



COMUNICATO STAMPA

Depositare le osservazioni di FIAB Salerno al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS, adottato con delibera di Giunta n. 478 del 28.12.2022.

A seguito di un attento esame del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** adottato dal Comune di Salerno con delibera di Giunta n. 478 del 28.12.2022 ed, in particolare, del piano della mobilità ciclistica (**Biciplan**), la **Fiab-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta** di Salerno ha presentato ai competenti uffici le proprie osservazioni, tese ad evidenziare **alcune criticità** che, ad avviso dell'Associazione, rischiano di ridurre seriamente la portata e l'efficacia dello strumento di pianificazione, rendendone i target prefissati non facilmente raggiungibili.

In generale, la pianificazione della mobilità ciclistica a Salerno **risente della mancata apertura dei prescritti tavoli tecnici di confronto su specifici punti e temi** e non sembra rispondente alle più moderne ed attuali linee guida per la progettazione di reti ciclabili urbane, come è stato evidenziato in poche ma puntuali osservazioni dirette, ancora una volta, ad offrire il contributo di un'associazione che vanta ormai nel settore una pluriennale formazione ed esperienza, riconosciuta in sede istituzionale (Fiab è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale e dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti ed associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale).

Le osservazioni depositate da Fiab fanno riferimento, in particolare, agli interventi sul sistema stradale locale, al Biciplan e ai circuiti ciclabili, al circuito EuroVelo7-Ciclovia del Sole, da cui Salerno è attraversata, a velostazioni e cicloparcheggi, con una nuova proposta per una Greenway.

In riferimento al Cap. 5.3. del PUMS - Interventi sul sistema stradale locale, della sosta e nuove polarità, Fiab Salerno evidenzia la sostanziale invarianza dell'attuale sistema di circolazione, che - improntato prevalentemente sulla cosiddetta "fluidificazione", con uso esteso del senso unico di circolazione - comporta seri problemi al controllo della velocità degli automezzi, con evidenti ricadute negative sulla sicurezza stradale. La presenza di strade con carreggiate molto ampie, a senso unico e a volte con corsie di sosta sia a sinistra che a destra, vere e proprie 'superstrade' nel cuore della città, costituisce infatti un ostacolo alla sicurezza e un fattore di enorme limitazione per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano (v. LungoIrno).

Le osservazioni di FIAB Salerno riguardano, poi, la mancata previsione di "**corsie preferenziali per il transito dei mezzi di trasporto pubblico e dei mezzi di emergenza**" e questo nonostante al capitolo 11 'Trasporto collettivo su gomma urbano: macro-proposte e scenari di intervento' sia indicata tra le criticità proprio la **ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano**, che garantirebbe un **miglioramento delle prestazioni del trasporto collettivo** e - a determinate condizioni - potrebbe soddisfare parte della domanda di mobilità ciclistica, estendendone l'accesso anche ai **velocipedi**.

Le osservazioni di Fiab, poi, riguardano in generale la riorganizzazione degli spazi pubblici.

Le 77.943 auto immatricolate a Salerno nel 2019 coprono una superficie di circa 1 milione di mq. Ovvero, la superficie di 134 stadi Arechi!

Queste cifre smentiscono il luogo comune della mancanza di spazio a Salerno. Un esame attento di strade e piazze rende evidente che gli spazi ci sono ma ormai quasi ovunque risultano ad uso esclusivo di auto e moto, in sosta e/o in circolazione, escludendo la possibilità di essere fruiti dalle

persone in modo agevole e immediato, in particolare per chi è anziano, disabile o bambino. Fiab ritiene necessario affrontare il tema della **riorganizzazione dello spazio pubblico cittadino in modo organico e di “sistema”**, indicandone chiaramente obiettivi e strategie, da perseguire con costanza e coerenza nel tempo.

BICIPLAN. Linee guida e criticità dell’approccio per circuiti.

Con DECRETO del 23 agosto 2022 è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile di concerto con il Ministero dell’Economia e delle Finanze, il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)**, contenente i **PRINCIPI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI URBANE CICLABILI**. Il primo principio ordinatore è di garantire la "**democrazia dello spazio pubblico**" che comporta una **redistribuzione** progressiva e più equilibrata delle strade urbane, per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile.

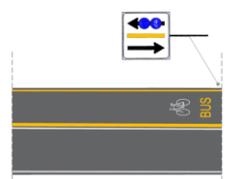
In sintesi: va aumentato lo spazio destinato alla pedonalità, al trasporto pubblico e alla ciclabilità, **razionalizzato quello per la circolazione e sosta dei veicoli privati**, evitando di sottrarne ancora alle componenti più vulnerabili e già ‘povere’ di spazio (pedoni, bambini, anziani e disabili).

Il criterio guida per l’assunzione delle decisioni dovrebbe essere la "condivisione" dello spazio stradale tra i diversi utenti della carreggiata, secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e in conformità coi principi già ricordati, tra cui il principio fondamentale secondo cui **se la strada è di tutti**, la sicurezza aumenta per TUTTI (cd. principio "*safety in numbers*").

In città vanno dunque preferite soluzioni progettuali come piste ciclabili su **corsia riservata in carreggiata**, corsie ciclabili e interventi di ciclabilità diffusa, non già la presente e tradizionale "separazione/segregazione" tra utenti. Infine, per accrescere il livello di sicurezza stradale dell’utenza più vulnerabile e incrementare la quota di persone che scelgono di spostarsi in bicicletta, fondamentale è la promozione della ormai nota "**Città 30 km/h**", decisiva per ridurre l’incidentalità, l’inquinamento atmosferico, il rumore e le emissioni climalteranti e per favorire gli spostamenti a piedi, in bici, la micromobilità elettrica e i mezzi pubblici.

In considerazione di tali principi generali, Fiab Salerno **ritiene indispensabile riconsiderare le progettazioni** al capitolo **5.4 Interventi relativi alla mobilità dolce**, ricordando che Salerno è attraversata da un itinerario cicloturistico di rilievo nazionale ed internazionale ad alto potenziale di sviluppo turistico (**Eurovelo 7 Oslo-Malta o Ciclovía del Sole**). Nel PUMS si fa riferimento a questa importante infrastruttura ciclabile sovracomunale, ma non si evince come questa andrà a inserirsi nella rete ciclabile locale e nemmeno come questa vada a collegarsi con i tratti provenienti dal lato Est - verso Vietri – e dal lato Ovest – verso Pontecagnano.

Sarebbe stato utile in sede di redazione del PUMS - se fossero stati aperti i tavoli tecnici - analizzare le numerose criticità e le problematiche che ciascun circuito ciclabile presenta e che gli utenti si troveranno ad affrontare. Alcune di queste, peraltro, sarebbero di immediata soluzione grazie ai nuovi dispositivi introdotti nel Codice della Strada, e cioè, in primis, le ‘corsie ciclabili’, il ‘doppio senso ciclabile’, la ‘casa avanzata’ e la ‘strada urbana ciclabile’ che, se utilizzate correttamente e nei luoghi e contesti adeguati, cambiano significativamente il modo di fruire le strade e il rapporto tra le diverse tipologie di utenti.



Fiab Salerno, inoltre, osserva che non si fa menzione nel PUMS di fondamentali servizi alla ciclabilità come ciclostazioni e cicloparcheggi, strumenti fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, chiedendo che essi siano inseriti nel piano. La ciclostazione, luogo di deposito sorvegliato per le biciclette in siti di interscambio, risponde alla volontà/decisione di attribuire alla bici il valore di mezzo strategico di spostamento giornaliero, se l'intento è di catturare realmente quella quota di utenti (e di porzione di traffico veicolare su gomma) che attualmente - per ragioni di scomodità, pigrizia o insicurezza - utilizza l'auto anche per brevi spostamenti (a Salerno, risulta dal PUMS che il 46% degli spostamenti in auto privata è inferiore a 5km).

Altro aspetto essenziale, spesso trascurato, riguarda i modelli di portabici per gli stalli, che oltre ad essere gradevoli elementi di arredo, soprattutto nel centro storico, devono risultare comodi e sicuri per gli utenti.



Fiab presenta inoltre nuove proposte per far nascere una via **verde ciclabile**, diretta a **connettere le aree verdi e i parchi della città**, le **aree rurali** e le **aste fluviali** del territorio comunale e le stesse con le reti degli itinerari ciclabili prioritari e la rete secondaria, mediante **l'integrazione** della Via Verde - Porta Sele con una ulteriore proposta di circuito ciclabile.

(L'itinerario e la mappa si possono visionare al seguente link: http://www.cyclingsalerno.it/ItinerariSensibili/index.php?name=bici&stl=default&desc=Itinerario_in_bicicletta)

La proposta è di far nascere una **Via Verde** ciclabile che **segua il corso del Fiume Irno** nel territorio del Comune di Salerno, le cui aste fluviali, a seguito di bonifica e rinaturalizzazione, potrebbero costituire una vera e propria **Greenway** a partire dal cuore della città da inserire in un itinerario ciclabile di valenza regionale, quale variante della Ciclovía dei Borboni (collegamento tra Salerno e Avellino e con il campus Universitario).

E' possibile visionare lo studio di fattibilità preliminare della Regione Campania - Progetto PIC Interreg IIIB 2000-2006 Archimed - progetto "Cy.RO.N.MED" al seguente Link: http://www.cyclingsalerno.it/images/stories/piste_ciclabili_SINTESI_CYRONMED.pdf

Salerno, li 7.03.2023

Per info e contatti: FIAB Salerno 349 813 6344