



Direttore del Settore Mobilità
Urbana Trasporti e Manutenzioni
via Guerino Grimaldi, 7 - Salerno,
ing. Luigi Mastrandrea

Direttore del Settore Ambiente
via Settimio Mobilio, 52 – Salerno
arch. Davide Pelosio

Responsabile Unico Procedimento
Via Guerino Grimaldi, 7 Salerno
Dott.ssa Ida Parisi

protocollo@pec.comune.salerno.it

Oggetto: codice CUP: PUMSSA01 – Osservazioni al PUMS – Fiab Salerno.

Il sottoscritto LONGO PAOLO nato a USTER (SVIZZERA) il 06.10.1966 residente a PONTECAGNANO FAIANO in via MAR TIRRENO civ. N. 22 - e-mail: paolo_longo66@libero.it

in qualità di legale rappresentante dell'associazione: FIAB SALERNO (FEDERAZIONE ITALIANA AMBIENTE E BICICLETTA) con sede a SALERNO in via IANNELLI civ. N.16 - e-mail: fiab.salerno@gmail.com pec: cyclingsalerno@pec.it

presa visione degli elaborati del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile adottato dalla Città SALERNO** pubblicati sul sito web dell'ente in data;

PRESENTA LE OSSERVAZIONI DI SEGUITO RIPORTATE

Accetto di essere eventualmente ricontattato in merito alle osservazioni presentate al seguente indirizzo email: fiab.salerno@gmail.com

PREMESSA

A seguito di un attento studio e analisi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (d'ora in poi, PUMS) adottato dal Comune di Salerno con delibera di Giunta n.478 del 28.12.2022, ed in particolar modo del piano della mobilità ciclistica (Biciplan), considerata la complessità della materia in oggetto, ovvero la parallela e concomitante necessità di far riferimento alle altre pianificazioni di settore (mobilità privata motorizzata, trasporto pubblico urbano, suburbano ed extraurbano, mobilità pedonale, etc.), PGTU, PUC, normative vigenti ecc. e le problematiche ad esse connesse **che avrebbe richiesto l'apertura di tavoli tecnici di confronto specifici**, è possibile nell'ambito di questa fase di presentazioni delle osservazioni, evidenziare **unicamente alcune generali criticità** che a nostro avviso riducono la portata e l'efficacia in sede di implementazione di una così importante pianificazione rendendone i target prefissati poco facilmente raggiungibili. In merito alla pianificazione della mobilità ciclistica rimanderemo

ad un metodo di lavoro improntato sulle più moderne e attuali linee guida per la progettazione di reti urbane, limitandoci a poche ma importanti e puntuali osservazioni.

Il sistema stradale locale.

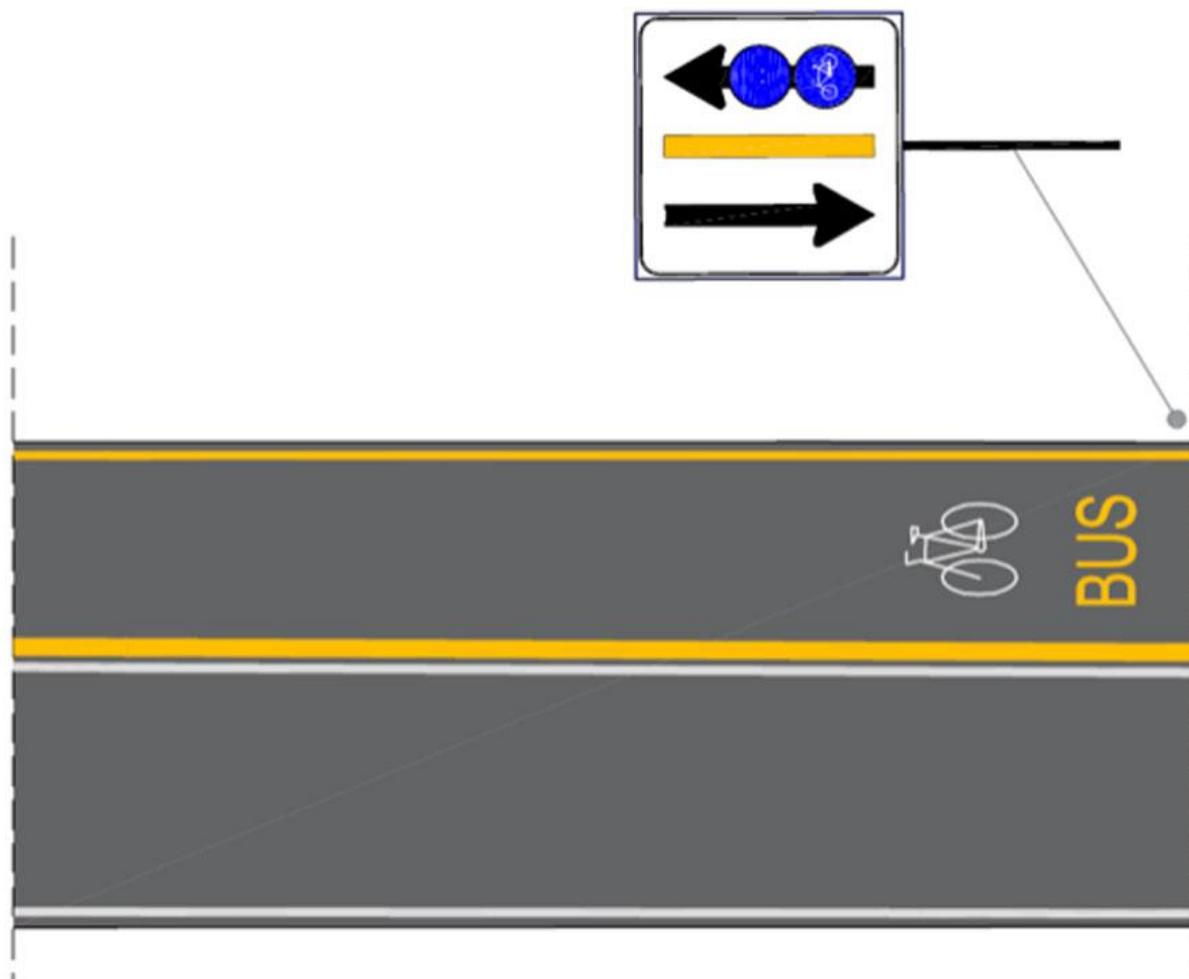
Osservando il capitolo - **5.3 Interventi sul sistema stradale locale, della sosta e nuove polarità** – si evidenzia la sostanziale invariabilità dell'attuale sistema di circolazione, che - improntato prevalentemente sulla cosiddetta "fluidificazione", con uso esteso del "senso unico di circolazione", anche al fine di non perdere su ambo i lati dell'asse stradale spazio per la sosta, comporta però problematiche legate al controllo della velocità degli automezzi con conseguenti ricadute negative sulla sicurezza stradale. Tale sistema di circolazione presenta un fattore di grande limitazione per lo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano, essendo la bicicletta un mezzo di trasporto estremamente flessibile (riprenderemo questo punto successivamente).

Presentiamo di seguito - in via meramente esemplificativa e paradigmatica - una ipotesi di lavoro correlata con quanto appena esposto.

- L'asse stradale sul Fiume Irno lungo **Viale Unità d'Italia** è costituito da una carreggiata a senso unico che presenta una larghezza variabile tra i 10 e i 12 m, con corsia di sosta sia a sinistra che a destra. Trattasi di una vera e propria 'superstrada' nel cuore della città, che presenta problematiche importanti per l'attraversamento pedonale, impedendo peraltro la permeabilità tra quartieri cittadini centrali, popolosi e in cui hanno sede molti servizi essenziali. Un utilizzo dell'asse stradale in oggetto a **doppio senso di circolazione** comporterebbe un'automatica moderazione della velocità degli autoveicoli, con un conseguente miglioramento generale del livello di sicurezza. Contemporaneamente si avrebbe un decongestionamento di Via Settimio Mobilio dove potrebbe anche ipotizzarsi una ZTL, che garantirebbe un miglioramento della qualità della vita del quartiere con sviluppo ed incremento delle attività commerciali ivi ubicate.

Sempre nello stesso capitolo, con riferimento alla stessa tipologia di interventi, ovunque sul sistema stradale, non è prevista l'adozione di **"corsie preferenziali per il transito dei mezzi di trasporto pubblico e dei mezzi di emergenza"**, e ciò nonostante al capitolo **11 Trasporto collettivo su gomma urbano: macro-proposte e scenari di intervento** (pag. 85) tra le criticità sia indicato proprio quanto segue: **Ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano.**

A Salerno l'adozione di corsie preferenziali sulle direttrici principali, ma soprattutto nell'attraversamento est/ovest e viceversa, che più degli altri presenta tratti fortemente congestionati, garantirebbero un **sicuro miglioramento delle prestazioni del trasporto collettivo**. Sottolineiamo che l'adozione di corsie preferenziali per gli autobus potrebbe - a determinate condizioni – soddisfare in parte la domanda di mobilità ciclistica estendendone l'accesso anche ai **velocipedi**. Sul modello di quanto realizzato in altre città italiane, infatti, l'uso ciclabile di corsie preferenziali del TPL può servire per realizzare riconessioni della rete ciclabile lungo quei tratti stradali in cui gli spazi a disposizione non consentono un'immediata realizzazione di una pista ciclabile/ciclopedonale in carreggiata o in sede riservata; in questi casi, di concerto con gli altri enti coinvolti, si consente l'utilizzo della corsia preferenziale per TPL anche ai velocipedi mediante apposita segnaletica orizzontale (aggiunta del simbolo di velocipede a terra) e verticale (segnale di uso corsia riservata a bus e bici), qualora il contesto ne renda compatibile l'uso da parte di mezzi pubblici e biciclette.



Proposta - Riorganizzazione e valorizzazione degli spazi pubblici cittadini.

Un luogo comune, valido anche per la città di Salerno, è la mancanza di spazi. Ad un attento esame di strade e piazze, risulta evidente che gli spazi ci sono, ma sono diventati quasi ovunque ad uso esclusivo di auto e moto in sosta e/o in circolazione, perdendo la possibilità di essere fruiti da tutte le persone in modo facile e agevole, in particolare per chi è anziano, disabile o bambino.

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!

L'enorme occupazione di suolo pubblico, la sosta illegale e il disordine che ne deriva comportano uno scadimento della qualità della vita in contesto urbano, la diminuzione della sicurezza stradale per tutti, e in particolare per gli utenti deboli, e l'impossibilità per le persone di fruire della propria città in modo sereno.

E' necessario affrontare il tema della **riorganizzazione dello spazio pubblico cittadino in modo organico e di "sistema"**.

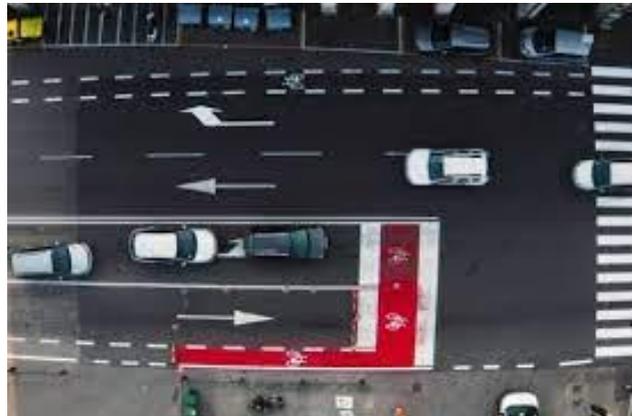
Obiettivi:

- Recuperare spazio pubblico per le persone, non per le auto private;
- Recuperare spazio pubblico per le attività all'aperto;
- Facilitare il movimento a piedi dei genitori con i passeggini, bambini, disabili, persone anziane;
- Creare condizioni minime di sicurezza per la circolazione delle persone, a piedi e in bicicletta;
- Aumentare la visibilità di attraversamenti e percorsi pedonali per i veicoli;
- Salvaguardare lo spazio pubblico dall'occupazione impropria e/o illegale;

- Rendere la città più ordinata e gradevole;
- Educare le persone al rispetto degli altri;
- Rendere le strade più scorrevoli per i mezzi pubblici, i mezzi di soccorso e per chi deve attraversare la città su lunghe e medie percorrenze.

Azioni necessarie:

- Azioni disincentivanti l'accesso alle auto dalla periferia verso il centro (e quindi del traffico), valorizzando i parcheggi di interscambio auto e bus/metro presso le uscite autostradali, gli ingressi della città e i grandi capolinea di TPL gomma suburbano ed extraurbano (es. biglietto a tariffa agevolata oraria/giornaliera unico per sosta+metro/bus).
- Interventi immediati, di breve, medio e lungo termine di urbanismo tattico, con implementazione della segnaletica orizzontale e verticale sulla carreggiata nei punti di attraversamento maggiormente pericolosi (es. introduzione di 'caselle avanzate' agli stop, sincronizzazione semaforica, etc.)
- Realizzare un piano/regolamento della logistica merci in città, anche con la riorganizzazione degli spazi e degli orari di accesso per il carico e lo scarico delle merci.



BICIAN. 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)**, emanato secondo quanto previsto dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica".

Alla pag. 44 del PGCM è inserita la TAVOLA 4 - LA PROGETTAZIONE DELLE RETI CICLABILI URBANE, contenente i **PRINCIPI GENERALI PER LA PROGETTAZIONE DELLE RETI URBANE CICLABILI** che riportiamo di seguito:

- Il primo principio ordinatore è quello di garantire la "**democrazia dello spazio pubblico**". Questo comporta una **redistribuzione** progressiva e più equilibrata e giusta delle strade urbane per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile.
In sintesi: va aumentato lo spazio destinato alla ciclabilità (oltre che alla pedonalità e al trasporto pubblico) e **razionalizzato quello per la circolazione e sosta dei veicoli privati**, evitando invece di sottrarne alle altre componenti più vulnerabili e già 'povere' di spazio come pedoni, bambini, anziani e disabili (sono quindi da superare, salvo eccezioni, i percorsi ciclopedonali e quelli su marciapiede).
In luogo della tradizionale "**separazione/segregazione**", il criterio guida per l'assunzione delle decisioni è il modello della "condivisione" dello spazio stradale tra gli utenti della carreggiata, secondo quanto prescritto dal Codice della Strada e in

F.I.A.B. SALERNO

Via Iannelli, 16 – CAP 84122 SALERNO

Tel. 349/8136344 – E-mail: fiab.salerno@gmail.com - Sito: www.fiabsalerno.org

conformità coi principi già ricordati (cfr. Cap. III) tra cui il principio fondamentale secondo cui SE la strada è di tutti, la sicurezza aumenta per pedoni, ciclisti ed automobilisti (cd principio "*safety in numbers*").

Molteplici esperienze e studi internazionali hanno ormai da tempo evidenziato che la presenza delle biciclette sulla strada, **dando visibilità e legittimazione all'uso della bici**, aumenta l'accessibilità, la sicurezza e la quantità dei ciclisti e, quindi, l'attenzione e il rispetto da parte dei conducenti dei mezzi a motore.

In città vanno dunque preferite soluzioni progettuali come piste ciclabili su corsia riservata **in carreggiata**, corsie ciclabili e interventi di ciclabilità diffusa.

Per accrescere il livello di sicurezza stradale dell'utenza più vulnerabile e incrementare così la quota di persone che scelgono di spostarsi in bicicletta in città, elemento di riferimento per l'ottenimento di questo obiettivo è promuovere la realizzazione in ambito urbano delle "Città 30 km/h". L'adozione del limite di velocità di 30 km/h come regola generale in ambito urbano, lasciando i 50 km/h come eccezione per gli assi di scorrimento veloce, è decisiva per ridurre l'incidentalità verso la "vision zero", l'inquinamento atmosferico, il rumore e le emissioni climalteranti favorendo gli spostamenti a piedi, in bici, con la micromobilità elettrica e i mezzi pubblici, senza significative variazioni dei tempi medi di percorrenza veicolare.

In considerazione di tali principi generali, che corrispondono alle più avanzate progettazioni italiane e straniere, oltre che alla diretta esperienza di migliaia di ciclisti della nostra associazione che quotidianamente sperimentano in bicicletta le soluzioni infrastrutturali improntate a tali principi, riteniamo **sia indispensabile riconsiderare le progettazioni** individuate nel PUMS al capitolo **5.4 Interventi relativi alla mobilità dolce** (pag. 25):

- Messa in sicurezza della pista ciclabile di Lungomare Trieste e suo prolungamento;
- Proposta PRIMUS: nuova ciclabile e adeguamento dell'esistente sul Lungomare Marconi;

Ciò in favore di quanto già previsto nel PGTU del Comune di Salerno relativamente al **Circuito del Mare**:

Arco 2 Zona: Lungomare Trieste, dal Teatro Augusteo a Piazza della Concordia;

Arco 3 Zona: Lungomare Trieste – Piazza della Concordia;

Arco 4 Zona: Lungomare G. Marconi;

Per ciascuno di questi archi si ritiene preferibile sempre l'ipotesi N. 1 individuata, ovvero ricavando una pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata, alternando eventualmente sull'Arco 3 con una Corsia ciclabile ex DL 76/2020 e mantenendo la **continuità** della ciclabile sul lato destro.

Tale soluzione, ha come conseguenza **il ripristino della pedonalizzazione sui tratti di piste ciclabili già esistenti sul Lungomare Trieste e Lungomare Marconi**, lasciando queste aree libere ad una fruizione ciclo-pedonale con finalità prettamente ludiche.

L'ipotesi di corsie ciclabili in carreggiata risulta la più **vantaggiosa** per le seguenti motivazioni:

- Promozione degli spostamenti sistemici in bicicletta che favoriscano il *modal split*.
- Interventi di riduzione/eliminazione di condizioni e situazioni di conflittualità pedone-ciclista.
- Miglioramento e contestuale riduzione del numero delle intersezioni e degli attraversamenti per i pedoni (in considerazione del fatto che lo stesso effettuerà un solo attraversamento per superare carreggiata e ciclabile).
- *Last but not least*: trattasi di un asse ciclabile con gerarchia sovracomunale inserito nell'itinerario nazionale Bicalta 1 "Ciclovia del Sole" ed internazionale EuroVelo 7 "Sun Route" dall'enorme potenziale/valenza quale attrattore turistico a basso impatto ambientale, che vedrà il transito di cicloturisti e cicloviaggiatori nell'attraversamento est/ovest della città in direzione Sud (V. infra).

Riprendendo quanto sopra accennato, la pianificazione delle infrastrutture per la mobilità ciclistica individuate sia nel PUMS che nel PGTA per “circuiti”, presenta criticità sia per la definizione della tipologia di infrastruttura da scegliere, sia per l'estrema flessibilità del mezzo bicicletta, che preferisce e non dovrà essere costretto a seguire più lunghi percorsi (sensi unici) che sono destinati ad altri mezzi di trasporto, perlopiù ai mezzi motorizzati privati.

L'attuale pianificazione per circuiti sembra rispondere più alla necessità di seguire l'attuale sistema di circolazione viaria che le esigenze dei potenziali ciclisti.

“La rete deve sia garantire una attrattività trasportistica, soddisfacendo le esigenze di mobilità sulle principali origini e destinazioni (capillarità). Possibilmente, la rete deve attraversare le aree ad alta affluenza di cittadini (scuole, centri sportivi, strade commerciali, centri commerciali, chiese, cimiteri, uffici pubblici e quartieri popolosi) attraverso percorsi brevi, diretti, convenienti (in termini di tempi di viaggio), continui, sicuri e riconoscibili.” Tavola 5 La Pianificazione delle Infrastrutture Urbane – PRMC.

Sarebbe stato utile in sede di consultazione e di redazione del PUMS, se fossero stati aperti i tavoli tecnici come previsto dalla vigente normativa, analizzare per ciascuna delle soluzioni proposte le criticità che pedoni e ciclisti urbani si troveranno ad affrontare. Sebbene non sia questa la sede per analizzare nel dettaglio le numerose criticità e le problematiche che ciascun circuito ciclabile presenta, vale la pena però ricordare l'importanza dei 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 ed opportuni, cambiano significativamente il modo di fruire le strade, il rapporto tra le diverse tipologie di utenti, con il vantaggio di incrementare la sicurezza stradale per tutti.



Itinerario cicloturistico nazionale ed europeo Bicalitia 1 (Ciclovía del Sole - Eurovelo 7)

Nel PUMS si fa riferimento alla importante infrastruttura ciclabile sovracomunale che attraverserà l'intero territorio comunale da Est ad Ovest e viceversa. Dalla pianificazione proposta non si evince come questo itinerario andrà a inserirsi nella rete ciclabile locale e nemmeno si evince come in entrambi i sensi di marcia questa vada a collegarsi con i tratti provenienti dal lato Est - verso Vietri – e dal lato Ovest – verso Pontecagnano.

In particolare, dalla descrizione dell'Itinerario la Via Verde Costiera - “viene così denominata in quanto si tratta di una rete ciclo-turistica **in direzione della Costiera Amalfitana**. Il percorso, infatti, incontra il primo borgo del tratto di costa campana nonché la patria delle ceramiche colorate, Vietri sul Mare” – sembrerebbe dedursi che si tratti di una ciclabile monodirezionale che passando su Via B. Croce porti in direzione del comune di Vietri.

Nel senso contrario, direzione Vietri/Salerno sembrerebbe sussistere come “unica ipotesi” per l'accesso al centro il sistema ettometrico di cui si fa menzione a pag 76 nel cap. **9.2.6 Un nuovo ettometrico tra Via Ligea e Via Benedetto Croce**. Sarebbe una (a dir poco) strana soluzione! Questa sì che minerebbe la **continuità** ad un itinerario di rilevanza nazionale ed internazionale, che nella direzione Vietri/Salerno viene peraltro percorso in discesa. Esclusa

CICLOSTAZIONI E CICLOPARCHEGGI

Non si fa menzione nel PUMS di fondamentali servizi alla ciclabilità come ciclostazioni e cicloparcheggi, strumenti fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica che si chiede vengano inseriti nel piano.

Le **ciclostazioni o velostazioni** con ciclo box per facilitare l'intermodalità rappresentano la tipologia più strutturata di cicloparcheggio, che fornisce il massimo livello di protezione e sicurezza al ciclista, quale primo presupposto per incentivare l'uso intermodale della bicicletta. La bicicletta può essere posteggiata in uno spazio chiuso a cui l'utente accede individualmente tramite una chiave personale, eventualmente a pagamento qualora si rilevasse la necessità di disincentivare forme di abuso o uso improprio del box. La ciclostazione è quindi un luogo di deposito sorvegliato per le biciclette e risponde fundamentalmente alla volontà/decisione di attribuire alla bici il valore di mezzo strategico di spostamento giornaliero. L'intento sarebbe di catturare quella quota di utenti e, quindi, porzione di traffico veicolare su gomma che per ragioni di scomodità, pigrizia o insicurezza è generato da coloro che utilizzano l'auto anche per brevi spostamenti (a Salerno, il 46% degli spostamenti in auto privata è inferiore a 5km, v. pag. 9 PUMS).

In generale, le velostazioni andrebbero situate nelle immediate vicinanze dei principali nodi intermodali ferro-bici (stazione centrale FS, fermate metropolitana, etc.), autobus-bici (via Vinciprova, Piazza della Concordia, etc), auto-bici (Stadio Arechi, via Ligea, etc.) a disposizione di quanti intendono usare la bici, soprattutto nei giorni feriali per il bike to work.

Lo stesso infrastruttura risponderebbe anche alle esigenze dei cittadini residenti che quotidianamente escono dal comune in treno o con il TPL extraurbano. L'idea di creare un luogo specificatamente dedicato alle bici, oltre che caricare simbolicamente di valore positivo lo spostamento in bicicletta, è utile a contrastare la percezione di insicurezza legata ai furti e agli atti vandalici nelle rastrelliere per biciclette. La CICLOSTAZIONE oltre ad essere ricovero per le biciclette è anche luogo dedicato a servizi gestiti da personale: servizi di custodia, noleggio bici, punto bike sharing, riparazioni e piccola assistenza, punto vendita di accessori per la bici; può diventare inoltre luogo in cui esistono iniziative culturali rivolte alla promozione della bicicletta e alla mobilità lenta.

Per quanto attiene ai **cicloparcheggi**, è evidente che il sistema della sosta e la sua diffusione sul territorio deve conoscere uno sviluppo prioritario da implementare per fasi connesse allo sviluppo della rete ciclabile e del sistema di intermodalità. La politica dei cicloparcheggi si concretizza nella realizzazione di almeno tre tipologie di stalli, che si differenziano per funzione, utenza, servizi annessi e dimensione. La diffusione capillare all'interno della città di punti attrezzati per la sosta delle bici è un servizio necessario ed utile ai ciclisti i quali, in mancanza, si vedono costretti ad utilizzare elementi di arredo urbano propriamente atti ad altre funzioni, quali ringhiere, pali segnaletici, transenne, andando ad occupare talvolta parti di marciapiede e creando quindi disagio al passaggio dei pedoni.

Una buona diffusione dei portabici presso negozi, servizi e comparti attrattivi aumenta notevolmente la fruibilità del sistema di trasporto ciclabile e va proposta anche "in competizione" con la sosta degli autoveicoli dove gli spazi siano ridotti, dal momento che nello spazio occupato da un'auto possono sostare diverse biciclette.



F.I.A.B. SALERNO

Via Iannelli, 16 – CAP 84122 SALERNO

Tel. 349/8136344 – E-mail: fiab.salerno@gmail.com - Sito: www.fiabsalerno.org

Un aspetto essenziale – e troppo spesso trascurato - riguarda il modello di portabici, che oltre ad essere progettato per essere inserito nella città come gradevole elemento di arredo, soprattutto nel centro storico, deve risultare comodo e, soprattutto, sicuro. Questi requisiti si traducono in una buona adattabilità ai diversi tipi di bicicletta, nella semplicità d'uso, nella possibilità di legare facilmente alla struttura sia il telaio che la ruota della bicicletta, nella possibilità di pulire la pavimentazione con facilità, e nella sua facilità di posa e di rimozione in caso di necessità. I sistemi di una volta a “rastrelliera” sono da sconsigliare perché rischiando di danneggiare la ruota che viene incastrata nel sistema a rastrello, tenendo in equilibrio la bicicletta, non sono preferiti dai ciclisti urbani. Risultano più funzionali stalli ad archetto posizionati a 80 cm uno dall'altro (vedi foto). I portabici coperti, invece, possono avere diverse dimensioni e tipologie di struttura, dalla semplice copertura della rastrelliera ad una struttura più protetta di dimensioni maggiori.

Si ritiene utile far notare che nel PGTU sono previste 38 rastrelliere da circa 20 posti l'una, per un totale di 760 posti bici. A nostro avviso, sarebbe opportuno frammentare gli spazi di sosta e modulare a seconda del grado di attrattività dei luoghi il numero dei posti bici al fine di trovare più agevolmente stalli disponibili nelle vicinanze di luoghi ad alta frequentazione (scuole, uffici, cinema, teatri, attività commerciali, etc).



Salerno, lì 01.03.2023

Firma

Handwritten signature of Paolo Longo.

Allegati:

1. Lettera inviata al Comune di Salerno con all'Oggetto: “Interventi urgenti per la messa in sicurezza dei ciclisti su Via Croce”.