

Salerno verso la sostenibilità: il piano che stravolge la mobilità

di Erika Noschese

Un progetto a lungo e medio termine che potrebbe totalmente stravolgere la mobilità a Salerno. Ieri mattina, a Palazzo di Città, il professore Stefano De Luca, docente del dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università degli Studi di Salerno, ha presentato il nuovo piano generale del Traffico Urbano, redatto su indicazione del Comune di Salerno che prevede un sistema di collegamento con piste ciclabili e percorsi pedonali. Un piano che mira a stravolgere totalmente la città, con l'individuazione di un sistema di trasporto statale più efficiente che andrebbe a colpire anche il trasporto collettivo urbano e il trasporto collettivo extraurbano. Il professore De Luca ha infatti individuato varie proposte: **Salerno@Piedi** che prevede un sistema di MetroPedonale a servizio dei principali attrattori della città: percorsi pedonali per muoversi verso i principali attrattori: piacevoli, minime pendenze, protetti, segnalati e implementabili in un'unica App; **SalernoINbici** con l'individuazione di 5 circuiti ciclabili a pedalata normale e/o assistita (anche utilizzabili da monopattini elettrici) in sede propria e con rastrelliere ogni 500 metri. I circuiti sono integrati tra loro e integrati con il sistema delle linee Tpl. È ragionevole immaginare servizi di bike-sharing a pedalata normale e assistita; **PediBuSalerno**: a partire dalla MetroPedonale, sono stati individuati percorsi **PediBus** per favorire gli spostamenti a piedi degli studenti opportunamente supportati. Implementare politiche di marketing e, soprattutto, di incentivazione alla mobilità dolce: agevolazioni in base ai km fatti a piedi in bici. «Il piano sarà operativo dal momento dell'approvazione, ciò non toglie

che anche delle anticipazioni, rispetto a delle priorità che si registrano e che lo studio dell'Università ci rassegnano possono essere messe immediatamente in campo», ha dichiarato l'assessore all'Urbanistica e alla Mobilità Mimmo De Maio.

L'asse della lungo Irno. Dovrà trovare una sua entrata in vigore, come asse di mobilità e di collegamento definitiva che oggi ha solo parzialmente perché la parte a sud che va verso via Torrione e fruito in un senso. Nasce quell'arteria per garantire un attraversamento trasversale nord/sud della città. Potrebbe cambiare il senso di marcia su via Nizza per agevolare il deflusso su via Caterina.

Trincerone est. Entro fine anno la messa in esercizio della viabilità legata al Trincerone – dunque via Luigi Cacciatore – con un asse che consente di bypassare sotto via Diaz e collegarsi con l'altra parte del Trincerone per cambiare significativamente il flusso della viabilità in questa zona. «Noi immaginiamo entro fine anno di poter avere la disponibilità dell'area superficiale: è un'area attrezzata come piazza, ora, poi entrerà in esercizio la viabilità che passa sotto e andrà a collegarsi con le rampe già esistenti», ha spiegato De Maio.

Trasporto pubblico, Busitalia. Lo studio condotto dall'Unisa prevede di cambiare anche il sistema di collegamenti del trasporto pubblico collettivo. L'amministrazione comunale ha inoltre previsto una riorganizzazione dei vari capolinea. Possibilità di inserire circolari che girano più frequentemente nei rioni e possono trovare nodi di interscambio, rispetto alle varie direttrici in cui può diramarsi il collegamento in altre parti della città. «Su questo ci siamo confrontati con Busitalia anche per capire le soluzioni – ha poi spiegato l'assessore alla Mobilità – Questa è una prospettiva a medio e lungo termine con alcune opzioni che devono partire nell'immediato».

Metro. C'è un ragionamento che ha un discorso infrastrutturale

diverso e che va immaginato nell'ambito del programma di allungamento della metri non solo presso il futuro polo ospedaliero ma verso l'aeroporto Costa d'Amalfi. Bisogna capire se le corse possono essere implementate o estese. «E' un piano complessivo che ha toccato tutte i settori e tutte le possibili modalità. Si articola in 4 piani di settore a cui si aggiungerà un quinto, già previsto e completato – ha dichiarato il prefessore De Luca – L'obiettivo è creare un sistema plurimodale affinché l'alternativa non sia sempre e solo l'automobile, possono essere il trasporto collettivo, pedonale, ciclabile. La grande attenzione è avere un'integrazione di queste modalità di trasporto in modo che ognuna possa – nel proprio piccolo – portare un contributo e ridurre i flussi veicolari del 15% che alla fine risolverebbe». Necessario, dunque, un trasporto collettivo con una frequenza di 10 massimo 15 minuti, con sistemi di interscambio circolari perché non si può pretendere di arrivare a destinazione con una sola linea.