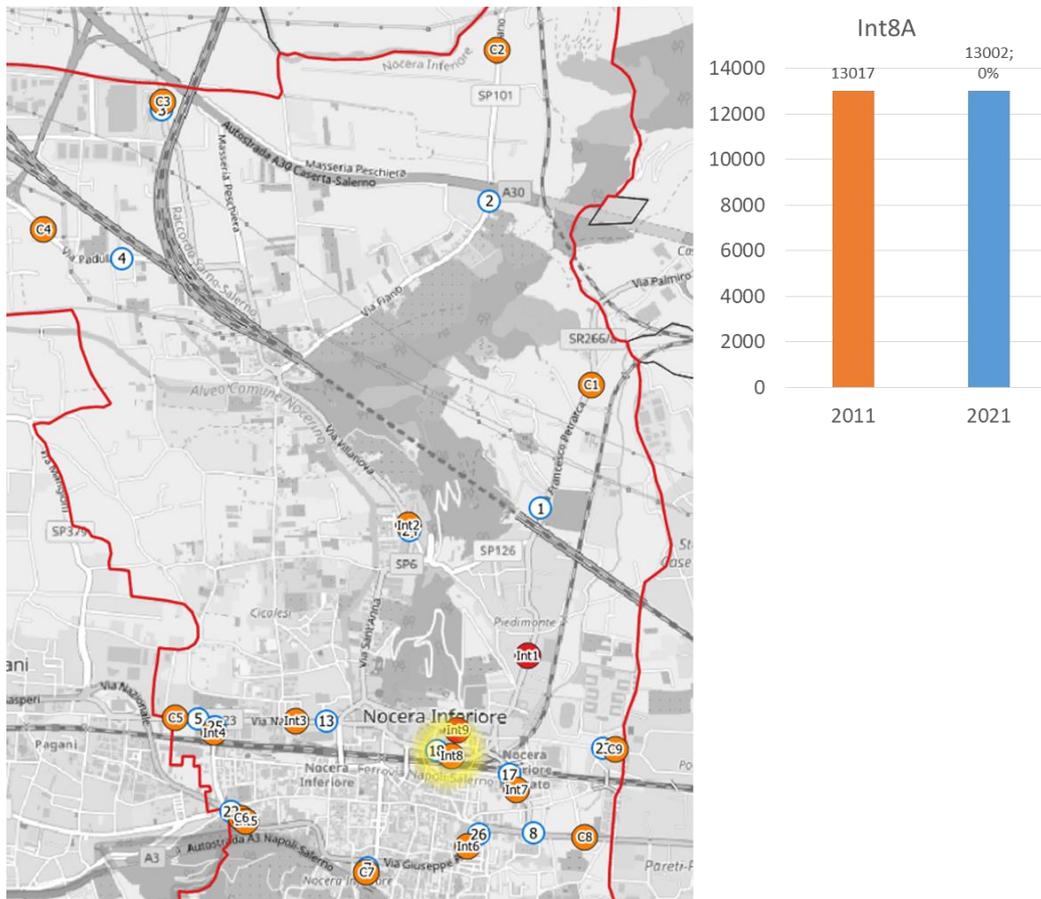


Figura 166 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sezione Int8A

In sintesi sulle 21 sezioni confrontate, nel 2021 si rileva circa il 16% in più di veicoli circolanti passando da 140'862 del 2011 a 163'608 nel 2021. Per quanto riguarda la composizione veicolare (percentuale), dal 2011 al 2021 c'è un consistente aumento di autovetture (dal 68% si passa all'84%) rispetto al totale, con dimezzamento della percentuale di veicoli commerciali leggeri (dal 13% al 6%) e di bici/moto (sempre dal 13% al 6%).

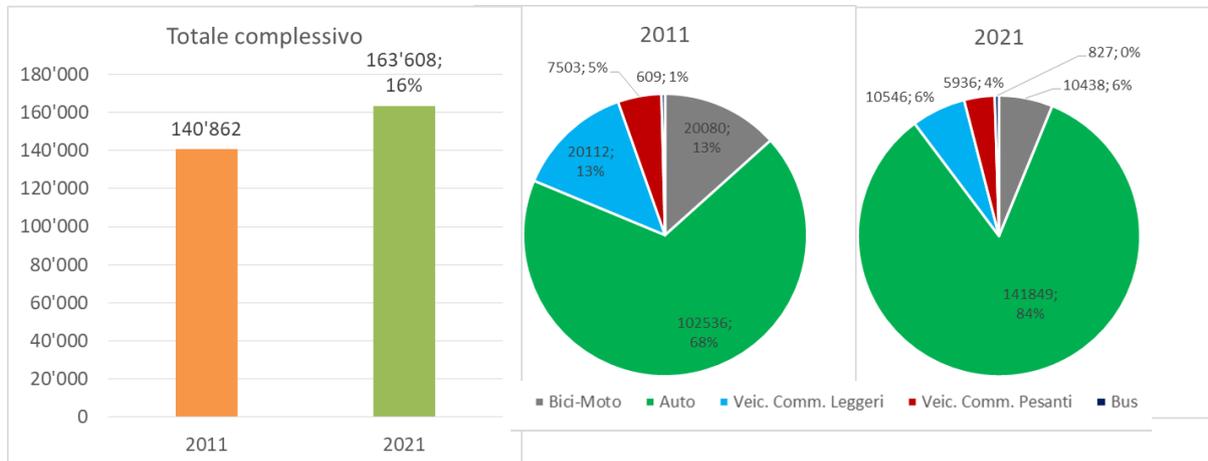


Figura 167 Confronto rilievi 2011 – 2021 - Sintesi

### 3.4.2.3 Rilievo alle intersezioni

Il rilievo delle manovre di svolta e dei flussi ciclo-pedonali sugli attraversamenti è stato effettuato su 23 intersezioni della viabilità principale, nell'ora di punta del mattino, di mezzodì e del pomeriggio, identificate attraverso l'analisi dei flussi veicolari sulle sezioni correnti.

La seguente figura mostra la localizzazione delle intersezioni rilevate.

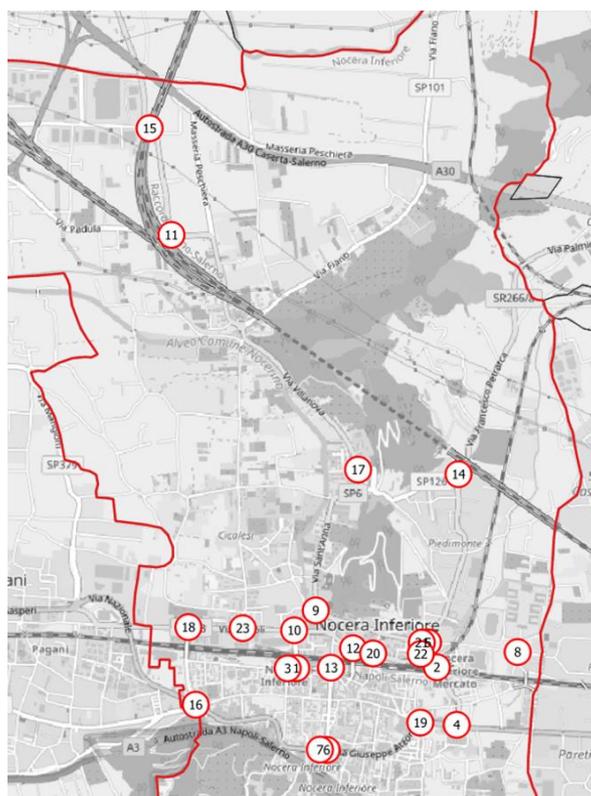


Figura 168 Localizzazione intersezioni rilevate

**Tabella 11 Anagrafica intersezioni rilevate**

|    |   |
|----|---|
| 1  | Via Eduardo Astuti - Via Roma                       |
| 2  | Via Alfonso de Nicola - Cavalcavia Mancusi Domenico |
| 3  | Piazza Trieste e Trento - Via Roma - Via Nicotera   |
| 4  | Via Famiglia Pietro Lamberti - Via Giuseppe Atzori  |
| 5  | Via Federico Ricco - Via Orlando Gennaro            |
| 6  | Via Attilio Barbarulo - Via Giuseppe Atzori         |
| 7  | Via Giovanni Pepe - Via Giuseppe Atzori             |
| 8  | Via Padre Prisco Pecoraro - Via Anfiteatro          |
| 9  | Via Sant'Anna - Via Francesco Solimena              |
| 10 | Via Napoli - Via Domenico Rea                       |
| 11 | Via Provinciale Nocera Sarno - SP 106 Via Padula    |
| 12 | Via Domenico Rea - Via Dodecapoli Etrusca           |
| 13 | Via Filippo Dentice D'Accadia - Via Giacomo Canale  |
| 14 | SR266 - Via Cupa del Serio                          |
| 15 | Via Provinciale Nocera Sarno - PIP Fosso Imperatore |
| 16 | Via Atzori - Via Libroia                            |
| 17 | Via Villanova-Via Chivoli                           |
| 18 | Via Napoli Via Isaia Gabola                         |
| 19 | Via Fucilari - Via Atzori - Via Pentapoli           |
| 20 | Via Domenico Rea - Via Aurelio Bosco Lucarelli      |
| 21 | Via Giovan Battista Castaldo - Via Carmelo Ventra   |
| 22 | Via Carmelo Ventra - Via Gianbattista Vico          |
| 23 | Via Napoli - Via Salvatore d'Alessandro             |

Il rilievo delle manovre di svolta e dei flussi ciclo-pedonali sugli attraversamenti è stato effettuato su 21 intersezioni della viabilità principale, nell'ora di punta del mattino, di mezzodì e del pomeriggio, identificate attraverso l'analisi dei flussi veicolari sulle sezioni correnti.

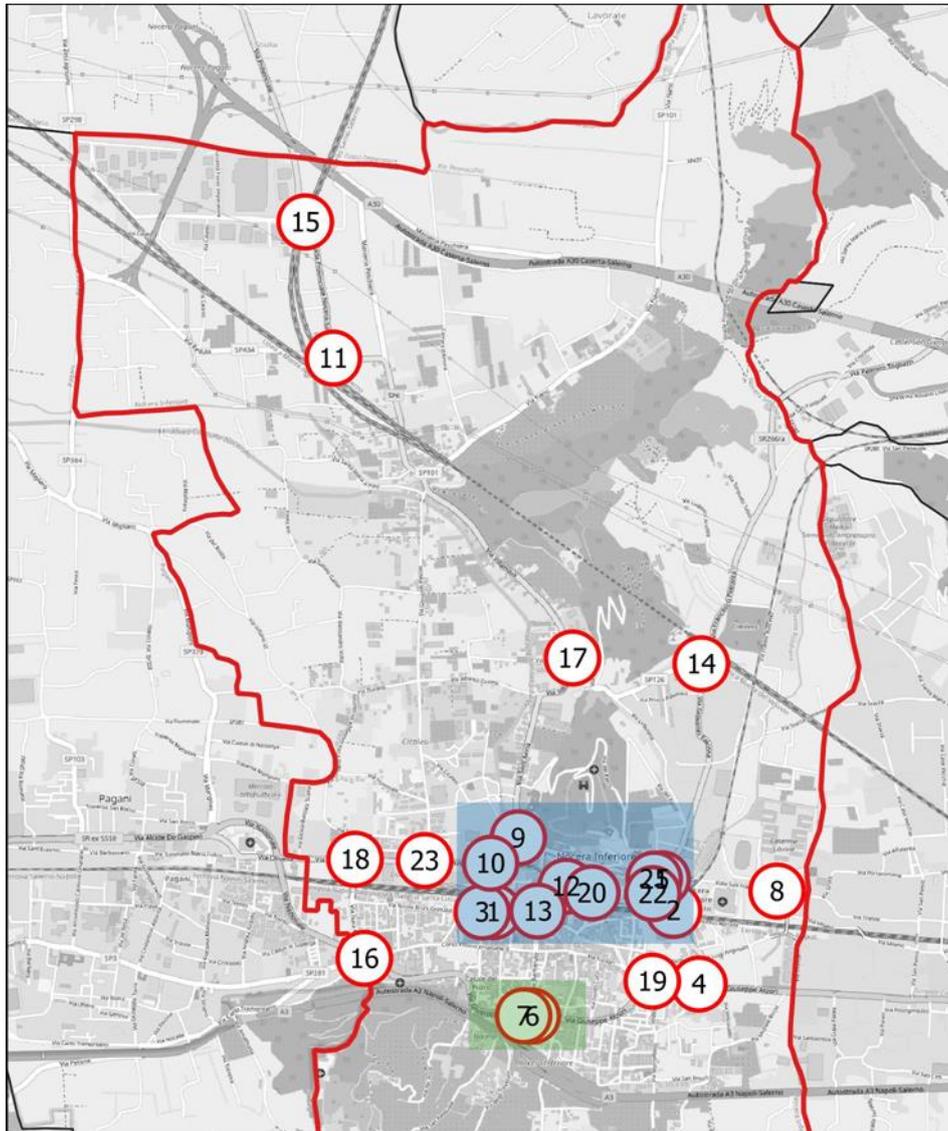


Figura 169 Localizzazione intersezioni rilevate

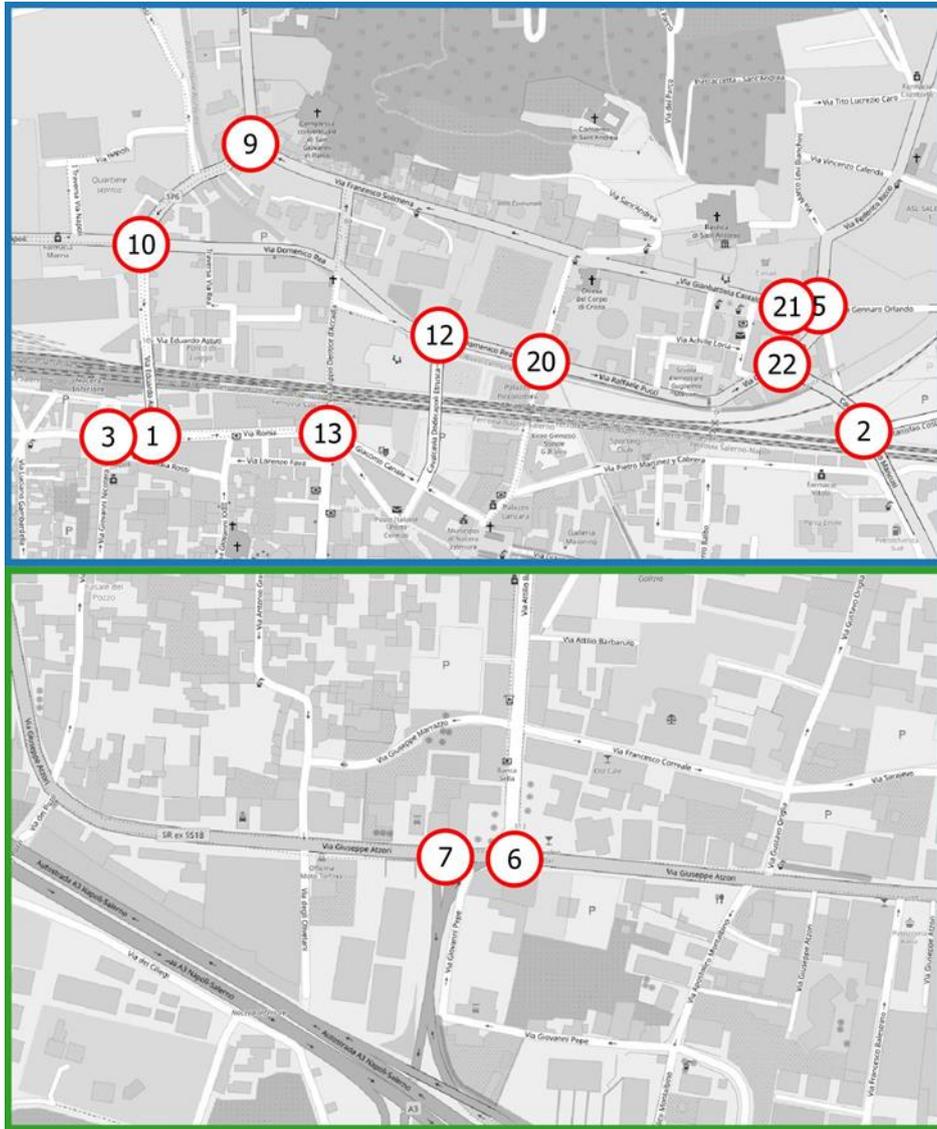


Figura 170 Localizzazione intersezioni rilevate – Dettaglio

Nel dettaglio si riporta la tabella dei flussi entranti ai nodi distinti per le 2 classi veicolari Leggeri e Pesanti, distinti per le 3 ore di punta (mattino, mezzodì e pomeriggio).

**7:45– 8:45**

| ID |  |  |
|----|---|---|
|    | LEGGERI   | PESANTI   |
| 1  | 1276  | 44  |
| 2  | 1985  | 76  |
| 3  | 1080  | 36  |
| 4  | 1671  | 167   |
| 5  | 1899  | 75  |
| 6  | 1778  | 119   |
| 7  | 2063  | 155   |
| 8  | 1448  | 28  |
| 9  | 1540  | 40  |
| 10 | 1817  | 64  |
| 11 | 1293  | 116   |
| 12 | 1783  | 62  |
| 13 | 1197  | 37  |
| 14 | 1838  | 72  |
| 15 | 814   | 88  |
| 16 | 1982  | 122   |
| 17 | 1941  | 46  |
| 18 | 1724  | 56  |
| 19 | 1732  | 117   |
| 20 | 1327  | 56  |
| 21 | 1473  | 54  |
| 22 | 2153  | 79  |
| 23 | 1589  | 61  |

**12:30 – 13:30**

| ID |  |  |
|----|---|---|
|    | LEGGERI   | PESANTI   |
| 1  | 1193  | 26  |
| 2  | 1904  | 50  |
| 3  | 1082  | 18  |
| 4  | 1775  | 114   |
| 5  | 1654  | 38  |
| 6  | 1814  | 84  |
| 7  | 2006  | 113   |
| 8  | 1266  | 28  |
| 9  | 1328  | 29  |
| 10 | 1826  | 43  |
| 11 | 1159  | 137   |
| 12 | 1756  | 44  |
| 13 | 1208  | 22  |
| 14 | 1762  | 48  |
| 15 | 761   | 88  |
| 16 | 2014  | 98  |
| 17 | 1815  | 43  |
| 18 | 1691  | 40  |
| 19 | 1730  | 91  |
| 20 | 1248  | 37  |
| 21 | 1293  | 37  |
| 22 | 2054  | 51  |
| 23 | 1607  | 38  |

**18:00 – 19:00**

| ID |  |  |
|----|---|---|
|    | LEGGERI   | PESANTI   |
| 1  | 1318  | 8   |
| 2  | 2039  | 16  |
| 3  | 1097  | 9   |
| 4  | 1860  | 38  |
| 5  | 1758  | 15  |
| 6  | 1900  | 35  |
| 7  | 2124  | 41  |
| 8  | 1485  | 12  |
| 9  | 1418  | 8   |
| 10 | 1846  | 14  |
| 11 | 1595  | 90  |
| 12 | 1863  | 18  |
| 13 | 1289  | 6   |
| 14 | 1934  | 19  |
| 15 | 1020  | 61  |
| 16 | 2131  | 37  |
| 17 | 2248  | 24  |
| 18 | 1715  | 9   |
| 19 | 1948  | 35  |
| 20 | 1439  | 14  |
| 21 | 1433  | 14  |
| 22 | 2252  | 18  |
| 23 | 1563  | 4   |

Per meglio comprendere l'entità e la localizzazione dei flussi si riportano di seguito alcune planimetrie con torte geolocalizzate dei flussi entranti al nodo, distinte per le diverse ore di punta.

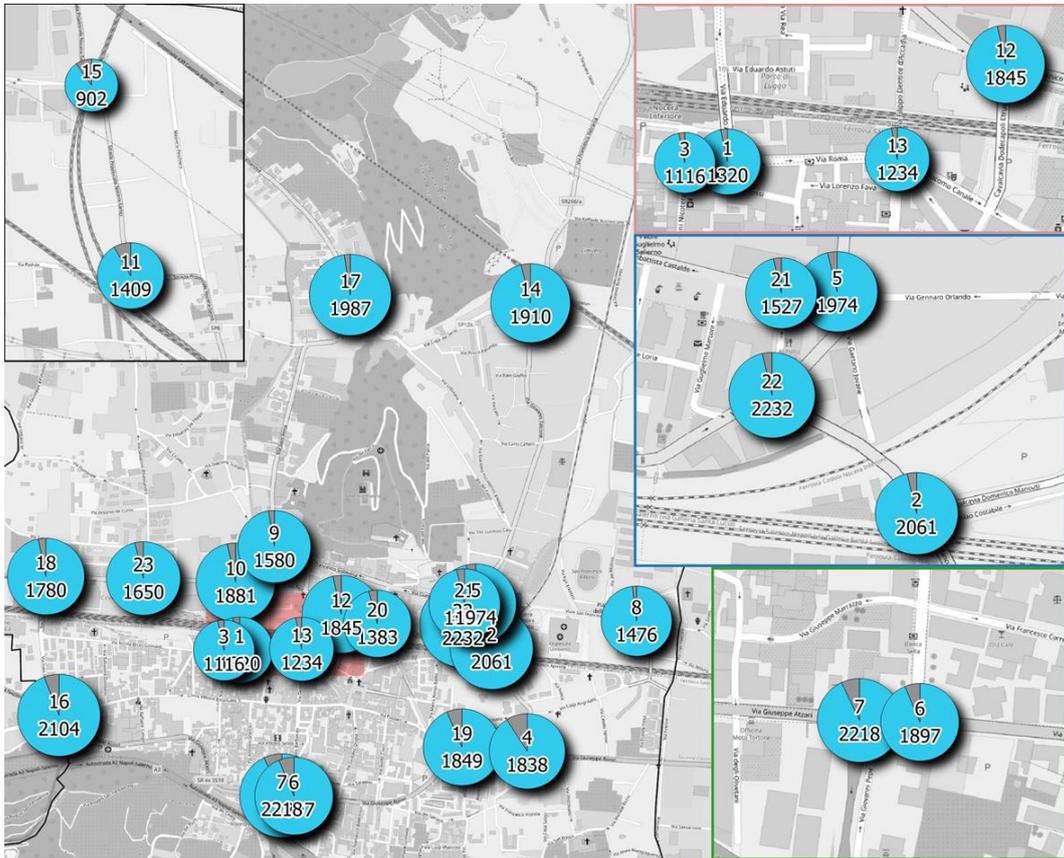


Figura 171 Rappresentazione su mappa dei flussi entranti ai nodi – ora di punta del mattino 7:45-8:45

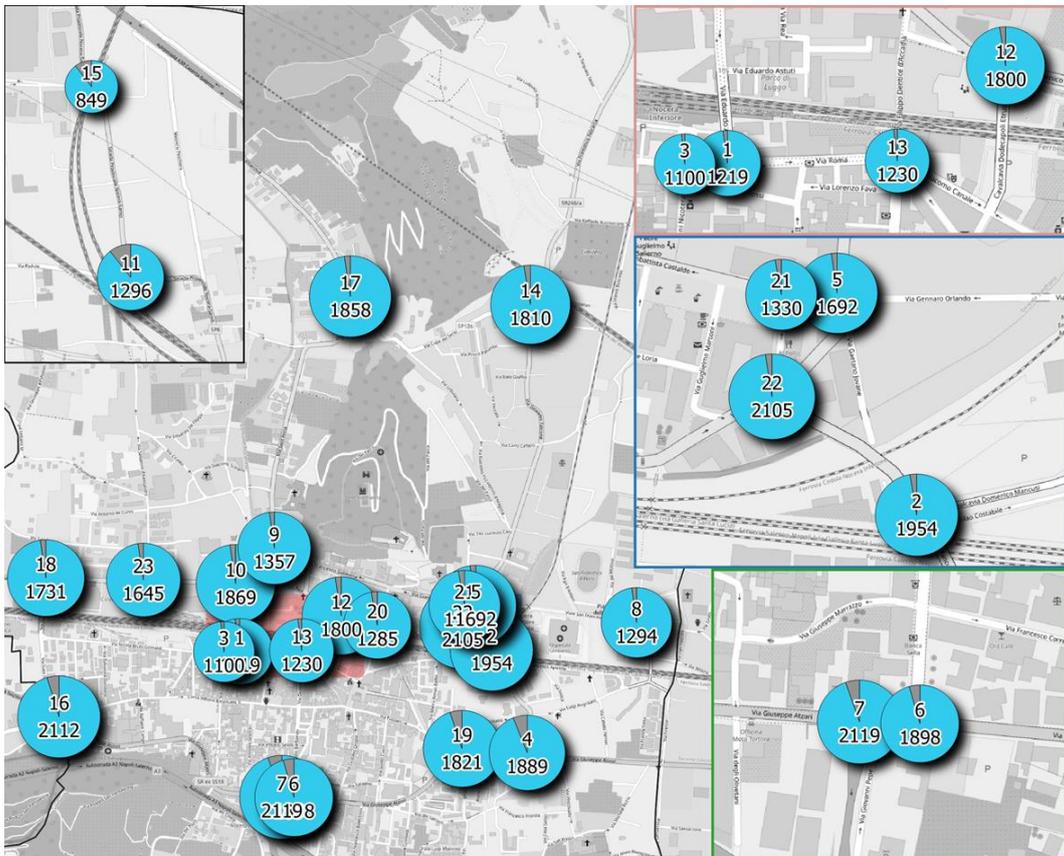


Figura 172 Rappresentazione su mappa dei flussi entranti ai nodi – ora di punta del mezzogiorno 12:30-13:30

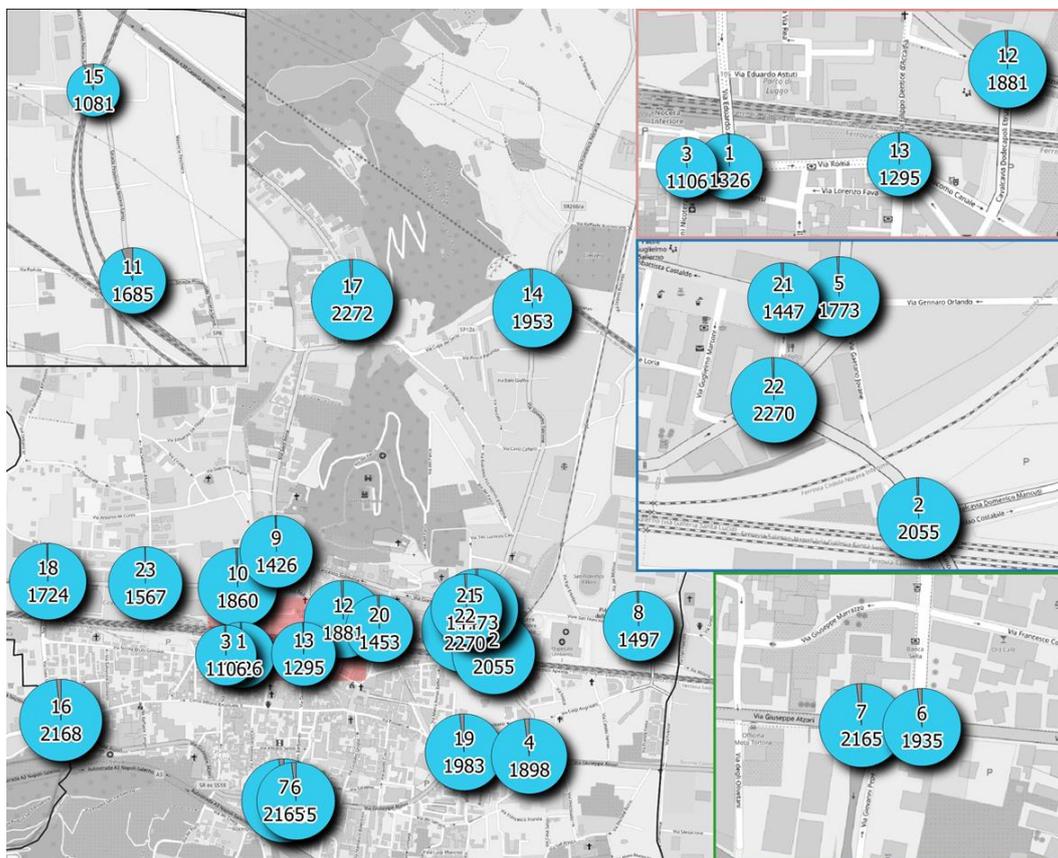


Figura 173 Rappresentazione su mappa dei flussi entranti ai nodi – ora di punta del pomeriggio 18:00-19:00

Di seguito si riporta la tabella della ripartizione modale di pedoni – bici – auto, distinta per nodo e ora di punta.

| 7:45– 8:45 |        |      |      | 12:30 – 13:30 |        |      |      | 18:00 – 19:00 |        |      |      |
|------------|--------|------|------|---------------|--------|------|------|---------------|--------|------|------|
| ID         | PEDONI | BICI | AUTO | ID            | PEDONI | BICI | AUTO | ID            | PEDONI | BICI | AUTO |
| 1          | 127    | 9    | 1199 | 1             | 241    | 3    | 1142 | 1             | 298    | 3    | 1282 |
| 2          | 5      | 0    | 1849 | 2             | 0      | 0    | 1793 | 2             | 2      | 0    | 1964 |
| 3          | 347    | 3    | 1021 | 3             | 574    | 7    | 1026 | 3             | 582    | 3    | 1079 |
| 4          | 19     | 3    | 1516 | 4             | 21     | 2    | 1672 | 4             | 20     | 2    | 1801 |
| 5          | 87     | 0    | 1777 | 5             | 130    | 1    | 1534 | 5             | 116    | 2    | 1696 |
| 6          | 29     | 0    | 1641 | 6             | 12     | 0    | 1705 | 6             | 4      | 0    | 1853 |
| 7          | 26     | 0    | 1881 | 7             | 23     | 0    | 1855 | 7             | 49     | 0    | 2052 |
| 8          | 64     | 2    | 1341 | 8             | 79     | 4    | 1177 | 8             | 77     | 1    | 1430 |
| 9          | 10     | 0    | 1469 | 9             | 7      | 0    | 1250 | 9             | 23     | 0    | 1389 |
| 10         | 122    | 4    | 1716 | 10            | 135    | 5    | 1742 | 10            | 131    | 1    | 1806 |
| 11         | 0      | 0    | 1153 | 11            | 1      | 0    | 1066 | 11            | 0      | 0    | 1467 |
| 12         | 22     | 0    | 1688 | 12            | 14     | 0    | 1689 | 12            | 20     | 0    | 1814 |
| 13         | 387    | 11   | 1126 | 13            | 786    | 10   | 1150 | 13            | 1251   | 11   | 1267 |
| 14         | 0      | 1    | 1694 | 14            | 0      | 0    | 1616 | 14            | 0      | 0    | 1865 |
| 15         | 0      | 0    | 713  | 15            | 0      | 0    | 695  | 15            | 0      | 0    | 945  |
| 16         | 65     | 1    | 1809 | 16            | 62     | 3    | 1880 | 16            | 122    | 0    | 2064 |
| 17         | 11     | 0    | 1772 | 17            | 12     | 0    | 1685 | 17            | 15     | 1    | 2143 |
| 18         | 7      | 0    | 1609 | 18            | 6      | 1    | 1598 | 18            | 5      | 0    | 1677 |
| 19         | 173    | 5    | 1600 | 19            | 180    | 1    | 1617 | 19            | 151    | 3    | 1882 |
| 20         | 91     | 1    | 1252 | 20            | 75     | 1    | 1190 | 20            | 130    | 5    | 1394 |
| 21         | 145    | 0    | 1363 | 21            | 184    | 4    | 1203 | 21            | 201    | 2    | 1382 |
| 22         | 145    | 0    | 1999 | 22            | 169    | 3    | 1940 | 22            | 143    | 0    | 2176 |
| 23         | 19     | 0    | 1489 | 23            | 27     | 1    | 1542 | 23            | 9      | 0    | 1526 |

Per meglio comprendere la localizzazione dei flussi così ripartiti, si riportano di seguito alcune planimetrie con torte geolocalizzate della ripartizione modale pedoni-bici-auto, distinte per le diverse ore di punta.

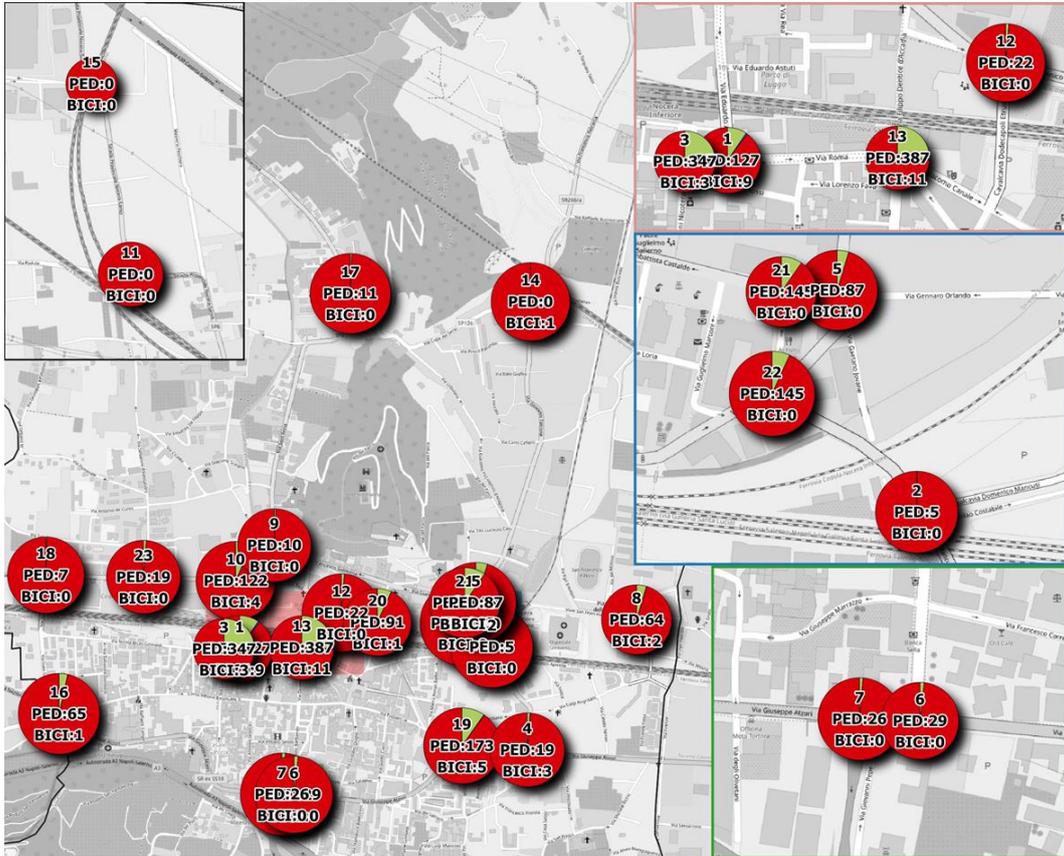


Figura 174 Rappresentazione su mappa della ripartizione modale pedoni-bici-auto – ora di punta del mattino 7:45-8:45

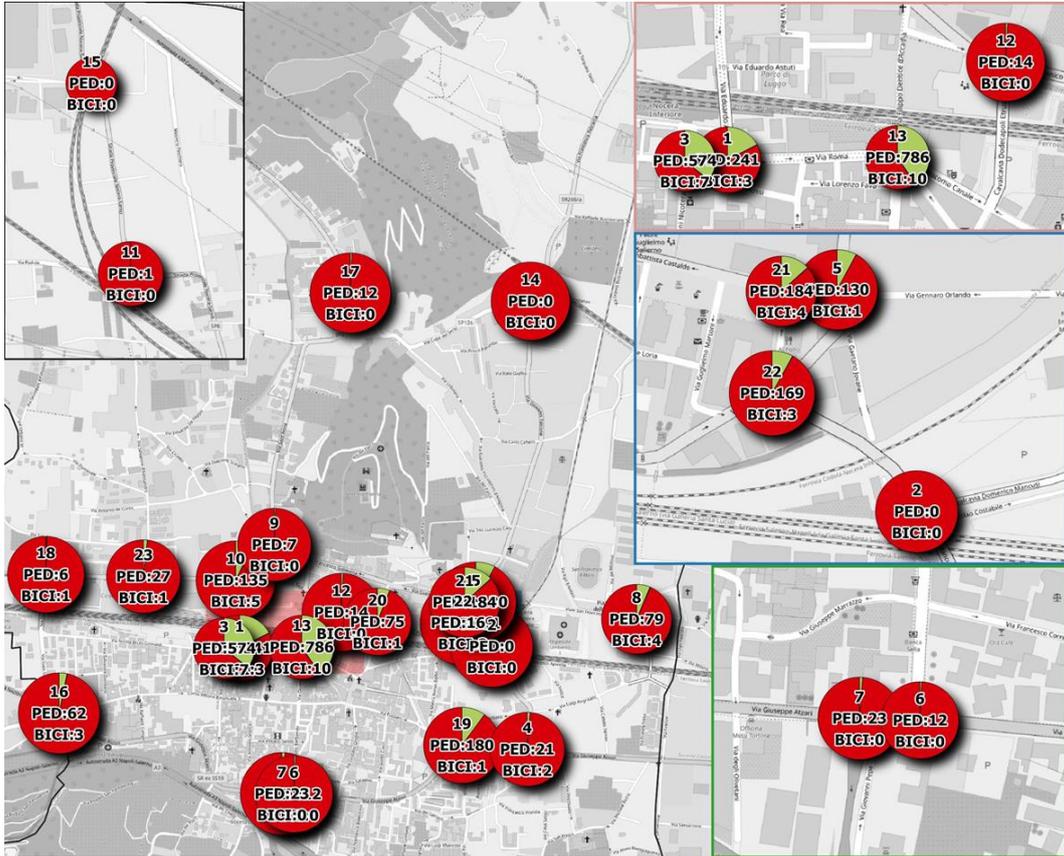


Figura 175 Rappresentazione su mappa della ripartizione modale pedoni-bici-auto – ora di punta del mezzogiorno 12:30-13:30

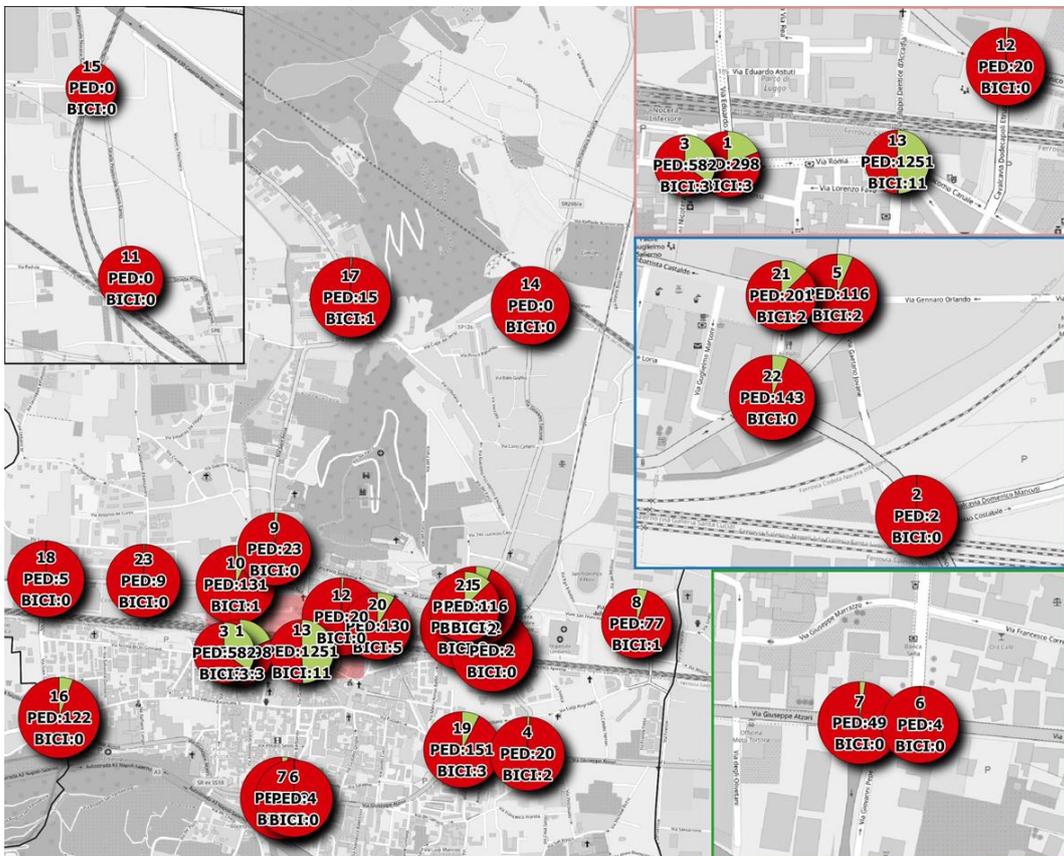


Figura 176 Rappresentazione su mappa della ripartizione modale pedoni-bici-auto – ora di punta del pomeriggio 18:00-19:00

### 3.4.3 ANALISI DATI CASELLI AUTOSTRADALI

#### 3.4.3.1 Dati da Autostrade per l'Italia su A30

Da Autostrade per l'Italia sono stati reperiti i dati sui seguenti 2 caselli autostradali, che interessano il territorio comunale in esame:

- Casello di Castel S.Giorgio,
- Casello di Nocera Pagani.

I dati si riferiscono ad ingressi e uscite al casello di un giorno feriale invernale tipo nel periodo dal 1° ottobre 2019 al 31 dicembre 2019.

I veicoli sono classificati nelle seguenti classi:

- A – leggeri (motocicli, autovetture, furgoni),
- B – pesanti (autobus, auto-caravan, autocarri),
- 3 – autoarticolati a 3 assi,
- 4 – autoarticolati a 4 assi,
- 5 – autoarticolati a 5 o più assi.

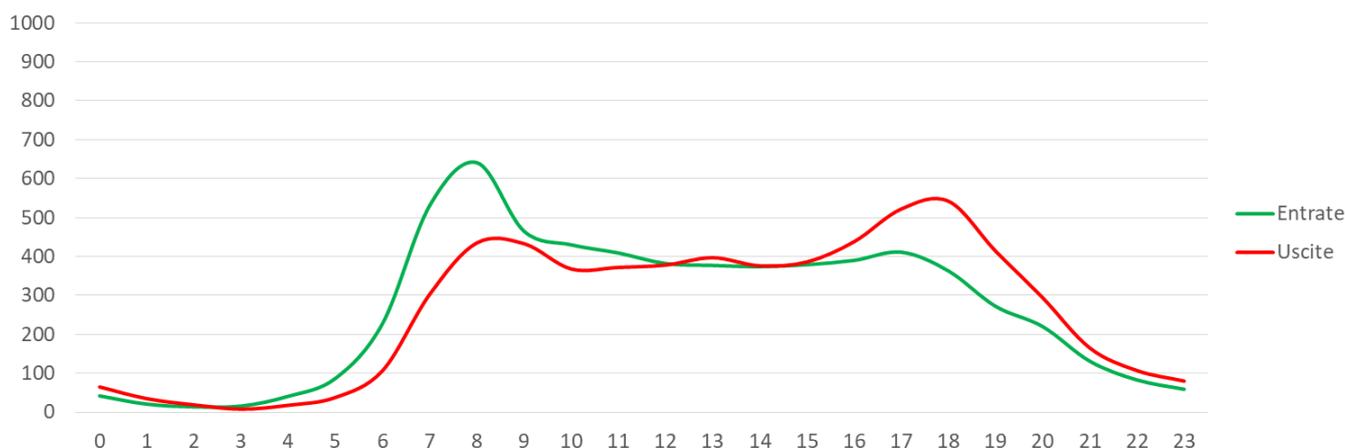
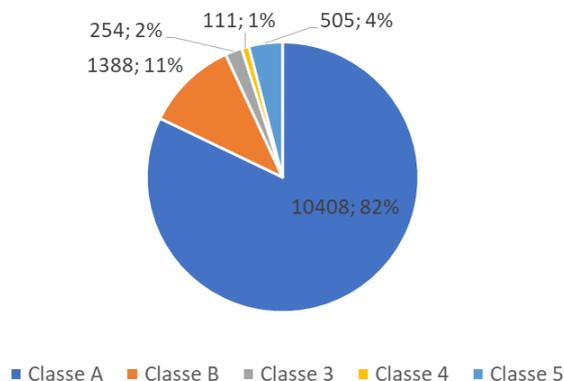
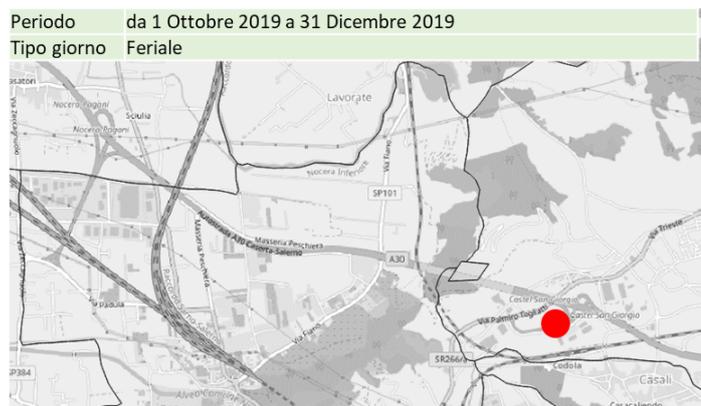


Figura 177 Castel S.Giorgio - Localizzazione, composizione veicolare, flussogramma

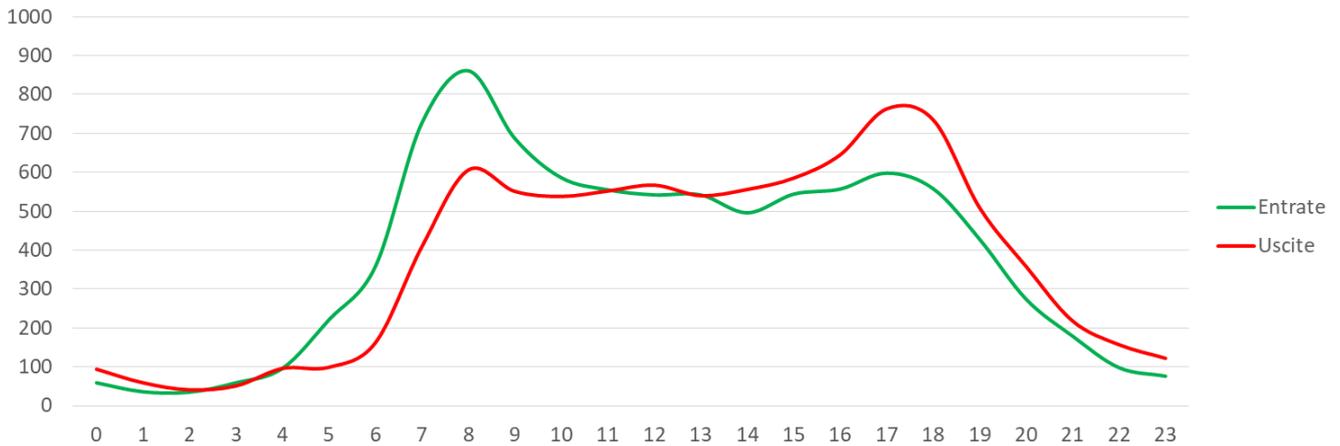
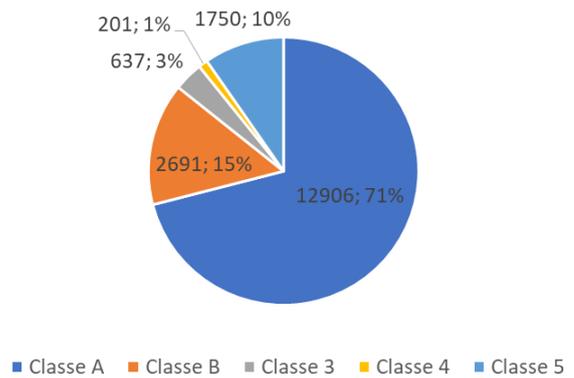
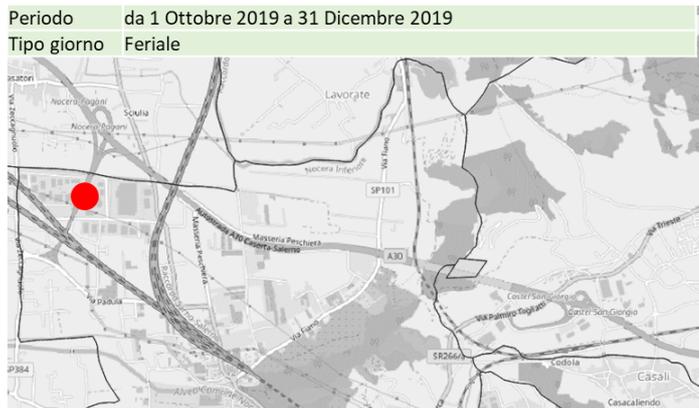


Figura 178 Nocera Pagani - Localizzazione, composizione veicolare, flussogramma

### 3.4.1 MATRICI O/D DEGLI SPOSTAMENTI DELLE PERSONE SU MEZZO PRIVATO RICOSTRUITI A PARTIRE DAI DATI FCD

Per la determinazione delle matrici Origine/Destinazione rappresentative della mobilità autoveicolare sono stati opportunamente elaborati i dati FCD (Floating Car Data – Dati auto in movimento) riferiti ad una flotta monitorata superiore al 15% del totale circolante, valore elevatissimo e oltre 3 volte il valore medio nazionale, con risultati assolutamente affidabili su tutti gli intervalli temporali considerati, sia giornalieri che orari.

Tabella 12: Autovetture circolanti e monitorate FCD

| Ambito territoriale        | Codice ISTAT  | Superficie territoriale totale (kmq) | Popolazione legale 2011 (09/10/2011) | Popolazione residente al 31/12/2017 | Addetti Istat 2011 | Autovetture al 31/12/2017 | Autovetture monitorate FCD al 31/10/2016 | % vetture FCD su totale autovetture | % penetrazione locale su media nazionale |
|----------------------------|---|--------------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Comune di Nocera Inferiore | 65078   | 20.94                                | 46'563                               | 45'784                              | 8'669              | 26'160                    | 3'976                                    | 15.199%                             | 310%                                     |
| Provincia di Salerno       | 65  | 4'954.05                             | 1'092'876                            | 1'101'763                           | 183'874            | 670'753                   | 71'346                                   | 10.637%                             | 217%                                     |
| Regione Campania           | 15  | 13'670.71                            | 5'766'810                            | 5'826'860                           | 939'776            | 3'438'004                 | 335'792                                  | 9.767%                              | 199%                                     |
| Nazione Italia             | -   | 302'068.55                           | 59'433'744                           | 60'483'973                          | 16'424'086         | 38'520'321                | 1'890'401                                | 4.908%                              | 100%                                     |
| VALUTAZIONI                | Campionamento teorico nel giorno feriale tipo (21 giorni in ottobre 2016) |                                      |                                      |                                     |                    |                           |  |                                     | 319%                                     |
|                            | Campionamento teorico nel giorno sabato tipo (5 giorni in ottobre 2016)   |                                      |                                      |                                     |                    |                           |  |                                     | 76%                                      |
|                            | Campionamento teorico nel giorno domenica tipo (5 giorni in ottobre 2016) |                                      |                                      |                                     |                    |                           |  |                                     | 76%                                      |

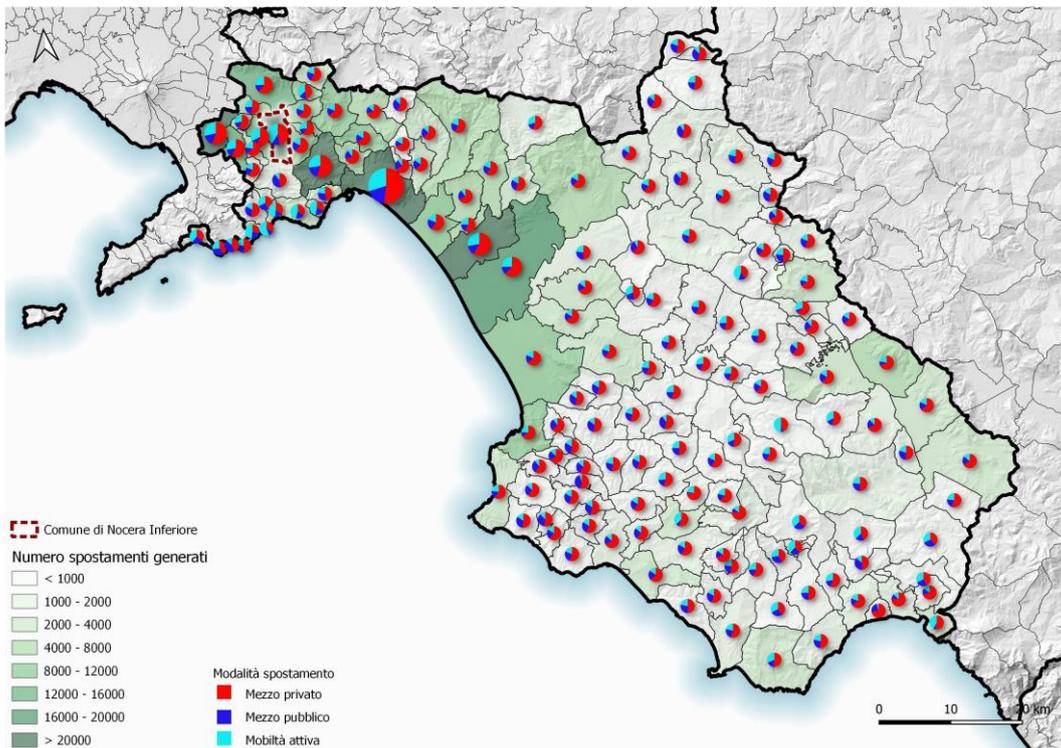
### 3.4.2 GLI SPOSTAMENTI SISTEMATICI

Le analisi sono state effettuate a partire dalla matrice del pendolarismo ISTAT 2011.

#### 3.4.2.1 Inquadramento

Gli spostamenti generati dai comuni della Provincia di Salerno sono pari complessivamente a 472'909 di cui il 57% su mobilità privata, il 18% pubblica ed il 25% attiva.

**Per la Città di Nocera Inferiore abbiamo 20'624 spostamenti, che rappresentano il 4.36% del totale, di cui il 47% su mobilità privata, il 12% pubblica ed il 41% attiva.**



**Figura 179 Rappresentazione della generazione di ogni comune e del relativo split modale - Totale [Fonte dati: ISTAT]**

Il tasso di generazione è dato dal rapporto tra la domanda generata ogni 1'000 abitanti. I valori variano da **295 di Rofrano** a **545 di Castiglione del Genovesi**. **La Città di Nocera Inferiore ha un tasso di generazione di 462.**

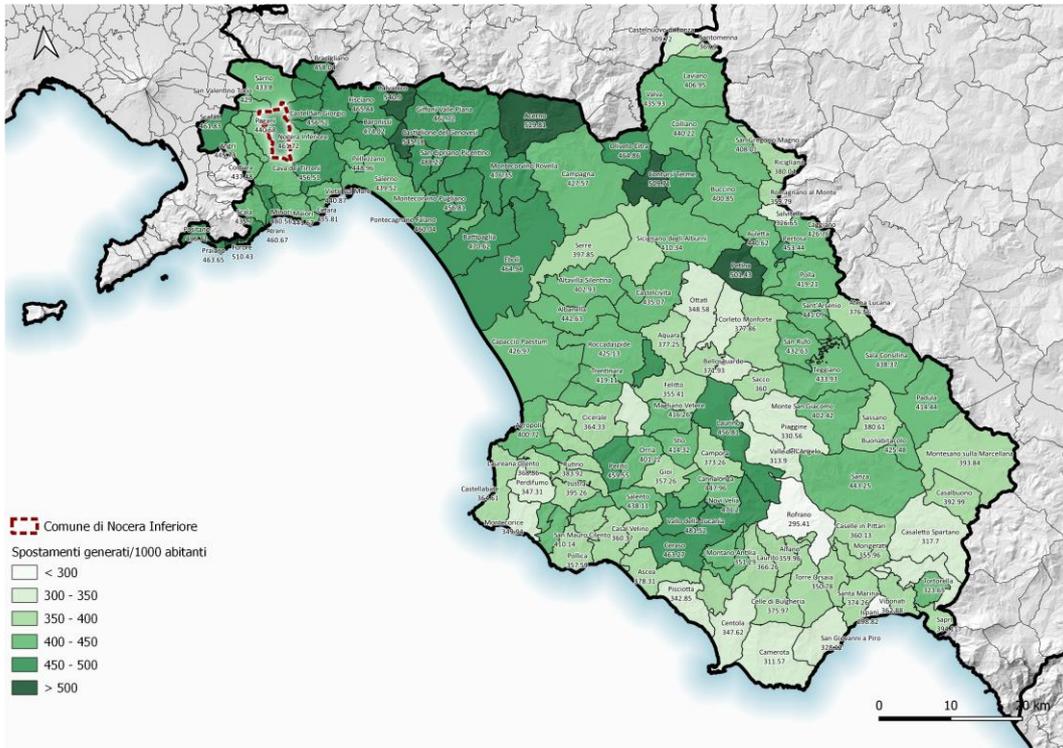


Figura 180 Rappresentazione del tasso di generazione di ogni comune – Totale [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti di scambio generati dai comuni della Provincia di Salerno sono pari complessivamente a 178'526 di cui il 67% su mobilità privata, il 32% pubblica e appena il 2% attiva. Per la Città di Nocera Inferiore abbiamo 6'501 spostamenti di scambio, che rappresentano il 3.6% del totale di scambio, di cui il 69% su mobilità privata, il 29% pubblica ed il 2% attiva.

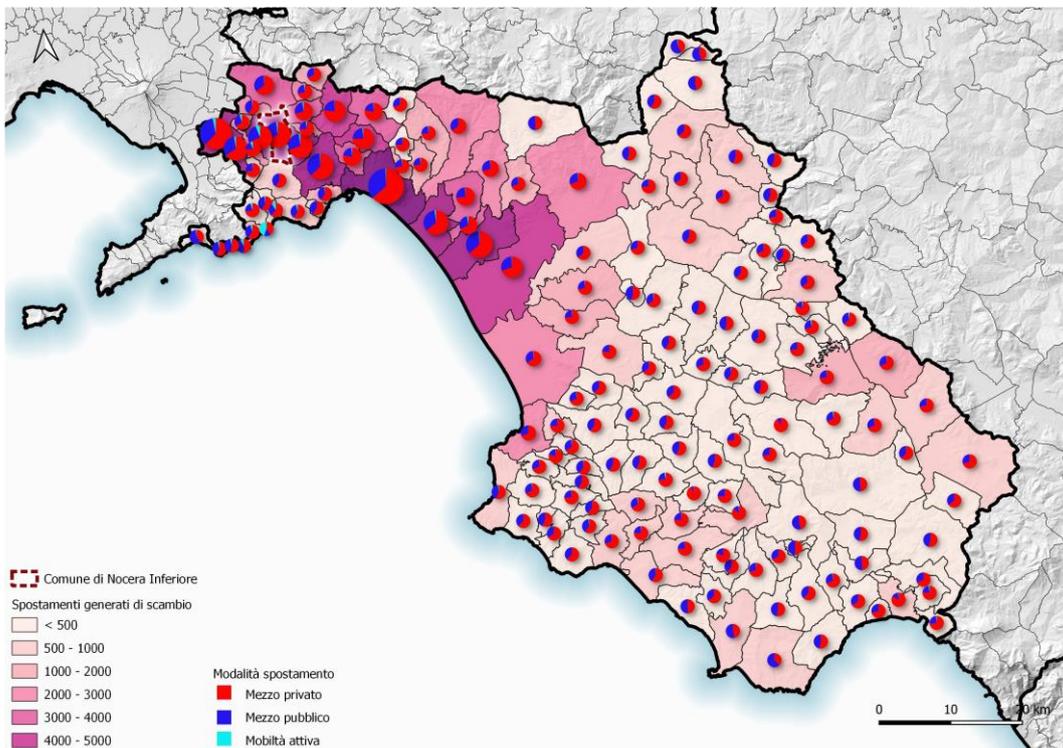


Figura 181 Rappresentazione della generazione di ogni comune e del relativo split modale –scambio [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di generazione di scambio è dato dal rapporto tra la domanda di scambio generata ogni 1'000 abitanti. I valori variano da 72 di Camerota a 379 di San Mango Piemonte. Nocera Inferiore assume un valore di 146.

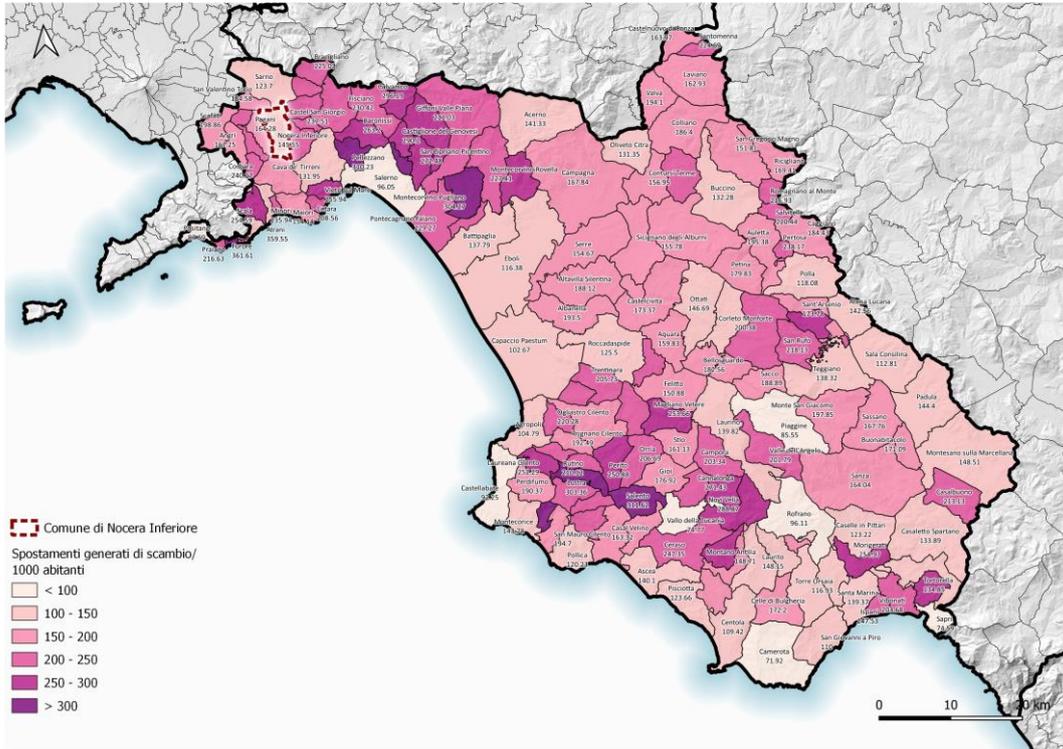
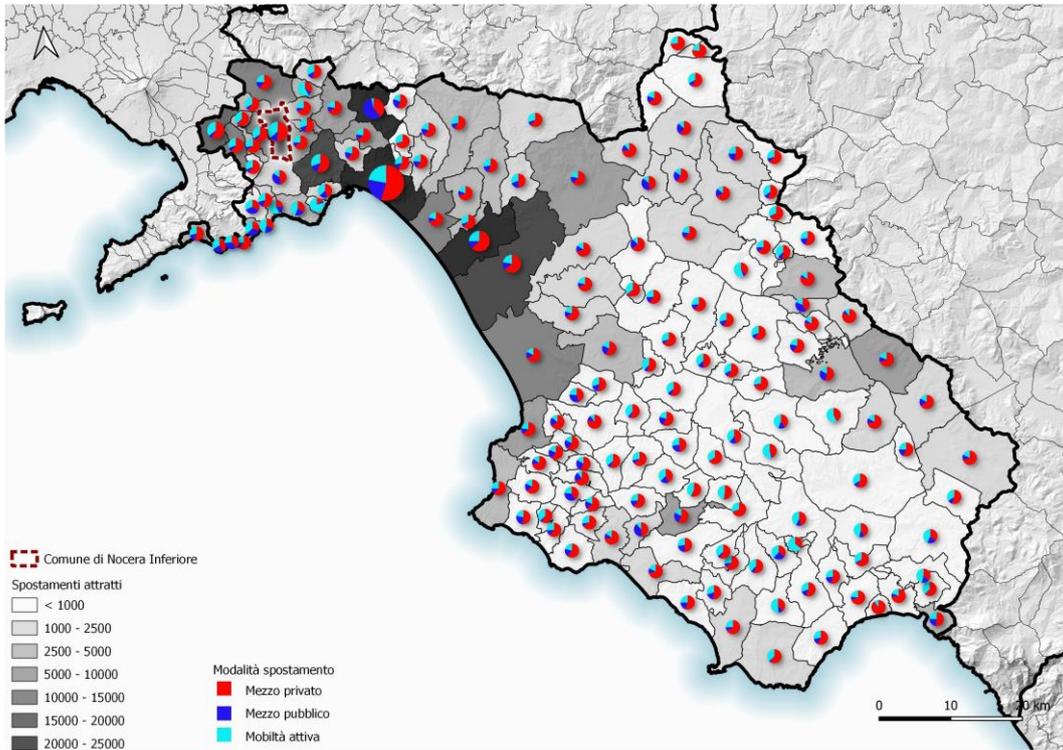


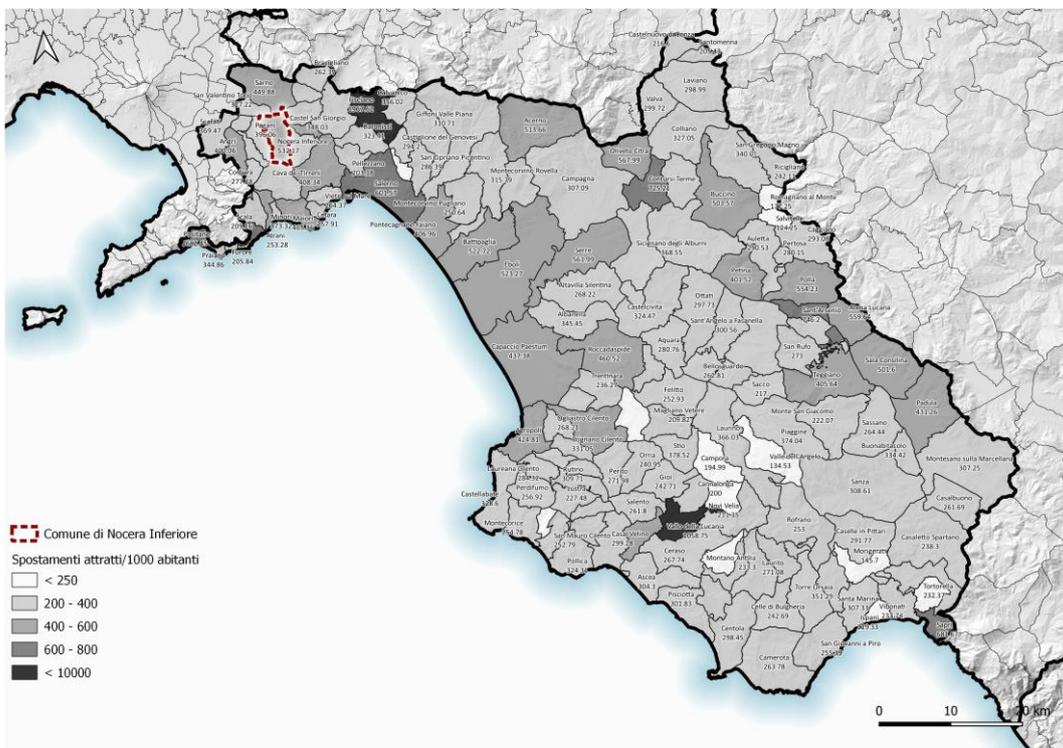
Figura 182 Rappresentazione del tasso di generazioni di ogni comune – Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti attratti dai comuni della Provincia di Salerno sono pari a 471'660 di cui il 58% su mobilità privata, il 18% pubblica ed il 25% attiva. **La Città di Nocera Inferiore con 23'771 spostamenti rappresenta circa il 5% di tutti gli spostamenti a livello provinciale. Questi spostamenti sono suddivisi in: 51% su mobilità privata, il 12% pubblica ed il 36% attiva.**



**Figura 183** Rappresentazione dell'attrazione di ogni comune e del relativo split modale – Totale [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di attrazione è dato dal rapporto tra la domanda attratta ogni 1'000 abitanti. I valori variano da **119 di Ispani** a **1'968 di Fisciano**, per **Nocera Inferiore** il valore si attesta a **532**.



**Figura 184** Rappresentazione del tasso di attrazione di ogni comune – Totale [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti di scambio attratti dai comuni della Città metropolitana sono pari a 177'276 di cui il 68% su mobilità privata, il 31% pubblica e l'1% attiva. **La Città di Nocera Inferiore con 9'648 spostamenti rappresenta il 5.4% del totale provinciale. Questi spostamenti sono ripartiti in: 71% su mobilità privata, 26% pubblica e 3% attiva.**

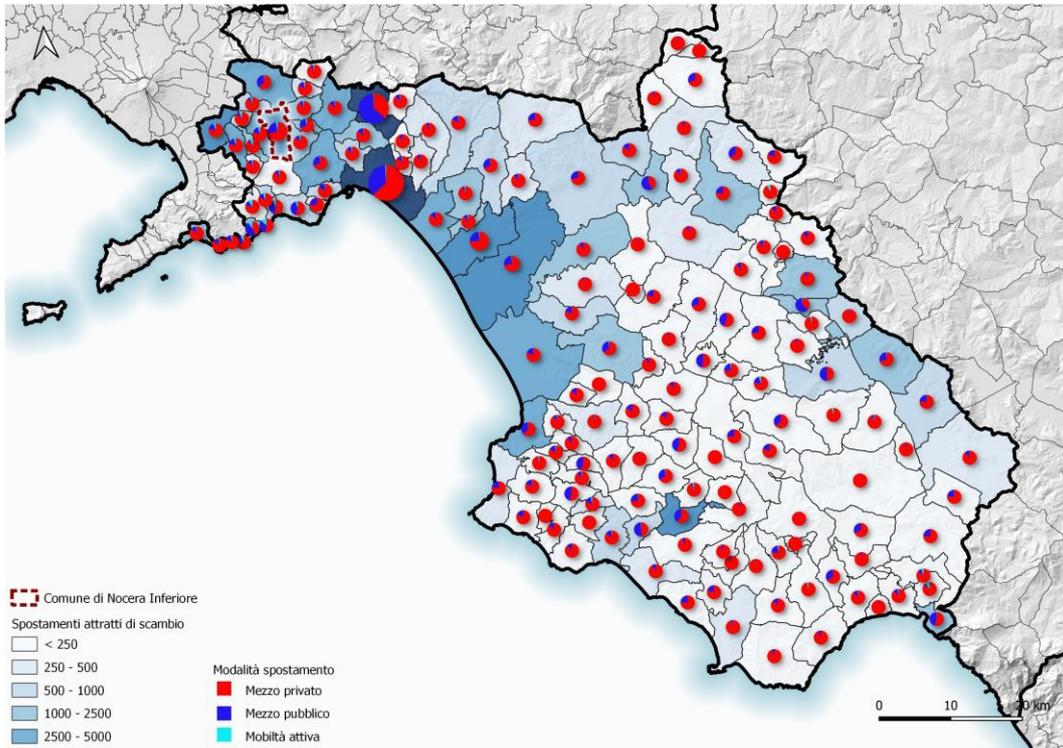


Figura 185 Rappresentazione dell'attrazione di ogni comune e del relativo split modale –scambio [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di attrazione di scambio è dato dal rapporto tra la domanda di scambio attratta ogni 1'000 abitanti. I valori variano da **14 di Alfano** a **1'732 di Fisciano**. **Nocera Inferiore ha un tasso di attrazione di scambio pari a 216.**

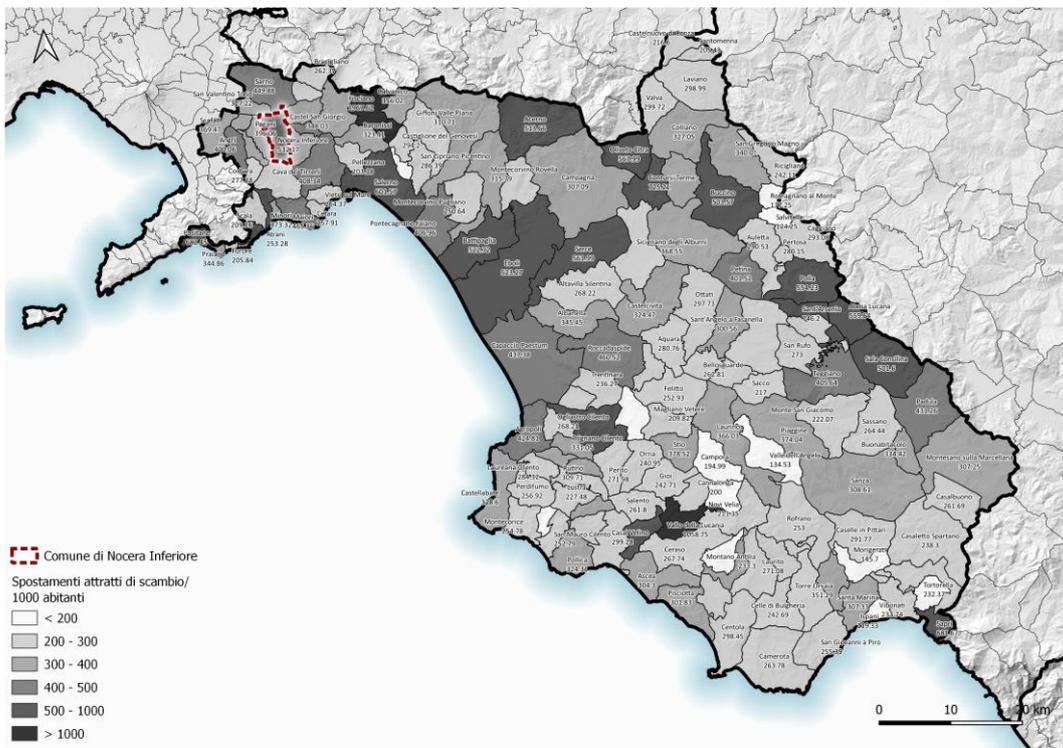


Figura 186 Rappresentazione del tasso di attrazione di ogni comune – Scambio [Fonte dati: ISTAT]

Gli spostamenti intracomunali dei comuni della Provincia sono pari a 294'383 di cui il 52% su mobilità privata, il 10% pubblica ed il 39% attiva. **La Città di Nocera Inferiore registra 14'122 spostamenti (4.8% del totale), di cui il 38% su mobilità privata, il 3% pubblica e 59% attiva.**

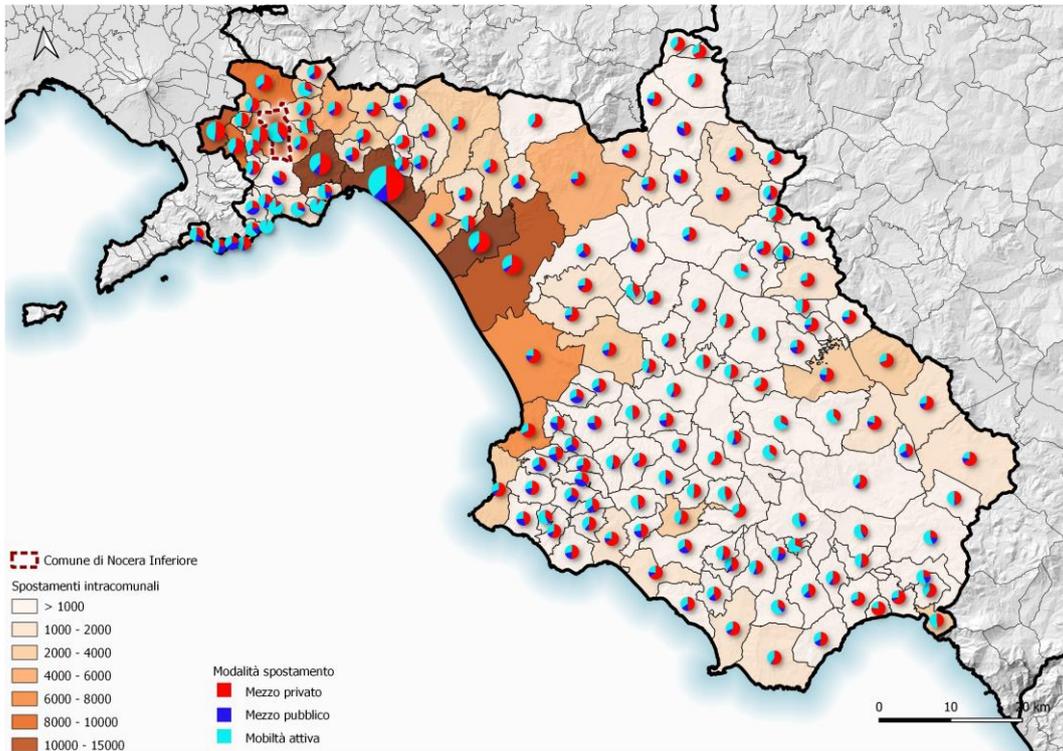


Figura 187 Rappresentazione degli spostamenti intracomunali e del relativo split modale [Fonte dati: ISTAT]

Il tasso di spostamenti intracomunali è dato dal rapporto tra la domanda intracomunale ogni 1'000 abitanti. Il massimo è rappresentato da **409 di Positano** mentre per **Nocera Inferiore è pari a 316**.

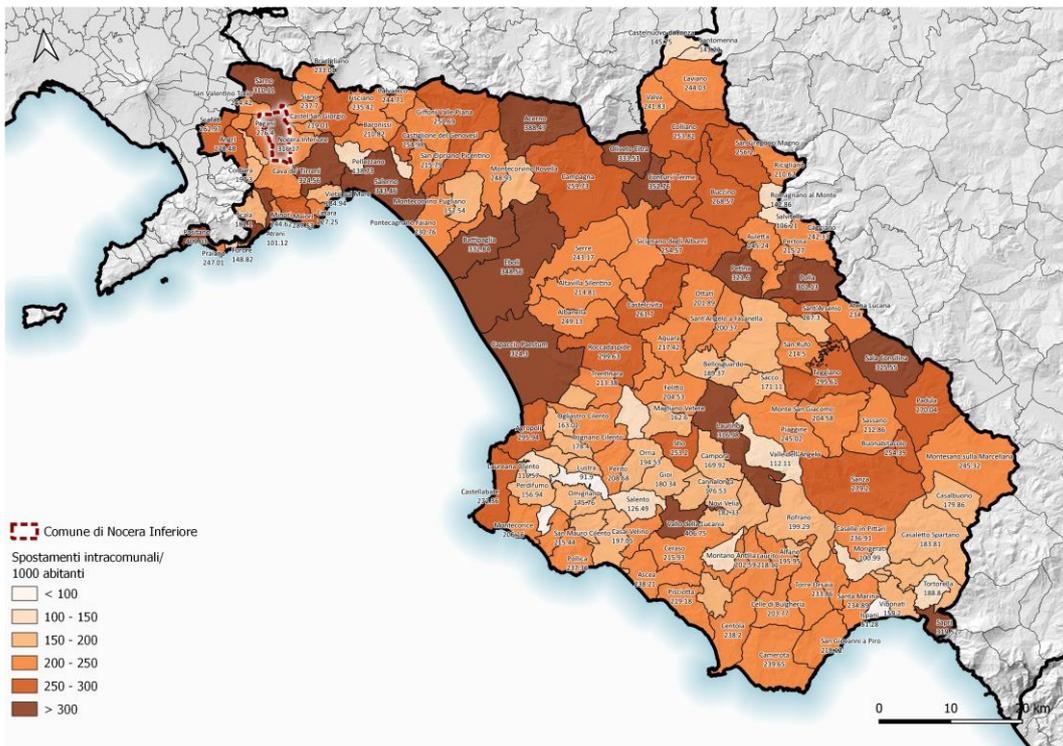


Figura 188 Rappresentazione del tasso di spostamenti intracomunali di ogni comune [Fonte dati: ISTAT]

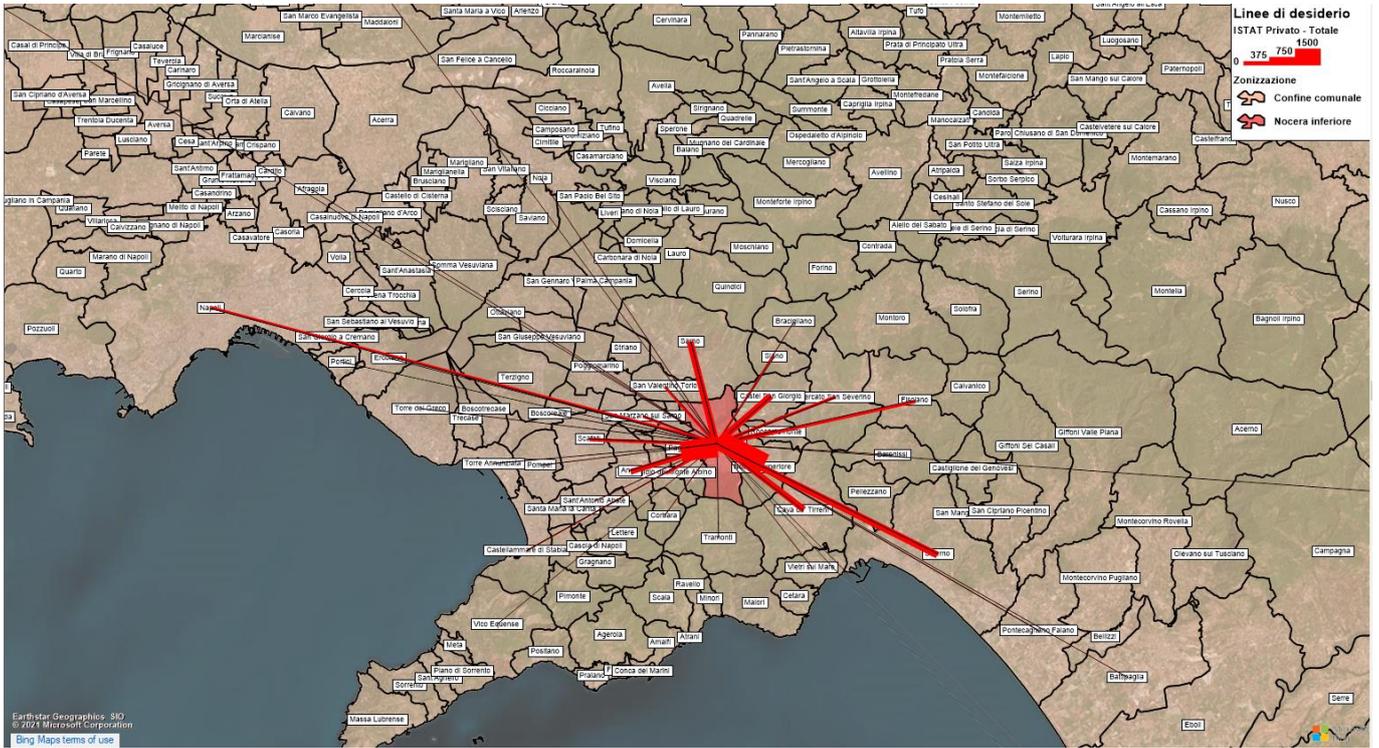


Figura 189 Linee di desiderio mezzo privato – totale

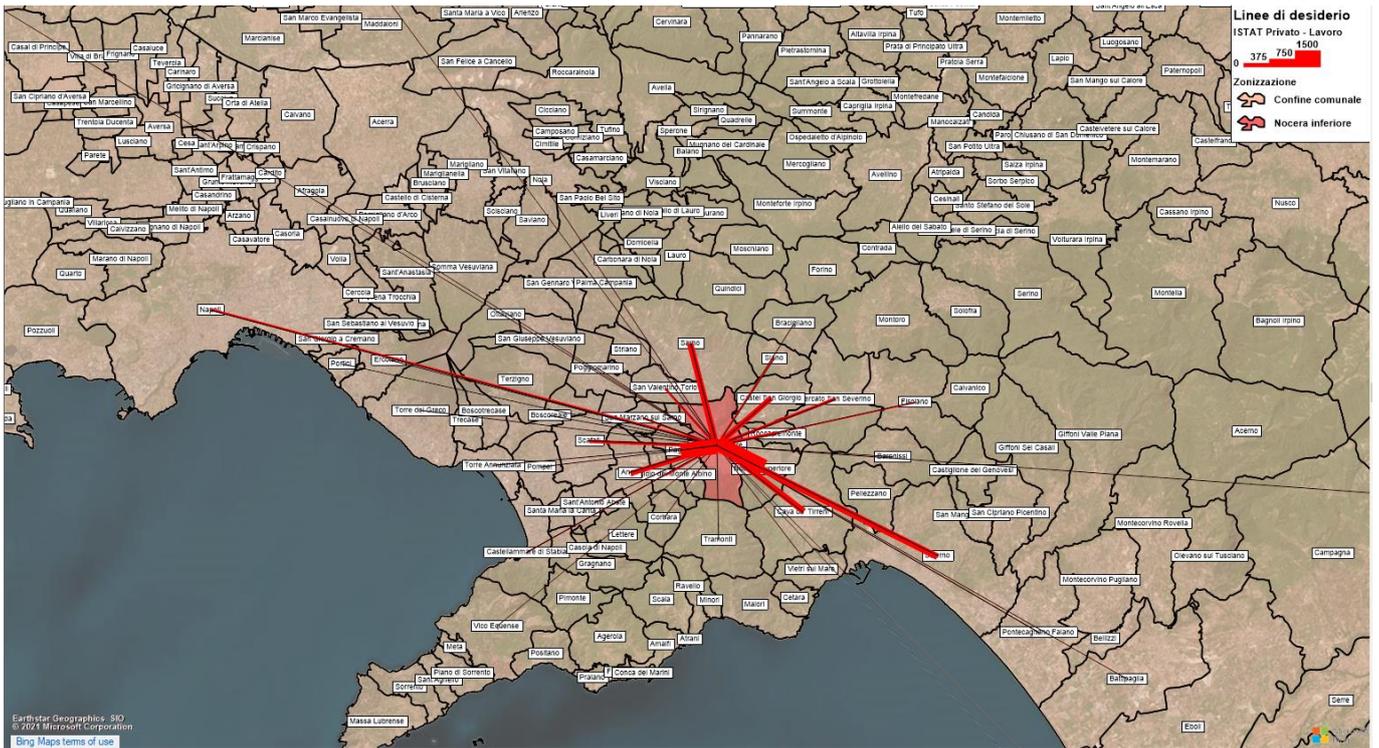


Figura 190 Linee di desiderio mezzo privato – lavoro

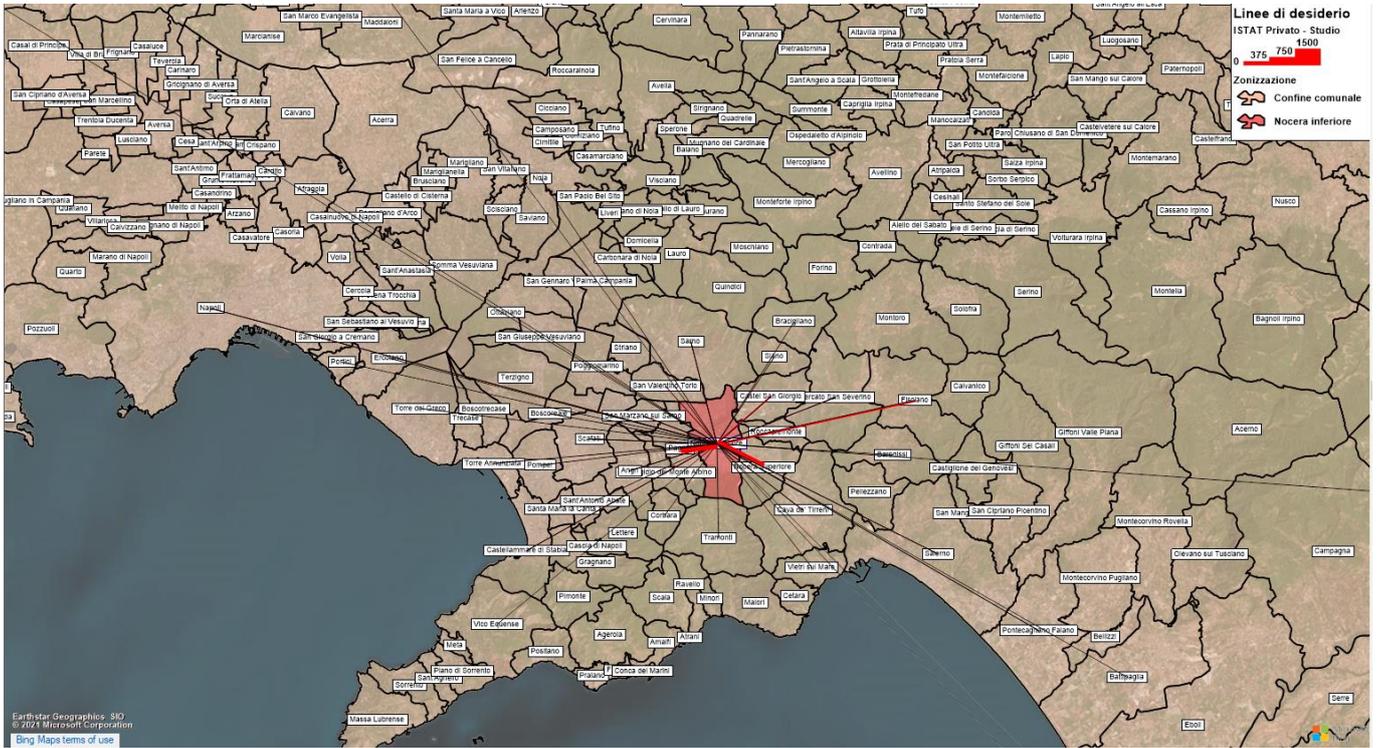


Figura 191 Linee di desiderio mezzo privato – studio

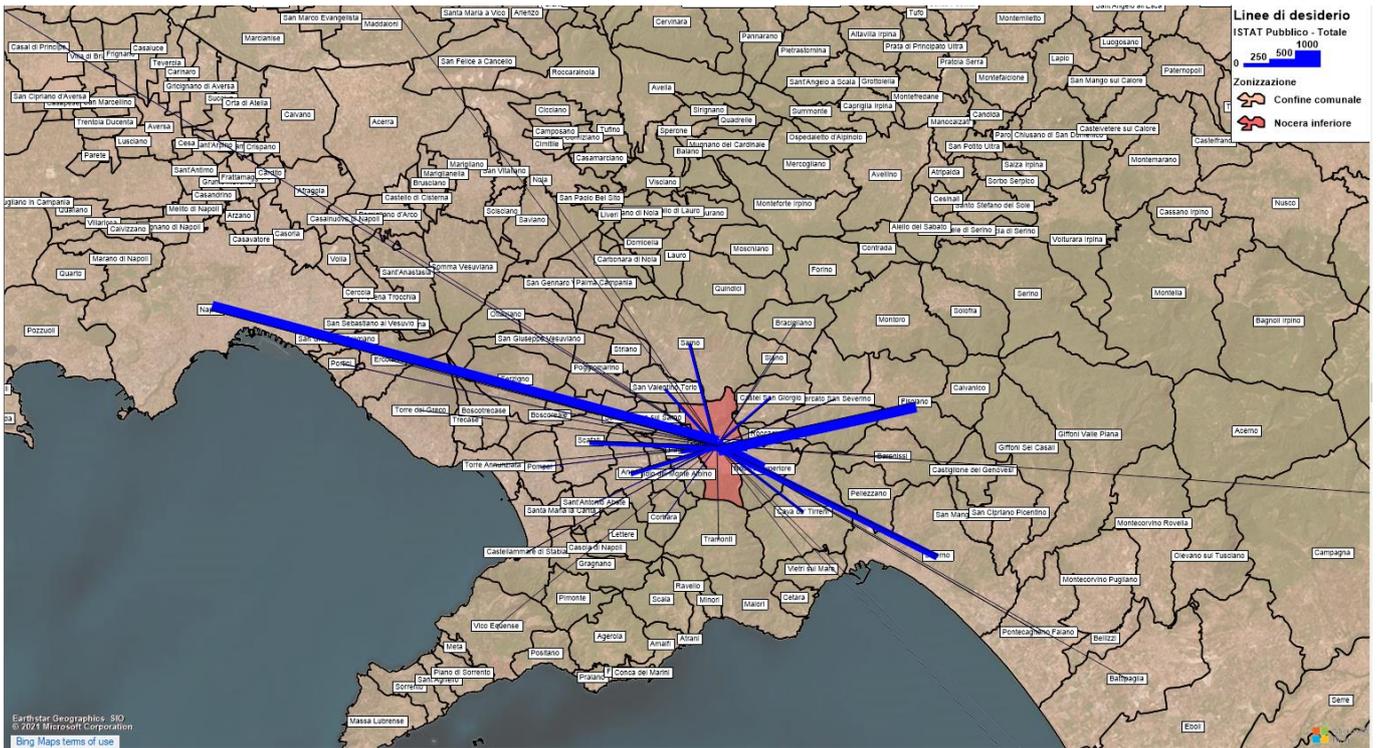


Figura 192 Linee di desiderio mezzo pubblico – totale

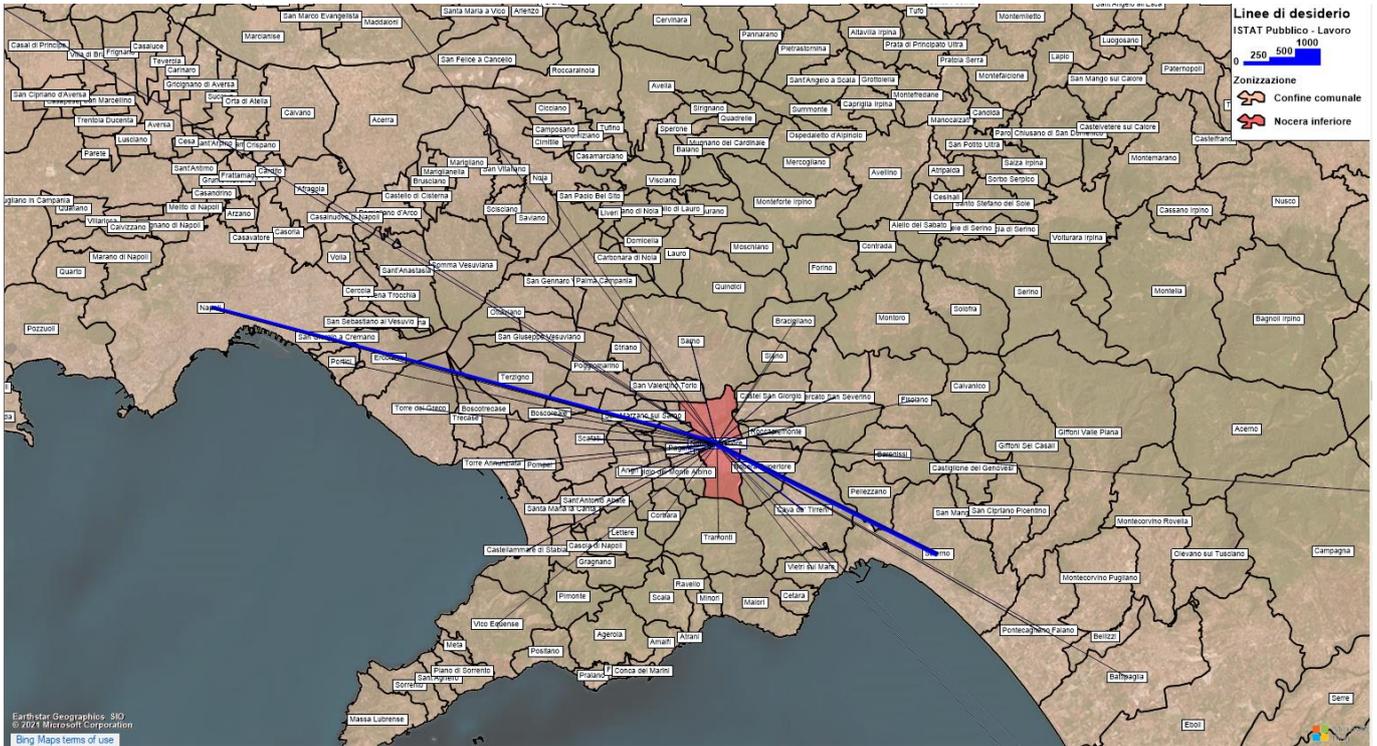


Figura 193 Linee di desiderio mezzo pubblico – lavoro

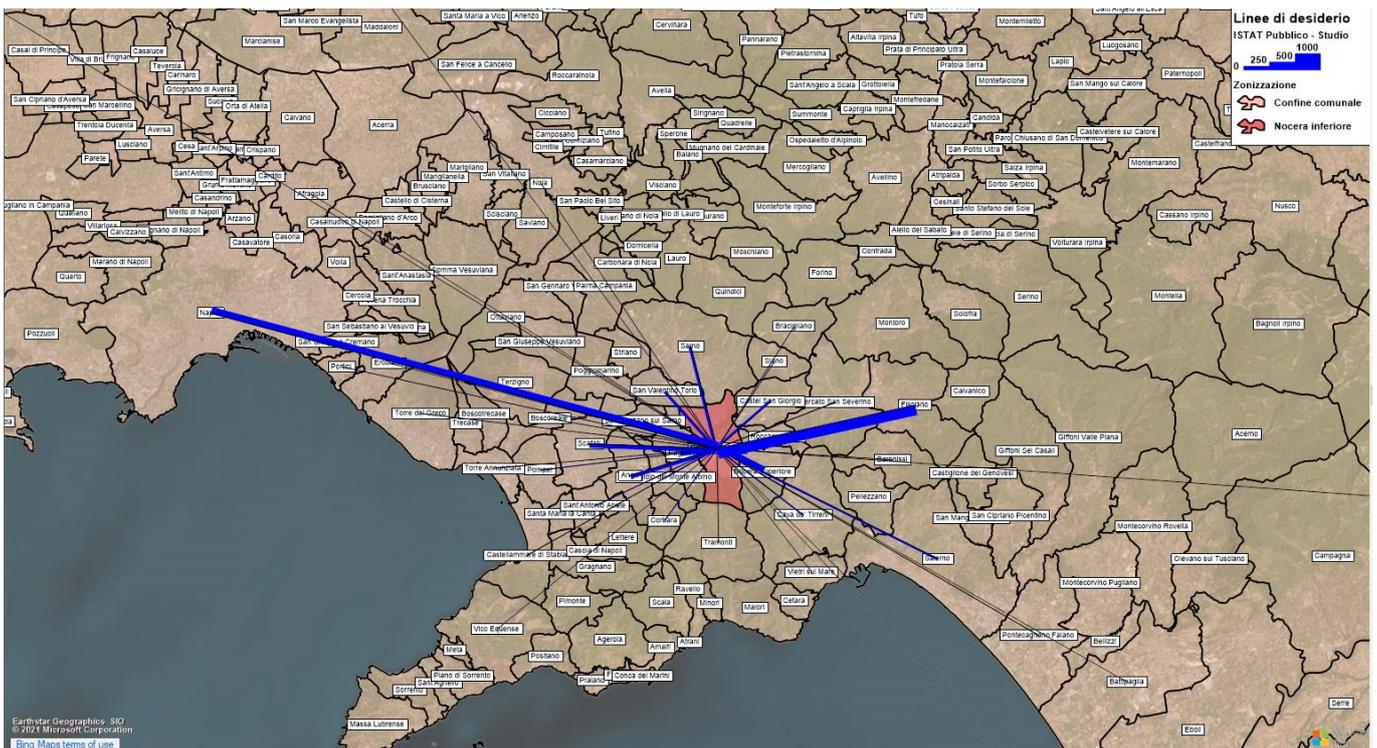


Figura 194 Linee di desiderio mezzo pubblico – studio

### 3.4.2.2 Analisi di dettaglio

I dati relativi al pendolarismo permettono di analizzare gli spostamenti sistematici su base comunale. Le principali classificazioni sono:

1. Sesso dell'intervistato:

1.1. Maschio

- 1.2. Femmina
2. Motivo dello spostamento:
  - 2.1. Lavoro
  - 2.2. Studio
3. Mezzo prevalente utilizzato nello spostamento:
  - 3.1. Treno
  - 3.2. Tram
  - 3.3. Metropolitana
  - 3.4. Autobus urbano, filobus
  - 3.5. Corriera, autobus extra-urbano
  - 3.6. Autobus aziendale o scolastico
  - 3.7. Auto privata (come conducente)
  - 3.8. Auto privata (come passeggero)
  - 3.9. Motocicletta, ciclomotore, scooter
  - 3.10. Bicicletta
  - 3.11. Altro mezzo
  - 3.12. A piedi
4. Orario di partenza:
  - 4.1. prima delle 7:15
  - 4.2. dalle 7:15 alle 8:14
  - 4.3. dalle 8:15 alle 9:14
  - 4.4. dopo le 9:14
5. Durata dello spostamento:
  - 5.1. fino a 15 minuti
  - 5.2. da 16 a 30 minuti
  - 5.3. da 31 a 60 minuti
  - 5.4. oltre 60 minuti.

Di seguito si riportano indicatori rappresentativi delle caratteristiche della domanda di mobilità sistematica della Città di Nocera Inferiore e della Provincia di Salerno.

Gli spostamenti sistematici sono stati classificati, in funzione della loro Origine/Destinazione (O/D) in tre tipologie:

1. intracomunali, ovvero aventi origine e destinazione all'interno dello stesso comune;

2. di scambio, ovvero con origine/destinazione in comuni diversi, classificati a loro volta in:

5.5. intra Provincia (ovvero i comuni di O/D sono entrambi interni alla Provincia di Salerno);

5.6. extra Provincia negli altri casi.

Considerando tutti gli spostamenti sul territorio della **Provincia di Salerno**, complessivamente la quota di spostamenti di scambio sale fino al 41%, di cui solo l'11% di scambio extra provinciale. In maggioranza risultano gli spostamenti intracomunali con il 59% del totale.

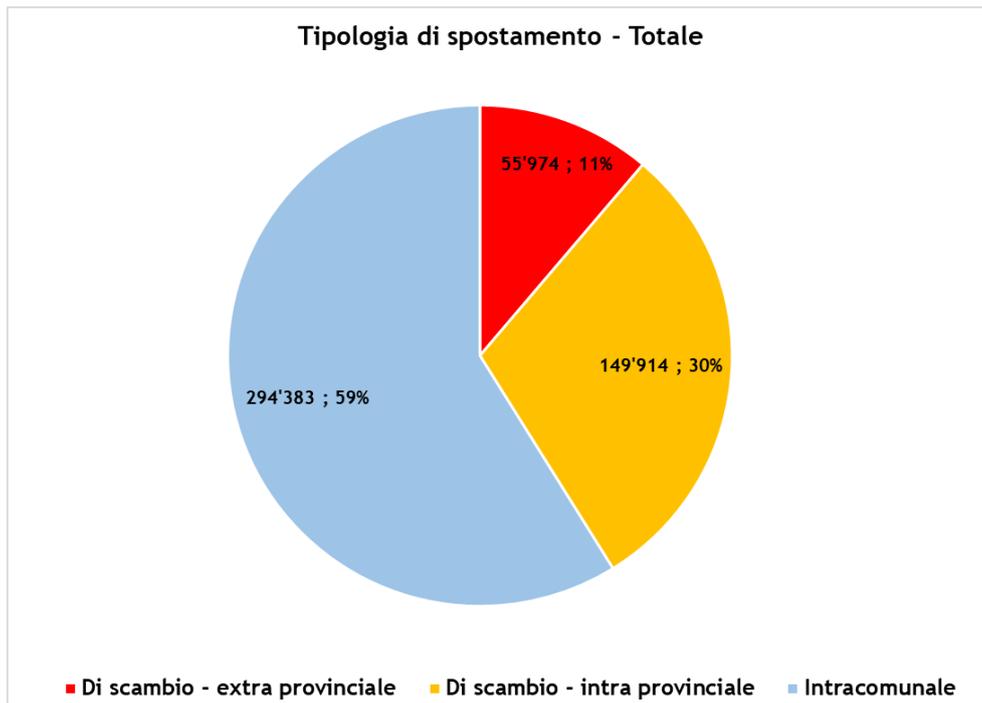


Figura 195 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia – Totale [Fonte dati: ISTAT]

Considerando invece solo gli spostamenti che interessano la Città di Nocera Inferiore, gli spostamenti che rimangono all'interno di questo Comune sono il 46% del totale, mentre la quota di scambio arriva a ben il 54% con il 45% di scambio con comuni dentro la provincia di Salerno ed il 9% di scambio con comuni fuori della provincia di Salerno.

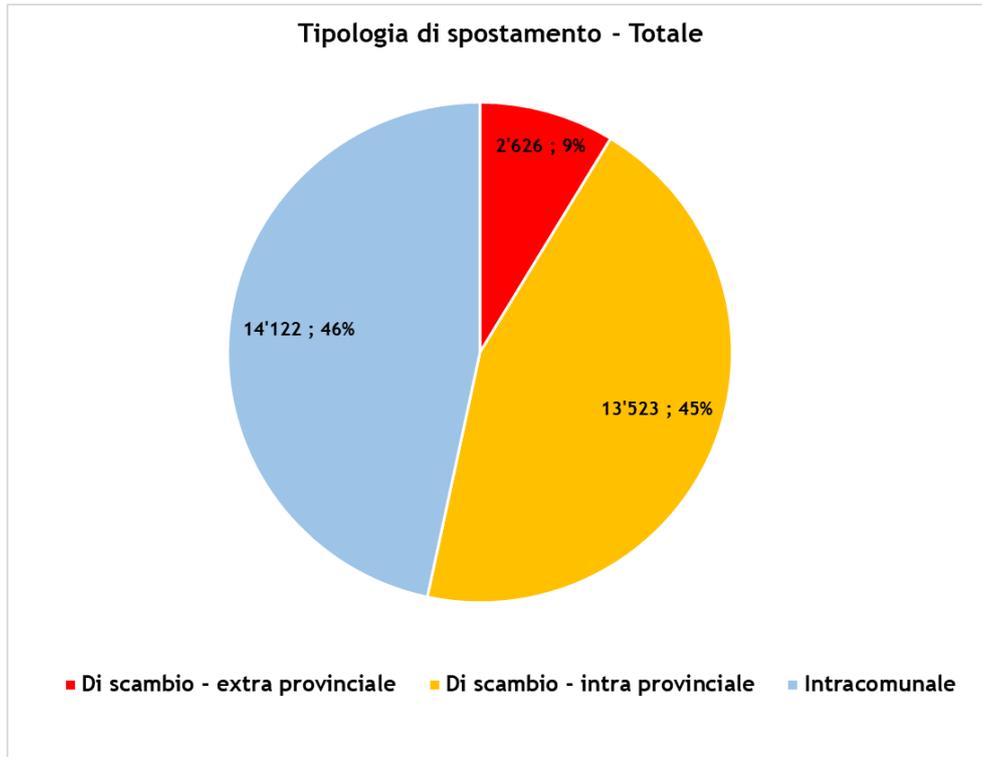


Figura 196 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia – Totale [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando la sola componente **per motivi di lavoro** la quota degli spostamenti di scambio della Provincia di Salerno arriva al 46% con un'incidenza del 34% degli spostamenti interni alla provincia stessa.

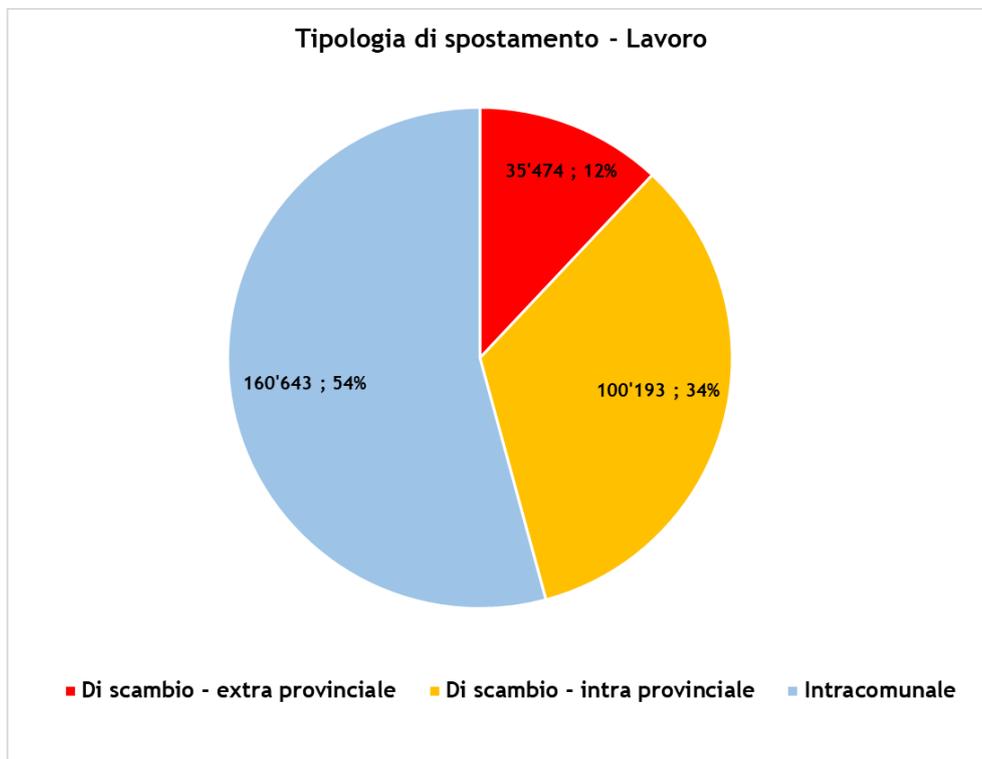


Figura 197 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

La quota degli spostamenti di scambio per motivi di lavoro della Città di Nocera Inferiore sale al 61% con un'incidenza del 51% degli spostamenti con altri comuni dentro la Provincia di Salerno e del 10% degli spostamenti che si rivolgono fuori della Provincia.

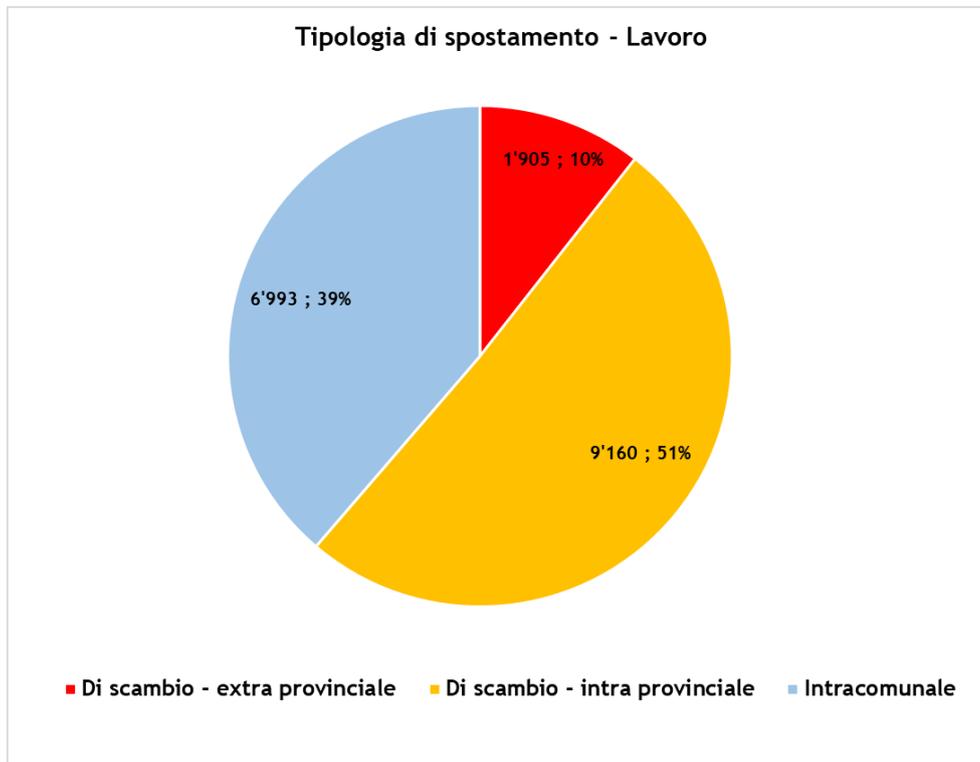


Figura 198 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Analizzando ora i dati riferiti a spostamenti **per motivi di studio**, a livello provinciale gli spostamenti intracomunali sono il 66% del totale, mentre quelli di scambio arrivano al 34% con solo il 10% per quelli che si riflettono fuori della provincia.

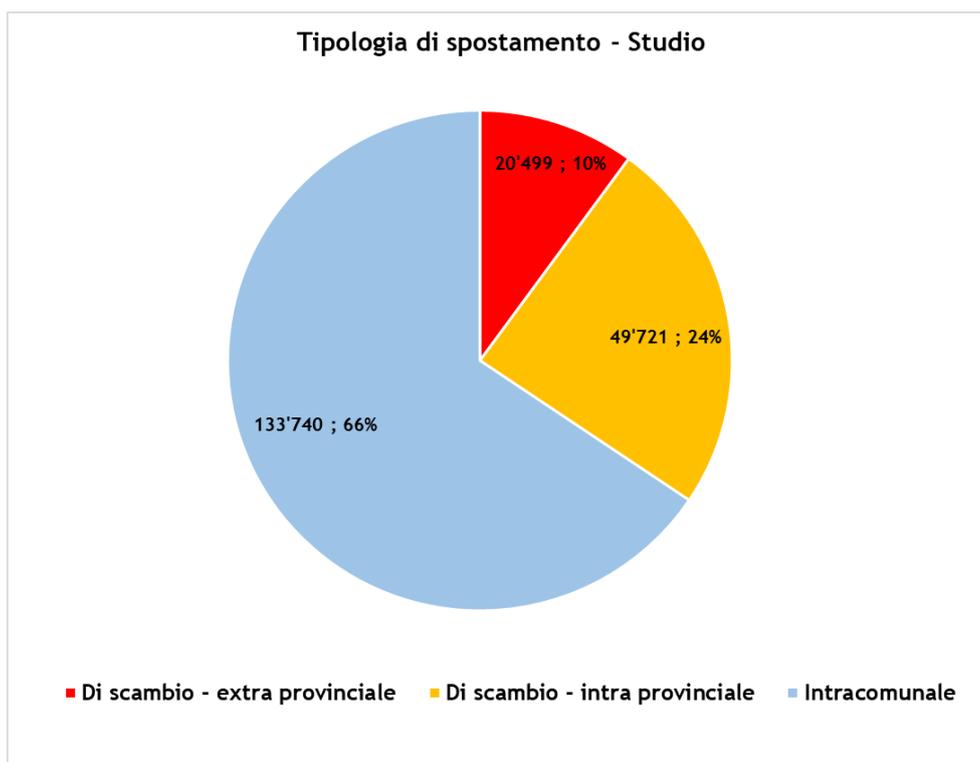


Figura 199 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Studio [Fonte dati: ISTAT]

Per gli spostamenti dovuti a motivi di studio riferiti alla Città di Nocera Inferiore, si ha una simile ripartizione rispetto a quella della Provincia, con una maggioranza assoluta (82%) di spostamenti dentro il comune, un 11% di spostamenti interni la Provincia ed un 7% di spostamenti fuori provincia.

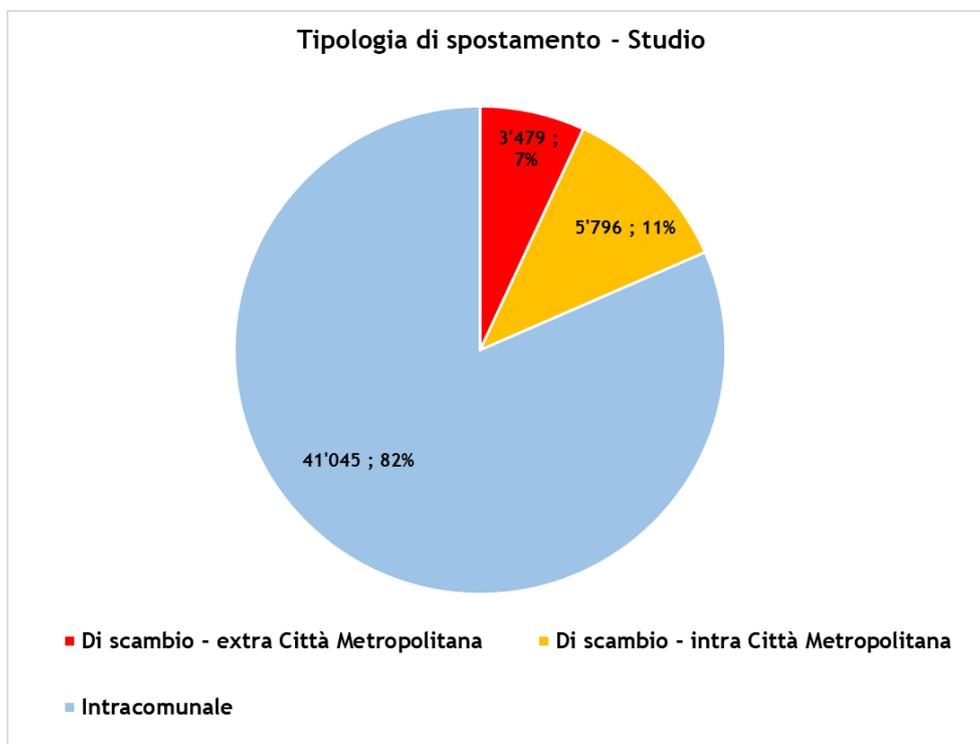


Figura 200 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia - Studio [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) evidenzia come l'auto sia di gran lunga il mezzo prevalente: per la Provincia di Salerno il valore si attesta al 56% (38% come conducente e 18% come passeggero), per la Città di Nocera Inferiore al 53% (38% come conducente e 15% come passeggero). Sempre in ambito di mobilità privata c'è da rilevare l'alta incidenza di spostamenti a piedi (22% nella Provincia di Salerno e 28% nella Città di Nocera Inferiore).

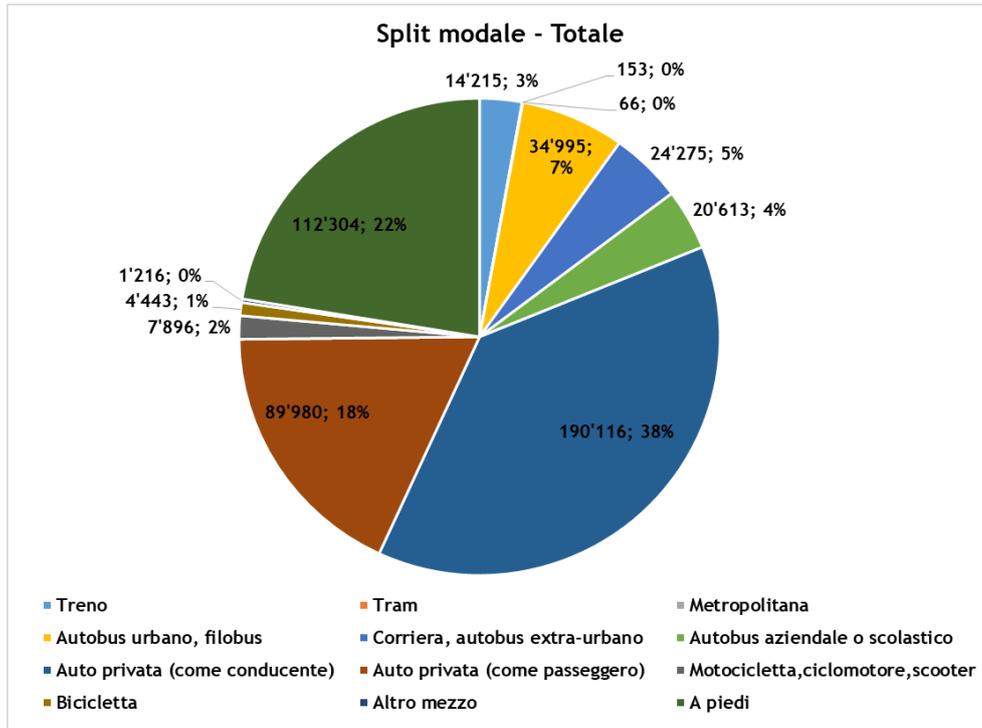


Figura 201 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipo di mezzo - Totale [Fonte dati: ISTAT]

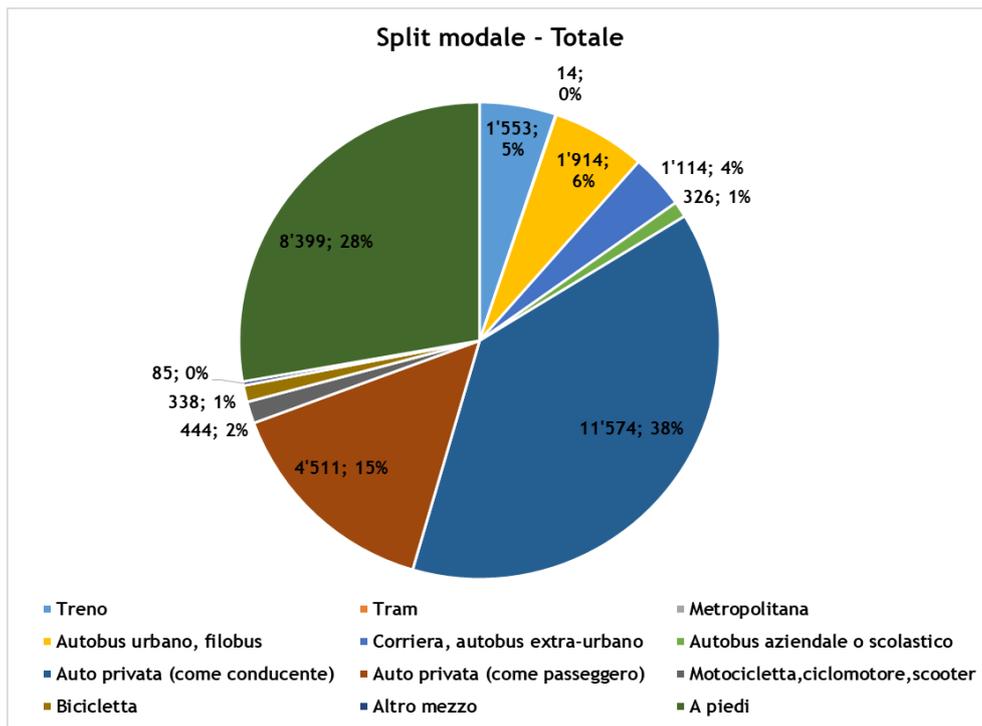


Figura 202 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipo di mezzo - Totale [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di lavoro**, con l'auto raggiunge il 70% (62% come conducente e 8% come passeggero) in Provincia e il 69% (62% come conducente e 7% come passeggero) nel Comune. L'incidenza della mobilità attiva "a piedi" è sempre molto alta, rispettivamente per provincia e comune, pari a 18% e 19%.

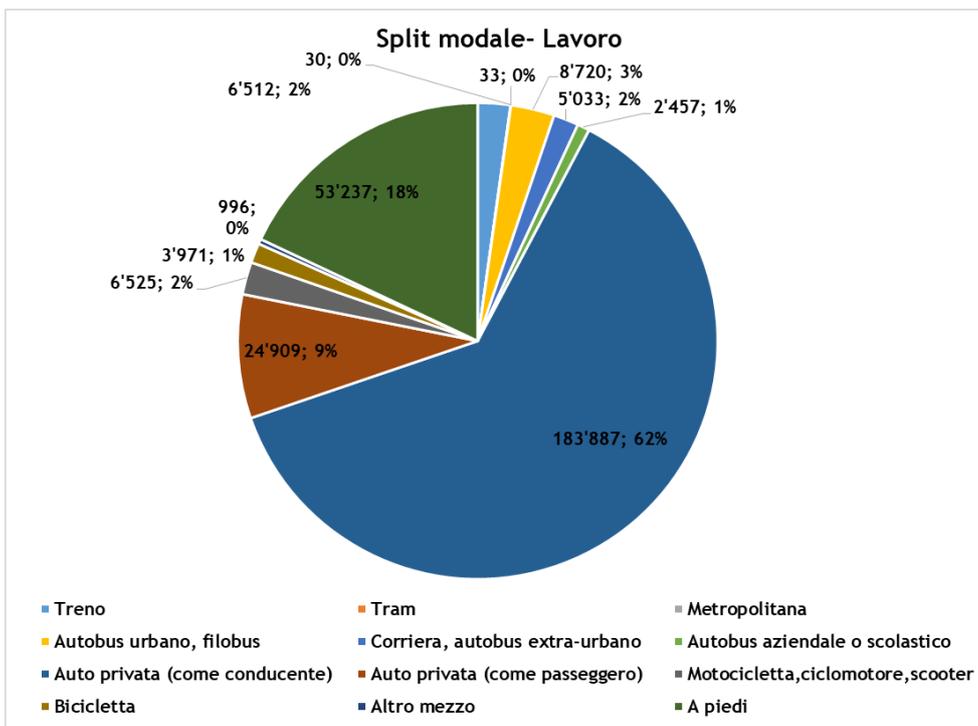


Figura 203 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipo di mezzo – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

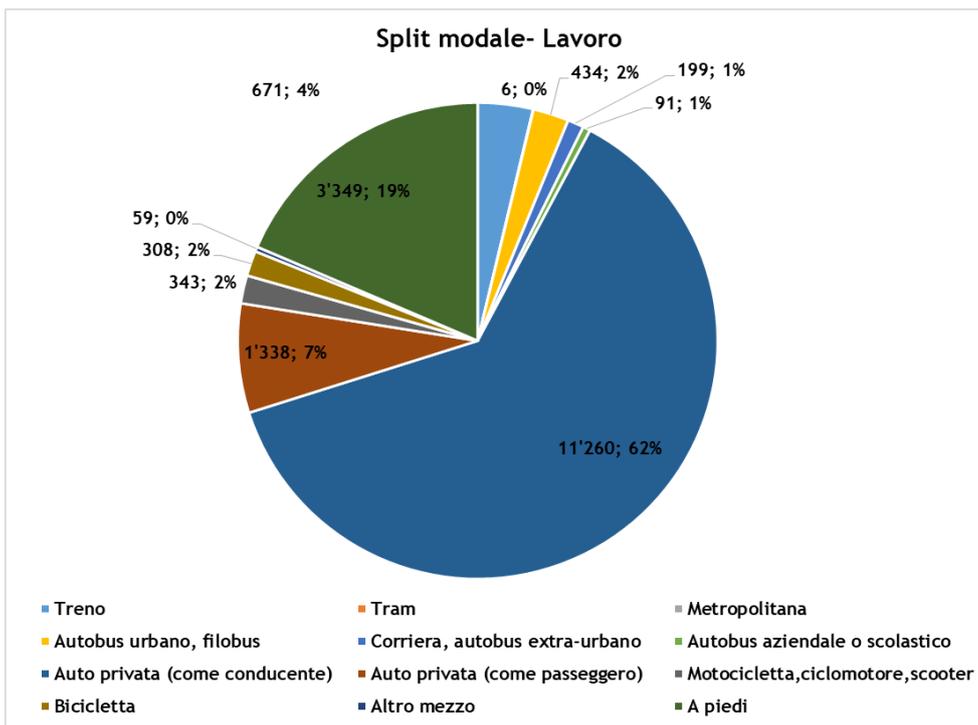


Figura 204 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipo di mezzo – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

Lo split modale degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di studio**, vede l'auto scendere al 35% nella Provincia di Salerno (3% come conducente e 32% come passeggero) ed al 29% nella Città di Nocera Inferiore (3% - 26%). L'incidenza del trasporto pubblico con mezzo autobus arriva al 31% nella Provincia e al 21% nel Comune. Si segnala una significativa incidenza degli spostamenti con il treno: 4% nella Provincia, 7% nel Comune. Gli spostamenti a piedi all'interno del Comune sono sempre molto rilevanti pari al 41% del totale.

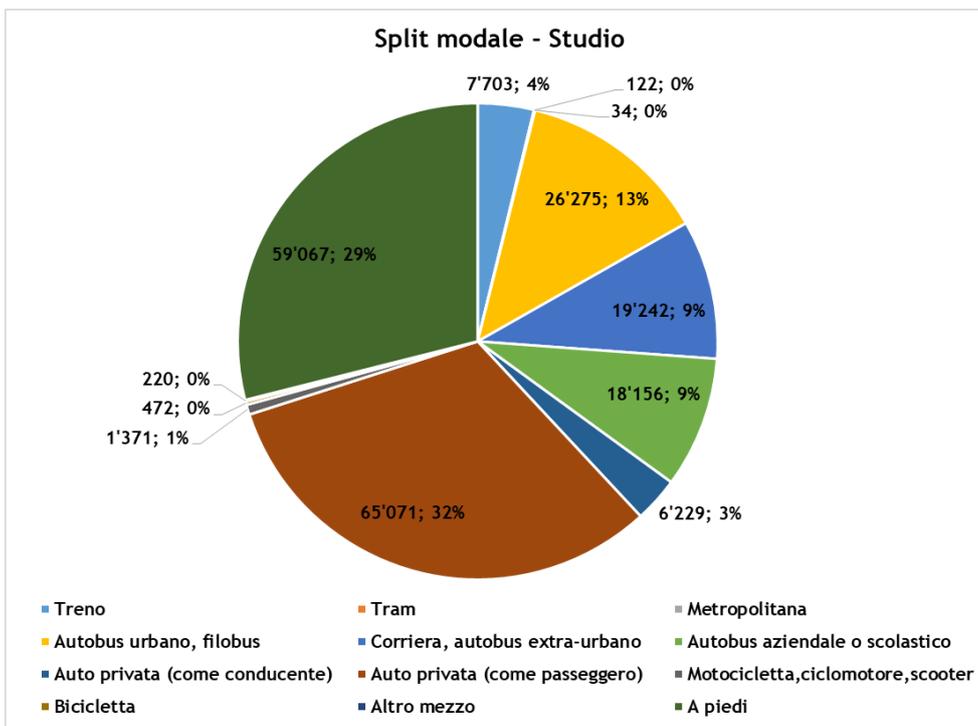


Figura 205 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo – Studio [Fonte dati: ISTAT]

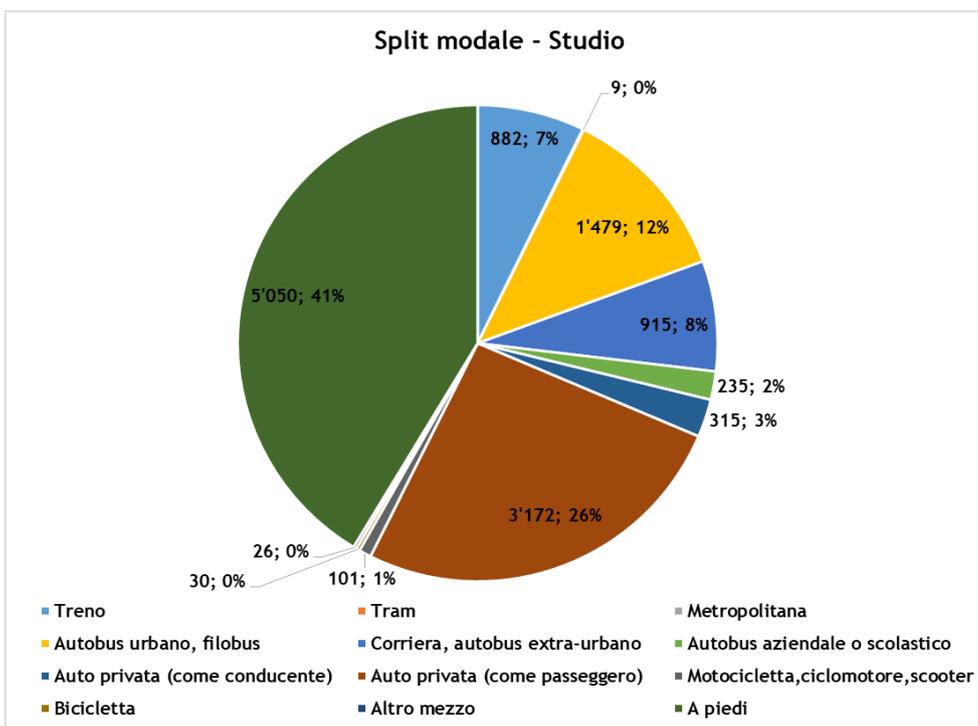
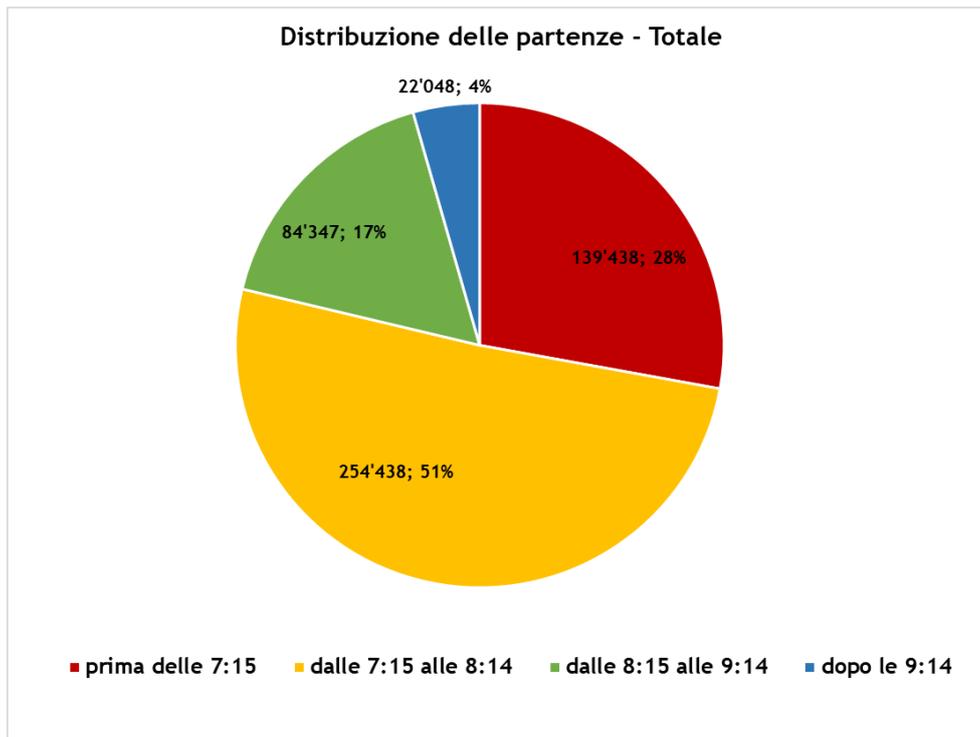
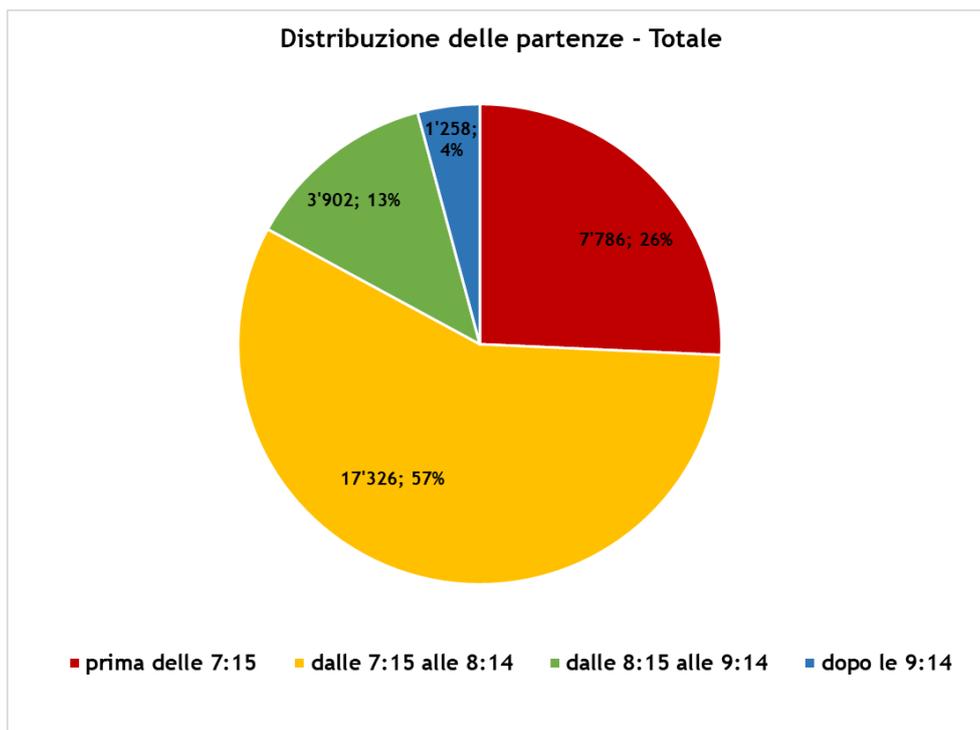


Figura 206 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo – Studio [Fonte dati: ISTAT]

La distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) nella Provincia di Salerno evidenzia come prima delle 8:14 si sviluppa il 79% di tutti gli spostamenti (il 51% tra le 7:15 e le 8:14). Analizzando i dati riferiti alla Città di Nocera Inferiore, la percentuale degli spostamenti prima delle 8:14 sale all'83% con il 57% di spostamenti tra le 7:15 e le 8:14.

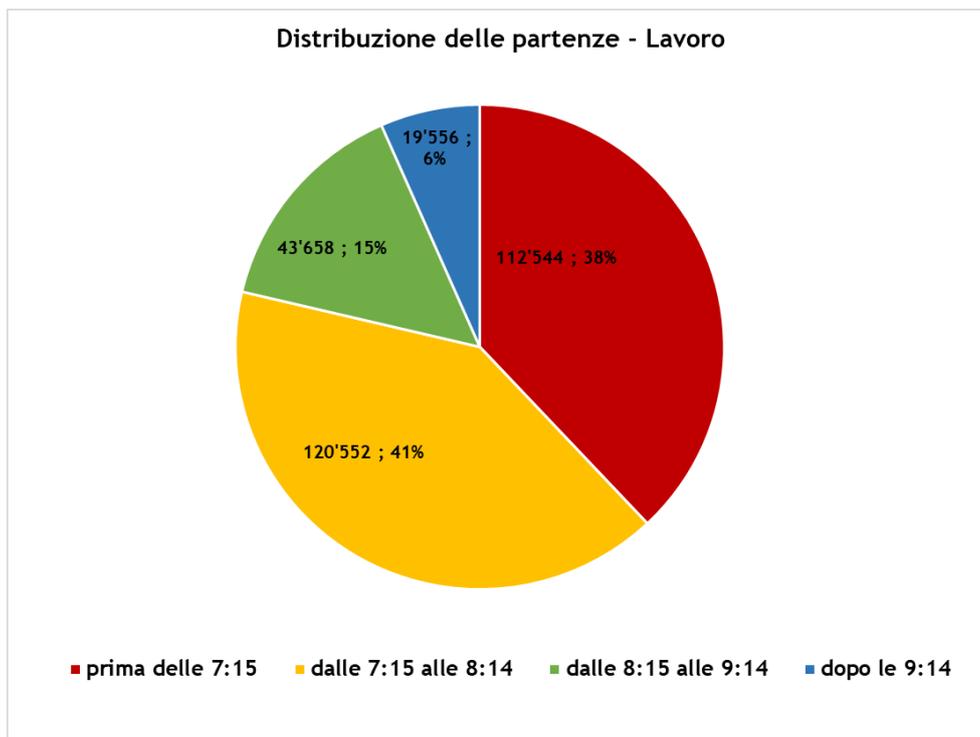


**Figura 207 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Totale [Fonte dati: ISTAT]**

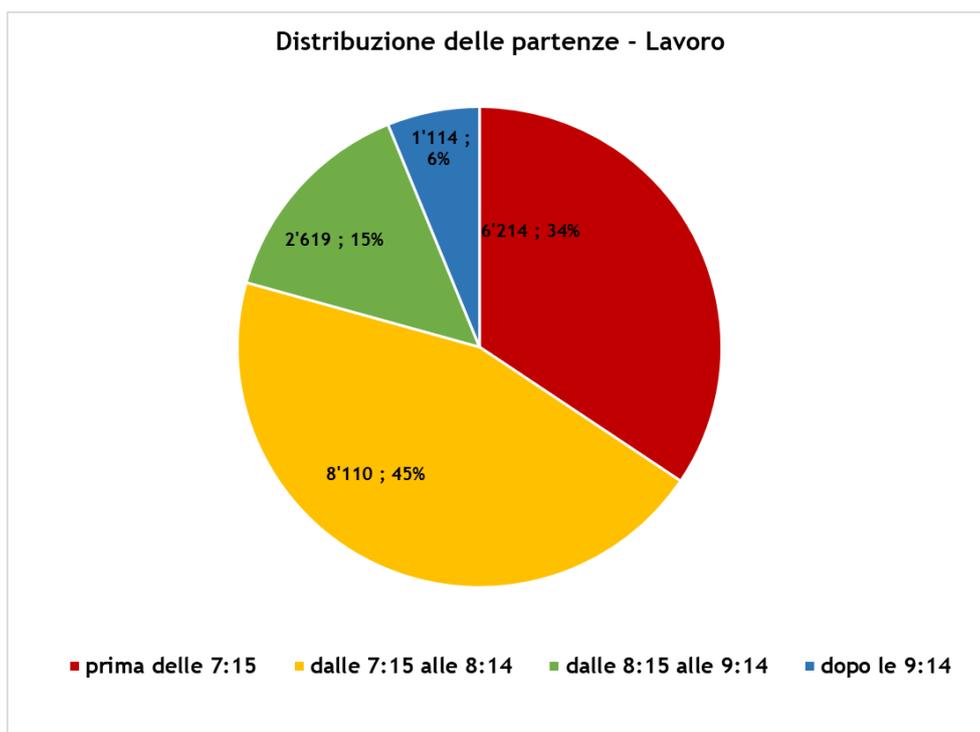


**Figura 208 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Totale [Fonte dati: ISTAT]**

La distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di lavoro** evidenzia che, sia per la Provincia che per il Comune, prima delle 8:14 avviene il 79% di tutti gli spostamenti. Nel la Città di Nocera Inferiore questa quota è suddivisa in 34% prima delle 7:14 e 45% tra le 7:15 e le 8:14.

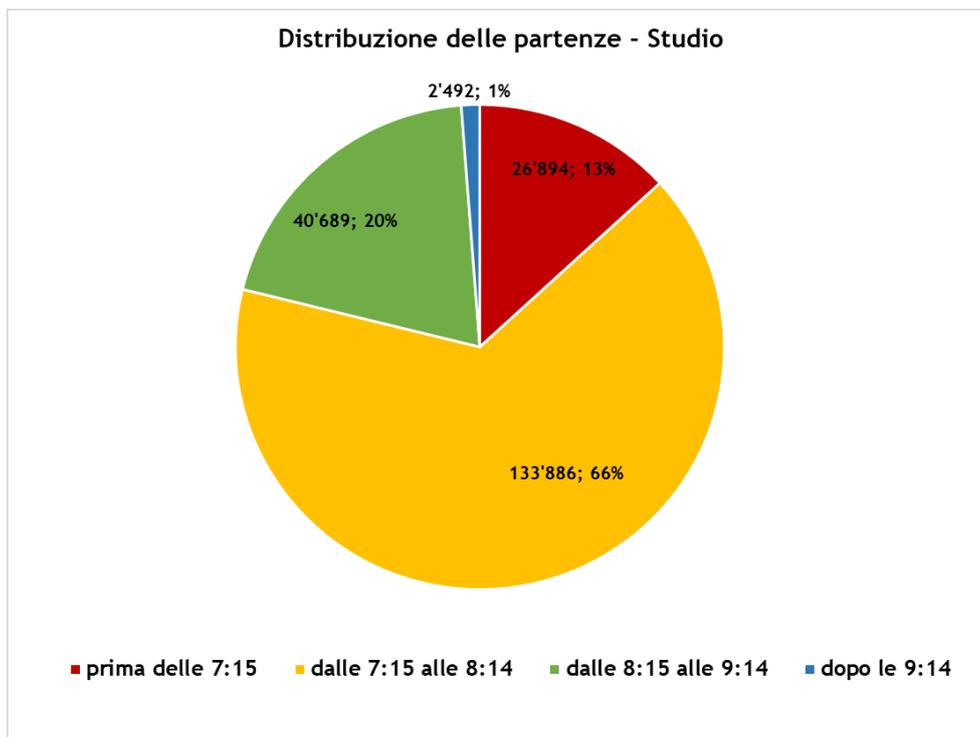


**Figura 209 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]**

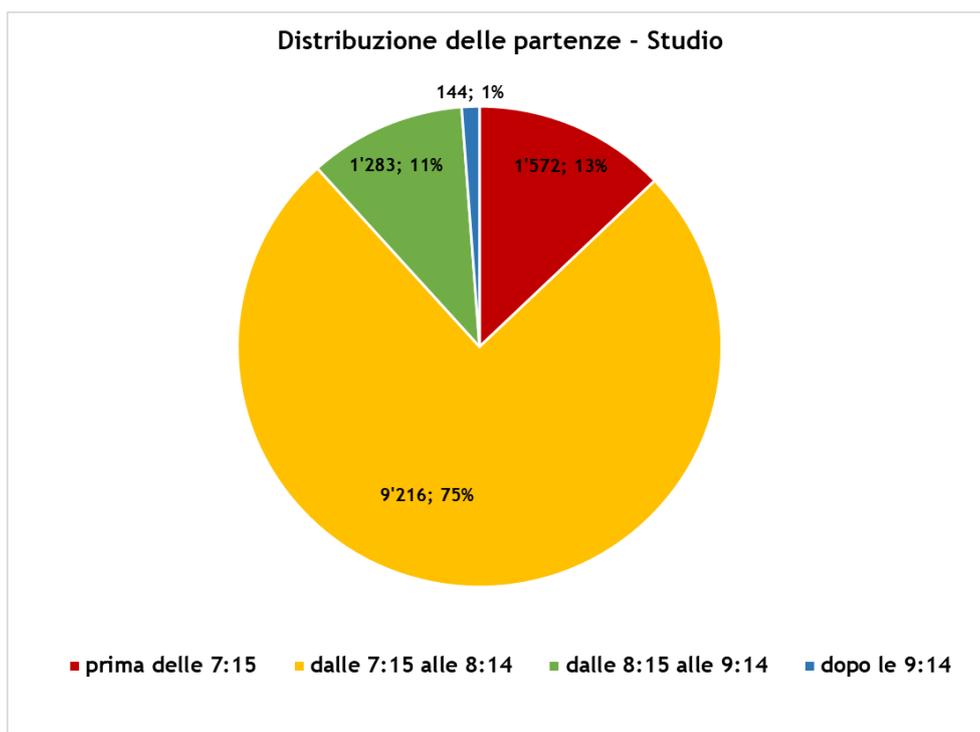


**Figura 210 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]**

Analizzando la distribuzione delle partenze degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **dovuti a motivi di studio**, in Provincia di Salerno il 79% dichiara di iniziare il viaggio entro le 8:14 di cui il 66% tra le 7:15 e le 8:14, mentre nella Città di Nocera Inferiore la percentuale sale all'88% di cui il 75% nella seconda fascia considerata.



**Figura 211 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Studio [Fonte dati: ISTAT]**



**Figura 212 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per orario di partenza – Studio [Fonte dati: ISTAT]**

La durata degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) evidenzia che nella Provincia di Salerno la durata media sia inferiore ai 30 minuti nell'82% dei casi con un'incidenza del 58% per durata inferiore ai 15 minuti. La Città di Nocera Inferiore rispecchia i dati provinciali: 53% di spostamenti prima delle 7:14 e 31% tra le 7:15 e le 8:14.

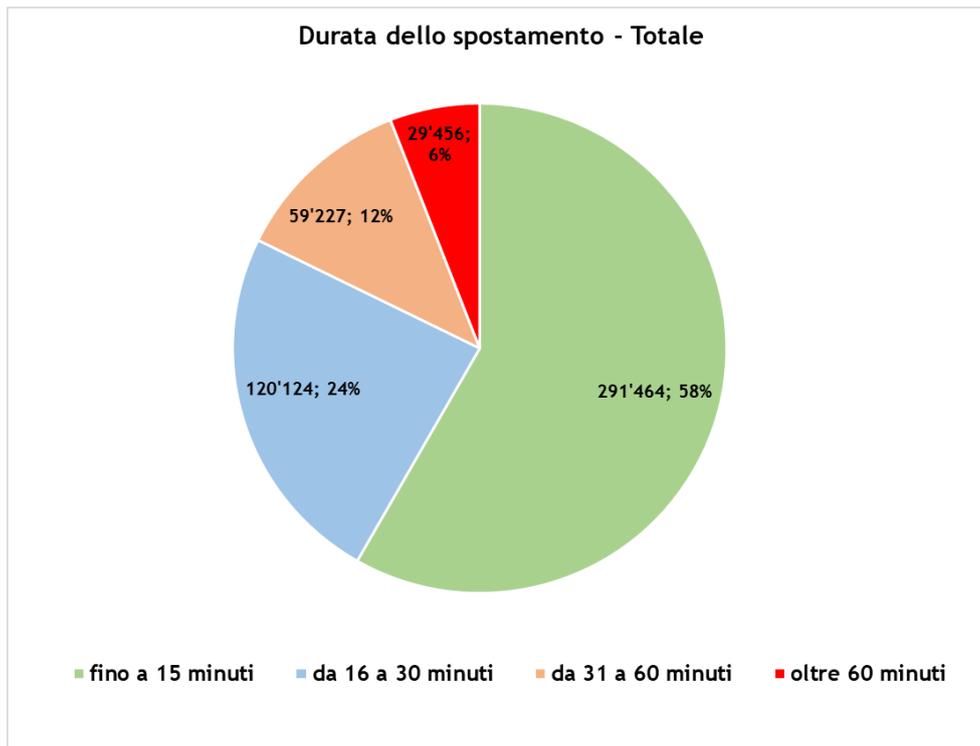


Figura 213 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Totale [Fonte dati: ISTAT]

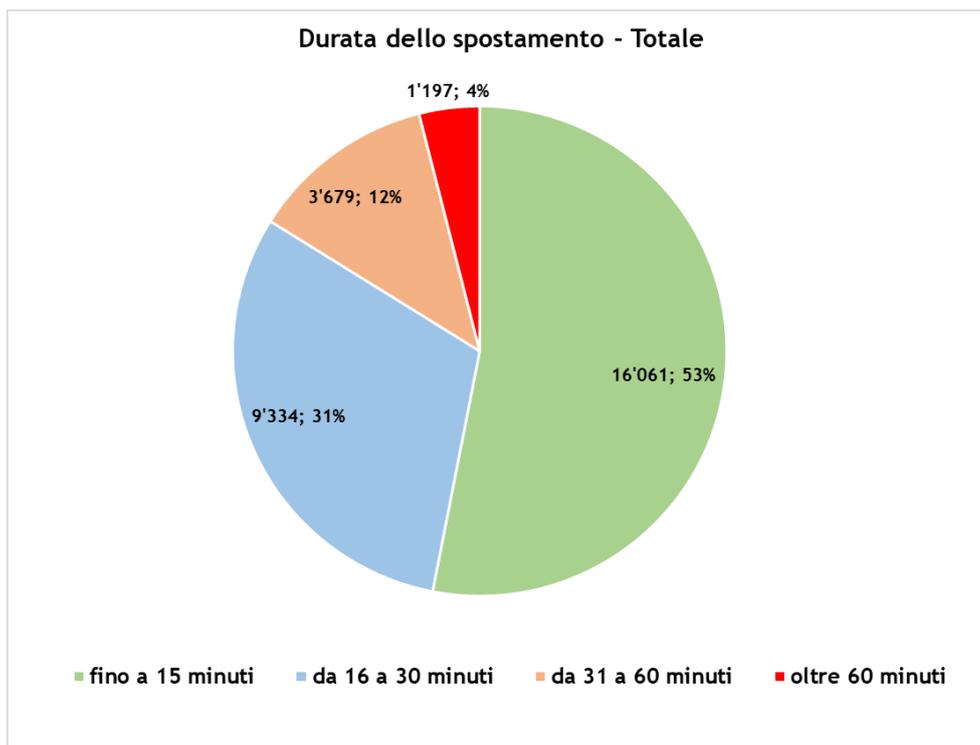


Figura 214 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Totale [Fonte dati: ISTAT]

La durata degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di lavoro** non evidenzia sostanziali differenze rispetto al dato generale sia per la Provincia di Salerno che per la Città di Nocera Inferiore.

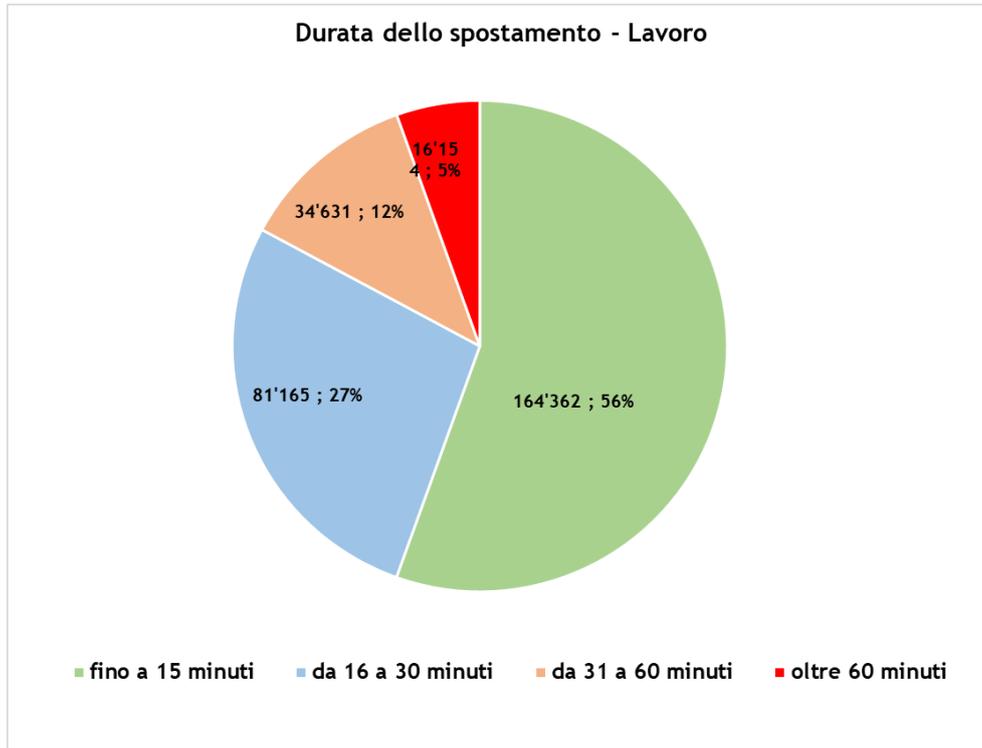


Figura 215 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

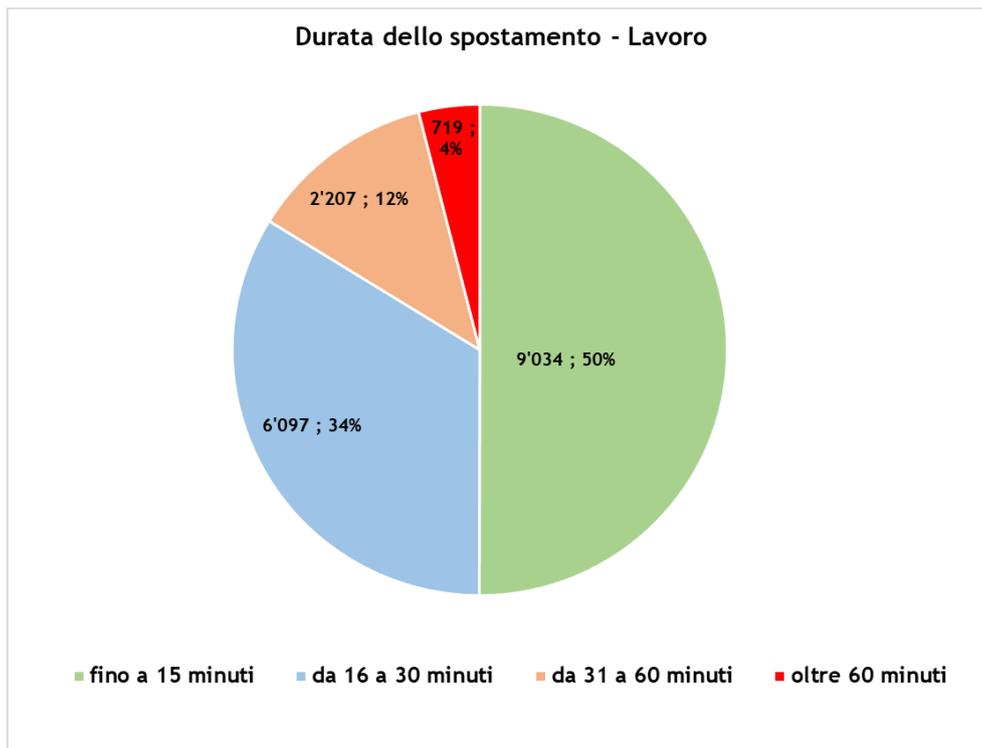


Figura 216 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Lavoro [Fonte dati: ISTAT]

La durata degli spostamenti complessivi (compresi gli intracomunali) **per motivi di studio** nella Provincia di Salerno evidenzia una netta predominanza di spostamenti sotto i 15 minuti (62%), seguiti da un 19% di spostamenti tra i 16 e i 30 minuti. A livello comunale, si fermano al 58% gli spostamenti fino a 15 minuti, seguiti dal 26% di spostamenti tra i 16 e i 30 minuti.

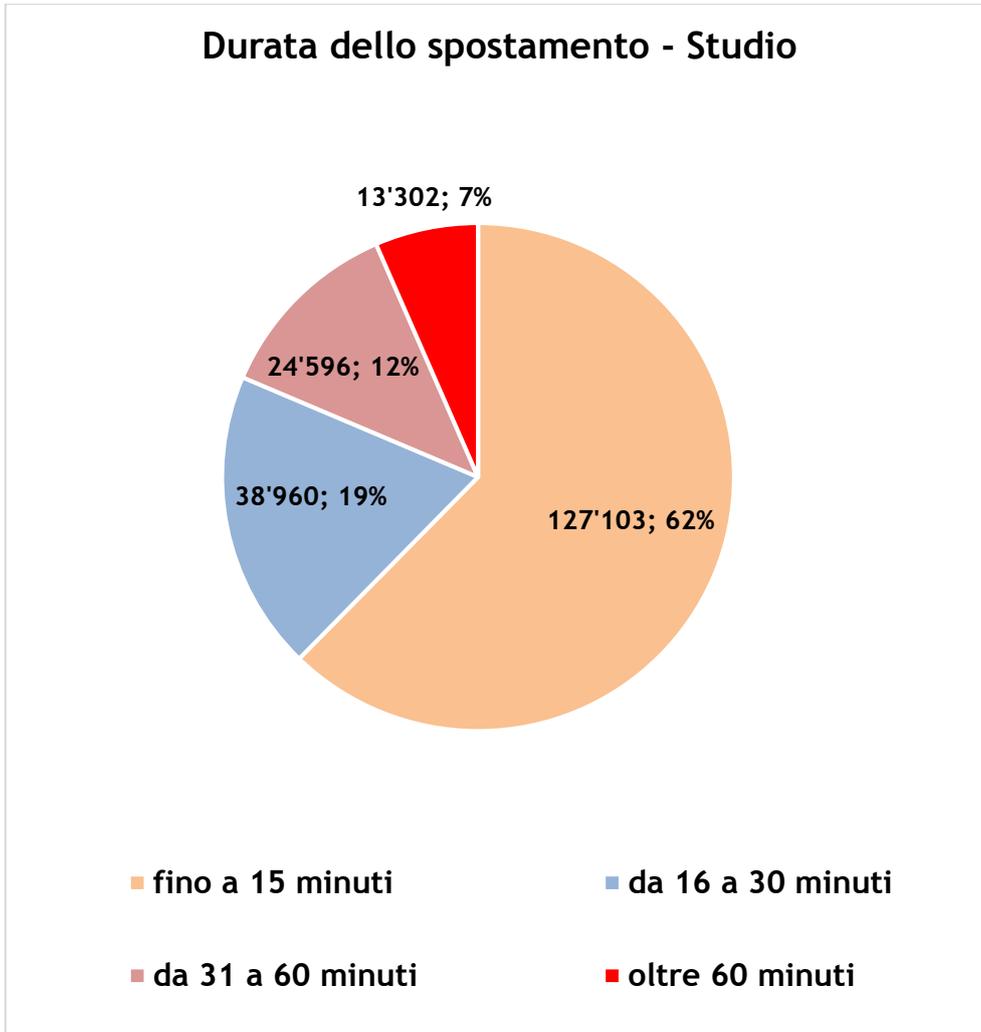


Figura 217 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Studio [Fonte dati: ISTAT]

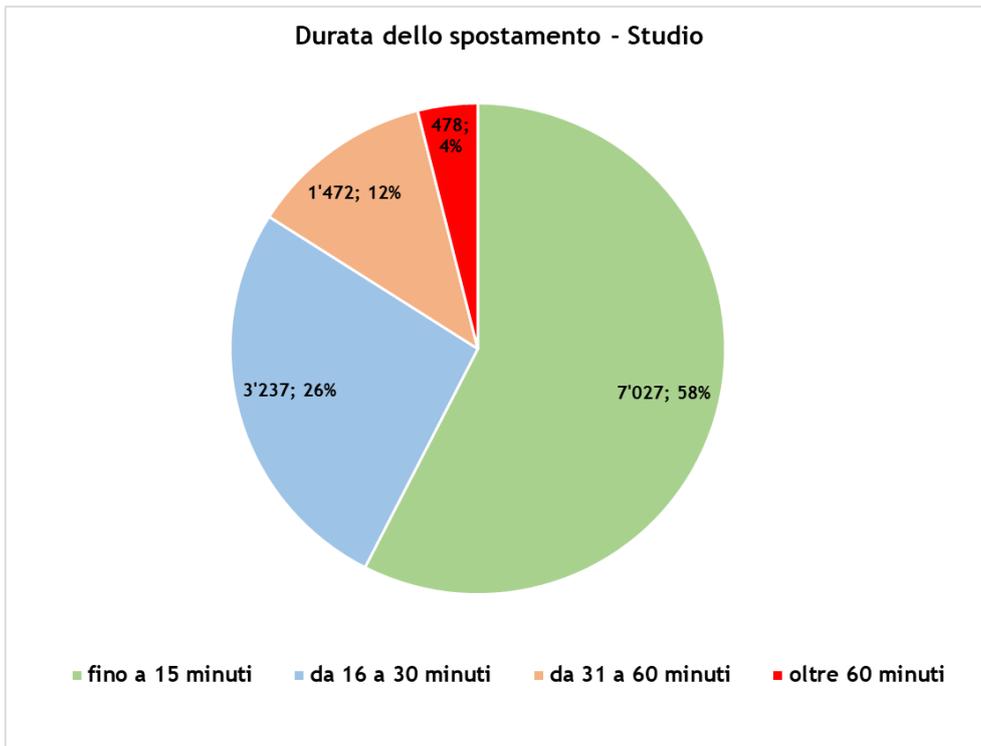


Figura 218 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per durata – Studio [Fonte dati: ISTAT]

L'analisi effettuata ha poi messo in relazione la tipologia di spostamento con il tipo di mezzo utilizzato, che per semplicità di lettura è stato raggruppato in 3 macrocategorie:

- **Privata:** auto privata (come conducente), auto privata (come passeggero), motocicletta, ciclomotore, scooter;
- **Pubblica:** treno, tram, metropolitana, autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano, autobus aziendale o scolastico, altro mezzo;
- **Attiva:** bicicletta, a piedi.

Considerando la Provincia di Salerno, interessante è notare che le due modalità privata e attiva per gli spostamenti intracomunali corrono sullo stesso ordine di grandezza. Per la Città di Nocera Inferiore invece, considerando sempre gli spostamenti intracomunali, la mobilità attiva addirittura supera quella privata con 58.9% su 37.7%.

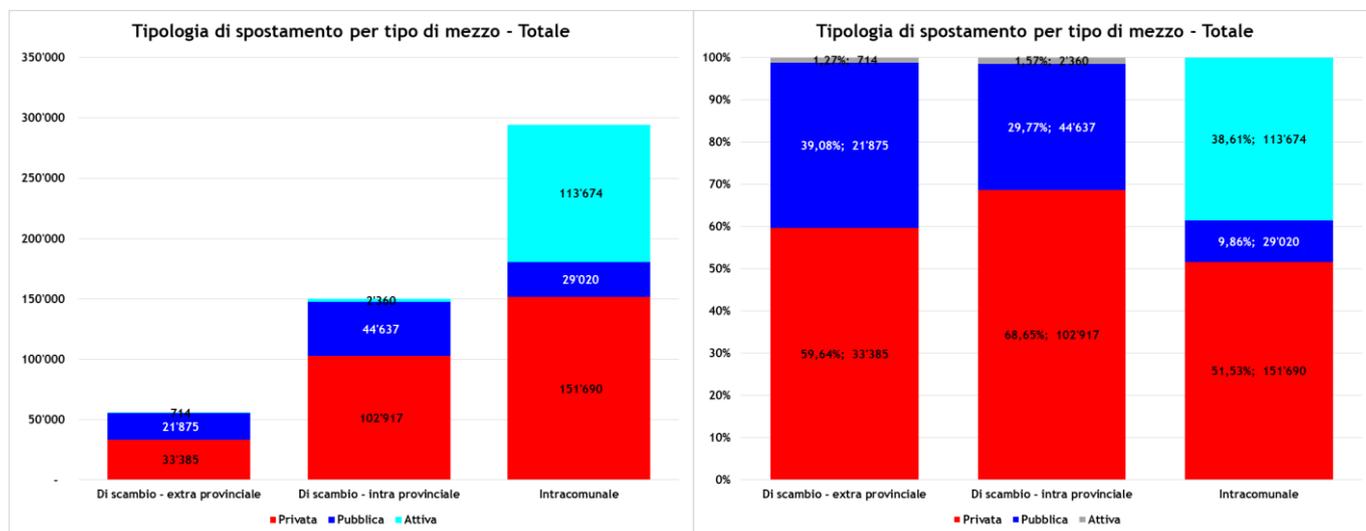


Figura 219 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

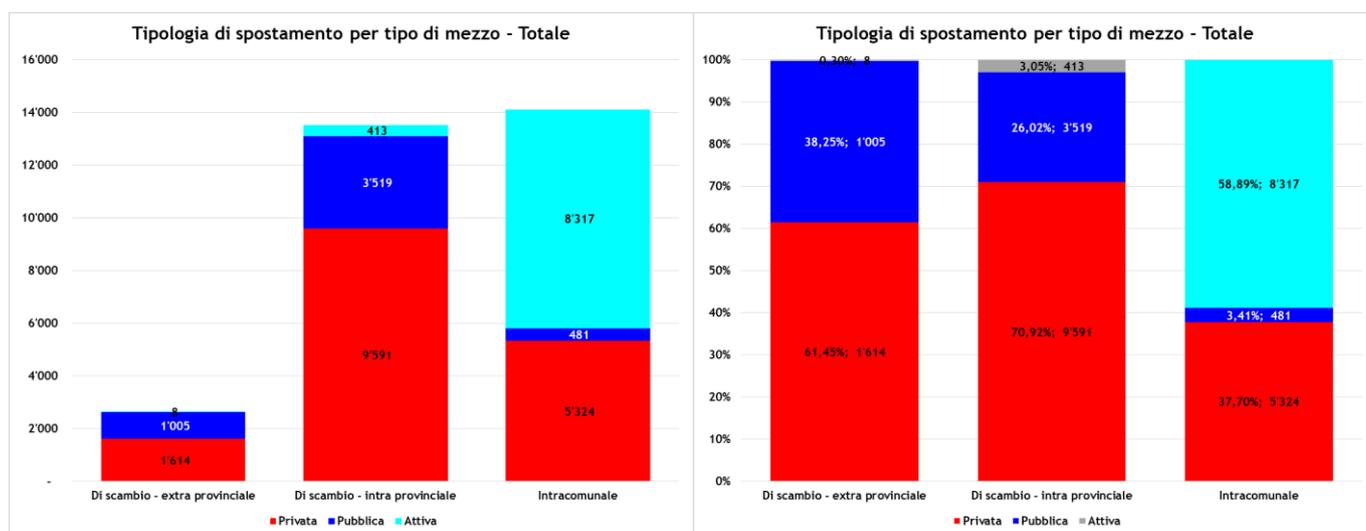


Figura 220 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

Considerando gli spostamenti per motivi di lavoro, preponderante è la mobilità privata per tutte le diverse tipologie di spostamento. La mobilità attiva incide tanto negli spostamenti intracomunali, ancor più per la Città di Nocera Inferiore. I movimenti di scambio tra il Comune ed altri comuni interni la Provincia di Salerno sono il 50.7% del totale, pari a più di 9'000 spostamenti su 18'000 circa.

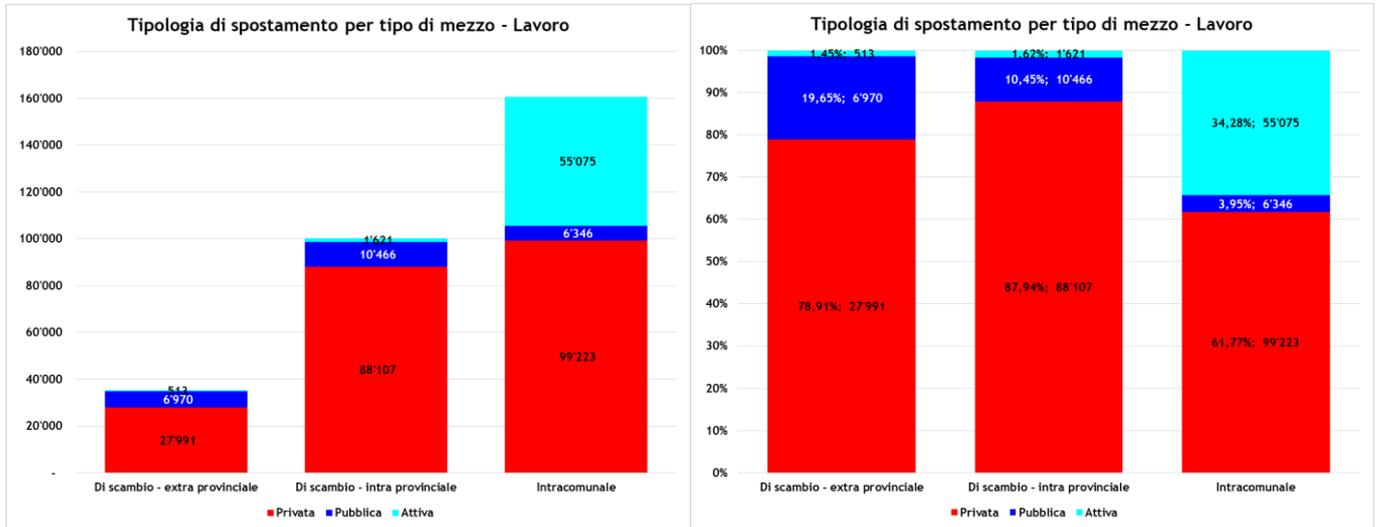


Figura 221 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

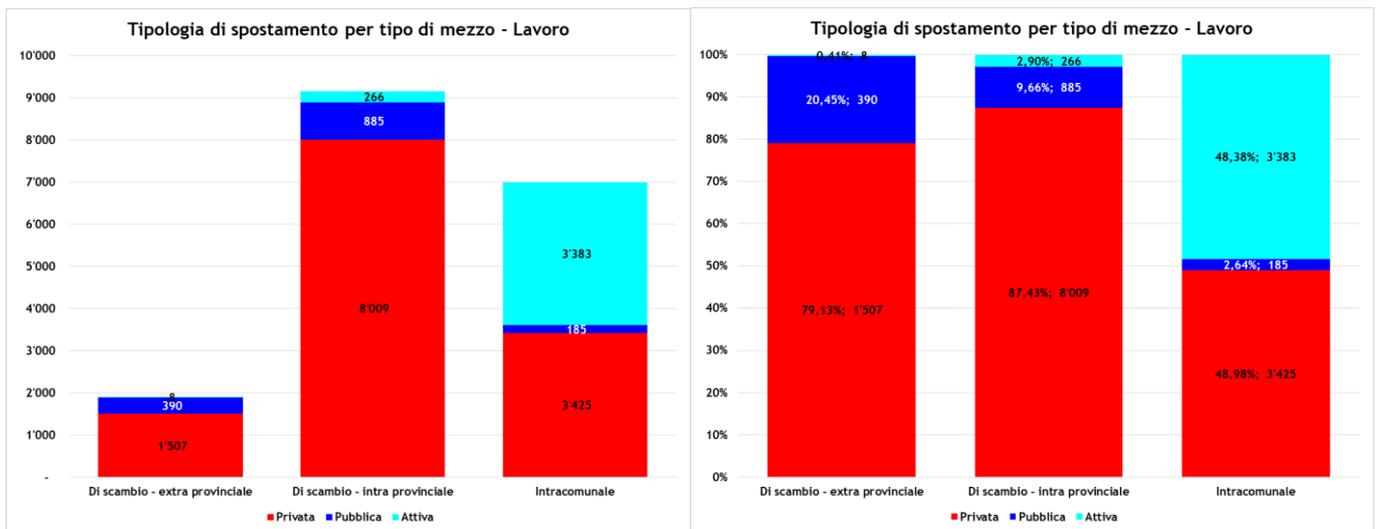
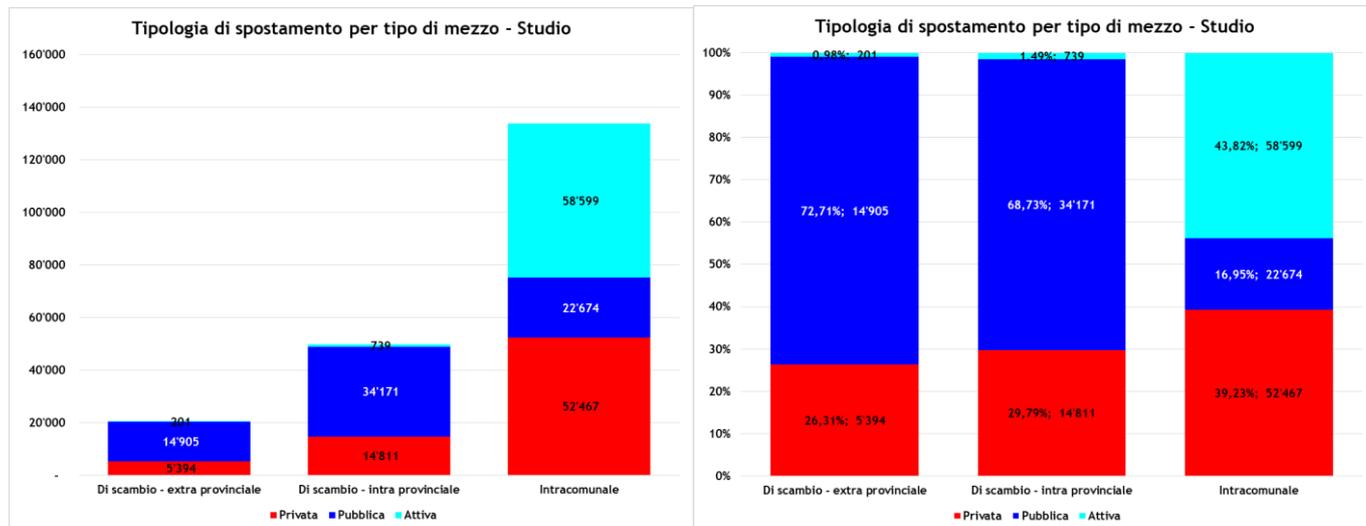
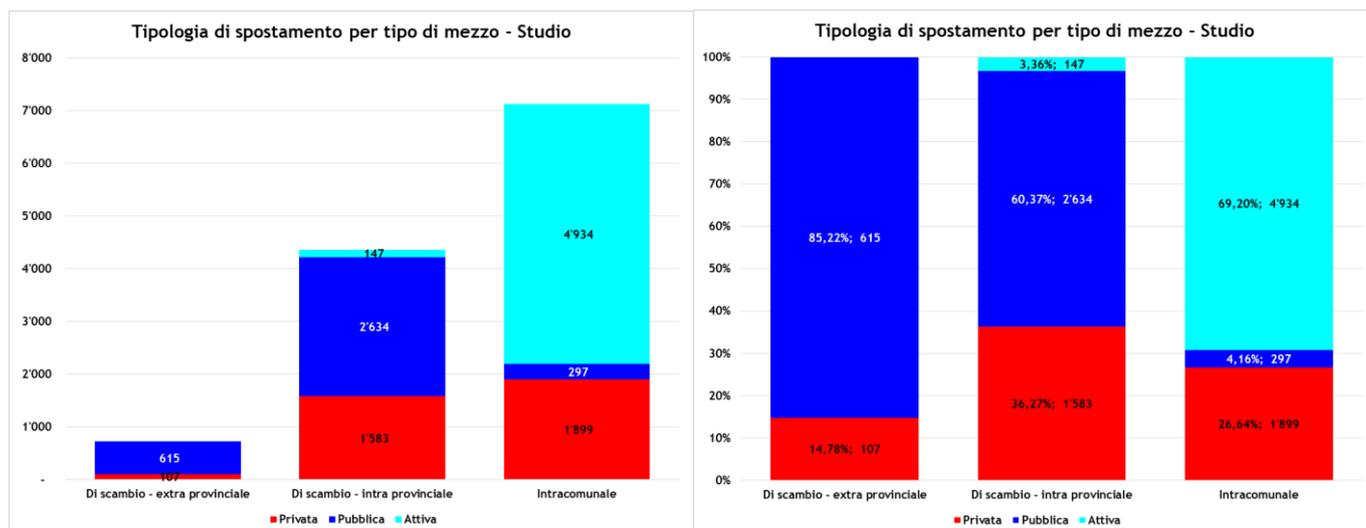


Figura 222 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

Dall'analisi sugli spostamenti **per motivi di studio** si possono trarre le stesse conclusioni fin qui fatte per la motivazione "lavoro".

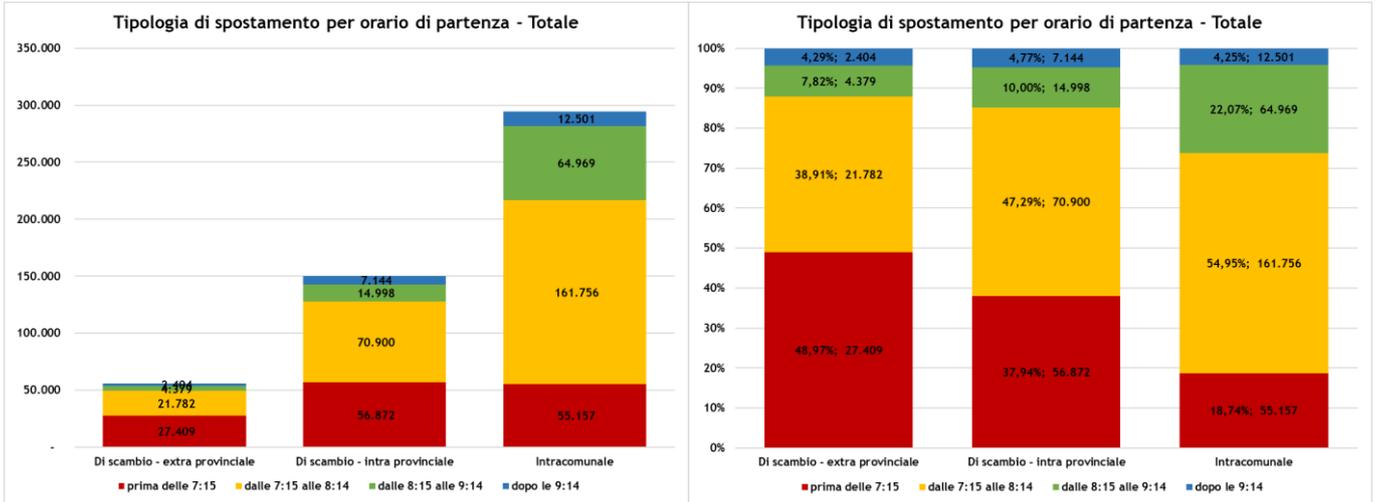


**Figura 223 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

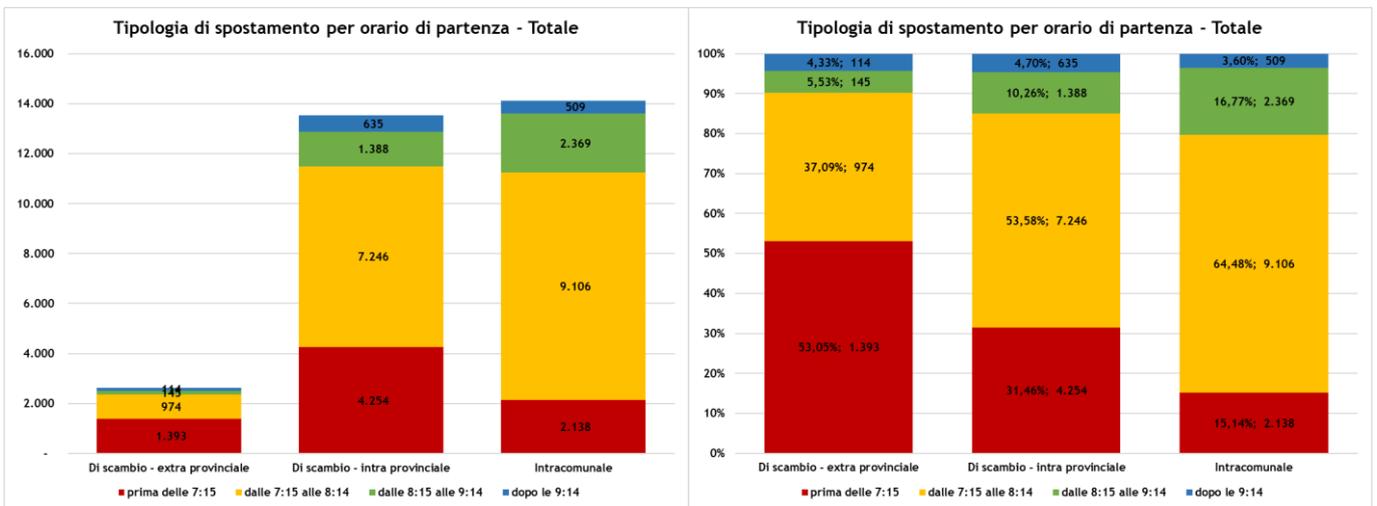


**Figura 224 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e tipo di mezzo – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

La successiva analisi effettuata ha messo in relazione la tipologia di spostamento con l'orario di partenza. Su entrambe le ripartizioni territoriali considerate, comune e provincia, **per tutte le tipologie di spostamento la maggior parte degli stessi parte entro le 8:14, con la fascia 7:15-8:14 prevalente per gli spostamenti intracomunali.**

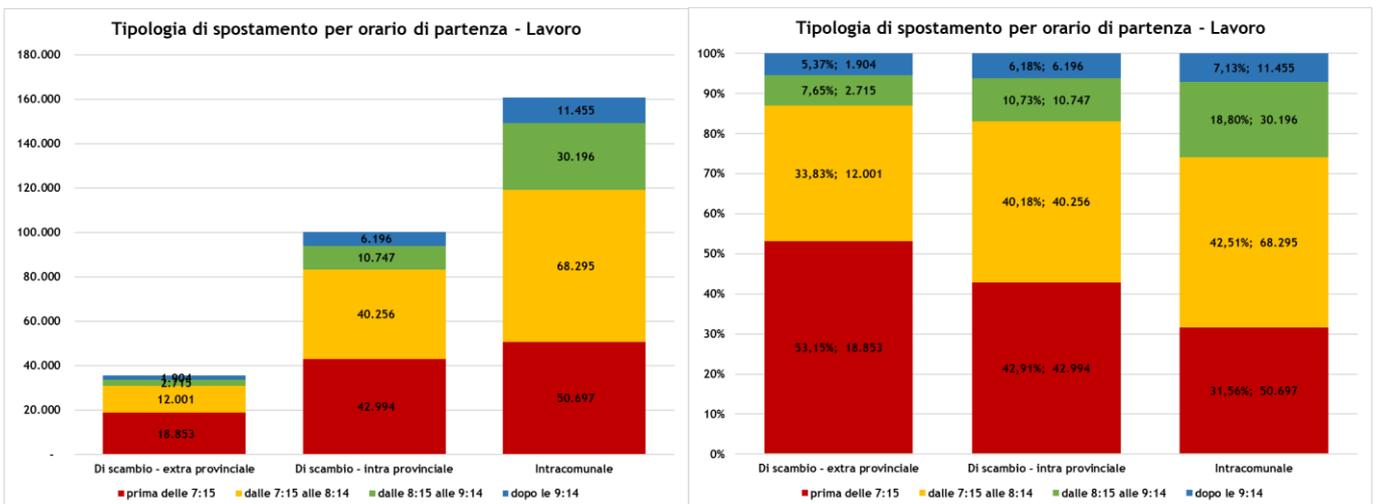


**Figura 225 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

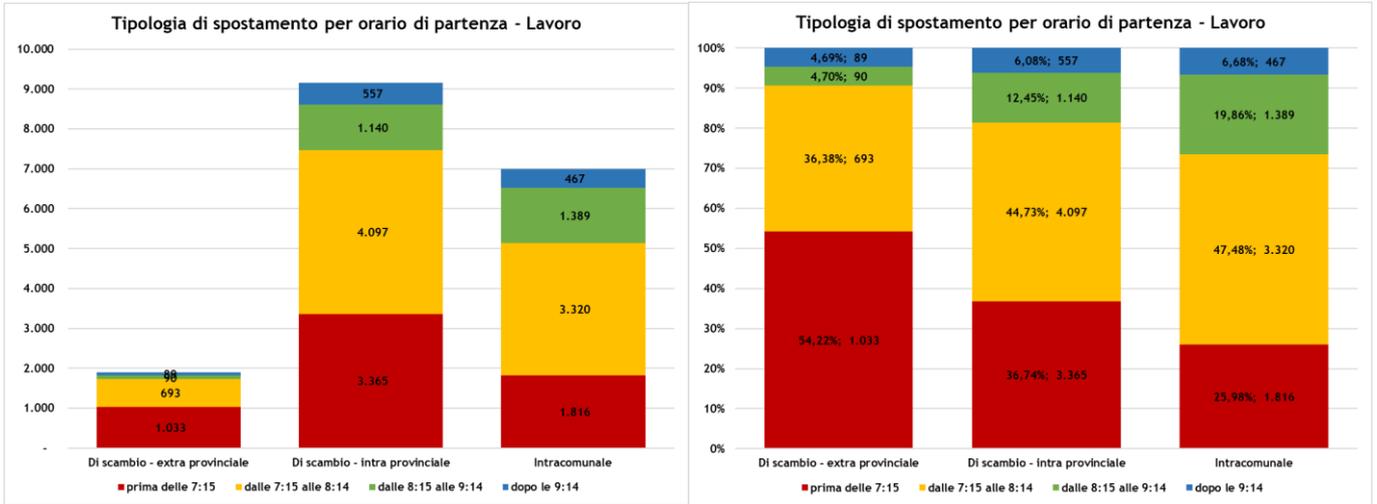


**Figura 226 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

Per motivi di lavoro l'andamento è simile a quello complessivo.

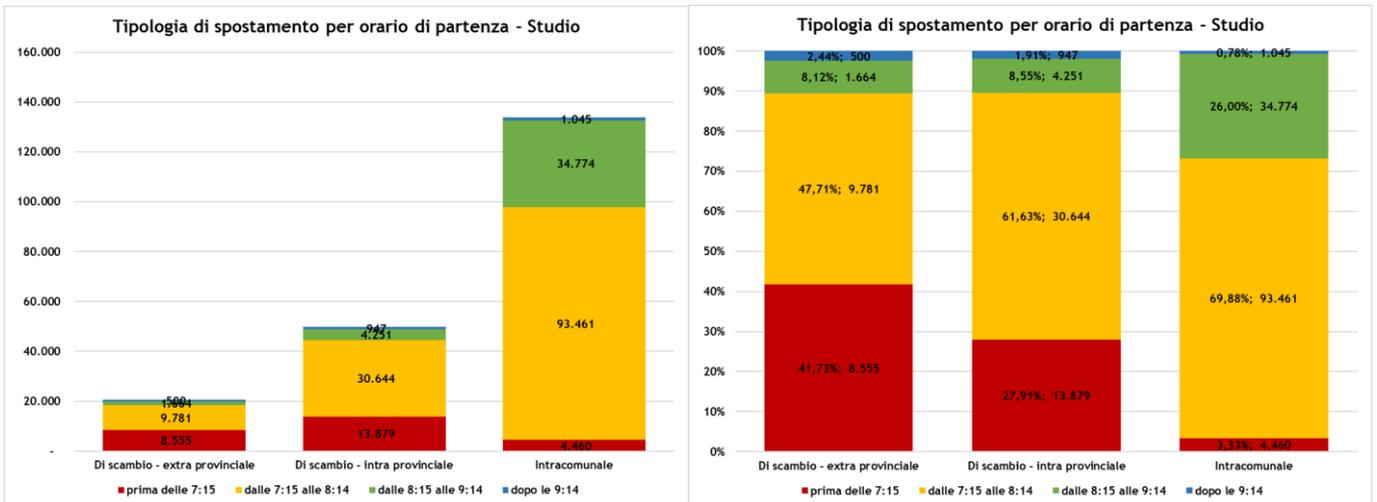


**Figura 227 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

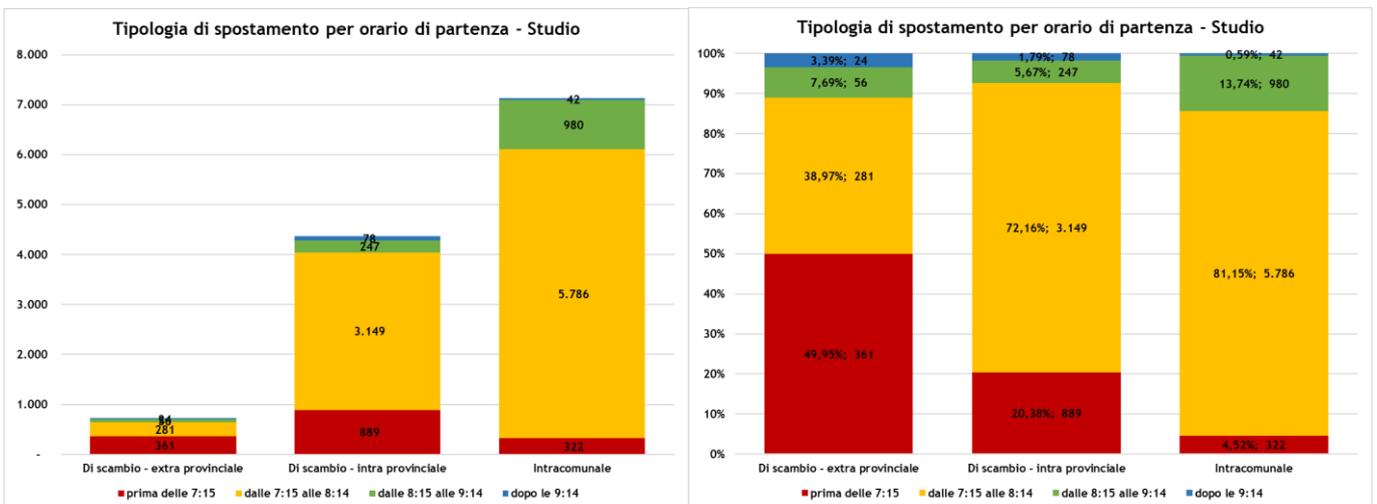


**Figura 228 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

Per motivi di studio si può notare una generale maggiore incidenza della fascia 7:15-8:14.



**Figura 229 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**



**Figura 230 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per tipologia e orario di partenza – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

L'analisi effettuata ha messo in relazione la durata dello spostamento con il tipo di mezzo utilizzato, che per semplicità di lettura è stato raggruppato in 3 macrocategorie:

1. **Privata:** auto privata (come conducente), auto privata (come passeggero), motocicletta, ciclomotore, scooter;
2. **Pubblica:** treno, tram, metropolitana, autobus urbano, filobus, corriera, autobus extra-urbano, autobus aziendale o scolastico, altro mezzo;
3. **Attiva:** bicicletta, a piedi.

Come si evince dai grafici di seguito riportati, nel caso della mobilità privata e della mobilità attiva nella Provincia di Salerno la classe prevalente è quella inferiore ai 15 minuti, mentre per la mobilità pubblica si ha un'equa ripartizione di tutte e 4 le classi di durata considerate. I dati a livello comunale riportano lo stesso andamento anche se gli spostamenti su mobilità pubblica ricadono principalmente nella fascia 16-60 minuti.

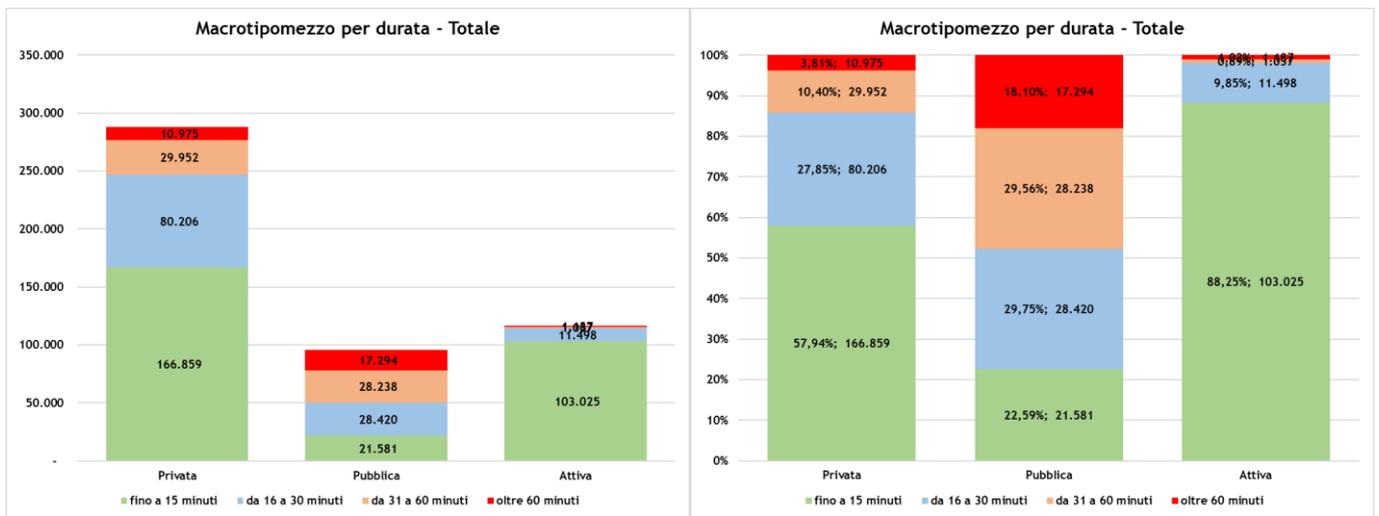


Figura 231 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

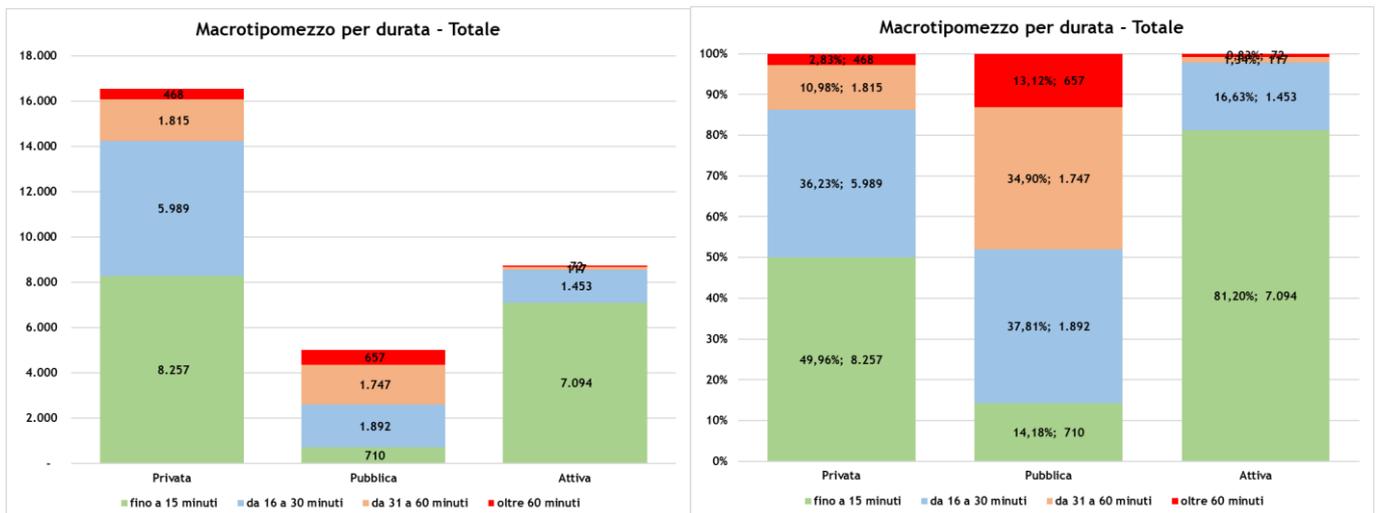
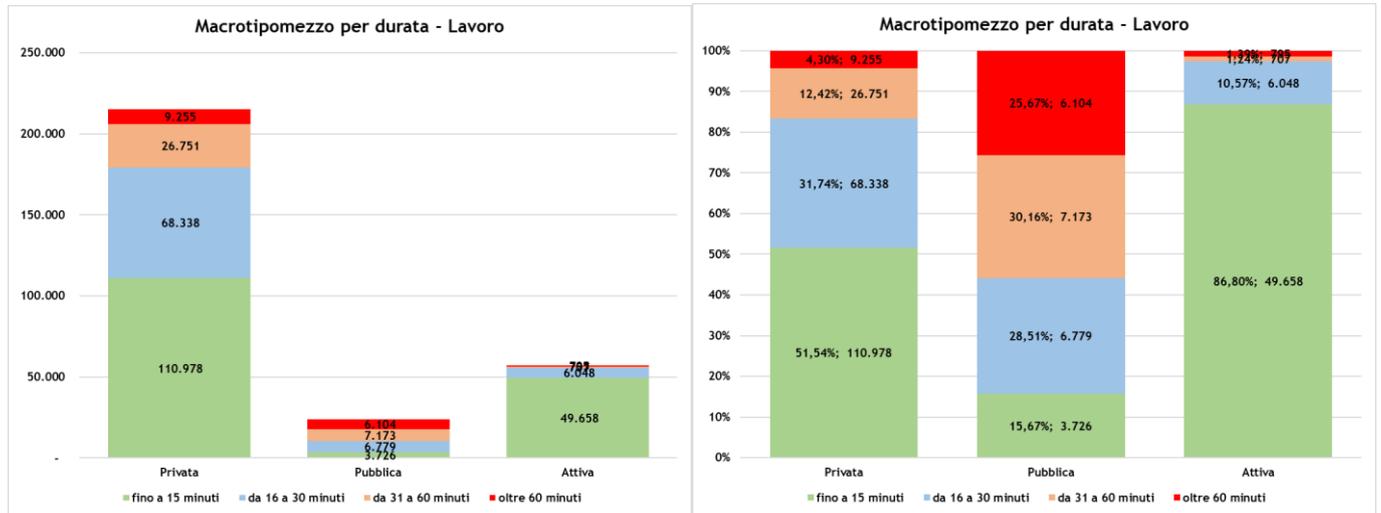
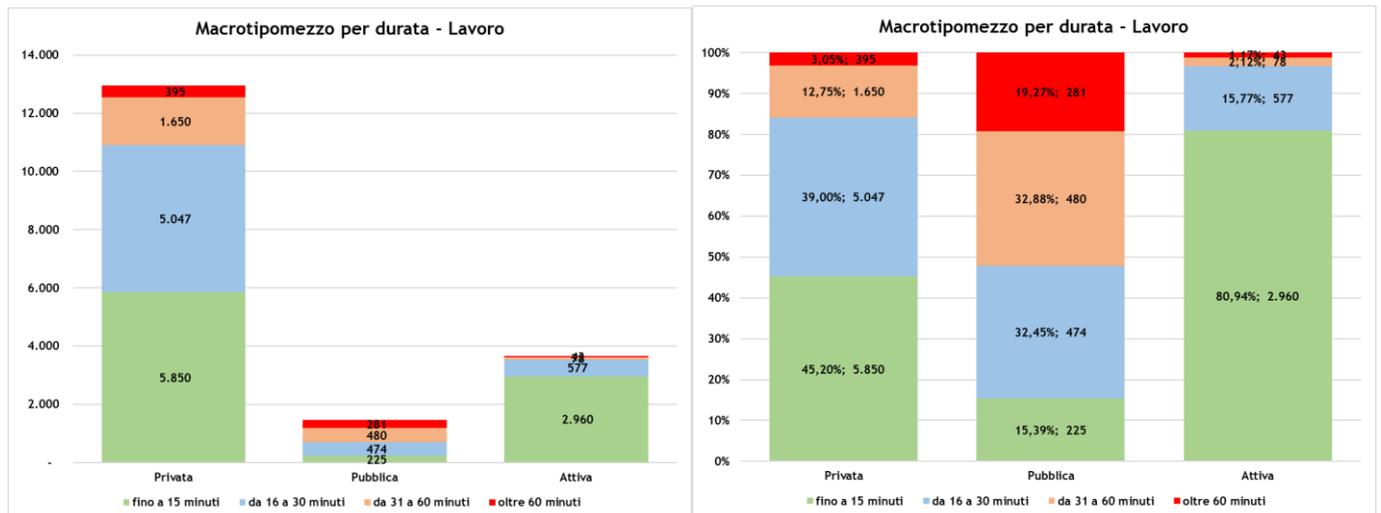


Figura 232 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Totale (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

Considerando gli spostamenti per motivi di lavoro, questi avvengono principalmente su mobilità privata (sia a livello provinciale che comunale) con durata inferiore ai 15 minuti. Nel Comune si nota però anche una certa incidenza degli spostamenti su mobilità privata di durata tra i 16 e i 30 minuti. La mobilità attiva sono generalmente spostamenti di breve durata.



**Figura 233 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**



**Figura 234 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Lavoro (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]**

Per motivi di studio a livello provinciale si ha parità tra spostamenti su mobilità privata e su mobilità pubblica, con un peso rilevante anche della mobilità attiva. Gli spostamenti inferiori ai 15 minuti sono prevalenti per la mobilità privata ed attiva, mentre per quella pubblica si rileva un'equa ripartizione nelle prime 3 classi di durata. A livello comunale invece si registra una maggioranza di spostamenti con mobilità attiva sotto i 15 minuti.

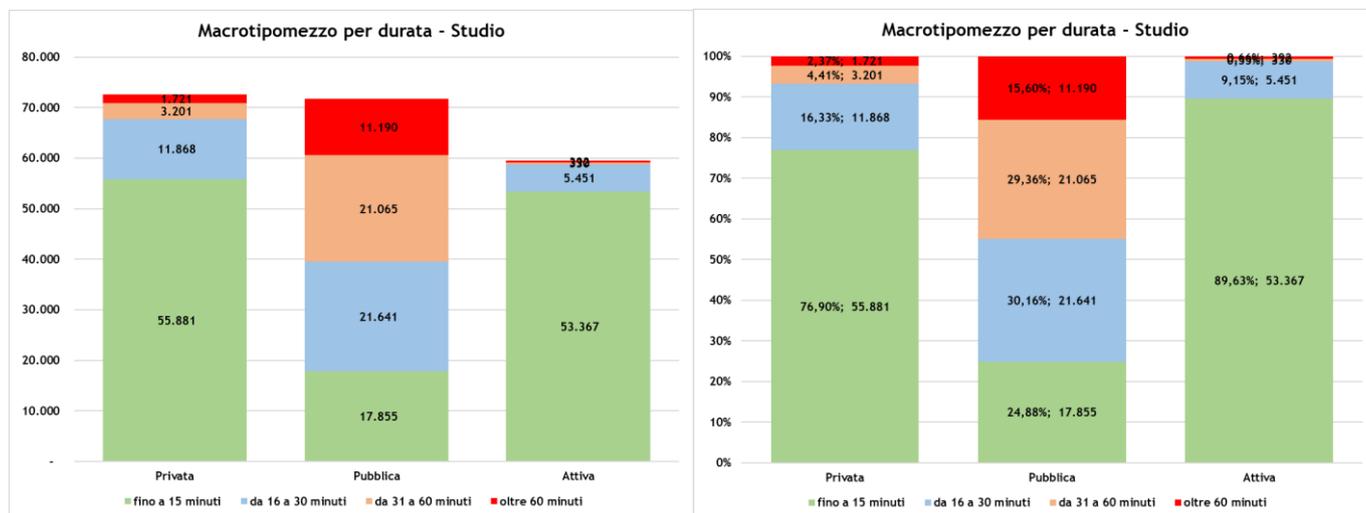


Figura 235 PROV - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

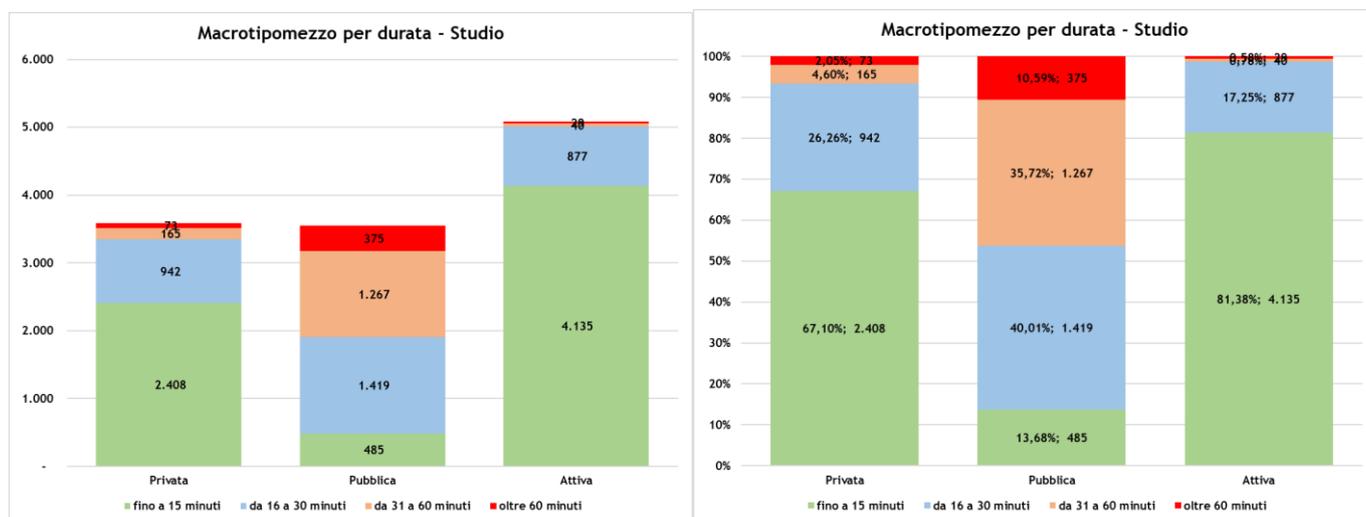


Figura 236 COM - Classificazione degli spostamenti sistematici per mezzo e durata – Studio (valori assoluti e percentuali) [Fonte dati: ISTAT]

### 3.4.3 INCIDENTALITÀ

#### 3.4.3.1 Inquadramento

Nel presente paragrafo si riportano delle analisi cartografiche per tutti i comuni del territorio provinciale di Salerno con evidenza sulla Città di Nocera Inferiore.

Il numero di incidenti totali in Provincia di Salerno al 2010 è stato pari 2'777, con 4'366 feriti e 72 decessi. Di questi, 106 incidenti (pari al 3.82%) sono avvenuti nella Città di Nocera Inferiore che ha registrato 147 feriti e 1 morto.

Il numero di incidenti totali in Provincia di Salerno al 2019 è stato pari 2'494, con 3'961 feriti e 51 decessi. Di questi, 90 incidenti (pari al 3.61%) sono avvenuti nella Città di Nocera Inferiore che ha registrato 129 feriti e nessun morto.

La variazione del numero di incidenti a livello provinciale tra il 2010 ed il 2019 è stata di -10.19%, mentre a livello comunale è stata del -15.09%.

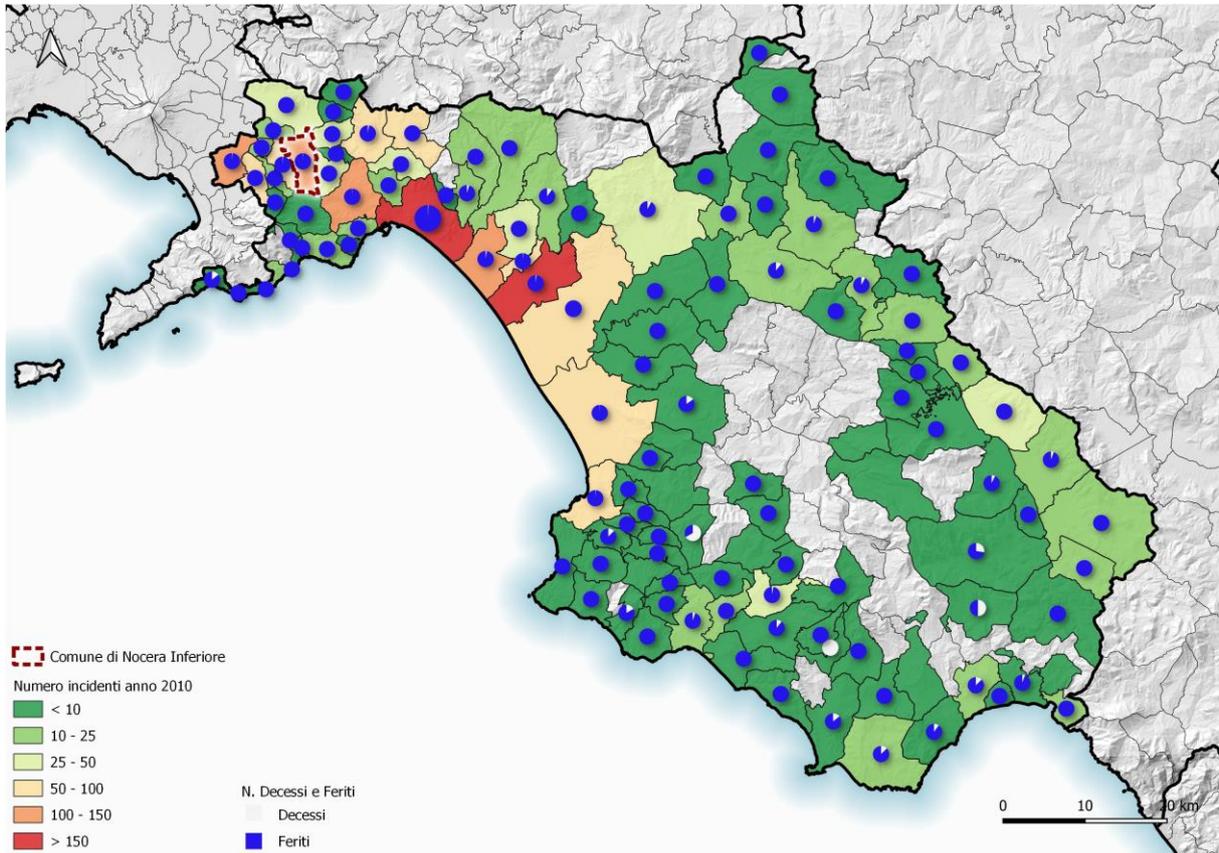


Figura 237 Rappresentazione cartografica del numero di incidenti 2010 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

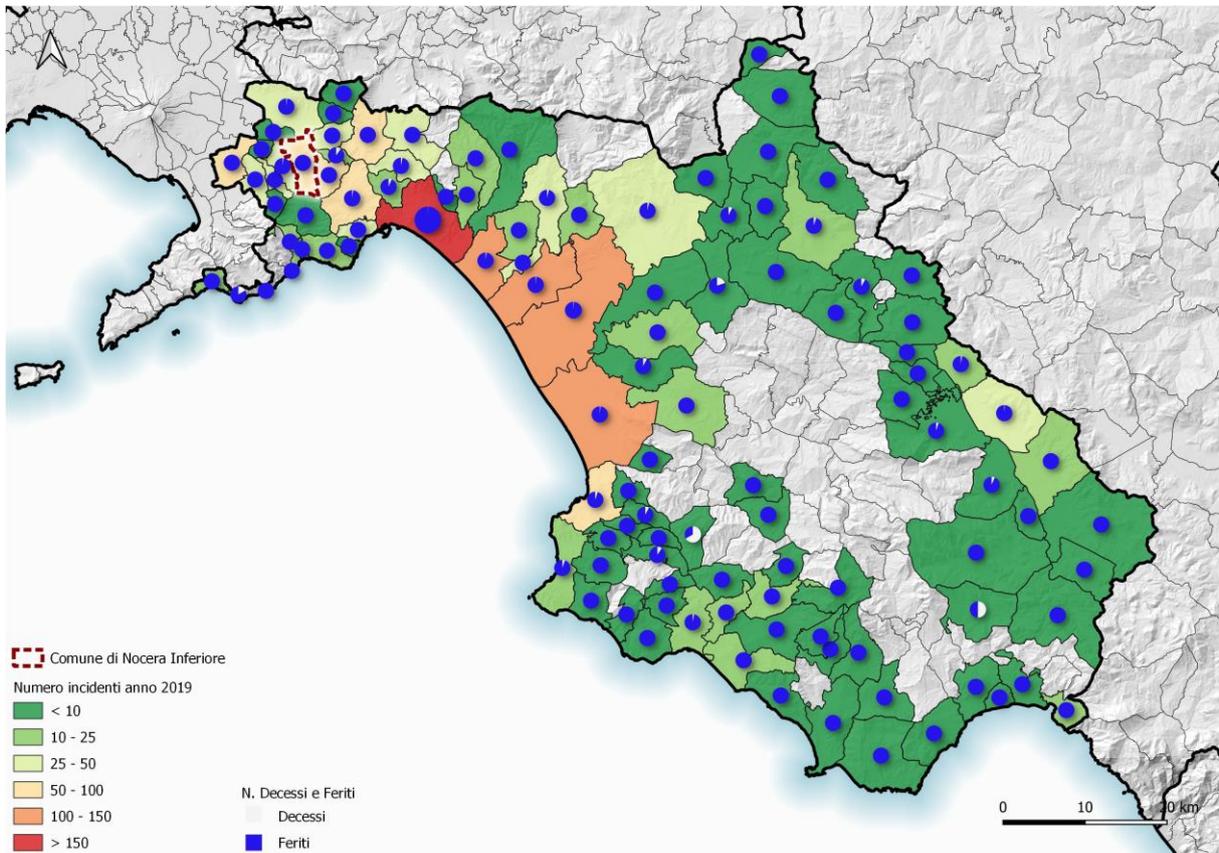


Figura 238 Rappresentazione cartografica del numero di incidenti 2019 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

Analizzando l'indice di lesività (numero di incidenti / numero di feriti) nell'anno 2010, il valore massimo (pari a 5) è quello del comune di Perdifumo nel quale si è registrato un solo

incidente con 5 feriti. I comuni in cui non si sono registrati feriti sono soltanto 2 (Futano e Ricigliano). L'indice di lesività al 2019 registra il massimo di 4 nel comune di Moio della Civitella dove si è verificato 1 incidente con 4 feriti. In nessun comune non si sono registrati feriti. Il Comune di Nocera Inferiore passa da un indice di lesività di 1.39 del 2010 ad uno di 1.43 nel 2019.

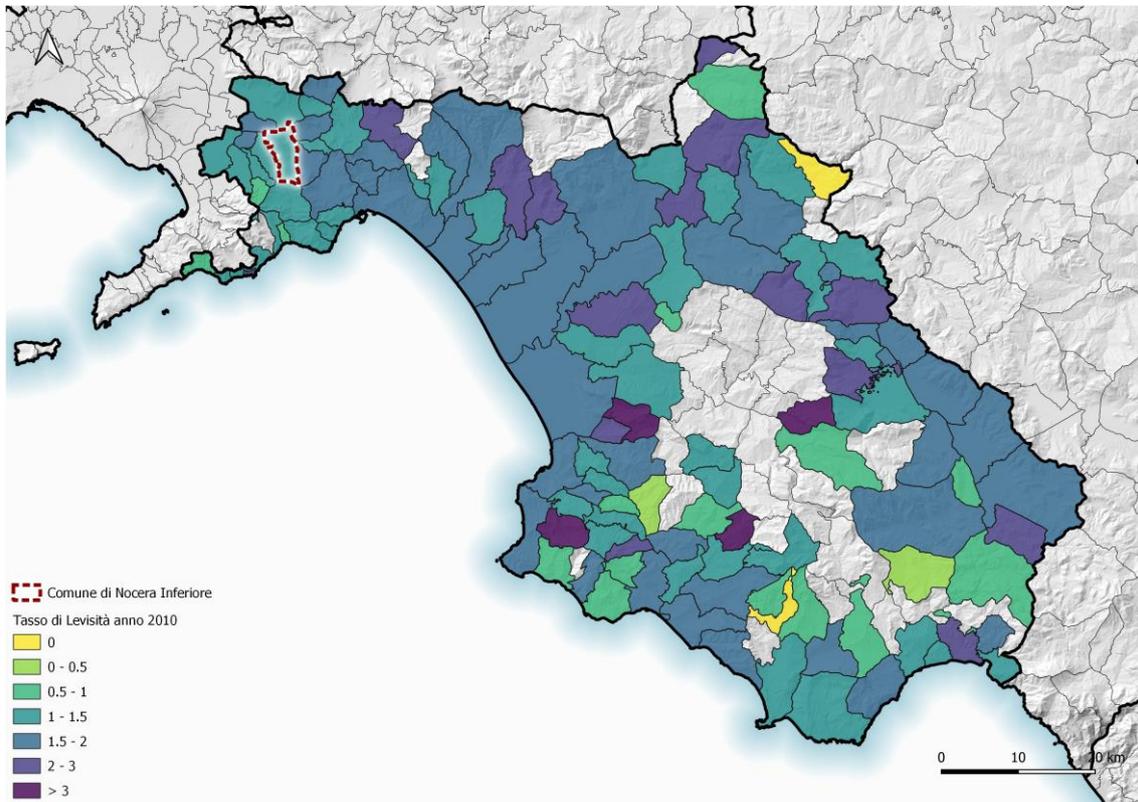


Figura 239 Rappresentazione cartografica del tasso di lesività 2010 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

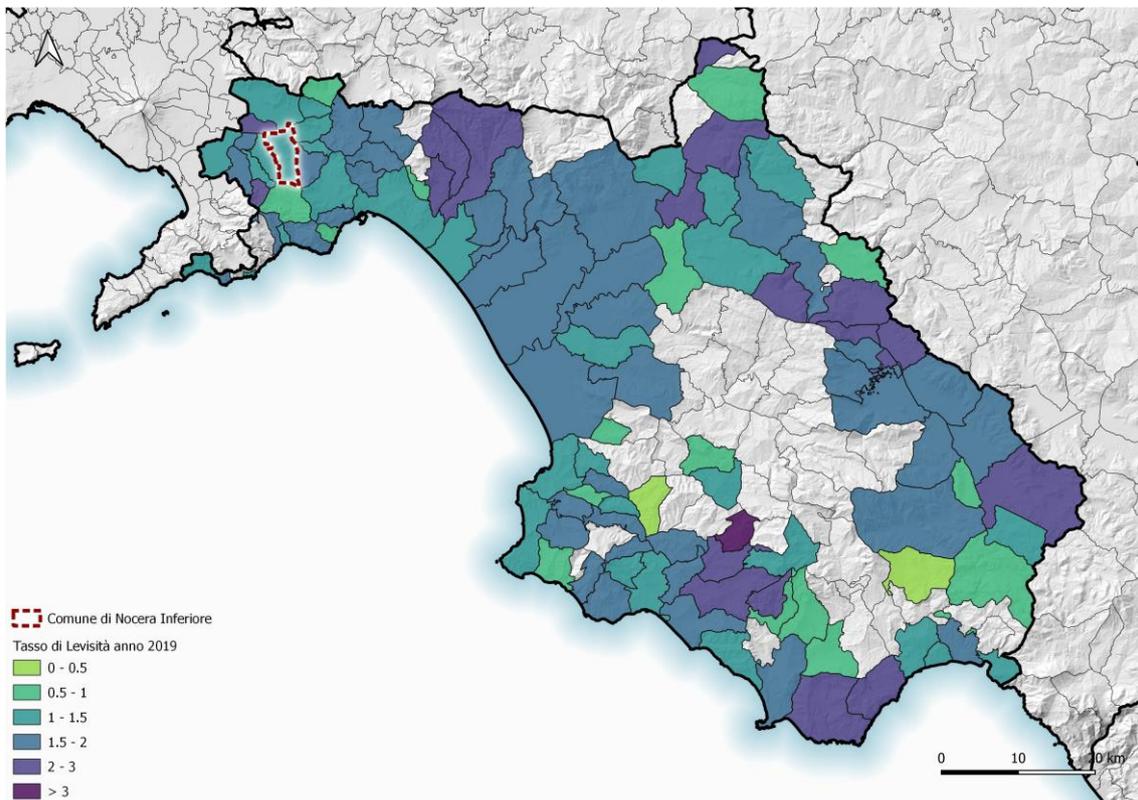


Figura 240 Rappresentazione cartografica del tasso di lesività 2019 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

Analizzando ora l'**indice di mortalità** (numero di incidenti / numero di morti) nell'anno 2010, il valore massimo (pari a 1) viene registrato nei comuni di Futani, Perito e Ricigliano. I comuni in cui non si sono registrati morti sono 90. L'indice di lesività al 2019 registra il massimo di 1 nel comune di Perito dove si sono verificati 2 incidenti con 2 feriti. In 83 comuni non si sono registrati morti. Il Comune di Nocera Inferiore passa da un indice di mortalità di 0.01 (1 decesso) del 2010 a 0 nel 2019 poiché non si sono registrati morti in incidenti stradali.

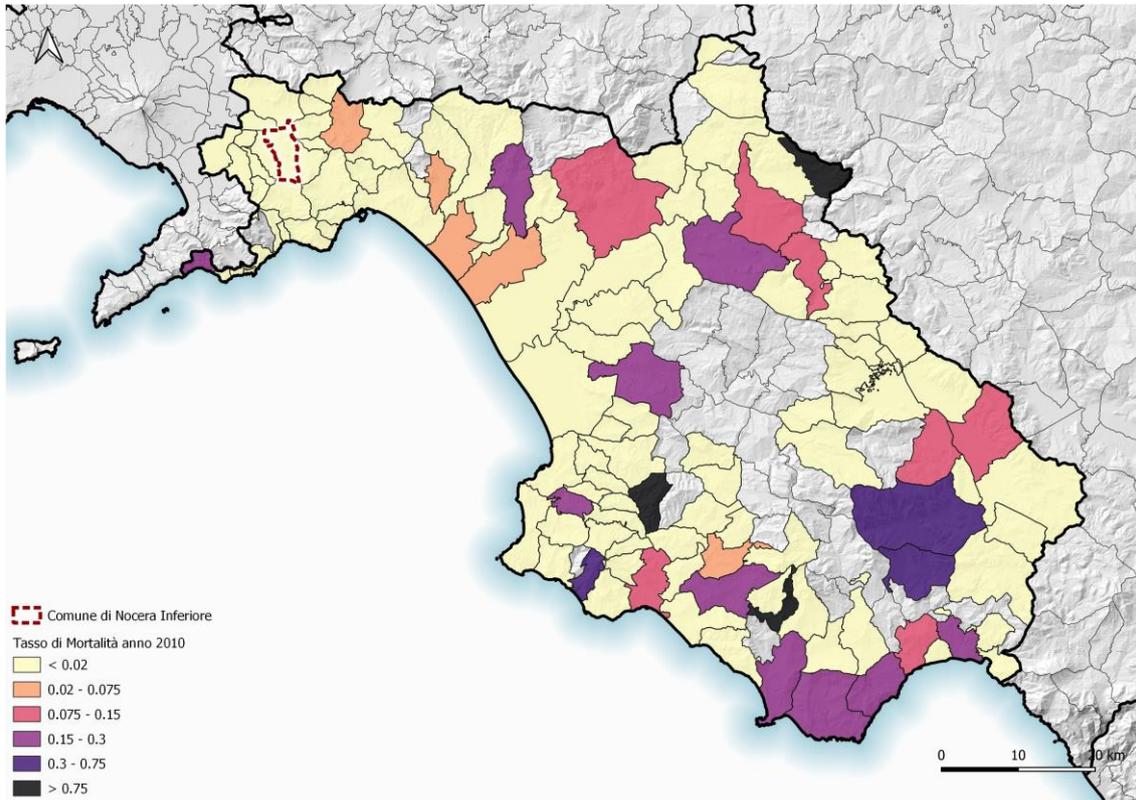


Figura 241 Rappresentazione cartografica del tasso di mortalità 2010 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

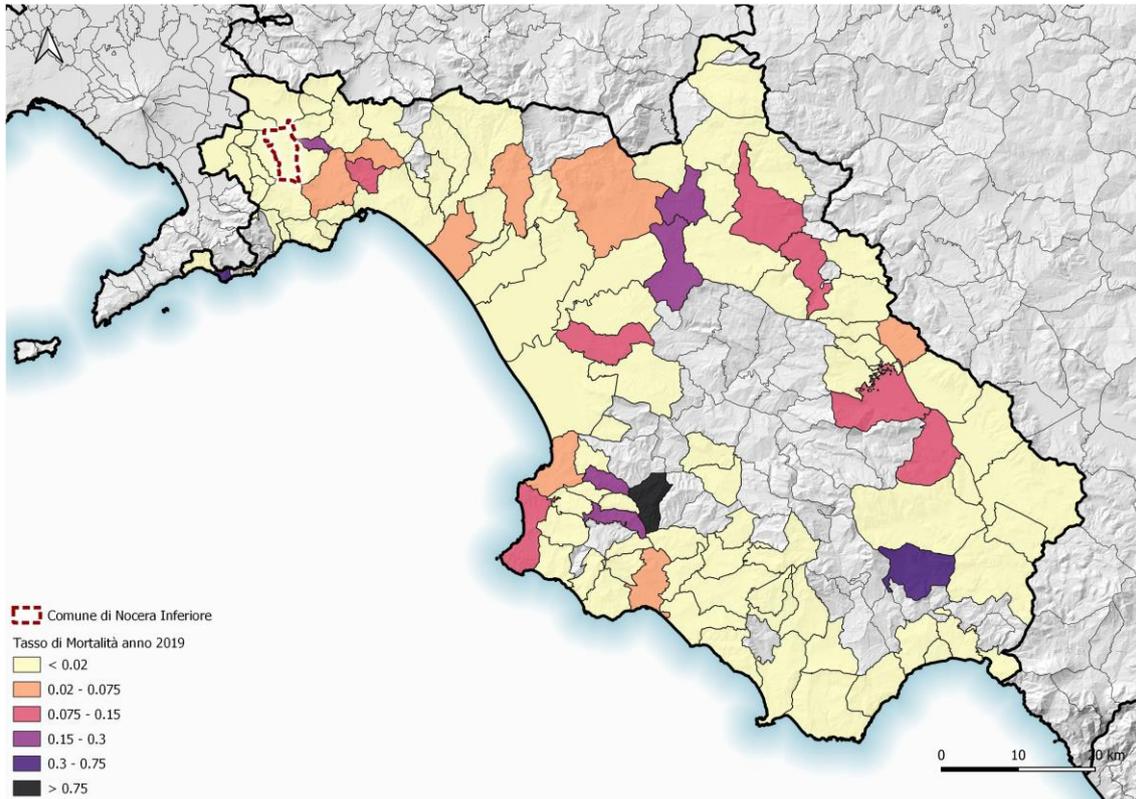


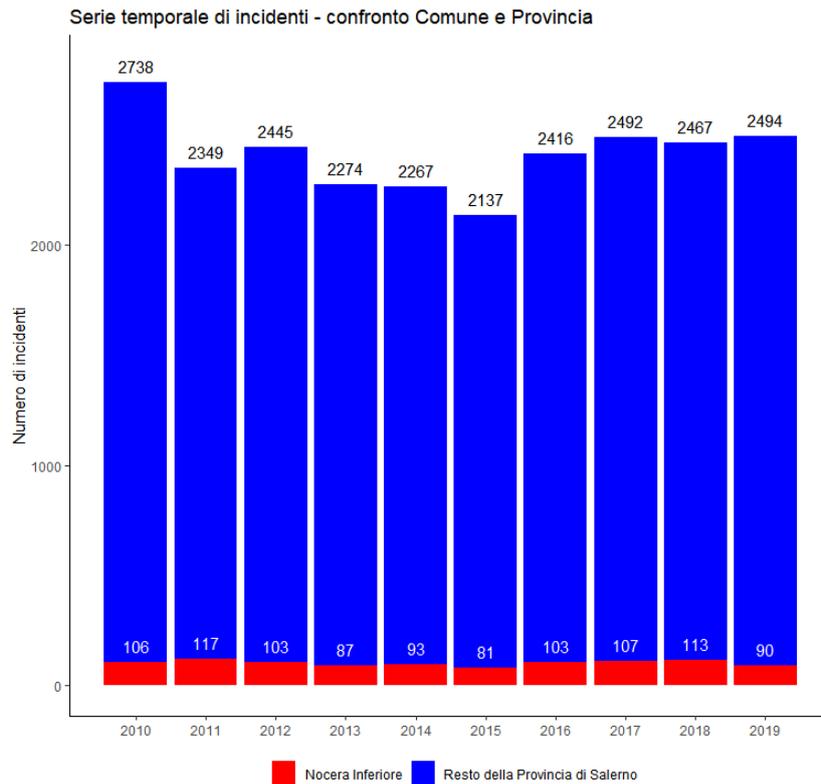
Figura 242 Rappresentazione cartografica del tasso di mortalità 2019 [Fonte dati: ACI-ISTAT]

### 3.4.3.2 Analisi di dettaglio

L'analisi dei dati dell'incidentalità è stata effettuata nel decennio 2010-2019 su dati ISTAT. Nelle pagine seguenti si riportano per questo intervallo temporale alcune analisi effettuate su base comunale e, dove possibile, su base provinciale per il confronto.

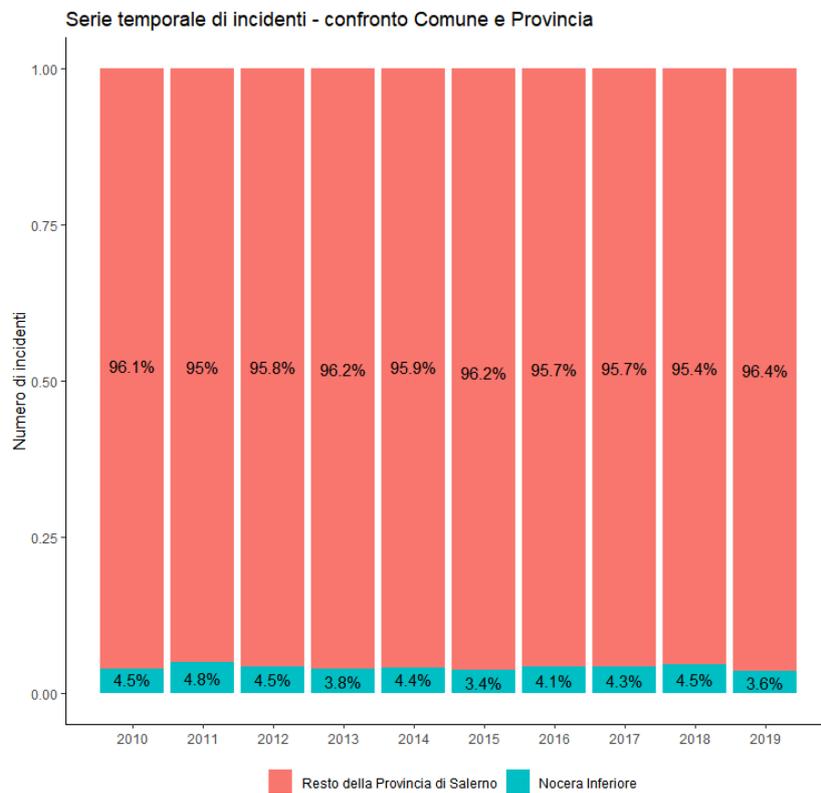
Il **numero di incidenti totali nella Provincia di Salerno** è passato da 2'738 del 2010 a 2'494 del 2019 con una decrescita pari al -8.91%. Considerando il valore più alto ed il valore più basso registrati nell'anno, il differenziale è di 601 incidenti che corrisponde a circa il 25% del numero medio di incidenti/anno del periodo 2010-2019.

Per quanto riguarda il **numero di incidenti avvenuti solo nel Comune di Nocera Inferiore**, questo è passato da 106 del 2010 a 90 del 2019 con una diminuzione pari al -15.09%. Considerando il valore più alto ed il valore più basso registrati nell'anno, il differenziale è di 36 incidenti che corrisponde al 36% del numero medio di incidenti/anno del periodo 2010-2019.



**Figura 243 Numero di incidenti, 2010-2019 (valori assoluti)**

Considerando i valori in percentuale, il numero di incidenti all'interno del Comune di Nocera Inferiore rappresenta in media il 4.15% degli incidenti che avvengono complessivamente in tutta la provincia.



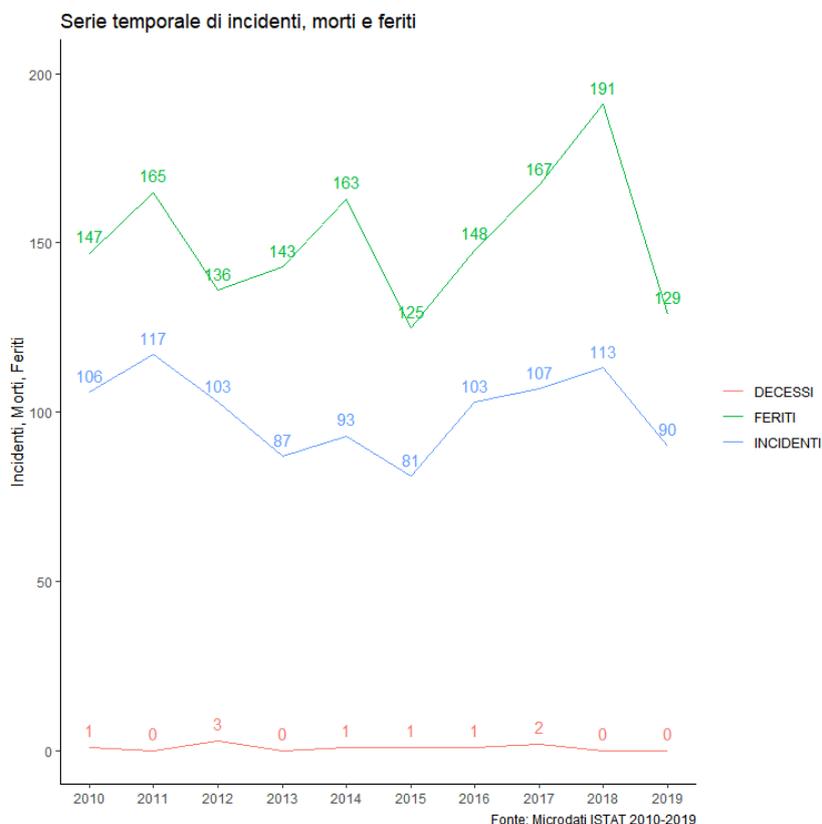
**Figura 244 Numero di incidenti, 2010-2019 (valori percentuali)**

Analizzando gli incidenti avvenuti **solo nella Città di Nocera Inferiore**, si è costruito il seguente grafico sul numero di incidenti, di feriti e di morti.

Nel decennio analizzato, il numero di incidenti ha avuto un andamento in sostanziale diminuzione fino al 2015 per poi risalire fino al 2018 e scendere più del 20% nell'anno successivo.

Il numero di feriti registrati (linea verde) segue tendenzialmente il numero di incidenti totali (linea azzurra) anche se fino al 2015 l'andamento è molto più altalenante rispetto a quello del numero di incidenti. I feriti oscillano alquanto tra il 2010 e il 2015, hanno un'impennata molto evidente fino al 2018 per poi scendere più del 30% nell'anno successivo. Nel decennio si passa da 147 feriti del 2010 a 129 del 2019 con una variazione del -12.24%.

Il numero di morti (linea rossa) non supera mai le 3 unità (capitato una sola volta nel 2012). Nel decennio in totale si registrano 9 morti. Gli ultimi 2 anni analizzati, 2018 e 2019, non registrano morti.

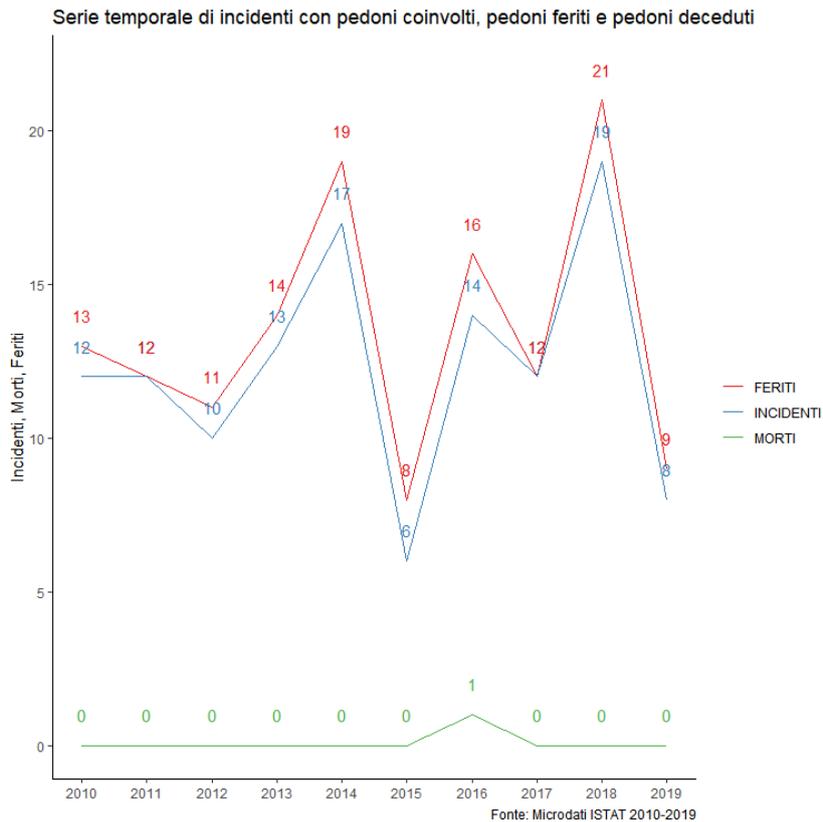


**Figura 245 Numero di incidenti, morti e feriti nella Città di Nocera Inferiore, 2010-2019**

Considerando ora solo gli incidenti avvenuti nella Città di Nocera Inferiore in cui sono stati coinvolti **pedoni**, il numero di incidenti è molto esiguo e varia da 12 del 2010 a 8 del 2019 (con una variazione di -33.3% ed un valore medio di incidenti/anno di 12.3). Il valore massimo si ha nel 2018 con 19 incidenti.

Il numero di pedoni feriti segue l'andamento generale del numero di incidenti e varia da 13 del 2010 a 9 del 2019 (-30.77%).

Si registra 1 solo pedone deceduto nel 2016.

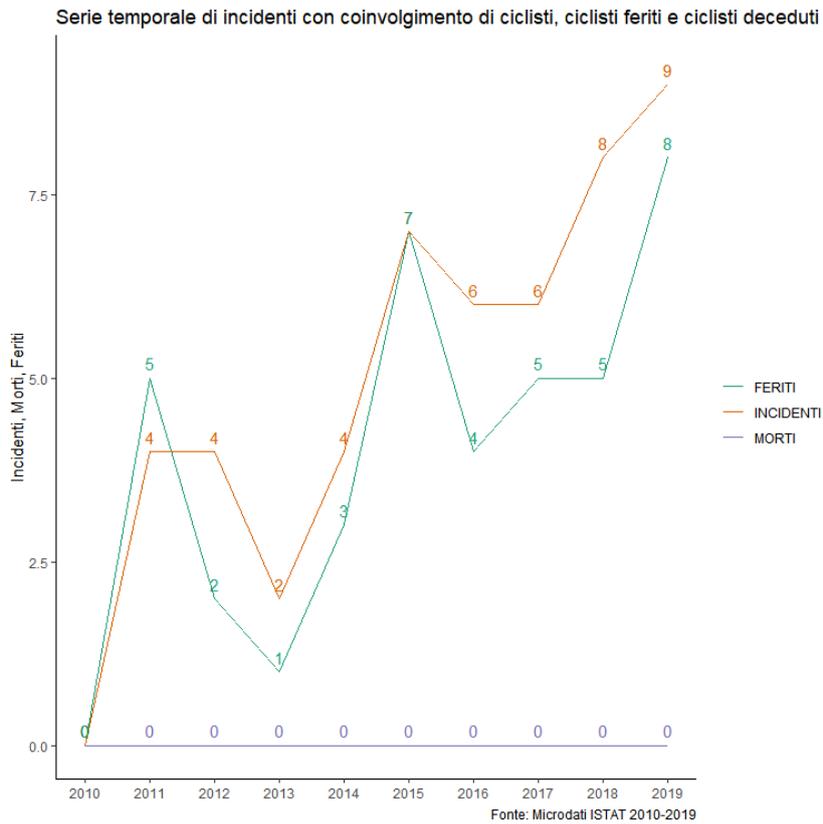


**Figura 246 Numero di incidenti, morti e feriti che coinvolgono pedoni, 2010-2019**

Considerando ora solo gli incidenti avvenuti nella Città di Nocera Inferiore in cui sono stati coinvolti **ciclisti**, il numero di incidenti è ancor più esiguo di quello che coinvolge pedoni e non supera mai 9 sinistri, ma il grafico seguente mostra una curva in crescita. Si passa da nessun incidente del 2010 a 9 del 2019 che rappresenta anche il valore massimo nel decennio.

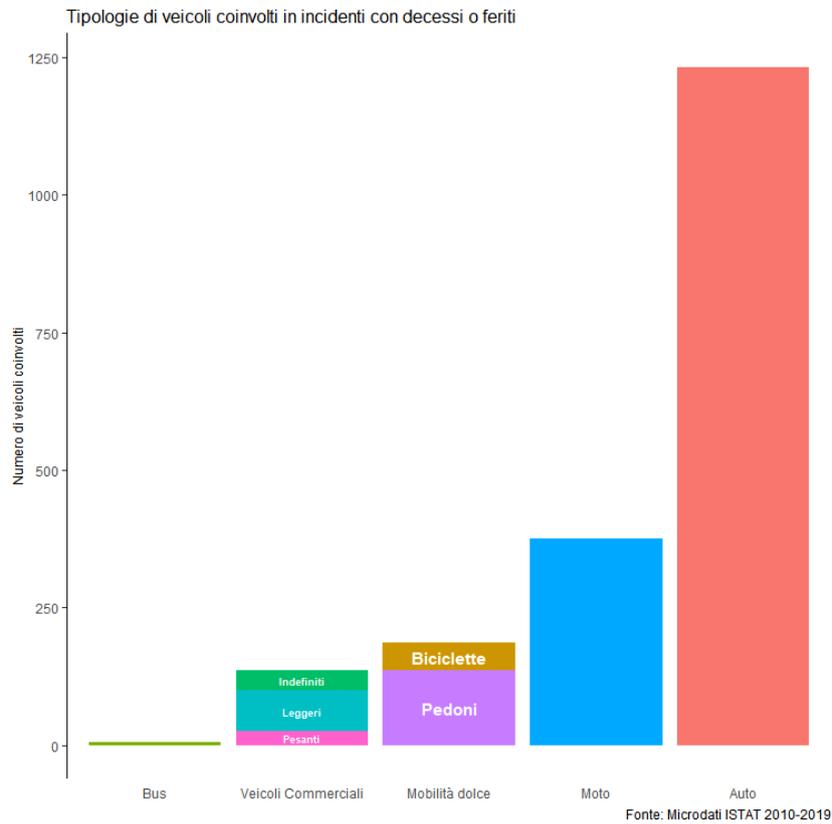
Il numero di ciclisti feriti segue l'andamento generale del numero di incidenti, quindi è in crescita, e varia da nessun ferito del 2010 a 8 del 2019.

Non si registrano ciclisti deceduti.



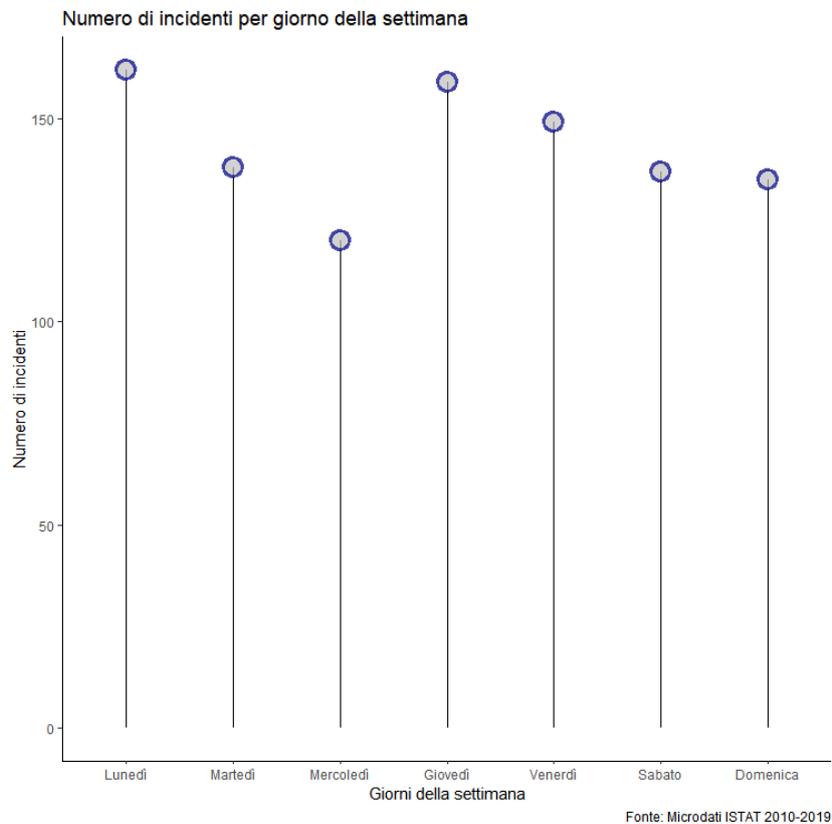
**Figura 247 Numero di incidenti, morti e feriti che coinvolgono ciclisti, 2010-2019**

L'autovettura è il tipo di veicolo più coinvolto in incidenti stradali con morti/feriti nella Città di Nocera Inferiore con un valore di 1'232 auto (pari al 63.64% del totale di tutti i veicoli coinvolti). Molto staccata segue la moto con 376 (19.42%), la mobilità dolce (pedoni e bicicletta) con 186 (di cui 136 bici e 50 pedoni, in totale pari al 9.61%). I veicoli commerciali leggeri coinvolti sono stati 137 (7.08%), mentre i bus arrivano a 50 vetture coinvolte (2.58%).



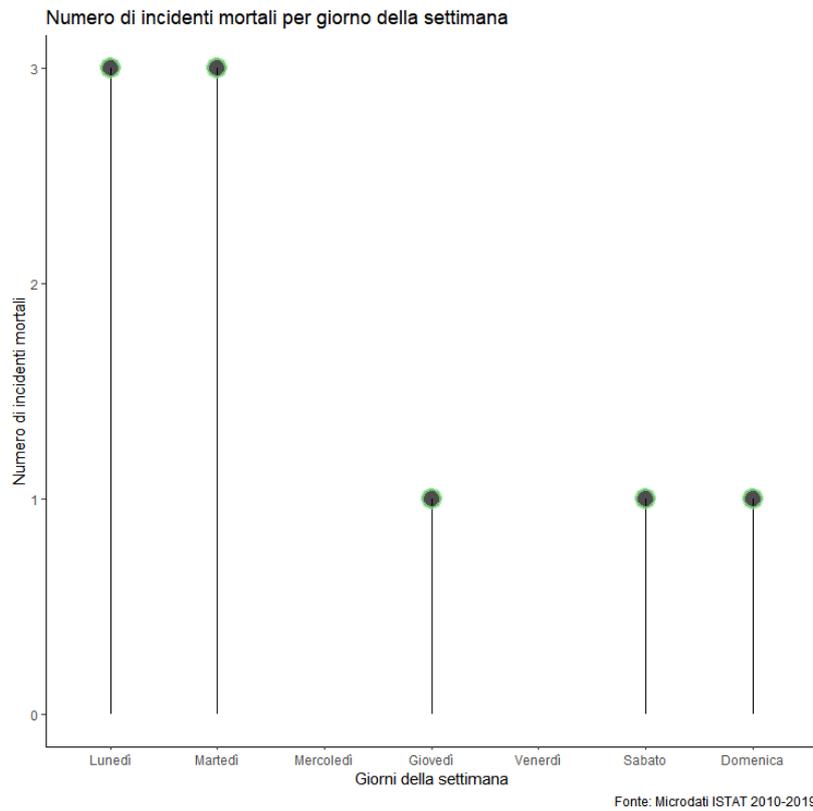
**Figura 248 Tipologie di veicolo coinvolte in incidenti con morti o feriti - totale veicoli coinvolti 2010-2019**

Il giorno della settimana in cui si registrano più incidenti è il lunedì con 162, seguito dal giovedì con 159 incidenti. Il mercoledì è il giorno in cui avvengono meno incidenti con 120 sinistri.



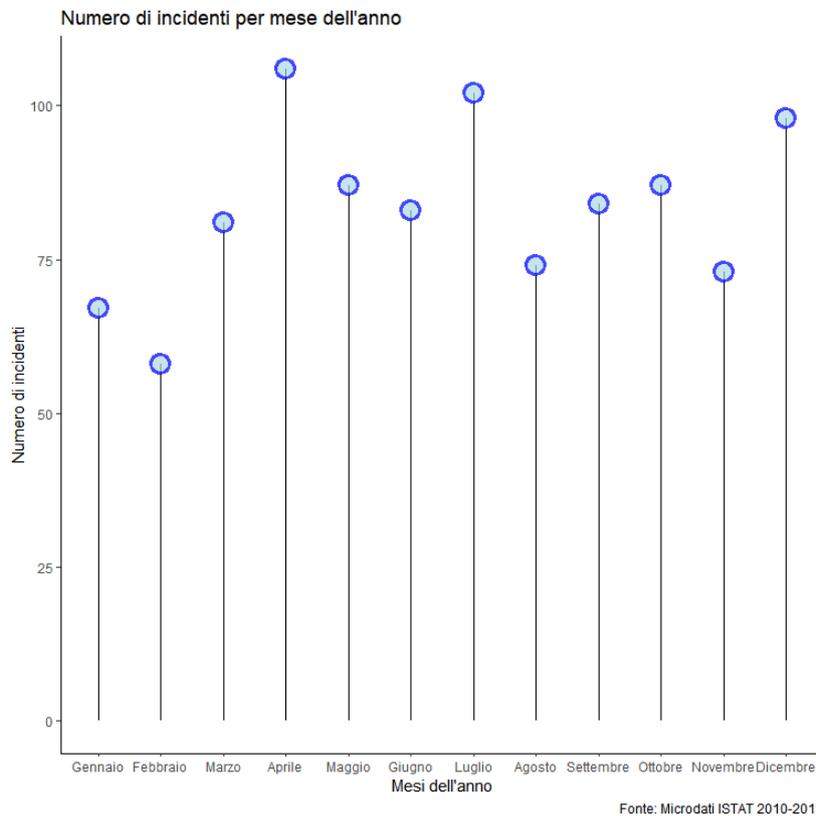
**Figura 249 Numero di incidenti e giorno della settimana - totale 2010-2019**

Se si considerano soltanto gli incidenti mortali, troviamo che il lunedì ed il martedì sono i giorni più neri con 3 morti cadauno sul totale 2010-2019.



**Figura 250 Numero di deceduti e giorno della settimana - totale 2010-2019**

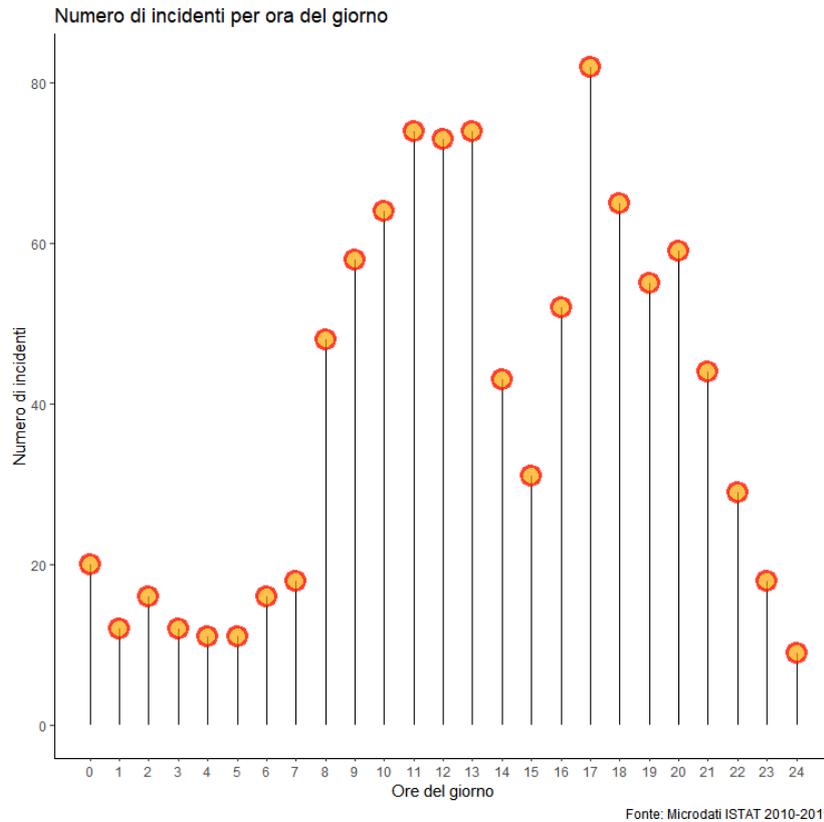
Il mese dell'anno con più incidenti risulta essere Aprile con 106 incidenti pari al 10.6% del totale di incidenti 2010-2019, anche se non si registrano incidenti mortali.



**Figura 251 Numero di incidenti e mese dell'anno - totale 2010-2019**

Durante la giornata, si registrano valori alti di incidenti tra le 08:00 e le 21:00, con un picco di 464 incidenti alle 17:00 (pari all'8.2% del totale di incidenti 2010-2019).

Le ore notturne e le prime ore della mattina, naturalmente, risultano più tranquille.



**Figura 252 Numero di incidenti e ora del giorno - totale 2010-2019**

Si è proceduto poi alla localizzazione su mappa degli incidenti stradali 2010-2019 all'interno della Città di Nocera Inferiore. Di seguito si riporta la georeferenziazione degli incidenti 2010-2019 suddividendo il territorio comunale in 3 mappe: Nord, Centro e Sud. Gli incidenti sono distinti in: incidenti con feriti (punto rosso), incidenti con morti (punto blu) ed incidenti con coinvolgimento di pedoni o ciclisti (punto giallo).