

8.2.2 Sistemi su ferro

- Nel 2004 è prevista la prosecuzione di alcuni treni AV da Napoli (Afragola), termine della nuova linea AV, a Salerno, sui binari attuali della linea nazionale Salerno-Napoli; nel 2010 è previsto che la AV arrivi fino a Battipaglia, sempre sulla infrastruttura attuale;
- riorganizzazione e potenziamento della linea Salerno-Mercato S.S. e relativi servizi, e realizzazione del nuovo collegamento con Fisciano Università;
- organizzazione di servizi metropolitani da Eboli a Torre A.;
- ripristino della linea Sicignano-Lagonegro;
- collegamento Porto-Ferrovia;
- decentramento dello scalo merci a Battipaglia;
- linea Metropolitana di Salerno;

Le stazioni principali devono essere attrezzate con parcheggi di interscambio per le auto e per il servizio urbano ed extraurbano su gomma, soprattutto laddove e' particolarmente elevata la domanda e cioè la direttrice Vietri-Cava ad ovest e la Pontecagnano-Battipaglia ad est.

Il servizio ferroviario metropolitano all'interno di Salerno effettua fermata a Centro storico-Giardini della Minerva, Via Vernieri-Duomo, Stazione Centrale.

L'arrivo della AV fino a Battipaglia e il contemporaneo raddoppio del binario fino ad Eboli, assieme alla ristrutturazione tecnologica della linea, permetteranno di potenziare ulteriormente i servizi SFM e di introdurre ulteriori fermate all'interno di Salerno.

Il progetto di M.L. prevede la realizzazione di una linea a semplice binario costruita a fianco (lato monte) della linea Salerno-Battipaglia, dalla stazione centrale fino allo Stadio Arechi. Si sviluppa per 6 Km e presenta, oltre alla fermata in Stazione e quella dello Stadio Arechi, 4 fermate intermedie (Via Robertelli/Torrione, Via Roccococchia/Q.re Europa, Mercatello/Santa Maria a Mare, Arbostella/Salerno Mare).

Successivamente sulla ferrovia esistente Salerno-Cava dei Tirreni, verranno realizzate due fermate (Centro Storico-Giardini della Minerva e Via Vernieri-Duomo).

Un ulteriore sviluppo prevede di proseguire il nuovo binario ML da Arechi, per poco più di 1 km, fino ad incontrare un binario del fascio della stazione di Pontecagnano.

In questo modo si riesce ad avere un servizio ML da Vietri a Pontecagnano.

8.2.3 Nodi di interscambio

L'obiettivo di un trasporto più efficiente e rispettoso dell'ambiente e quindi con forte caratterizzazione di intermodalità, soprattutto rispetto al sistema ferroviario, non può prescindere dalle realizzazioni di aree di interconnessione fra "gomma" (auto e bus), ferrovia, servizi marittimi, in cui questo interscambio possa agevolmente effettuarsi, potendo contare su spazi e strutture adeguate.

Il Piano individua sul territorio provinciale le seguenti aree d'interconnessione:

a) FERROVIA/TRASPORTO DI SUPERFICIE (PUBBLICO E PRIVATO):

- Agropoli
- Baronissi
- Battipaglia
- Capaccio
- Cava dei T.
- Eboli
- Mercato S. Severino
- Nocera Inferiore
- Pontecagnano
- Sala Consilina
- Sapri
- Sarno
- Sicignano
- Vallo / Scalo

b) TRASPORTO MARITTIMO/TRASPORTO INDIVIDUALE:

- Salerno (Piazza Concordia)
- Salerno (Molo Manfredi)

Le indicazioni fornite da alcuni di questi comuni sugli spazi disponibili nell'intorno o all'interno delle stazioni ferroviarie ed i sopralluoghi effettuati evidenziano che questi nodi hanno spazi da attrezzare per l'interscambio auto e bus con ferrovia (parcheggi per i bus e per le auto)

8.2.4 Porto/Aeroporto/Interporto

Il Piano afferma la necessità di:

- potenziare il ruolo del Porto di Salerno in quanto strategico per lo sviluppo economico provinciale; si deve quindi procedere all'aumento degli spazi e dei fondali nonché ad un efficiente collegamento diretto con la direttrice ferroviaria per l'inoltro delle merci al futuro scalo FS di Battipaglia.
- procedere alla realizzazione dell'Aeroporto, cioè attivare i lavori di ampliamento della pista, di realizzazione dei servizi relativi, al fine di fare assumere alla infrastruttura il ruolo previsto (aeroporto di 2° livello), di collegamento mediante servizi su ferro con l'area salernitana (ML) e con la provincia (SFM), di collegamento con la rete autostradale (nuovo svincolo dedicato);
- localizzare in modo definitivo l'Interporto, sciogliendo i nodi territoriali ed ambientali che ancora ne impediscono la scelta.

8.3 GLI INTERVENTI DI BREVE PERIODO

8.3.1 Viabilità

La riorganizzazione della viabilità richiede in primo luogo la definizione di una idonea classifica tecnico-funzionale delle strade, riferita esclusivamente alle diverse caratteristiche geometriche e di traffico, che si antepone alla classifica di carattere amministrativo.

Detta classifica tecnico-funzionale individua o attribuisce, infatti, il ruolo preminente e l'uso più opportuno che ciascun elemento viario deve o dovrà svolgere all'interno della rete stradale extraurbana provinciale, sia per evitare la promiscuità di tipi di traffico diversi (quali quelli che richiedono spostamenti di lunga distanza e quelli che sono a carattere locale), sia per assegnare le priorità alle intersezioni e, in generale, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico.

Al fine di assolvere adeguatamente la funzione preminente che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale e - quindi - al fine di assicurare un omogeneo grado di sicurezza e di regolarità d'uso delle stesse infrastrutture stradali, le strade classificate devono avere specifici standards tecnici.

I valori degli standards tecnici sono da considerarsi cogenti per le strade di nuova realizzazione e da considerarsi come obiettivo da raggiungere per le strade esistenti laddove siano previsti vincoli strutturali immediatamente non eliminabili.

Le strade extraurbane e di connessione urbana, presenti o in corso di realizzazione all'interno dell'ambito territoriale provinciale sono classificate in riferimento alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi principali:

- a) autostrade (tratte extraurbane di viabilità primaria) (tipo A):
comprendenti le tratte autostradali, relative varianti, raccordi e aste di penetrazione urbana, con funzione di rendere il centro abitato estraneo al traffico che non ha interessi specifici, in quanto a origine e destinazione, con il centro medesimo. La velocità non deve essere superiore ai 130 km/h e le caratteristiche di progetto permettono di sostenere un flusso vicino alla saturazione con valori intorno a 1800-2000 veicoli/ora per corsia di marcia;
- b) strade extraurbane principali (tipo B):
con funzione di consentire un alto livello di servizio degli spostamenti di scambio con l'esterno della provincia dove non esistono direttrici autostradali e spostamenti di media percorrenza interna, con velocità massima non superiore ai 110 km/h, e un flusso veicolare che può essere maggiore di 1.000 veicoli/ora per corsia di marcia;

- c) strade extraurbane secondarie (tipo C):**
con funzione di raccordare centri abitati o parti della rete primaria, con velocità massima non superiore a 90 km/h, flussi veicolari non elevati (700900 veicoli/ora per corsia di marcia) in quanto si prevede che abbia un'unica carreggiata, con almeno 1 corsia per senso di marcia, con banchina pavimentata;
- d) strade di interesse locale (tipo F):**
riguardano tutte le strade provinciali e comunali extraurbane con funzione piuttosto ampia in quanto è data per negativo: infatti, comprende tutto ciò che non rientra nelle categorie precedenti. La velocità ammissibile può essere compresa tra 50 e 90 km/h.

Il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana provinciale definisce, in riferimento alle caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, esistenti e di progetto, la seguente classificazione tecnico-funzionale delle strade extraurbane:

- a) sistema autostradale (tipo A):**
- A30: Caserta-Mercato S. Severino;
 - A3: Napoli-Salerno-Reggio Calabria;
 - Superstrada Salerno-Avellino;
 - raccordo A3: Sicignano degli Alburni-Potenza;
 - collegamento A30-A3;
- b) strade extraurbane principali (**strade di grande comunicazione**) (tipo B):**
- SS18: Tirrena Inferiore (con relative varianti) da Battipaglia al confine regionale con la Calabria;
 - SS517: Bussentina;
 - SS91: Della Valle del Sele;
- c) strade extraurbane secondarie (**strade di connessione territoriale**) (tipo C):**
- ex SS367 dal confine con Provincia di Napoli a Sarno-Pagani;
 - SP2: Maiori-Chiunzi;
 - SS163 Amalfitana;
 - ex SS266 Nocera Inf.-Mercato S. Severino;
 - variante alla SS18: Tirrena Inferiore dal confine con Provincia di Napoli a Salerno;
 - SS88 Dei Due Principati;
 - ex SS164 dal confine con Provincia di Avellino a Bellizzi;
 - alternativa alla SP175 Litoranea;
 - SS19 Delle Calabrie;
 - ex SS166: Capaccio-Roccadaspide-Atena Lucana;
 - ex SS468 da SS19 a SS18 (Vallo Lucania);
 - ex SS267 da Agropoli a Velia;
 - ex SS447 Castelnuovo Cilento-Velia-Palinuro-Futani;
 - ex SS562 da Palinuro a Policastro Buss.;

d) strade d'interesse locale

comprende tutte le altre strade (e tratte delle stesse), provinciali e comunali, di servizio locale non incluse negli elenchi a), b) e c) di cui sopra.

Gli interventi di breve termine consistono quindi:

- nell'adeguamento della rete classificata agli standards di riferimento;
- nella risoluzione dei punti critici (tratte e nodi) evidenziati sulla rete classificata extraurbana.

8.3.2 Trasporto pubblico

L'intervento prioritario è l'accordo con le FFSS per l'attuazione del Servizio Ferroviario Metropolitano di Salerno che prevede i seguenti servizi:

(FMI)

- tratta Mercato S.S.-Salerno (frequenza media di 30');
- tratta Nocera I.-Mercato S.S. (30' media nelle fasce di punta, 60' nelle fasce di morbida, oltre i treni Napoli-Avellino);
- 3 coppie di corse proseguono fino a Eboli;

(FM2)

- tratta Nocera I.-Salerno (20' media);
- tratta Napoli-Eboli (3 c.c.);
- tratta Torre A. centrale-Salerno (60' media).

Il servizio ferroviario metropolitano all'interno di Salerno effettua fermata a Centro storico-Giardini della Minerva, Via Vernieri-Duomo, Stazione Centrale.

Questo è un intervento organizzativo quindi di immediata esecutività.

Subito dopo va iniziato il processo di ristrutturazione della rete extraurbana per integrarla con i servizi ferroviari.

Lo strumento attuativo di questo intervento è il Piano del Trasporto di Bacino in corso di esecuzione.

Contemporaneamente vanno programmati gli interventi di adeguamento e potenziamento

della Mercato S.S.-Salerno.

Attualmente questa linea è a semplice binario e trazione diesel.

E' necessario costruire un nuovo binario di 250 m che by-passa la tortuosità oggi esistente nella stazione di Salerno, consentendo quindi un accesso diretto dall'8° binario alla direttrice per Mercato S. Severino, ed eliminando i due semafori attuali.

Successivamente può essere realizzata la elettrificazione della linea, e costruita la bretella di Fisciano.

8.3.3 Trasporto merci

Il Piano prevede:

- (lungo periodo) interventi di "governo" del territorio, tendenti a far sì che le aziende produttrici, spesso oggi inserite nel tessuto urbano, si spostino verso aree periferiche in prossimità degli assi autostradali e di penetrazione (ottenendo in questo modo che il traffico di mezzi pesanti rimanga alla periferia dell'area in questione) o realizzazione di piattaforme logistiche, anch'esse esterne al tessuto urbano, in cui riunire i diversi operatori della filiera produttiva e di trasporto, al fine di diminuire il traffico attuale fra gli stessi operatori, variamente dislocati sul territorio;
- (breve/medio periodo) interventi per istituire delle aree di sosta limitrofe agli svincoli autostradali o ancor meglio limitrofe alle attuali aree produttive, dove i mezzi pesanti possono sostare fino a quando sono "chiamati" all'interno delle aziende per scaricare la materia prima.

8.3.4 Accesso alle costiere

Il Piano prevede di attuare una serie di iniziative a seconda della specificità dei luoghi:

costiera amalfitana

- potenziare i servizi marittimi attraverso la possibilità di accedere a Maiori, polo di attrazione prioritario del traffico turistico pendolare;
- organizzare delle forme di controllo/governo del traffico veicolare nei punti critici della viabilità;
- verificare sul campo la fattibilità di un accesso alla costiera, per il traffico turistico pendolare, basato su parcheggi di corrispondenza all'ingresso in costiera in cui lasciare l'auto e l'utilizzo di un sistema di pulmini;

costiera cilentana

- potenziare i servizi marittimi in partenza da Salerno per le principali località della costa.

8.3.5 Diminuzione del traffico mediante l'uso innovativo del mezzo individuale

Il Piano raccomanda di porre in essere nelle aree fortemente urbanizzate, e quindi congestionate da traffico e sosta, azioni capaci di limitare l'uso dell'auto individuale.

Un tipo di azione facilmente attuabile ed a costi minimi è quello di realizzare un "call-center" il cui obiettivo è quello di promuovere l'uso in comune dell'auto individuale da parte dei lavoratori nei loro spostamenti pendolari (car-pool).

Riconosciuto che un certo livello di "car-pool spontaneo" già esiste negli spostamenti extraurbani, motivato dal risparmio sui costi di trasporto, si tratta di organizzarne quote maggiori utilizzando le informazioni fornite dagli stessi interessati.

E' ovvio che più sono le persone interessate più facilmente è possibile individuare un equipaggio di persone "vicine" fra loro sia in termini di residenza che di luoghi di lavoro.

Per incentivare l'interesse, oltre al beneficio diretto di un risparmio sui costi di trasporto, possono essere proposte all'auto "in pool" benefici vari (facilitazioni al parcheggio, pass per zone a traffico limitato, ecc.). Questo tipo di trasporto, già in vigore in paesi esteri, comincia ad avere qualche esempio anche nel nostro paese.

Un altro tipo di azioni è quello di realizzare il "car-sharing" cioè l'utilizzo, partendo da un parcheggio ai margini dell'area urbanizzata in cui lasciare l'auto propria, di mezzi specifici (ovviamente meglio se elettrici) per accedere nelle aree più centrali, con una spesa proporzionale all'uso.

La sua realizzazione è ovviamente più complicata del car-pool in quanto devono essere fatti investimenti sul parco mezzi, ma anche a questo può essere trovata una soluzione attraverso forme di compartecipazione dei costi (investimenti pubblicitari, ecc.).

Anche di questa modalità esistono esperienze straniere e si comincia a pensarne anche in Italia.

9 GLI EFFETTI PRINCIPALI DEL PIANO

Le simulazioni effettuate assegnando la matrice O-D alla configurazione di progetto della rete indicano che la rete stradale di Piano a medio/lungo termine (vedi par. 8.2.1 del presente documento per una sua descrizione sintetica e par. 3.2, 3.3 della relazione di PTVE per una descrizione più analitica) fa diminuire il traffico sulla direttrice A3-attuale SS18 e sul tratto della A30 nell'agro nocerino, grazie ad una redistribuzione della mobilità di medio raggio nell'area ovest della provincia; fa diminuire inoltre il traffico nel "nodo" di Salerno e dirotta il traffico dalle direttrici di viabilità ordinaria che accedono a Salerno da est (SS18 e SP175 "litoranea") alla A3, potenziata con la 3° corsia, ed alla nuova "variante litoranea"; infine quote di traffico dirette nella costa cilentana si indirizzano verso la SS18 Tirrena inferiore completata, anziché sulla A30.

La nuova situazione di accessibilità alle varie zone del territorio offerta dalla rete stradale di piano, migliora rispetto a quella attuale.

Soprattutto il Cilento, segnatamente quello costiero, vede aumentare la sua accessibilità, nonché alcune zone dell'agro nocerino sarnese.

In generale si ha un miglioramento diffuso, più rilevante nell'agro nocerino-sarnese e nelle fasce limitrofe alle direttrici di viabilità classificata di rango superiore.

La rete di trasporto pubblico integrato a medio/lungo termine (vedi par. 8.2.2 del presente documento per una sua descrizione sintetica e Parte Seconda per una descrizione più analitica) ha una offerta, in termini di entità del servizio e di velocità commerciali, tale da assicurare agli utenti che utilizzano bus+treno tempi porta-porta non superiori a quelli attuali sul solo bus e soddisfacenti anche per attrarre quote di utenza dal mezzo individuale attraverso un trasbordo auto/treno.

Il risultato è che il livello di accessibilità del sistema "pubblico" integrato migliora sul territorio.

L'utenza del sistema ferroviario cresce di quasi 48.000 passeggeri/giorno con un ovvio beneficio in termini ambientali derivante dalla diminuzione del traffico di auto e bus soprattutto in accesso all'area salernitana.

Questa nuova utenza è composta da quella assorbita dalle linee su gomma extraurbane (oltre 25.000 in totale, di cui 16.000 nell'interscambio con Salerno) e da quella assorbita dal mezzo individuale (oltre 22.000 in totale, di cui 13.000 nell'interscambio con Salerno).

Questa nuova utenza si somma a quella attuale sui servizi ferroviari locali, che ammonta a circa 30.000 passeggeri/giorno.

I numeri precedenti indicano chiaramente il grande ruolo che può assumere il vettore ferroviario nella provincia.

Affinchè queste previsioni possano trovare corrispondenza nella realtà e' indispensabile:

- migliorare l'esercizio della Salerno-Mercato S.S. e realizzare la bretella ferroviaria di collegamento con l'Università di Fisciano, garantendo buone frequenze;
- potenziare il Servizio Ferroviario Metropolitano;
- attrezzare e potenziare, attraverso servizi diretti (orari e treni) e indiretti (parcheggi e servizi all'utente), i poli ferroviari nel territorio provinciale, accentrando così su di essi i viaggi provenienti dalle località vicine;
- realizzare un sistema coordinato tra il servizio su gomma e i principali poli ferroviari, soprattutto per tutti i comuni che non sono serviti dalla ferrovia, mantenendo per essi un servizio pubblico su gomma proporzionato alla domanda;
- riattivare la linea Sicignano-Lagonegro, linea di collegamento con le zone sud, sud/est del territorio provinciale.

10 RELAZIONI CON GLI ALTRI ATTI DI PIANIFICAZIONE

Il presente Piano fa riferimento ai seguenti strumenti della pianificazione:

- Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTC), nella sua attuale stesura di progetto preliminare;(*)
- Piano Regionale dei Trasporti della Campania (1993)
- PGTU di Salerno (1996)
- Ipotesi di accordo quadro Regione-Provincia-FS (2000)

(*) Per la verifica delle ipotesi e delle proposte del PTC si rinvia al documento Parte Seconda.

DIRETTIVE PER I PIANI URBANI DEL TRAFFICO

Il Piano della Mobilità provinciale fa riferimento specifico alle componenti del trasporto pubblico, individuale e trasporto delle merci di ambito extraurbano.

L'art. 36 D.L. 285/92 (Nuovo Codice della Strada) definisce che la pianificazione del traffico ai livelli urbano ed extraurbano debba essere attuata attraverso:

- i Piani Urbani del Traffico (PUT) estesi a tutte le aree urbanizzate di cui all'art. 4 dello stesso NCDS;
- i Piani del Traffico della Viabilità Extraurbani (PTVE), la cui redazione è di competenza delle Province;

Risulta quindi necessario un coordinamento tra i due strumenti di pianificazione per cui si propongono le seguenti direttive di formazione ed approvazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT):

- 1** I Piani Urbani del Traffico adottati dai Comuni sono sottoposti alla valutazione dalla Provincia di Salerno che, al fine di accertare la conformità con il PTP e con il Piano della Mobilità, esprimerà un parere in merito.
- 2** I PUT comunali sono redatti ai sensi dell'art. 36, D.L. 285/92 e delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" del giugno 1995.
- 3** Le indagini di traffico necessarie alla elaborazione del PUT e la messa a punto dei modelli per la valutazione delle caratteristiche dei flussi sulla rete urbana e per le valutazioni di ordine tecnico, economico ed ambientale, dovranno essere eseguite tenuto conto dei dati di traffico esistenti a livello provinciale (rete di monitoraggio) nonché dei modelli di simulazione del traffico disponibili.
- 4** Gli studi preliminari e di fattibilità dei PUT che si propongono di delineare, in funzione delle indagini effettuate, idonee proposte alternative, coerenti con i riferimenti di breve e lungo periodo, debbono essere confrontati con il Piano dei trasporti della Provincia.
- 5** Norme, interventi ed indirizzi del PUT dovranno essere assunti in conformità con la pianificazione provinciale del trasporto e correlati quindi con gli indirizzi assunti per il territorio extraurbano.

12 LO STRUMENTO DI SUPPORTO ALLA ATTUAZIONE DEL PIANO: IL SISTEMA INFORMATIVO DEI TRASPORTI (SITRA)

La Provincia ha deciso di realizzare un Osservatorio della Mobilità che acquisisca sia le basi dati sulla domanda/offerta create nell'ambito di questo studio sia le procedure informatiche di gestione/pianificazione utilizzate nello studio stesso e le permetterà di aggiornare autonomamente le basi dati, monitorare la situazione territoriale nel suo complesso, riverificare le indicazioni progettuali.

Con l'Osservatorio la Provincia acquista la capacità operativa di gestire il processo di programmazione e di controllo del sistema della mobilità.

Gli uffici preposti devono infatti gestire sia la viabilità ed il traffico sia il rapporto con le Aziende esercenti il trasporto, in termini di controllo del servizio fornito e stabilito nei contratti concessionali, sia infine devono programmare gli interventi sulla rete stradale ed i servizi di trasporto collettivo.

Il SITRA, su cui si basa l'Osservatorio della Mobilità, come implementato dall'Ufficio Trasporti \ Servizio Urbanistica e Mobilità dell'Amministrazione Provinciale, è un sistema informativo geografico relativo alle reti e servizi di trasporto, al territorio, integrato da modelli di simulazione e di analisi di impatto dei sistemi di trasporto sulla accessibilità/funzionalità del territorio.

I sottosistemi fondamentali del sistema informativo, fra loro integrati, sono:

- 1) sottosistema GIS (sistema informativo geografico) per la gestione grafico-informativa di oggetti sul territorio;
- 2) sottosistema per la gestione degli archivi specialistici (catasti) relativi alle strutture di pertinenza;
- 3) sottosistema per la gestione dei dati sul territorio, sul traffico, sull'utenza del trasporto pubblico;
- 4) sottosistema delle procedure e dei modelli per la pianificazione del traffico e del trasporto pubblico.

Il SITRA permette, nel rapporto con le Aziende esercenti, di gestire i dati su:

- linee e servizi di trasporto, con la possibilità di:
 - caricare/mantenere archivi alfanumerici sulle linee e sul servizio e relativi percorsi

su cartografia;

- consultare gli archivi sulle linee e ottenere risposta sulle linee inerenti l'interrogazione, con relativa visualizzazione su cartografia;
- consultare gli archivi sui servizi ed ottenere risposte sui dati di linea, tratte di linea (velocità commerciale, utenza), con relativa visualizzazione su cartografia;
- consultare gli archivi sulle fermate e visualizzare quelle selezionate, con i relativi dati;
- produrre tabelle dei servizi fra due punti della rete;
- produrre visualizzazioni statistiche sui dati e reports;

■ utenza, con la possibilità di:

- elaborare ed archiviare i dati di indagini sui mezzi di trasporto (da conteggi manuali o con contatori automatici);
- effettuare aggregazioni dei dati a diversi livelli ed ottenere la visualizzazione dei profili di carico delle linee;
- produrre alcuni indicatori statistici rilevanti per l'analisi dell'utenza;
- ottenere reports sui saliti/discesi/presenti di particolari corse o sulle linee in
- particolari fasce orarie con alcuni parametri di traffico;
- restituire a video grafico o plotter i profili di carico elaborati;

■ strutture (paline, strade, ecc.): dati amministrativi e tecnici, disegni.

La base informativa è conforme allo standard europeo TRANSMODEL.

Il SITRA permette nella gestione della viabilità, di:

- mantenere e visualizzare informazioni su: stato delle strutture (catasto segnaletica, catasto strade, parcheggi, ecc.); dati e disegni riguardanti le strutture; attività di manutenzione delle strutture; atti amministrativi riguardanti le strutture; flussi di traffico, linee/servizi di trasporto e utenza; domanda potenziale di mobilità (aggancio con dati censuari, anagrafici, indagini specifiche, ecc.) che abbiano un riferimento toponomastico o territoriale; progettare con Cad;
- elaborare gli archivi relativi ad oggetti singolarmente georeferenziati per creare nuovi archivi di dati automaticamente associati alle tratte;
- ricevere dall'esterno archivi che abbiano l'indirizzo e quindi, attraverso la gestione dello stradario, georeferenziare a livello di tratta un elemento dell'archivio o il risultato di una elaborazione sull'archivio;
- "tematizzare" le tratte, cioè colorarle in base al valore di un loro dato.

Il SITRA permette inoltre agli uffici, nella loro attività di programmazione, di quantificare la domanda potenziale di trasporto e verificare in proprio le ipotesi progettuali sulla rete ed i servizi di trasporto pubblico attraverso i moduli integrati di simulazione e analisi progettuale.

Inoltre permette di fare simulazioni di traffico su una rete di progetto (nuova viabilità e schemi circolatori), ottenere previsioni di carico sulle strade, valutare gli indici "qualitativi" del sistema della viabilità sul territorio (tempi zona-zona, efficienza di rete, ecc.), compiere tutte le analisi sui dati e sulle previsioni normalmente effettuate negli studi sul traffico, visualizzare a video o plotter i risultati, valutare l'impatto sull'ambiente.

Basi dati inserite nel SITRA

a) *Cartografia numerica del territorio provinciale*

E' stato inserito il raster IGM 1:25.000.

b) *Cartografia numerica della zonizzazione provinciale*

E' stata inserita la cartografia della zonizzazione censuaria ISTAT, la zonizzazione di traffico utilizzata per i modelli, la zonizzazione comunale, la zonizzazione delle "aree provinciali".

c) *Cartografia numerica della rete di trasporto di interesse provinciale*

E' stata inserita la cartografia delle tratte delle Autostrade, SS, SP, principali strade comunali, ferrovia.

Ad ogni tratta stradale sono associati dati strutturali e tipologici.

La cartografia della viabilità è stata georeferenziata rispetto alla cartografia delle zonizzazioni ed il raster IGM.

d) *Conteggi di traffico effettuati nell'ambito del presente studio*

Sono state inserite l'anagrafica delle sezioni di rilevamento e la loro georeferenziazione e quindi i conteggi classificati per ora.

e) *Tratte ed incroci critici della viabilità*

Sono state georeferenziate le tratte stradali e gli incroci che i comuni e la Provincia hanno indicato come critici.

A ciascuno di questi punti critici è associato una tabella di dati che ne descrivono gli elementi strutturali ed una "scheda" di testo, descrittiva delle cause di criticità.

f) *Campagna fotografica*

Sono state inserite le foto numeriche relative ad una serie di tratte stradali.

g) *Esercizio trasporto pubblico locale (TPL) su gomma*

E' una attività in corso.

Vengono inseriti su cartografia numerica a) + b) i percorsi delle linee, le fermate e gli orari dei servizi delle Aziende di trasporto in concessione.