



PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTA' DI SALERNO

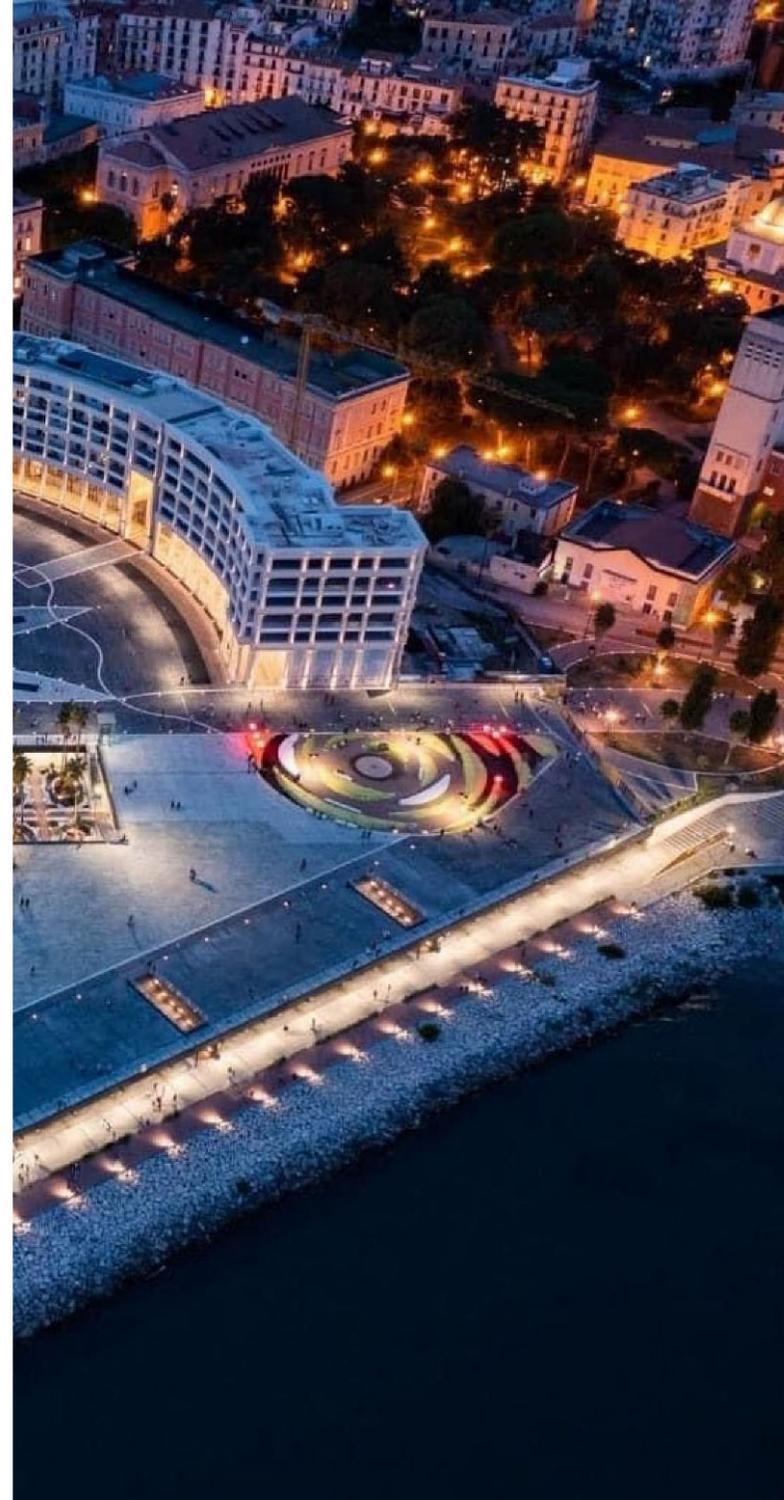


STATO DI AVANZAMENTO DEL PUMS
Agosto 2022



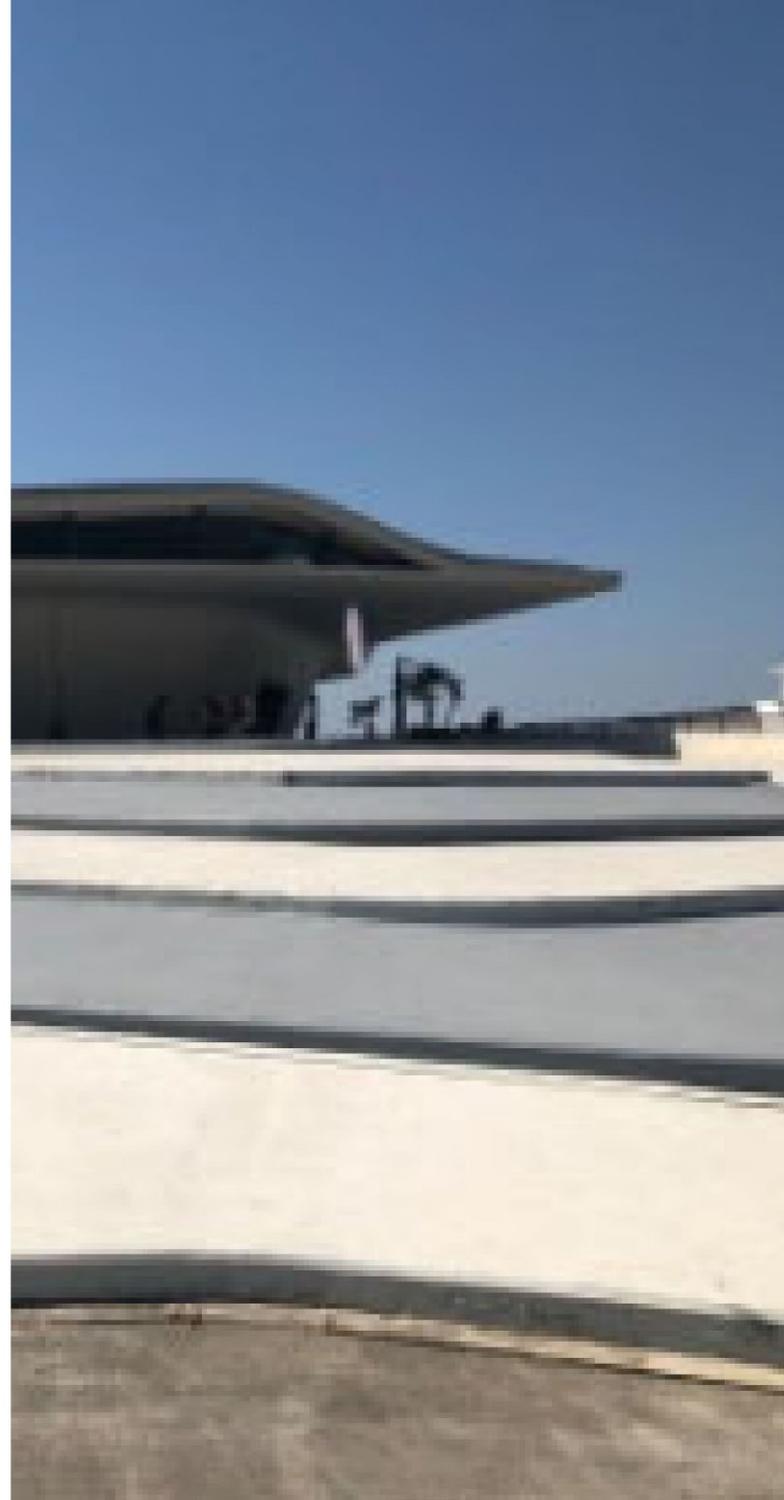
Premesse

- Un piano che mette al centro l'uomo nelle sue diverse configurazioni di bambina/o, ragazza/o, adulto/a, anziano/a alla ricerca di una migliore qualità del vivere in città
- Una sostenibilità ambientale, economica e sociale ricercata attraverso un migliore, e maggiore uso, dei sistemi di pubblico trasporto in sede fissa e su gomma, reti di mobilità dolce, ciclabili, pedonali e di micromobilità elettrica, sistemi ettometrici, cerniere di mobilità, sistemi di sharing mobility, infomobilità e sistemi ITS
- Il Piano della mobilità sostenibile della città di Salerno si fonda su un ampio ed articolato quadro conoscitivo che ha diffusamente analizzato le criticità del sistema della mobilità pubblica e privata messe a sintesi in una analisi swot elaborata per i diversi settori che compongono le cornici pianificatorie di questo strumento strategico
- Particolare attenzione è stata posta a quanto programmato e finanziato nel sistema del ferro, delle infrastrutture viarie e dei parcheggi, della mobilità dolce e dei sistemi ettometrici così come riportato nell'albero delle azioni e delle politiche che caratterizzano il PUMS di Salerno



Il layer del ferro e le connessioni con le altre reti

- **Fondamentale è stata la ricostruzione del progetto della metropolitana di Salerno e le sue connessioni con il sistema ferroviario RFI nella sua triplice configurazione:**
 - **-la linea principale RFI ad alta velocità tra Napoli e Salerno**
 - **-La linea RFI in collegamento tra Salerno ed Avellino al servizio dei poli universitari di Baronissi e di Fisciano**
 - **-La linea lenta tra Salerno Nocera Inferiore, Cava dei Tirreni e Napoli**
- **Le tre linee sono state analizzate attraverso l'individuazione delle fermate attuali con ipotesi di nuove fermate di progetto PUMS e di adeguamento di quanto previsto dai progetti in corso. Ne esce un nuovo assetto che fa da struttura di base per l'inserimento delle cerniere di mobilità e per le connessioni alla scala urbana con i sistemi ettometrici e le reti di mobilità dolce. Con l'ipotesi di nuovo tracciato per l'alta velocità, tra Salerno e Reggio Calabria, si modificano le condizioni al contorno del sistema ferroviario della città: in particolare, la collocazione della nuova stazione a monte dell'abitato, deve essere supportata da un collegamento, possibilmente in sede fissa, che consenta ai cittadini di raggiungere la nuova fermata dell'alta velocità.**
- **È questo è un argomento molto importante, che il PUMS affronta per realizzare una connessione strategica per la città.**





Salerno città intermodale e i sistemi ettometrici

- Le nuove linee metropolitane sono interconnesse con i **sistemi ettometrici** secondo tre corridoi fondamentali :
 - Il primo parte dalla grande piazza, e dalla stazione marittima, e attraverso i giardini pubblici della Minerva con un mix di percorsi pedonali e percorsi meccanizzati, raggiunge il castello storico di Arechi.
 - Il secondo si muove in una posizione più centrale andando a collegare la fermata del sistema metropolitano in corrispondenza del nodo Duomo, I servizi scolastici e gli uffici comunali
 - Il terzo sistema va a ad innestarsi in corrispondenza della grande cerniera di progetto tra le autostrade A2 e A3 e alla nuova fermata ferroviaria Fratte/Cimitero



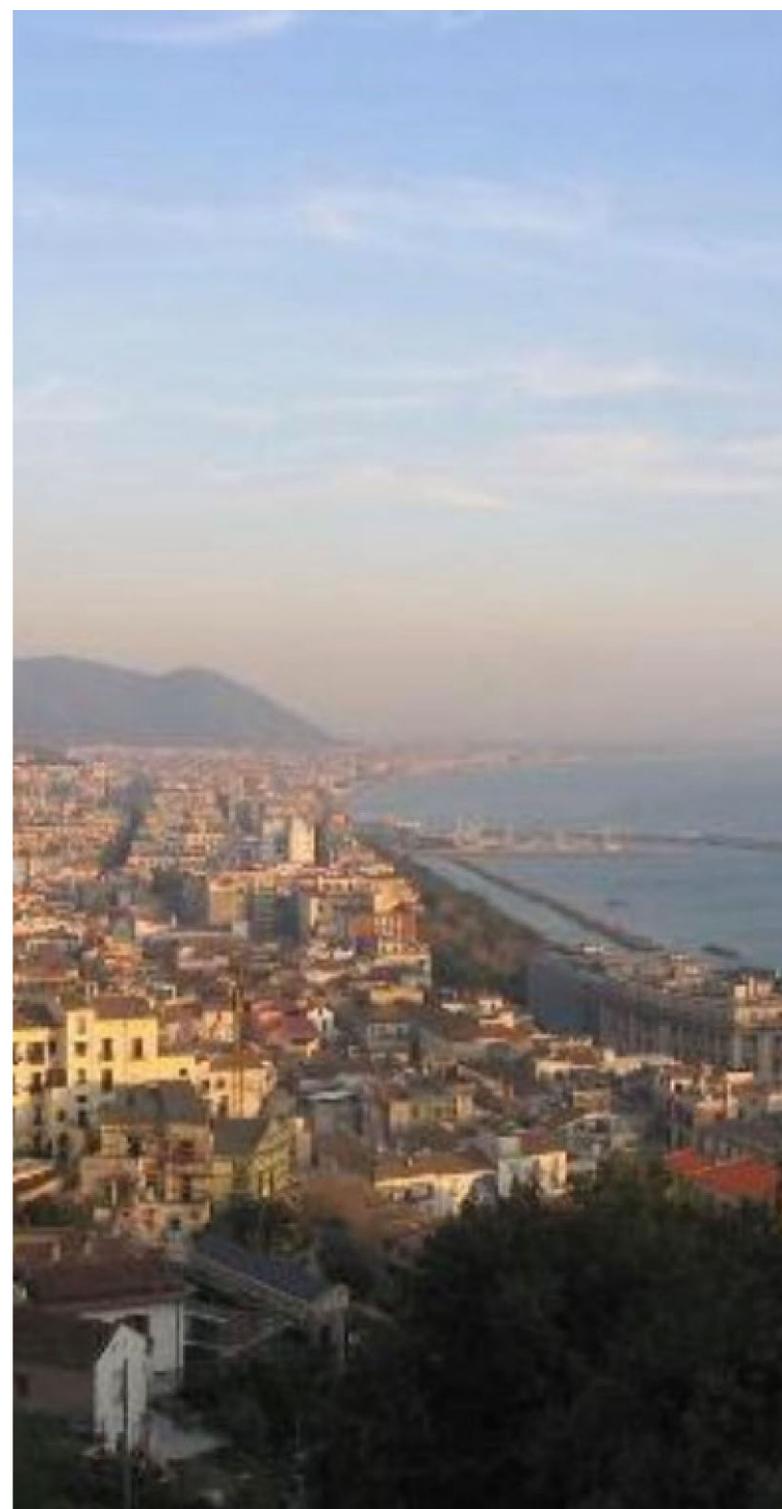
Cerniere di mobilità

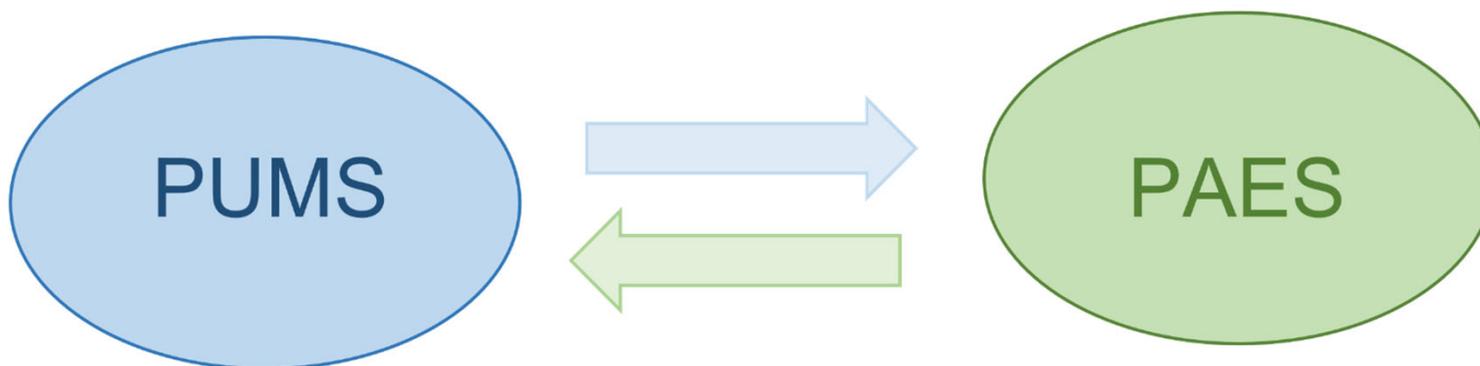
- le cerniera di mobilità, in corrispondenza degli svincoli autostradali e prossime alle fermate delle linee metropolitane permettono agli automobilisti in accesso a Salerno di attestarsi in grandi parcheggi di scambio e, attraverso sistemi ettometrici e servizi metropolitani sportarsi in corrispondenza dei principali poli di attrazione

Il PUMS di Salerno

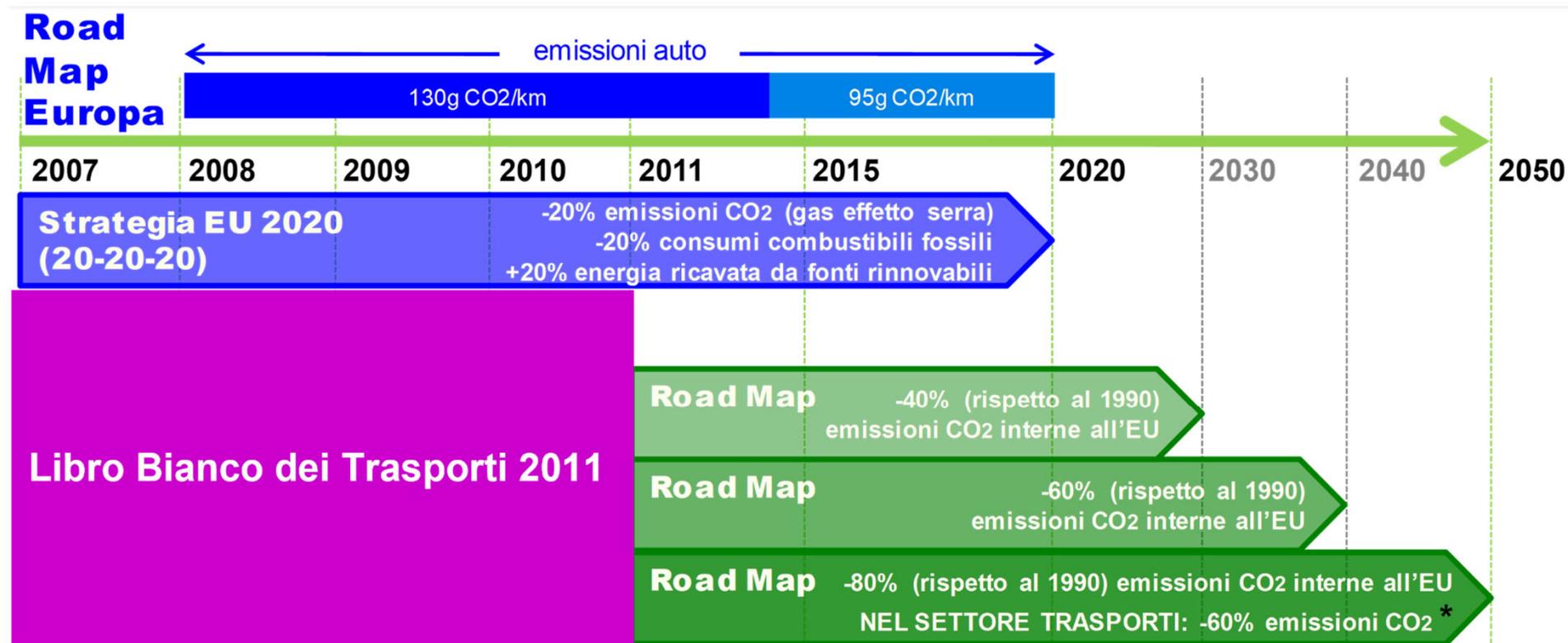
Contenuti principali della presentazione

- La presentazione mette a sistema le azioni e le politiche che il pums intende mettere in campo attraverso
 - -una lettura critica dei dati e delle informazioni raccolte (rilievi di traffico, indagini mirate, questionari on line e laboratori partecipati) sintetizzate in una swot analisi per comparti di accessibilità
 - -azioni nel sistema del ferro a scala nazionale regionale e alla scala metropolitana urbana con nuovi raccordi e nuove fermate
 - -nuove accessibilità al porto commerciale e al porto turistico
 - -azione nel trasporto pubblico su gomma urbano ed extraurbano
 - -interventi nel comparto della sosta residenziale operativa e per i soggetti sistematici
 - -una nuova rete di sistemi ettometrici alla scala urbana
 - -reti di mobilità dolce legati alle nuove aree pedonali, ai blocchi 15 e alla città di prossimità
 - - Interventi per la sharing mobility, nuovi sistemi ITS e infomobilità





IL PUMS e il PAES si occupano della RIDUZIONE EMISSIONI di CO₂



Un nuovo approccio ai Piani della Mobilità Sostenibile

STRATEGIA ASI (avoid, shift, improve) NELL'ORGANIZZAZIONE DELLA MOBILITÀ ATTRAVERSO STRUMENTI QUALI IL P.U.M.S.

AVOID/REDUCE

Ridurre il fabbisogno di mobilità

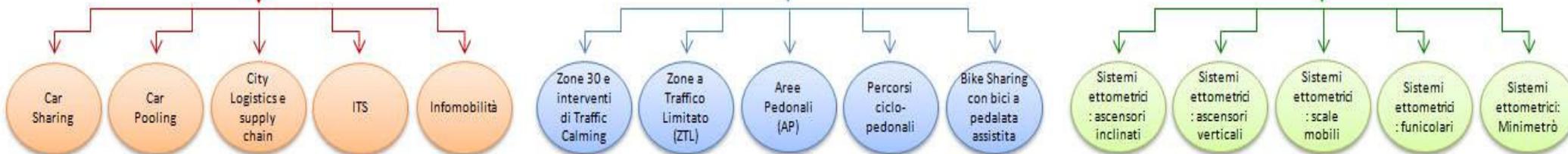
SHIFT

Favorire l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili

IMPROVE

Migliorare i mezzi di trasporto perché siano sempre più efficienti

LE AZIONI DI MOBILITÀ SOSTENIBILE NELLE CITTÀ ITALIANE SU PIANI (P.U.M., P.G.T.U., P.U.M.S., PIANI DEL TPL, PIANI DI SETTORE) E PROGETTI ELABORATI DA SINTAGMA

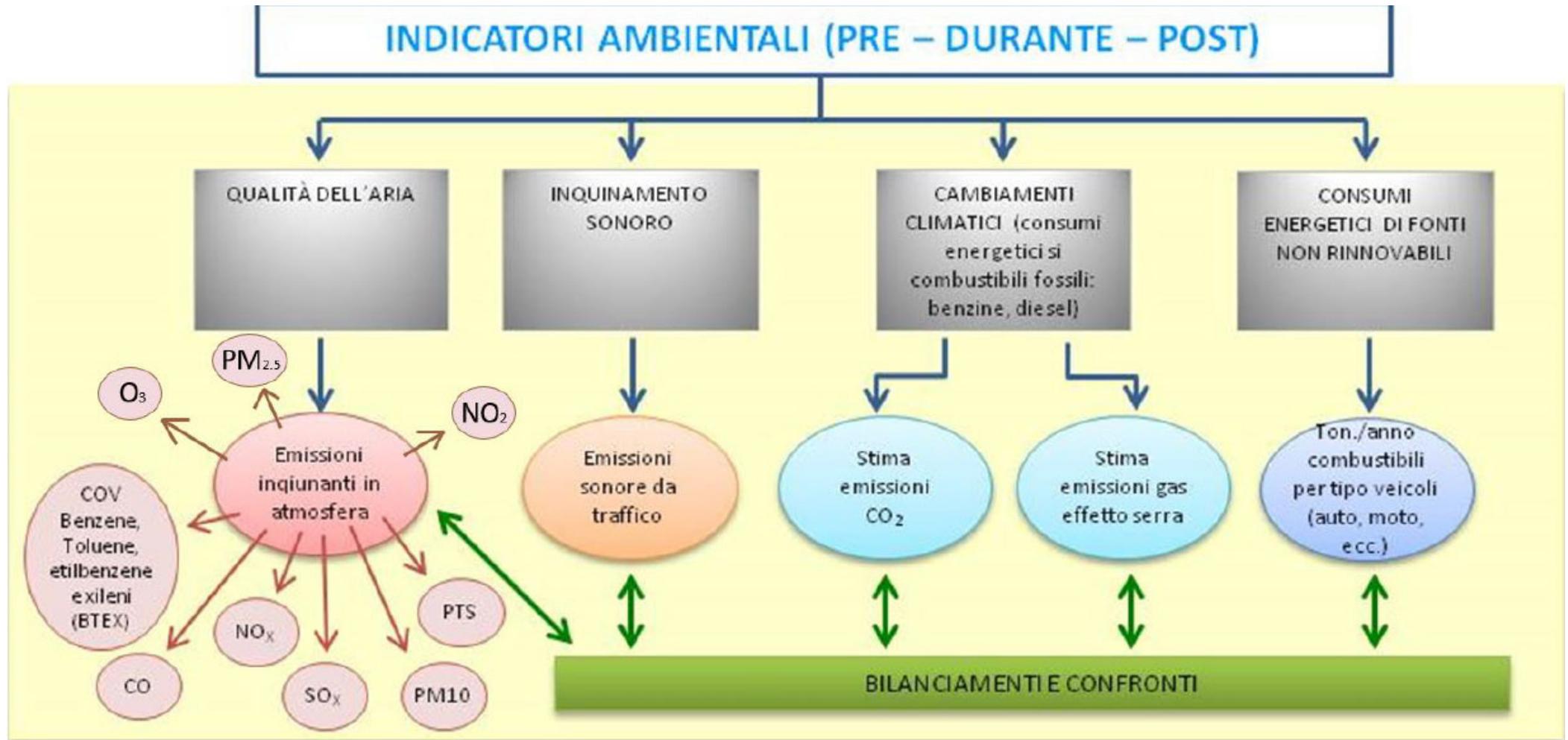


LEGENDA

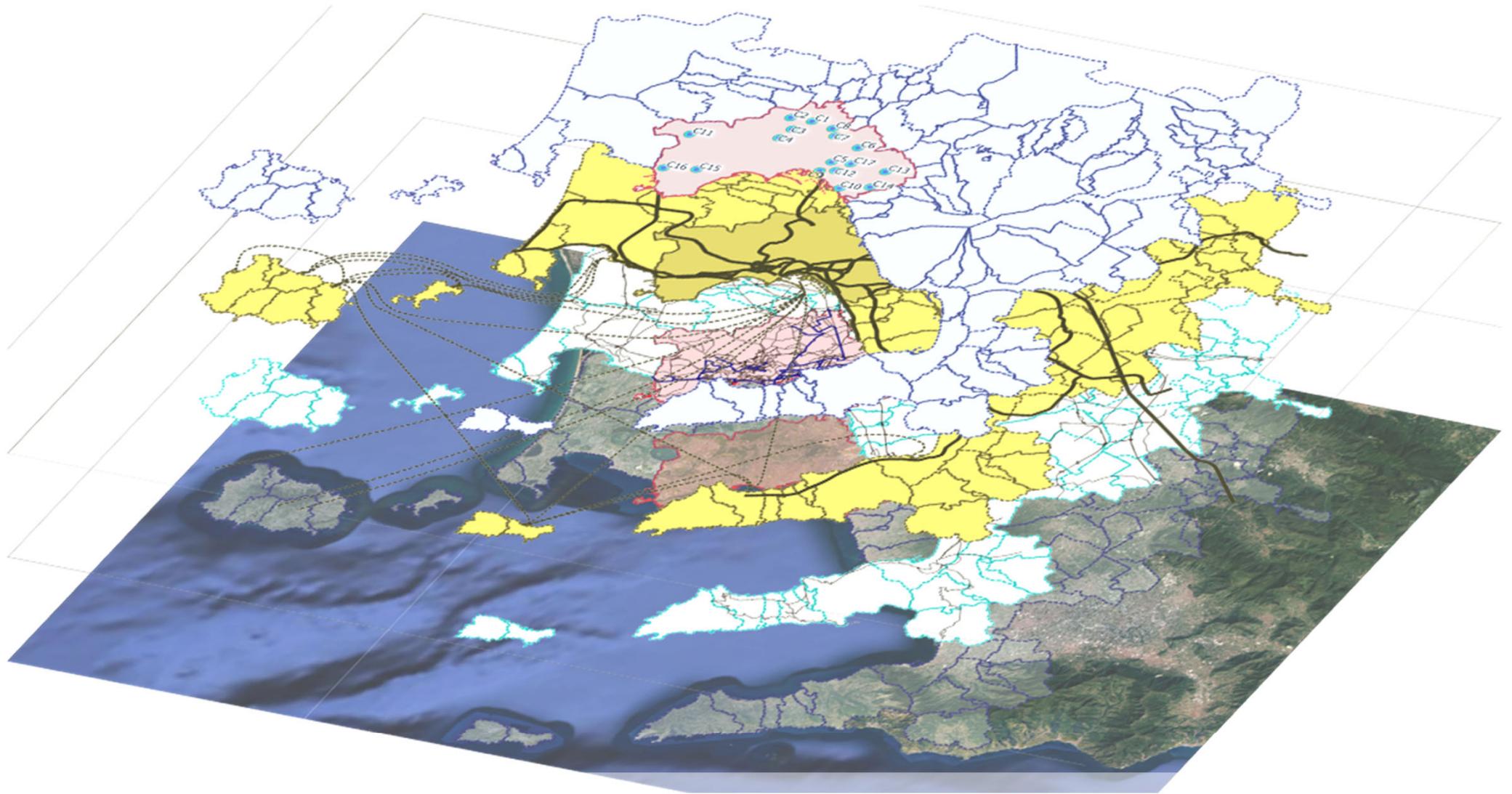
Città dove l'azione è stata studiata con successo



Un nuovo approccio ai Piani della Mobilità Sostenibile



Un piano complesso sviluppato come sovrapposizione di 3 layer



IL PUMS SI CONFIGURA COME PIANO COMPLESSO CHE SOVRAPPONE AL TERRITORIO :
1-LE RETI DEL SISTEMA DI TRASPORTO PUBBLICO SU FERRO
2-LE RETI DELLA MOBILITÀ DOLCE E DEI SISTEMI ETTOMETRICI
3-I NODI DI SCAMBIO

Linee Guida PUMS - MACROBIETTIVI	
Area di interesse	Macroobiettivo
A) efficacia ed efficienza del sistema di mobilità	a.1 Miglioramento del TPL
	a.2 Riequilibrio modale della mobilità
	a.3 Riduzione della congestione
	a.4 Miglioramento della accessibilità di persone e merci
	a.5 Miglioramento dell'integrazione tra lo sviluppo del sistema della mobilità' e l'assetto e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)
	a.6 Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica e ambientale	b.1 Riduzione del consumo di carburanti da fonti fossili
	b.2 Miglioramento della qualità dell'aria
	b.3 Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità stradale	c1. Riduzione dell'incidentalità stradale
	c.2 Diminuzione sensibile del numero generale degli incidenti con morti e feriti
	c.3 Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti
	c.4 Diminuzione sensibile del numero degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli (pedoni, ciclisti, bambini e over 65)
D) Sostenibilità socio economica	d.1 Miglioramento della inclusione sociale
	d.2 Aumento della soddisfazione della cittadinanza
	d.3 Aumento del tasso di occupazione
	d.4 Riduzione dei costi della mobilità (connessioni alla necessità di usare il veicolo privato)

Linee Guida PUMS - OBIETTIVI SPECIFICI

Migliorare l'attrattività del trasporto collettivo

Migliorare l'attrattività del trasporto condiviso

Migliorare le performance economiche del TPL

Migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale

Promuovere l'introduzione di mezzi a basso impatto inquinante

Ridurre la sosta irregolare

Efficientare la logistica urbana

Migliorare le performance energetiche ed ambientali del parco veicolare passeggeri e merci

Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta

Garantire la mobilità alle persone a basso reddito

Garantire la mobilità alle persone anziane

Migliorare la sicurezza della circolazione veicolare

Migliorare la sicurezza di pedoni e ciclisti

Aumentare le alternative di scelta modale per i cittadini

OBIETTIVI

Linee guida nazionali ed europee

STRATEGIE E AZIONI

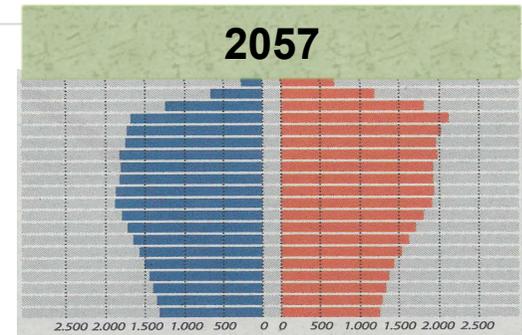
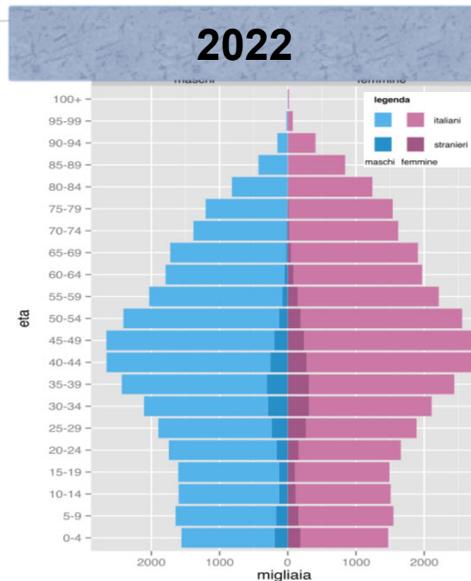
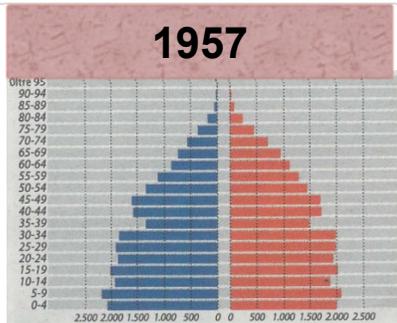
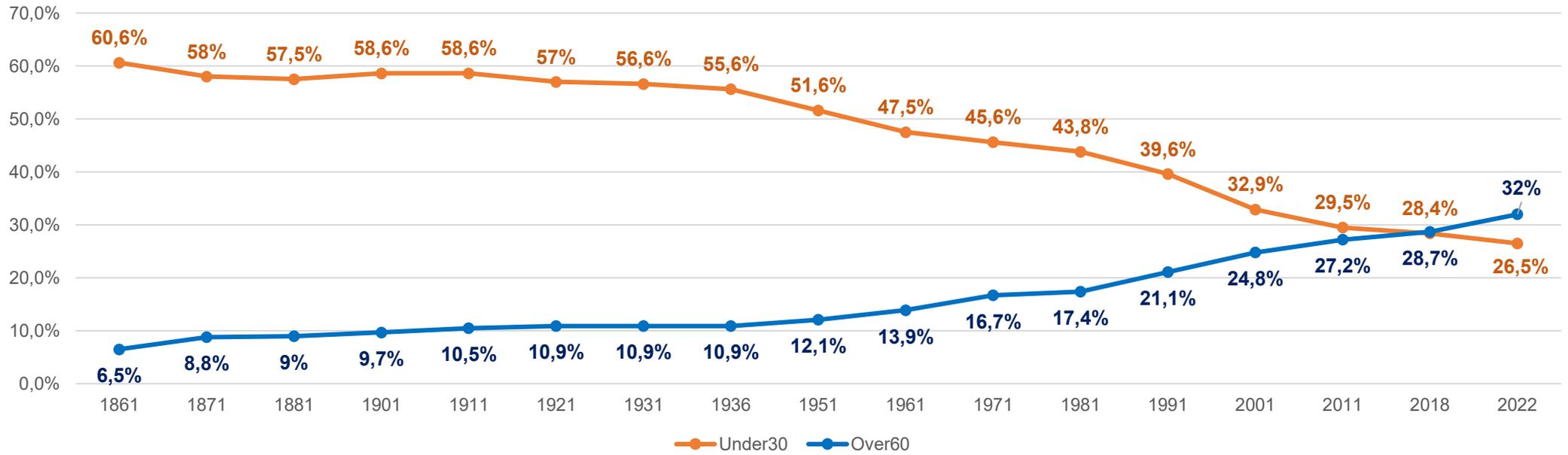
Proposta di Piano

INDICATORI

Stima dell'efficacia delle azioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi

Caratteristiche demografiche

Un Paese che invecchia



IL QUADRO CONOSCITIVO DI SALERNO: Sintesi delle Indagini condotte

*E' stata organizzata una campagna rilievi, condotta a maggio-giugno 2021, per complessivi 16 giorni lavorativi.
L'indagine è stata articolata su più livelli*

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE



TPL URBANO

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO E CONTEGGIO DEI SALITI/DISCESI IN CORRISPONDENZA DI **3 FERMATE**



TPL EXTRAURBANO

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO E CONTEGGIO DEI SALITI/DISCESI IN CORRISPONDENZA DEL **TERMINAL BUS IN VIA VINCIPROVA**

TPL FERROVIARIO:

INTERVISTE O/D AGLI UTENTI IN PARTENZA E IN ARRIVO ALLE **STAZIONI FERROVIARIE** SALERNO STAZIONE CENTRALE E STADIO ARECHI.

CIRCOLAZIONE VEICOLARE

- **INTERVISTE IN CORRISPONDENZA DI 5 SEZIONI AL CORDONE CON IL SUPPORTO DELLA POLIZIA E CONTEGGIO FLUSSI**

-**RILIEVO DEI FLUSSI DI TRAFFICO CON APPARECCHIATURE RADAR IN 37 SEZIONI VIARIE**

-**RILIEVO DELLE MANOVRE DI SVOLTA IN 3 INCROCI CON TELECAMERE MIOVISION**

-**RILIEVO DELL'OFFERTA E DELLA DOMANDA DI SOSTA IN 3 PARCHEGGI INDIVIDUATI**



CONTEGGIO DEI FLUSSI VEICOLARI

Il conteggio dei flussi veicolari è stato effettuato in 37 sezioni, rilevate con apparecchiature automatiche (Radar e Miovision).

N.	Sezione	Direzione	Metodologia rilievo
P07	Via Frà Generoso	Piazzale San Leo	1 Radar
P08	Via Frà Generoso	Ingresso Autostrada E45	
P26	Via degli Eucalipti	Via Mattia Farina	1 Radar
P27	Via degli Eucalipti	Incrocio con Viale dei Tigli	
S53	Via Ostaglio	Ingresso a Salerno	1 Radar
S54	Via Ostaglio	Uscita da Salerno	
P32	Via Vincenzo Cuoco	Via Sant'Eustachio	1 Miovision
P33	Via Vincenzo Cuoco	Via Gennaro Righelli	
P34	Rampa in sud tangenziale (Pastena)	Tangenziale di Salerno	
P17	Via Federico Wenner	Via Giulio Pomponio Leto	1 Miovision
P18	Via Federico Wenner	Via Antonio Gramsci	
P45	Via Salvatore Allende	Via Generale Clark	1 Miovision



CONTEGGIO DEI FLUSSI DI TRAFFICO E DELLE MANOVRE DI SVOLTA AGLI INCROCI

Il rilievo è stato effettuato con strumentazione automatica, telecamere Miovision, che consentono sia il rilievo dei flussi di traffico, sia la registrazione delle manovre di svolta per ogni ramo dell'incrocio. **Ogni incrocio è stato attenzionato per 1 giorno feriali per 2 h/giorno, nella fascia della mattina 7:00-9:00.**

N.	INCROCIO	Direzione	Metologia rilievo
Incrocio 1	Via M. Vernieri	Via del Carmine	1 Miovision
	Via Pio X	Via Michele Vernieri	
	Via Santa Caterina Alessandrina	Via Gaspare Mosca	
Incrocio 2	Via Santi Martiri S.	Via Dalmazia	1 Miovision
	Corso Garibaldi	Via Roma	
	Corso Garibaldi	Piazza Francesco Alario	
P32OD	Rotatoria Via Cuoco	Ingresso Salerno	1 Miovision



PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE : I rilievi dei flussi di traffico con Videocamere Miovision

Per le 25 sezioni rilevate con Videocamere Miovision, sono riportati, in forma tabellare i flussi rilevati in un giorno feriale medio nella fascia oraria 7:00-9:00, distinti per categorie di veicoli e per intervalli di 15 minuti

COMUNE DI SALERNO

P17-P18: Via Federico Jenner
Maggio 2021 giorno feriale

25/05/2021

Legenda:

A → B= P17 (verso Via Giulio Pomponio Leto)

B → A= P18 (verso Via Antonio Gramsci)

7:00-7:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	BICI / MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	0	14	1	3	1	19	25,5
B	A	11	172	11	9	2	205	221,5
totale		11	186	12	12	3	224	247

7:15-7:30

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	BICI / MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	30	0	2	1	34	38
B	A	22	271	9	9	5	316	330,5
totale		23	301	9	11	6	350	368,5

7:30-7:45

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	BICI / MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	39	1	0	0	41	41
B	A	22	188	13	9	8	240	261
totale		23	227	14	9	8	281	302

7:45-8:00

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	BICI / MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	3	52	1	3	2	61	67,5
B	A	24	305	10	10	7	356	374,5
totale		27	357	11	13	9	417	442

8:00-8:15

PROVENIENZA	DESTINAZIONE	BICI / MOTO	AUTO	VEICOLI COMM. LEGGERI	VEICOLI COMM. PESANTI	AUTOBUS	TOTALE Passaggi	TOTALE veicoli equivalenti
A	B	1	47	2	3	0	53	58
B	A	25	298	8	11	7	349	367,5
totale		26	345	10	14	7	402	425,5

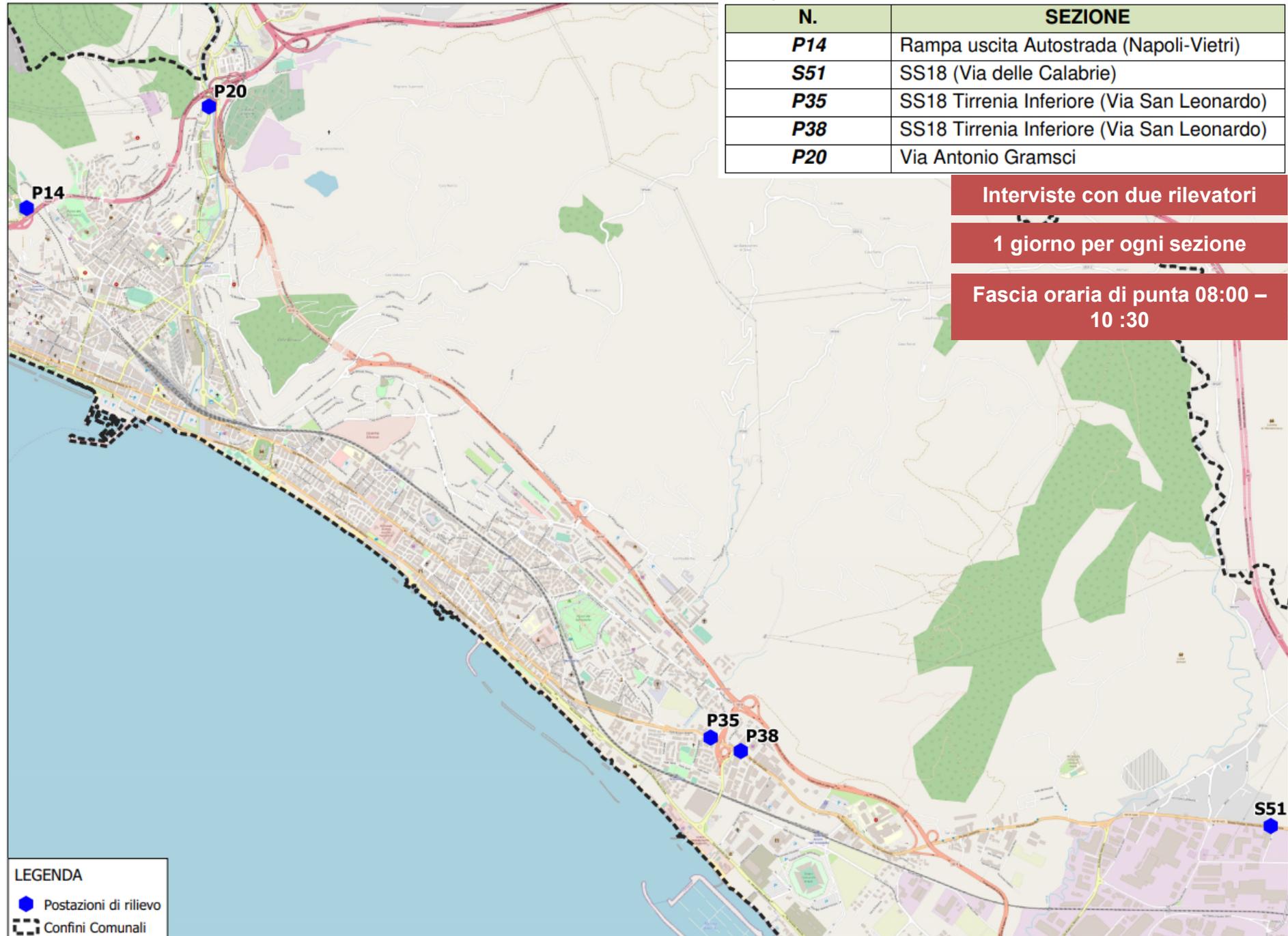
Legenda:

A → B= P17 (verso Via Giulio Pomponio Leto)

B → A= P18 (verso Via Antonio Gramsci)



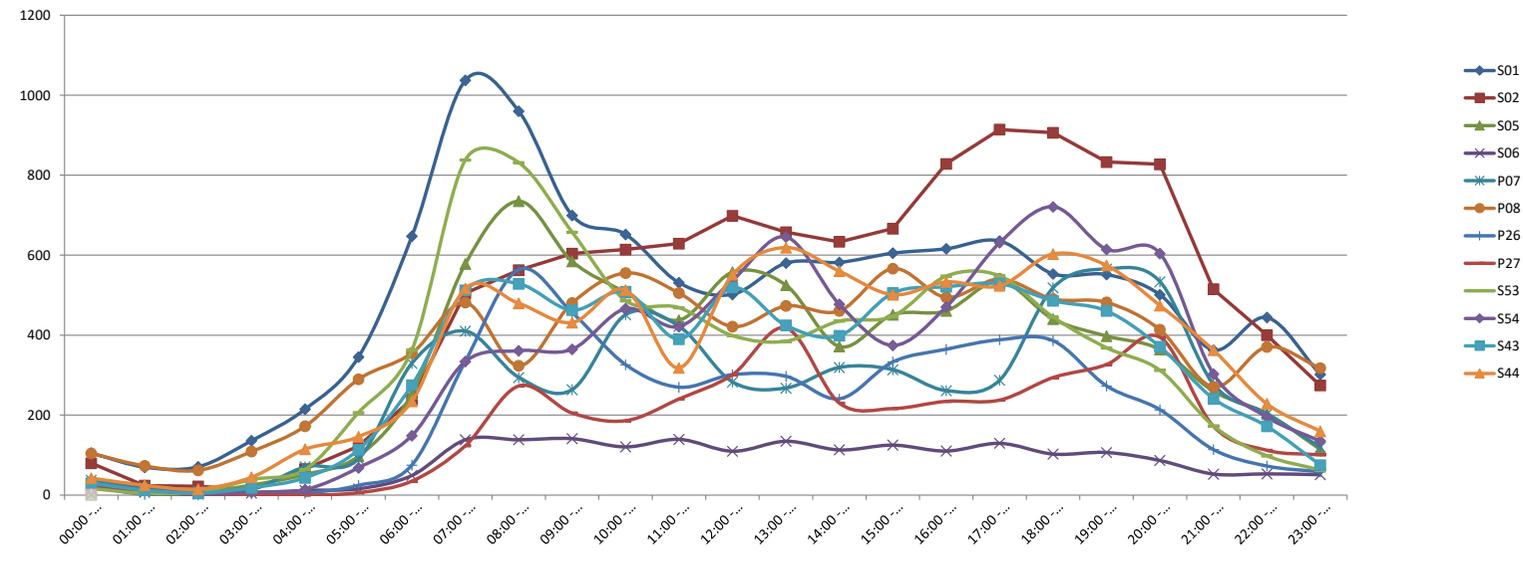
POSTAZIONI DI RILIEVO PER INTERVISTE O/D MOTIVAZIONALI CON IL SUPPORTO DELLA POLIZIA



PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE : I rilievi dei flussi di traffico: cumulata delle sezioni rilevate con i Radar

Per le 12 sezioni rilevate con apparecchiature Radar, sono riportati, in forma grafica e tabellare, i flussi rilevati in un giorno feriale medio nell'arco delle 24 ore, distinti per categorie di veicoli: Bici, Moto, Veicoli Commerciali Leggeri, Veicoli Commerciali Pesanti e Autobus.

Sezione	Localizzazione	Direzione	Veicoli Equivalenti
S01	Via Benedetto Croce	Ingresso	11701
S02	Via Benedetto Croce	Uscita	11633,5
S05	Via Ligea	Ingresso	7996,5
S06	Via Ligea	Uscita	1959,5
P07	Via Frà Generoso	Ingresso	6360,5
P08	Via Frà Generoso	Uscita	8812
P26	Via degli Eucalipti	Ingresso	5122,5
P27	Via degli Eucalipti	Uscita	4140
S53	Via Ostaglio	Ingresso	8197,5
S54	Via Ostaglio	Uscita	7936
S43	SS18	Ingresso	7599
S44	SS18	Uscita	8569,5
		TOTALE	90027,5



PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE : Conteggio dei flussi di traffico e delle manovre di svolta agli incroci

Per i 3 incroci rilevati con Videocamere Miovision, sono riportati, dati registrati nell'intero periodo di rilievo 7.00-9.00, distinti per manovra di svolta. Negli schemi grafici riportati è possibile determinare il numero di veicoli complessivi che compiono nell'intero arco del rilievo le manovre consentite. Nelle tabelle sono riportati, per ogni ramo di ingresso, i flussi per ogni manovra suddivisi per quarti d'ora.



A

C4C-PUMS Salerno: Incrocio1 - TMC

Thu May 27, 2021

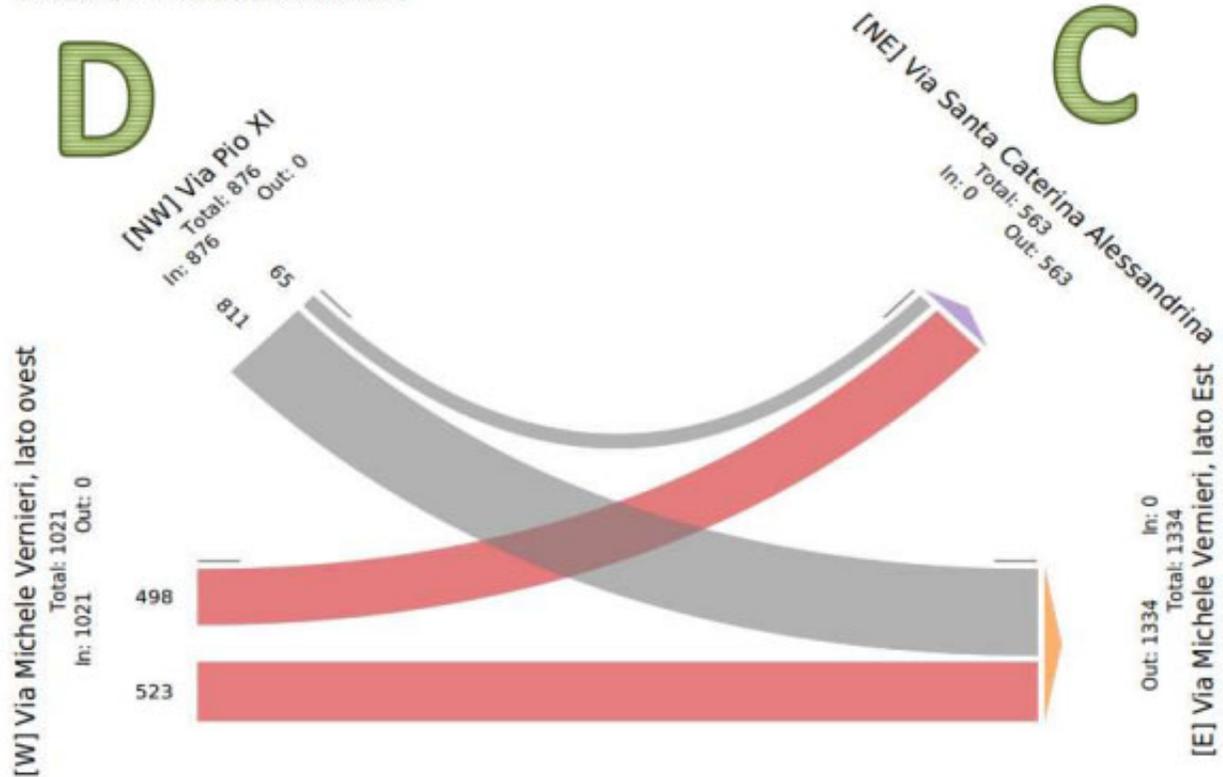
Full Length (7 AM-9 AM)

All Classes (Motorcycles, Cars, Light Goods Vehicles, Single-Unit Trucks, Articulated Trucks, Buses, Bicycles on Road)

All Movements

ID: 874867, Location: 40.681836, 14.766907

Provided by: Sintagma Srl
via Roberta, 1,
San Martino in Campo, OT, 06132, IT



B

IL RILIEVO DELLA SOSTA: ricostruzione dell'offerta e domanda

Il rilievo è stato condotto in 3 parcheggi

**PARCHEGGIO USCITA
AUTOSTRADA**



STADIO – ZONA 1



STADIO – ZONA 2



Conteggio del numero dei veicoli occupanti le diverse tipologie di stalli in 3 fasce orarie:
07:00 - 09:00
12.30 - 14.30
17.00 - 19.00

 COMUNE DI SALERNO		STADIO - ZONA 1							
SCHEDA DI RILIEVO DELLA DOMANDA DI SOSTA		PAGAMENTO		PARTICOLARI		GRATUITI	TOLLERATI	DIVIETO	
GIORNO DI RILIEVO: RILEVATORE FASCIA ORARIA: 07:00-09:00		1	2		3		4	5	
VIA E/O PIAZZA		PARCOMETRO	STRISCE BLU (RESIDENTI CON PASS)	PER DISABILI	CARICO SCARICO	RESIDENTI (strisce gialle)	RISERVATI (ambulanze, taxi, forze dell'ordine, ecc.)	DISCO ORARIO	LIBERI
NR.									
1									
2									
3									

INTERVISTE E CONTEGGI AI SALTI/DISCESI IN QUATTRO FERMATE PRINCIPALI

2 giorni lavorativi x 5 ore al giorno x 3 fasce orarie: 07:00 – 09:00, 11:00 – 12:00, 17:30 – 19:30



Fermata di Barriera Albertina



Fermata Lungomare Trieste Tribunale



Fermata Corso Garibaldi



Fermata Via Vinciprova

INTERVISTE E CONTEGGI AI SALTI/DISCESI IN DUE STAZIONI FERROVIARIE: Stazione Centrale e Stadio Arechi

5 giorni lavorativi x 5 ore al giorno : 07:00 – 09:00, 11:00 – 12:00, 17:30 – 19:30



Stazione Centrale



Stadio Arechi

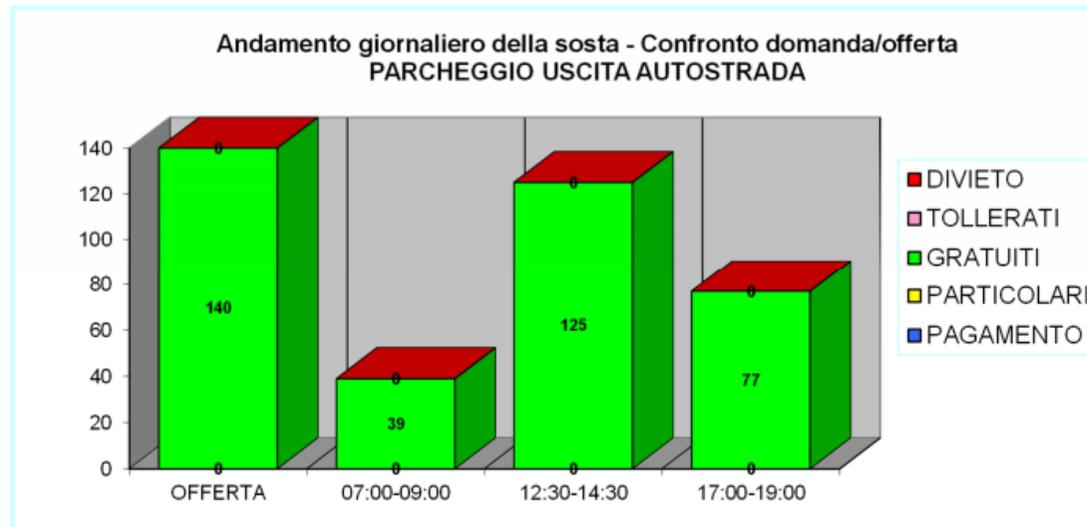
PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE : I risultati delle indagini di sosta

Si riportano a seguire le elaborazioni in forma tabellare e grafica del rilievo della domanda di sosta con il confronto domanda/offerta, in tre parcheggi (parcheggio uscita Autostrada, parcheggio Stadio-zona1 e parcheggio Stadio-zona2)

PARCHEGGIO AUTOSTRADA

PARCHEGGIO USCITA AUTOSTRADA

	PAGAMENTO	PARTICOLARI	GRATUITI	TOLLERATI	DIVIETO	TOTALE
OFFERTA	0	0	140	0	0	140
07:00-09:00	0	0	39	0	0	39
12:30-14:30	0	0	125	0	0	125
17:00-19:00	0	0	77	0	0	77

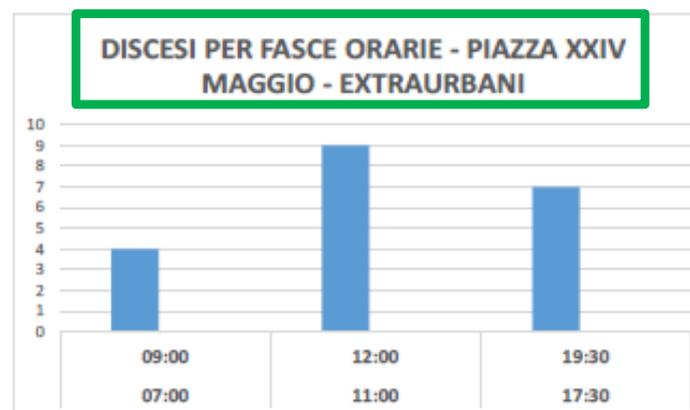
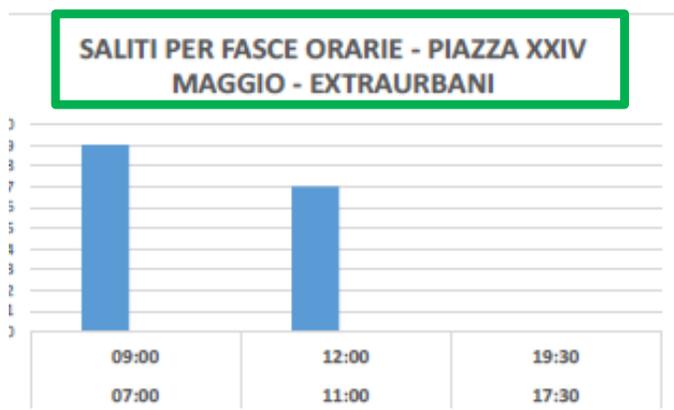
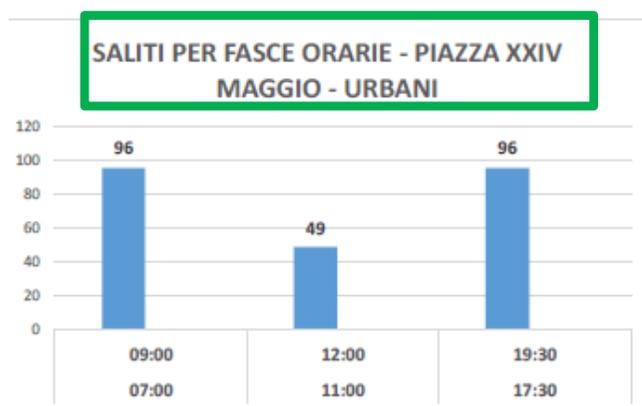


La campagna indagine, è stata condotta nel periodo coincidente con le misure restrittive del Covid 19. Il parcheggio Uscita Autostrada, che vede una domanda soddisfatta in tutte le fasce orarie, deve quindi tenere in considerazione di un calo temporaneo del traffico dovuto alle restrizioni durante il periodo pandemico.

Si presuppone che, superata la pandemia, complice anche il ruolo strategico che riveste il parcheggio di scambio, essendo un punto di incontro per chi lascia l'auto e si dirige verso Nord sulla Salerno – Napoli, verso sud sulla Salerno-Reggio Calabria o verso l'interno verso Avellino e Caserta, possa, soprattutto nelle fasce di punta della mattina dei mesi invernali, presentare un'offerta che non riesce a soddisfare la domanda. Inoltre, la presenza dell'Istituto Scolastico "B.Foccaccia" e degli uffici comunali in Via Guerino Grimaldi, contribuisce all'incremento della domanda di sosta.

PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE:
Conteggio saliti e discesi alle 4 fermate del TPL su gomma urbano ed extraurbano
Fermata 1: Piazza XXIV Maggio

PIAZZA XXIV MAGGIO			
AUTOBUS URBANI		AUTOBUS EXTRAURBANI	
SALITI	DISCESI	SALITI	DISCESI
241	240	16	20



**PRINCIPALI RISULTATI OTTENUTI DALLA CAMPAGNA INDAGINE:
Interviste O/D agli utenti del TPL ferroviario**

QUAL E' LA STAZIONE DALLA QUALE E' PARTITO?		
	VALORE	%
SALERNO	136	67%
ARECHI	11	5%
TORRIONE	6	3%
BATTIPAGLIA	5	2%
PASTENA	5	2%
ROMA TERMINI	4	2%
SARNO	3	1%
CAVA - SALERNO	3	1%
ALTRO	31	15%
Totale complessivo	204	100,0%

Gran parte del campione intervistato ha indicato come stazione di partenza quella di Salerno Centrale (136 persone, 67%), n.5 persone hanno indicato la stazione di Arechi e il 3% quelle di Torrione.

Il 34% del campione intervistato afferma di dover percorrere più di 5 km per raggiungere la stazione di partenza, il 25% afferma di percorre invece 1-2 km, il 17% deve percorrere 500 m – 1 km per arrivare alla stazione, il 14% dichiara di percorrere 3-5 km e infine il 10% dichiara di percorre 2-3 km.

QUANTO DISTA IL LUOGO DI ORIGINE DALLA STAZIONE?		
	VALORE	%
PIU' DI 5 KM	69	34%
1-2 KM	51	25%
500 M-1 KM	34	17%
3-5 KM	29	14%
2-3 KM	20	10%
NON RISPONDE	1	0%
Totale complessivo	204	100,0%

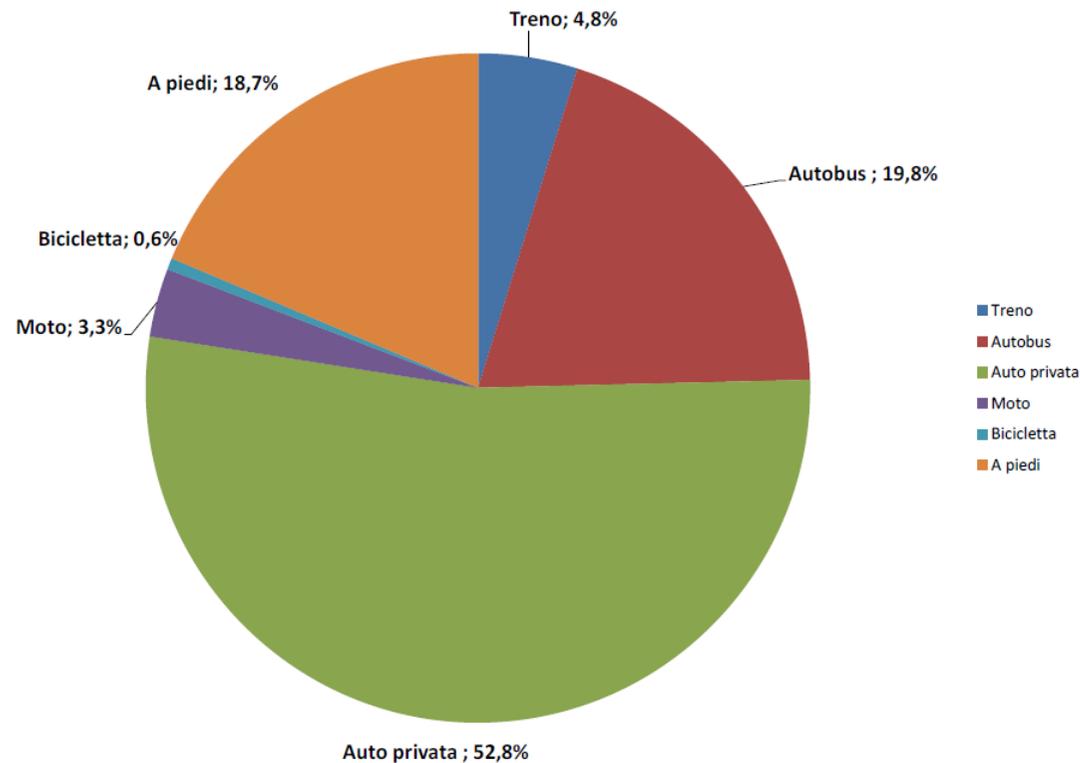


IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS: LO STATO ATTUALE

Particolare rilievo è stato dato alla predisposizione del modello di simulazione della mobilità della città di Salerno. Il modello è stato costruito sulla base della campagna di indagini sui flussi pubblici e privati nelle principali sezioni viarie e nei principali incroci

La mobilità sistematica misurata dall'ISTAT 2011, per la fascia oraria di punta del mattino (6:15 – 9:15), è una buona base per valutare, in prima analisi, la **distribuzione dei flussi e il modo di trasporto degli spostamenti pendolari nel comune e nella provincia di Salerno.**

Treno	4.376	4,8%	Motorizzati	80,78%	Pubblico	24,61%
Autobus	17.835	19,8%			Privato	56,17%
Auto privata	47.697	52,8%				
Moto	2.993	3,3%				
Bicicletta	500	0,6%	Non motorizzati	19,22%		
A piedi	16.850	18,7%				



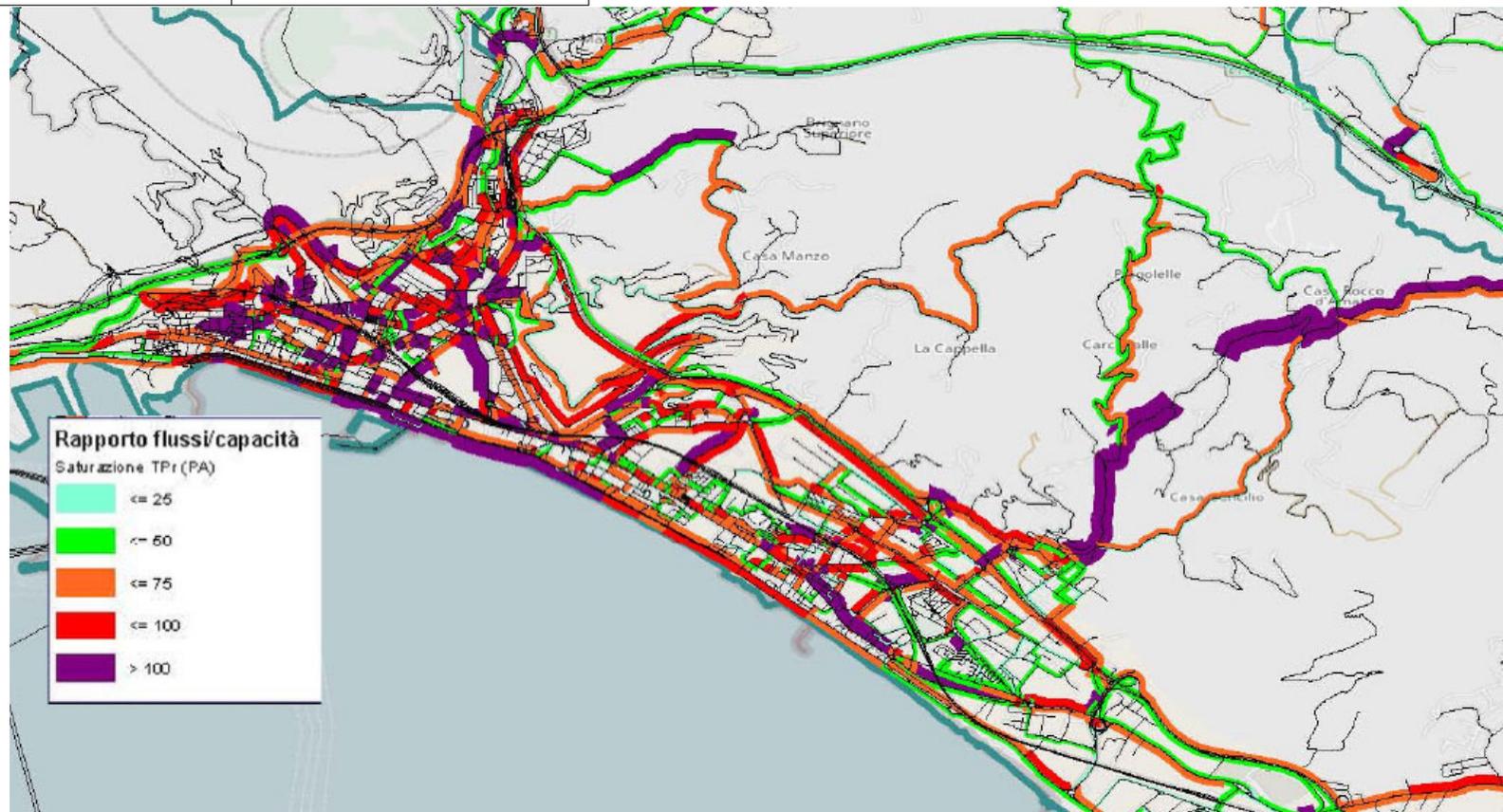
IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS: Livelli di conegzione del traffico in città

I risultati dell'assegnazione della domanda alla rete del modello permettono di valutare le criticità sulla rete attraverso **il rapporto tra flussi in transito e capacità della strada che rappresenta, per ciascun arco, il grado di saturazione raggiunto (livello di congestione).**

Il flusso in transito rappresenta la domanda di mobilità ed equivale al flusso assegnato a ciascuna sezione nell'ora di riferimento, mentre, la capacità rappresenta il massimo flusso orario atteso nella sezione.

	$F/C \leq 0,25$	Flusso libero, assenza di condizionamento
	$F/C > 0,25$ e $F/C \leq 0,50$	Flusso libero, condizionamento nella marcia non rilevante
	$F/C > 0,50$ e $F/C \leq 0,75$	Flusso condizionato, forte domanda ma deflusso stabile (rallentamenti)
	$F/C > 0,75$ e $F/C \leq 1$	Flusso fortemente condizionato, stato di congestione
	$F/C \geq 1$	Marcia forzata, la domanda supera la capacità, frequenti arresti del moto

Assegnazione Attuale: flussi/capacità in ora di punta 08:00 – 09:00



Una volta completata la rappresentazione dell'offerta e della domanda di mobilità di partenza (si è proceduto alla determinazione di 3 matrici private, riferite a 3 diversi orizzonti temporali, opportunamente corrette con i dati di rilievo di maggio 2021. Le 3 matrici private si riferiscono a:

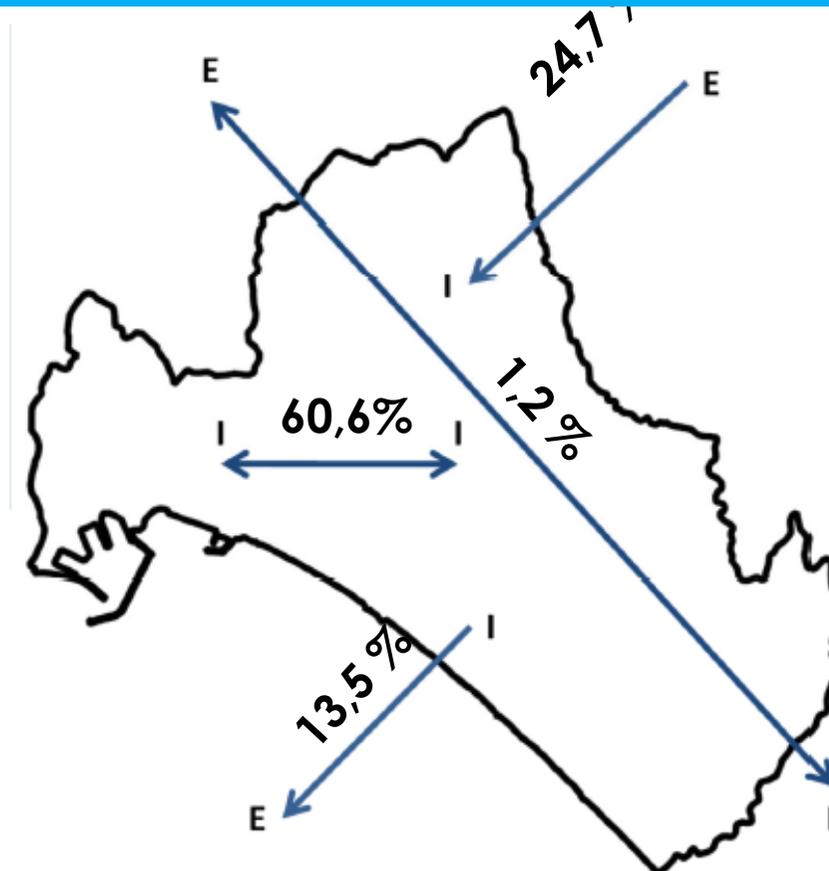
- 1) ora di punta del mattino (che corrisponde anche all'ora di punta assoluta stando ai rilievi sulle sezioni radar), ore 08:00-09:00;
- 2) ora di punta del pomeriggio (18:00-19:00);
- 3) ora di morbida della mattina (10:00-11:00).

1. Matrice ora di punta del mattino 8:00 – 9:00

1

La matrice di spostamenti auto calibrata in ora di punta (08:00-09:00), riferita al territorio comunale, ha una consistenza pari a 37.188. Gli spostamenti sono distribuiti all'interno del comune così come di seguito elencato:

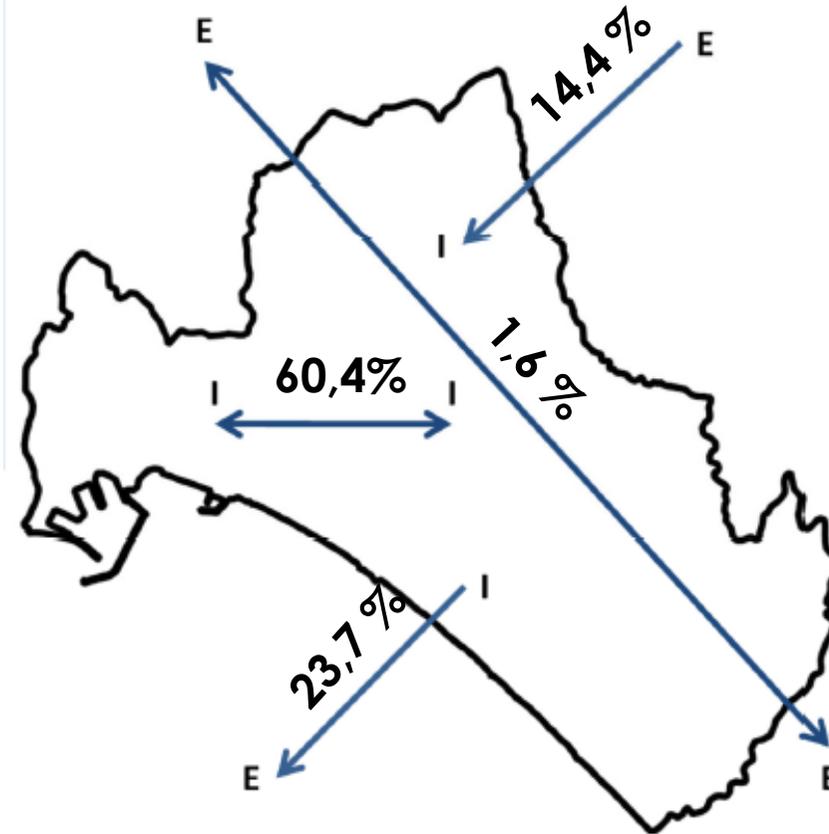
- II = 22.525 veq/h (60,6%)
- IE = 5.022 veq/h (13,5%)
- EI = 9.178 veq/h (24,7%)
- EE = 463 veq/h (1,2%)



2

La matrice di spostamenti auto calibrata in ora di punta (18:00-19:00), riferita al territorio comunale, ha una consistenza pari a 36.562. **Gli spostamenti sono distribuiti all'interno del comune** così come di seguito elencato:

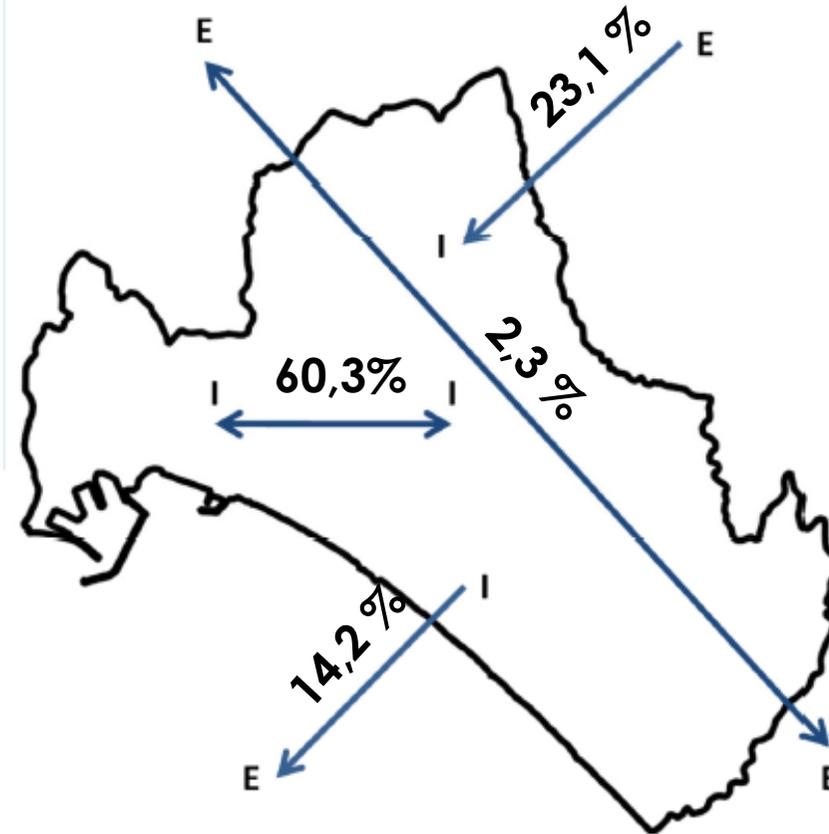
- II = 22.072 veq/h (60,4%)
- IE = 8.654 veq/h (23,7%)
- EI = 5.249 veq/h (14,4%)
- EE = 587 veq/h (1,6%)



3

La matrice di spostamenti auto calibrata in ora di punta (10:00-11:00), riferita al territorio comunale, ha una consistenza pari a 29.482. **Gli spostamenti sono distribuiti all'interno del comune così come di seguito elencato:**

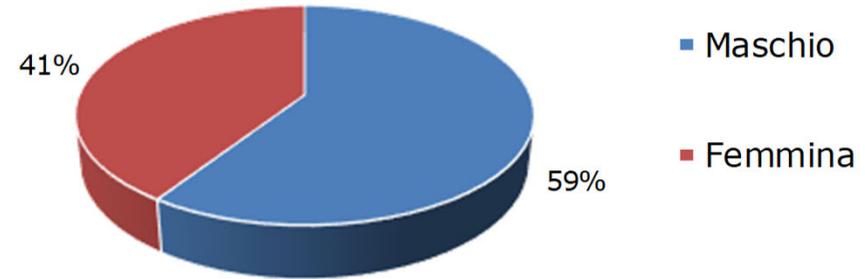
- II = 17.788 veq/h (60,3%)
- IE = 4.191 veq/h (14,2%)
- EI = 6.820 veq/h (23,1%)
- EE = 683 veq/h (2,3%)



Caratteristiche

Genere dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
Maschio	322	59%
Femmina	221	41%
TOTALE	543	100%

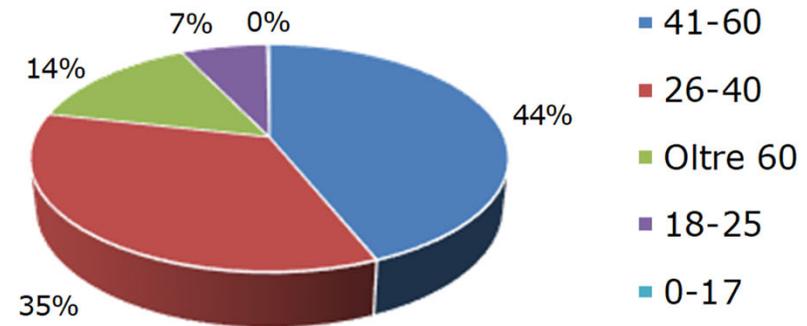
Genere dell'utenza intervistata



543 risposte

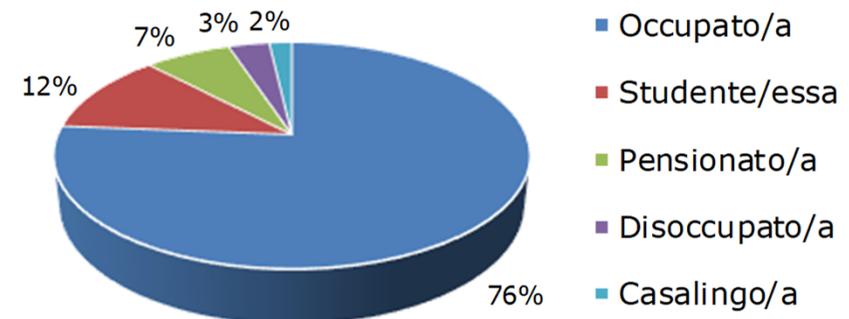
Fascia d'età dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
41-60	238	44%
26-40	188	35%
Oltre 60	78	14%
18-25	38	7%
0-17	1	0,2%
TOTALE	543	100%

Fascia d'età dell'utenza intervistata

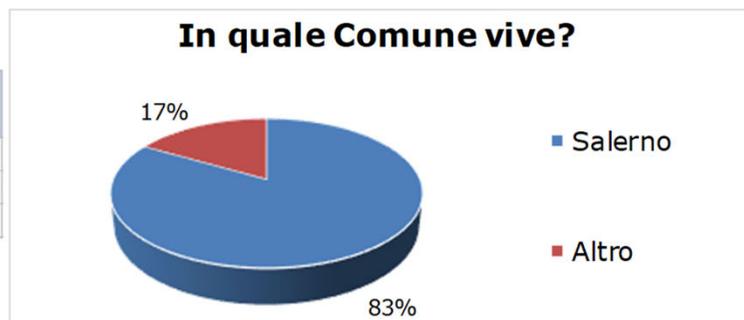


Condizione occupazionale dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
Occupato/a	414	76%
Studente/essa	63	12%
Pensionato/a	38	7%
Disoccupato/a	18	3,3%
Casalingo/a	10	1,8%
TOTALE	543	100%

Condizione occupazionale dell'utenza intervistata



In quale Comune vive?	VALORE	VALORE %
Salerno	452	83%
Altro	91	17%
TOTALE	543	100%

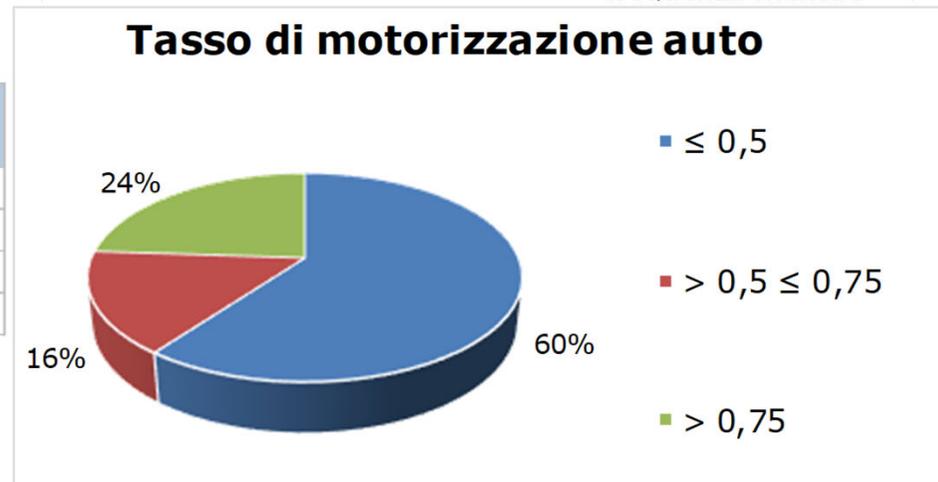


Attualmente lavora in smart working?	VALORE	VALORE %
No	204	49%
Da 1 a 3 volte alla settimana	60	14%
Non ho mai lavorato in smart working	58	14%
Occasionalmente	55	13%
Tutti i giorni o almeno 4/5 giorni alla settimana	31	7%
frequenza mensile	6	1%
TOTALE*	414	100%

*Risponde l'utenza occupata

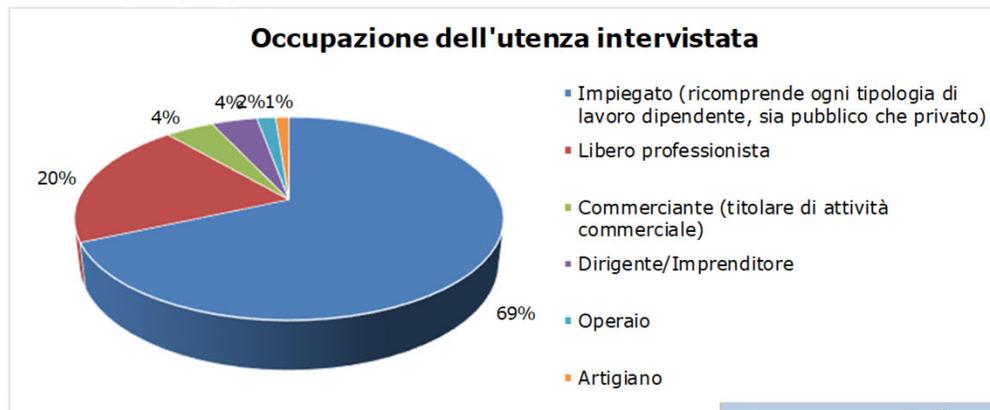


Tasso di motorizzazione auto	VALORE	VALORE %
≤ 0,5	327	60%
> 0,5 ≤ 0,75	86	16%
> 0,75	130	24%
TOTALE	543	100%
MEDIA	0,5309	

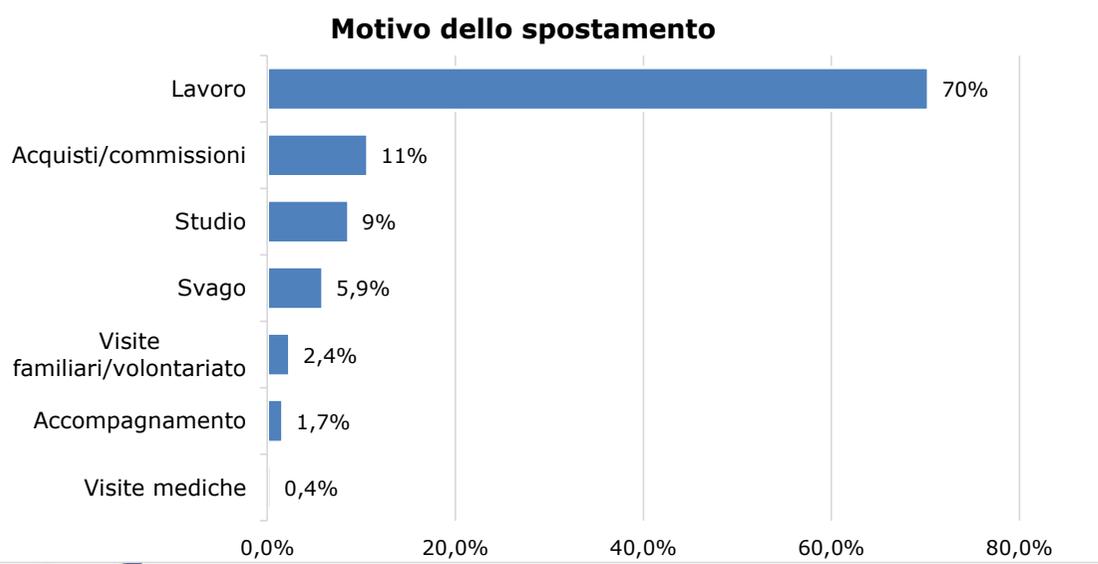


Occupazione dell'utenza intervistata	VALORE	VALORE %
Impiegato (ricomprende ogni tipologia di lavoro dipendente, sia pubblico che privato)	283	68,4%
Libero professionista	84	20,3%
Commerciante (titolare di attività commerciale)	18	4,3%
Dirigente/Imprenditore	17	4,1%
Operaio	7	1,7%
Artigiano	5	1,2%
TOTALE*	414	100%

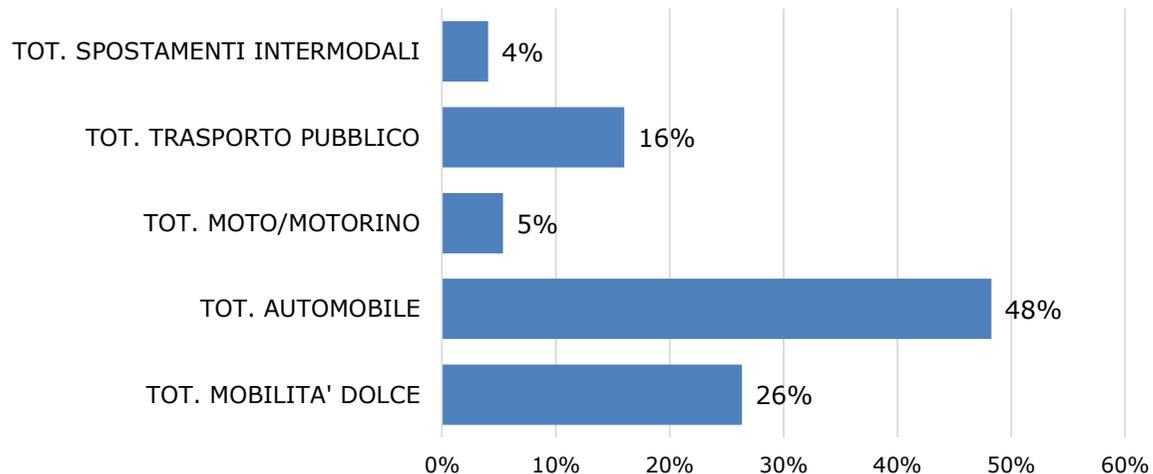
*Risponde l'utenza occupata (287)



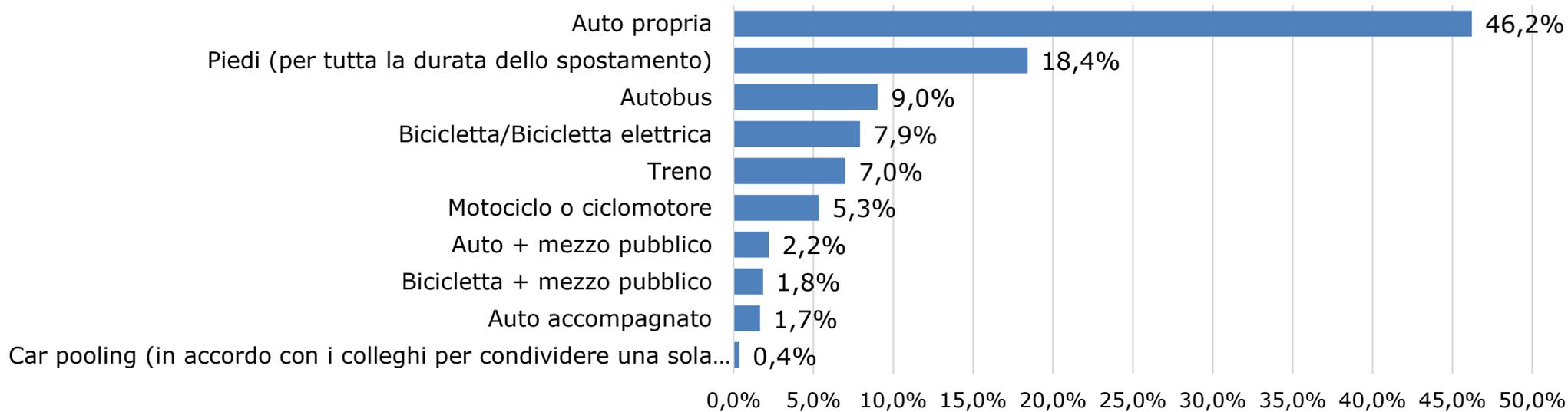
Frequenza dello spostamento principale della giornata	VALORE	VALORE %
Tutti i giorni o almeno 4/5 giorni alla settimana	394	72,6%
Da 1 a 3 volte alla settimana	125	23,0%
Occasionale	14	2,6%
Mensile	10	1,8%
TOTALE	543	100%



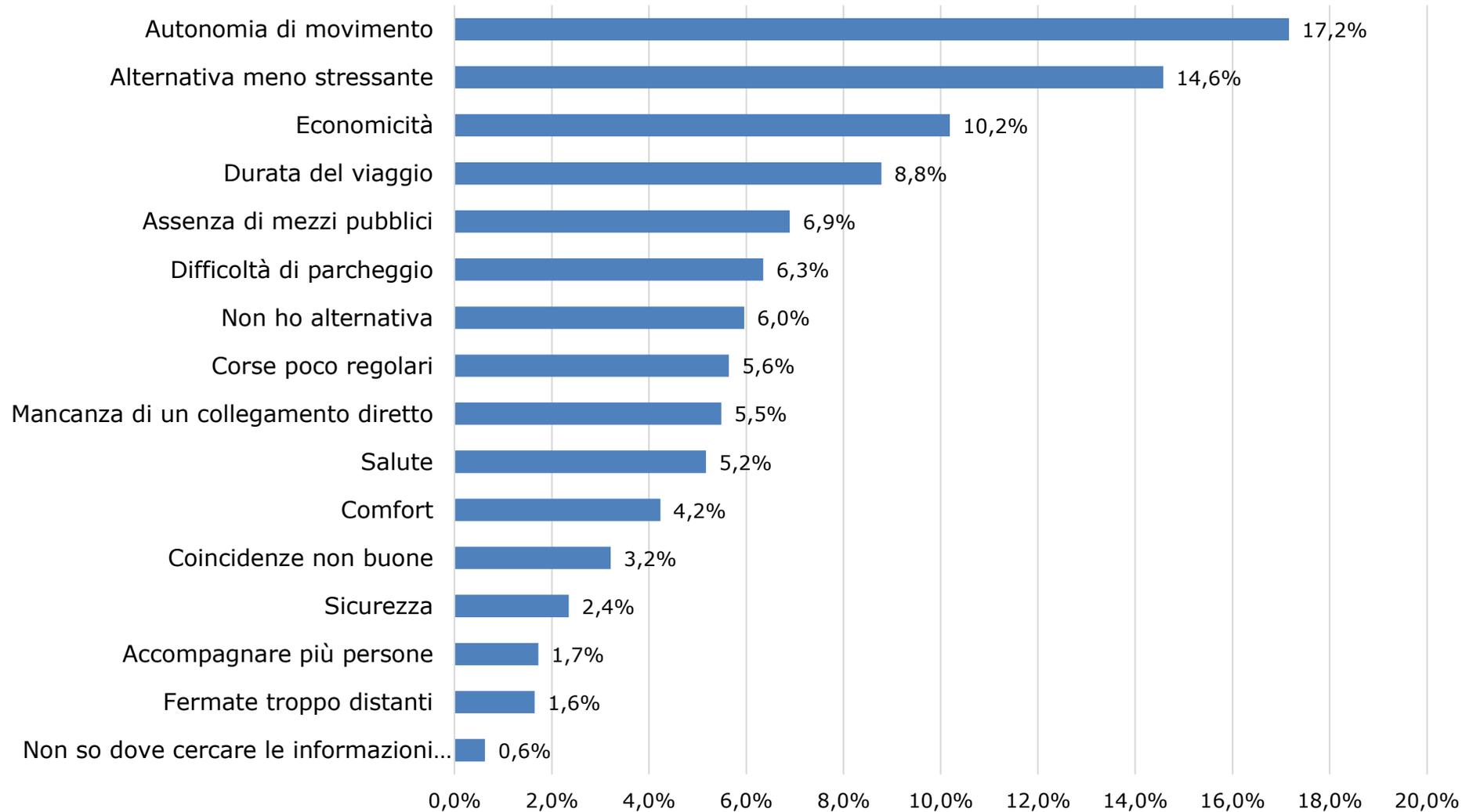
Quale mezzo utilizza prevalentemente per effettuare lo spostamento principale della giornata? DATI AGGREGATI



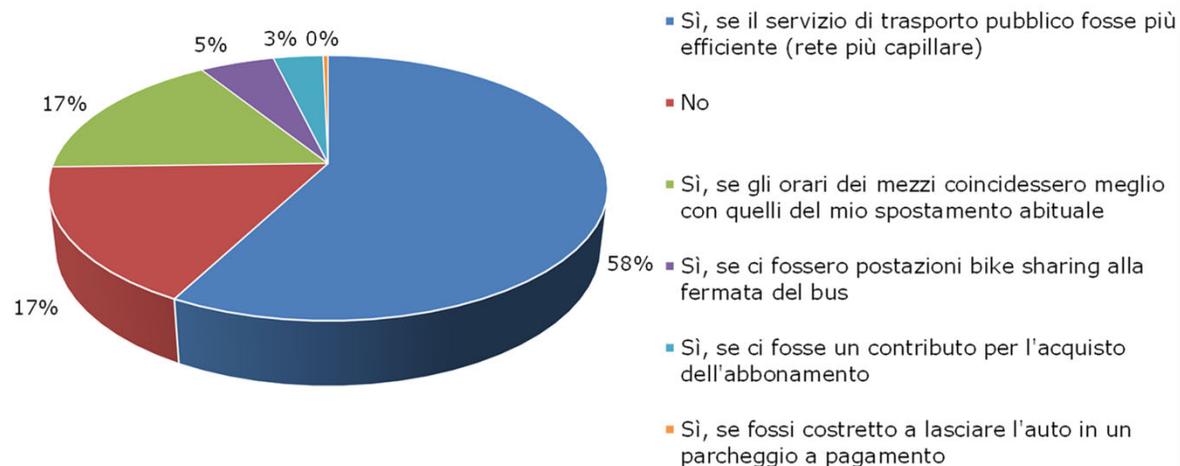
Quale mezzo utilizza prevalentemente per effettuare lo spostamento principale della giornata?



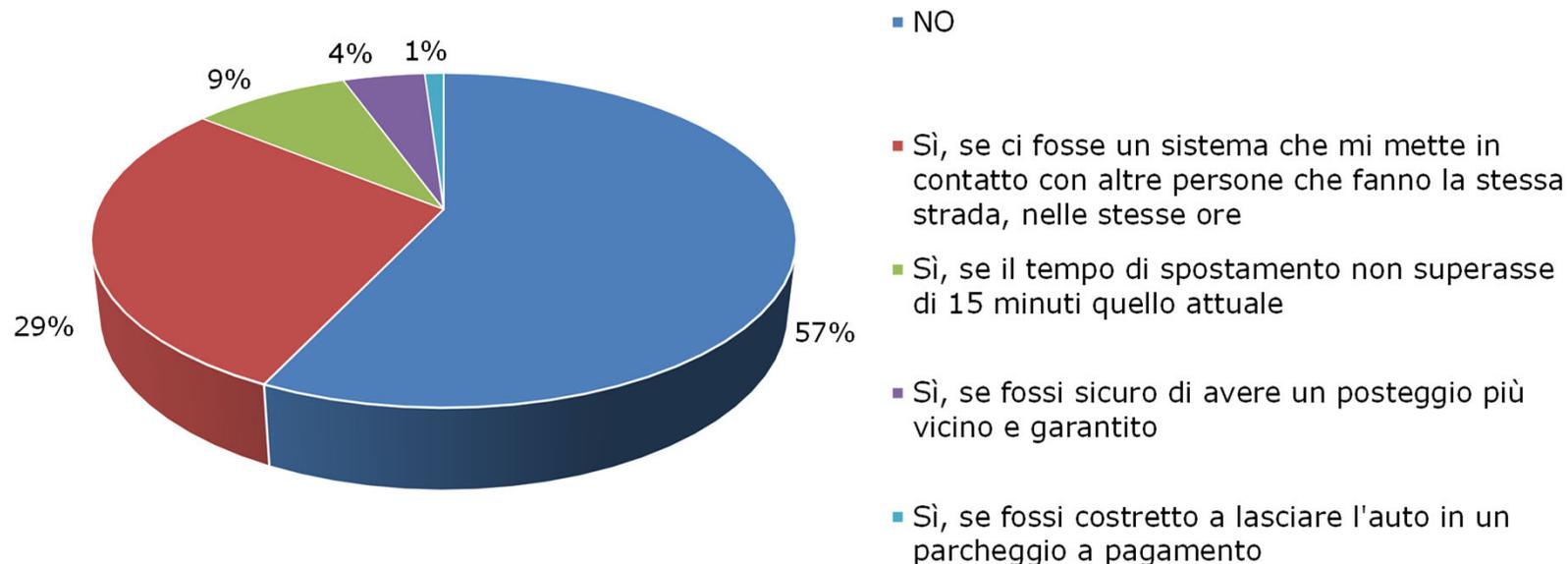
Quali sono i motivi della scelta del mezzo che utilizza per effettuare il principale spostamento della giornata? (max 3 risposte)



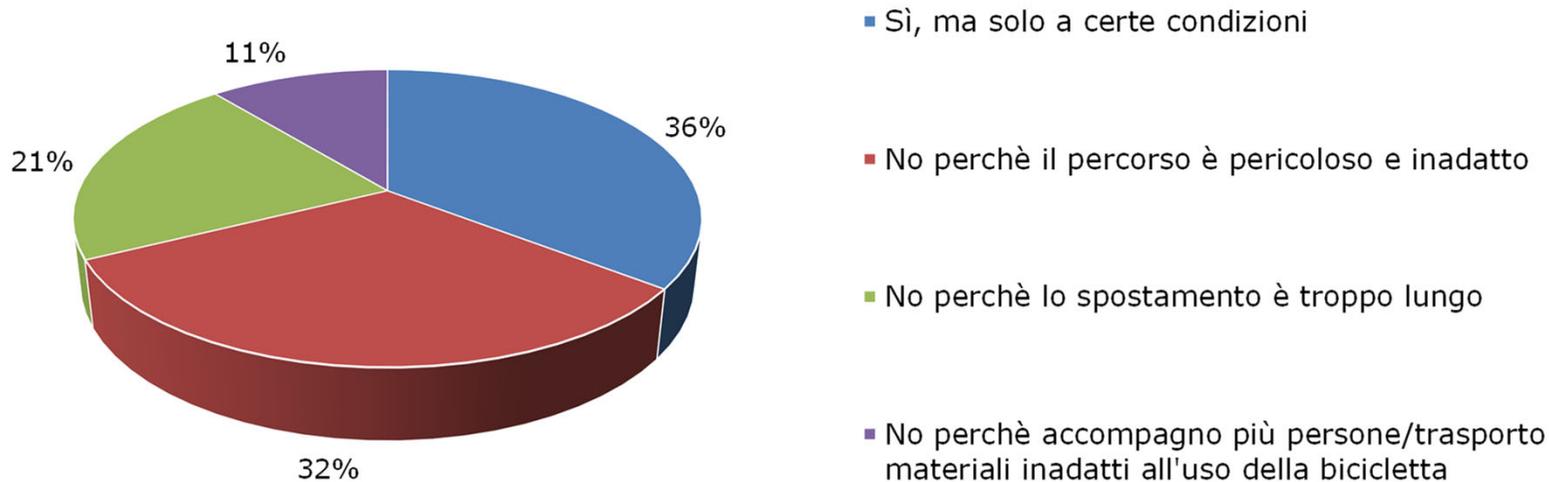
Per effettuare questo spostamento, sarebbe disposto ad utilizzare il trasporto pubblico invece dell'auto?



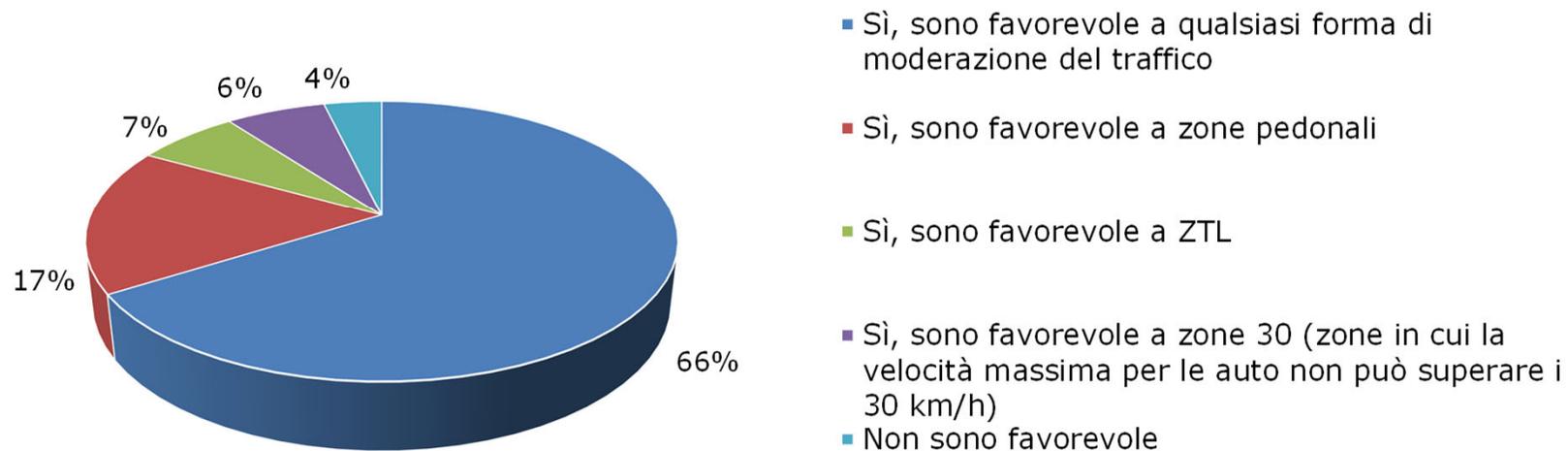
Per effettuare questo spostamento, sarebbe disposto a condividere il viaggio con altre persone che effettuano lo stesso spostamento (car pooling)?



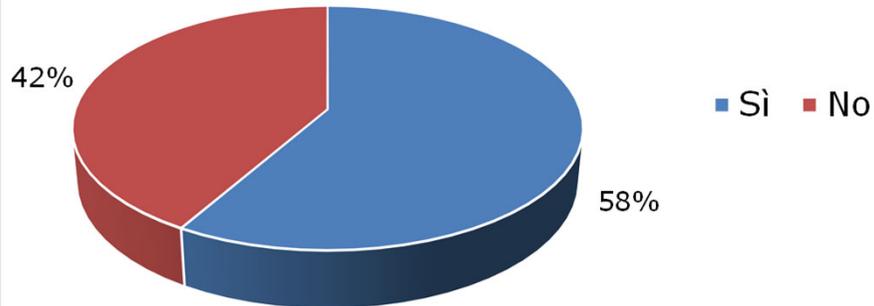
Per effettuare questo spostamento, sarebbe disposto ad utilizzare la bicicletta invece dell'auto?



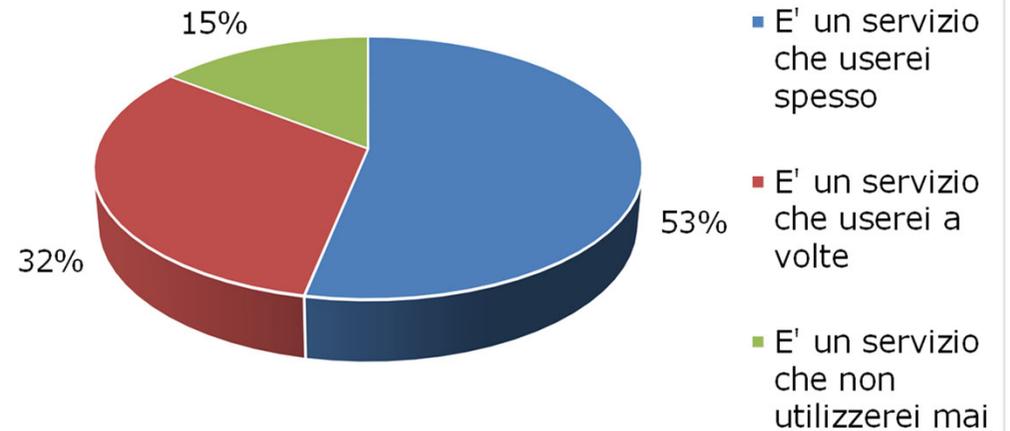
E' favorevole alla realizzazione di nuovi interventi di moderazione del traffico?



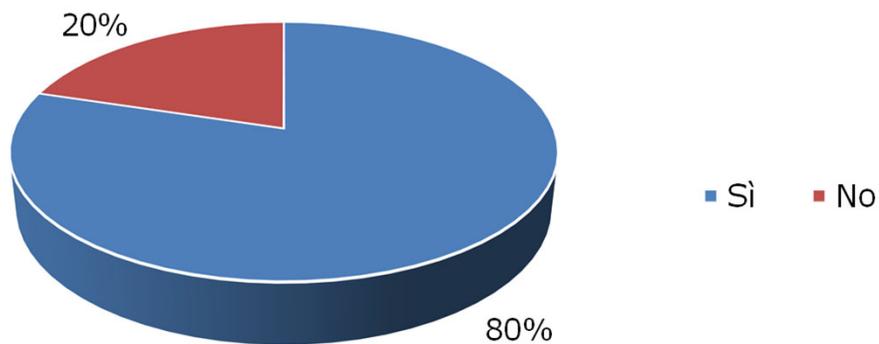
E' favorevole ad un'area ad accessibilità controllata per limitare il traffico auto di attraversamento nelle zone centrali con interventi di road pricing?



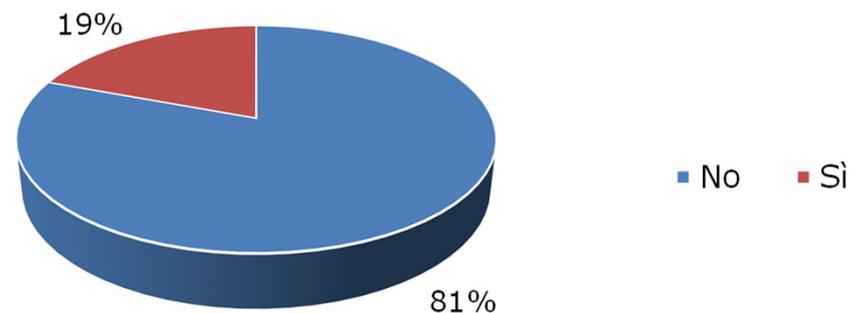
Cosa ne pensa di lasciare l'auto in parcheggi di scambio e proseguire con trasporto pubblico e/o navette dedicate per raggiungere il centro città?



Sarebbe disposto ad utilizzare mezzi sharing: monopattino, bicicletta, motorino e/o auto a noleggio?

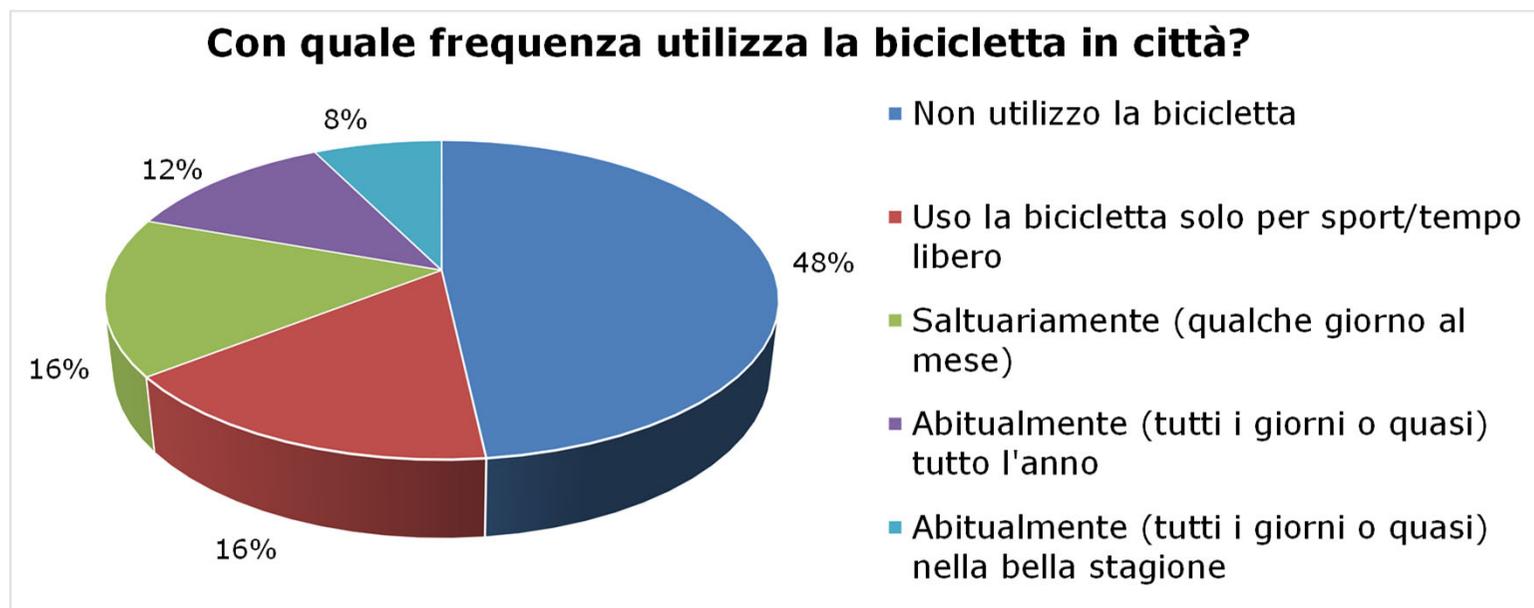


Ritiene che i percorsi pedonali esistenti siano adeguati?



Con quale frequenza utilizza la bicicletta in città?	VALORE	VALORE %
Non utilizzo la bicicletta	262	48%
Uso la bicicletta solo per sport/tempo libero	88	16%
Saltuariamente (qualche giorno al mese)	87	16%
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) tutto l'anno	66	12%
Abitualmente (tutti i giorni o quasi) nella bella stagione	40	7%
TOTALE	543	100%

SOGGETTI CHE UTILIZZANO LA BICICLETTA	281	51,7%
--	------------	--------------

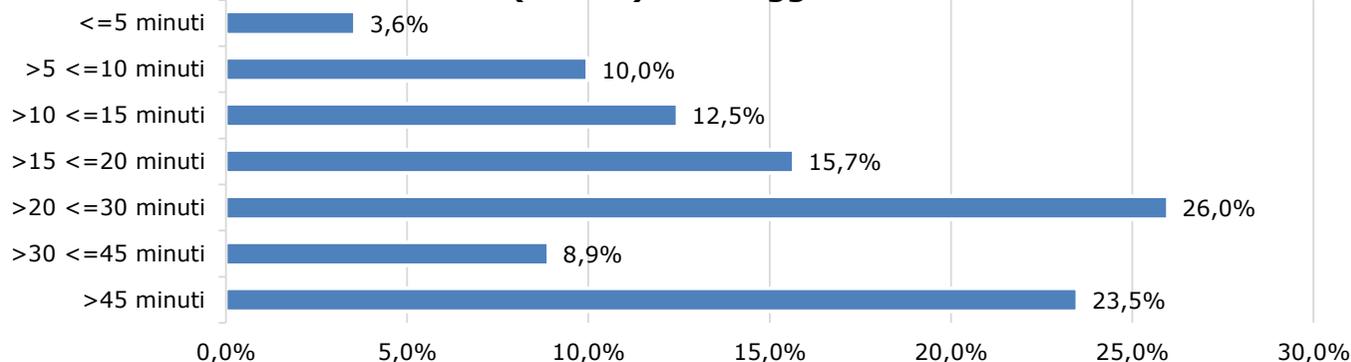


CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO PIU' FREQUENTE EFFETTUATO IN BICICLETTA

Durata (minuti) del viaggio (solo andata)	VALORE	VALORE %
<=5 minuti	10	3,6%
>5 <=10 minuti	28	10,0%
>10 <=15 minuti	35	12,5%
>15 <=20 minuti	44	15,7%
>20 <=30 minuti	73	26,0%
>30 <=45 minuti	25	8,9%
>45 minuti	66	23,5%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta (495 soggetti).

CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO IN BICI: Durata (minuti) del viaggio solo andata

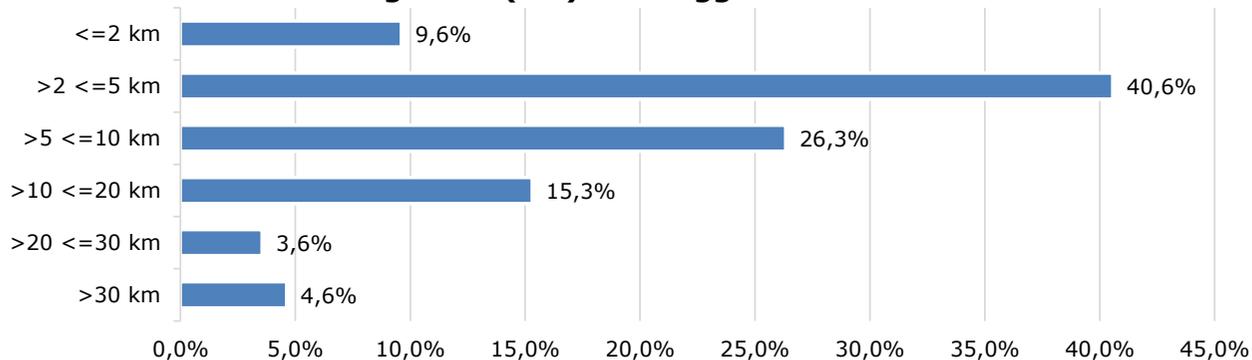


CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO PIU' FREQUENTE EFFETTUATO IN BICICLETTA

Lunghezza (km) del viaggio (solo andata)	VALORE	VALORE %
<=2 km	27	9,6%
>2 <=5 km	114	40,6%
>5 <=10 km	74	26,3%
>10 <=20 km	43	15,3%
>20 <=30 km	10	3,6%
>30 km	13	4,6%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta (495 soggetti).

CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO IN BICI: Lunghezza (km) del viaggio solo andata

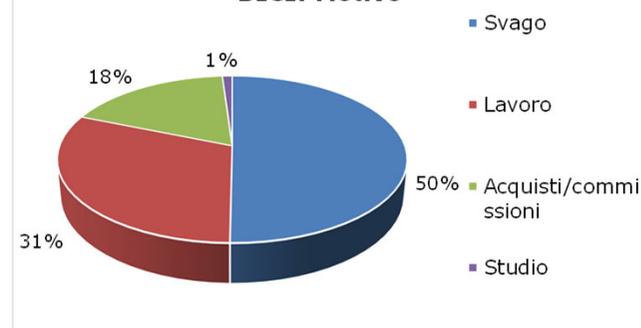


CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO PIU' FREQUENTE EFFETTUATO IN BICICLETTA

Motivo del viaggio	VALORE	VALORE %
Svago	141	50%
Lavoro	87	31%
Acquisti/commissioni	50	18%
Studio	3	1%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta

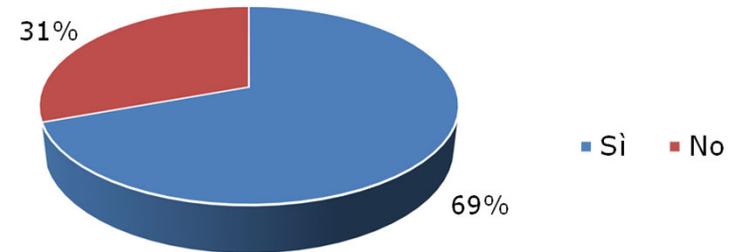
CARATTERISTICHE DEL VIAGGIO IN BICI: Motivo



La paura del furto della bicicletta la condiziona nell'uso?	VALORE	VALORE %
Sì	195	69%
No	86	31%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta

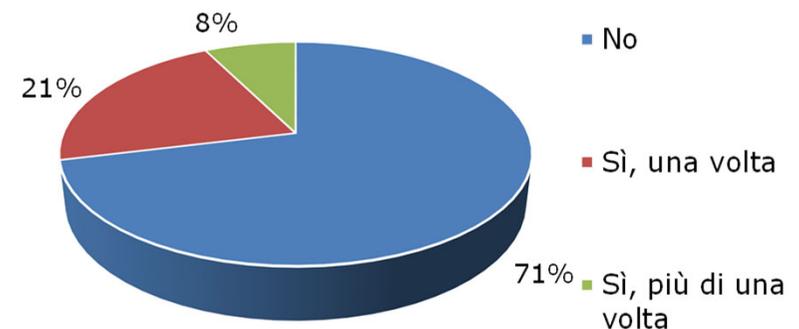
La paura del furto della bicicletta la condiziona nell'uso?



Le hanno rubato la bicicletta negli ultimi 2 anni?	VALORE	VALORE %
No	200	71%
Sì, una volta	60	21%
Sì, più di una volta	21	7%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta

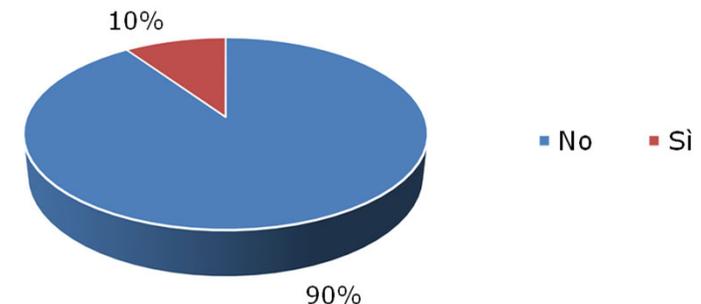
Le hanno rubato la bicicletta negli ultimi 2 anni?



Andando in bicicletta, ha avuto incidenti anche non gravi, negli ultimi 2 anni, nel Comune di Salerno?	VALORE	VALORE %
No	254	90%
Sì	27	10%
TOTALE*	281	100%

*Risponde chi utilizza la bicicletta

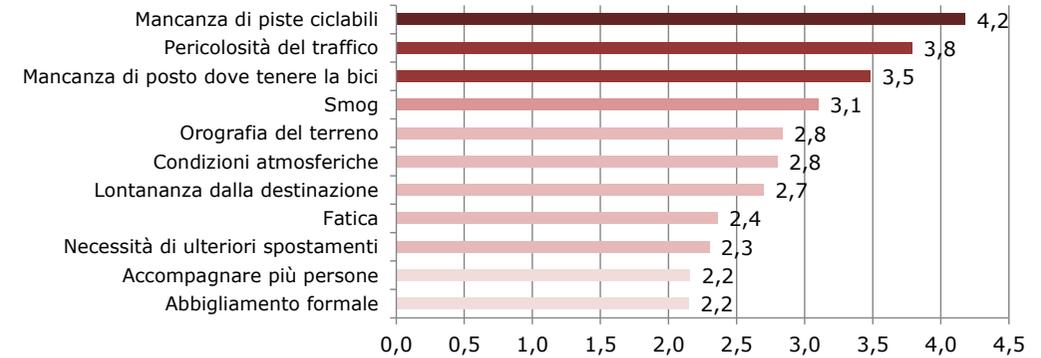
Andando in bicicletta, ha avuto incidenti anche non gravi, negli ultimi 2 anni, nel Comune di Salerno?



I RISULTATI DEL QUESTIONARIO ONLINE – MOTIVI CHE SCORAGGIANO E INVOGLIANO ALL'USO DELLA BICI

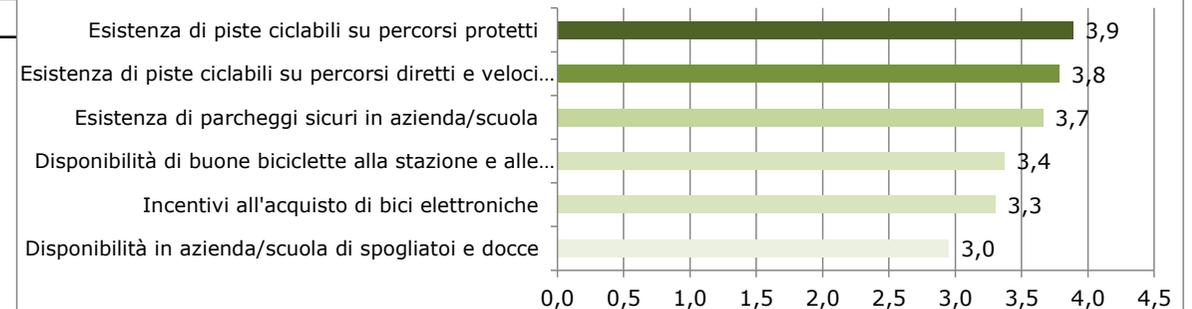
MOTIVI CHE SCORAGGIANO ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	Voto 1 (Minimo)	Voto 2	Voto 3	Voto 4	Voto 5 (Massimo)	Media ponderata
Orografia del terreno (pendenze elevate)	122	70	106	43	100	2,8
Lontananza dal posto di lavoro/studio/altre destinazioni che raggiungo	146	73	71	39	99	2,7
Pericolosità del traffico	52	39	97	58	231	3,8
Mancanza di piste ciclabili	35	17	79	49	307	4,2
Smog	83	73	115	64	110	3,1
Fatica	152	95	95	36	46	2,4
Condizioni atmosferiche	92	101	113	60	69	2,8
Mancanza di posto dove tenere la bici	77	48	95	64	182	3,5
Abbigliamento formale inadatto all'uso della bici	184	97	71	33	37	2,2
Necessità di ulteriori spostamenti in giornata	174	81	82	25	56	2,3
Accompagnare più persone	211	56				

Aspetti che scoraggiano all'uso della bicicletta



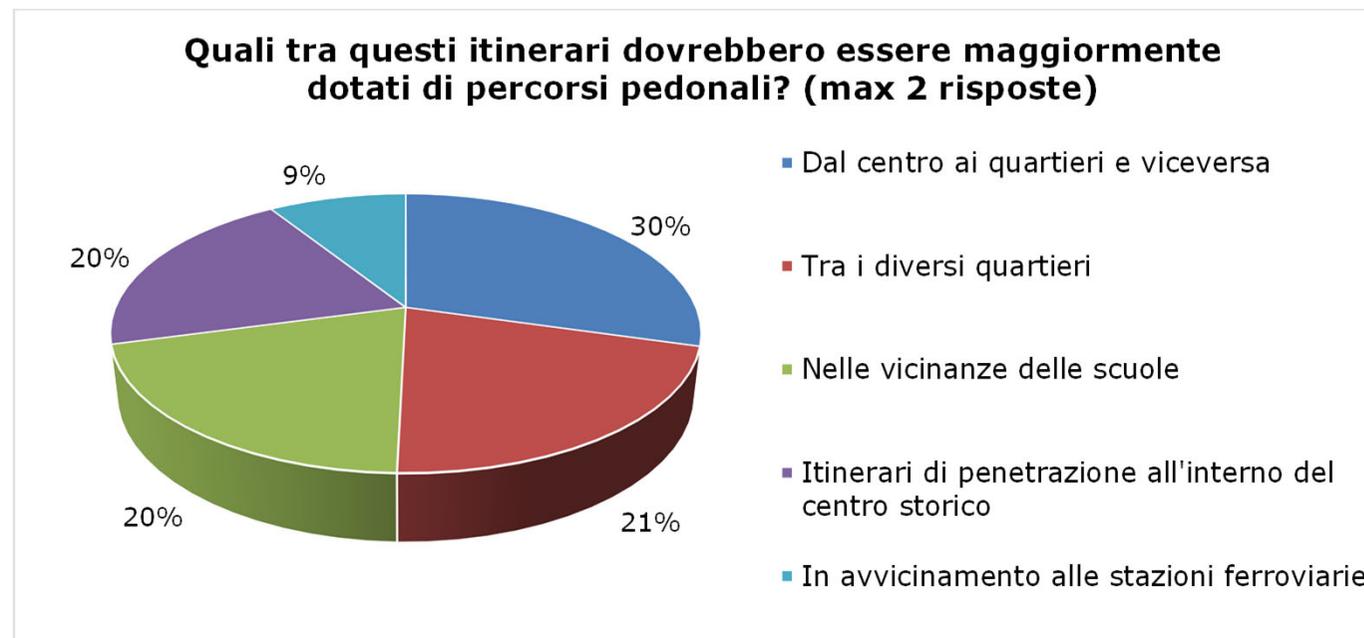
MOTIVI CHE INVOGLIANO ALL'USO DELLA BICI (Voto da 1 a 5)	Voto 1 (Minimo)	Voto 2	247	Voto 4	Voto 5 (Massimo)	Media ponderata
Esistenza di piste ciclabili su percorsi protetti	77	23	57	44	281	3,9
Esistenza di piste ciclabili su percorsi diretti e veloci anche a fianco strada	76	30	54	66	242	3,8
Disponibilità di buone biciclette alla stazione e alle fermate dei bus	93	45	85	67	167	
Incentivi all'acquisto di bici elettroniche	94	59	85	67	167	
Esistenza di parcheggi sicuri in azienda/scuola	76	28	54	66	242	
Disponibilità in azienda/scuola di spogliatoi e docce	122	60	85	67	167	

Aspetti che invogliano all'uso della bicicletta

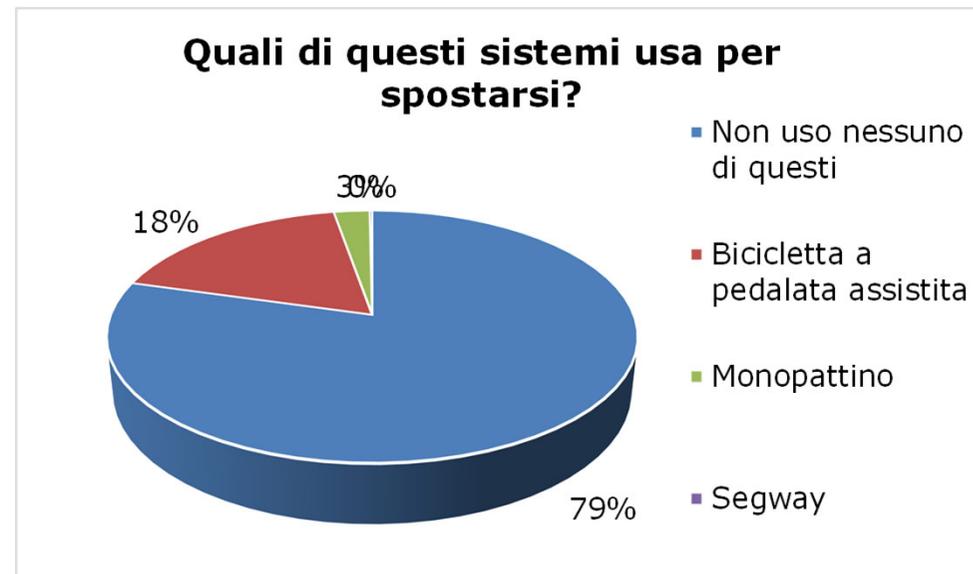


Quali tra questi itinerari dovrebbero essere maggiormente dotati di percorsi pedonali? (max 2 risposte)	VALORE	VALORE %
Dal centro ai quartieri e viceversa	261	29%
Tra i diversi quartieri	186	21%
Nelle vicinanze delle scuole	181	20%
Itinerari di penetrazione all'interno del centro storico	179	20%
In avvicinamento alle stazioni ferroviarie	80	9%
TOTALE*	887	100%

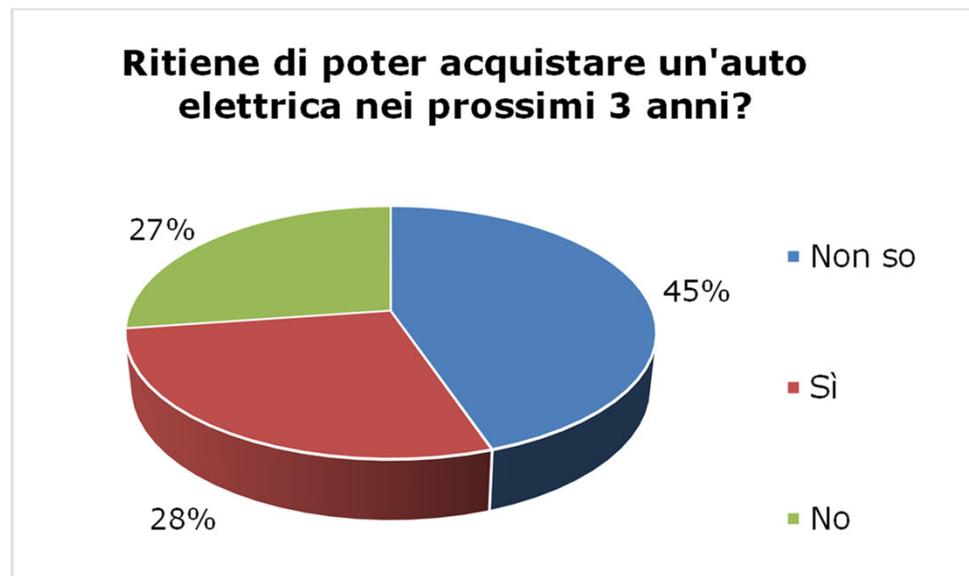
**Si è data la possibilità di fornire più risposte*



Quali di questi sistemi usa per spostarsi?	VALORE	VALORE %
Non uso nessuno di questi	431	79%
Bicicletta a pedalata assistita	97	18%
Monopattino	14	2,6%
Segway	1	0,2%
TOTALE*	543	100%



Ritiene di poter acquistare un'auto elettrica nei prossimi 3 anni?	VALORE	VALORE %
Non so	243	45%
Sì	152	28%
No	148	27%
TOTALE	543	100%



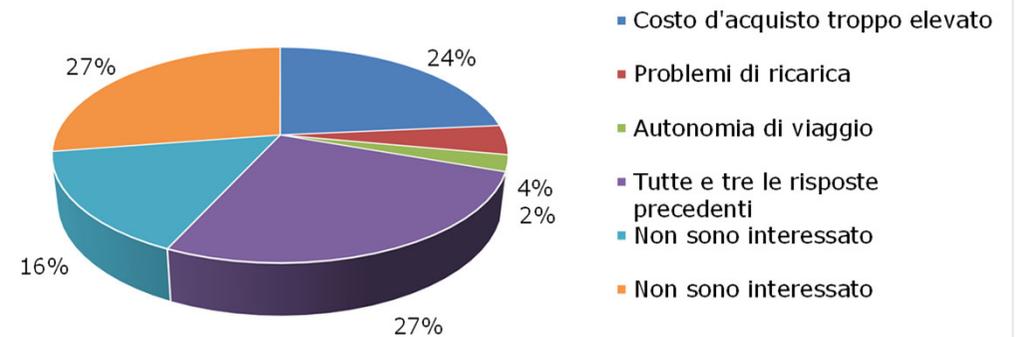
Se non pensa di acquistare un'auto elettrica, perché?	VALORE	VALORE %
Costo d'acquisto troppo elevato	48	32%
Problemi di ricarica	9	6%
Autonomia di viaggio (in media un'auto elettrica ha un'autonomia di viaggio tra i 200 e i 250 km)	5	3%
Tutte e tre le risposte precedenti	54	
Non sono interessato	32	22%
TOTALE*	148	64%

*Risponde chi dichiara che non acquisterà un'auto elettrica

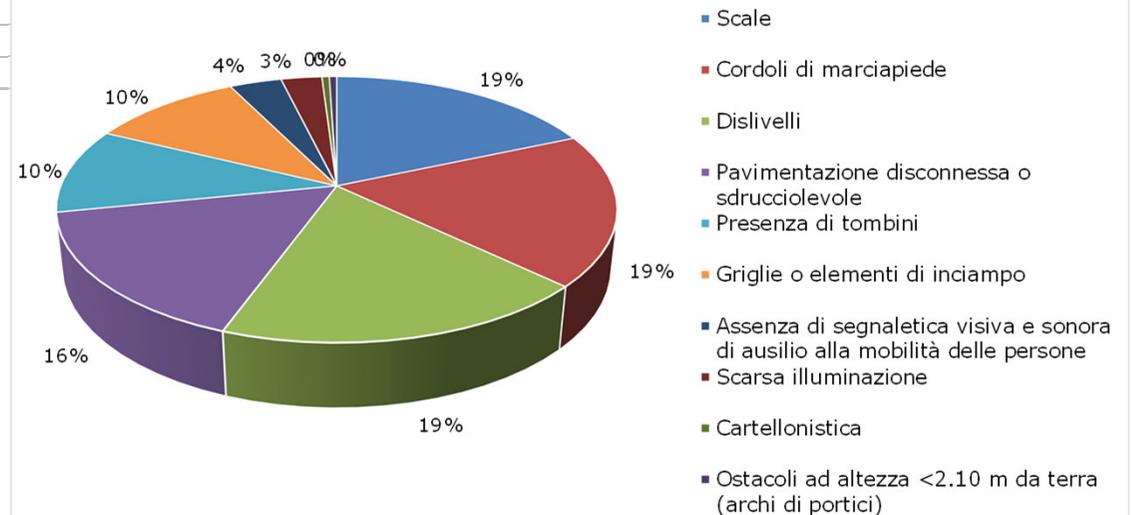
Quali sono le tipologie di barriere architettoniche/sensoriali che riscontra all'interno della zona in cui vive?	VALORE	VALORE %
Scale	73	18,5%
Cordoli di marciapiede	73	18,5%
Dislivelli	73	18,5%
Pavimentazione disconnessa o sdruciolevole	64	16,2%
Presenza di tombini	41	10,4%
Griglie o elementi di inciampo	41	10,4%
Assenza di segnaletica visiva e sonora di ausilio alla mobilità delle persone	14	3,6%
Scarsa illuminazione	11	2,8%
Cartellonistica	2	0,5%
Ostacoli ad altezza <2.10 m da terra (archi di portici)	2	0,5%
TOTALE*	394	100%

*Rispondono i soggetti con disabilità (si è data la possibilità di fornire più risposte)

Se non pensa di acquistare un'auto elettrica, perché?



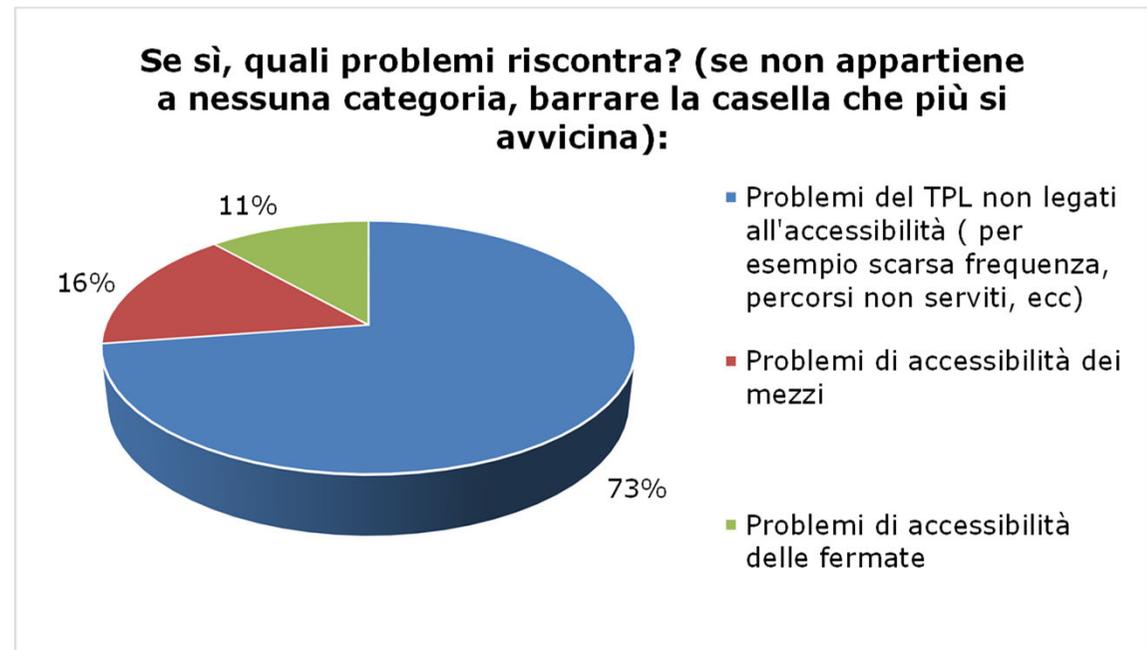
Quali sono le tipologie di barriere architettoniche/sensoriali che riscontra all'interno della zona in cui vive?



DOMANDA LEGATA A "HA PROBLEMI NELL'UTILIZZO DEI MEZZI PUBBLICI?"

Se sì, quali problemi riscontra? (se non appartiene a nessuna categoria, barrare la casella che più si avvicina):	VALORE	VALORE %
Problemi del TPL non legati all'accessibilità (per esempio scarsa frequenza, percorsi non serviti, ecc)	69	47%
Problemi di accessibilità dei mezzi	15	10%
Problemi di accessibilità delle fermate	11	7%
TOTALE*	95	64%

Sì è data la possibilità di fornire più risposte



È favorevole a pedibus e/o bicibus?	VALORE	VALORE %
Sì	364	85%
No	65	15%
TOTALE*	429	100%

*Risponde solo l'utenza interessata

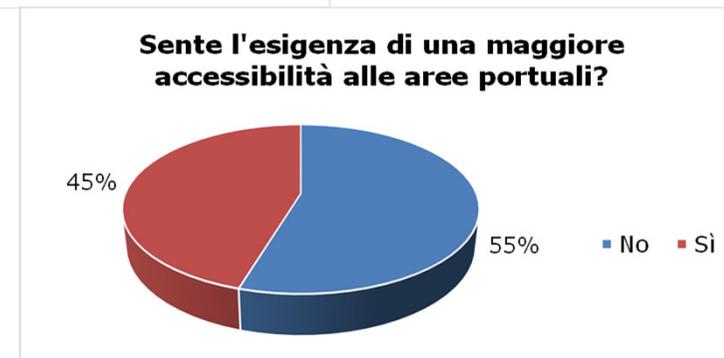
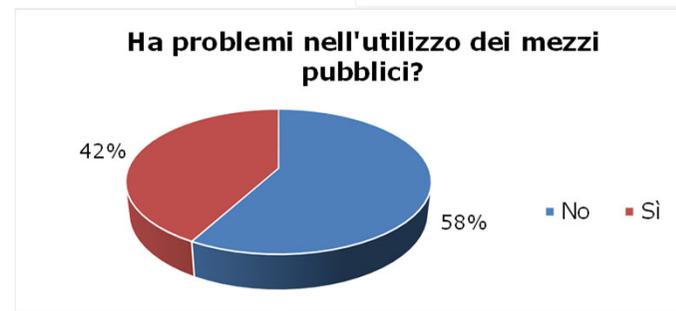
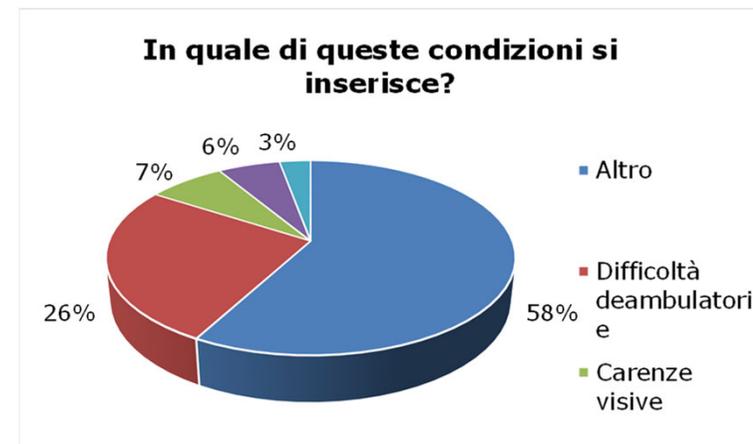
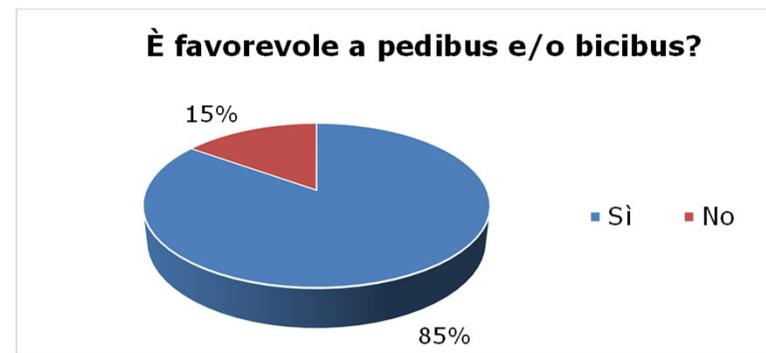
In quale di queste condizioni si inserisce?	VALORE	VALORE %
Altro	40	58%
Difficoltà deambulatorie	18	26%
Carenze visive	5	7%
Problemi sensoriali	4	6%
Carenze uditive	2	3%
TOTALE*	69	100%

*Rispondono i soggetti con disabilità

Ha problemi nell'utilizzo dei mezzi pubblici?	VALORE	VALORE %
No	94	58%
Sì	68	42%
TOTALE*	162	100%

*Risponde l'utenza interessata

Sente l'esigenza di una maggiore accessibilità alle aree portuali?	VALORE	VALORE %
No	297	55%
Sì	246	45%
TOTALE	543	100%



I RISULTATI DEL QUESTIONARIO ONLINE – ORARIO

Orario di inizio dello spostamento (ora di partenza dall'origine)	VALORE	VALORE %
Prima delle 6:00	9	1,7%
06:00-06:30	11	2,1%
06:30-07:00	26	4,9%
07:00-07:15	36	6,7%
07:15-07:30	33	6,2%
07:30-07:45	42	7,9%
07:45-08:00	65	12,1%
08:00-08:15	61	11,4%
08:15-08:30	41	7,7%
08:30-08:45	34	6,4%
08:45-09:00	36	6,7%
09:00-09:30	43	8,0%
09:30-12:30	43	8,0%
12:30-16:30	19	3,6%
16:30-19:30	25	4,7%
Dopo le 19:30	11	2,1%
TOTALE*	535	100%

176

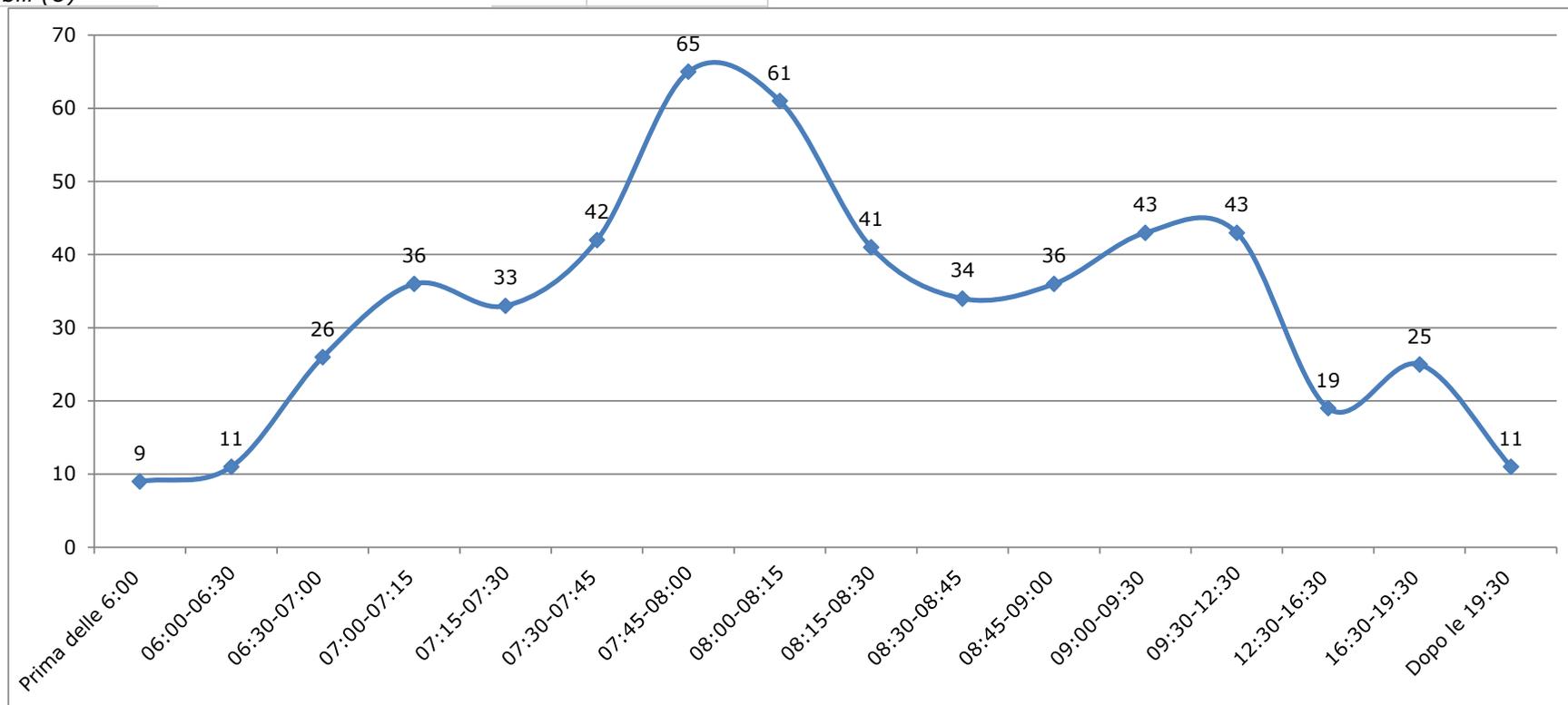
201

209 HdP 730-830

201

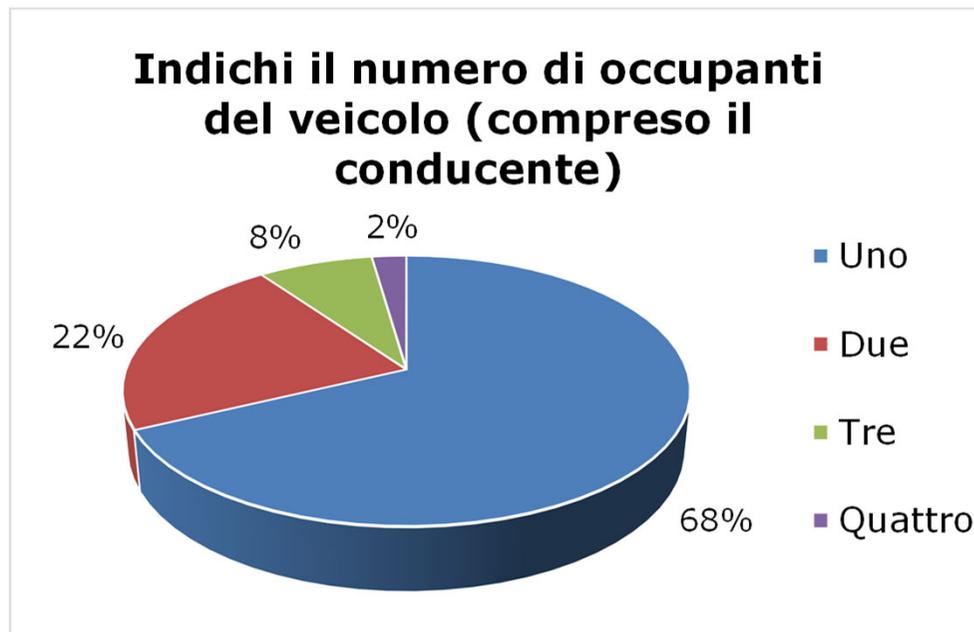
172

*E' escluso chi ha orari variabili (8)



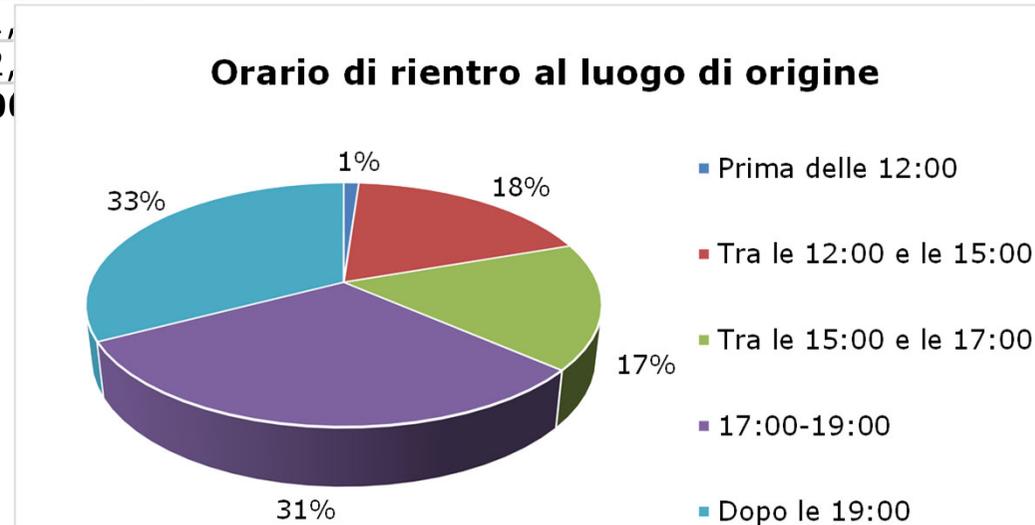
Indichi il numero di occupanti del veicolo (compreso il conducente)	VALORE	VALORE %
Uno	178	68%
Due	58	22%
Tre	20	8%
Quattro	6	2%
TOTALE*	262	100%
COEFFICIENTE DI OCCUPAZIONE AUTO = 0.46		

* Il totale è la somma di chi utilizza l'auto propria (251), l'auto accompagnata (9) e il car pooling (2).



Orario di rientro al luogo di origine	VALORE	VALORE %
Prima delle 12:00	6	1,1%
Tra le 12:00 e le 15:00	99	18,6%
Tra le 15:00 e le 17:00	89	16,7%
17:00-19:00	165	31,
Dopo le 19:00	174	32,
TOTALE*	533	100

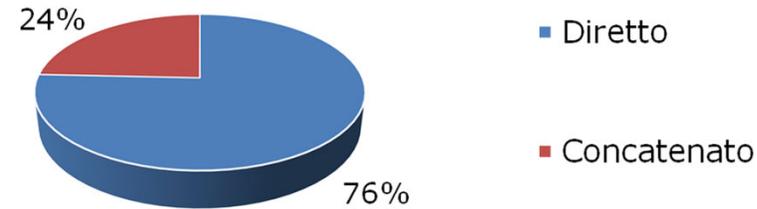
*Sono esclusi i non risponde (10)



Il suo spostamento era di tipo:	VALORE	VALORE %
Diretto	212	76%
Concatenato	68	24%
TOTALE*	280	100%

*Risponde chi utilizza l'auto propria (251) e il motociclo/ciclomotore (29)

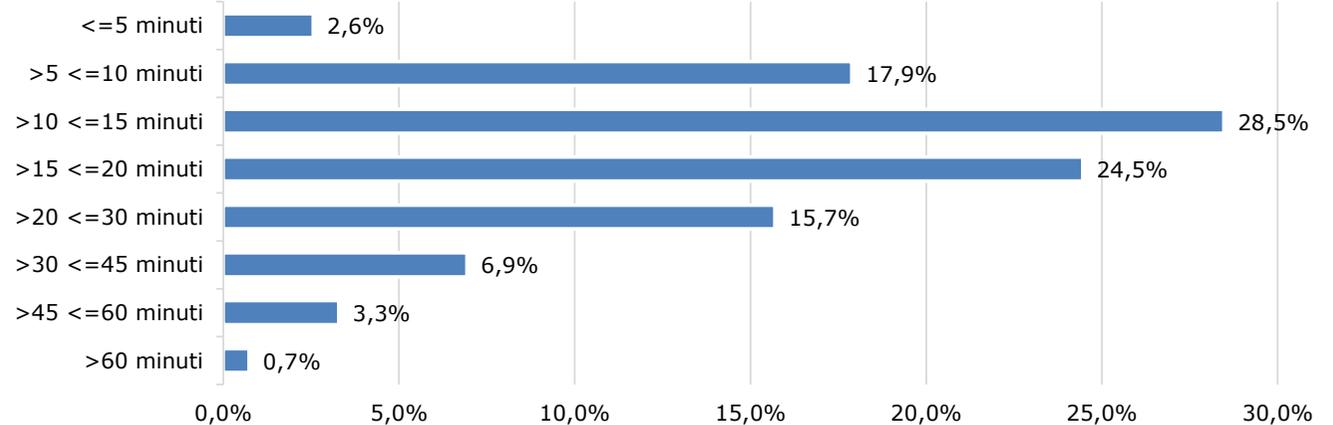
Il suo spostamento era di tipo:



Tempo (minuti) del viaggio in auto	VALORE	VALORE %
<=5 minuti	7	2,6%
>5 <=10 minuti	49	17,9%
>10 <=15 minuti	78	28,5%
>15 <=20 minuti	67	24,5%
>20 <=30 minuti	43	15,7%
>30 <=45 minuti	19	6,9%
>45 <=60 minuti	9	3,3%
>60 minuti	2	0,7%
TOTALE*	274	100%

*Risponde chi utilizza l'auto (PROPRIA = 251; ACCOMPAGNATO = 9, POOLING = 2) e il motociclo/ciclomotore (29). Non sono stati considerati i non risponde (17)

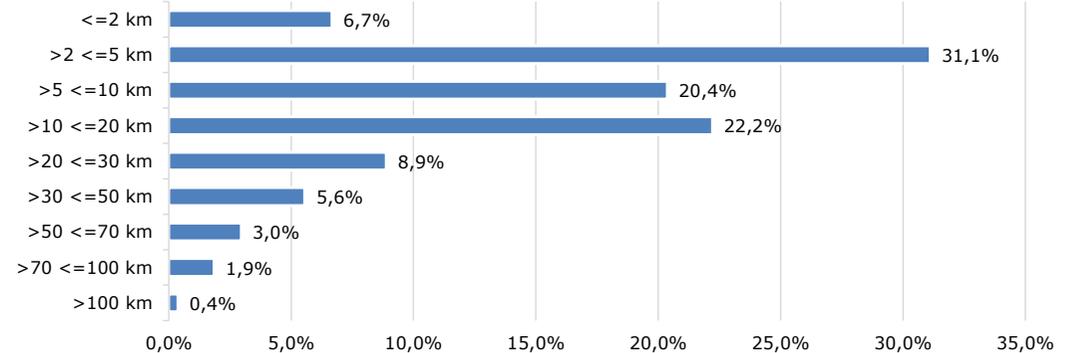
Tempo (minuti) del viaggio in auto

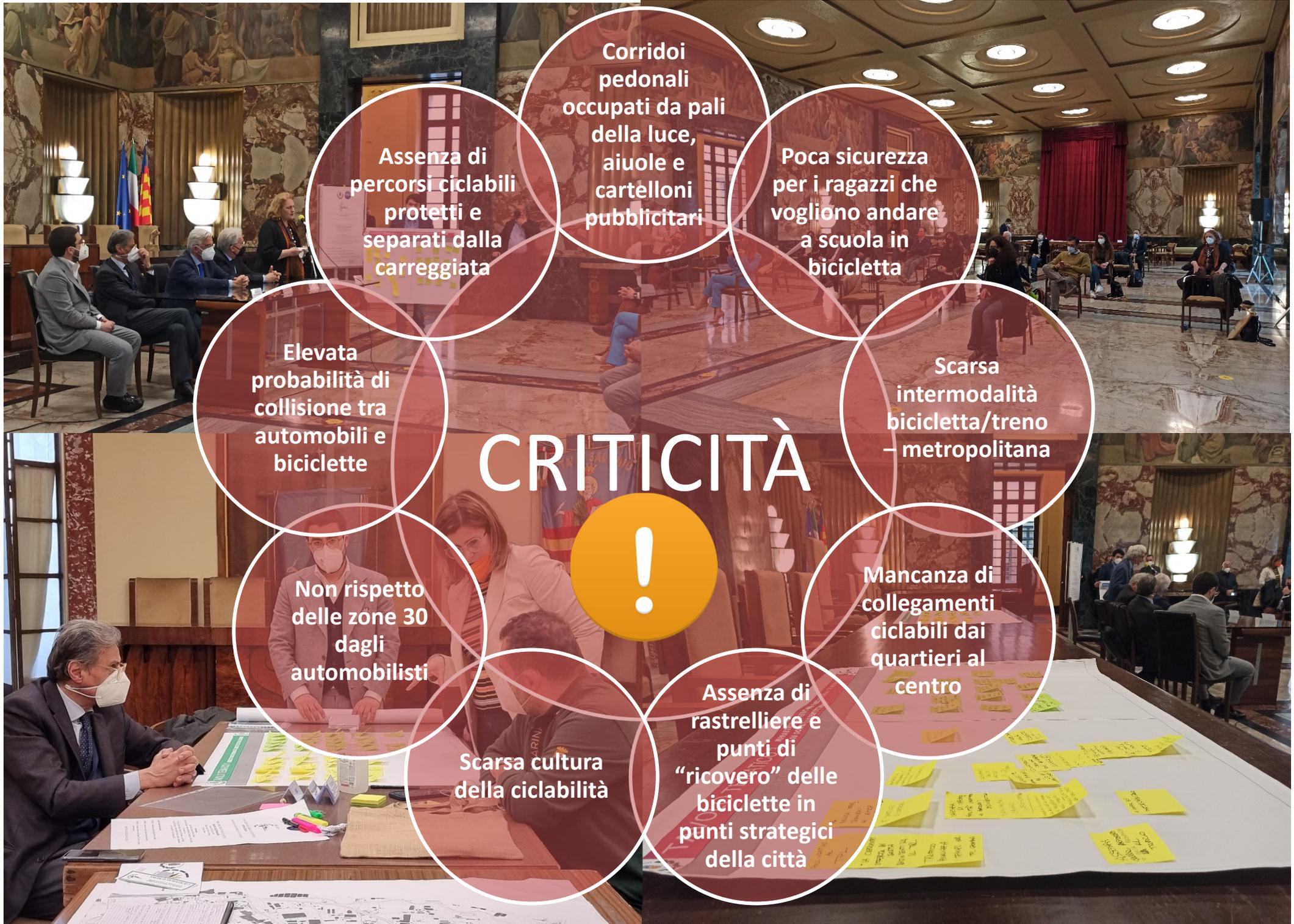


Lunghezza (km) del viaggio in auto	VALORE	VALORE %
<=2 km	18	6,7%
>2 <=5 km	84	31,1%
>5 <=10 km	55	20,4%
>10 <=20 km	60	22,2%
>20 <=30 km	24	8,9%
>30 <=50 km	15	5,6%
>50 <=70 km	8	3,0%
>70 <=100 km	5	1,9%
>100 km	1	0,4%
TOTALE*	270	100%

*Risponde chi utilizza l'auto (PROPRIA = 251; ACCOMPAGNATO = 9, POOLING = 2) e il motociclo/ciclomotore (29). Non sono stati considerati i non risponde (21)

Lunghezza (km) del viaggio in auto





CRITICITÀ



Assenza di percorsi ciclabili protetti e separati dalla carreggiata

Corridoi pedonali occupati da pali della luce, aiuole e cartelloni pubblicitari

Poca sicurezza per i ragazzi che vogliono andare a scuola in bicicletta

Elevata probabilità di collisione tra automobili e biciclette

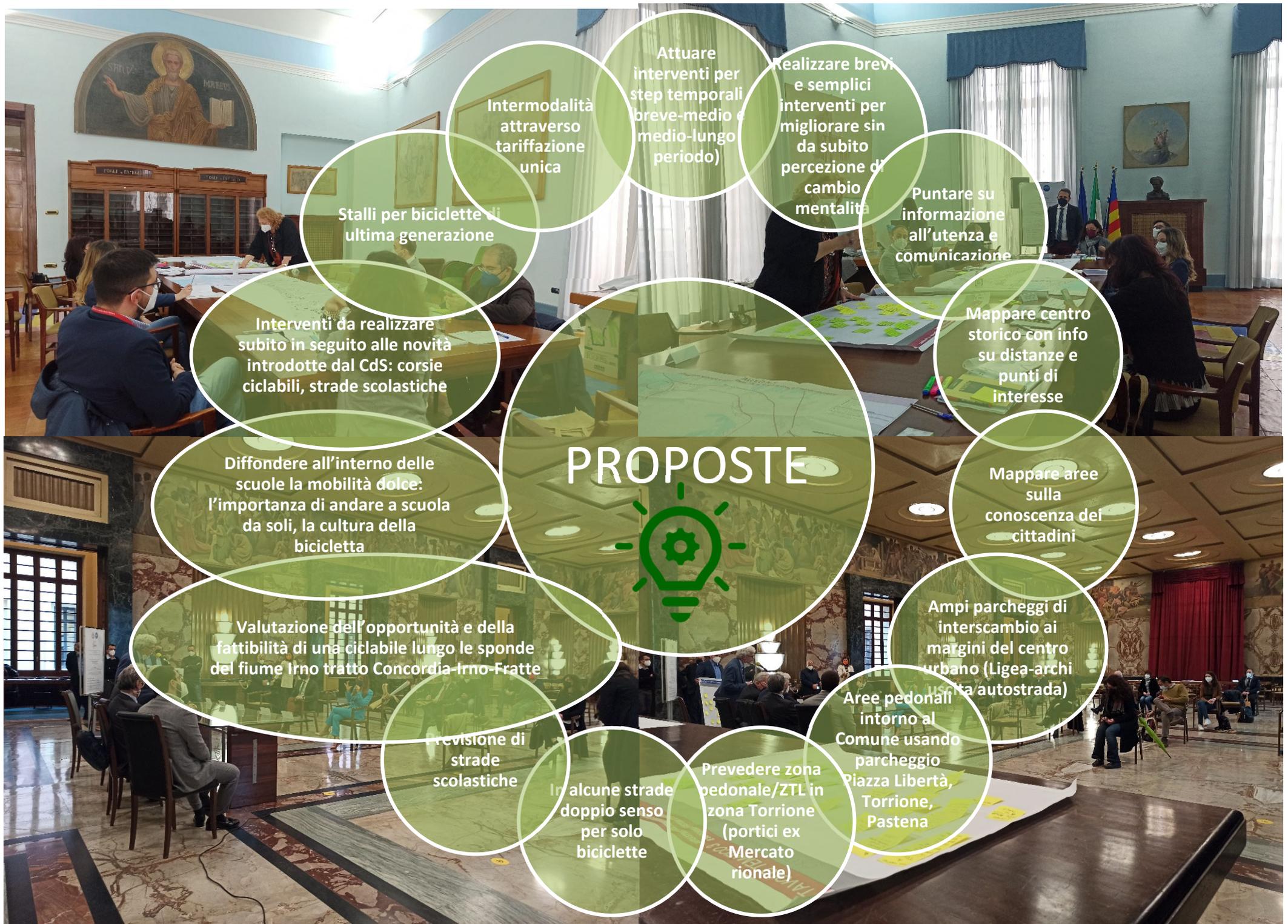
Scarsa intermodalità bicicletta/treno – metropolitana

Non rispetto delle zone 30 dagli automobilisti

Mancanza di collegamenti ciclabili dai quartieri al centro

Scarsa cultura della ciclabilità

Assenza di rastrelliere e punti di "ricovero" delle biciclette in punti strategici della città



PROPOSTE



Intermodalità attraverso tariffazione unica

Attuare interventi per step temporali (breve-medio e medio-lungo periodo)

Realizzare brevi e semplici interventi per migliorare sin da subito percezione di cambio mentalità

Puntare su informazione all'utenza e comunicazione

Stalli per biciclette di ultima generazione

Interventi da realizzare subito in seguito alle novità introdotte dal CdS: corsie ciclabili, strade scolastiche

Mappare centro storico con info su distanze e punti di interesse

Diffondere all'interno delle scuole la mobilità dolce: l'importanza di andare a scuola da soli, la cultura della bicicletta

Mappare aree sulla conoscenza dei cittadini

Valutazione dell'opportunità e della fattibilità di una ciclabile lungo le sponde del fiume Irno tratto Concordia-Irno-Fratte

Ampi parcheggi di interscambio ai margini del centro urbano (Ligea-archi (uscita autostrada))

Revisione di strade scolastiche

In alcune strade doppio senso per solo biciclette

Prevedere zona pedonale/ZTL in zona Torrione (portici ex Mercato rionale)

Arete pedonali intorno al Comune usando parcheggio Piazza Libertà, Torrione, Pastena



CRITICITÀ



Troppi parcheggi in centro città che sono attrattori di traffico

Scarsa presenza di infrastrutture

Scarsa offerta della sosta rispetto alla domanda

Elevato disordine relativo alla sosta in divieto sulla S.S. (Mercatello-Terrione-via Roma).

Svincoli tangenziali pochi e stretti.

Forte presenza di auto in doppia fila

Assenza di un'analisi dei flussi turistici

Assenza di limitazioni e regolamentazione sosta e circolazione nei pressi dei plessi scolastici.

Criticità accessibilità relativa alla zona del porto fino a che porta ovest non sarà completata.

Elevata pericolosità riscontrata negli svincoli della tangenziale localizzati nella parte centrale della città

Parcheggi in struttura poco utilizzati. Forte domanda della sosta su strada anche se più costosa



Nuova organizzazione del carico scarico merci in centro città con creazione di un hub poco al di fuori del centro e consegne organizzate

Cerniere di mobilità in luoghi strategici della città e ultimo spostamento con il trasporto pubblico per chi viene da fuori

Favorire l'intermodalità e utilizzo integrato tra mezzo privato e mezzo pubblico

Revisione dell'organizzazione della sosta nella zona del centro città con un'attenzione particolare alle esigenze dei residenti

Tariffazione piramidale per la sosta: più mi avvicino più pago, più mi allontano meno pago

PROPOSTE



Validi progetti di sistemi ettometrici (ascensori inclinati o scale mobili) nella zona del Carmine

Diffusione tra le scuole di politiche di sostenibilità e un maggiore sensibilizzazione per un cambiamento di mentalità.

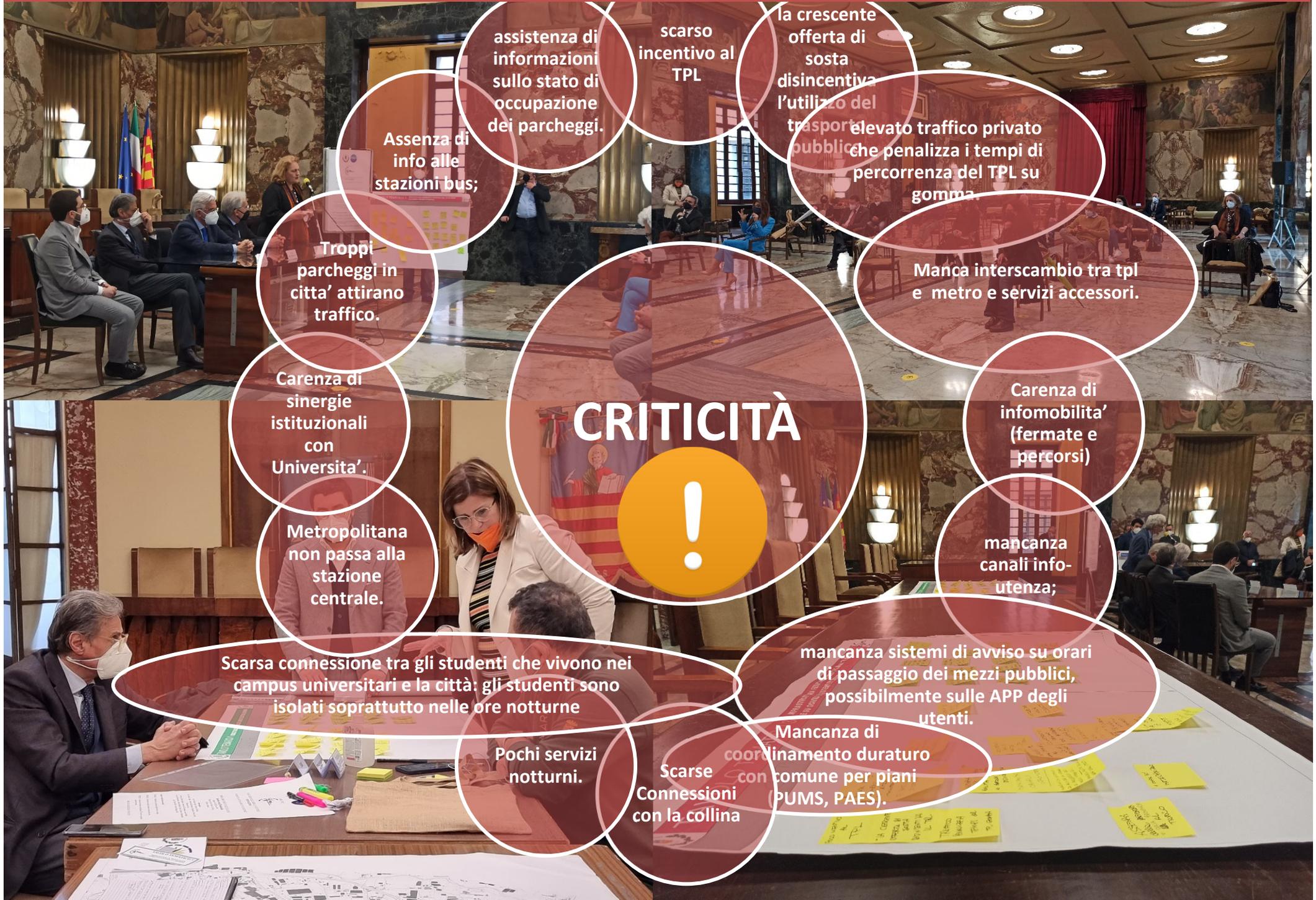
Creare valide alternative all'utilizzo dell'auto privata

Porta est separazione flussi tra traffico leggero e pesante

Nuova area di sosta a supporto del progetto della porta ovest.



I RISULTATI DEI LABORATORI PARTECIPATI – TAVOLO 3 INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E METROPOLITANA, TPL SU FERRO E SU GOMMA, SISTEMI ETTOMETRICI



CRITICITÀ



assistenza di informazioni sullo stato di occupazione dei parcheggi.

scarso incentivo al TPL

la crescente offerta di sosta disincentiva l'utilizzo del trasporto pubblico

elevato traffico privato che penalizza i tempi di percorrenza del TPL su gomma.

Assenza di info alle stazioni bus;

Troppi parcheggi in città' attirano traffico.

Manca interscambio tra tpl e metro e servizi accessori.

Carenza di sinergie istituzionali con Università'.

Carenza di infomobilità' (fermate e percorsi)

Metropolitana non passa alla stazione centrale.

manca canali info-utenza;

Scarsa connessione tra gli studenti che vivono nei campus universitari e la città: gli studenti sono isolati soprattutto nelle ore notturne

manca sistemi di avviso su orari di passaggio dei mezzi pubblici, possibilmente sulle APP degli utenti.

Pochi servizi notturni.

Scarso coordinamento duraturo con comune per piani (PUMS, PAES).
Connessioni con la collina

Manca di coordinamento duraturo con comune per piani (PUMS, PAES).

Università sede anche di impianti sportivi che possono rappresentare poli attrattori

Presenza di navette, il sabato e nei giorni festivi, per l'Università

Con la futura gara TPL, si potrà aspirare ad un'integrazione di servizi.

OPPORTUNITÀ



RFI può concedere aree per scambio.

A breve ci sarà il servizio a chiamata notturno per il TPL

Possibilità di candidare Salerno a progetti regionali ed europei sulla mobilità sostenibile.



PROPOSTE



Creare spazi regolamentati per la sosta libera spazi corsia carrabile.

Aumentare frequenza metropolitana.

Incrementare i bus elettrici.

Necessità di incrementare la frequenza degli autobus

Incremento km di TPL (attualmente inferiori ad altre realtà).

Ridisegno della rete di TPL.

Convenzioni e tariffe agevolate con le società di gestione taxi per categorie fragili e anziani.

Ci vuole comunicazione ("la movida in bus è cool").

Valorizzare la linea bus serale con mercato san Severino;

Informatizzare punti esistenti del trasporto pubblico; informatizzare parcheggi esistenti; informatizzare colonnine bike

Efficienza e puntualità del servizio di trasporto su ferro metropolitano (da potenziare con navette verso e dalle frazioni collinari).

Proporre servizio pubblico sulla costa per valorizzare il HUB (Z.I. - P. Libertà)

Coordinare proposte infomobilità' Quibus Campania STA attrezzando

Accelerare la realizzazione di tracciamento bus sottopasso per collegare stazione e terminal.

Accelerare i tempi della metropolitana con la realizzazione di un prolungamento

CONSIDERAZIONI GENERALI SU DOMANDA DI MOBILITÀ E LIVELLI DI ACCESSIBILITÀ

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- In ambito urbano, la modalità di spostamento pedonale rappresenta una quota significativa della mobilità sistemica
- Ricambio dei veicoli circolanti in linea con gli sviluppi a livello nazionale (veicoli delle più recenti classi "Euro", a basse emissioni ed elettrici)

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Permane l'elevata propensione all'uso dell'auto anche per spostamenti al di sotto dei 5 km con sviluppo nelle aree orograficamente favorevoli ad altre modalità di trasporto (lungomare e viabilità di connessione).
- Utilizzo del TPL urbano ed extraurbano si attestano su valori comparabili tra il 2018 e il 2019 (rilevazioni condotte dalla società di trasporto in un giorno feriale tipo), l'emergenza sanitaria, come nel resto del territorio nazionale ha penalizzato l'utilizzo dei servizi
- La rete assegnata, anche nelle fasce orarie di morbida è in "sofferenza" (alto il grado di saturazione)

RETE VIARIA E "ZONE PROTETTE" DALLA CIRCOLAZIONE VEICOLARE

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Il territorio è dotato di un sistema infrastrutturale stradale sufficientemente gerarchizzato, costituito da una rete di scorrimento interna (tangenziale) e di un importante arco di scorrimento esterno (sistema autostradale).
- Area portuale con numerose attività legate al trasporto merci e passeggeri con presenza di servizi annessi
- Indirizzamento dei flussi di traffico per ottimizzazione degli accessi in città da Nord con tecnologie ITS, nello specifico pannelli a messaggio variabile coordinati con sistemi di rilievo di traffico
- Il completamento del Progetto "Salerno Porta Ovest" si propone di risolvere le criticità legate gli ingressi/uscite dal Porto di Salerno con itinerari che evitino interferenze con la rete stradale urbana
- Negli anni l'eliminazione di numerose intersezioni semaforizzate e la loro sostituzione con rotonde ha favorito una maggiore sicurezza per i veicoli privati.
- Una parte dell'area urbana è regolamentata attraverso Aree Pedonali e Zone a Traffico Limitato. Questa condizione favorisce l'innalzamento della qualità urbana e la sicurezza della mobilità attiva.

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Criticità nelle interconnessioni tra la rete viaria di gerarchia superiore e la rete viaria urbana, principalmente a nord e a est. A nord, in particolar modo a Fratte, gli utenti in ingresso/uscita dalla tangenziale e dal sistema autostradale, si riversano su Via Irno.
- La fluidità di molti archi della rete di Salerno e' pesantemente condizionata dalla presenza di auto in sosta lungo la carreggiata, in alcuni casi anche in doppia fila
- Scarso utilizzo della tangenziale come viabilità di distribuzione
- Nonostante vi siano percorsi ben delineati per i mezzi pesanti in ingresso e transito a Salerno in direzione del Porto, alcune viabilità sono inevitabilmente percorse da mezzi pesanti, quali Via A. Gatto e Via Benedetto Croce. Questo, oltre a causare problemi di degrado delle viabilità percorse, provoca criticità per gli utenti della mobilità privata, specialmente per quelli in ingresso a Salerno dai comuni della costiera
- I sistemi di accesso (varchi in ingresso/uscita) alle ZTL e CVE cittadini necessitano di un Up-grade tecnologico

TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Servizi TPL con copertura dell'intera area comunale (città compatta, zona industriale e collina)
- Via Vinciprova, con il terminal bus extraurbano e l'attestamento/passaggio di oltre 10 linee dei servizi urbani e suburbani, rappresenta un importante punto di interscambio; a circa 400 metri la Stazione di Salerno.
- Nell'area compresa tra Via Vinciprova (terminal), Lungomare Trieste e Via Dalmazia sono numerose le fermate del TPL urbano con possibilità di interscambio tra linee.

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Presenza di percorsi delle linee urbane in sovrapposizione lungo la direttrice costiera e in direzione di Fratte.
- Mancanza di una chiara gerarchizzazione della rete urbana
- Ridotta estensione di percorsi protetti per agevolare la marcia dei mezzi pubblici in ambito urbano.
- Mancanza di tariffe integrate con altre modalità di trasporto
- Mancanza di sistemi di info-utenza (in passato presenti in città) coordinate con dispositivi a bordo per il conteggio dei passeggeri e per il tracciamento dei percorsi in tempo reale
- Insufficiente intermodalità con altri modi di trasporto

TRASPORTO PUBBLICO IN SEDE FISSA

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- Stazione ferroviaria molto centrale
- Nodo ferroviario strategico per l'alta velocità con presenza dei 2 operatori: Trenitalia ed Italo
- Presso la stazione di Salerno convergono 4 linee ferroviarie che forniscono servizi di connessione a livello locale e nazionale.
- Presenza della linea metropolitana in affiancamento alla linea ferroviaria tirrenica con sviluppo tra Salerno FS e Stadio Arechi. Le fermate sono poste a circa 1-2 km l'una dall'altra.
- Il Prolungamento (in progetto) della linea metropolitana in direzione dell'aeroporto consentirà due ulteriori punti di scambio tra il servizio metropolitano e ferroviario: Pontecagnano Faiano e Pontecagnano Aeroporto. Inoltre, lungo la nuova infrastruttura è prevista una fermata in corrispondenza dell'ospedale di previsione

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- L'accesso al sistema ferroviario e metropolitano sconta, specialmente per gli utenti provenienti dalle frazioni collinari, criticità legate al raggiungimento delle stazioni/fermate dovute ai livelli di congestione registrati nelle assegnazioni dei flussi di traffico alla rete viaria.
- L'interscambio tra metropolitana e servizi ferroviari è oggi possibile solo presso la stazione di Salerno.
- Insufficiente intermodalità con la gomma urbana e la mobilità dolce
- Presso la nuova fermata Ospedale, non sarà possibile scambiare con i servizi ferroviari, gli utenti potranno effettuare lo scambio a Pontecagnano o a Salerno.
- Scarsa integrazione tariffaria

MOBILITÀ DOLCE: CORRIDOI CICLABILI E ZONE 30

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

- La città dispone di condizioni climatiche e orografiche, nell'area costiera, che favoriscono l'utilizzo di mobilità alternativa all'auto.
- È attivo un servizio di bike sharing con bici a pedalata assistita
- La città compatta lungo la fascia costiera dispone di una orografia che può facilitare lo sviluppo della mobilità dolce. Sono qui localizzati gli unici tratti di piste ciclabili in sede riservata esistenti a Salerno.
- Oltre il 70% dell'utenza che si muove con mezzo privato, compie uno spostamento nel raggio di 5 km. Una quota di questi spostamenti si stima possa essere dirottata sulla mobilità dolce, a fronte della dotazione di un'organica infrastrutturazione (poste ciclabili, zone 30, attraversamenti ciclopedonali).

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Scarsa propensione alla mobilità dolce
- Frammentazione della rete
- Orografia difficile in una parte significativa della città
- Scarse infrastrutture dedicate agli utenti della mobilità dolce (piedi, bici, micromobilità elettrica).
- Orografia favorevole alla mobilità dolce in una porzione dell'area comunale.
- Necessità di campagne di sensibilizzazione diffuse anche presso le scuole
- Mancanza di un disegno organico zone 30
- Insufficiente intermodalità con gomma urbana e sistemi a guida vincolata

SOSTA E PARCHEGGI

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITA')

- Organizzazione dell'offerta di sosta attraverso una zonizzazione delle aree a pagamento (9 zone).
- Presenza di sistemi di info-utenza, presso gli ingressi delle aree di sosta automatizzate, con indicazione del numero di stalli residui
- Ampia offerta di sosta a pagamento nell'area di generalizzata attrazione (in corso di implementazione con il Parking Cavour, Parcheggio Nuova Piazza Libertà e Trincerone Ovest)
- Ampia offerta di sosta di scambio nell'area dello Stadio/Ospedale

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITA')

- Diffusa presenza di sosta lungo strada che condiziona la fluidita' della circolazione
- Sistema di tariffazione a bordo strada e presso parcheggi in struttura e di superficie (con o senza sbarra) complesso e poco omogeneo
- Assenza di un sistema di instradamento ai parcheggi in struttura tramite segnaletica dinamica.
- Assenza di un sistema "marcato" delle tariffe piramidale per favorire l'utilizzo della mobilità alternativa all'auto privata
- Forte richiamo nell'uso del veicolo privato per muoversi in città, conseguenza dell'ampia offerta di sosta (in struttura e di superficie). Possibilità di sottoscrivere abbonamenti vantaggiosi anche per non residenti
- Nel rilievo dell'offerta e domanda di sosta, e da sopralluoghi condotti a Salerno, nell'area Stadio, nei giorni feriali il parcheggio è scarsamente utilizzato. L'utente preferisce sostare in divieto (probabilmente complice il mancato sanzionamento) piuttosto che parcheggiare il proprio veicolo per 2€/giorno o sottoscrivendo abbonamenti vantaggiosi (abbonamento studenti e abbonati metro a 15 euro/mese).

ACCESSIBILITA' E POLI DI ATTRAZIONE DI INTERESSE COMUNALE E SOVRACOMUNALE (ATTUALI E DI PREVISIONE)

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITA')

- Presenza di un vivace el Porto di Salerno con numerose attività legate sia al trasporto merci che passeggeri con presenza di servizi annessi. Per l'accesso al porto si prevede il completamento del progetto "Salerno Porta Ovest".
- Presenza di numerose Università degli Studi. Il potenziamento della linea ferroviaria per Mercato S. Severino – Avellino e gli interventi di interconnessione tra rete ferroviaria e poli universitari (Fisciano e Baronissi) miglioreranno le connessioni con l'Università.
- Previsione del Nuovo Ospedale tra lo svincolo della tangenziale in Via S. Leonardo e il torrente Fuorni (poco distante l'attuale ospedale universitario)
- Presenza dell'Aeroporto di Salerno - Costa d'Amalfi. Il Prolungamento della linea metropolitana in direzione dell'Aeroporto produrrà un miglioramento nelle connessioni con il secondo aeroporto della Regione e con l'Ospedale di previsione.

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

- Criticità dei percorsi di ingresso/uscita dei mezzi pesanti dal Porto (vedi tema *Rete viaria e regolamentazione*)
- Le principali sedi universitarie sono decentrate (Fisciano e Baronissi) con necessità di potenziamento delle interconnessioni.
- Aeroporto esterno al Comune (Pontecagnano Faiano) con necessità di potenziamento delle interconnessioni
- Assenza di scambio tra servizi ferroviari e linea metropolitana presso l'Ospedale di previsione (vedi tema *Trasporto pubblico in sede fissa*)

CORRIDOI PEDONALI E MICROMOBILITÀ ELETTRICA

PUNTI DI FORZA (OPPORTUNITÀ)

Monopattini/Micromobilità elettrica

- Valida alternativa modale per rendere Salerno più sostenibile

Corridoi pedonali

- Una quota consistente degli spostamenti nella città avviene a piedi (circa 18%)
- Sono presenti in città sistemi per il superamento dei dislivelli a piedi (sistemi elettometrici, ascensori)
- Sono in previsione interventi riguardanti la realizzazione di una "metropolitana pedonale"
- Sono in previsione itinerari strutturati per le connessioni casa-scuola con iniziative "pedibus"

PUNTI DI DEBOLEZZA (CRITICITÀ)

Monopattini/Micromobilità elettrica

- Velocità sostenute: abbassamento della velocità da 25 a 20 km/h
- Scarsa regolamentazione: promuovere corsi sulla sicurezza stradale; aumentare l'utilizzo di una piattaforma unica di monitoraggio
- Poca sicurezza: rendere obbligatorio il casco per tutti, e la pettorina catarinfrangente di notte
- Difficili controlli e identificazioni: rendere i mezzi riconoscibili con targa o patentino

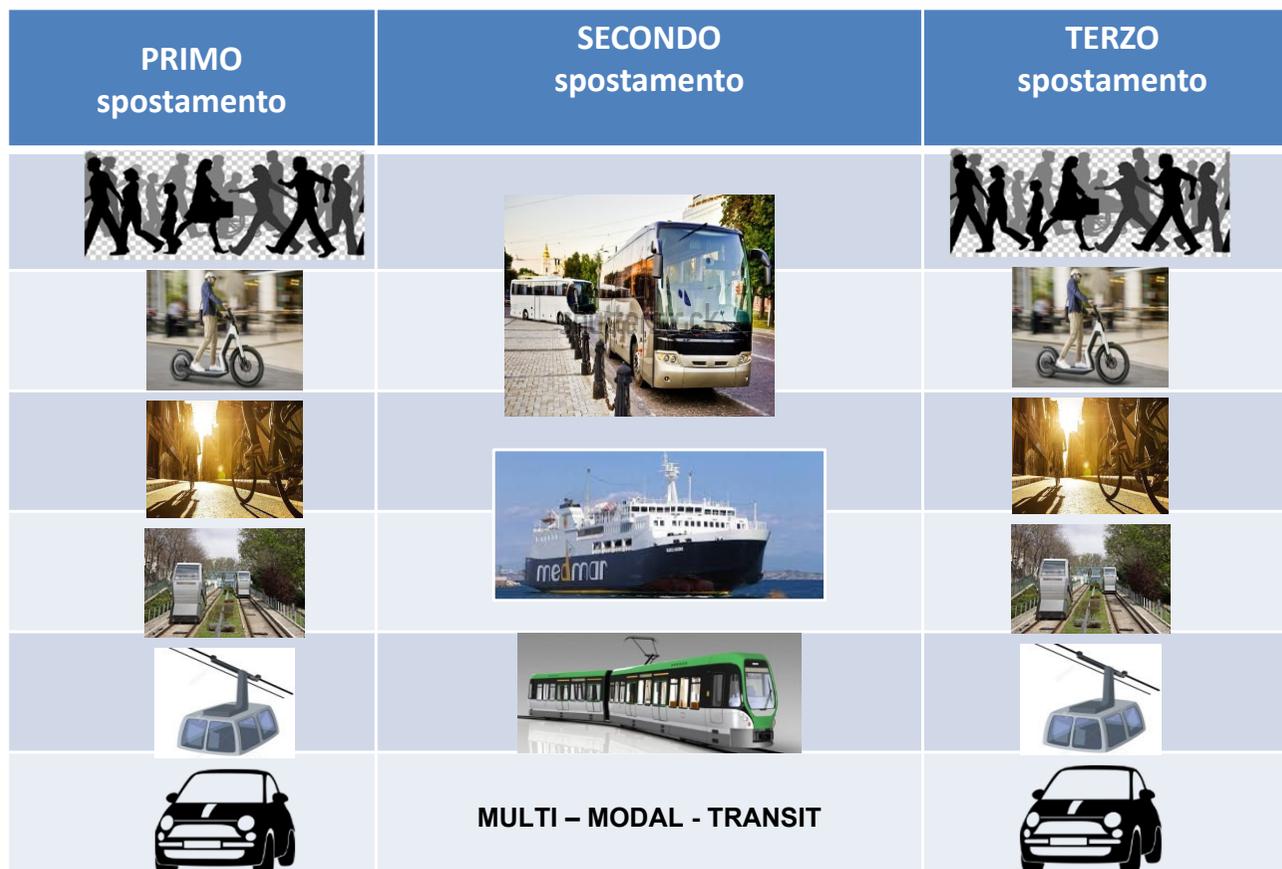
Corridoi pedonali

- Criticità nell'accessibilità e percorribilità degli attraversamenti pedonali

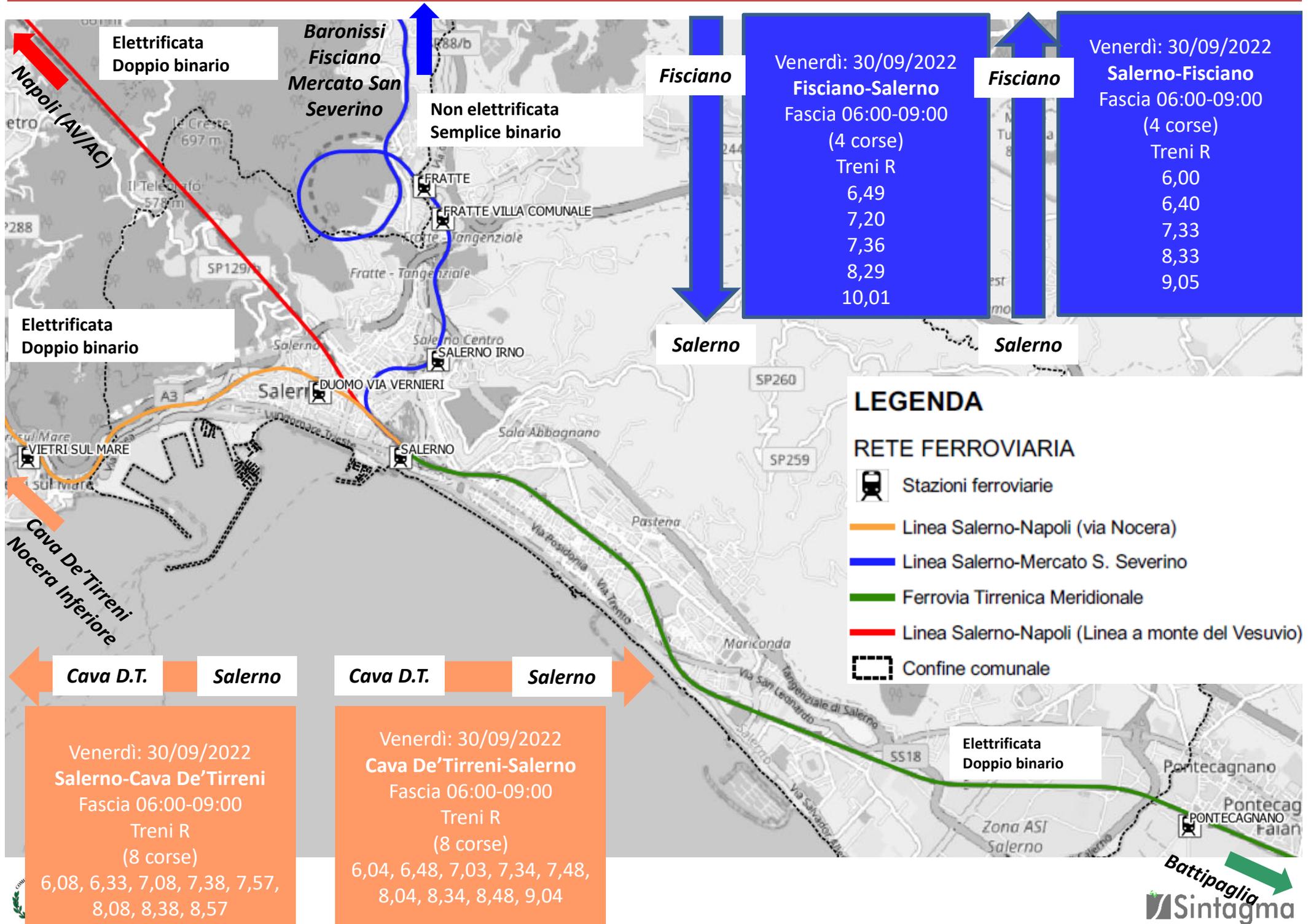
ALBERO DELLE AZIONI DEL PUMS DI SALERNO UN PIANO IN 25 MOSSE



Intermodalità universale e tariffazione integrata: il paradigma Salerno



IL LAYER DEL FERRO – LINEE FERROVIARIE ESISTENTI



LEGENDA

RETE FERROVIARIA

- Stazioni ferroviarie
- Linea Salerno-Napoli (via Nocera)
- Linea Salerno-Mercato S. Severino
- Ferrovia Tirrenica Meridionale
- Linea Salerno-Napoli (Linea a monte del Vesuvio)
- Confine comunale

IL LAYER DEL FERRO – LA LINEA METROPOLITANA SALERNO-ARECHI-PONTECAGNANO AEROPORTO

LINEA METROPOLITANA ESISTENTE E PROLUNGAMENTO



Legenda

LINEA METROPOLITANA

Fermate

- Attuale
- Progetto

Linea

- Attuale
- - - Progetto

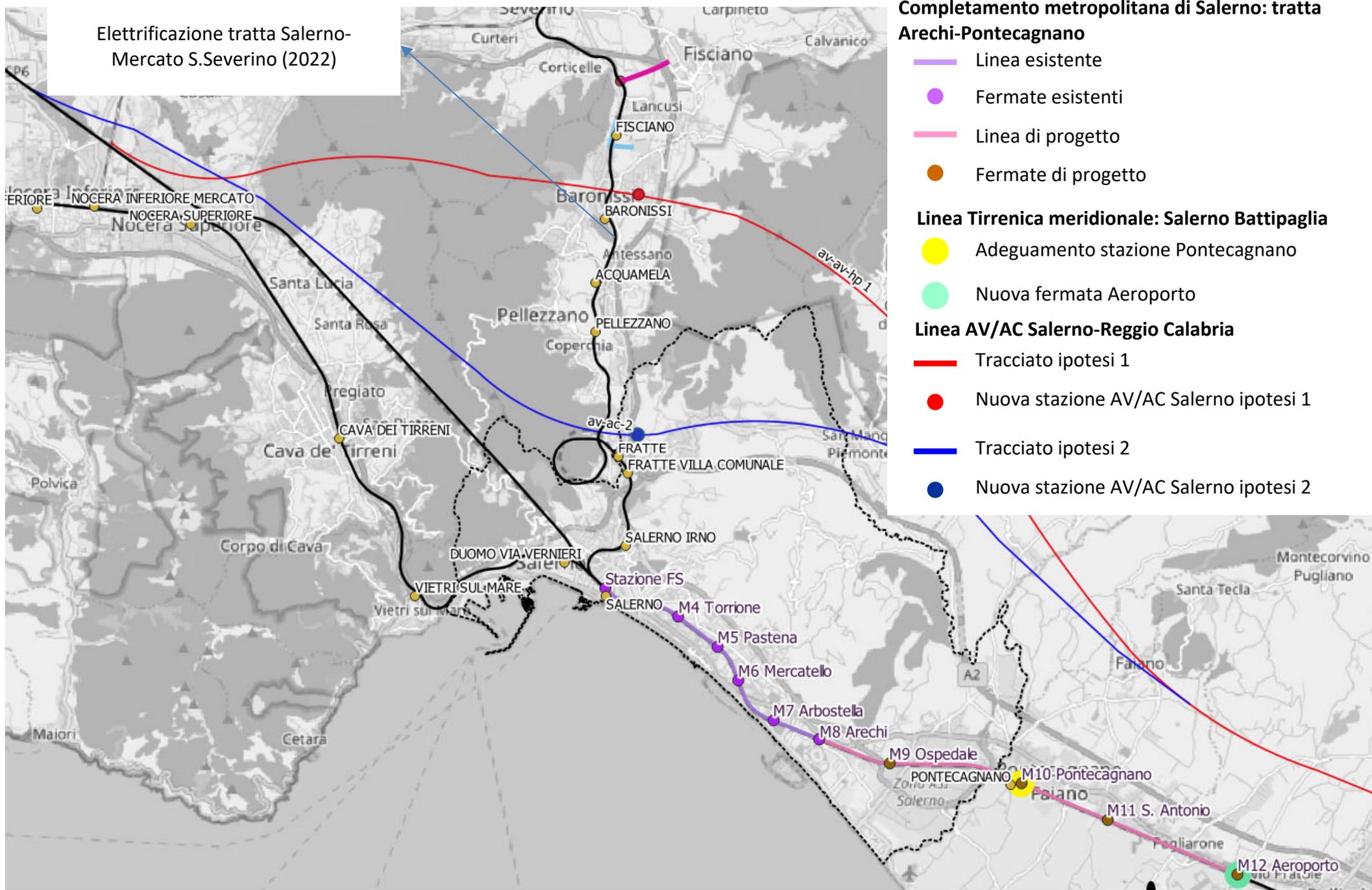
- Confine comunale

PROLUNGAMENTO: 9 KM IN AFFIANCAMENTO
ALLA LINEA RFI SALERNO-BATTIPAGLIA

ORIZZONTE TEMPORALE: MEDIO-LUNGO
PERIODO (2030-2031)

IL SISTEMA DEL FERRO DI AREA VASTA E COMUNALE

Elettrificazione tratta Salerno-Mercato S. Severino (2022)



Completamento metropolitana di Salerno: tratta Arechi-Pontecagnano

- Linea esistente
- Fermate esistenti
- Linea di progetto
- Fermate di progetto

Linea Tirrenica meridionale: Salerno Battipaglia

- Adeguamento stazione Pontecagnano
- Nuova fermata Aeroporto

Linea AV/AC Salerno-Reggio Calabria

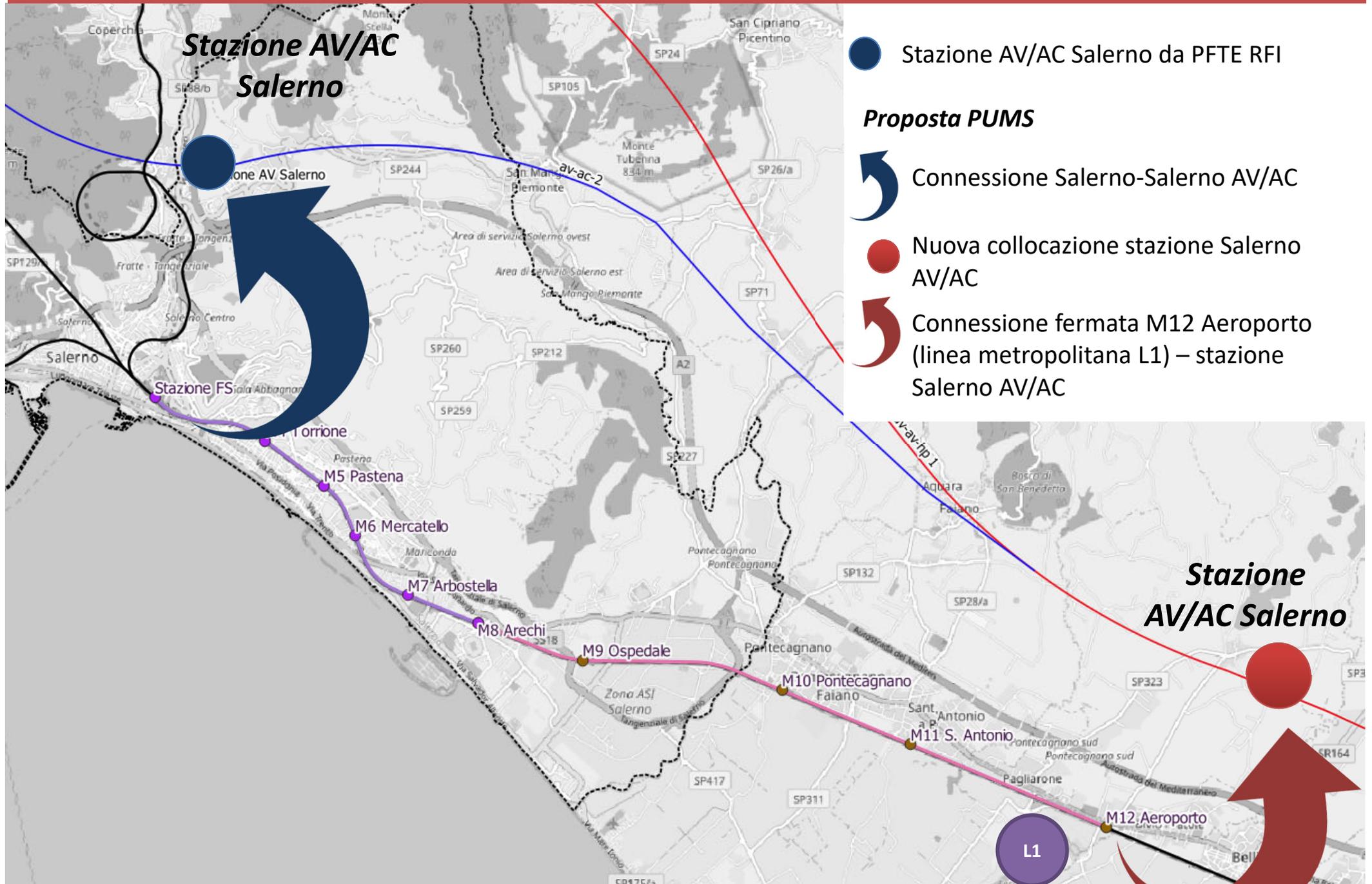
- Tracciato ipotesi 1
- Nuova stazione AV/AC Salerno ipotesi 1
- Tracciato ipotesi 2
- Nuova stazione AV/AC Salerno ipotesi 2

Salerno Costa
d'Amalfi



Sintagma

CONNESSIONI ALLA NUOVA STAZIONE DI SALERNO AV/AC



● Stazione AV/AC Salerno da PFTE RFI

Proposta PUMS

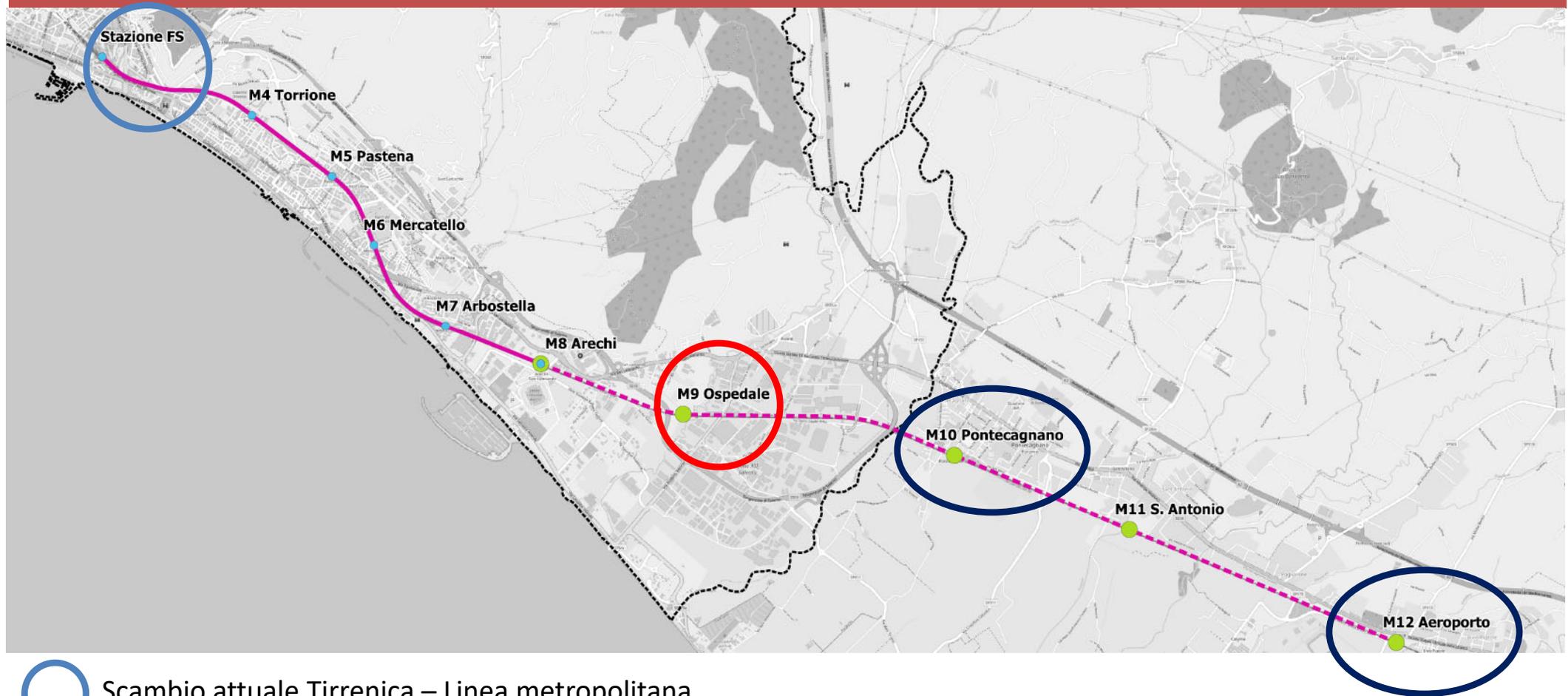
↪ Connessione Salerno-Salerno AV/AC

● Nuova collocazione stazione Salerno AV/AC

↪ Connessione fermata M12 Aeroporto (linea metropolitana L1) – stazione Salerno AV/AC

Stazione AV/AC Salerno

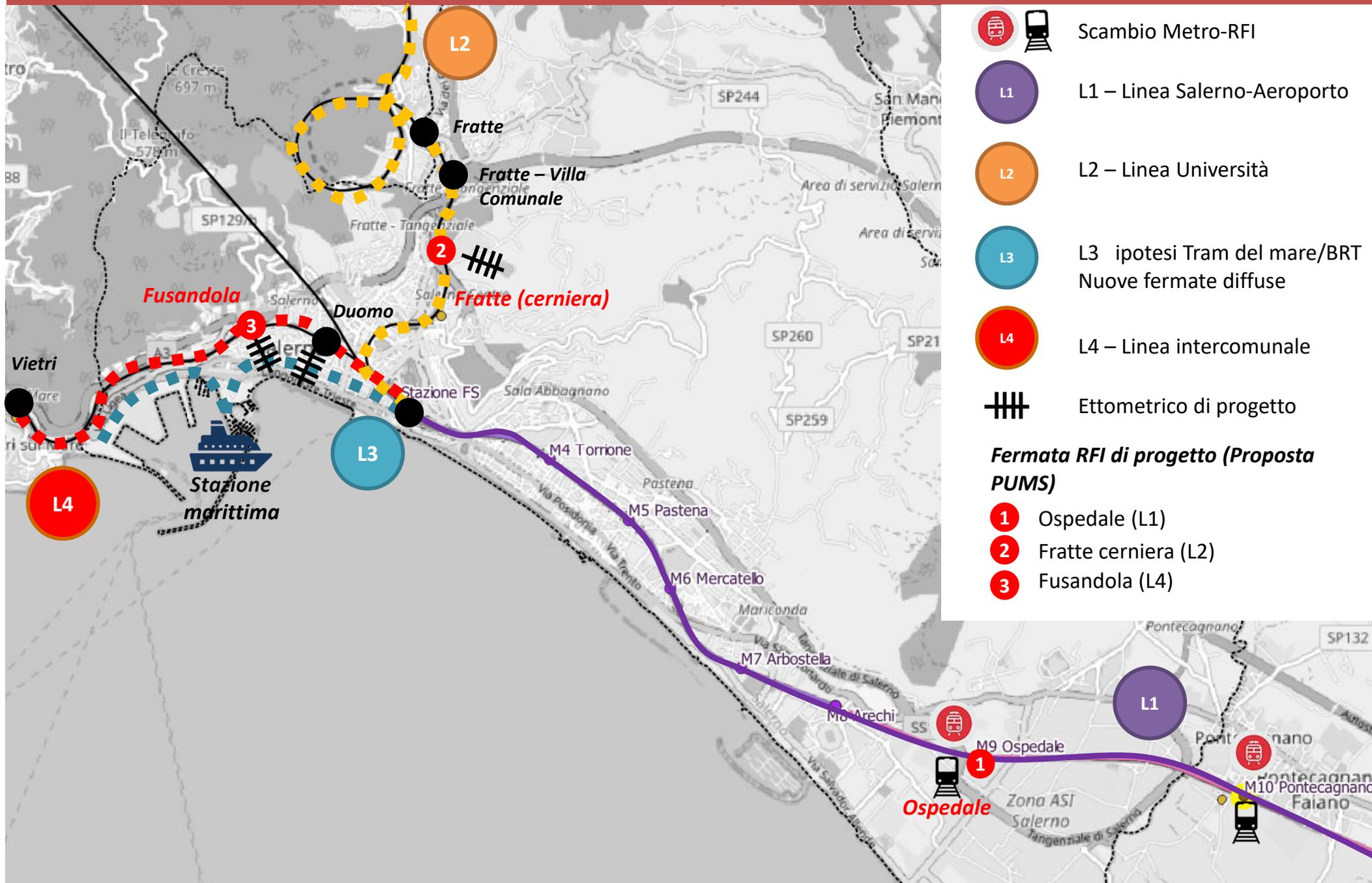
SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO



-  Scambio attuale Tirrenica – Linea metropolitana
-  Scambio di progetto Tirrenica – Linea metropolitana, da progetto del prolungamento della metropolitana Arechi-Pontecagnano Aeroporto
-  PROPOSTA PUMS: nuovo scambio tra Tirrenica e Linea metropolitana (proposta di nuova fermata RFI sulla linea Tirrenica Salerno-Battipaglia)

In prospettiva, con la realizzazione della nuova linea AV/AC occorre agevolare lo scambio tra i servizi regionali sulla linea Tirrenica Salerno-Battipaglia e il servizio metropolitano

IL NUOVO SISTEMA SU FERRO E IN SEDE PROTETTA, NUOVE FERMATE, IL SISTEMA METROPOLITANO DI AREA VASTA, SISTEMI ETTOMETRICI

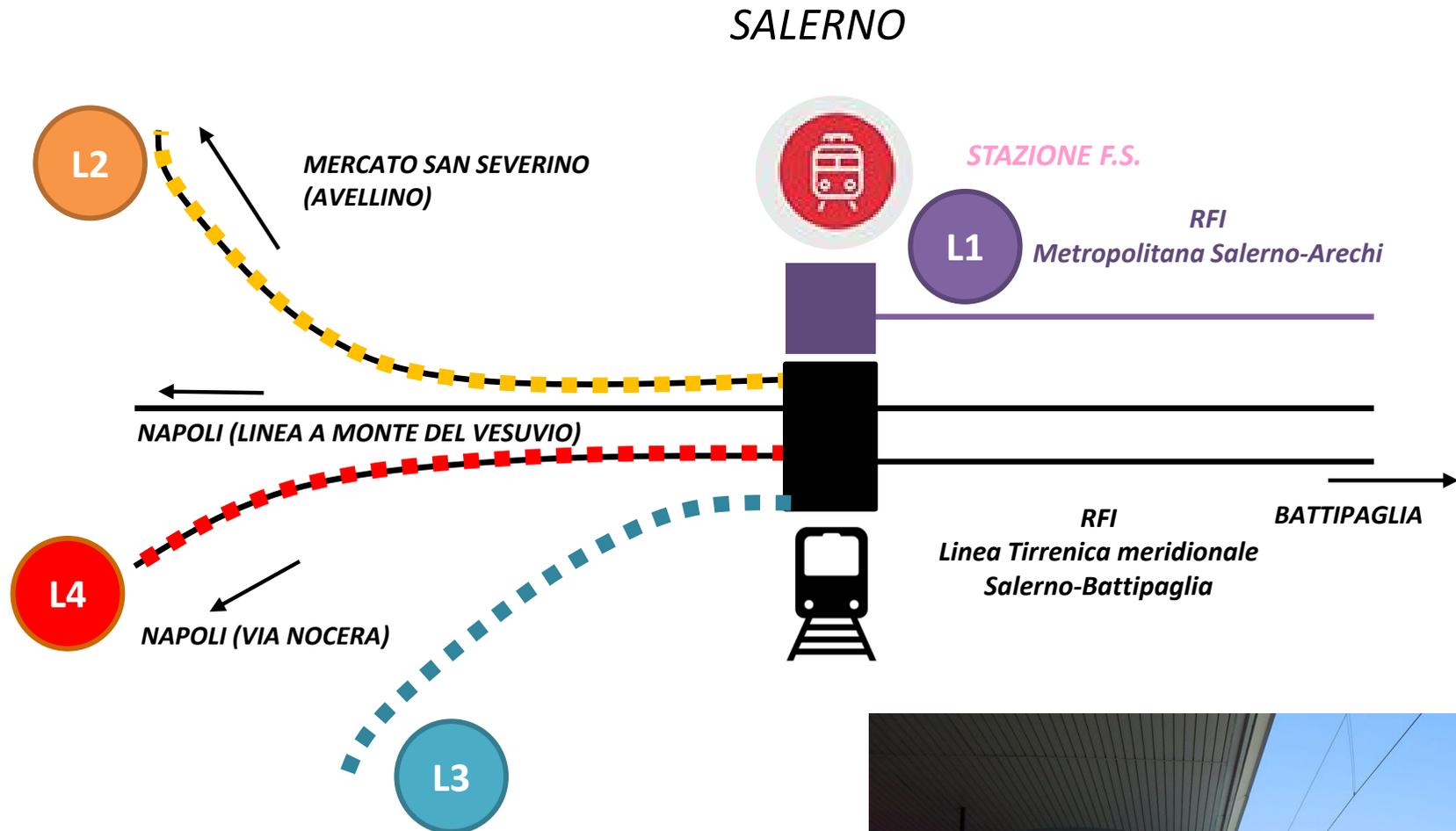


-  Scambio Metro-RFI
-  L1 – Linea Salerno-Aeroporto
-  L2 – Linea Università
-  L3 ipotesi Tram del mare/BRT Nuove fermate diffuse
-  L4 – Linea intercomunale
-  Ettometrico di progetto

Fermata RFI di progetto (Proposta PUMS)

-  1 Ospedale (L1)
-  2 Fratte cerniera (L2)
-  3 Fusandola (L4)

SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO SALERNO



LA METRO PARTE E ARRIVA AL
BINARIO 7 SUD DI SALERNO

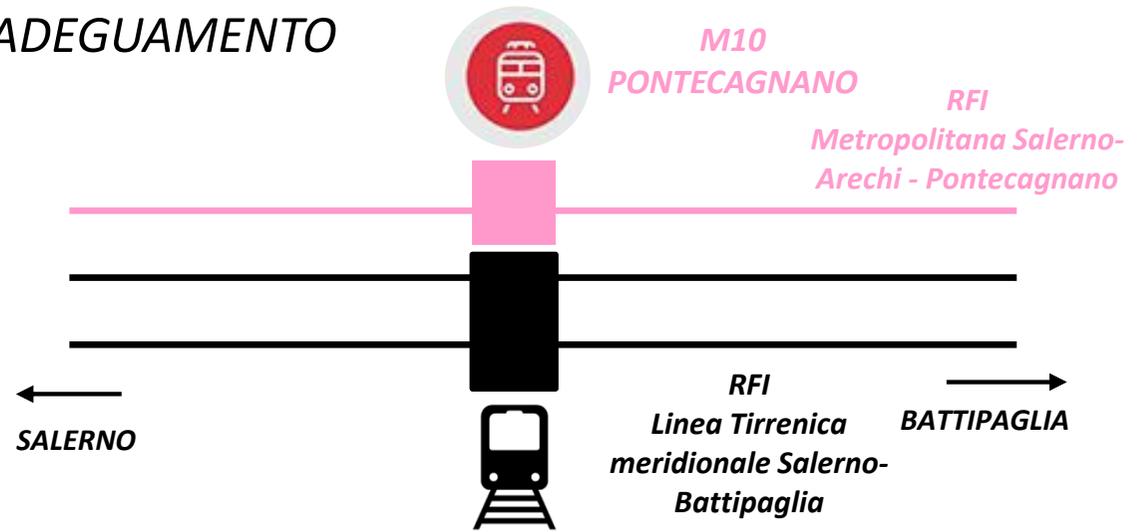


SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO PONTECAGNANO ADEGUAMENTO (LOTTO 1.0 OPERA ANTICIPATA) DA PROGETTO PROLUNGAMENTO METROPOLITANA

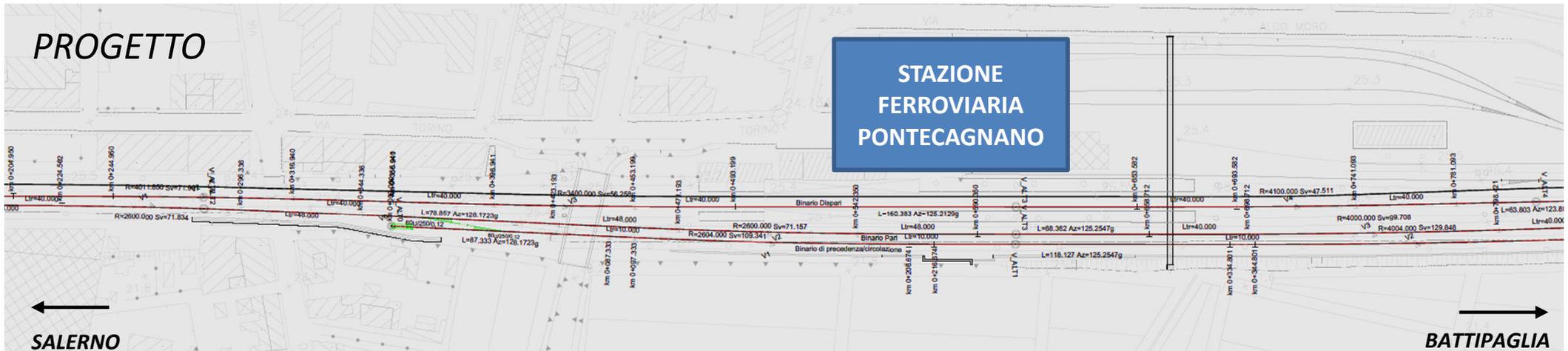
STATO ATTUALE



PONTECAGNANO - ADEGUAMENTO



PROGETTO

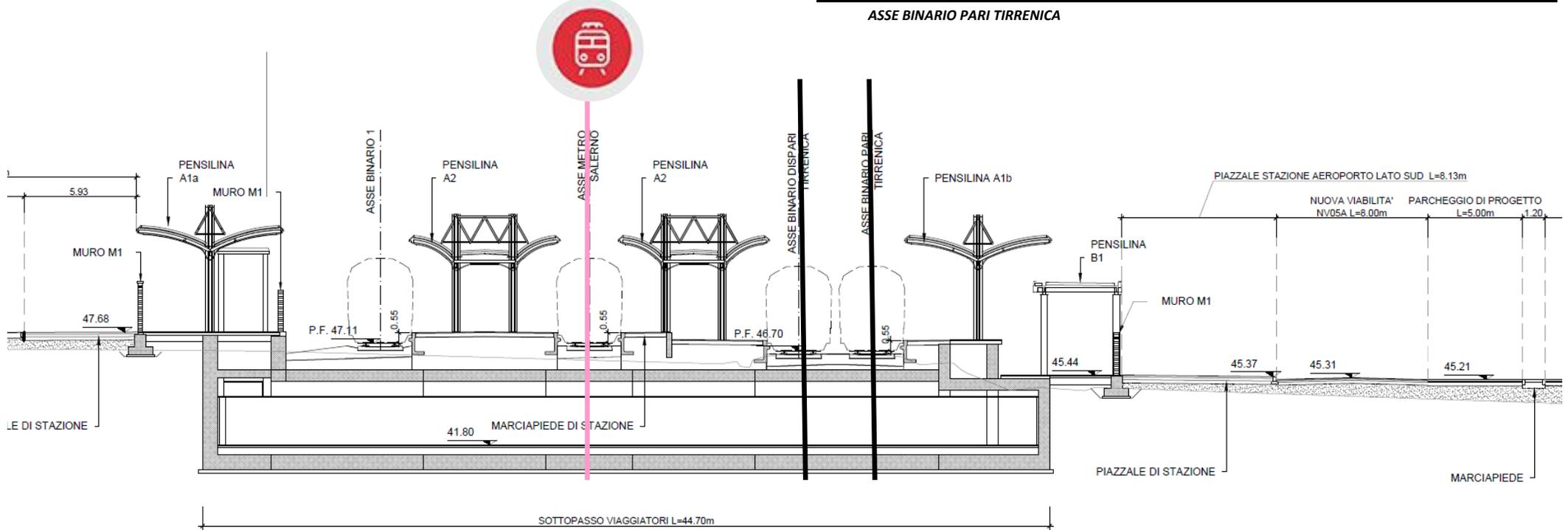
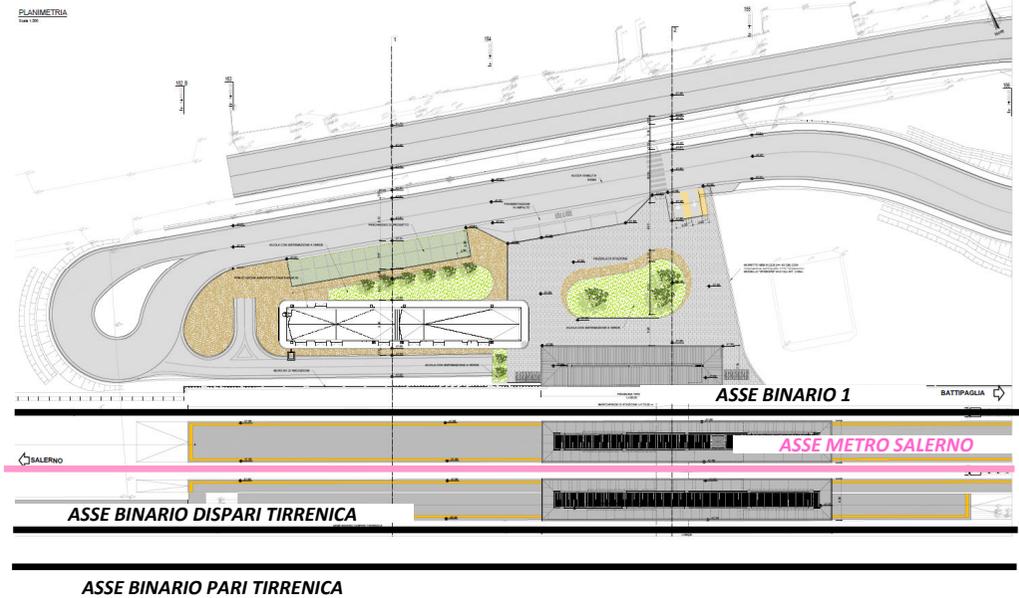
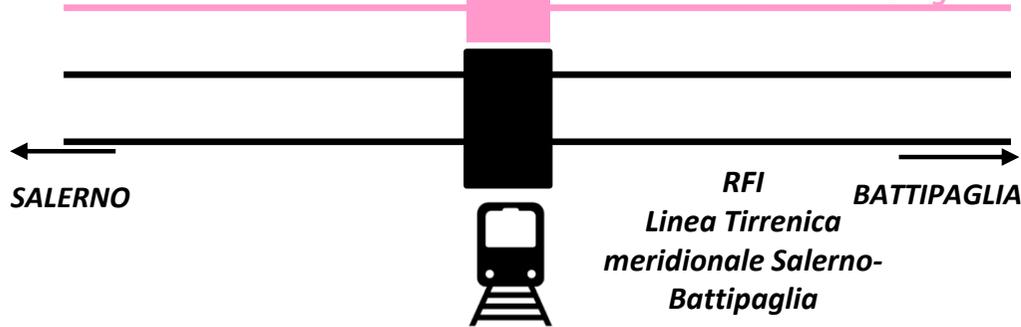


SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO PONTECAGNANO AEROPORTO COSTA D'AMALFI DA PROGETTO PROLUNGAMENTO METROPOLITANA

PONTECAGNANO
AEROPORTO

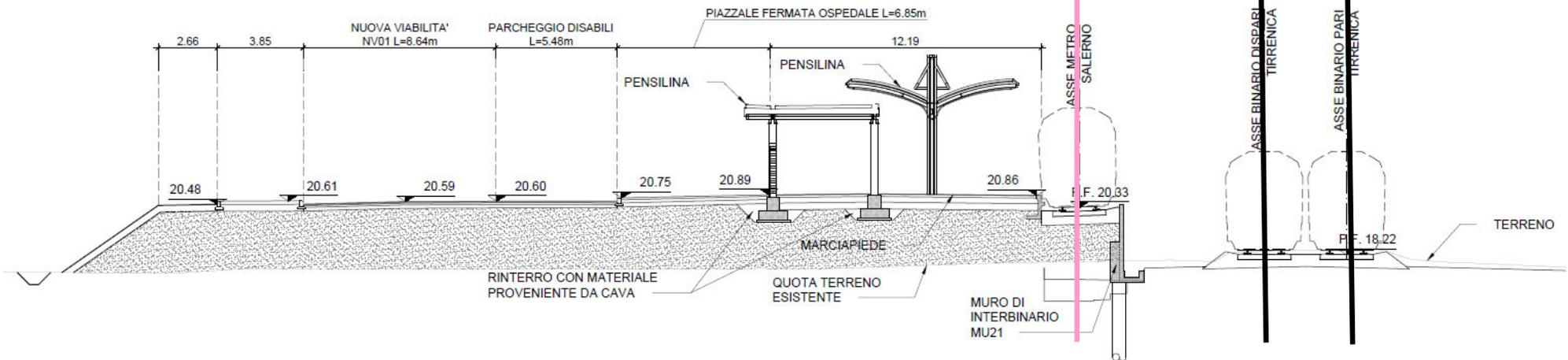
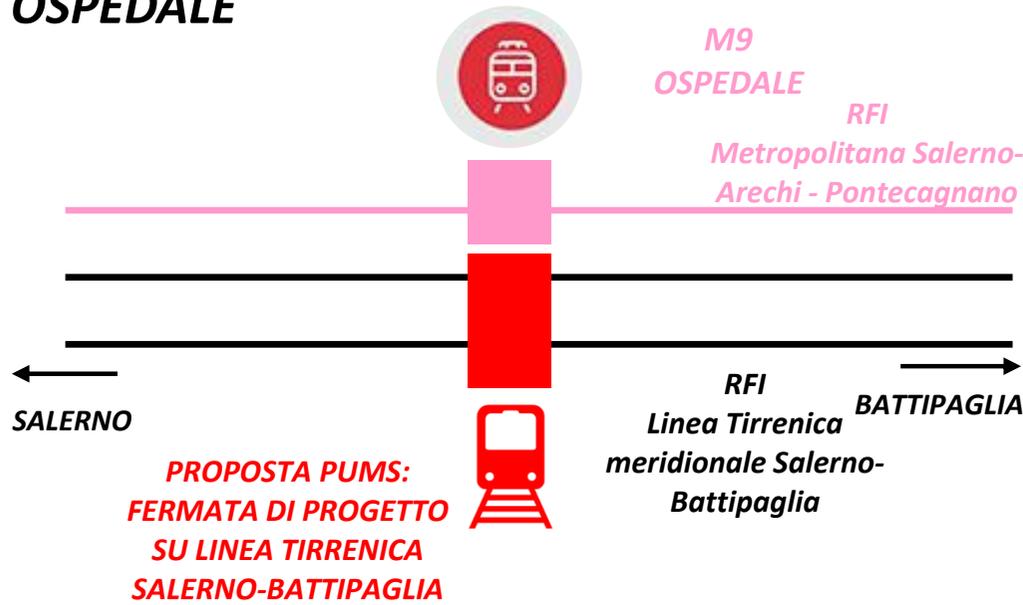


M12
PONTECAGNANO
AEROPORTO RFI
Metropolitana Salerno-
Arechi - Pontecagnano



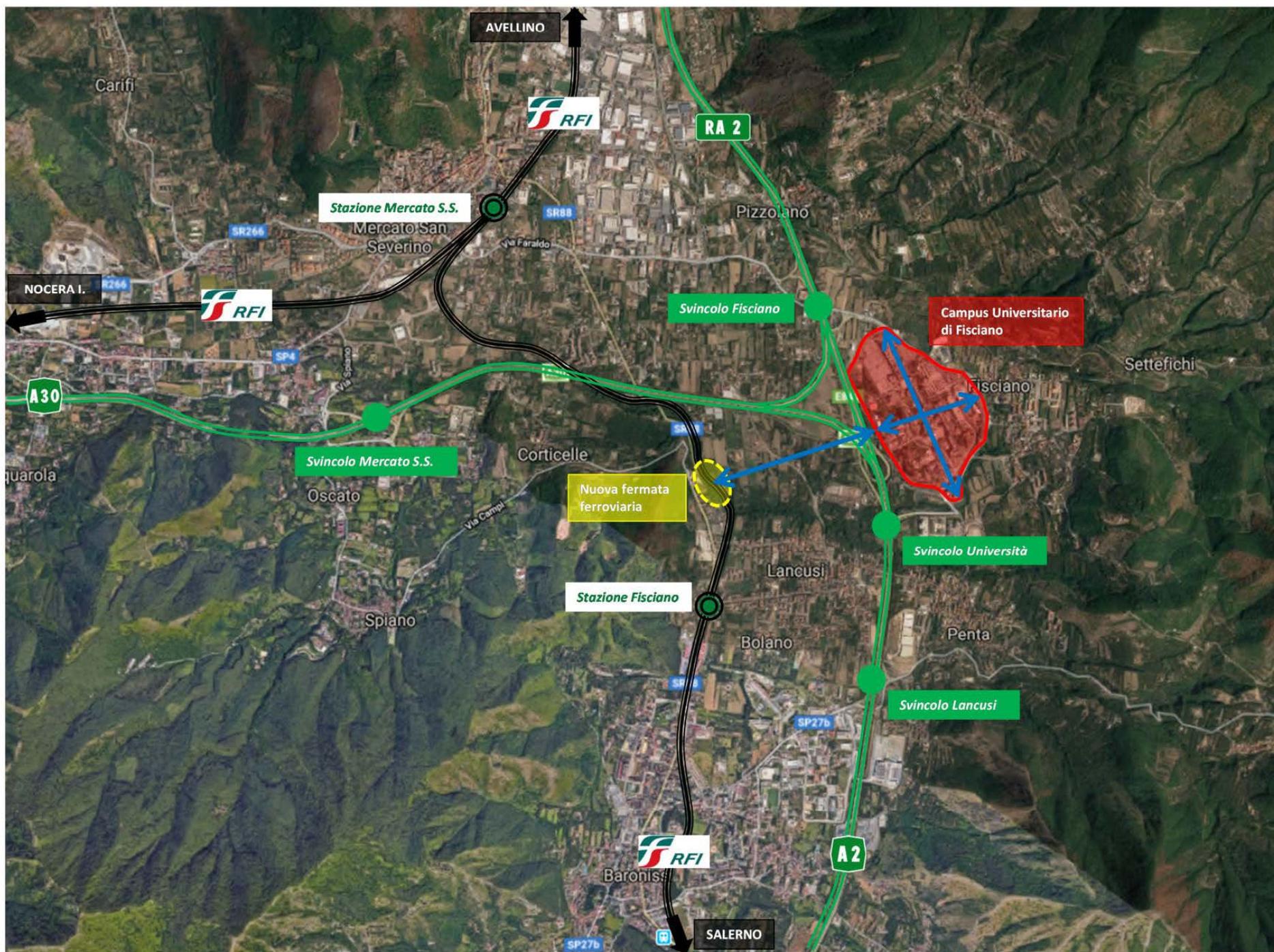
PROPOSTA PUMS: SCAMBIO TRA METROPOLITANA E SISTEMA FERROVIARIO A M9 OSPEDALE

OSPEDALE



PROPOSTA PUMS: FERMATA DI PROGETTO SU LINEA TIRRENICA SALERNO-BATTIPAGLIA

LE UNIVERSITÀ SI SALDANO ALLA CITTÀ COLLEGAMENTO CON IL CAMPUS DI FISCIANO



LE UNIVERSITÀ SI SALDANO ALLA CITTÀ COLLEGAMENTO CON IL CAMPUS DI BARONISSI



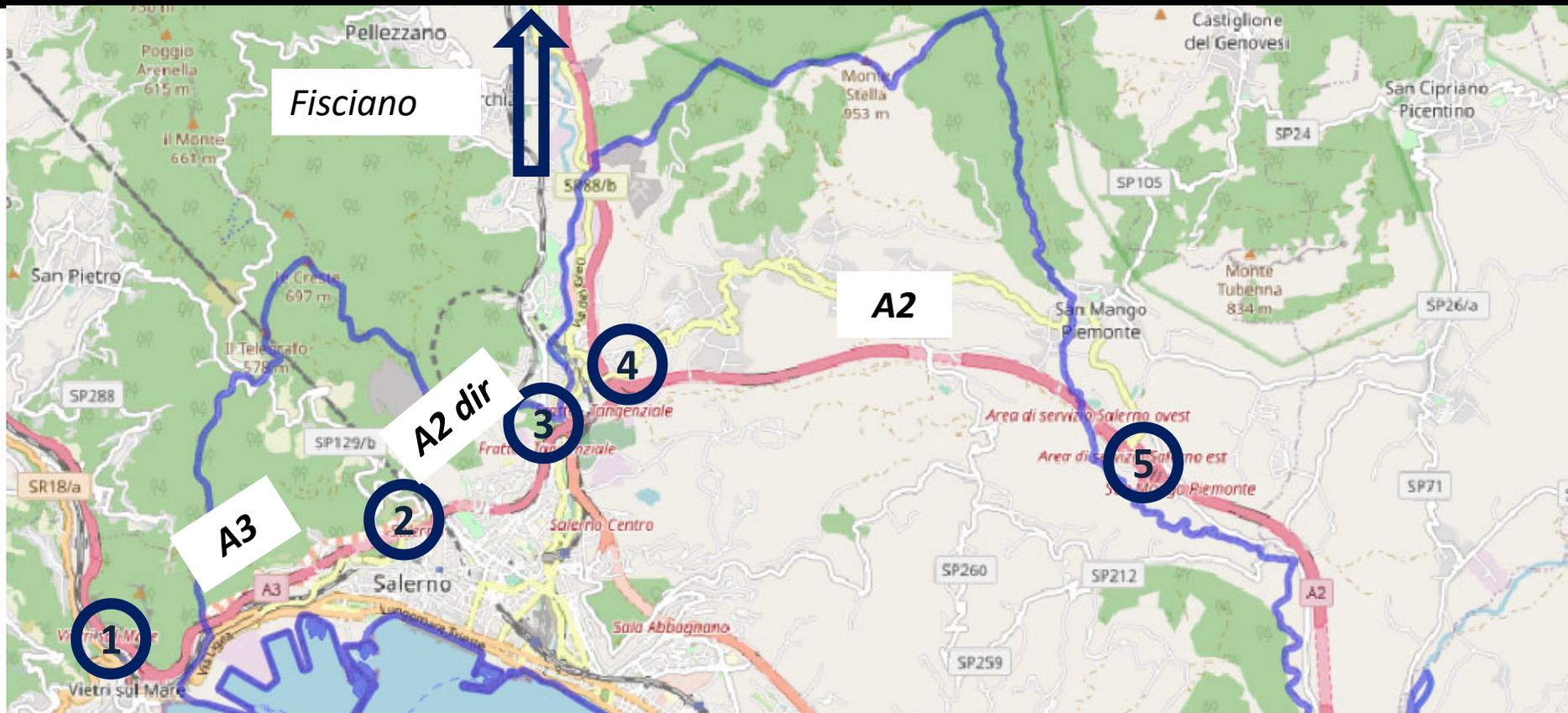
HUB INTERMODALI DI SCAMBIO TRA LA ZONA ORIENTALE E IL CENTRO URBANO DAI PARCHEGGI DI SCAMBIO ALLE CERNIERE DI MOBILITÀ



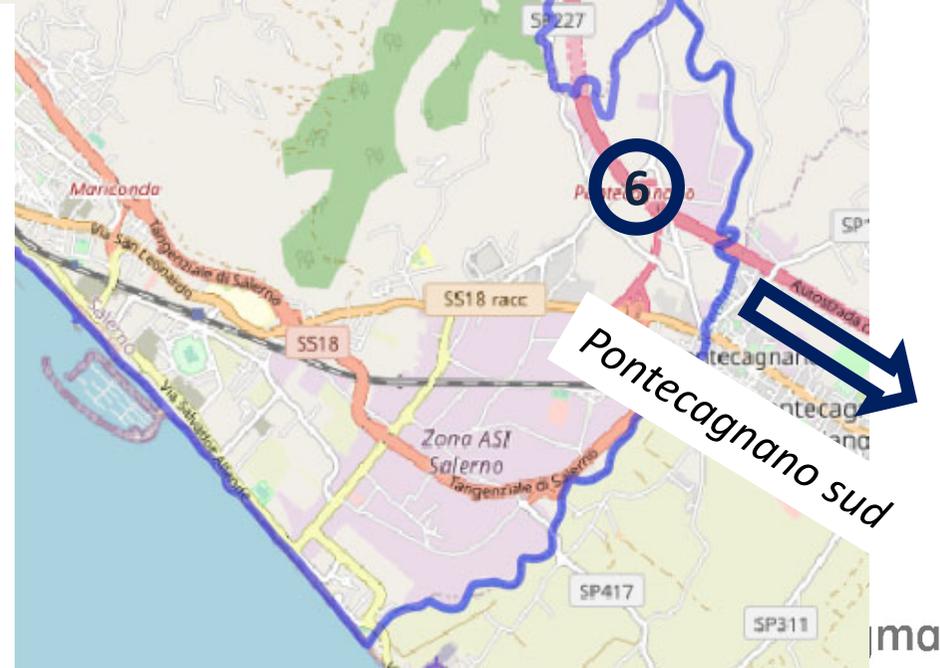
L'esempio di Perugia e la cerniera di mobilità di Piano di Massiano



SVINCOLI ESISTENTI SISTEMA AUTOSTRADALE



- 1 Sv. Vietri sul mare: A3 Napoli-Salerno
- 2 Sv. Salerno: A3 Napoli-Salerno
- 3 Sv. Fratte tangenziale: svincolo A2dir (diramazione Napoli)-tangenziale di Salerno
- 4 Sv. A2dir (diramazione Napoli)- A2 Salerno-RC
- 5 Sv. San Mango Piemonte: svincolo A2 Salerno-RC
- 6 Sv. Pontecagnano: svincolo A2 Salerno-RC



SVINCOLI ESISTENTI SISTEMA TANGENZIALE

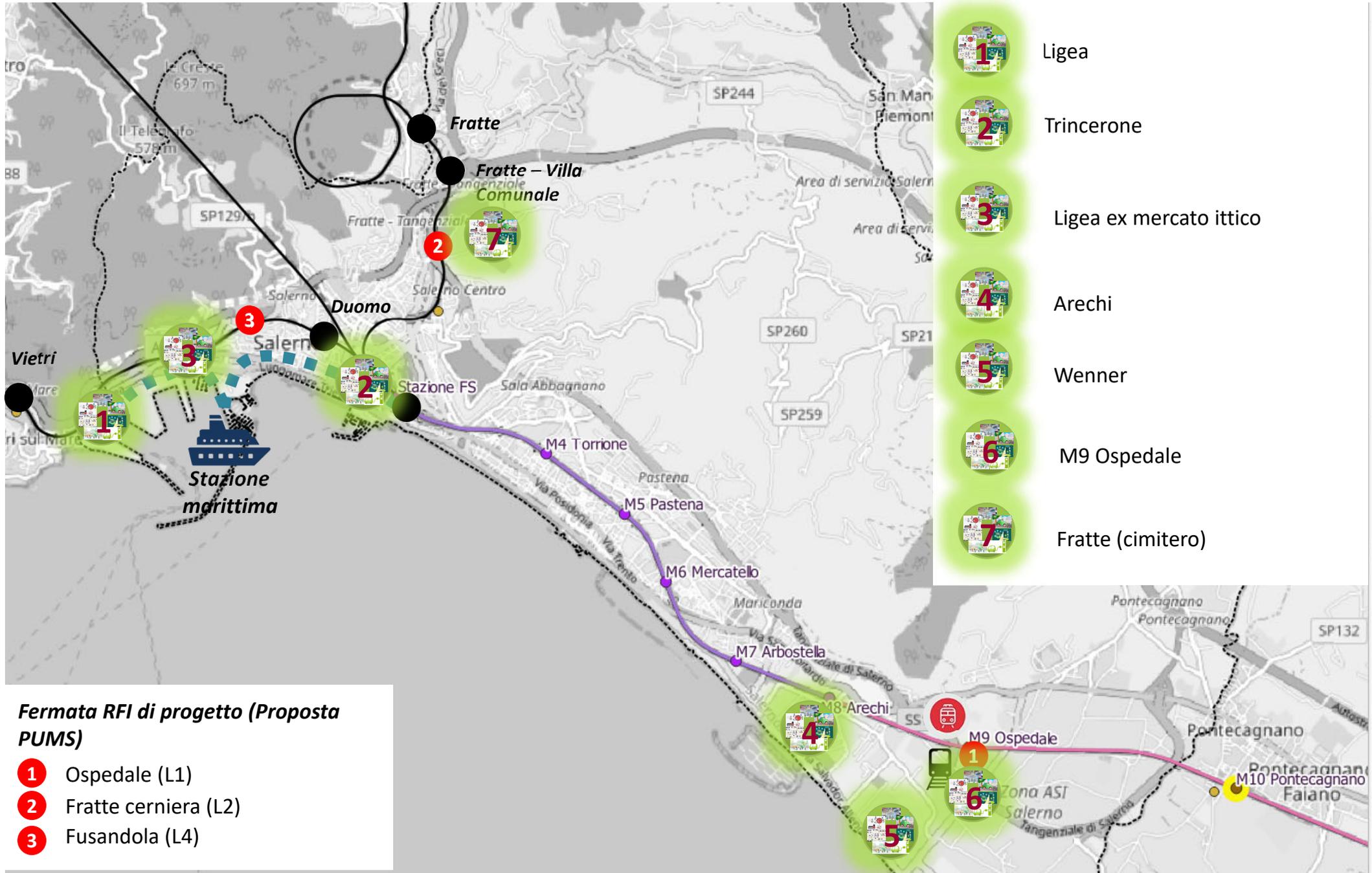


- 1 – Fratte-tangenziale
- 2 – Salerno centro (solo in uscita verso rione Petrosino e Salerno centro)
- 3 – Torrione-Sala Abbagnano
- 4 – Pastena



LE CERNIERE DI MOBILITÀ

Cerniere di mobilità



CERNIERE OVEST



CERNIERA 1 - LIGEA



Linea 6 TPL
1443
spostamenti/giorno
(giorno feriale
medio, 2019)

**PARCHEGGIO LIGEA
ATTUALE:
180 P.A
tariffa: 2 €/5H o frazione**

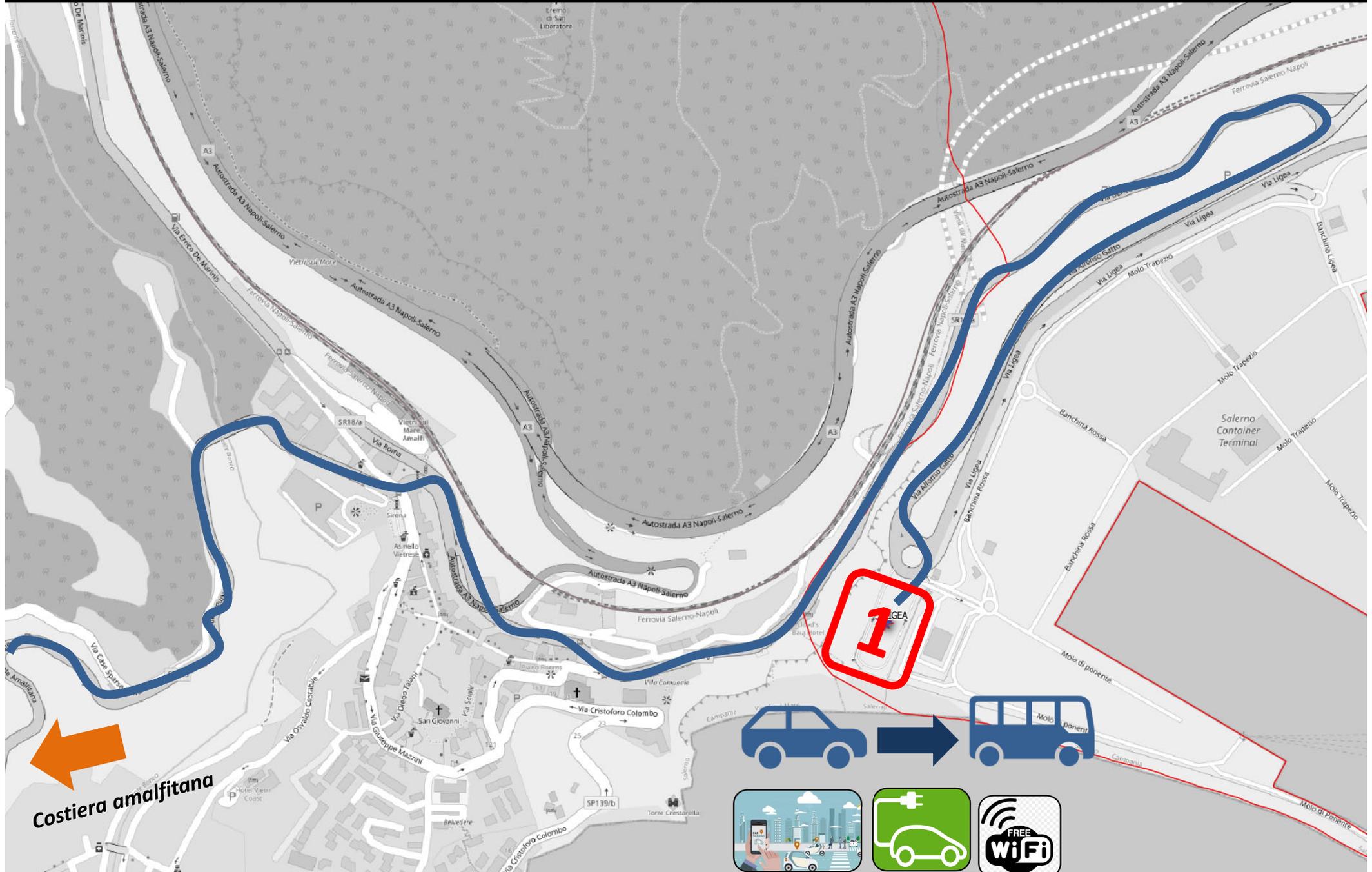
**PROPOSTA PUMS:
ATTREZZAGGIO ESISTENTE
E/O RADDOPPIO CON FAST
PARK**

Cerniera accessibile in auto da:

- costiera amalfitana e dall'Autostrada A3 Napoli-Salerno, uscita Vietri, percorrendo la SS18 e via Alfonso Gatto;
- A2dir (diramazione Napoli), uscita Salerno, percorrendo via Fra Generoso e via Alfonso Gatto
- Cerniera intercettata dalla viabilità di progetto «Porta Ovest»

Criticità: area che potrebbe essere funzionale agli sviluppi futuri del porto

CERNIERA 1 – LIGEA: CERNIERA TURISTICA VERSO LA COSTIERA AMALFITANA



CERNIERA 2 – TRINCERONE EST

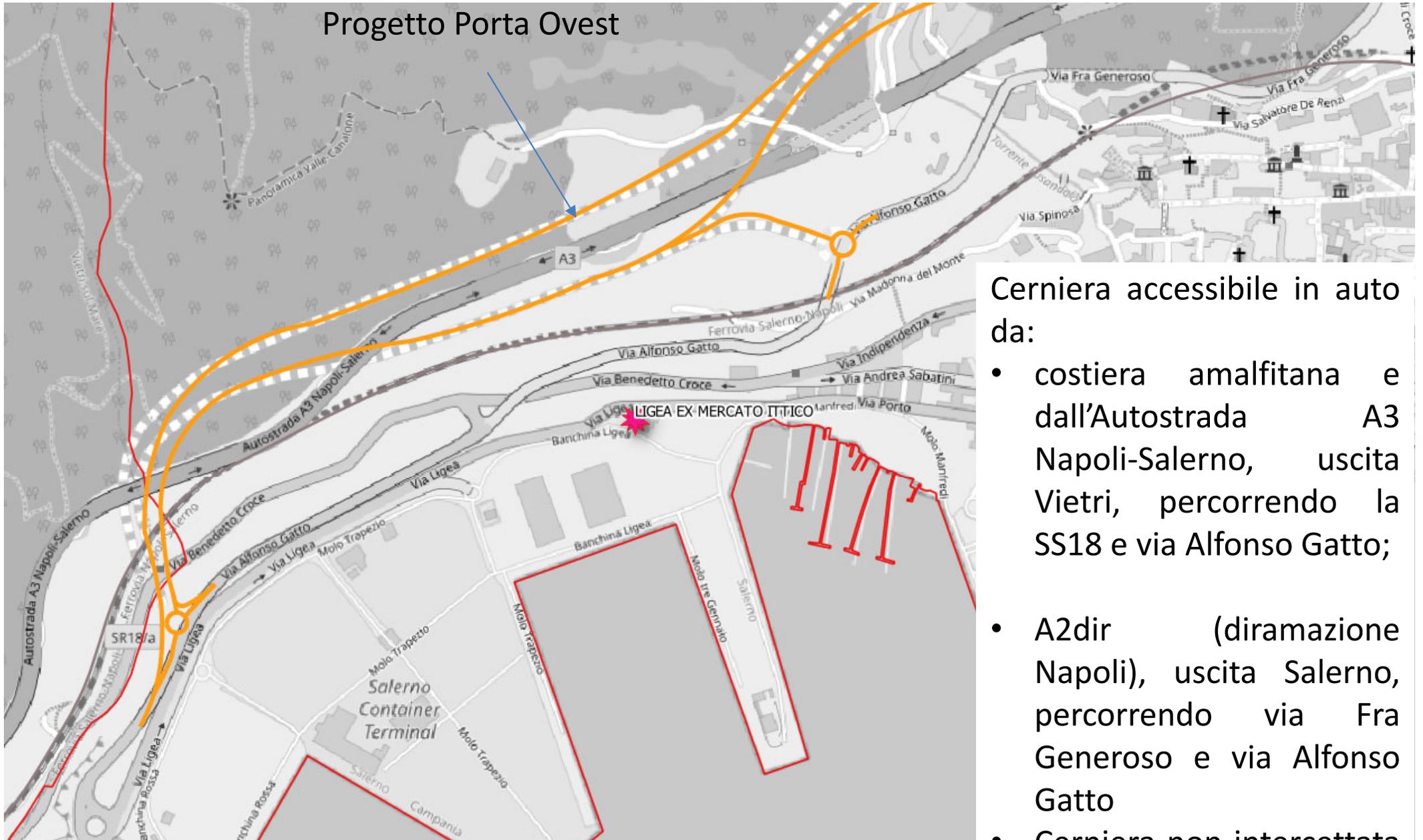


**PROPOSTA PUMS:
ATTREZZAGGIO
PARCHEGGIO
ESISTENTE**

Stazione FS

CERNIERA 3 – LIGEA EX MERCATO ITTICO

Progetto Porta Ovest



Cerniera accessibile in auto da:

- costiera amalfitana e dall'Autostrada A3 Napoli-Salerno, uscita Vietri, percorrendo la SS18 e via Alfonso Gatto;
- A2dir (diramazione Napoli), uscita Salerno, percorrendo via Fra Generoso e via Alfonso Gatto
- Cerniera non intercettata dalla viabilità di progetto Porta Ovest

Criticità: area che potrebbe essere funzionale agli sviluppi futuri del porto

CERNIERA 3 – LIGEA EX MERCATO ITTICO



**PARCHEGGIO LIGEA EX
MERCATO ITTICO:**

100 P.A.

tariffa:

00:00-24:00

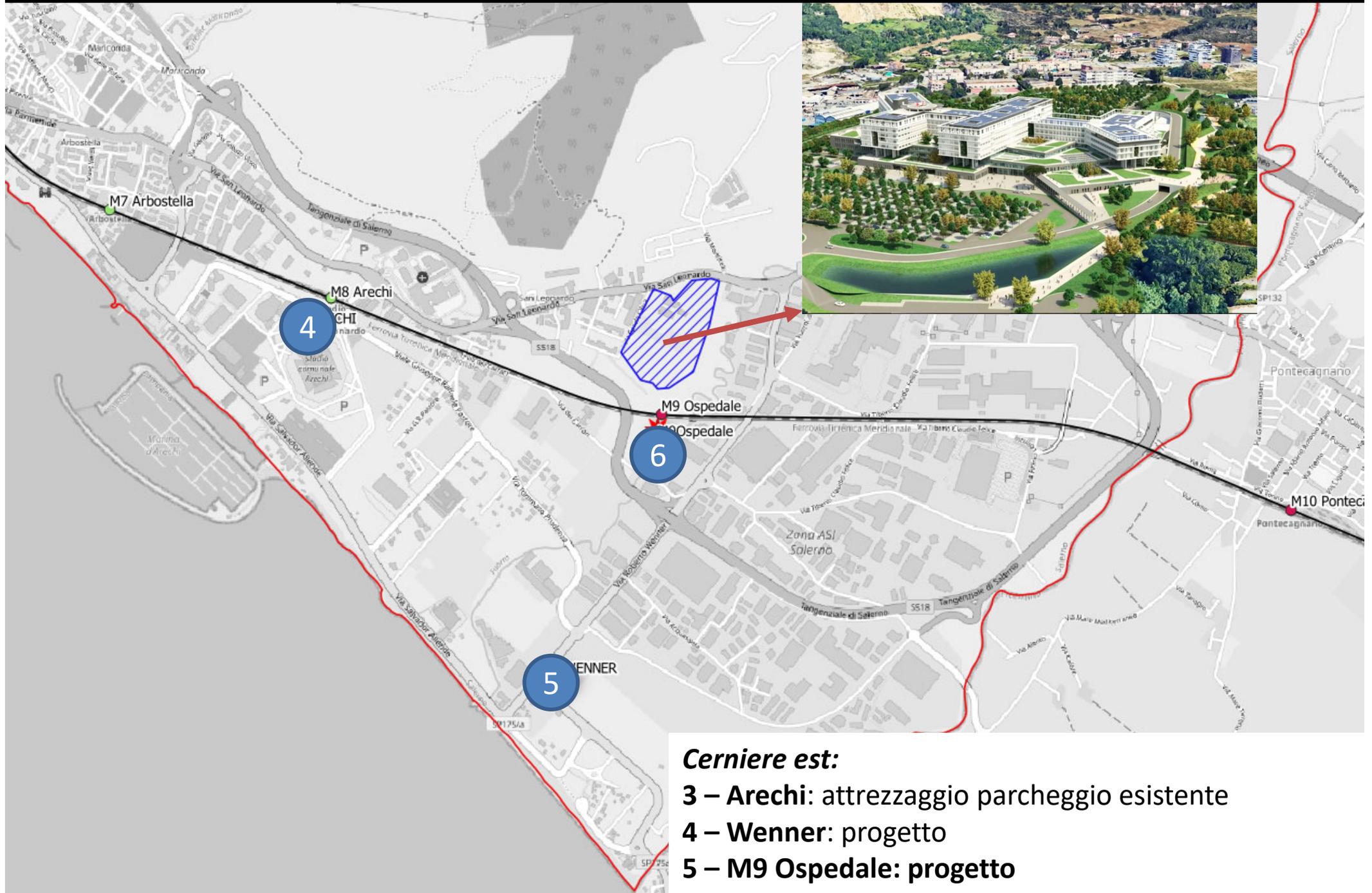
1 €/3H fascia 07:00-18:59

1 €/H fascia 19:00-06:59

PROPOSTA PUMS:

**ATTREZZAGGIO ESISTENTE
E/O RADDOPPIO CON FAST
PARK**

CERNIERE EST



CERNIERA 4 – ARECHI



PARCHEGGI STADIO ARECHI

ATTUALI:

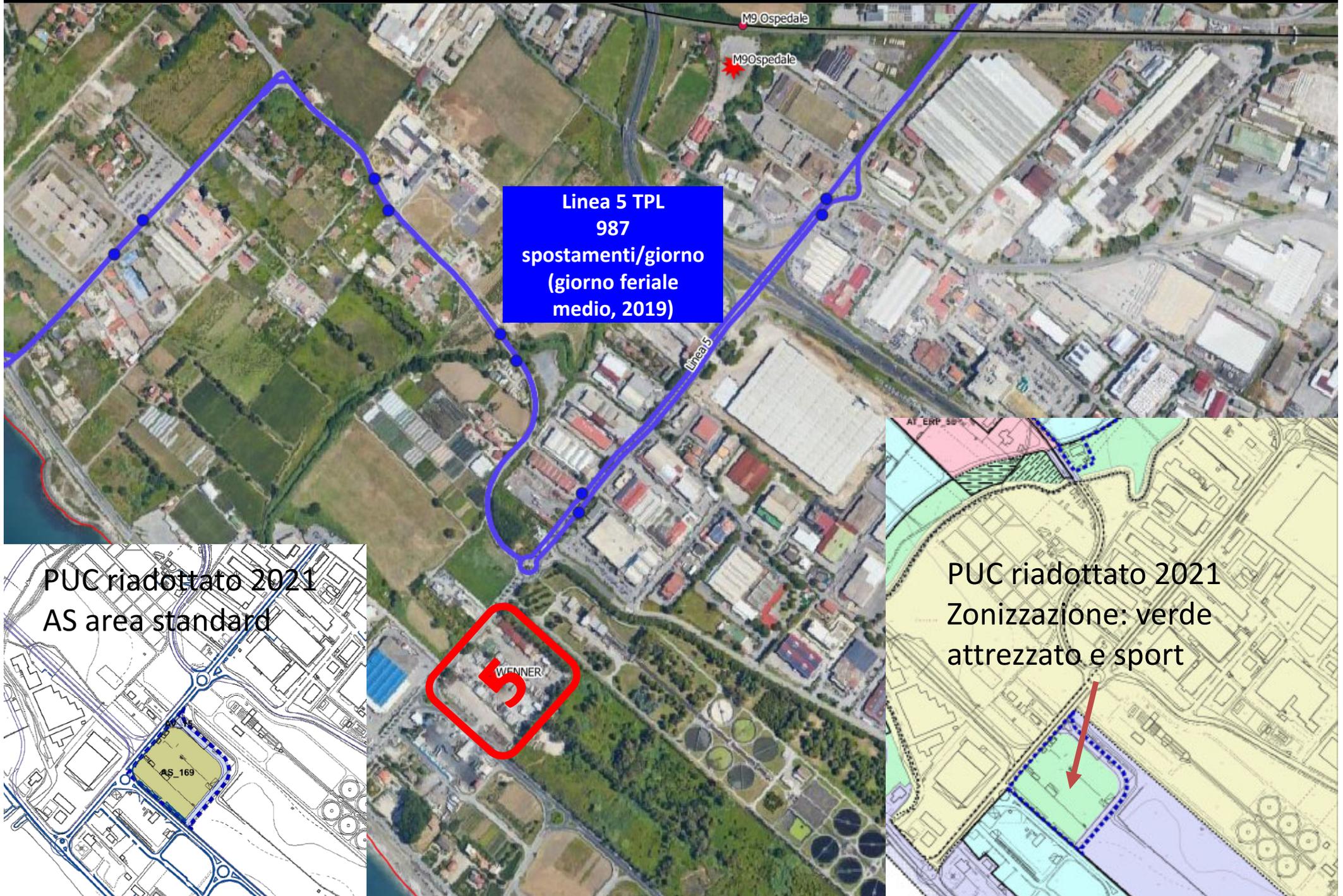
1350 P.A

Tariffa:

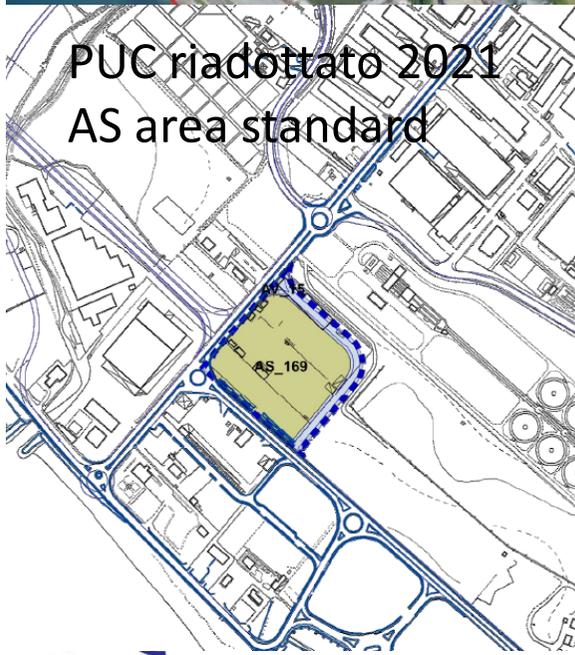
- 00:00-24:00: 2 € intera sosta
- Eventi sportivi: 1 € intera sosta

ATTREZZAGGIO
PARCHEGGIO
ESISTENTE

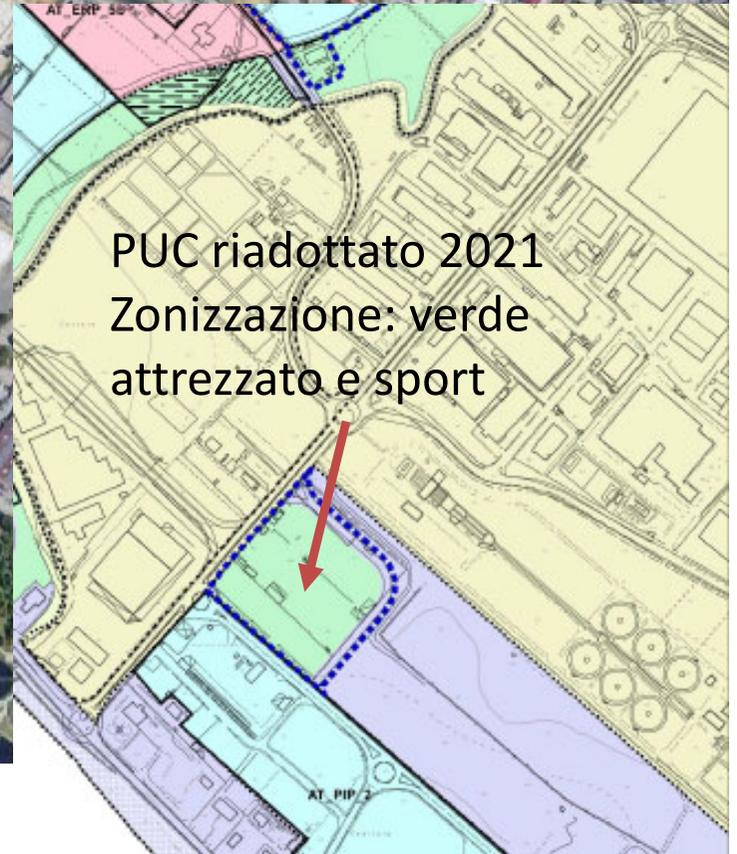
CERNIERA 5 - WENNER



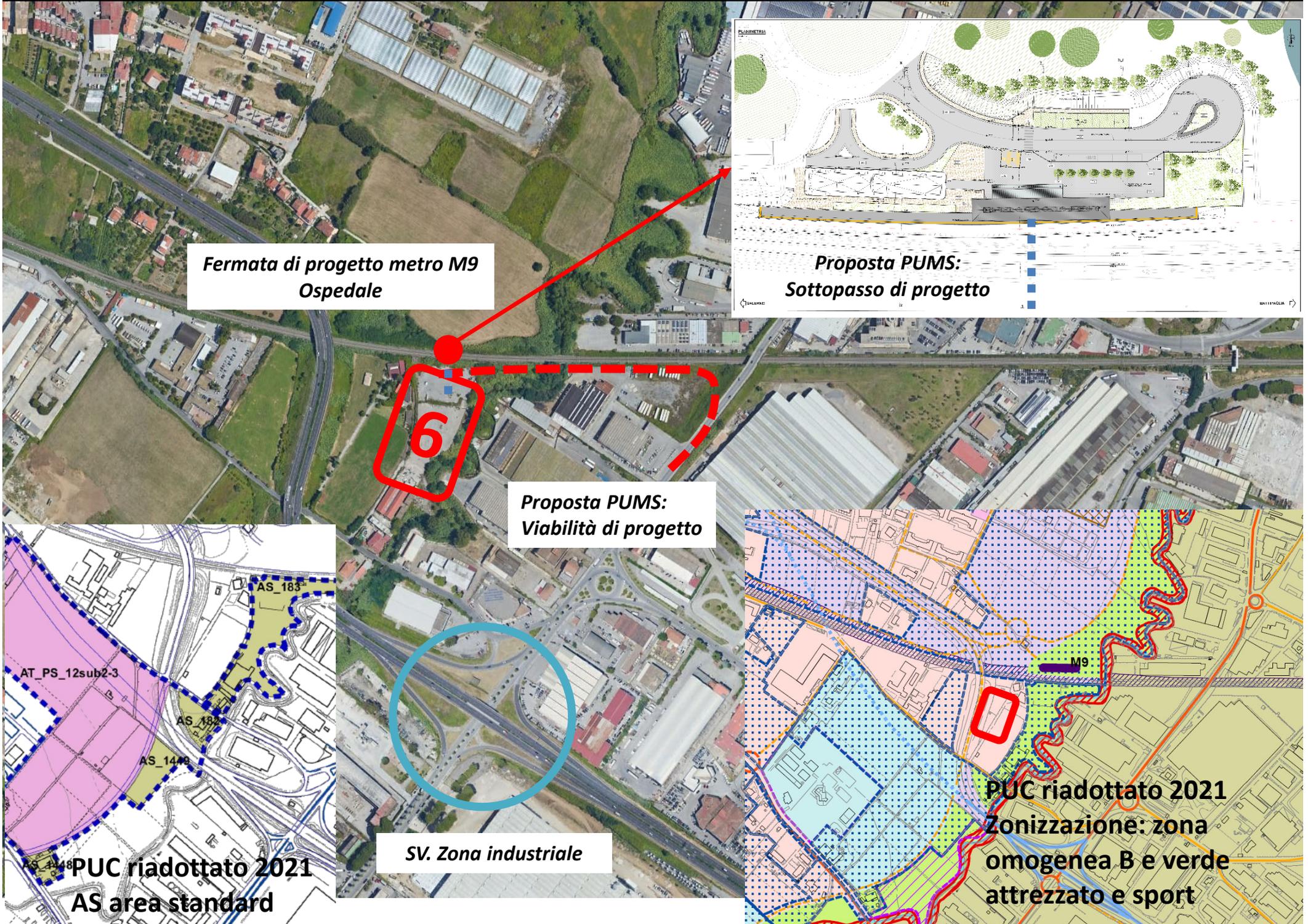
PUC riadottato 2021
AS area standard



PUC riadottato 2021
Zonizzazione: verde attrezzato e sport



CERNIERA 6 - M9 OSPEDALE

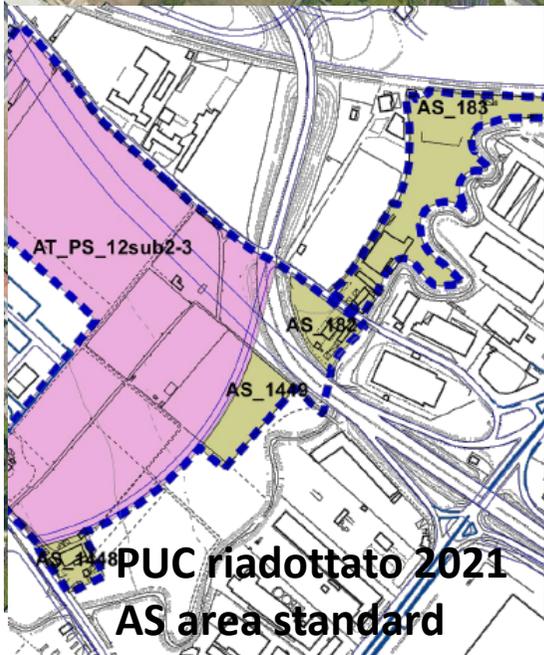


*Fermata di progetto metro M9
Ospedale*



*Proposta PUMS:
Sottopasso di progetto*

6
*Proposta PUMS:
Viabilità di progetto*



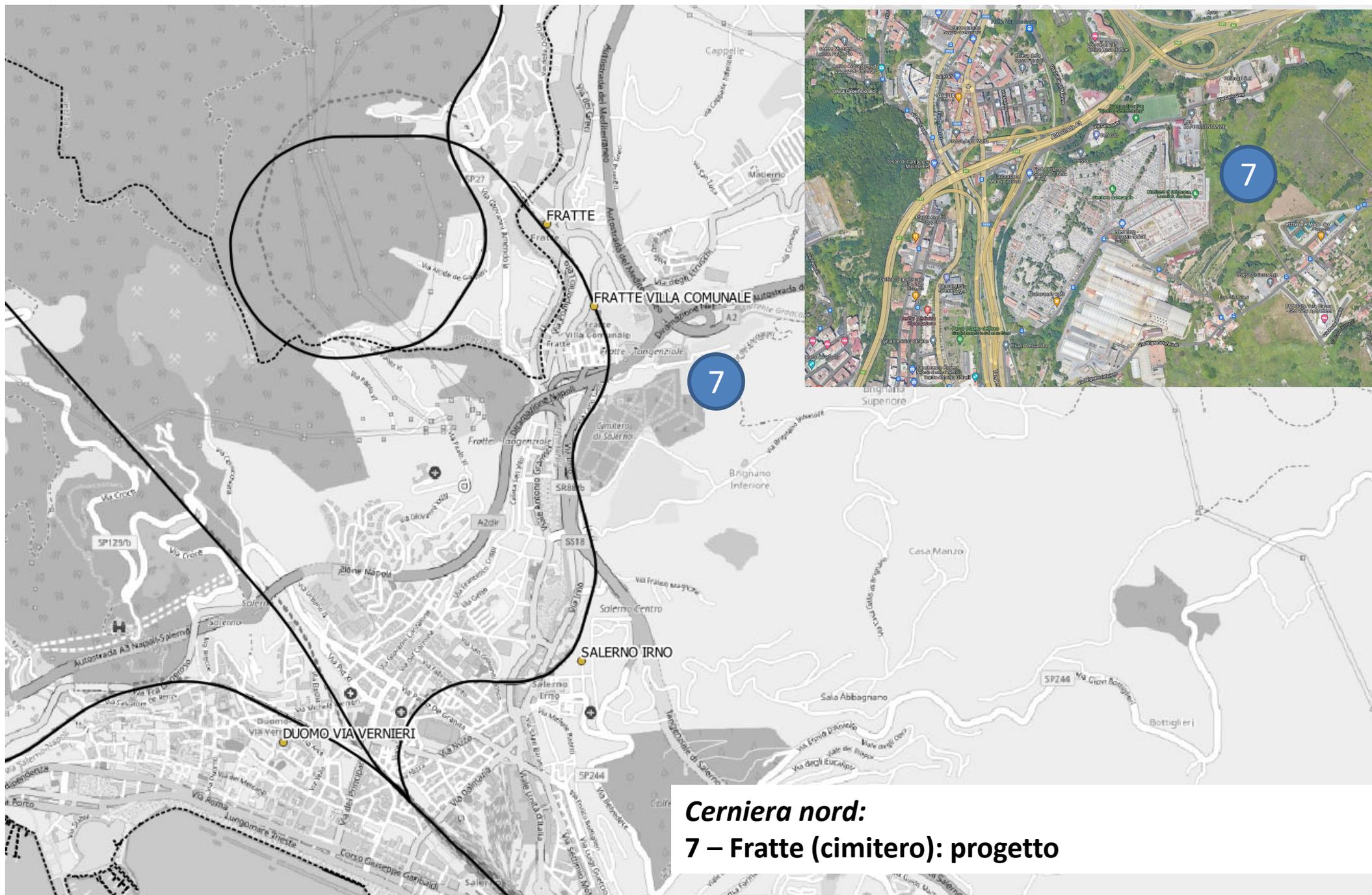
**PUC riadottato 2021
AS area standard**

SV. Zona industriale



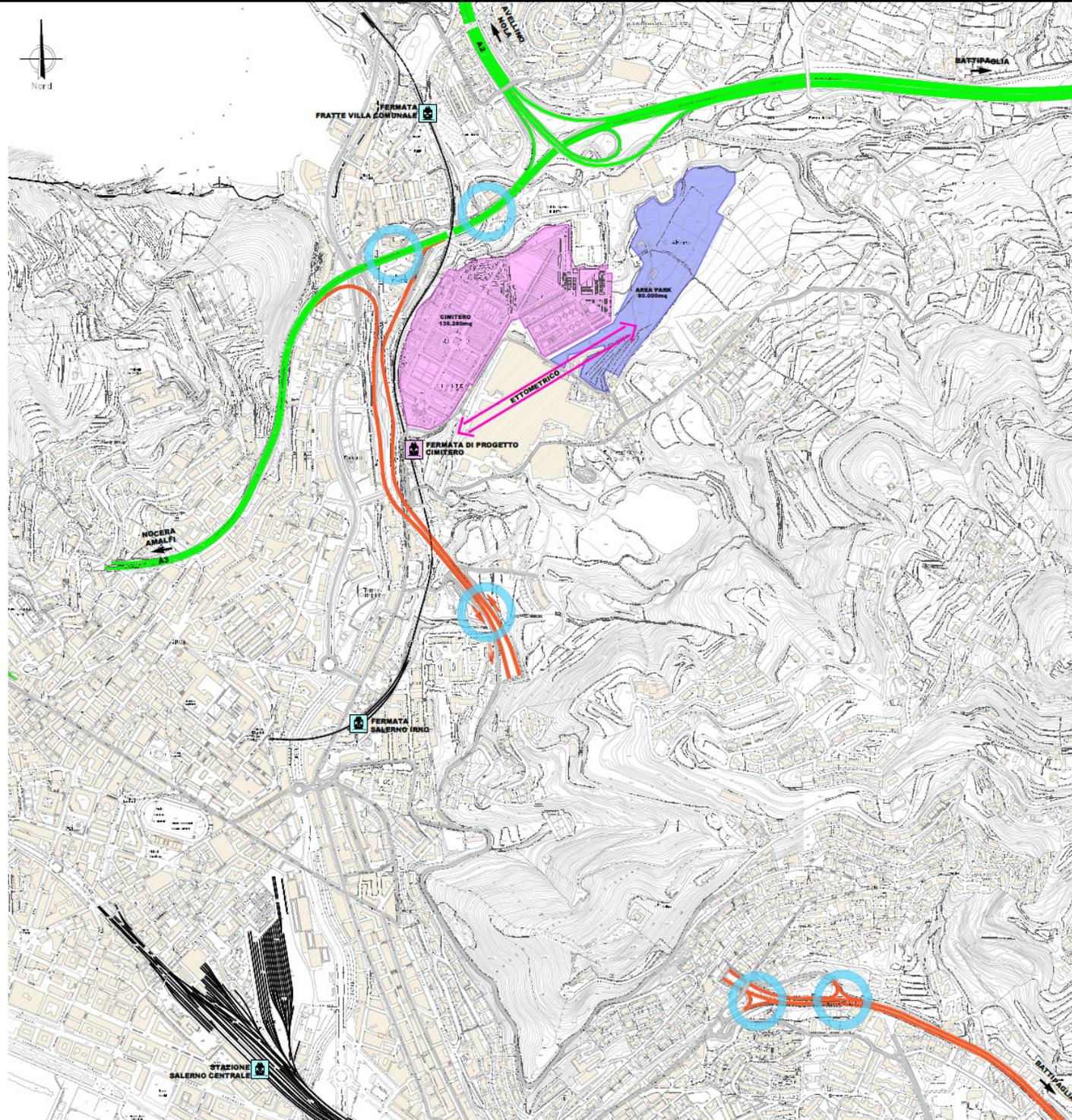
**PUC riadottato 2021
Zonizzazione: zona
omogenea B e verde
attrezzato e sport**

CERNIERA NORD

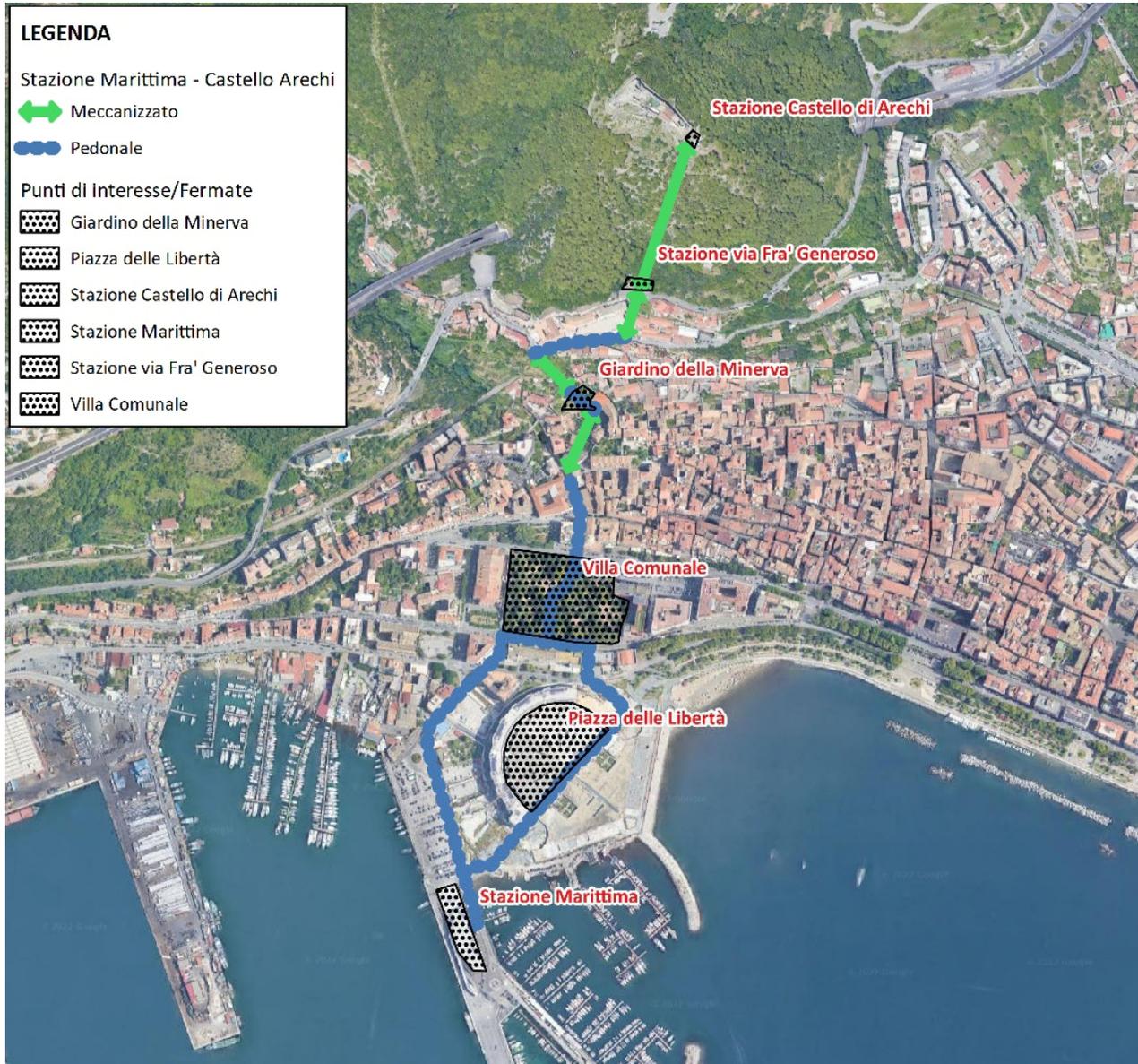


Cerniera nord:
7 – Fratte (cimitero): progetto

AREA PARCHEGGIO A SERVIZIO DELLA NUOVA CERNIERA DI MOBILITÀ, DELLA FERMATA DEL SERVIZIO METROPOLITANO E DEL CIMITERO DI SALERNO



IPOSTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 1



Sistemi ettometrici: alcune esperienze italiane



Ascensore inclinato: Cuneo

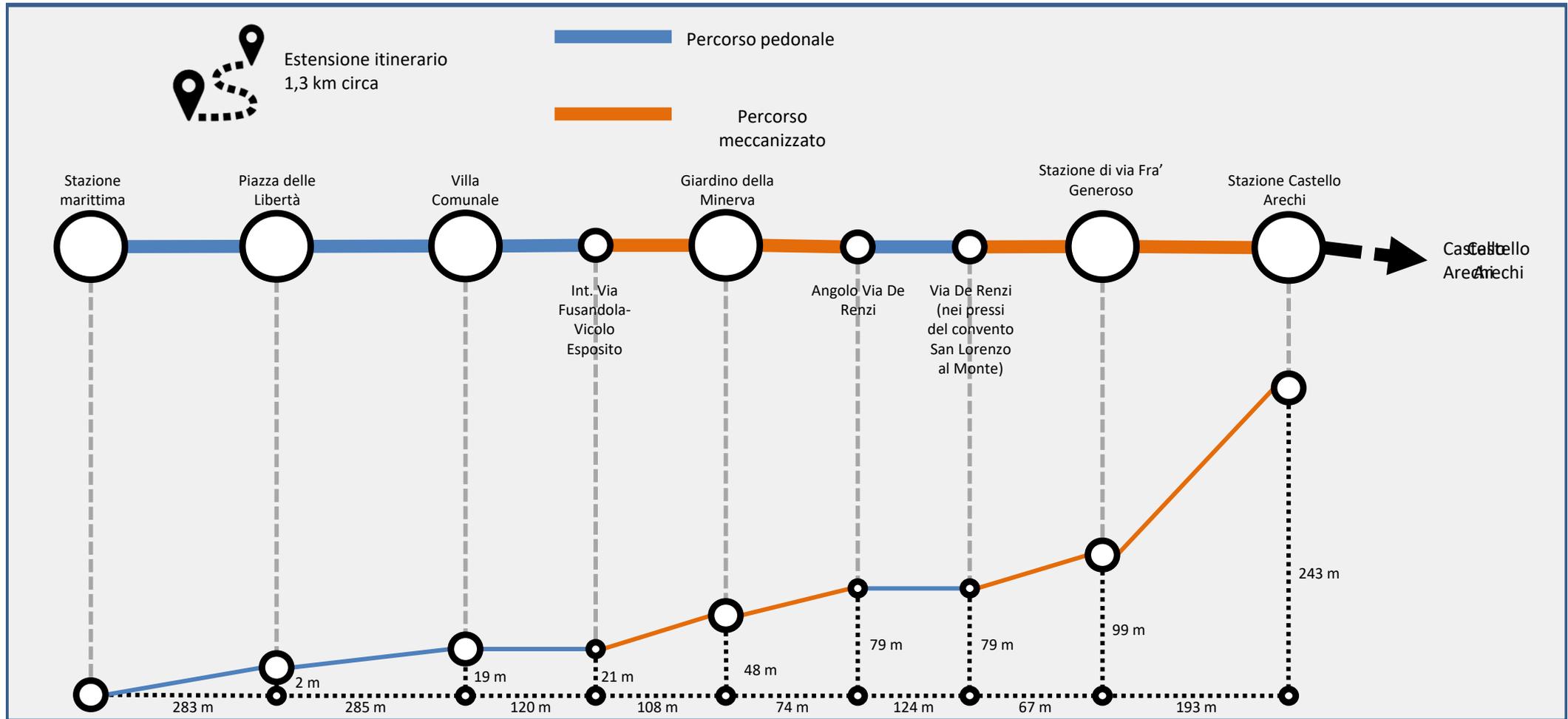


Ascensore verticale: Jesi

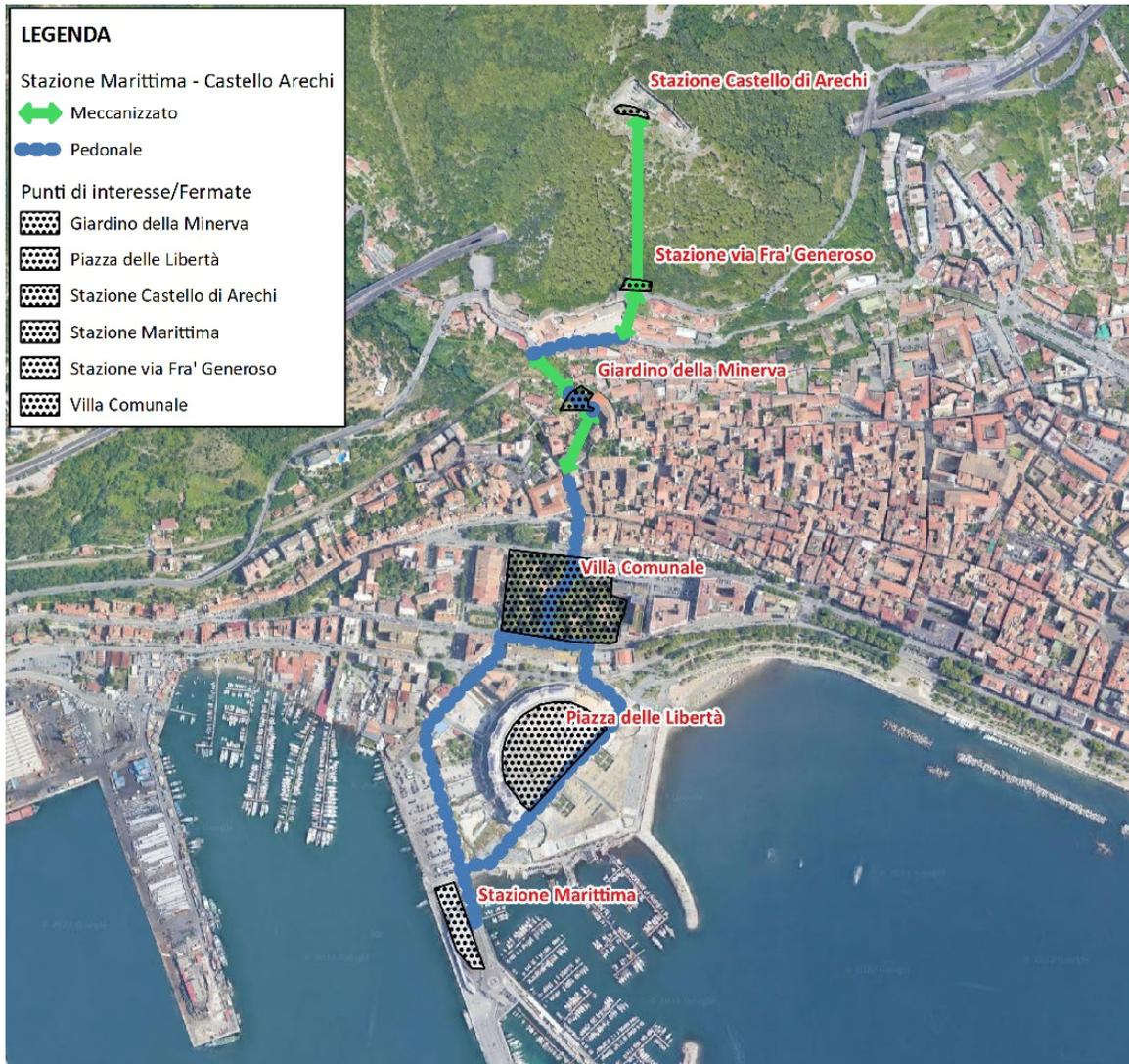


Scale mobili: Potenza

IPOTESI DI SISTEMI ETOMETRICI: ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 1



IPOSTESI DI SISTEMI ETOMETRICI: ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 2



Sistemi etometrici: alcune esperienze italiane



Ascensore inclinato: Narni

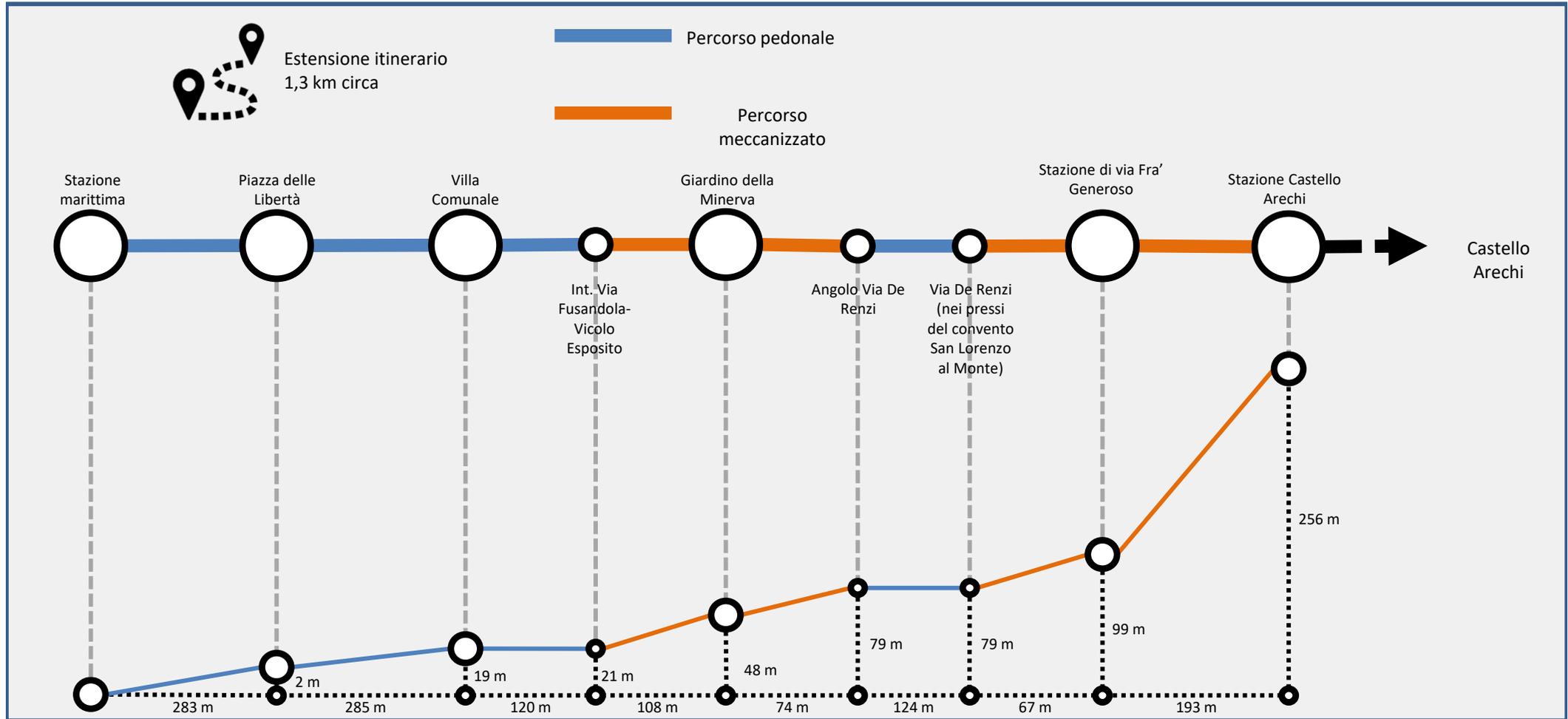


Ascensore verticale: Ancona



Scale mobili: Reggio Calabria

IPOTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 2



IPOTESI DI SISTEMI ETOMETRICI:

ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 3

Connessione alla nuova fermata ferroviaria in corrispondenza del torrente Fusandola (linea RFI Salerno – Nocera Inferiore)

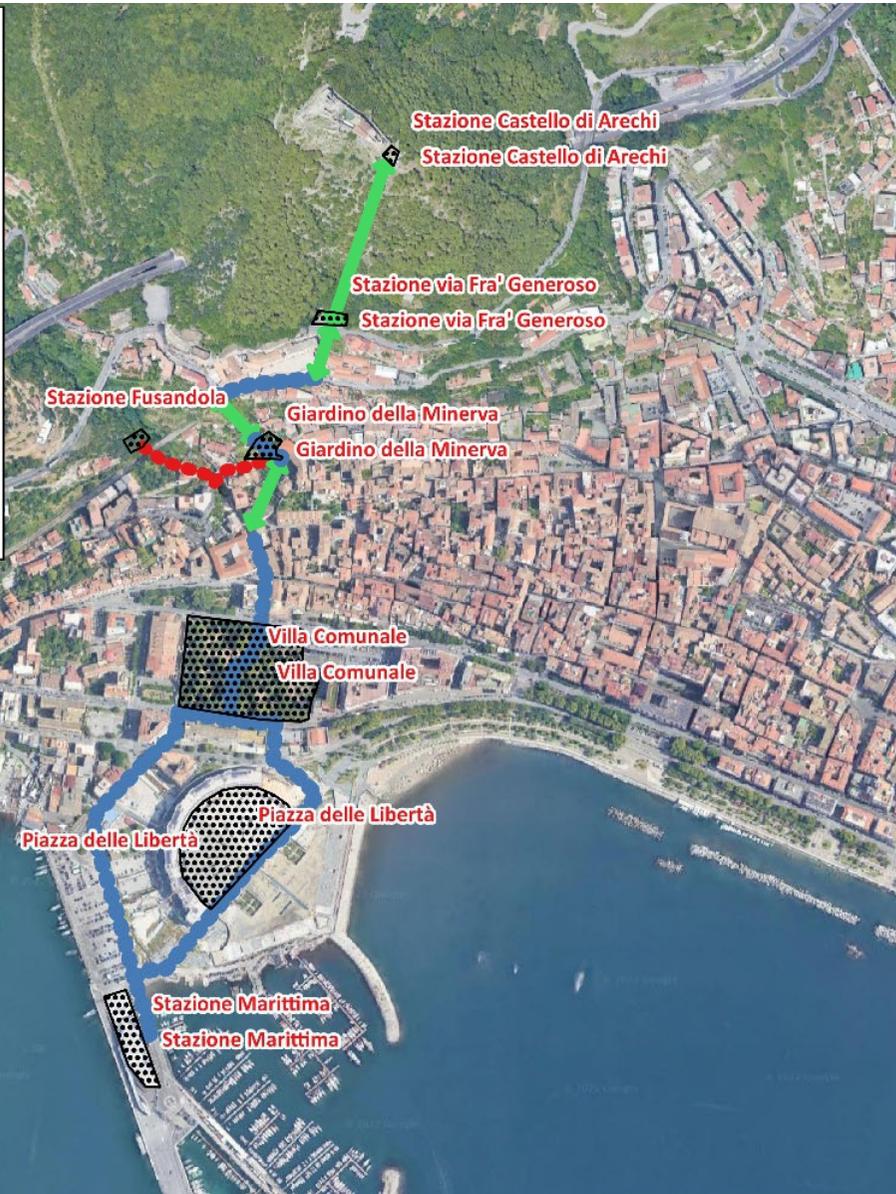
LEGENDA

Stazione Marittima - Castello Arechi

- Collegamento stazione Fusandola
- ↔ Meccanizzato
- Pedonale

Punti di interesse/Fermate

- ▣ Giardino della Minerva
- ▣ Piazza delle Libertà
- ▣ Stazione Castello di Arechi
- ▣ Stazione Marittima
- ▣ Stazione via Fra' Generoso
- ▣ Villa Comunale
- ▣ Stazione Fusandola



Sistemi etometrici: alcune esperienze italiane



Ascensore inclinato: Todì



Ascensore verticale: Tolentino



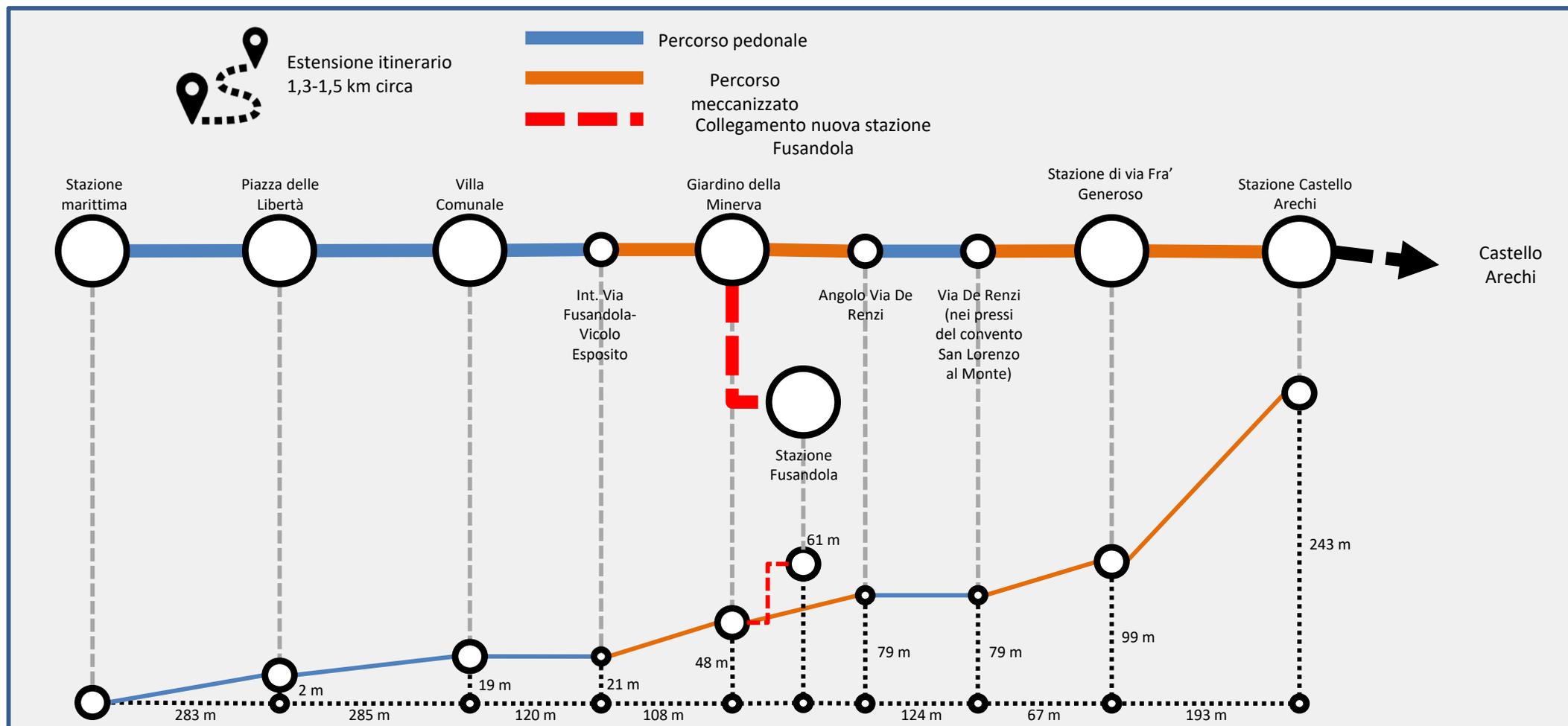
Scale mobili: Belluno

Scale mobili: Assisi

IPOTESI DI SISTEMI ETOMETRICI:

ITINERARIO 1: Stazione Marittima-Castello Arechi – Ipotesi 3

Connessione alla nuova fermata ferroviaria in corrispondenza del torrente Fusandola (linea RFI Salerno – Nocera Inferiore)



IPOTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 2: Lungomare Trieste - Rione Carmine

LEGENDA

Lungomare Trieste-Rione Carmine

 Meccanizzato

 Pedonale

 Sottopasso

Punti di interesse/Fermate

 Duomo

 Lungomare Trieste

 Rione Carmine

 Stazione Duomo



Sistemi ettometrici: alcune esperienze italiane



Ascensore inclinato: Torino



Ascensore inclinato: Treia



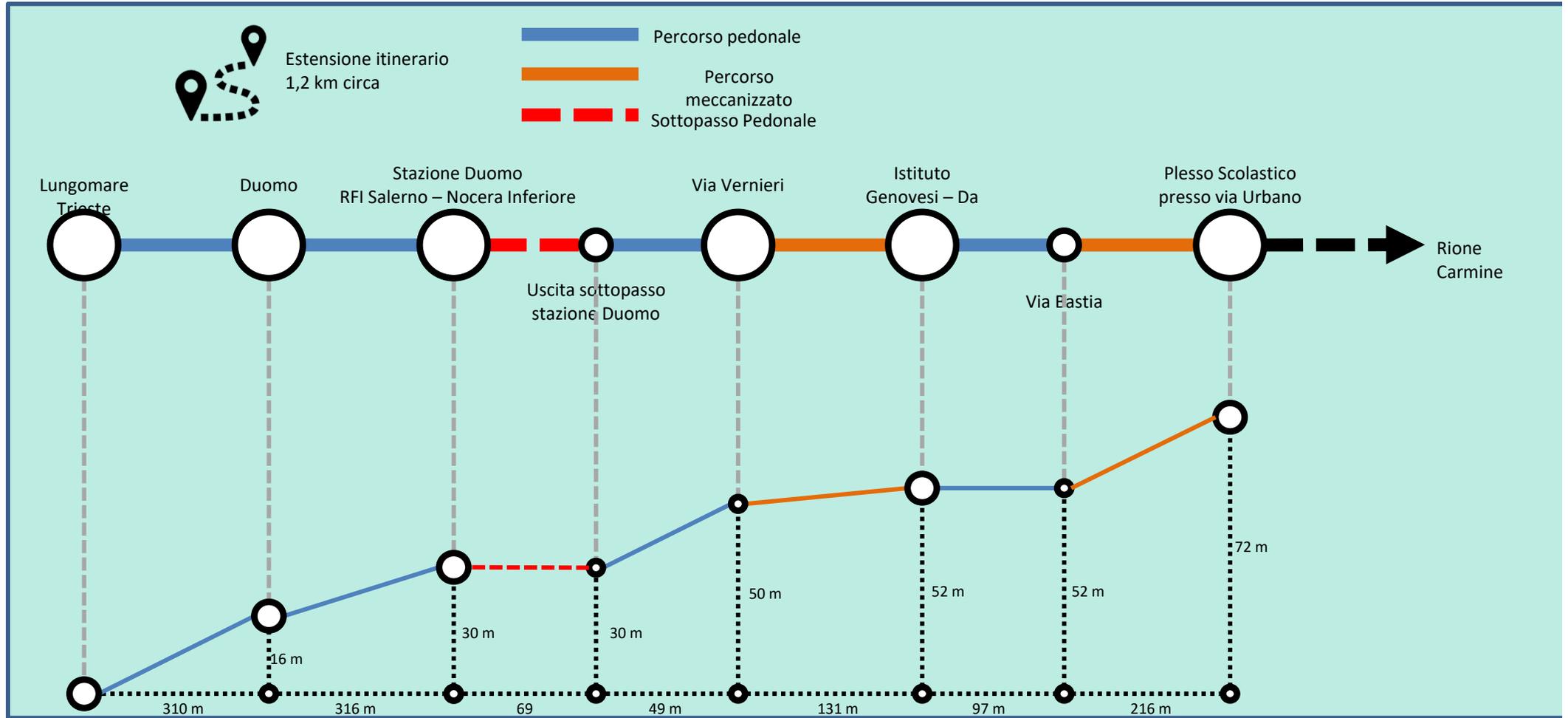
Ascensore verticale: Genova



Scale mobili: Arezzo



IPOTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 2: Lungomare Trieste - Rione Carmine



IPOTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 3: Fermata Cimitero

LEGENDA

Stazione Cimitero (di progetto)-Park Cimitero

➔ Meccanizzato

●●●● Pedonale

Punti di interesse/Fermate

▣ Arrivo sistema ettometrico

▣ Fermata Cimitero (di progetto)

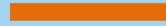
▣ Park privato (da valutare)



IPOTESI DI SISTEMI ETTOMETRICI: ITINERARIO 3: Fermata Cimitero



Estensione itinerario
0,6 km circa

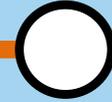


Percorso
meccanizzato

Fermata Cimitero
(di progetto)



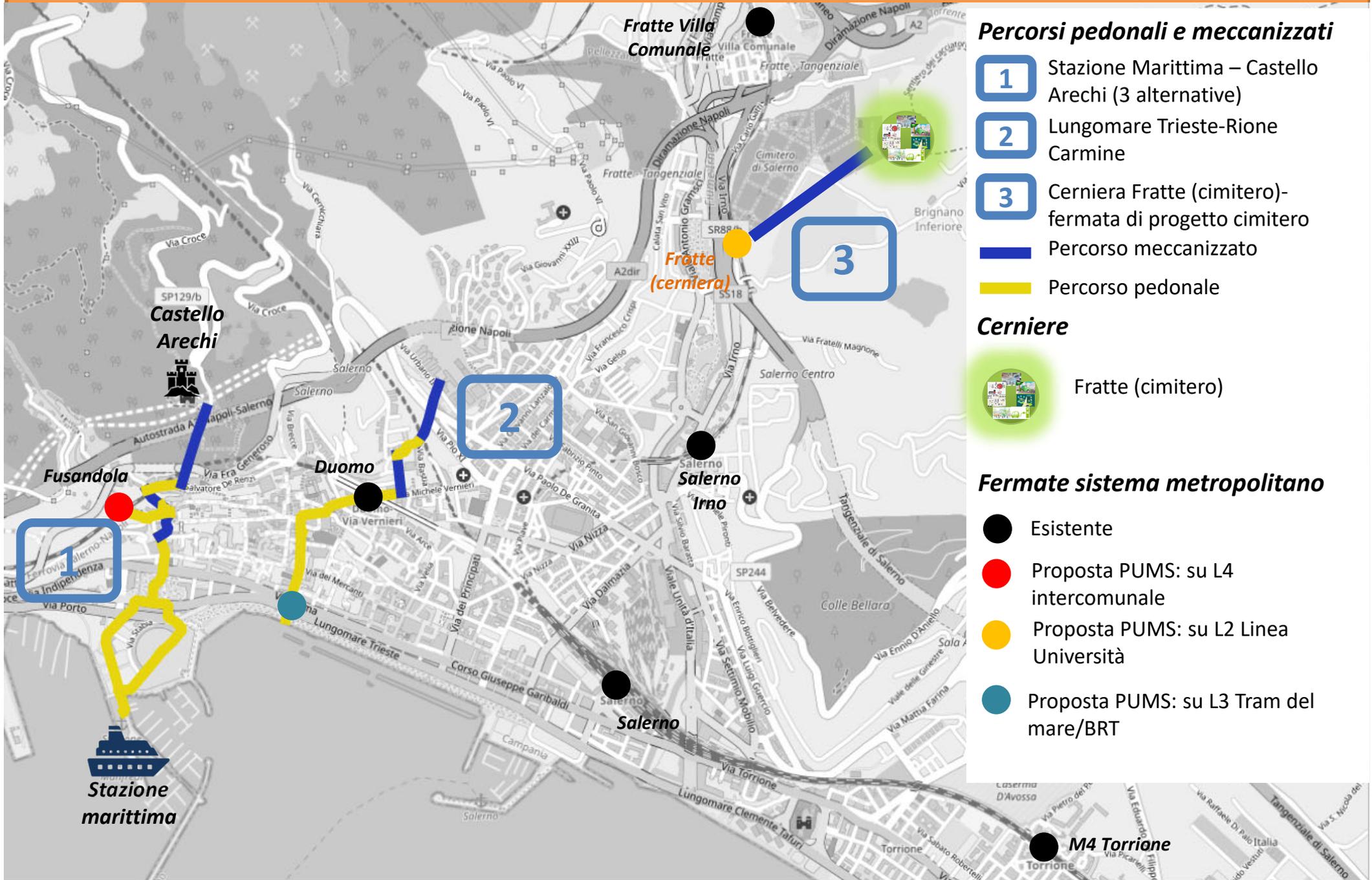
Cimitero



Area del cimitero e degli impianti sportivi



CONNESSIONI PEDONALI E MECCANIZZATE TRA LE FERMATE DEL SERVIZIO METROPOLITANO E LE PRINCIPALI POLARITÀ URBANE



Percorsi pedonali e meccanizzati

- 1** Stazione Marittima – Castello Arechi (3 alternative)
- 2** Lungomare Trieste-Rione Carmine
- 3** Cerniera Fratte (cimitero)-fermata di progetto cimitero
-  Percorso meccanizzato
-  Percorso pedonale

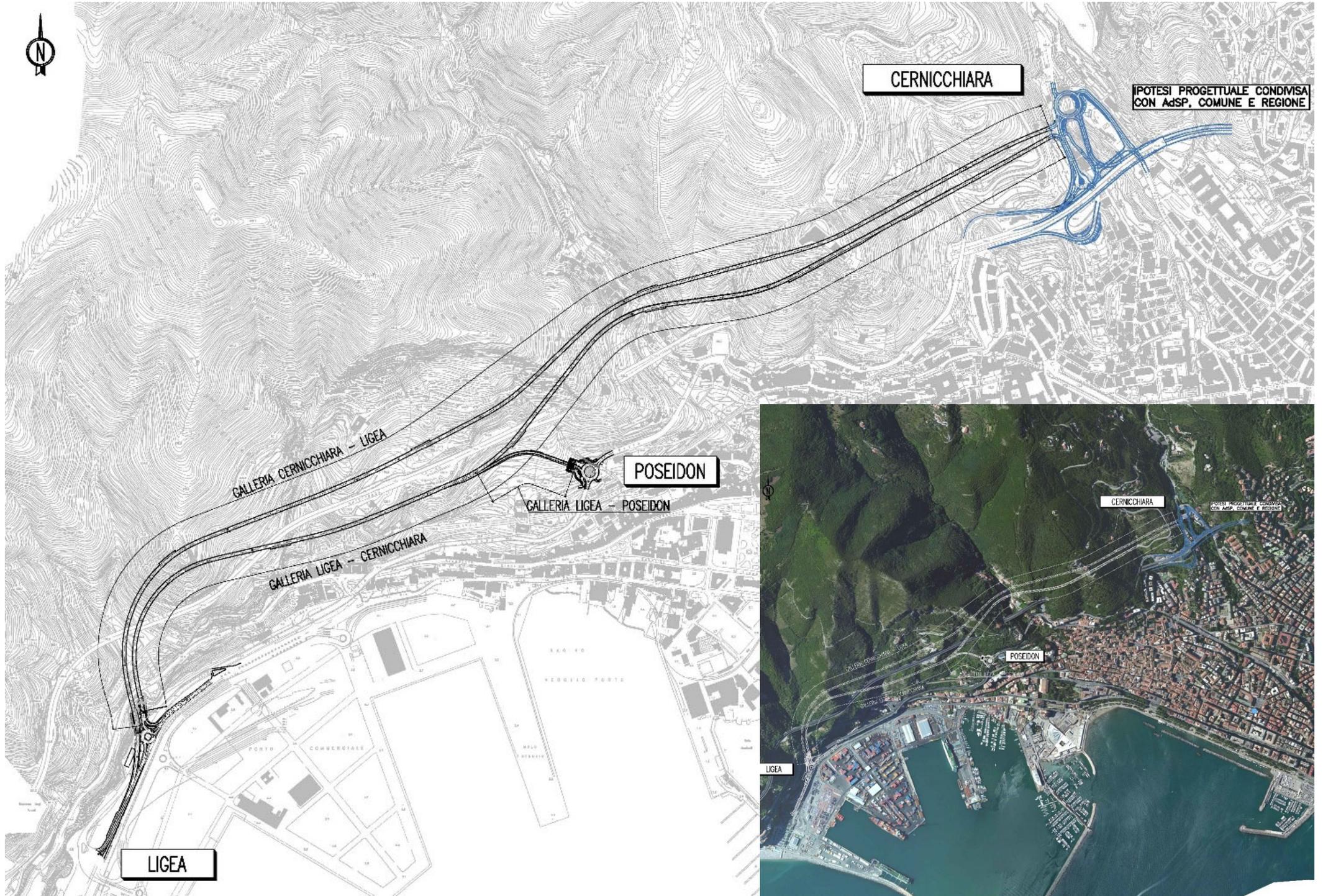
Cerniere

-  Fratte (cimitero)

Fermate sistema metropolitano

-  Esistente
-  Proposta PUMS: su L4 intercomunale
-  Proposta PUMS: su L2 Linea Università
-  Proposta PUMS: su L3 Tram del mare/BRT

NUOVE ACCESSIBILITÀ AL PORTO PROGETTO SALERNO PORTA OVEST



LA RETE DI TPL URBANO ATTUALE



**GESTORE: BUS ITALIA
22 LINEE E 584 FERMATE**

**nodi di interscambio:
9 fermate in cui è possibile scambiare con più di 10 linee**

Legenda

Linee Urbane Salerno

- Linea 2
- Linea 41
- Linea 11
- Linea 5
- Linea 12
- Linea 6
- Linea 13
- Linea A
- Linea 14
- Linea B
- Linea 15
- Linea 20
- Linea 16
- Linea 21
- Linea 18
- Linea 25
- Linea 19
- Linea 26
- Linea 28
- Linea 3
- Linea 39
- Linea 40

Fermate con maggiore possibilità' di scambio

- Fermate

Codice Fermata	Fermata	Numero linee che interessano la fermata
SA001FS	Corso Garibaldi all'intersezione con Via L. Barella	20
SA030FE	Piazza Concordia	18
SA610TO	Terminal Bus Vinciprova	16
SA001VI		16
SA005FE	Corso Garibaldi all'intersezione con Via A. De Felice	15
SA028PO	Lungomare Trieste all'intersezione con Via A. de Marsico	13
SA331CA	le due fermate presso Piazza XXIV Maggio	12
SA354CA		11
SA329CA	Via Dalmazia all'intersezione con Via A. Zottoli	10

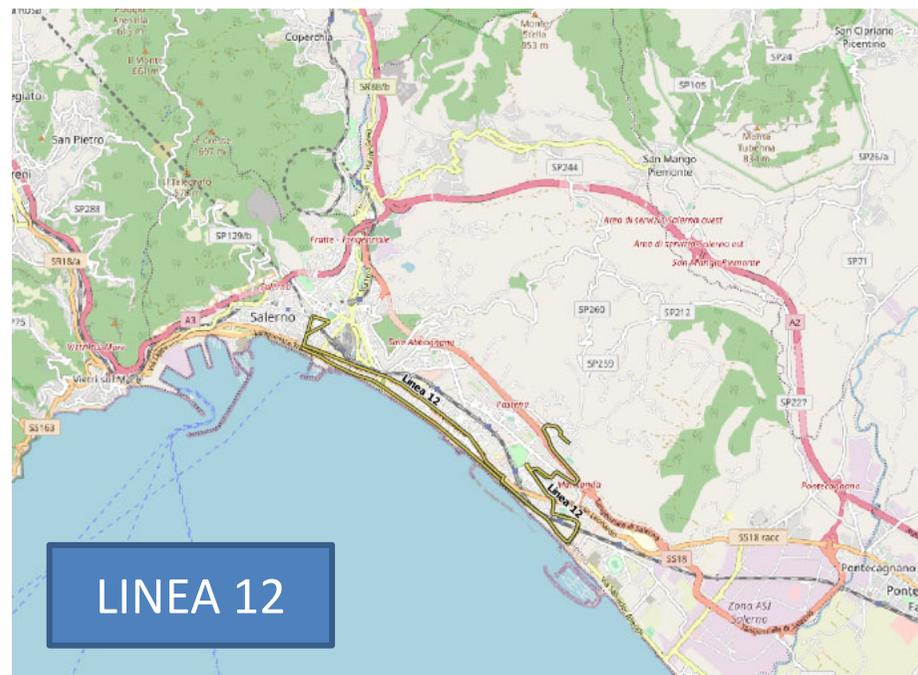


DATI DI FREQUENTAZIONE LINEE URBANE E SUBURBANE

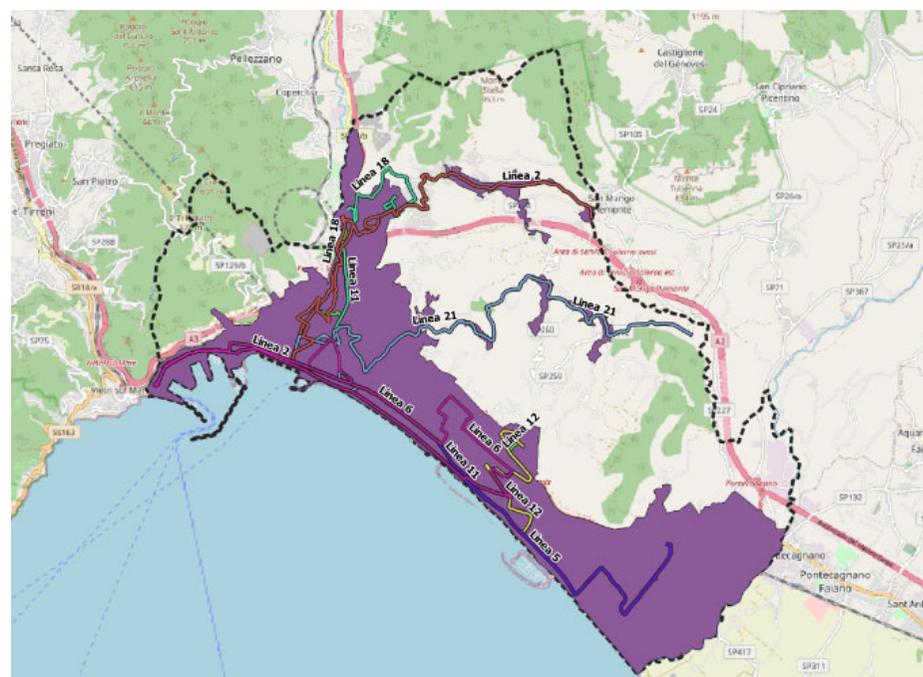
Linea	n° corse giorno medio	Km medio linea	Km eserciti giorno medio	KmP (percorso medio passeggero)	Spostamenti /giorno	Spostamenti x KmP (pass*km)
Linea2	↗ 33	14	450	4,64	1.056	4.902
Linea5	↗ 32	13	411	4,12	987	4.068
Linea6	↗ 54	9	490	3,07	1.443	4.435
Linea11	↗ 37	11	390	2,26	2.322	5.241
Linea12	↗ 38	10	391	2,79	1.462	4.086
Linea13	↗ 33	9	312	5,79	358	2.069
Linea14	25	7	180	2,38	293	695
Linea15	25	7	174	3,53	315	1.112
Linea16	22	11	239	5,33	147	782
Linea18	29	9	268	2,95	660	1.946
Linea19	15	11	166	2,96	176	521
Linea20	6	14	85	4,59	243	1.114
Linea21	30	14	415	4,18	691	2.888
Linea26	26	5	129	2,51	187	469
Linea39	27	6	146	2,29	431	989
Linea41	7	5	31	2,39	31	73
LineaA	2	14	31	2,29	7	16
LineaB	2	10	17	4,27	19	80

Dati riferiti a giorno feriale medio, 2019
Indagine condotta dal Consorzio Unico Campania per le
aziende consorziate

PERCORSI DELLE 7 LINEE CON NUMERO SPOSTAMENTI/GIORNO MAGGIORE



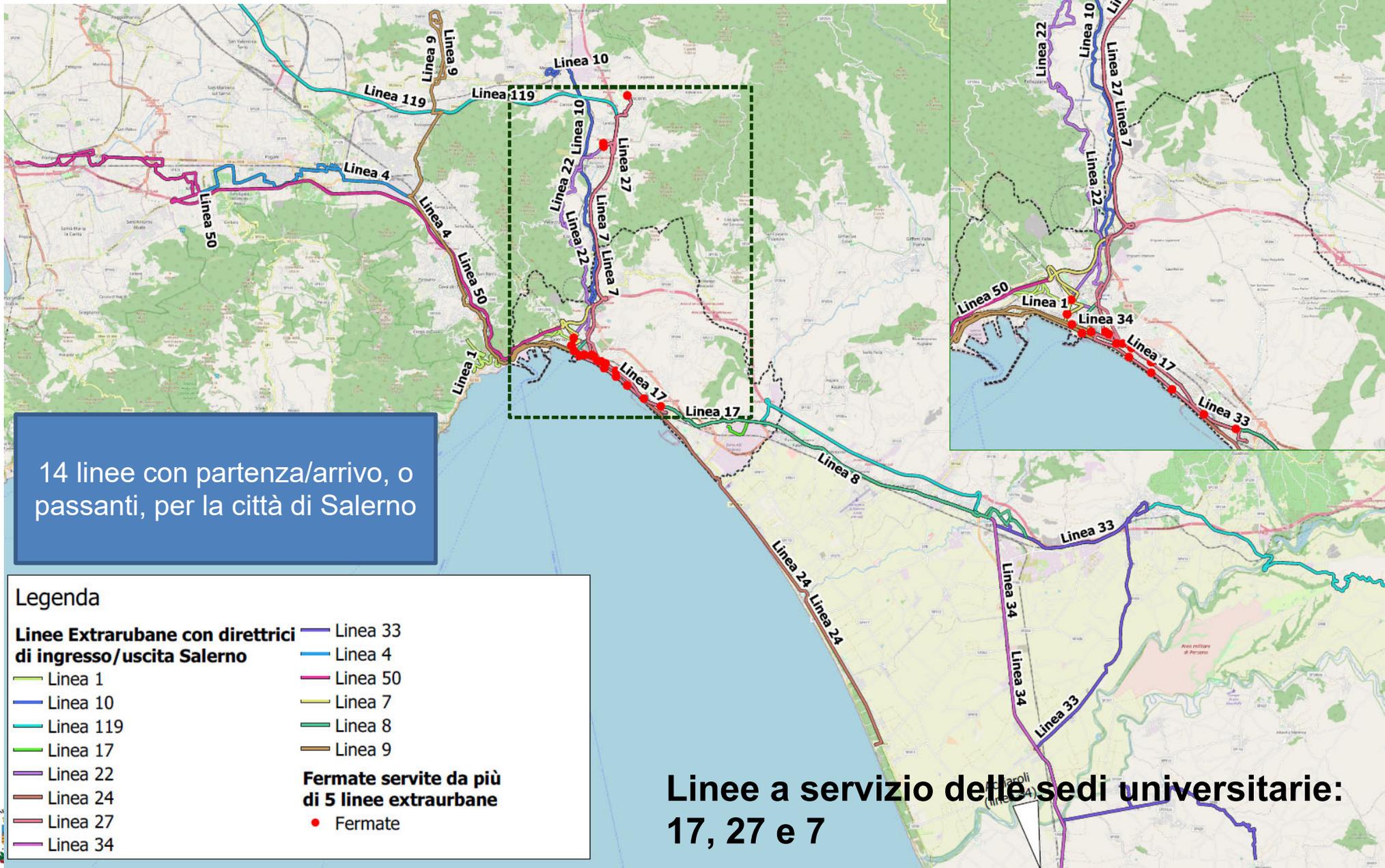
PERCORSI DELLE 7 LINEE CON NUMERO SPOSTAMENTI/GIORNO MAGGIORE



- Le **linee a servizio della città compatta** (centro abitato fronte mare, esclusi i nuclei collinari) **maggiormente utilizzate sono di due categorie**, una prima con **sviluppo lungo la fascia costiera** (linea 12, linea 6 e linea 5) e una seconda con sviluppo lungo la fascia costiera e braccio di **connessione in direzione nord, in direzione di Fratte**;
- Le linee **“suburbane”** **maggiormente utilizzate** sono la **linea 2** che, partendo dal **porto, attraversa il centro, Fratte e raggiunge la località Sordina** al confine con il comune di S. Mango Piemonte, la linea 18 per Matierno, passando per Fratte, e la linea 21 per Giovi Altimare;
- Il **percorso medio di un passeggero a bordo delle linee urbane/suburbane è di circa 3,46 km**;
- Si riscontra la relazione per cui ad un maggior numero di corse offerte corrisponde un maggior numero di utenti;
- Sono **presenti percorsi in sovrapposizione**, specialmente per le linee con percorsi che si sviluppano lungo la fascia costiera.

LA RETE DI TPL EXTRAURBANA ATTUALE

Nel Comune di Salerno sono 16 le fermate servite dal maggior numero di servizi extraurbani tra cui il Terminal Bus di Via Vinciprova e le principali fermate del TPL del Lungomare a Sud della stazione ferroviaria e lungo l'asse Via Parmenide -Via Posidonia. Le altre fermate di rilievo per il territorio Salernitano per il TPL su gomma sono: il Terminal Bus di Fisciano (Università) e Via Allande a Baronissi (Università)



14 linee con partenza/arrivo, o passanti, per la città di Salerno

Legenda

Linee Extrarubane con direttrici di ingresso/uscita Salerno	Linea 33
Linea 1	Linea 4
Linea 10	Linea 50
Linea 119	Linea 7
Linea 17	Linea 8
Linea 22	Linea 9
Linea 24	
Linea 27	
Linea 34	

Fermate servite da più di 5 linee extraurbane

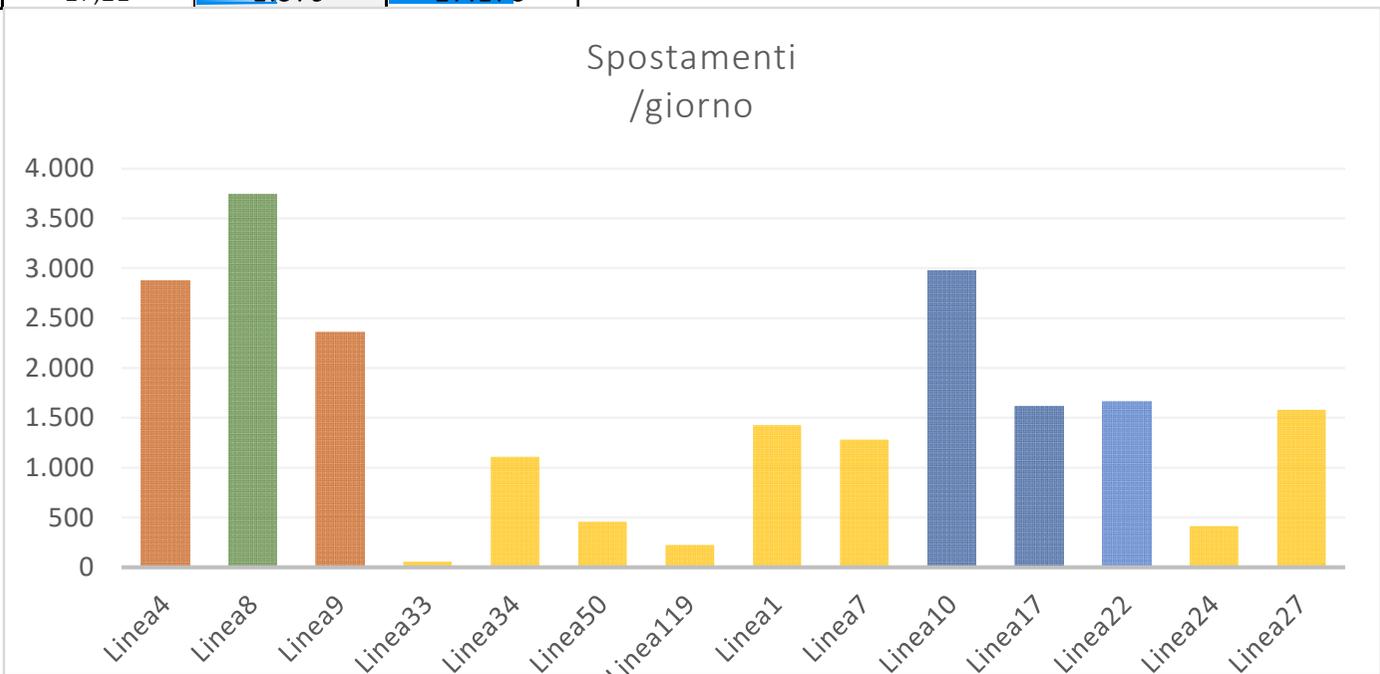
- Fermate

**Linee a servizio delle sedi universitarie:
17, 27 e 7**



DATI DI FREQUENTAZIONE LINEE EXTRAURBANE

Linea	n° corse giorno medio	Km medio linea	Km eserciti giorno medio	KmP (percorso medio passeggero)	Spostamenti /giorno	Spostamenti x KmP (pass*km)
Linea4	56	35	1.956	7,43	2.870	21.338
Linea8	52	23	1.207	7,19	3.743	26.924
Linea9	45	23	1.051	6,70	2.363	15.832
Linea33	2	60	103	48,13	56	2.682
Linea34	36	67	2.433	23,51	1.107	26.037
Linea50	32	37	1.167	30,81	455	14.025
Linea119	5	117	602	94,91	224	21.301
Linea1	46	11	521	5,67	1.427	8.099
Linea7	51	16	836	16,50	1.281	21.136
Linea10	65	18	1.187	8,66	2.974	25.763
Linea17	64	23	1.451	25,53	1.614	41.193
Linea22	51	14	708	7,06	1.661	11.729
Linea24	11	23	254	10,65	413	4.398
Linea27	61	20	1.221	17,21	1.579	27.178



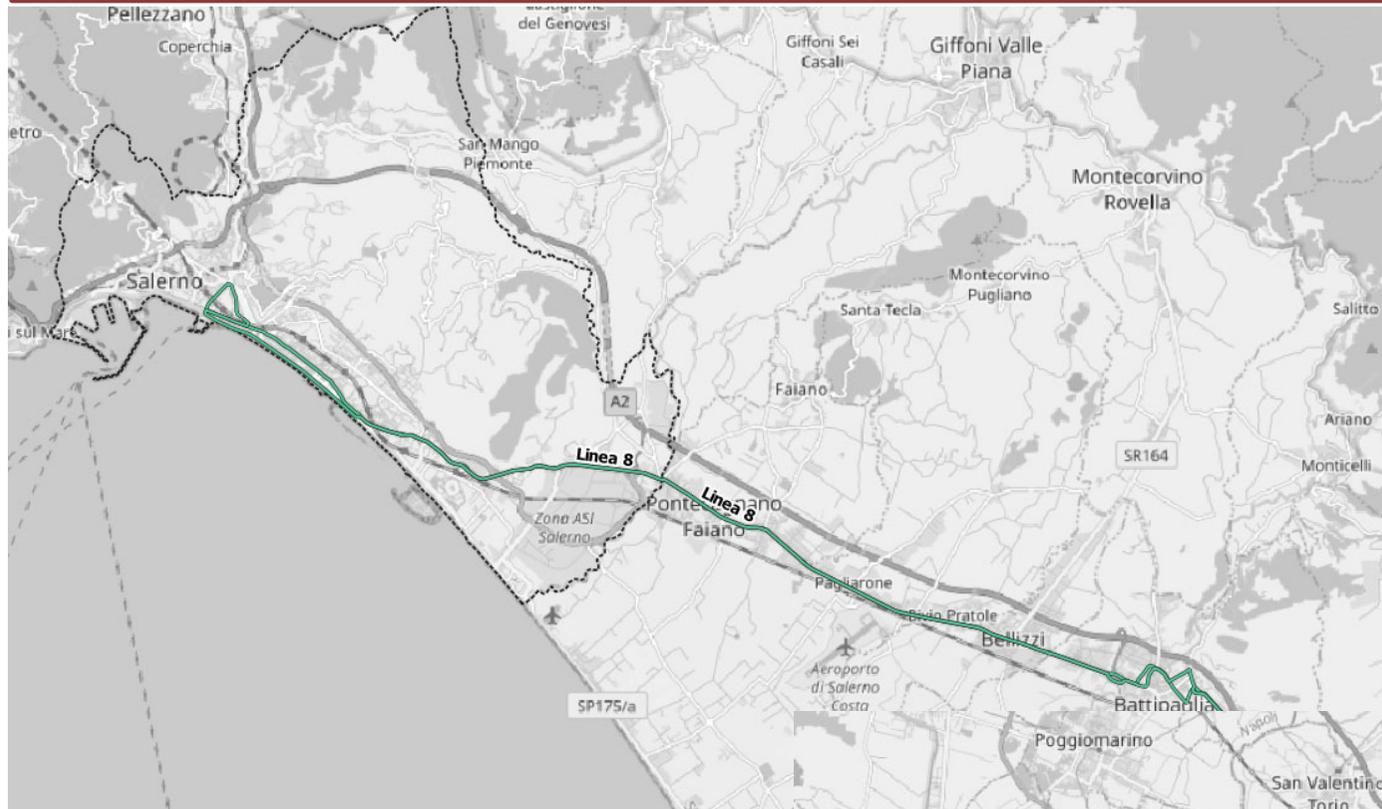
Risultati indagine frequentazione 2019 –

Indagine condotta dal Consorzio Unico Campania

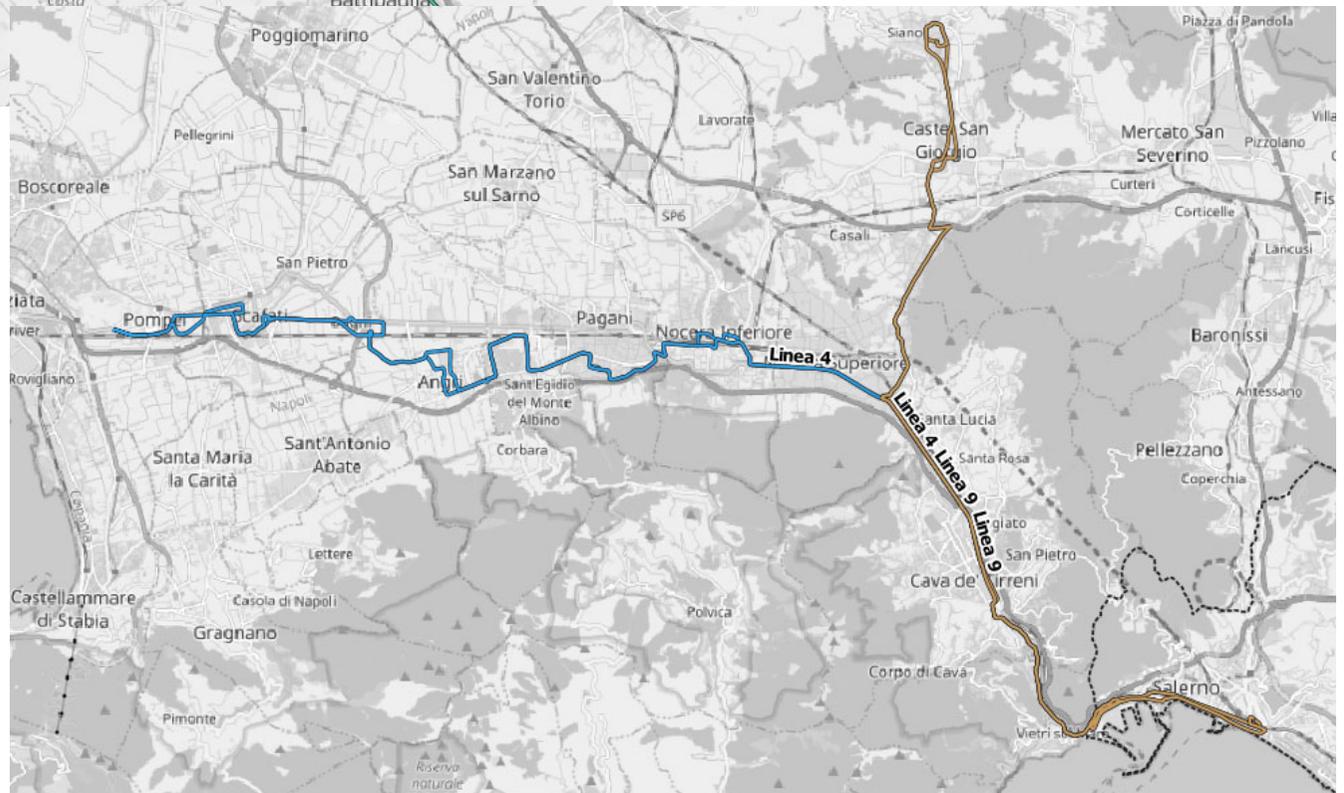
Selezione linee extraurbane con direttrici di accesso/uscita nella città di Salerno



PERCORSI LINEE CON OLTRE 1500 SPOSTAMENTI/GIORNO

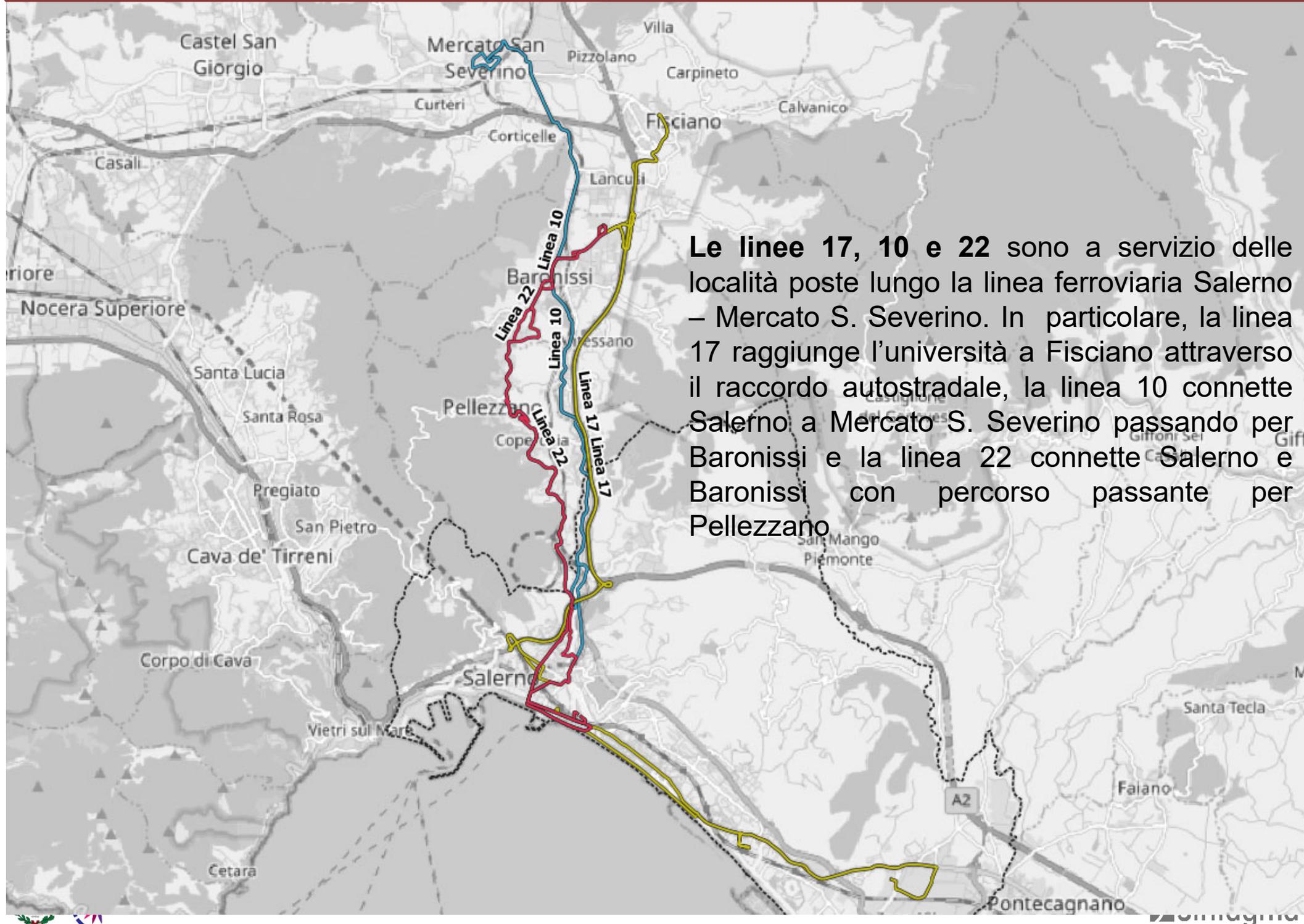


Linea 8 serve il bacino di utenza tra Battipaglia e Salerno con un percorso che costeggia la linea ferroviaria e, a Salerno, si sviluppa fino al nodo stazione e al terminal di Via Vinciprova



Le linee 4 e 9 si sviluppano su percorsi identici tra il Terminal Vinciprova, Via Ligea, Cava de' Tirreni e la località Camerelle a Nocera Superiore (costeggiando la linea ferroviaria)

PERCORSI LINEE CON OLTRE 1500 SPOSTAMENTI/GIORNO



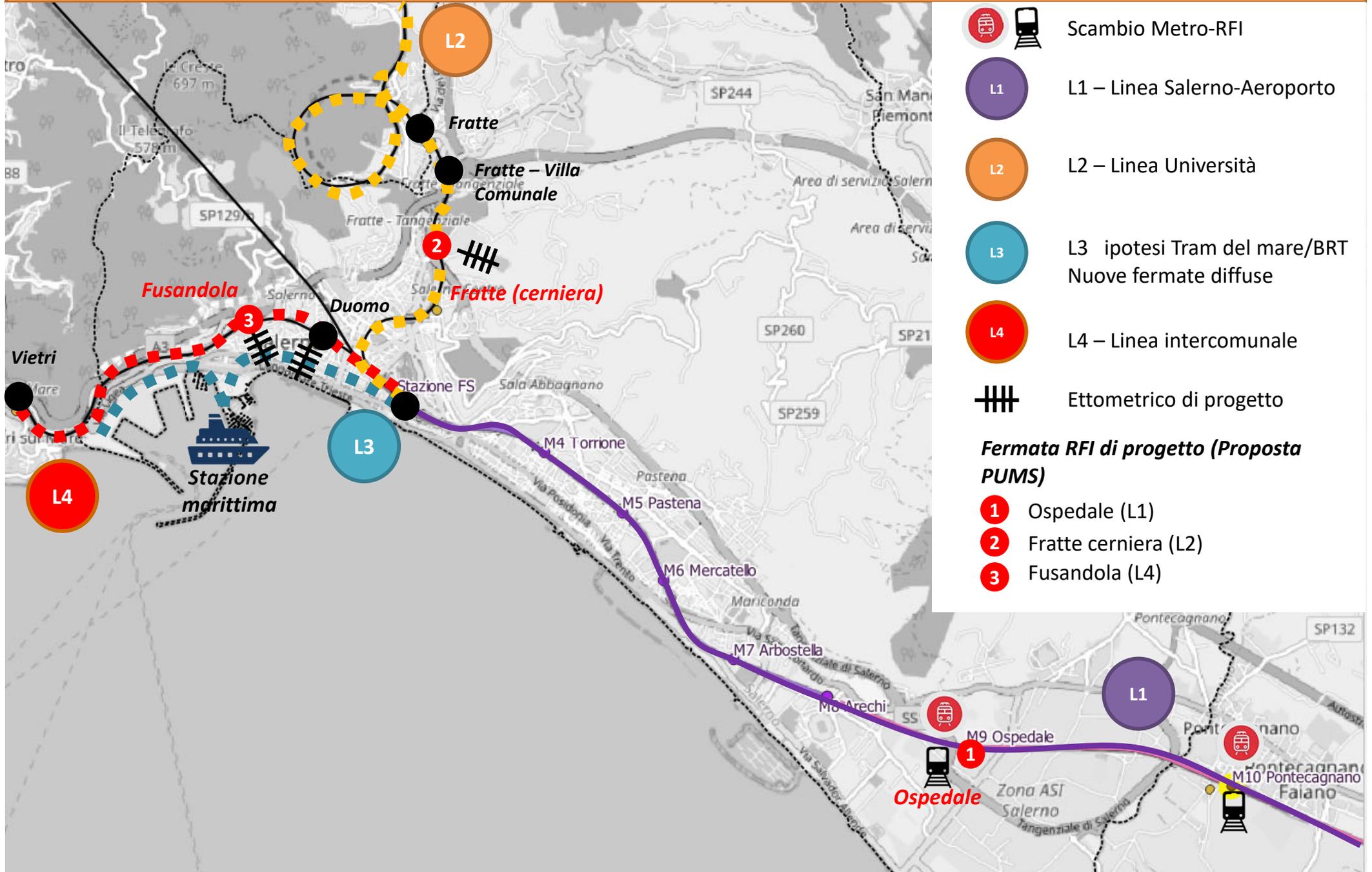
Le linee 17, 10 e 22 sono a servizio delle località poste lungo la linea ferroviaria Salerno – Mercato S. Severino. In particolare, la linea 17 raggiunge l'università a Fiscianno attraverso il raccordo autostradale, la linea 10 connette Salerno a Mercato S. Severino passando per Baronissi e la linea 22 connette Salerno e Baronissi con percorso passante per Pellezzano



TERMINAL BUS VINCIPROVA



IL NUOVO SISTEMA SU FERRO E IN SEDE PROTETTA, NUOVE FERMATE, IL SISTEMA METROPOLITANO DI AREA VASTA, SISTEMI ETTOMETRICI



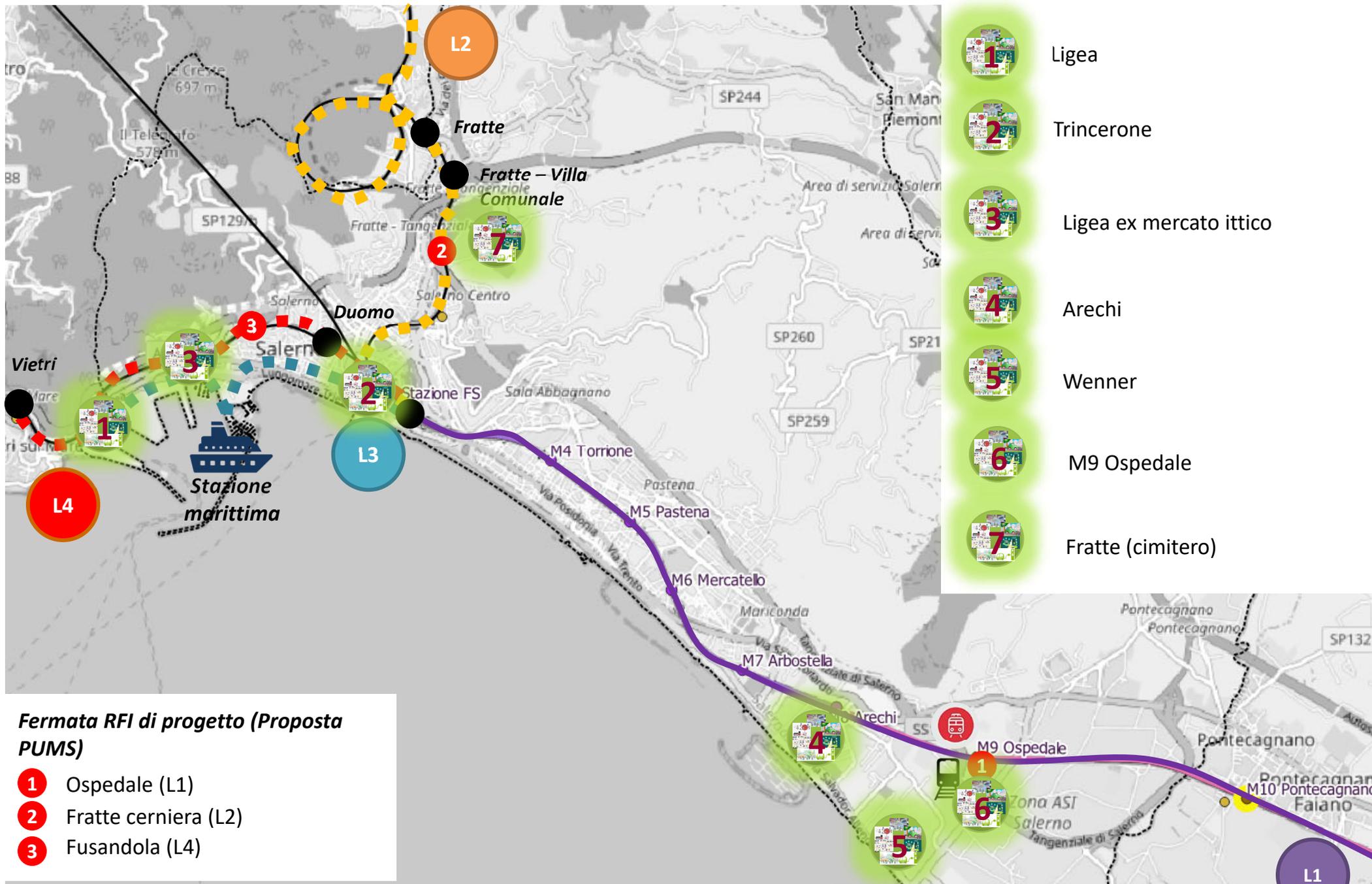
-  Scambio Metro-RFI
-  L1 – Linea Salerno-Aeroporto
-  L2 – Linea Università
-  L3 ipotesi Tram del mare/BRT
Nuove fermate diffuse
-  L4 – Linea intercomunale
-  Ettometrico di progetto

Fermata RFI di progetto (Proposta PUMS)

-  1 Ospedale (L1)
-  2 Fratte cerniera (L2)
-  3 Fusandola (L4)

LE CERNIERE DI MOBILITÀ AL SERVIZIO DEL SISTEMA URBANO E METROPOLITANO

Cerniere di mobilità

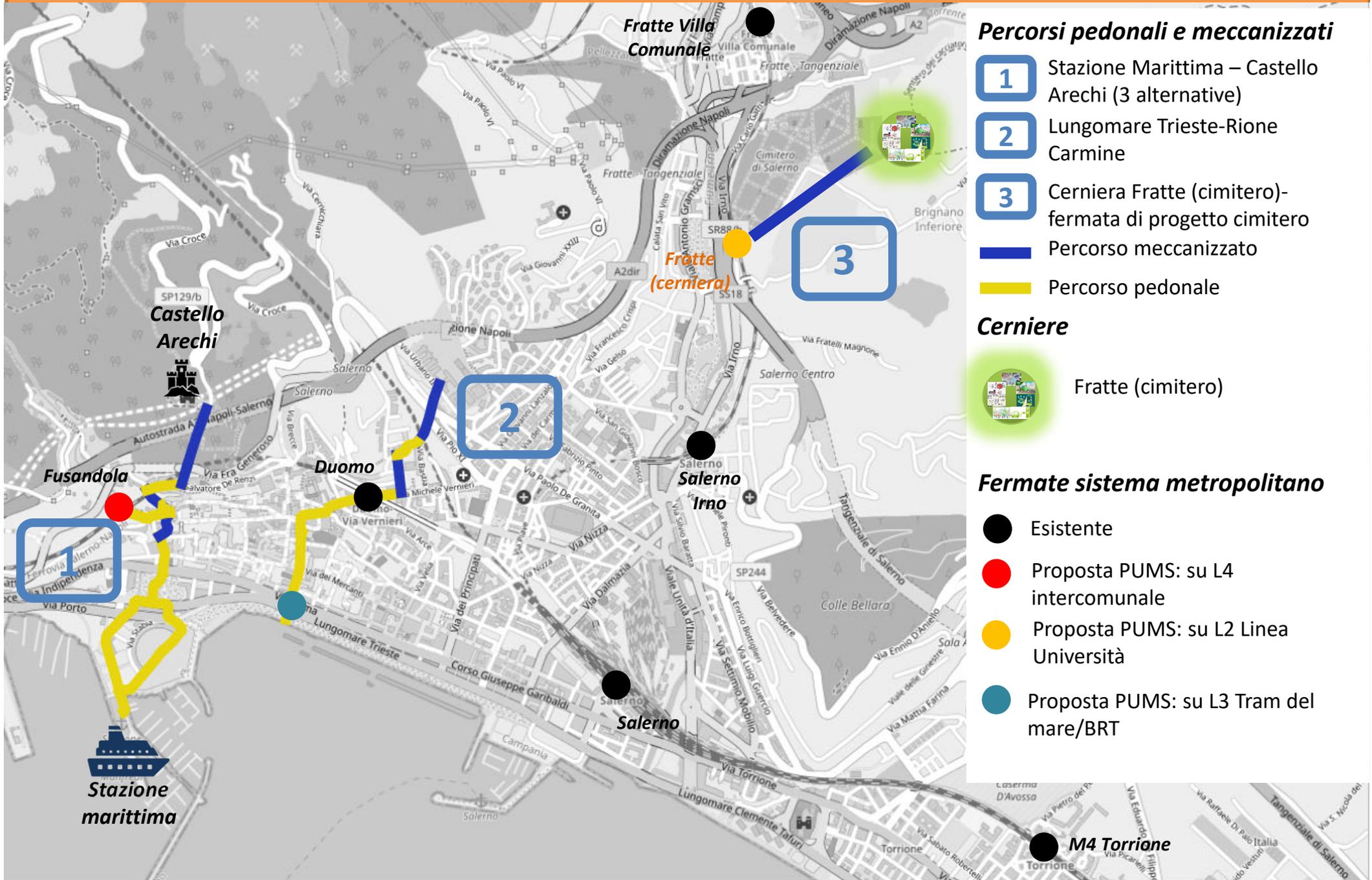


- 1 Ligea
- 2 Trincerone
- 3 Ligea ex mercato ittico
- 4 Arechi
- 5 Wenner
- 6 M9 Ospedale
- 7 Fratte (cimitero)

Fermata RFI di progetto (Proposta PUMS)

- 1 Ospedale (L1)
- 2 Fratte cerniera (L2)
- 3 Fusandola (L4)

CONNESSIONI PEDONALI E MECCANIZZATE TRA LE FERMATE DEL SERVIZIO METROPOLITANO E LE PRINCIPALI POLARITÀ URBANE



Percorsi pedonali e meccanizzati

- 1** Stazione Marittima – Castello Arechi (3 alternative)
- 2** Lungomare Trieste-Rione Carmine
- 3** Cerniera Fratte (cimitero)-fermata di progetto cimitero
-  Percorso meccanizzato
-  Percorso pedonale

Cerniere

-  Fratte (cimitero)

Fermate sistema metropolitano

-  Esistente
-  Proposta PUMS: su L4 intercomunale
-  Proposta PUMS: su L2 Linea Università
-  Proposta PUMS: su L3 Tram del mare/BRT

IL SISTEMA DELLA SOSTA

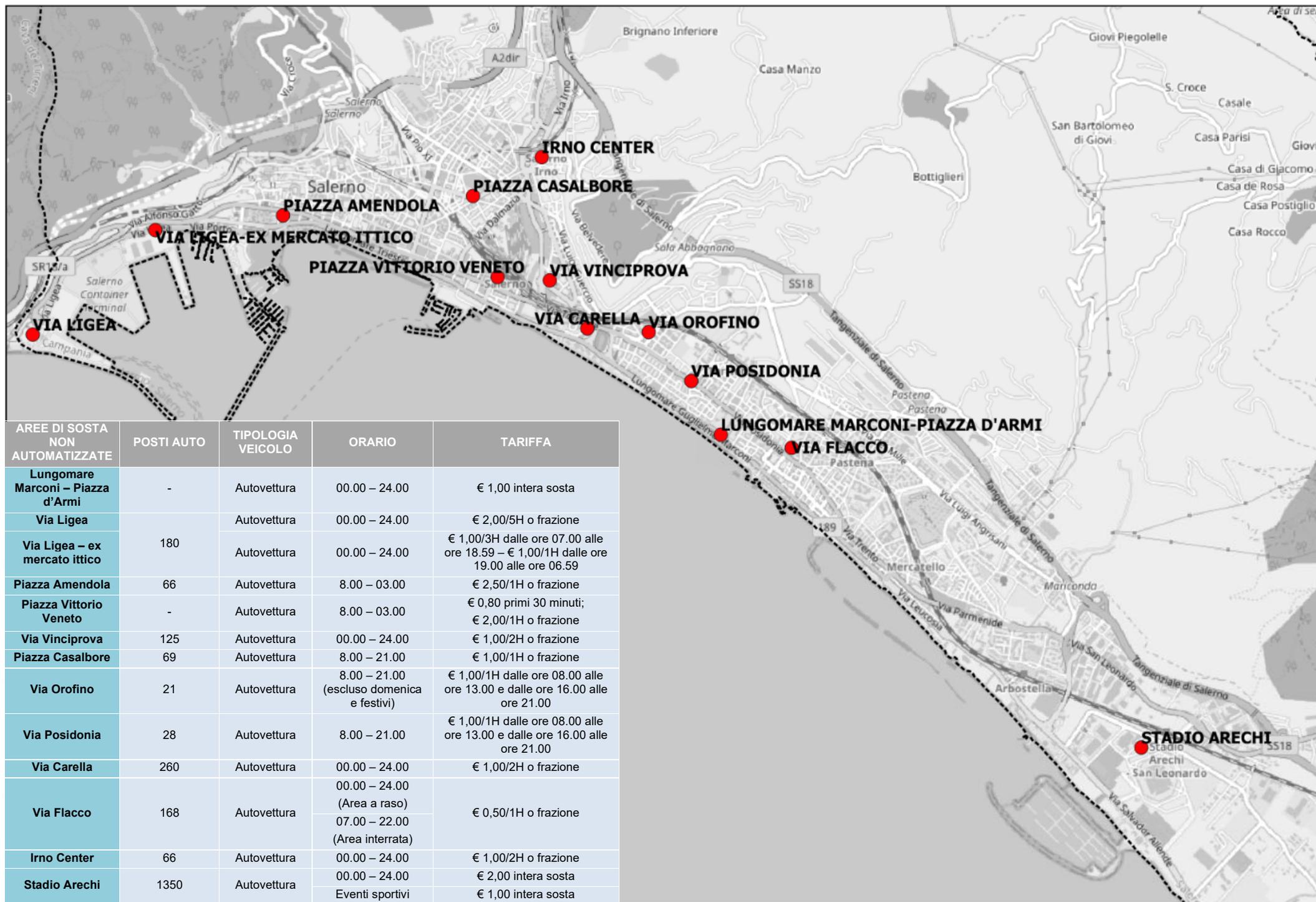
Il sistema della sosta nel comune di Salerno si compone di:

- **Aree di sosta su strada nelle aree Z.P.R.U.** (Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica) secondo una zonizzazione del territorio a partire da centro storico;
- **Aree di sosta perimetrata non automatizzate;**
- **Aree di sosta perimetrata automatizzate.**

La gestione di queste aree di sosta è affidata alla *Salerno Mobilità s.p.a*



AREE DI SOSTA PERIMETRATE NON AUTOMATIZZATE



AREE DI SOSTA NON AUTOMATIZZATE	POSTI AUTO	TIPOLOGIA VEICOLO	ORARIO	TARIFFA
Lungomare Marconi – Piazza d'Armi	-	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00 intera sosta
Via Ligea	180	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 2,00/5H o frazione
Via Ligea – ex mercato ittico		Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/3H dalle ore 07.00 alle ore 18.59 – € 1,00/1H dalle ore 19.00 alle ore 06.59
Piazza Amendola	66	Autovettura	8.00 – 03.00	€ 2,50/1H o frazione
Piazza Vittorio Veneto	-	Autovettura	8.00 – 03.00	€ 0,80 primi 30 minuti; € 2,00/1H o frazione
Via Vinciprova	125	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/2H o frazione
Piazza Casalbore	69	Autovettura	8.00 – 21.00	€ 1,00/1H o frazione
Via Orofino	21	Autovettura	8.00 – 21.00 (escluso domenica e festivi)	€ 1,00/1H dalle ore 08.00 alle ore 13.00 e dalle ore 16.00 alle ore 21.00
Via Posidonia	28	Autovettura	8.00 – 21.00	€ 1,00/1H dalle ore 08.00 alle ore 13.00 e dalle ore 16.00 alle ore 21.00
Via Carella	260	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/2H o frazione
Via Flacco	168	Autovettura	00.00 – 24.00 (Area a raso)	€ 0,50/1H o frazione
			07.00 – 22.00 (Area interrata)	
Irno Center	66	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/2H o frazione
Stadio Arechi	1350	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 2,00 intera sosta
			Eventi sportivi	€ 1,00 intera sosta

AREE DI SOSTA PERIMETRATE AUTOMATIZZATE (SOSTA IN STRUTTURA)



Legenda

- AREE PERIMETRATE AUTOMATIZZATE
- Confine comunale

AREE DI SOSTA AUTOMATIZZATE	POSTI AUTO	TIPOLOGIA VEICOLO	ORARIO	TARIFFA
Piazza della Concordia	260	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 2,00/ 1H o frazione
Sottopiazza della Concordia	220	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00 primi 30 minuti, € 2,00/H ogni ora successiva o frazione
Piazza G. Mazzini	162	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 2,00/ 1H o frazione
Via S. Robertelli	448	Autovettura	00.00 – 24.00	Dalle ore 07.00 alle ore 12.59 Tariffa € 1,00/ 2H; Dalle ore 13.00 alle ore 06.59 Tariffa € 1,00 / intera sosta
Foce Irno	224	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/ 1H
Foce Irno Interrato (Lungomare Tafuri)	202	Autovettura	00.00 – 24.00	<u>Tariffa Diurna:</u> € 1,00/ 1H dalle 07.00 alle 21.59 <u>Tariffa Notturna:</u> € 1,00/2H dalle 22.00 alle 06.59
Park Vinciprova	250	Autovettura	00.00 – 24.00	€ 1,00/ 2H o frazione

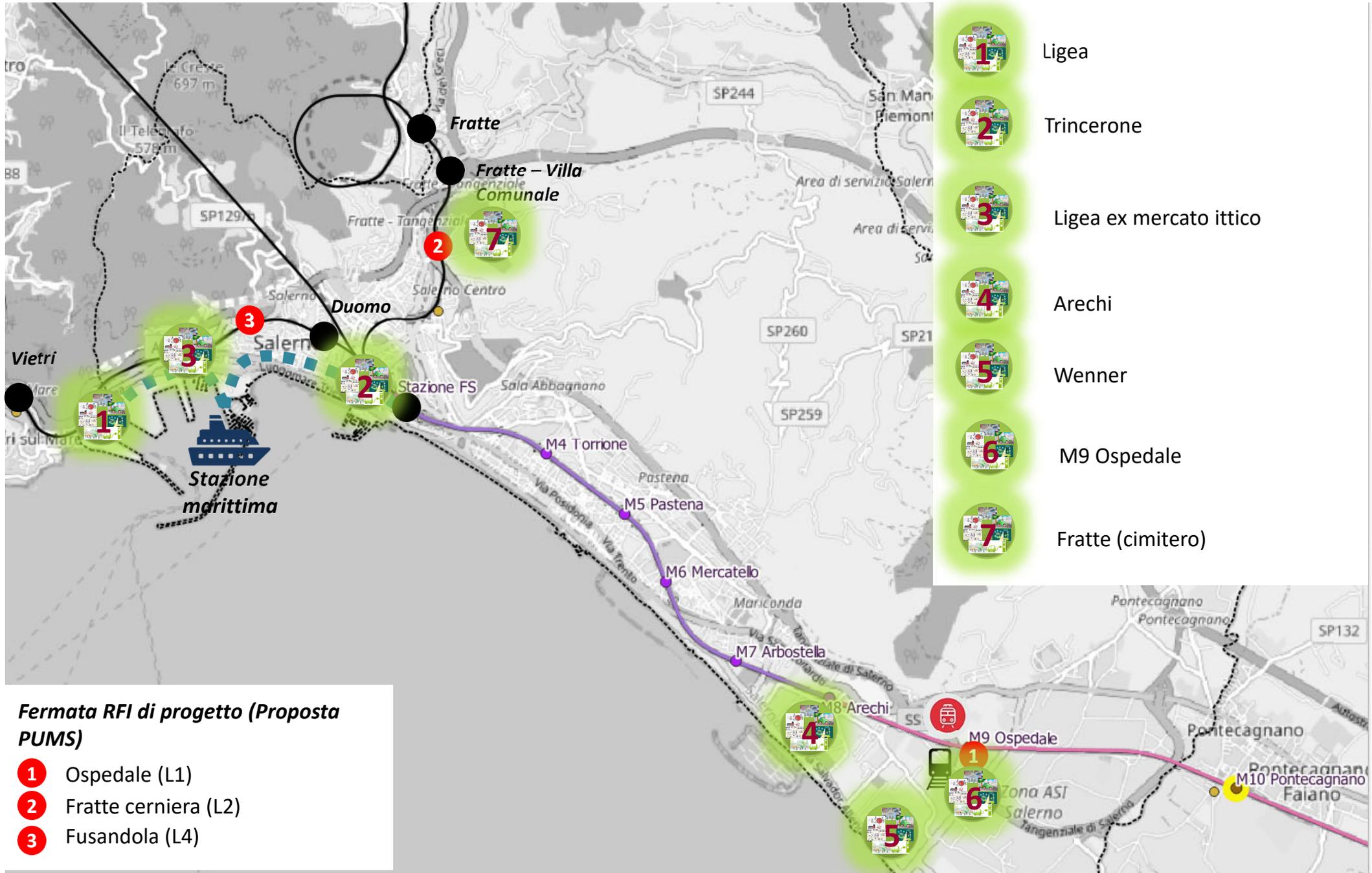
PARCHEGGI DI SCAMBIO ATTUALI



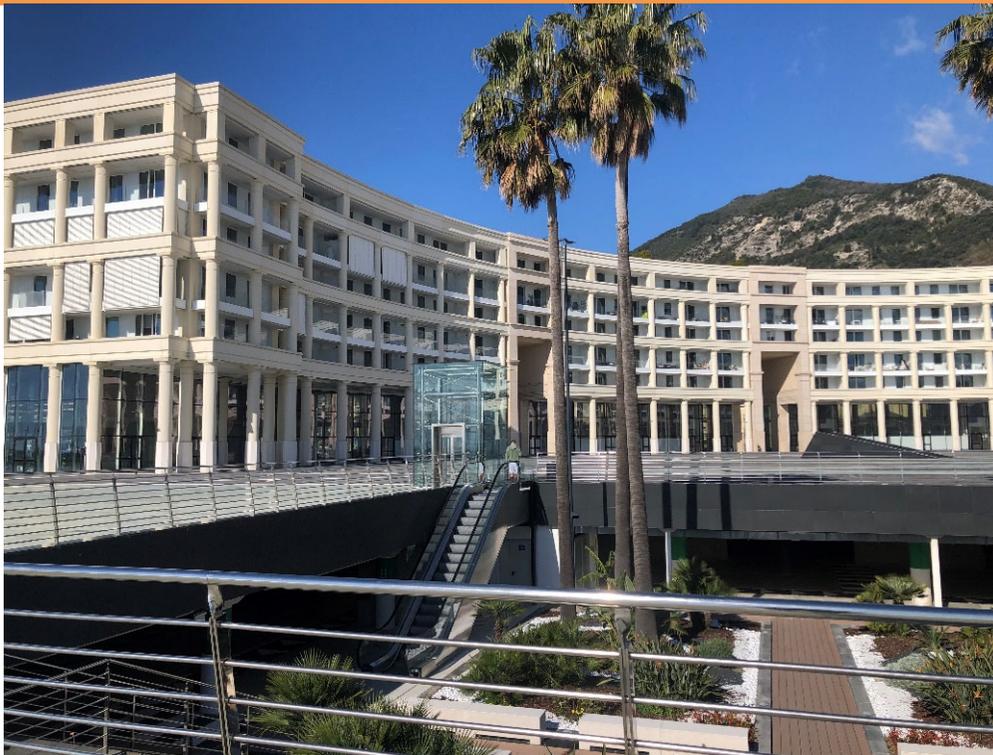
- **Parcheggi presso lo Stadio Arechi** (scambio auto – metropolitana e auto – TPL gomma);
- **Parcheggio presso la fermata Pastena** della metropolitana (scambio auto – metropolitana);
- **Parcheggio Via Moscato, presso lo svincolo A3 – Salerno** (scambio per carpooling).

LE CERNIERE DI MOBILITÀ

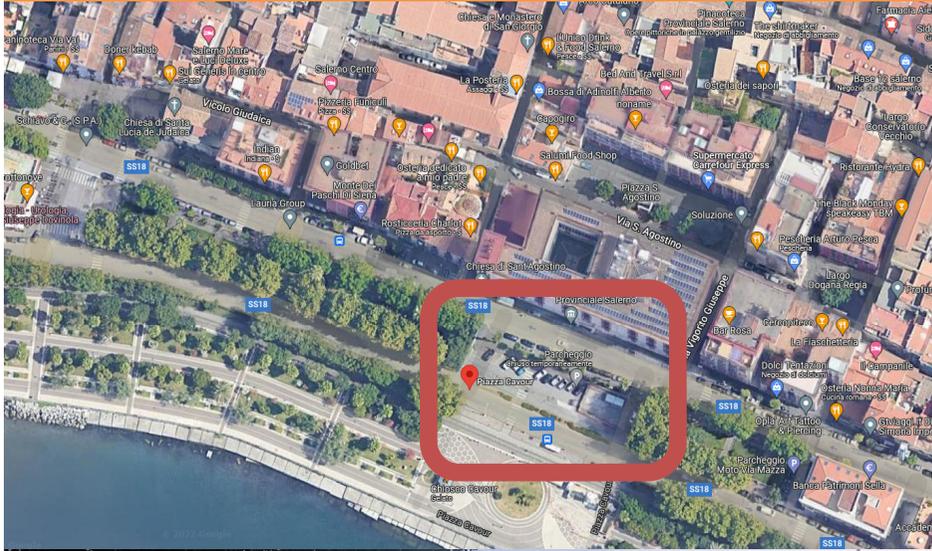
Cerniere di mobilità



PARCHEGGIO LIBERTÀ E LA NUOVA PIAZZA SUL MARE



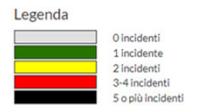
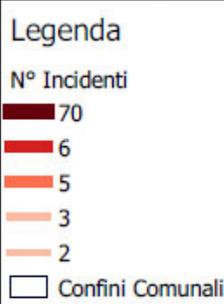
PARKING CAVOUR



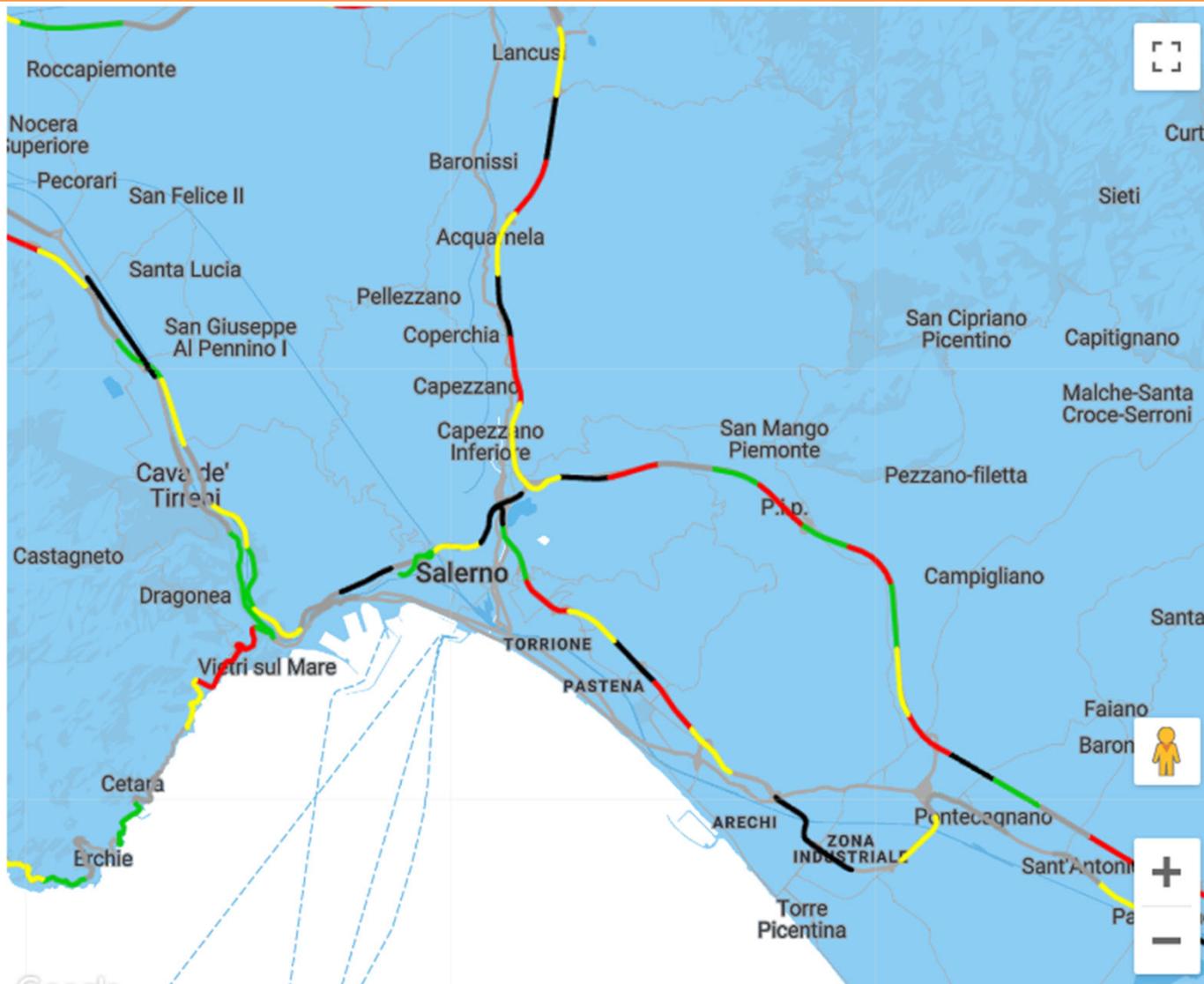
SALERNO CITTÀ SICURA: ANALISI DELL'INCIDENTALITÀ: SCALA URBANA DI SALERNO PER L'ANNO 2020



ID	Viabilità rilevata	N° incidenti 2020	Totale veicoli coinvolti	Totale feriti
1	Tangenziale Sud	28	52	16
2	S.S.18 Tirrena Inferiore	25	38	
3	Tangenziale Nord	17	34	14
4	Corso Garibaldi	6	14	
5	Via San Leonardo	6	11	3
6	Via Posidonia	5	11	6
7	Via Benedetto Croce	5	10	5
8	Via Lungomare Colombo	3	8	3
9	Via Delle Calabrie	3	6	2
10	Via Trento	2	4	4
11	Via dei Mille	2	7	2
12	Strada interna al Porto	2	2	
13	Via Irno	2	3	
14	Via Robertelli	2	4	1
15	Via Dalmazia	2	4	
16	Via San Nicola di Giovi	2	3	2
17	Via Lungomare Tafari	2	4	5
18	Via Lungomare Trieste	2	3	2
19	Via Gramsci	2	4	1



SALERNO CITTÀ SICURA: FOCUS RETE VIARIA PRINCIPALE NEL TERRITORIO DI SALERNO



- NUMERO DI INCIDENTI PER KM - 2019
La mappa rappresenta il numero di incidenti avvenuti nel 2019 per ciascun km di strada
- NUMERO DI INCIDENTI MORTALI PER KM 2017-2019
La mappa rappresenta il numero di incidenti mortali avvenuti nel triennio 2017-2019 per ciascun km di strada
- GEOLOCALIZZAZIONE DEGLI INCIDENTI 2019
La mappa riporta gli incidenti 2019 georeferenziati sulle strade extraurbane

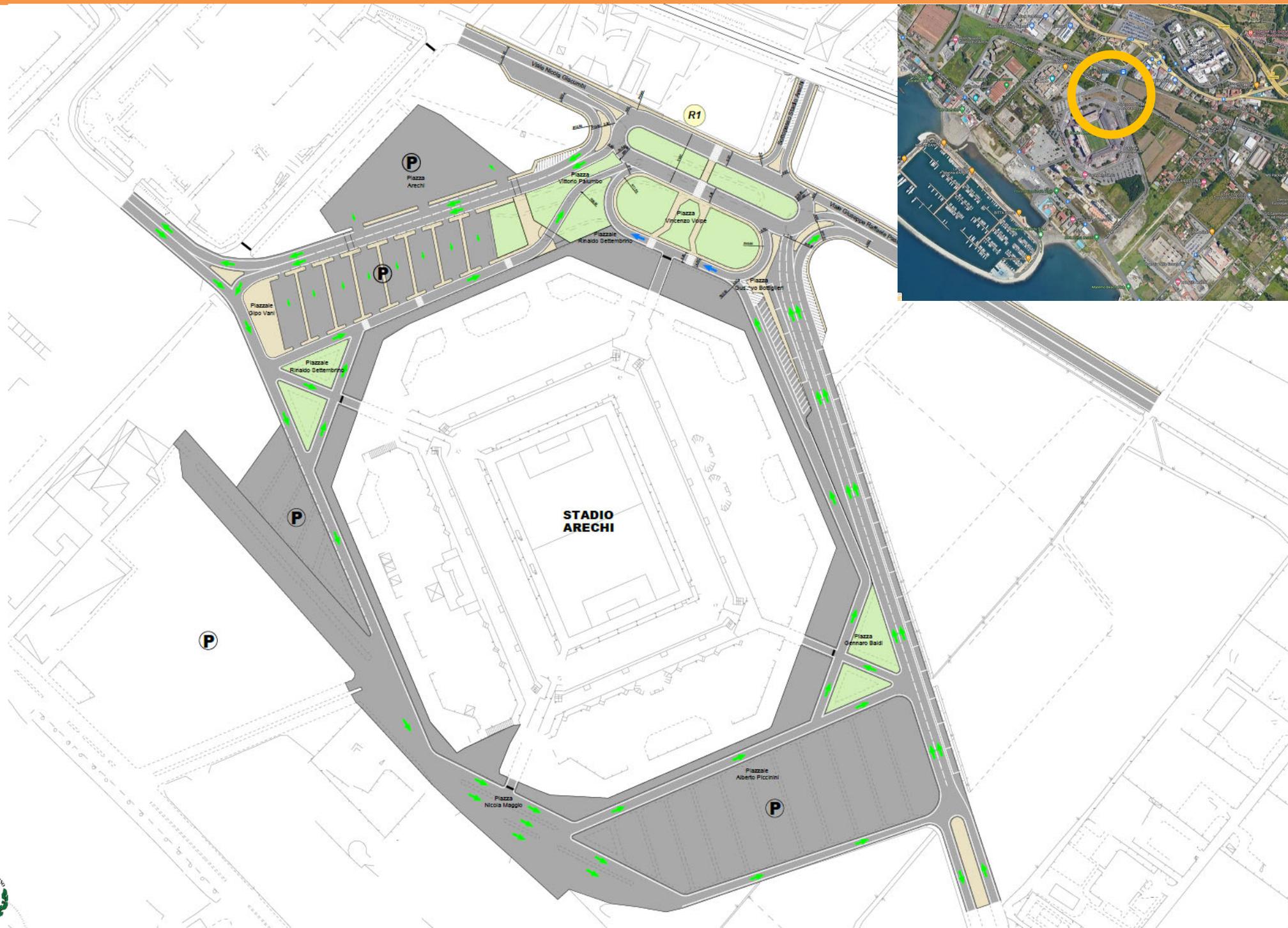
La mappa è riferita a circa 41.000 km di strade principali compresa tutta la rete autostradale e le strade che rientrano negli itinerari europei

Legenda

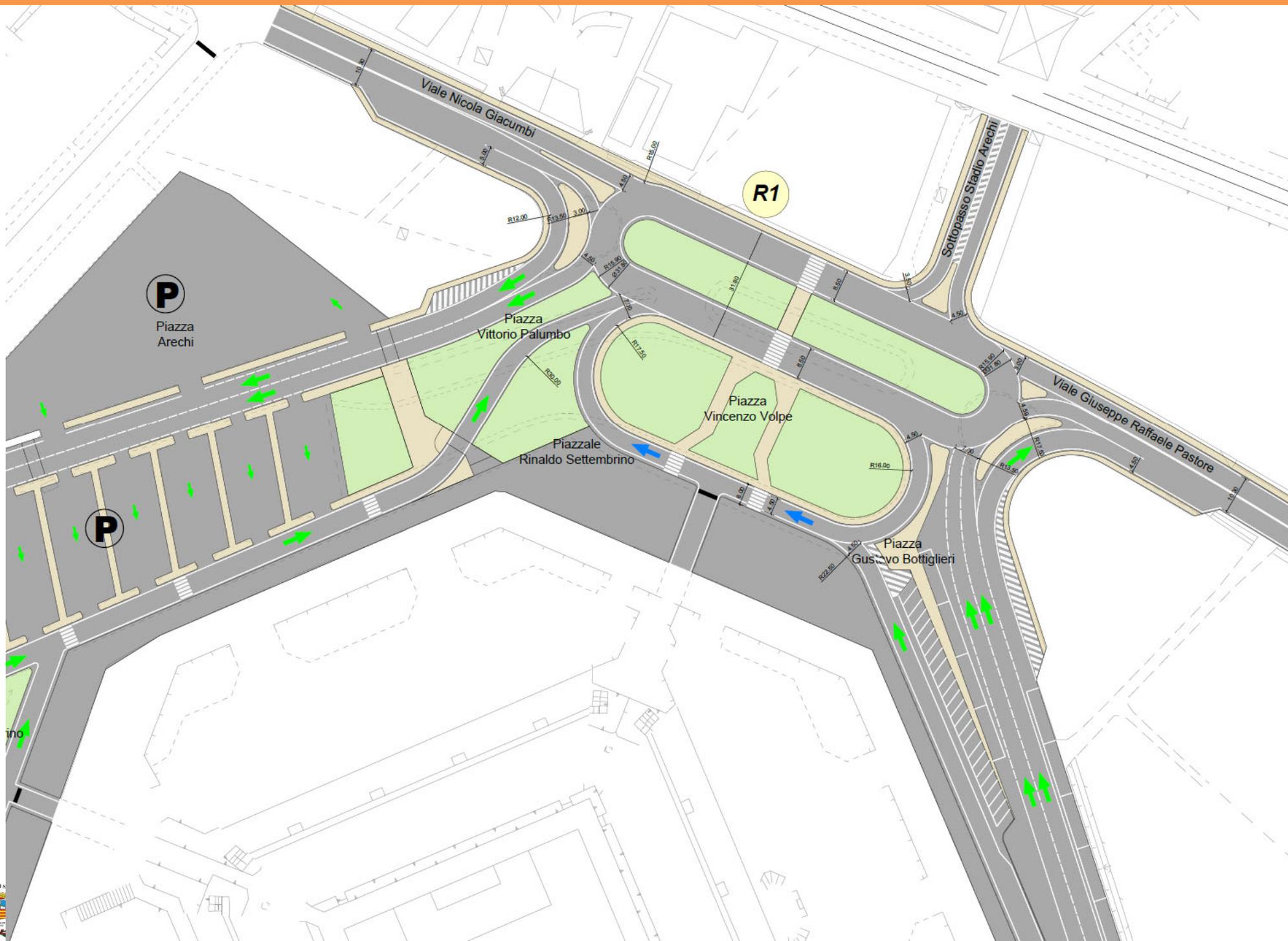
	0 incidenti
	1 incidente
	2 incidenti
	3-4 incidenti
	5 o più incidenti

Numero di incidenti per chilometro 2019 – Focus rete viaria principale nel territorio di Salerno
(fonte LIS di ACI-ISTAT)

ROTATORIA DI PROGETTO IN VIA NICOLA GIACUMBI E VIALE GIUSEPPE RAFFAELE PASTORE - STADIO ARECHI (R1)



ROTATORIA DI PROGETTO IN VIA NICOLA GIACUMBI E VIALE GIUSEPPE RAFFAELE PASTORE - STADIO ARECHI (R1)



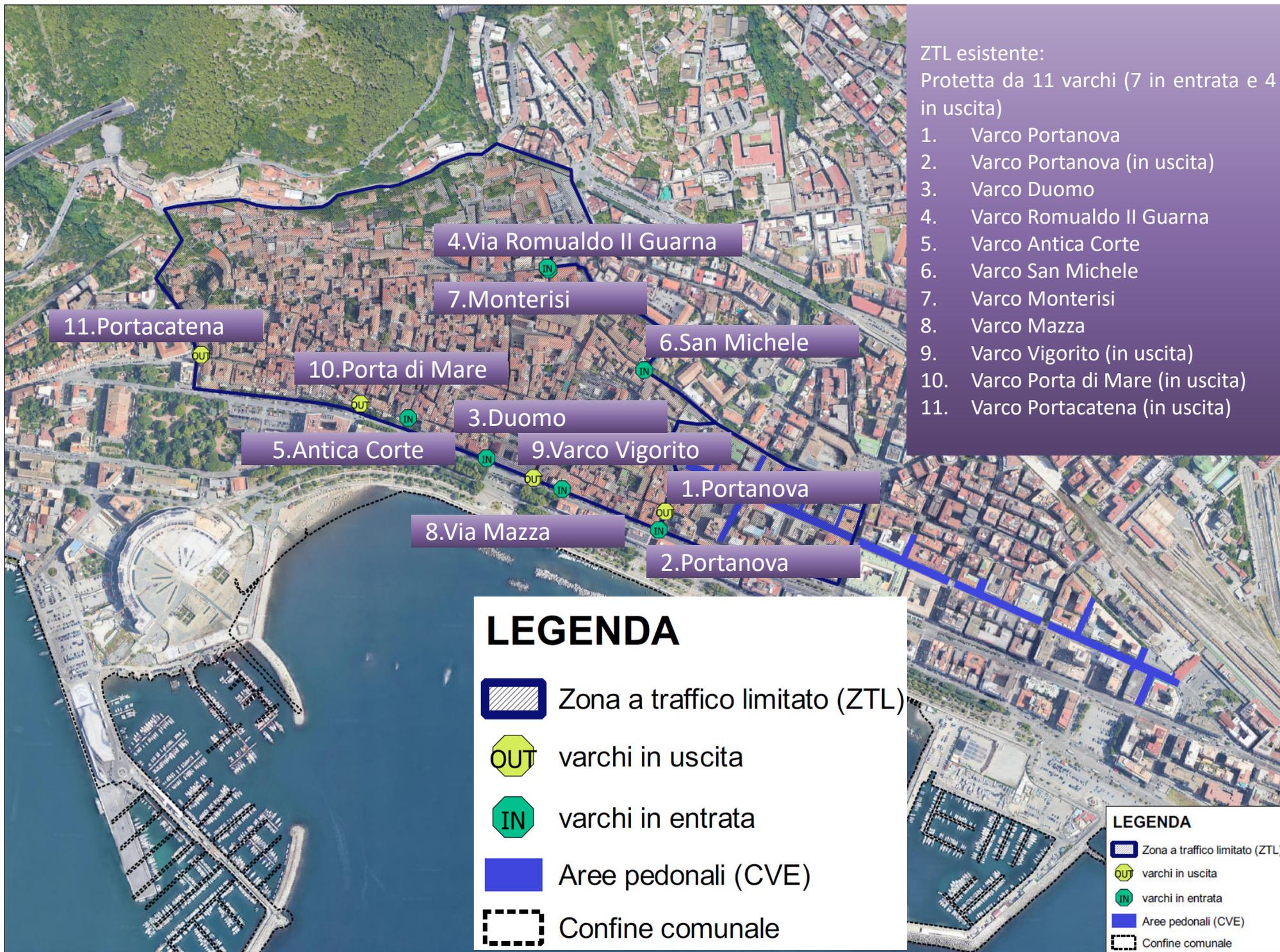
SICUREZZA DELLA CIROLAZIONE VEICOLARE PEDONALE

- Nuove Aree Pedonale e o ZTL
- Mappa aree pedonali con focus su aree di maggior interesse per i cittadini
- Percorsi bike dedicati a doppio senso (es. itinerari ciclabili fascia costiera)
- Percorsi scolastici dedicati (strade scolastiche)
- Nuove piste ciclabili
- Sensibilizzazione e divulgazione scolastica sul tema della mobilità dolce/sostenibile in sicurezza
- Ripartenza con nuovo impulso e mezzi/strumentazioni all'avanguardia per il Bike Sharing

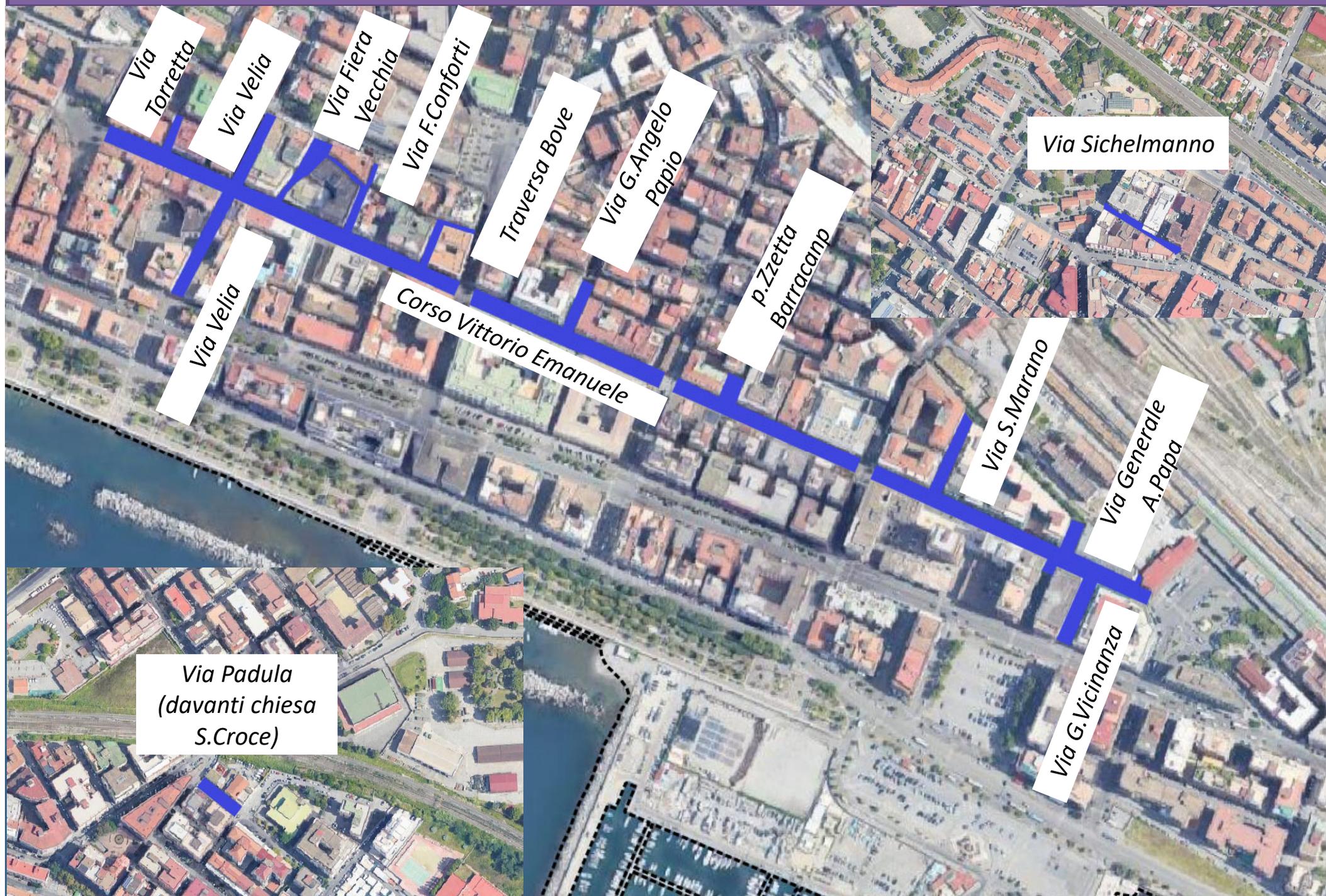
SPOSTAMENTI

- realizzazione di HUB intermodali di scambio tra la zona orientale e il centro urbano
- realizzazione di HUB/parcheggi di scambio dedicati alla mobilità turistica verso le due costiere ovvero individuazione di aree di sosta strategiche (es. parcheggio Pzza della Libertà per scambio con Tpl verso la costiera)
- maggiore efficienza del TPL integrato con le altre forme di mobilità sostenibile
- sviluppo di intermodalità e tariffazione integrata incentivante l'utilizzo dei mezzi pubblici
- sviluppo di tariffazione della sosta, disincentivante l'utilizzo dei parcheggi nel centro cittadino
- sviluppo di nuovi sistemi ettometrici e valorizzazione di quelli esistenti (es. scale mobili)
- nuova organizzazione del carico/scarico merci nel centro urbano

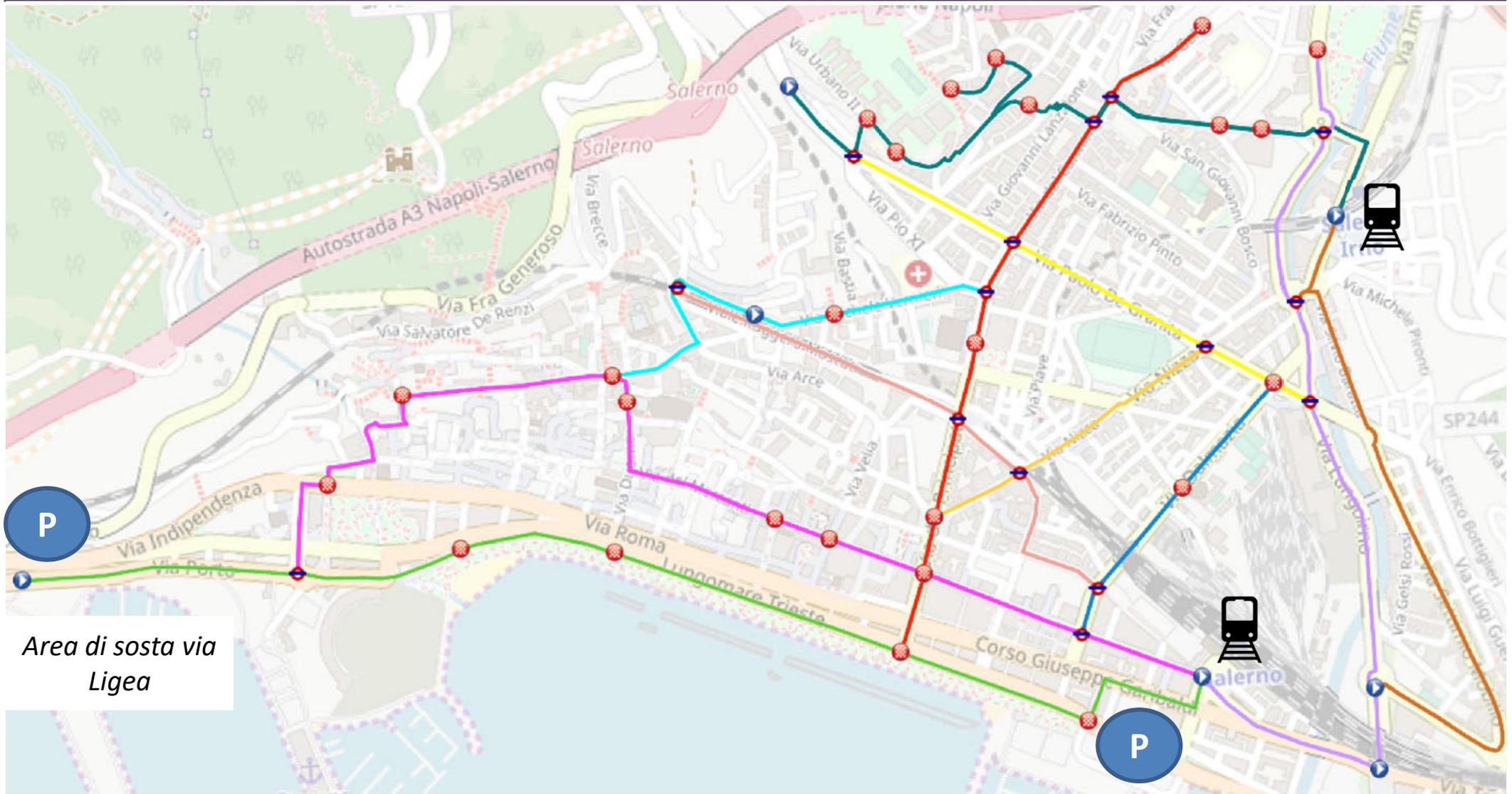
AREE PEDONALI E/O ZTL: LO STATO ATTUALE



AREE PEDONALI E/O ZTL: LO STATO ATTUALE

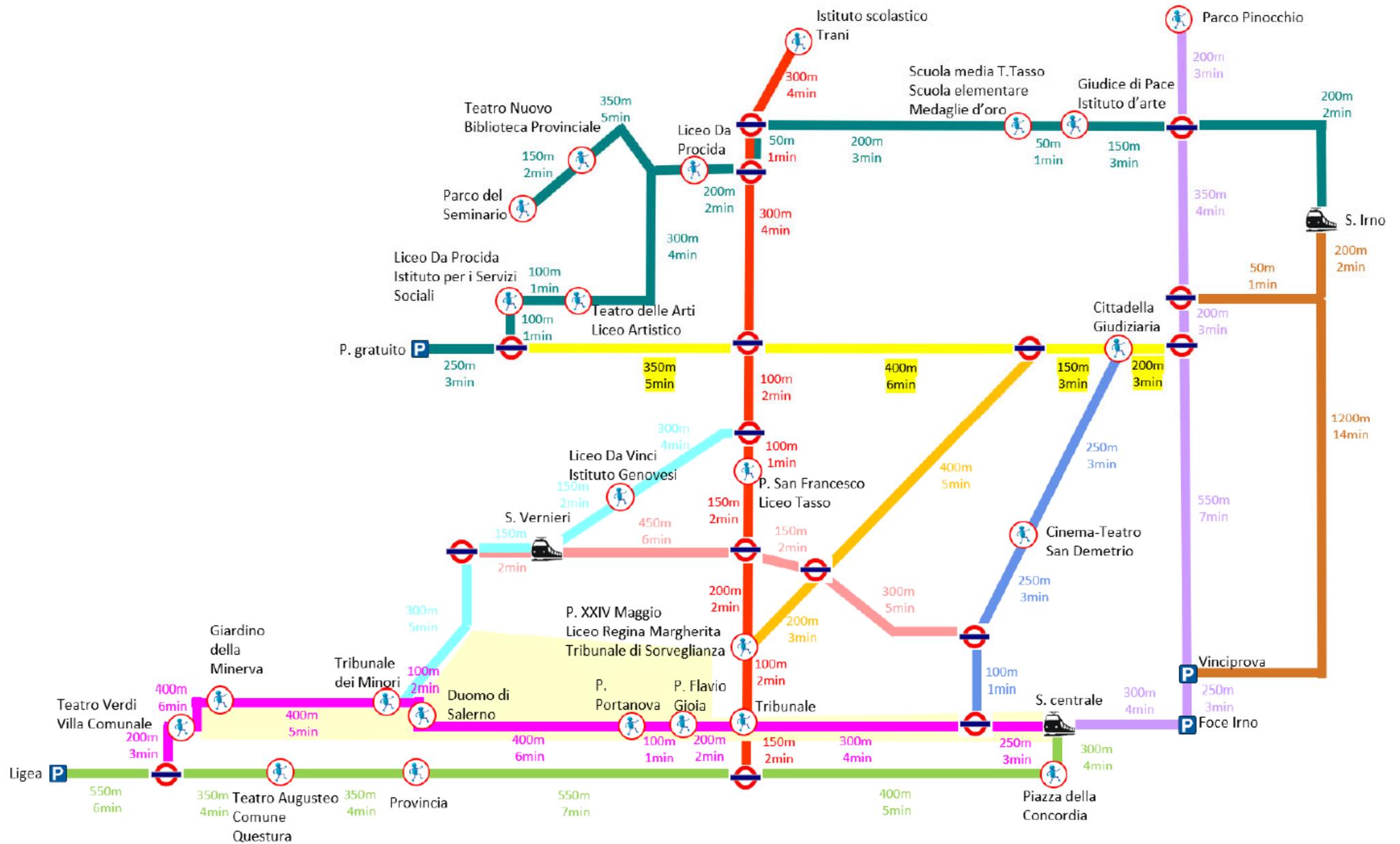


IL PGTU DEL 2019 SUL TEMA PEDONALITÀ



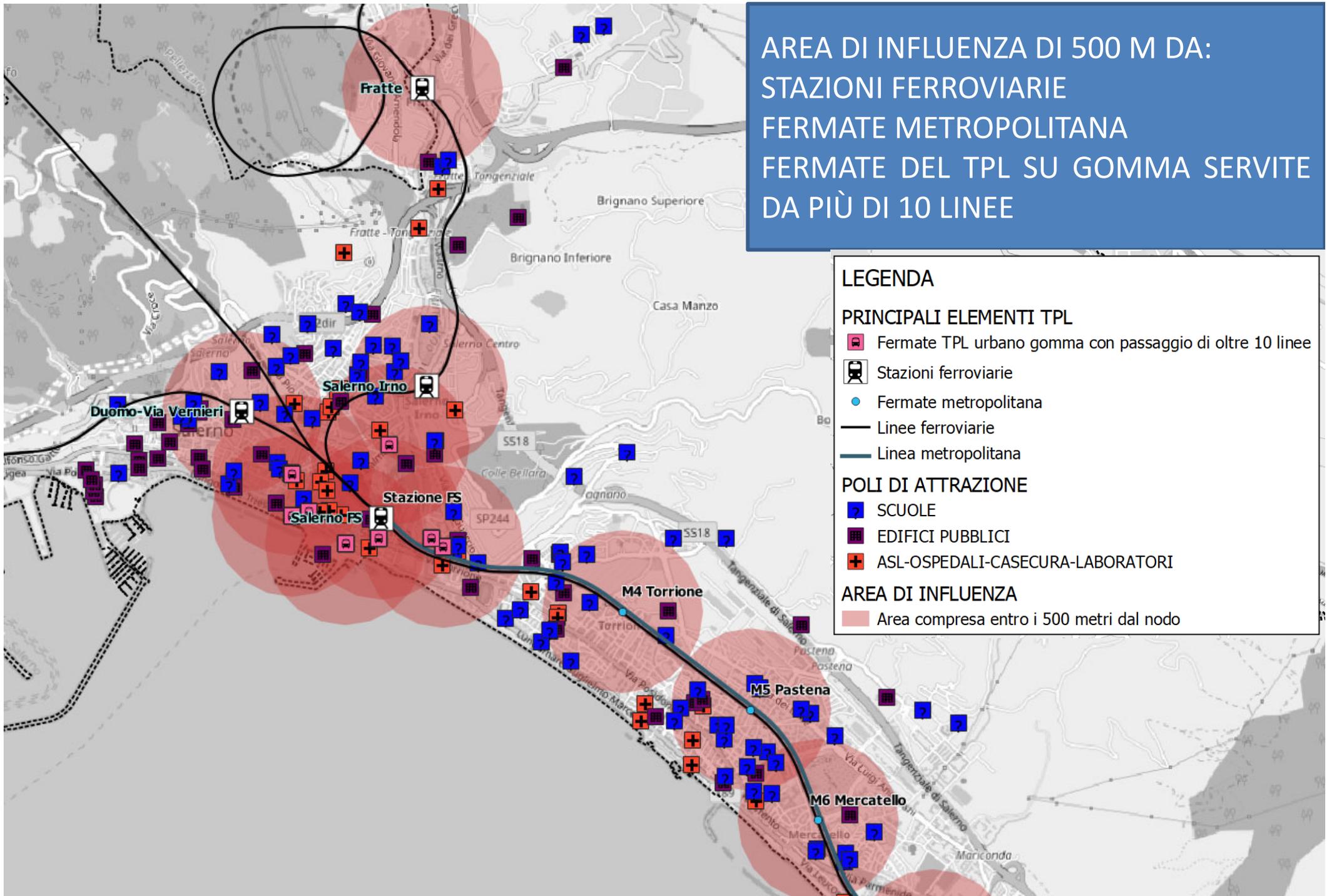
11 linee pedonali

IL PGTU DEL 2019 – LA METRO-PEDONALE



GRADO DI ACCESSIBILITÀ DALLE STAZIONI, FERMATE METRO E FERMATE TPL GOMMA

AREA DI INFLUENZA DI 500 M DA:
STAZIONI FERROVIARIE
FERMATE METROPOLITANA
FERMATE DEL TPL SU GOMMA SERVITE
DA PIÙ DI 10 LINEE



LEGENDA

PRINCIPALI ELEMENTI TPL

Fermate TPL urbano gomma con passaggio di oltre 10 linee

Stazioni ferroviarie

Fermate metropolitana

Linee ferroviarie

Linea metropolitana

POLI DI ATTRAZIONE

SCUOLE

EDIFICI PUBBLICI

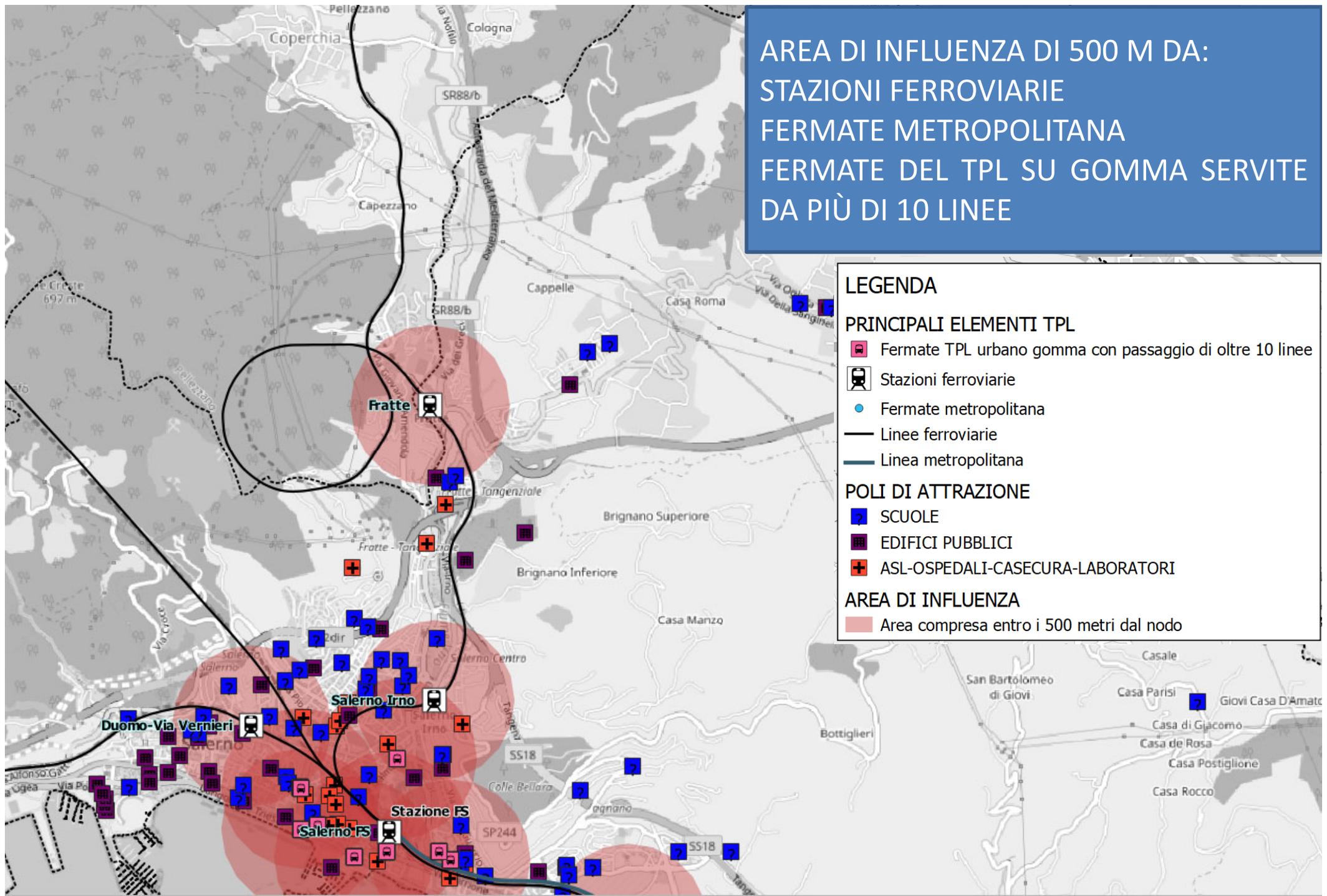
ASL-OSPEDALI-CASECURA-LABORATORI

AREA DI INFLUENZA

Area compresa entro i 500 metri dal nodo

GRADO DI ACCESSIBILITÀ DALLE STAZIONI, FERMATE METRO E FERMATE TPL GOMMA

AREA DI INFLUENZA DI 500 M DA:
STAZIONI FERROVIARIE
FERMATE METROPOLITANA
FERMATE DEL TPL SU GOMMA SERVITE
DA PIÙ DI 10 LINEE



LEGENDA

PRINCIPALI ELEMENTI TPL

- Fermate TPL urbano gomma con passaggio di oltre 10 linee
- Stazioni ferroviarie
- Fermate metropolitana
- Linee ferroviarie
- Linea metropolitana

POLI DI ATTRAZIONE

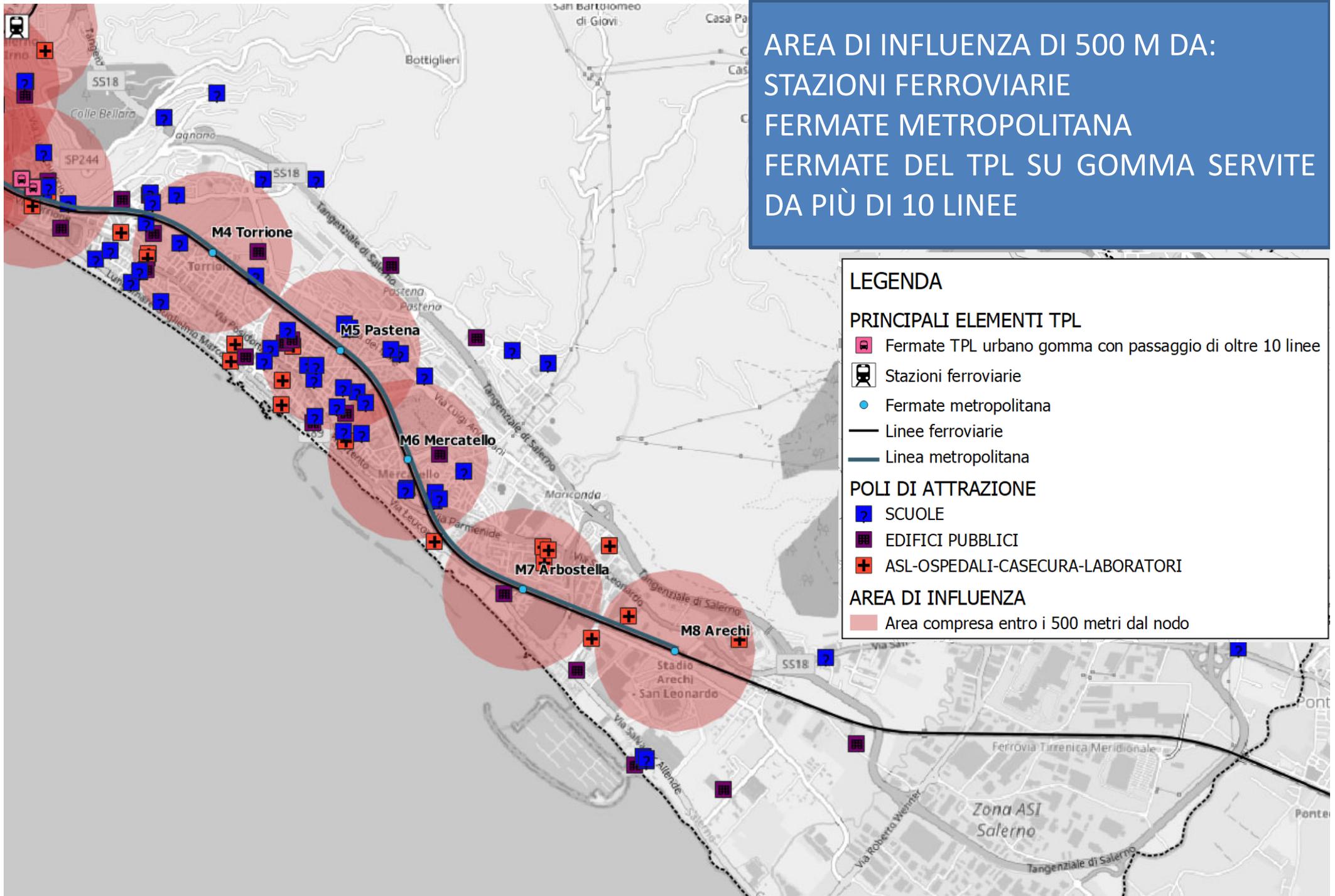
- SCUOLE
- EDIFICI PUBBLICI
- ASL-OSPEDALI-CASECURA-LABORATORI

AREA DI INFLUENZA

- Area compresa entro i 500 metri dal nodo

GRADO DI ACCESSIBILITÀ DALLE STAZIONI, FERMATE METRO E FERMATE TPL GOMMA

AREA DI INFLUENZA DI 500 M DA:
STAZIONI FERROVIARIE
FERMATE METROPOLITANA
FERMATE DEL TPL SU GOMMA SERVITE
DA PIÙ DI 10 LINEE



PROPOSTA PUMS – NUOVA AREA PEDONALE



PIAZZA AMENDOLA-VIA VERDI-TRAVERSA REGINA COSTANZA

POSTI AUTO DA DELOCALIZZARE:
CIRCA 145



DA DELOCALIZZARE NEL
PARCHEGGIO DI PIAZZA DELLA
LIBERTÀ CON TARIFFA AGEVOLATA.

PROPOSTA PUMS – NUOVA AREA PEDONALE A TORRIONE (PORTICI DI VIA VOLONTARI DELLA LIBERTÀ)



NUOVO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE CONSEGUENTE ALLA NUOVA AREA PEDONALE A TORRIONE (PORTICI DI VIA VOLONTARI DELLA LIBERTÀ)



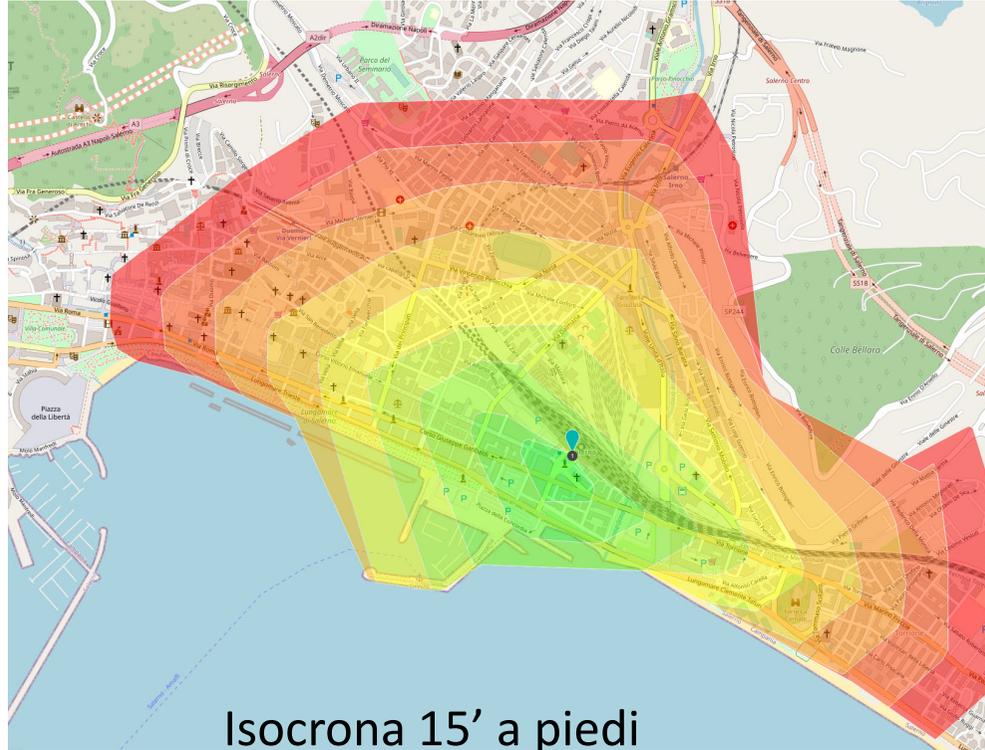
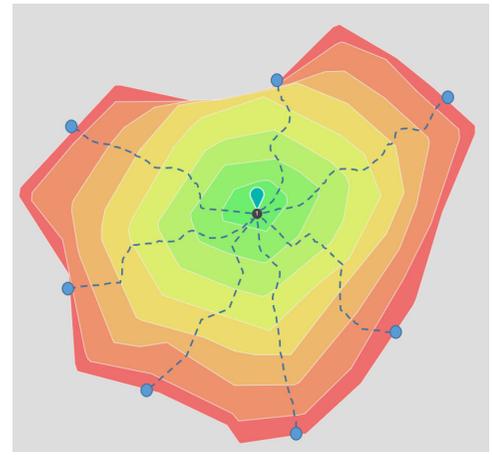
PROPOSTA PUMS – BLOCCHI 15' – STAZIONI FERROVIARIE



La rue de demain

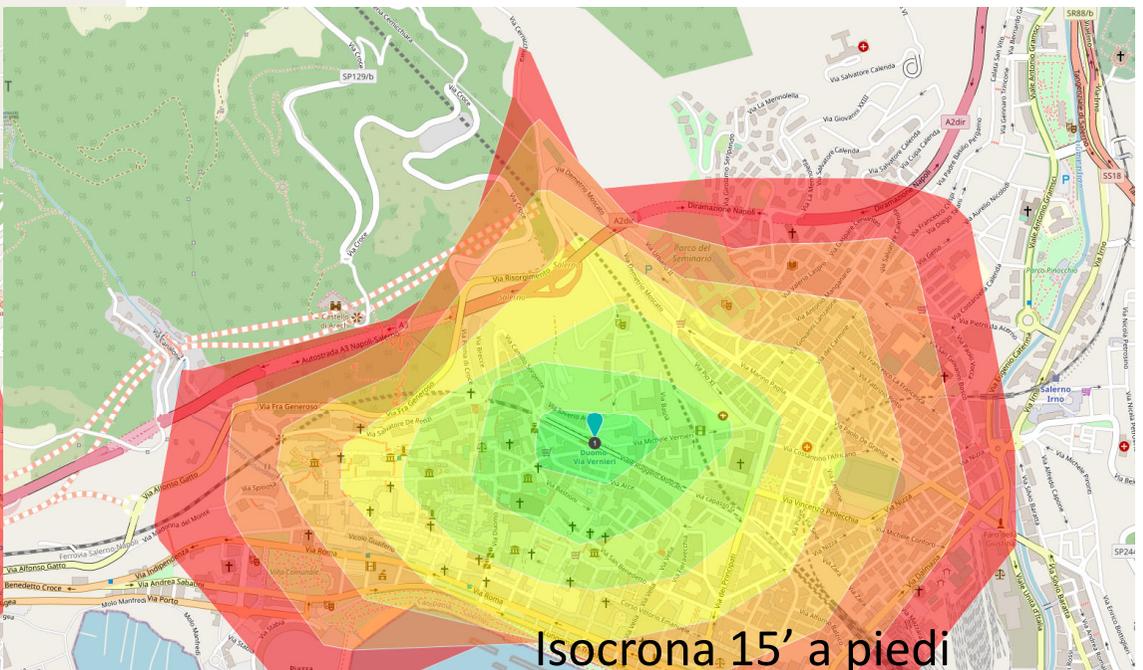


Dopo aver individuato gli ambiti dei '15 minuti a piedi dalle principali polarità, si evidenziano i percorsi pedonali principali che dal polo di interesse si diramano all'interno dell'ambito. Si viene quindi a creare un grafo di percorsi percorribili in 15 minuti dal pedone. La lunghezza di ciascun percorso è influenzata dalla pendenza dello stesso: il tracciato pianeggiante che percorre un pedone in 15 minuti evidentemente sarà più lungo di tracciato caratterizzato da un dislivello considerevole. Ciascuno dei percorsi individuati verranno poi analizzati esplicitando le caratteristiche di lunghezza, pendenza, tipo di superficie e andando a rintracciare le criticità che il pedone incontra nel percorrere il tracciato (ad esempio mancanza di marciapiedi o marciapiedi discontinui o di dimensioni troppo ridotte, mancanza di attraversamenti protetti, interferenze tra pedoni e ciclisti, ecc..). Una volta individuate le criticità sarà possibile andare a proporre soluzioni puntuali per garantire una mobilità pedonale in sicurezza



Isocrona 15' a piedi

Stazione Salerno – Linea Tirrenica meridionale

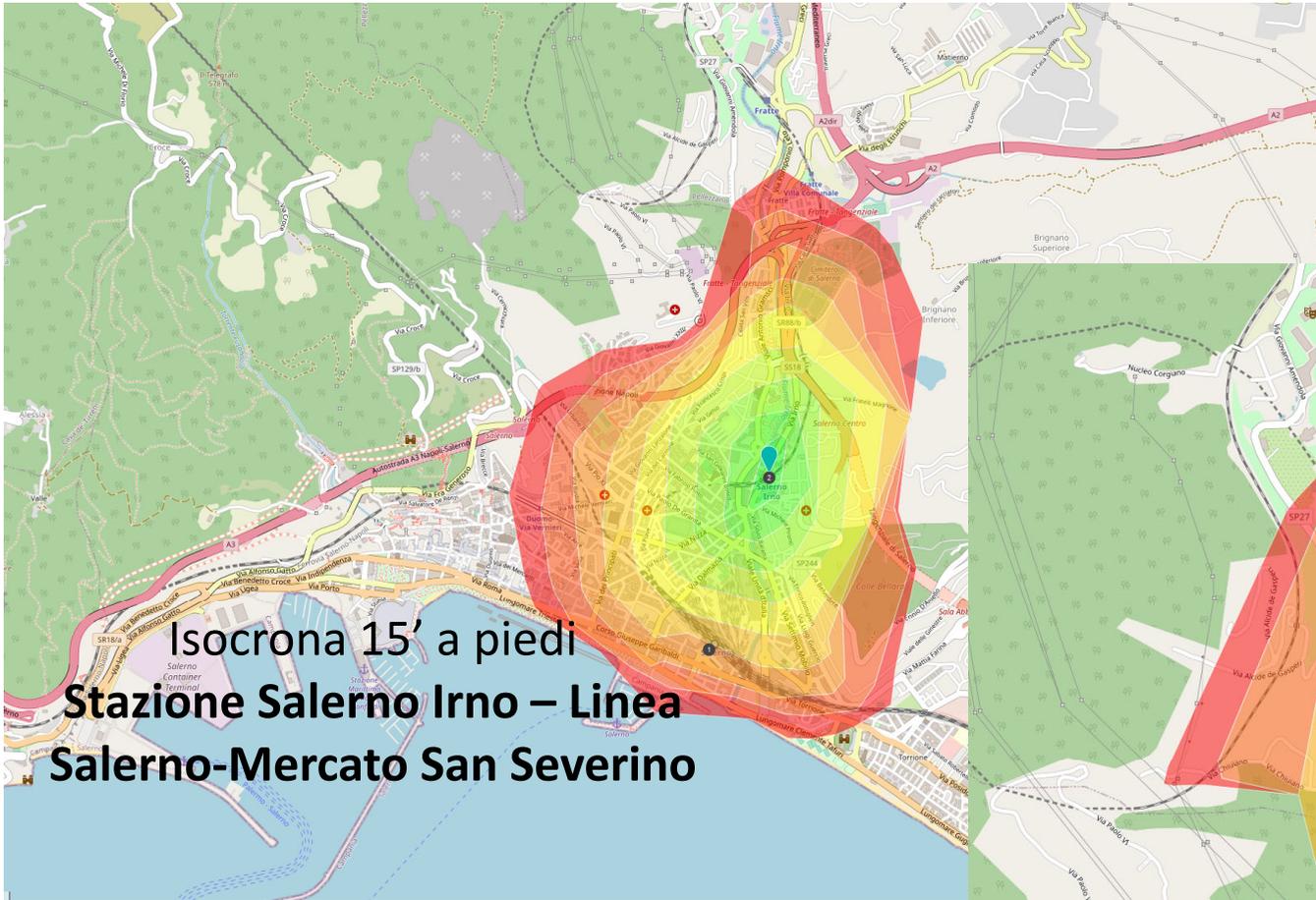


Isocrona 15' a piedi

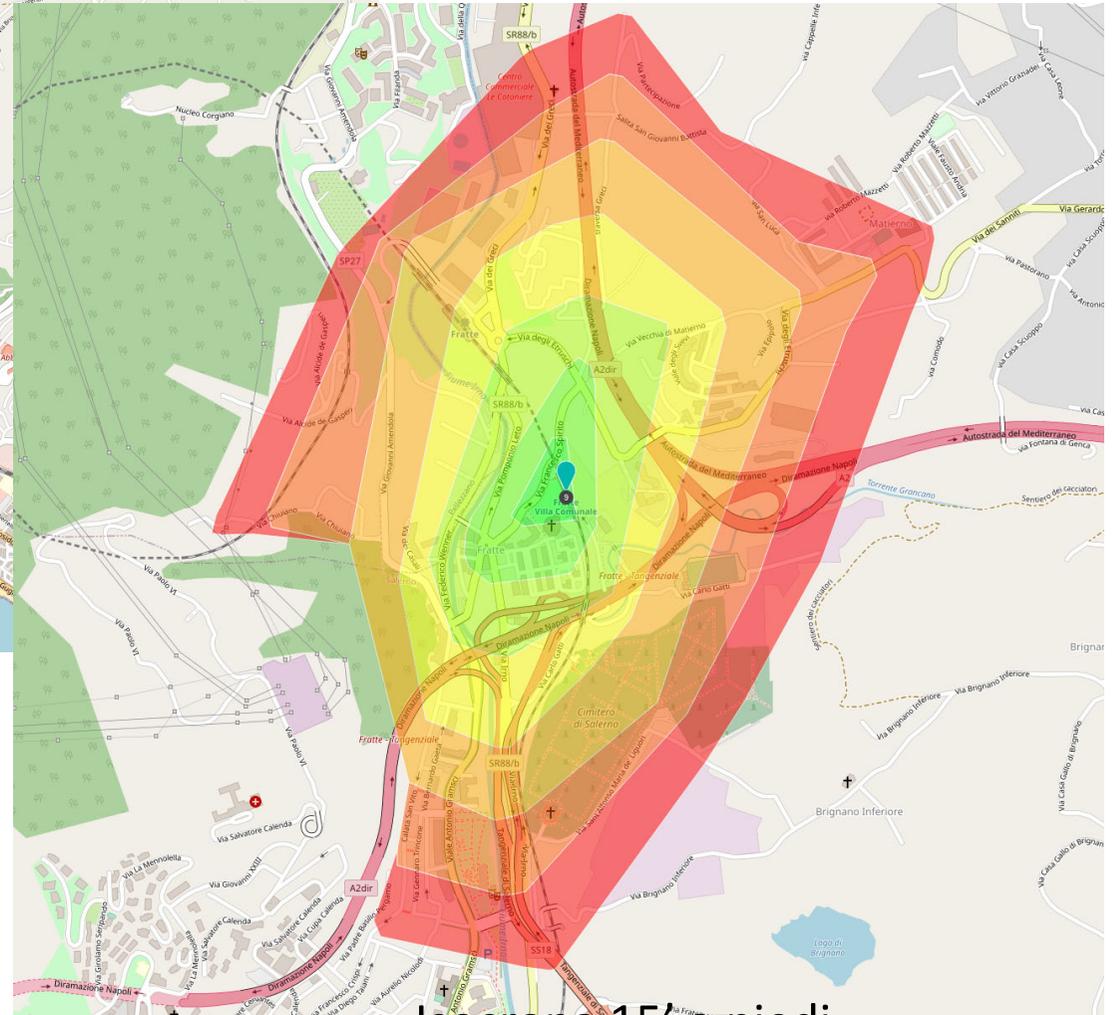
Stazione Duomo via Vernieri – Linea Salerno-Napoli (via Nocera)



PROPOSTA PUMS – BLOCCHI 15' – STAZIONI FERROVIARIE



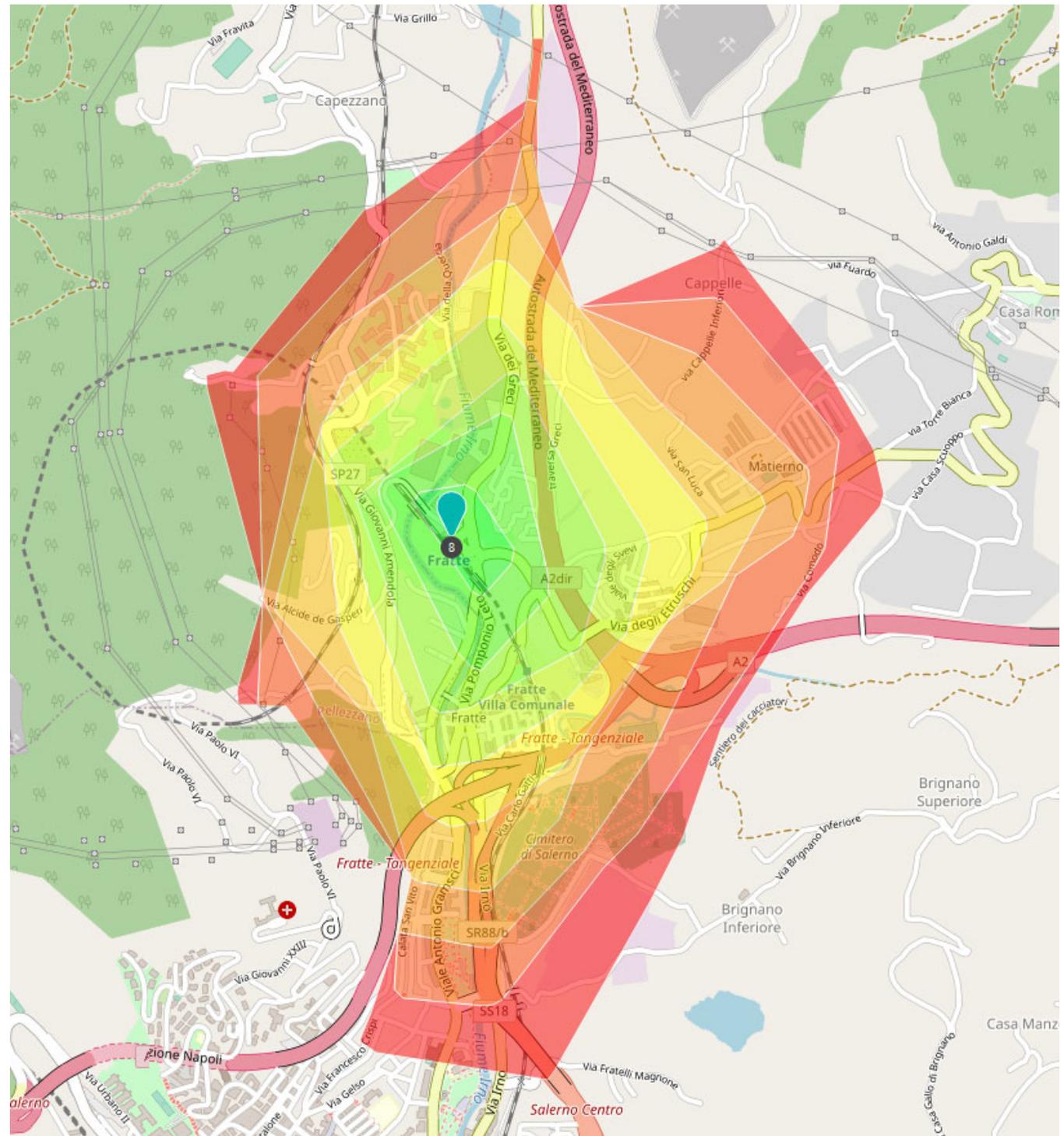
**Isocrona 15' a piedi
Stazione Salerno Irno – Linea
Salerno-Mercato San Severino**



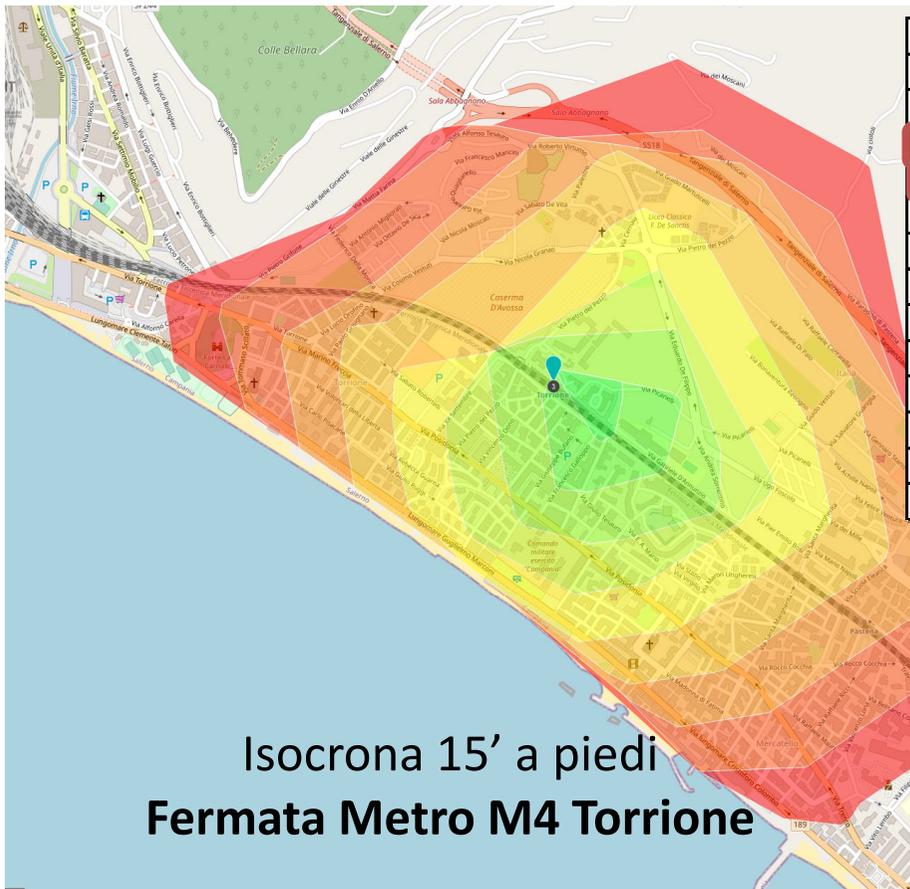
**Isocrona 15' a piedi
Stazione Fratte-villa Comunale - Linea
Salerno-Mercato San Severino**

PROPOSTA PUMS – BLOCCHI 15' – STAZIONI FERROVIARIE

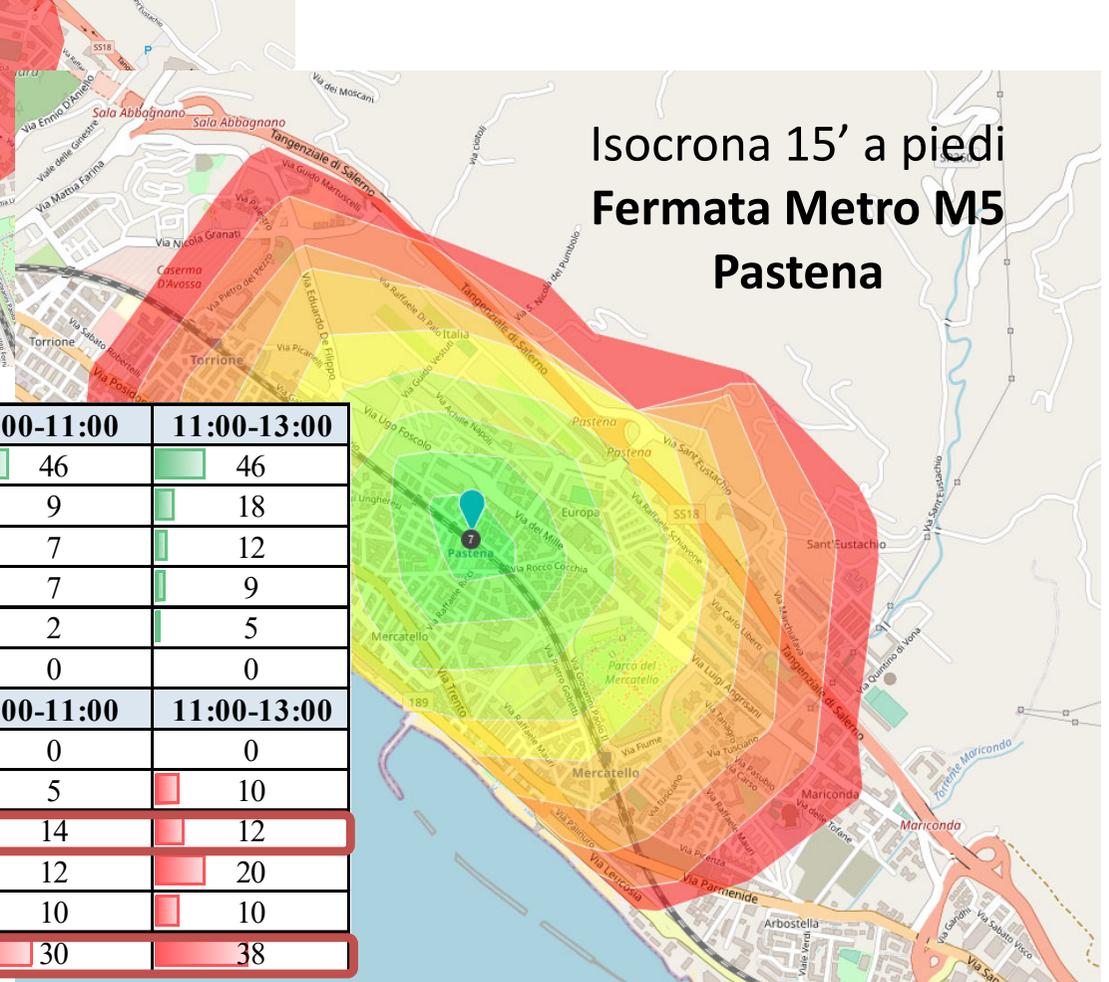
Isocrona 15' a piedi
**Stazione Fratte - Linea Salerno-
Mercato San Severino**



PROPOSTA PUMS – BLOCCHI 15' – FERME METROPOLITANA

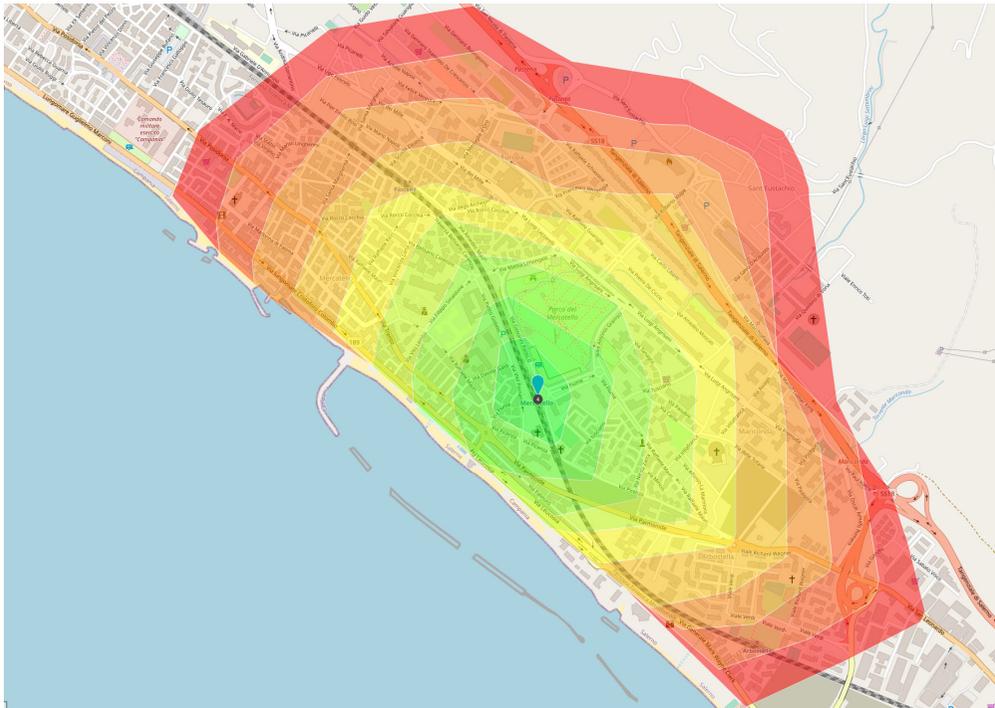


ARECHI, dir. Salerno - Saliti	5:00-7:00	7:00-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00
ARECHI	6	14	16	23
ARBOSTELLA	5	12	14	16
MERCATELLO	5	23	24	20
PASTENA	4	20	23	41
TORRIONE	4	16	13	15
SALERNO	0	0	0	0
ARECHI, dir. Salerno - Discesi	5:00-7:00	7:00-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00
ARECHI	0	0	0	0
ARBOSTELLA	1	2	0	4
MERCATELLO	1	3	1	8
PASTENA	2	2	8	11
TORRIONE	1	3	6	14
SALERNO	19	75	75	78



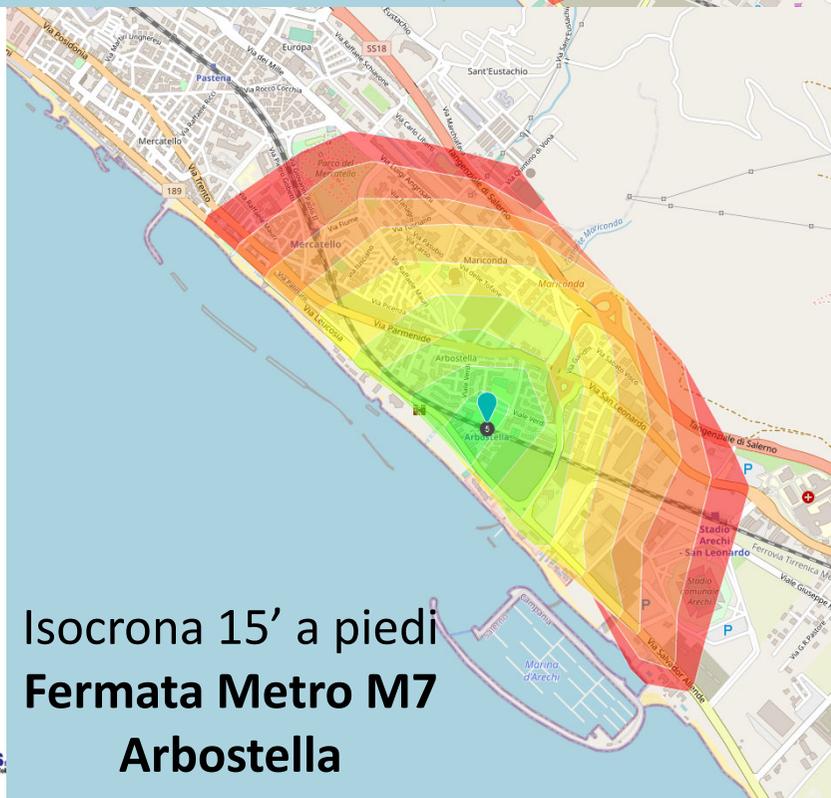
SALERNO, dir. Arechi - Saliti	5:00-7:00	7:00-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00
SALERNO	6	179	46	46
TORRIONE	3	14	9	18
PASTENA	3	13	7	12
MERCATELLO	2	8	7	9
ARBOSTELLA	0	6	2	5
ARECHI	0	0	0	0
SALERNO, dir. Arechi - Discesi	5:00-7:00	7:00-9:00	9:00-11:00	11:00-13:00
SALERNO	0	0	0	0
TORRIONE	0	42	5	10
PASTENA	2	68	14	12
MERCATELLO	3	21	12	20
ARBOSTELLA	2	11	10	10
ARECHI	7	78	30	38

PROPOSTA PUMS – BLOCCHI 15' – FERME METROPOLITANA

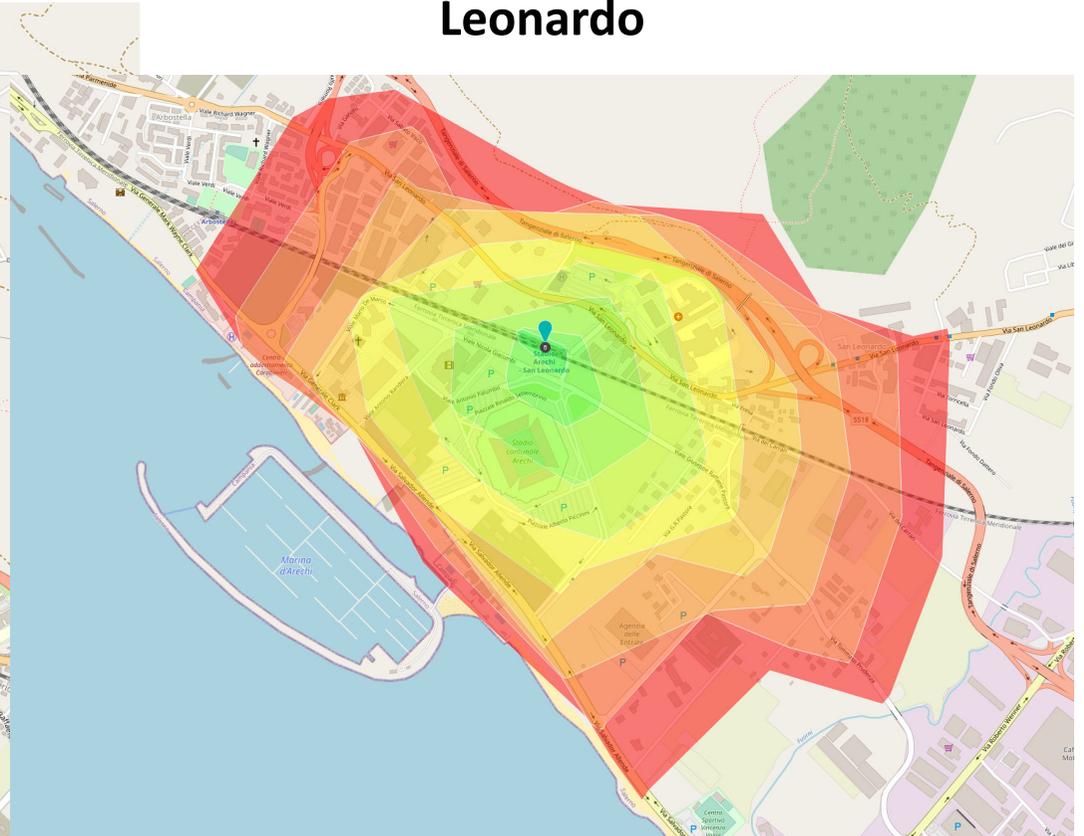


Isocrona 15' a piedi
**Fermata Metro M6
Mercatello**

Isocrona 15' a piedi
**Fermata Metro M8 Stadio Arechi-San
Leonardo**



Isocrona 15' a piedi
**Fermata Metro M7
Arbostella**



Le strade scolastiche sono alla base di una città “amica dei bambini”, i benefici riscontrabili dall’introduzione di messa in sicurezza di tratti di itinerari casa-scuola, in prossimità delle sedi scolastiche, sono riassumibili in:

- creazione di un ambiente sicuro e maggiore sviluppo nell’autonomia dei bambini, con le strade scolastiche, i ragazzi possono accedere a scuola da soli e in sicurezza a partire dal punto di Kiss & Go, o attraverso le iniziative di Pedibus;
- incentivo alla mobilità attiva e alla socializzazione;
- minore inquinamento davanti alle scuole, con le strade scolastiche limito alle auto di raggiungere il fronte scuola riducendo il tasso di inquinamento, solitamente molto elevato nei pressi delle scuole.

Come per le Zone 30, nel progetto delle zone/strade scolastiche si ricorre all’introduzione di interventi di traffic calming lungo itinerari studiati a seconda degli specifici casi di applicazione. A differenza delle Zone 30, in cui avviene la semplice limitazione delle velocità adottando degli accorgimenti, appunto di “traffic calming”, **nelle Zone/Strade Scolastiche, in determinate fasce orarie, si opera con una vera e propria limitazione del traffico veicolare.**



Gli istituti scolastici potranno contribuire attraverso la nomina di Mobility Manager e lo sviluppo dei Piani Spostamenti Casa-Scuola, a definire la possibilità e la modalità di realizzazione della Zona/Strada Scolastica (individuazione dei percorsi, orari di limitazione del traffico,...). L'Amministrazione affiancherà le sedi scolastiche nel processo decisionale, a partire dalle prossime fasi del PUMS.

Interventi di questo tipo andranno attuati gradualmente, iniziando con prime fasi sperimentazione di uno o più giorni. In linea di massima, occorre:

- individuare un percorso sicuro, anche di modesta estensione, per il raggiungimento del polo scolastico in sicurezza da parte dei bambini;
- individuare aree di Kiss & GO ai margini della zona scolastica, sosta di pochi minuti per l'accompagnamento dei bambini che, da qui, poi possono proseguire in sicurezza e autonomia verso l'edificio scolastico;
- individuare itinerari alternativi per il traffico privato che non è diretto al polo scolastico.

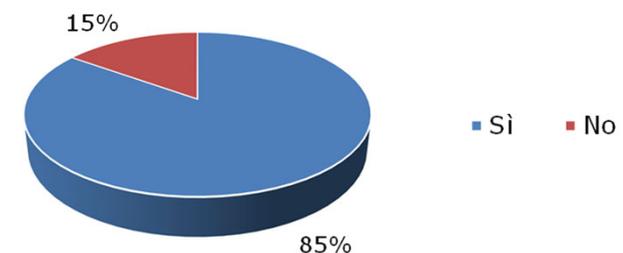


Dai questionari online...

È favorevole a pedibus e/o bicibus?	VALORE	VALORE %
Sì	364	85%
No	65	15%
TOTALE*	429	100%

*Risponde solo l'utenza interessata

È favorevole a pedibus e/o bicibus?



SCUOLE INTERESSATE DAL PROGETTO PEDIBUS SECONDO IL PGTU

Scuola media T.Tasso

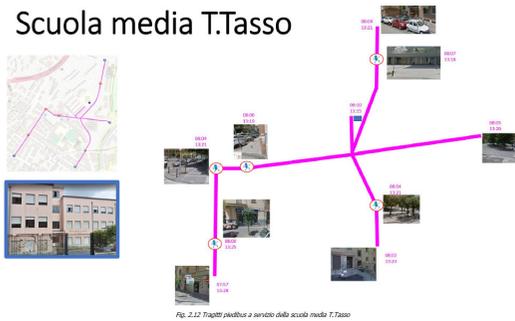


Fig. 2.12 Tragitti pedibus a servizio della scuola media T.Tasso

Scuola elementare Medaglie d'Oro

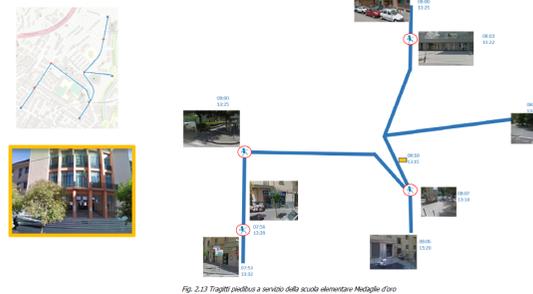


Fig. 2.13 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare Medaglie d'Oro

Scuola elementare Infanzia Serena



Fig. 2.14 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare Infanzia Serena

Scuola elementare e media Calcedonia

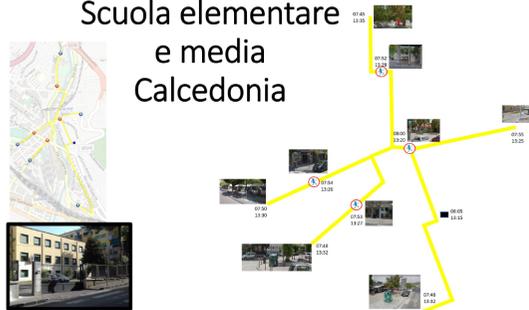


Fig. 2.15 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare e media Calcedonia

Scuola elementare Buonocore



Fig. 2.17 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare Buonocore

Scuola media Pirro



Fig. 2.19 Tragitti pedibus a servizio della scuola media Pirro

Scuola elementare e media Convitto Nazionale T.Tasso



Fig. 2.20 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare e media Convitto Nazionale T.Tasso

Scuola elementare G.Costa

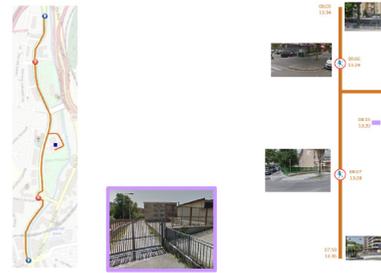


Fig. 2.16 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare G.Costa

Plessi scuola primaria G.Barra e Tafuri Plesso scuola media Lanzalone

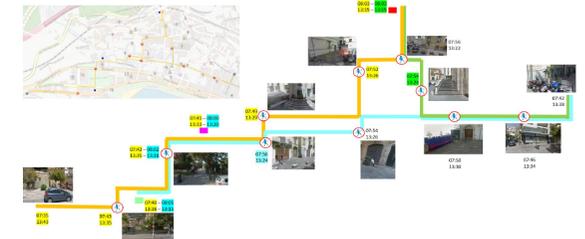


Fig. 2.22 Tragitti pedibus a servizio dei plessi Barra, Tafuri, Lanzalone

Scuola elementare Vicinanza

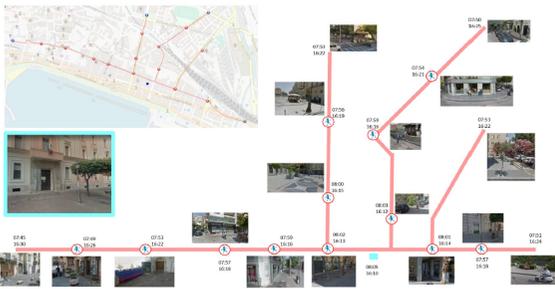


Fig. 2.18 Tragitti pedibus a servizio della scuola elementare Vicinanza

Plesso scuola elementare N. Abbagnano

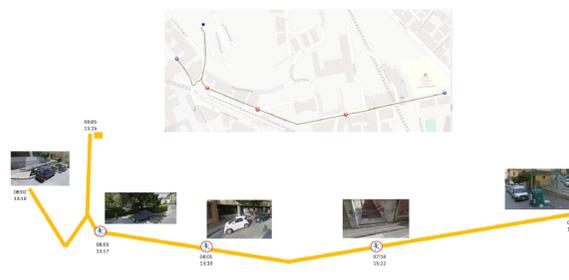
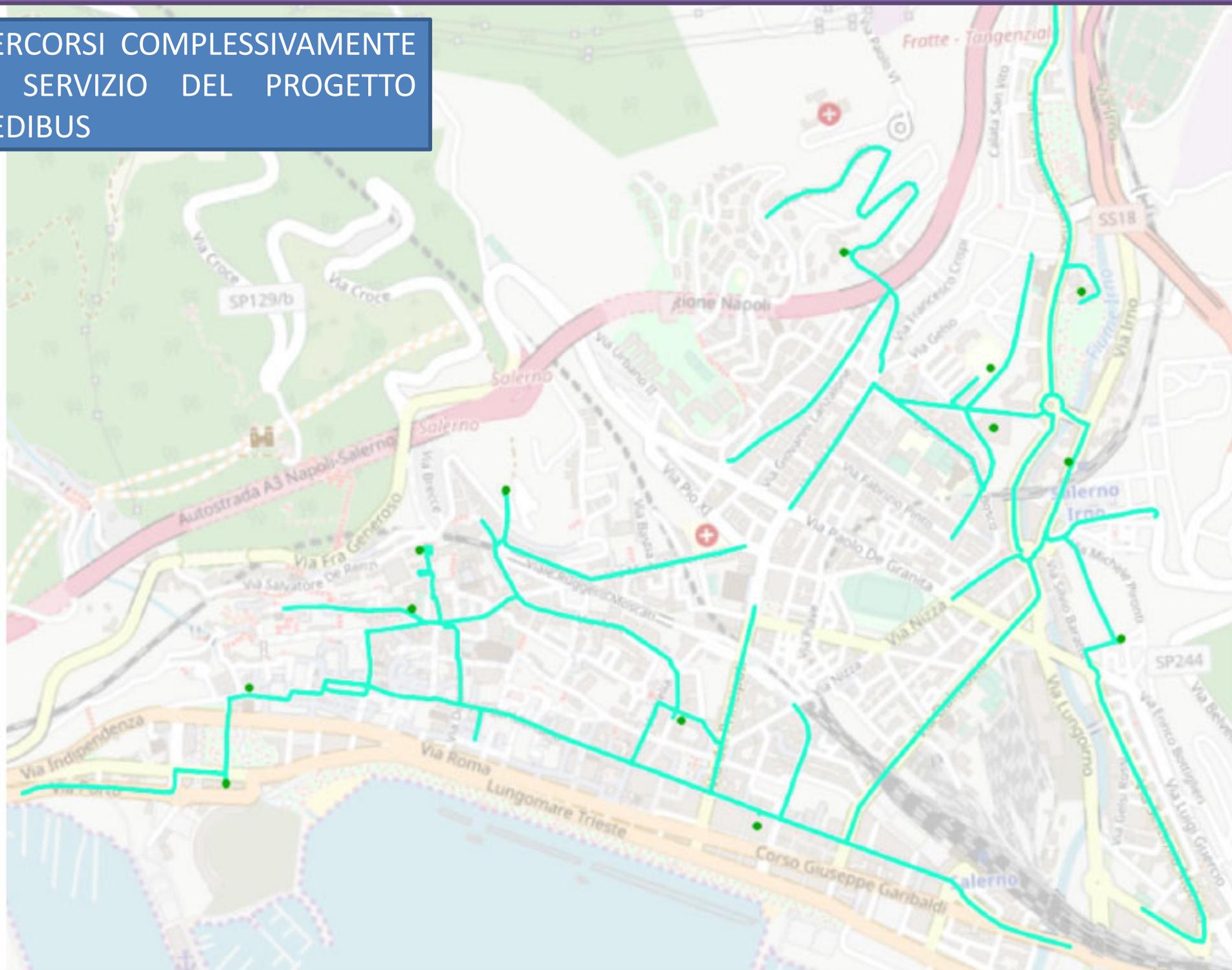


Fig. 2.23 Tragitti pedibus a servizio del plesso Abbagnano

14 SCUOLE
COINVOLTE, TRA
PRIMARIE E
SECONDARIE DI
PRIMO GRADO

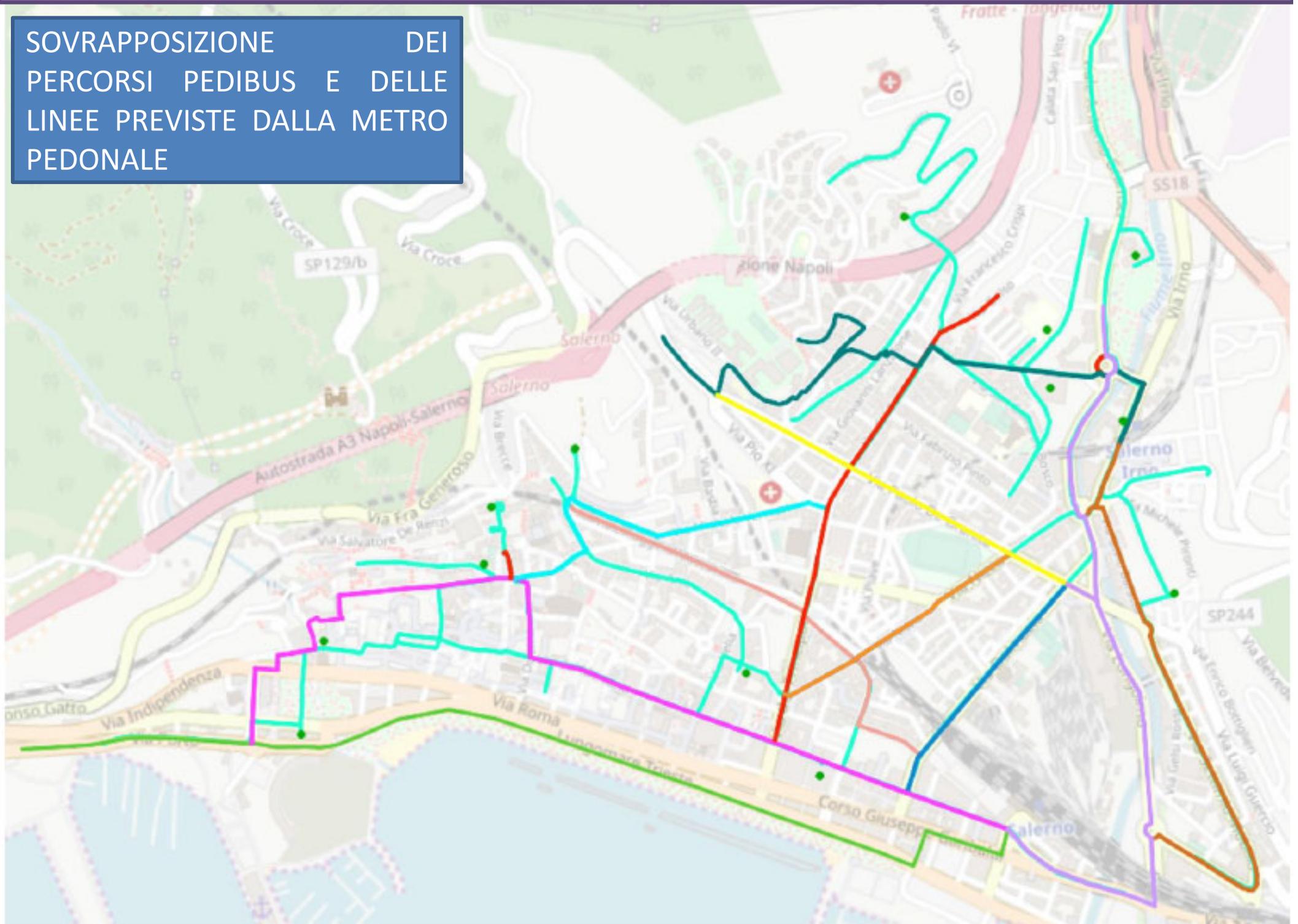
IL PGTU DEL 2019 – LE LINEE PEDIBUS

PERCORSI COMPLESSIVAMENTE
A SERVIZIO DEL PROGETTO
PEDIBUS

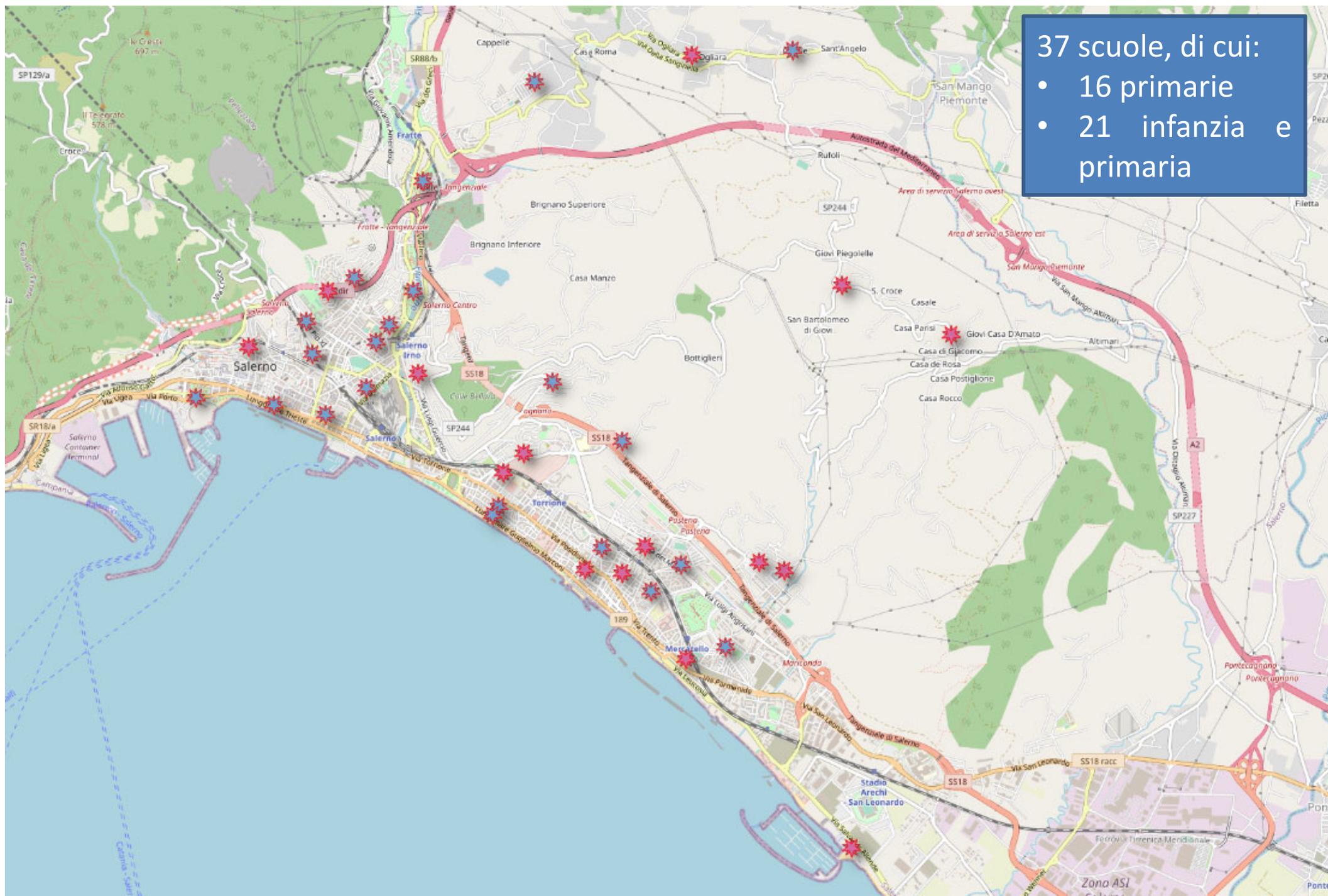


IL PGTU DEL 2019 – LE LINEE PEDIBUS

SOVRAPPOSIZIONE
DEI
PERCORSI PEDIBUS E DELLE
LINEE PREVISTE DALLA METRO
PEDONALE



PROPOSTA PUMS – STRADE SCOLASTICHE

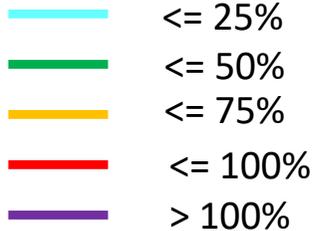


37 scuole, di cui:

- 16 primarie
- 21 infanzia e primaria

SOVRAPPOSIZIONE FLUSSI/CAPACITÀ ORA DI PUNTA MATTINA 8:00-9:00 CON LE SCUOLE DI INFANZIA E PRIMARIE

Saturazione



Le scuole critiche:

- 1) Filippo Smaldone
- 2) Medaglie d'oro
- 3) Salerno VII – Calcedonia
- 4) Infanzia Serena



Buffer di 50 m intorno alla scuola a intersezione con la rete assegnata (rapporto flussi/capacità ora di punta mattina 8:00-9:00)

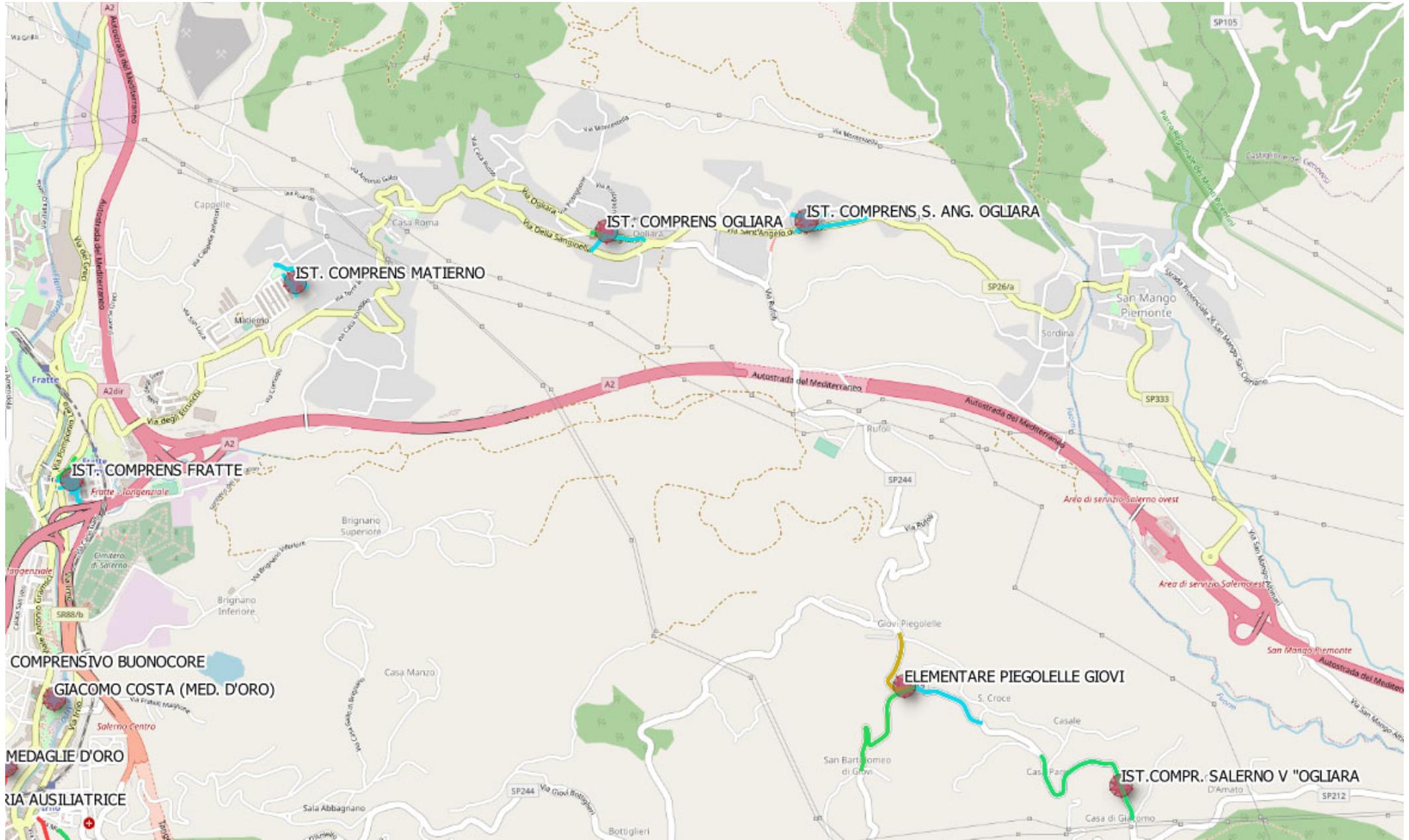
SOVRAPPOSIZIONE FLUSSI/CAPACITÀ ORA DI PUNTA MATTINA 8:00-9:00 CON LE SCUOLE DI INFANZIA E PRIMARIE



SOVRAPPOSIZIONE FLUSSI/CAPACITÀ ORA DI PUNTA MATTINA 8:00-9:00 CON LE SCUOLE DI INFANZIA E PRIMARIE



SOVRAPPOSIZIONE FLUSSI/CAPACITÀ ORA DI PUNTA MATTINA 8:00-9:00 CON LE SCUOLE DI INFANZIA E PRIMARIE



AZIONI - NOVITÀ E INNOVAZIONI CHE INFLUENZANO LA PIANIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE



visibilità a 40 mph (64 Km/h)



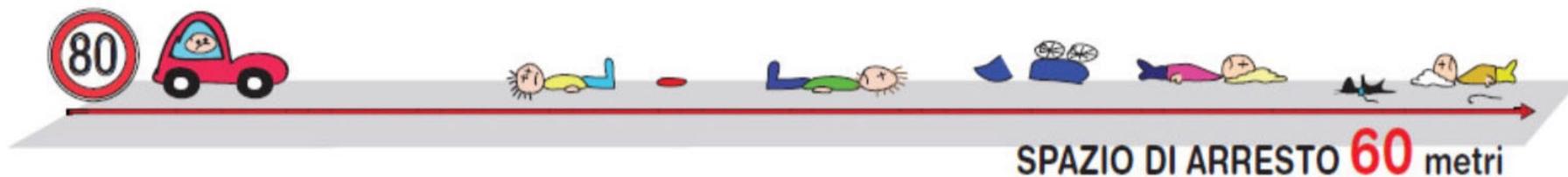
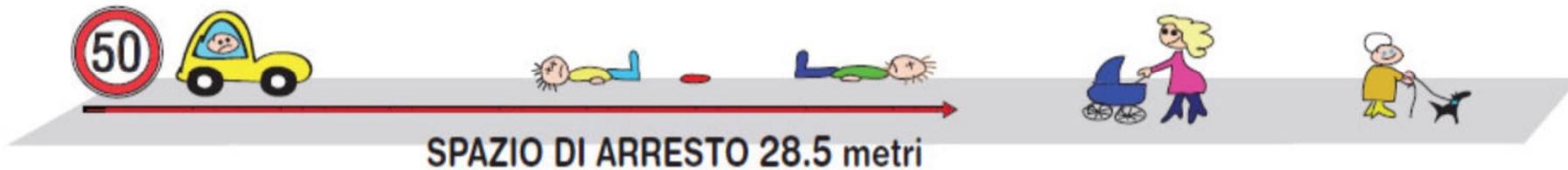
visibilità a 30 mph (50 Km/h)



visibilità a 20 mph (32 Km/h)



visibilità a 15 mph (24 Km/h)



LA RETE CICLABIL ESISTENTE



Rete ciclabile esistente realizzata tra gli anni '80 e '90 ed è costituita da un solo asse frammentato ma dotato di ottime potenzialità che nel complesso si estende per circa 4 km

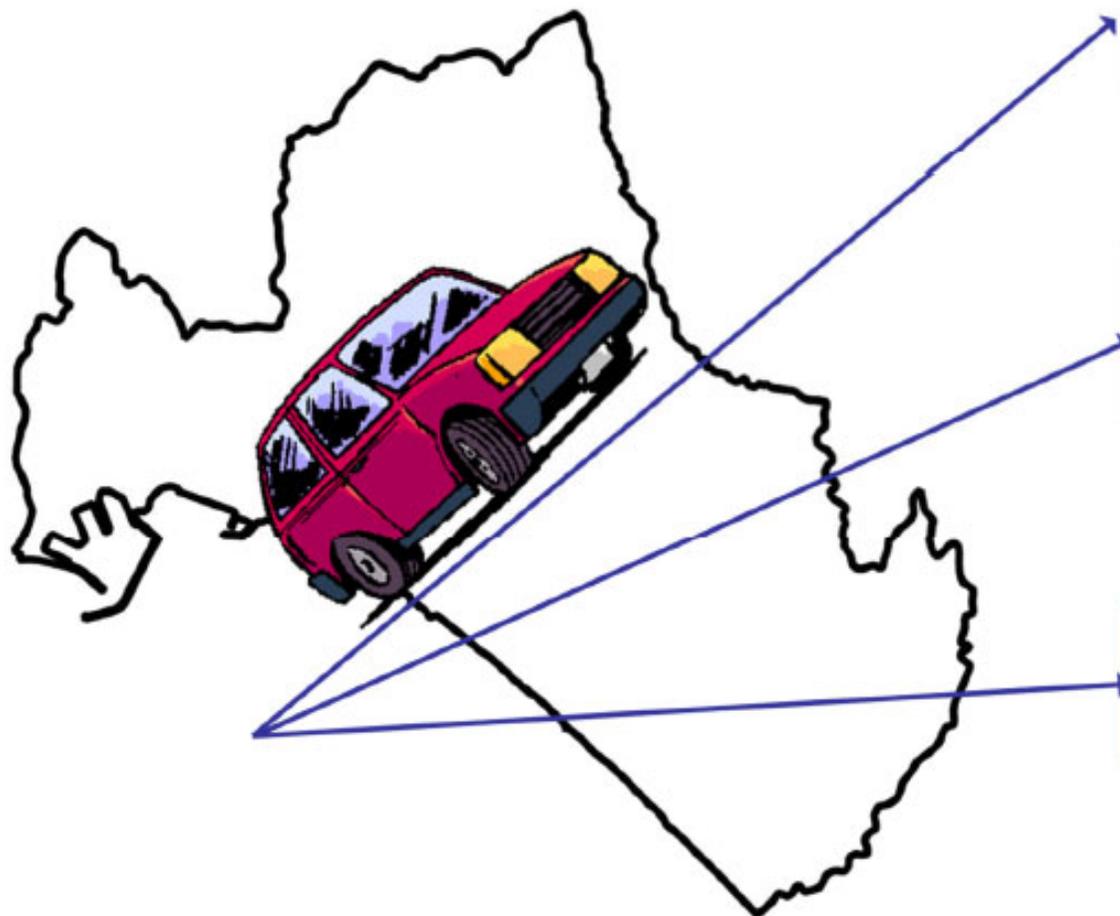
LEGENDA

-  Tratti di piste ciclabili esistenti
-  Tratto di raccordo in progetto

IL MODELLO DI SIMULAZIONE A SUPPORTO DELLA REDAZIONE DEL PUMS:

Una prima interessante elaborazione: le sottomatrici delle O/D con spostamenti compresi nel raggio di 3, 4 e 5 km (ora di punta del mattino 08:00 – 09:00)

Sottomatrici di spostamenti interni – interni al Comune di Salerno di lunghezza minore o uguale 3, 4 e 5 km



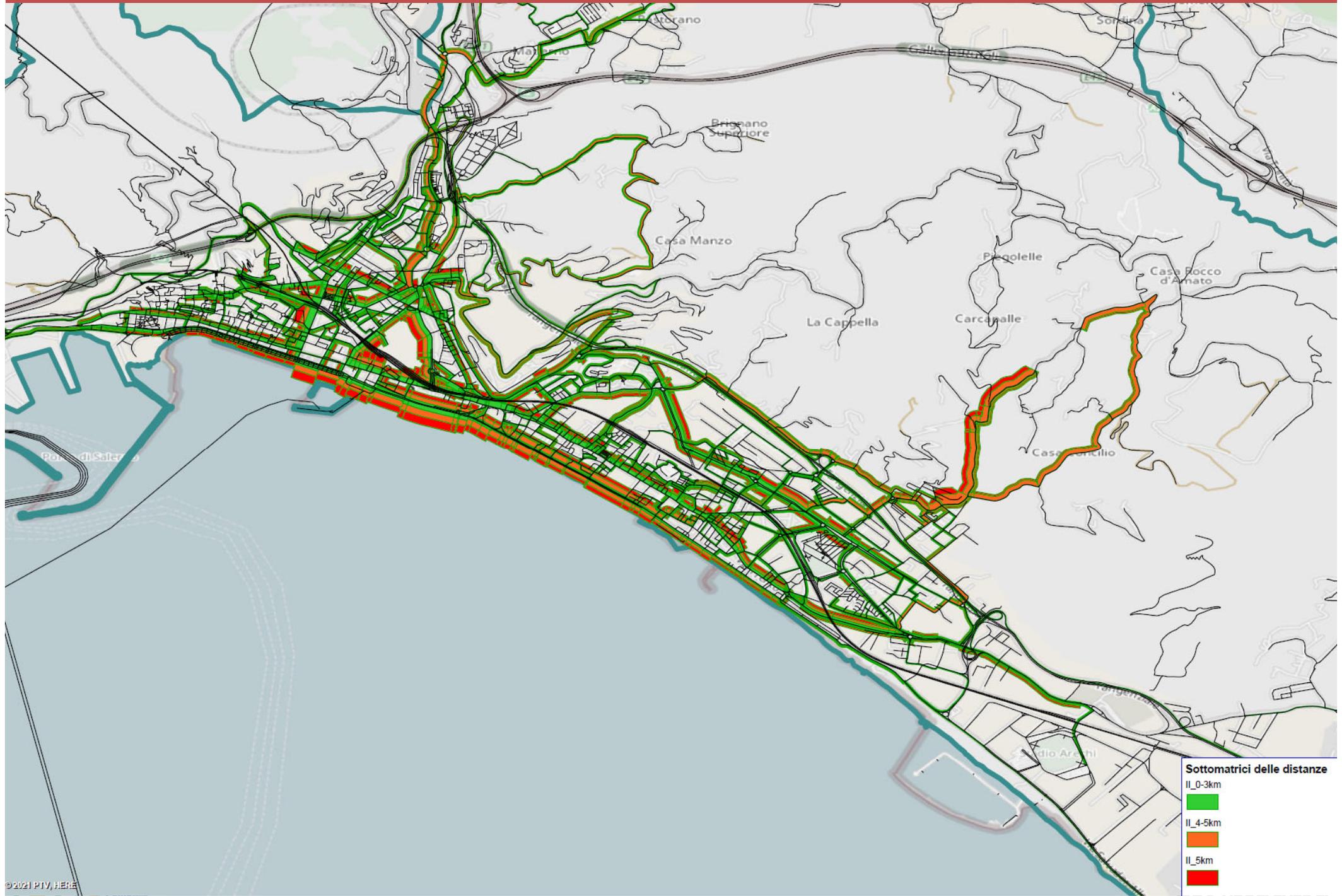
12.326 spostamenti/h (54,7%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 3 km

15.174 spostamenti/h (67,4%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 4 km

17.115 spostamenti/h (76,0%)⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 5 km

⁽¹⁾ Percentuale riferita agli spostamenti interni al comune di Salerno (22.525 spost/h)

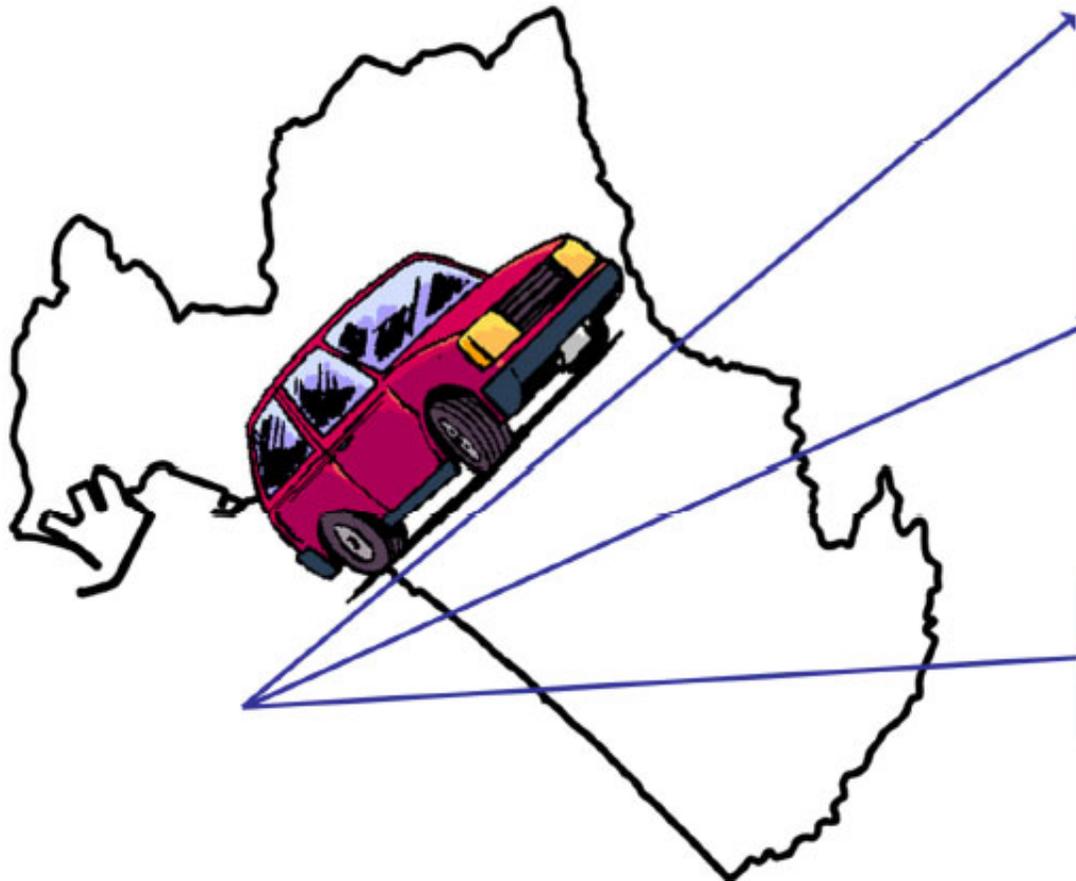
ASSEGNAZIONE DELLA MATRICE OD DI SPOSTAMENTI <5 KM ORA DI PUNTA DELLA MATTINA (08:00-09:00)



Sottomatrici delle distanze
II_0-3km
II_4-5km
II_5km

SOTTOMATRICE OD DI SPOSTAMENTI <5 KM ORA DI PUNTA DELLA SERA (18:00-19:00)

Sottomatrici di spostamenti interni – interni al Comune di Salerno di lunghezza minore o uguale 3, 4 e 5 km



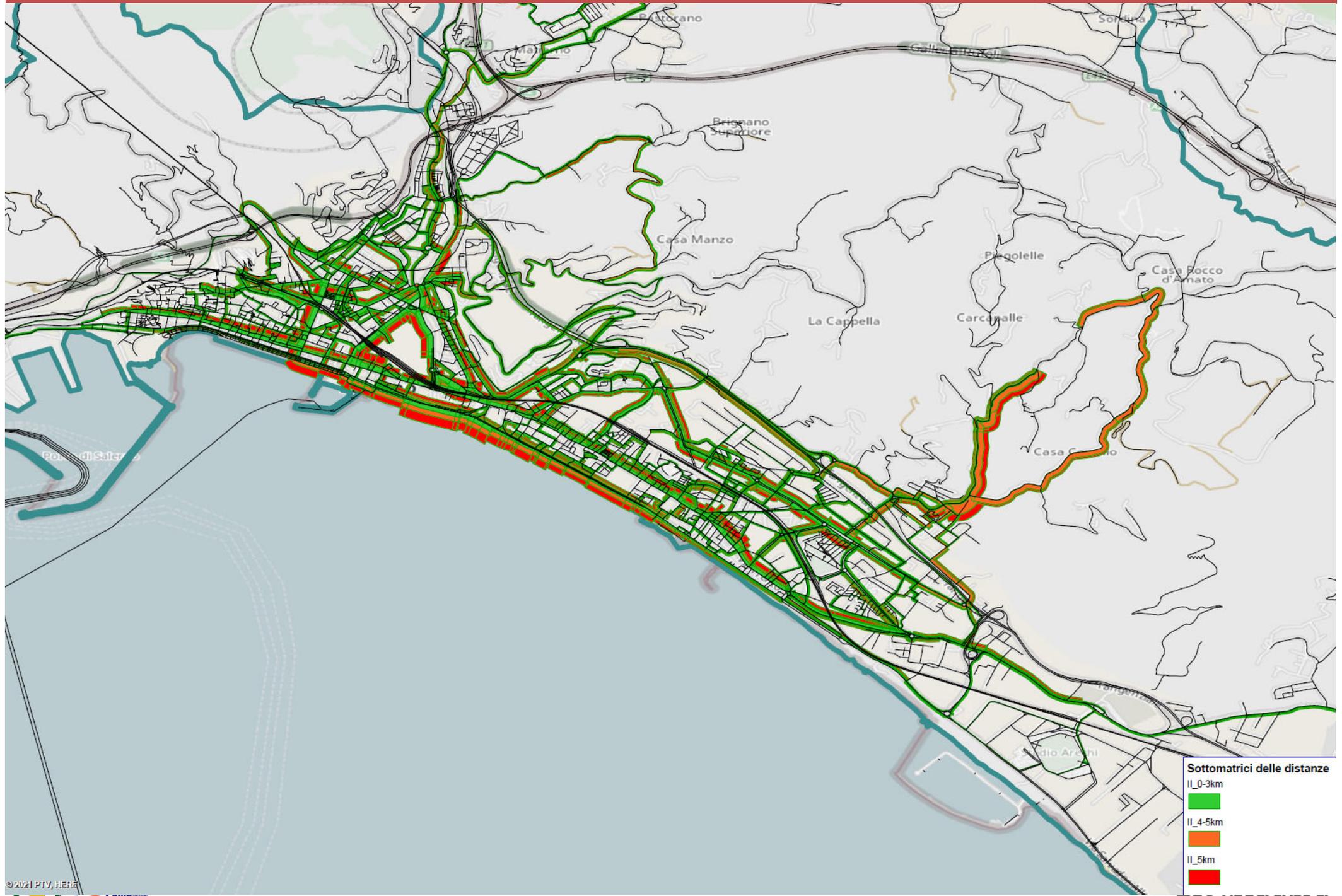
12.259 spostamenti/h (55,5%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 3 km

15.058 spostamenti/h (68,2%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 4 km

17.138 spostamenti/h (77,6%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 5 km

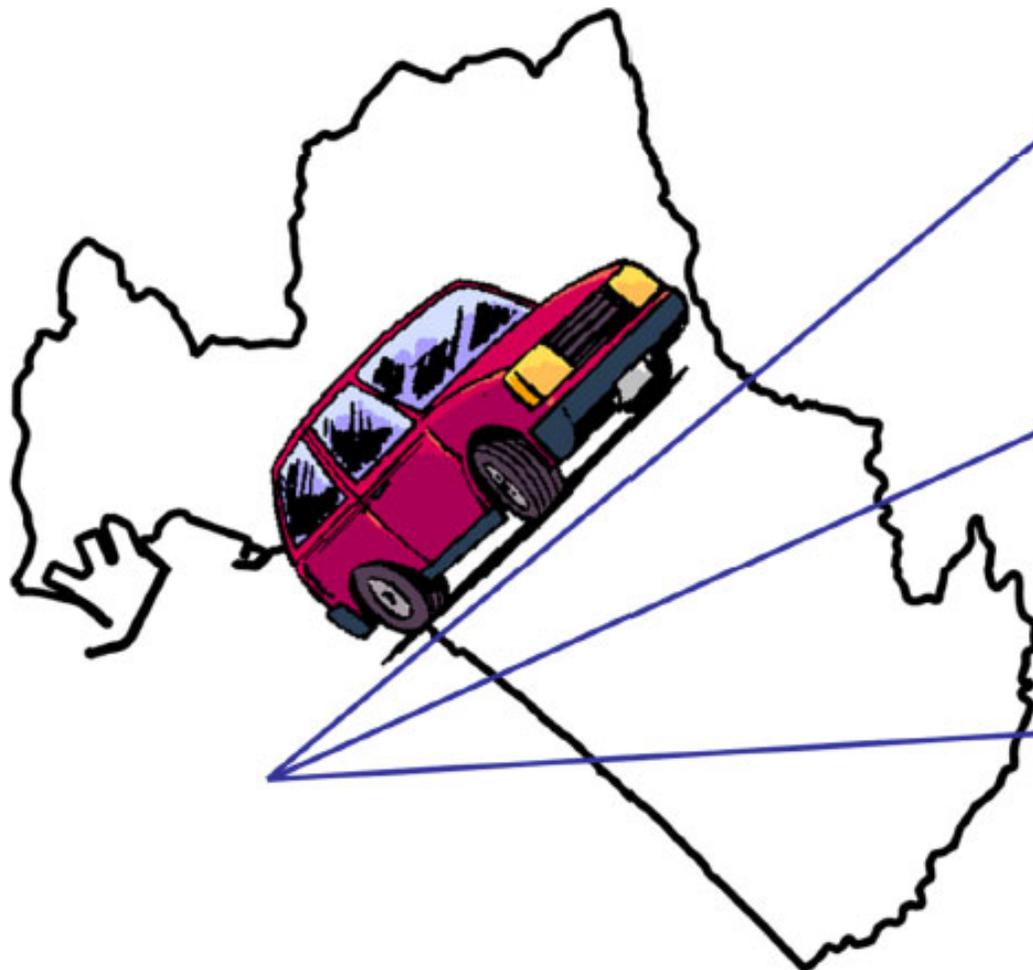
⁽¹⁾ Percentuale riferita agli spostamenti
interni al comune di Salerno (22.072 spost/h)

ASSEGNAZIONE DELLA MATRICE OD DI SPOSTAMENTI <5 KM ORA DI PUNTA DELLA SERA (18:00-19:00)



SOTTOMATRICE OD DI SPOSTAMENTI <5 KM ORA DI MORBIDA DELLA MATTINA (10:00-11:00)

Sottomatrici di spostamenti interni – interni al Comune di Salerno di lunghezza minore o uguale 3, 4 e 5 km



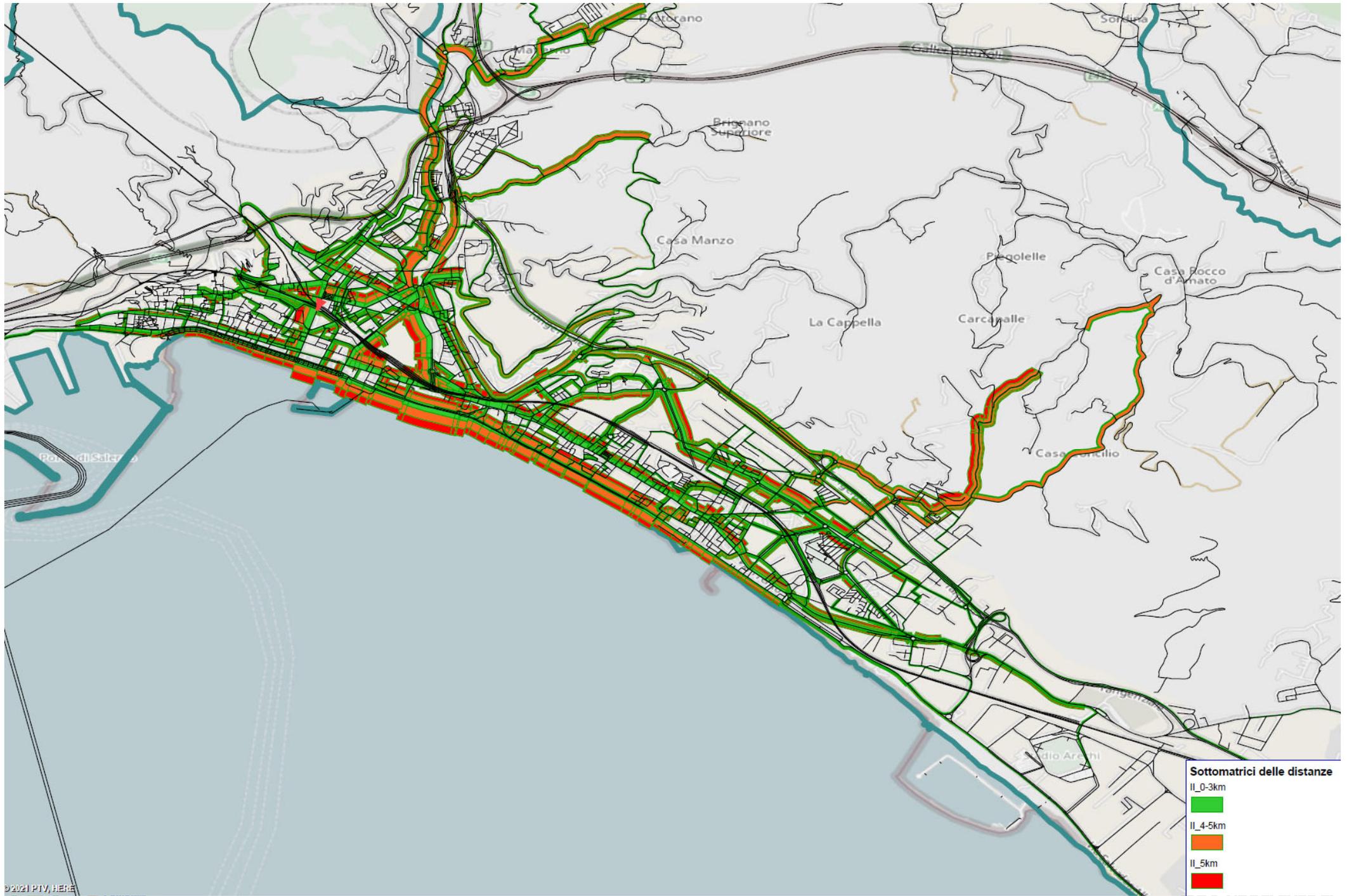
9.865 spostamenti/h (55,5%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 3 km

12.256 spostamenti/h (68,9%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 4 km

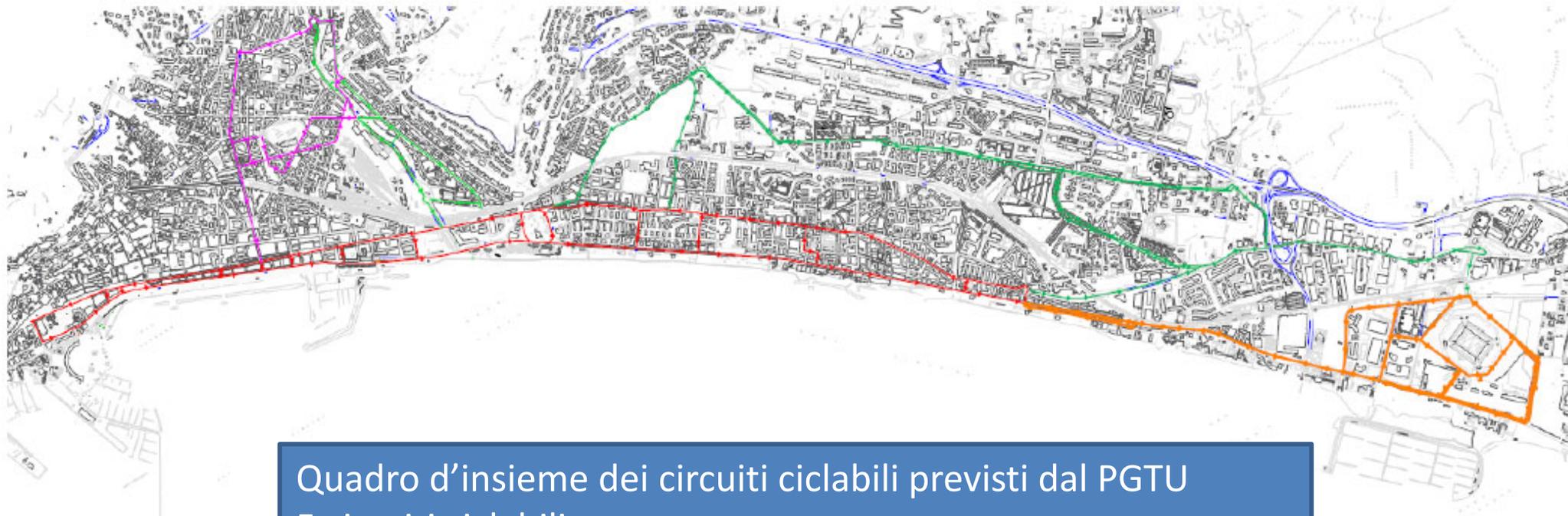
13.688 spostamenti/h (77,0%) ⁽¹⁾
di lunghezza inferiore a 5 km

⁽¹⁾ Percentuale riferita agli spostamenti interni al comune di Salerno (**17.788 spost/h**)

ASSEGNAZIONE DELLA MATRICE OD DI SPOSTAMENTI <5 KM ORA DI MORBIDA DELLA MATTINA (10:00-11:00)



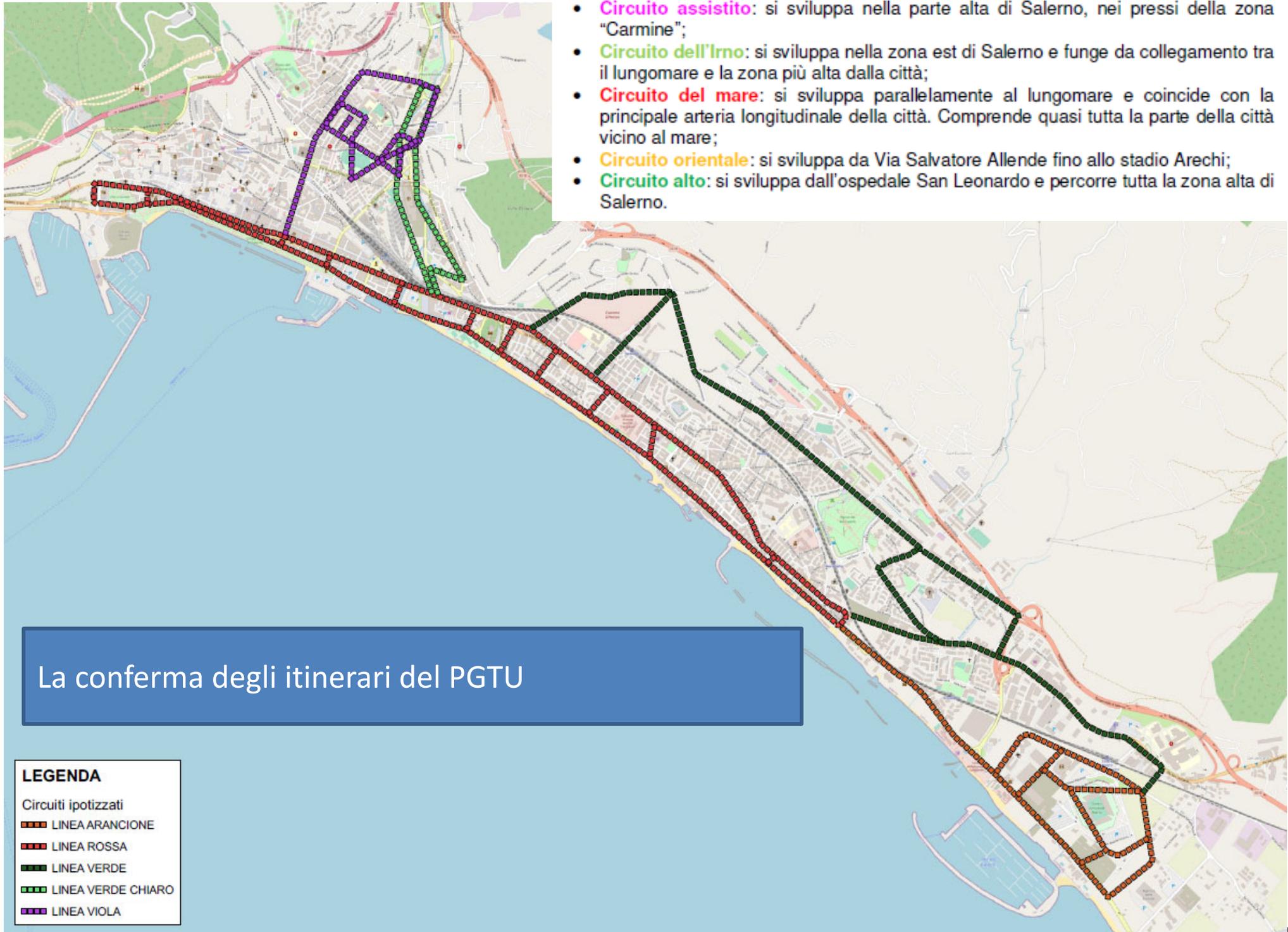
Sottomatrici delle distanze
Il_0-3km
Il_4-5km
Il_5km



Quadro d'insieme dei circuiti ciclabili previsti dal PGTU 5 circuiti ciclabili

- Circuito assistito: si sviluppa nella parte alta di Salerno, nei pressi della zona "Carminè"
- Circuito dell'Irno: si sviluppa nella zona est di Salerno e funge da collegamento tra il lungomare e la zona più alta della città
- Circuito del mare: si sviluppa parallelamente al lungomare e coincide con la principale arteria longitudinale della città, infatti comprende quasi tutta la parte della città vicino al mare
- Circuito orientale: si sviluppa da Via Salvatore Allende fino allo stadio Arechi
- Circuito alto: si sviluppa dall'ospedale San Leonardo e percorre tutta la zona alta di Salerno³.

Primi spunti progettuali per la ciclabilità a Salerno



- **Circuito assistito:** si sviluppa nella parte alta di Salerno, nei pressi della zona "Carminè";
- **Circuito dell'Irno:** si sviluppa nella zona est di Salerno e funge da collegamento tra il lungomare e la zona più alta dalla città;
- **Circuito del mare:** si sviluppa parallelamente al lungomare e coincide con la principale arteria longitudinale della città. Comprende quasi tutta la parte della città vicino al mare;
- **Circuito orientale:** si sviluppa da Via Salvatore Allende fino allo stadio Arechi;
- **Circuito alto:** si sviluppa dall'ospedale San Leonardo e percorre tutta la zona alta di Salerno.

La conferma degli itinerari del PGTU

LEGENDA

Circuiti ipotizzati

LINEA ARANCIONE

LINEA ROSSA

LINEA VERDE

LINEA VERDE CHIARO

LINEA VIOLA

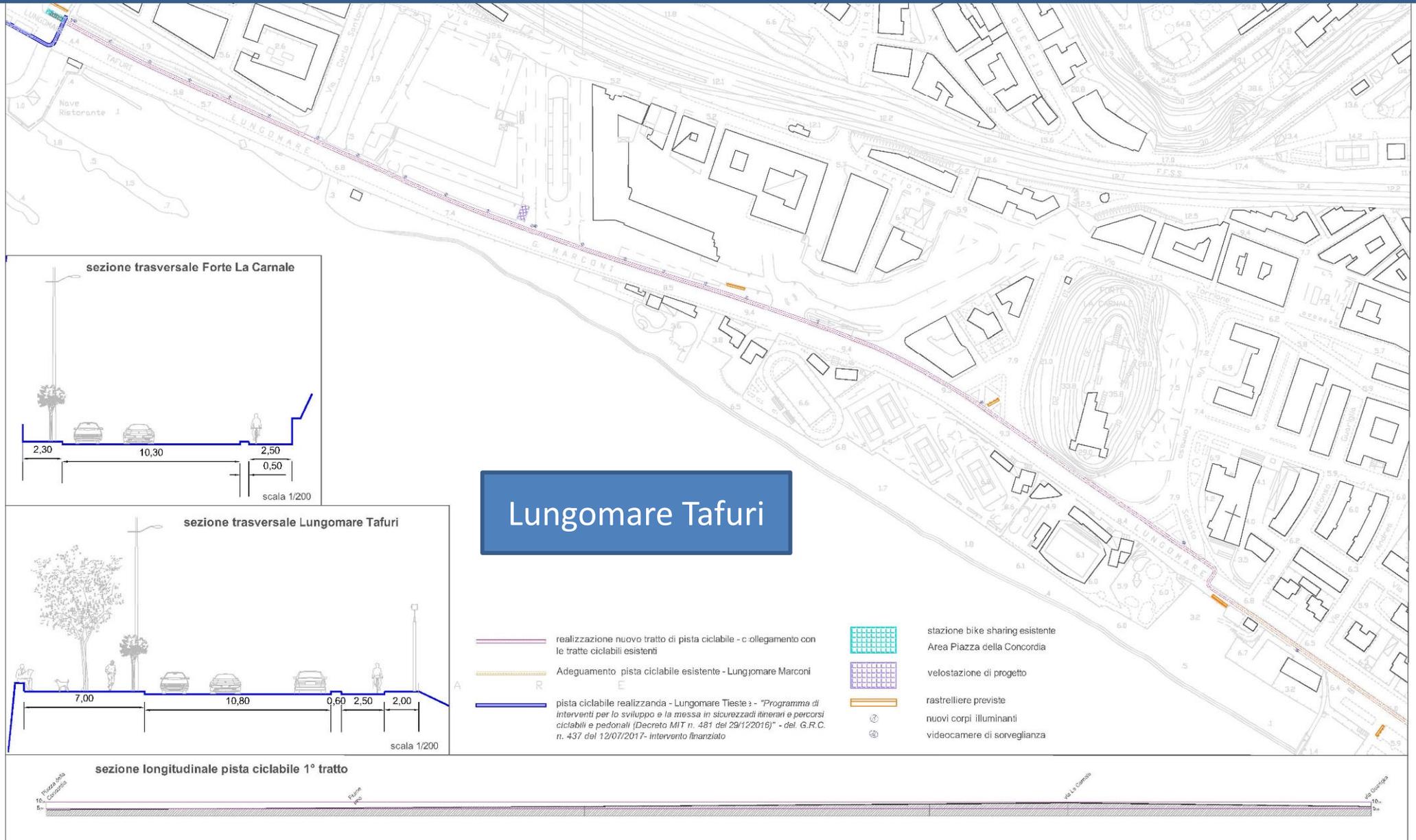
CICLABILI DI PROGETTO IN CORSO DI SVILUPPO DA PARTE DEL COMUNE DI SALERNO

Messa in sicurezza della pista ciclabile di Lungomare Trieste e suo prolungamento a piazza della Concordia – Studio di Fattibilità



CICLABILI DI PROGETTO IN CORSO DI SVILUPPO DA PARTE DEL COMUNE DI SALERNO

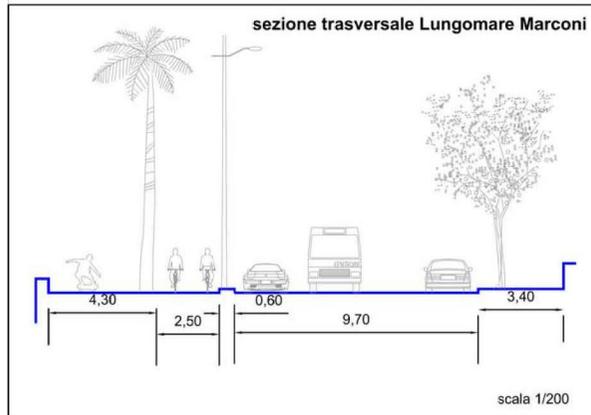
PROPOSTA PRIMUS: nuova ciclabile e adeguamento dell'esistente sul Lungomare Marconi



CICLABILI DI PROGETTO IN CORSO DI SVILUPPO DA PARTE DEL COMUNE DI SALERNO

PROPOSTA PRIMUS: nuova ciclabile e adeguamento dell'esistente sul Lungomare Marconi

ADEGUAMENTO Lungomare Marconi



- realizzazione nuovo tratto di pista ciclabile - collegamento con le tratte ciclabili esistenti
- Adeguamento pista ciclabile esistente - Lungomare Marconi
- pista ciclabile realizzanda - Lungomare Tieste - "Programma di interventi per lo sviluppo e la messa in sicurezza di itinerari e percorsi ciclabili e pedonali (Decreto MIT n. 481 del 29/12/2016)" - del. G.R.C. n. 437 del 12/07/2017- intervento finanziato

- stazione bike sharing esistente
Area Piazza della Concordia
- velostazione di progetto
- rastrelliere previste
- nuovi corpi illuminanti
- videocamere di sorveglianza



CICLABILI DI PROGETTO IN CORSO DI SVILUPPO DA PARTE DEL COMUNE DI SALERNO

CICLABILE INTERCOMUNALE



M.2.1 PISTA CICLABILE INTERCOMUNALE DEI TEMPLI DA SALERNO AD AGROPOLI



— esistente
- - - progetto

Ciclabile sul lungomare.

All'altezza della Marina di Arechi la ciclabile percorre il nuovo boulevard, all'altezza del fiume Fuorni la ciclabile piega lungo il fiume e ritorna su via Salvatore Allende

CICLABILI PREVISTE NEL MASTERPLAN LITORALE SALERNO SUD – SALERNO PORTA SELE

CICLABILI TRASVERSALI LUNGO IL FIUME FUORNI E PICENTINO



PROPOSTE PUMS CICLABILI E ZONE 30



ZONE30 DEL MARE

RIPARTENZA CON NUOVO IMPULSO E MEZZI/STRUMENTAZIONI ALL'AVANGUARDIA PER IL BIKE SHARING



- Servizio tutti i giorni dalle ore 7:00 alle ore 23:00
- biciclette tutte a pedalata assistita
- ciclostazioni dotate di pensilina fotovoltaica e totem automatico per gestire il prelievo: **8-10 bici/postazione**
- 4 ciclostazioni attive:
 1. Parco del Mercatello in Via Mattia Limongelli
 2. Stadio Arechi-Cinema in Viale Gennaro Musella
 3. Parco Arbostella in Via Parmenide
 4. Concordia in Piazza della Concordia
- A breve disponibile APP

Abbonamento annuale di 49.00, con utilizzo delle biciclette per 60 minuti al giorno.
Superata l'ora giornaliera: costo di € 0,03/minuto

SENSIBILIZZAZIONE E DIVULGAZIONE SCOLASTICA SUL TEMA DELLA MOBILITÀ DOLCE/SOSTENIBILE IN SICUREZZA

Individuazione degli
istituti scolastici da
coinvolgere



Predisposizione di
presentazioni
costruite tenendo
conto dei target
d'età degli alunni

- Presentazione 1: gli inquinanti e gli effetti sull'ambiente e sull'uomo
- Presentazione 2: azioni di mobilità sostenibile
- Presentazione 3: i giochi

Organizzazione di
giochi per catturare
l'attenzione dei
bambini: 5 giochi



SENSIBILIZZAZIONE E DIVULGAZIONE SCOLASTICA SUL TEMA DELLA MOBILITÀ DOLCE/SOSTENIBILE IN SICUREZZA – I GOCHI DA PROPORRE

3 GIOCHI DA FARE DURANTI GLI INCONTRI CON GLI ALUNNI

- QUIZ SULL'ATTENZIONE
- BREVE SONDAGGIO
- DISEGNI

2.

QUALE MEZZO OCCUPA PIÙ SPAZIO IN STRADA A PARITÀ DI PERSONE TRASPORTATE?

A Auto



B Bicicletta



C Autobus



I ♥ SALERNO SOSTENIBILE



SONDAGGIO

SCUOLA: _____

POSSIEDI UNA BICICLETTA?

- Sì
 No

SE SÌ, LA UTILIZZI SPESSO?

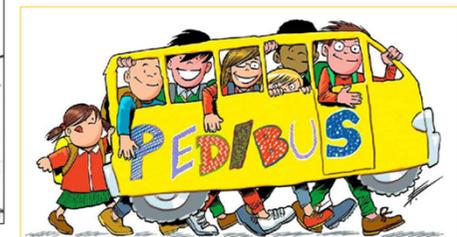
- Sì, durante tutto l'anno
 Sì, nella bella stagione (primavera, estate)
 No, la uso poco
 Mai

I ♥ SALERNO SOSTENIBILE

ADESSO TOCCA A VOI!
COSA SIGNIFICA PER ME LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Scopo del gioco: promuovere piccoli gesti quotidiani che aiutino a tutelare l'ambiente e il paesaggio.

e migliori idee saranno raccolte e pubblicate!



SONDAGGIO

SCUOLA: _____

QUALE MEZZO UTILIZZI PER ARRIVARE A SCUOLA?

- Piedi
 Bicicletta
 Autobus
 Treno
 Auto

DOVE ABITI?

- Catania centro
_____ Indicare la circoscrizione
 Catania periferia
_____ Indicare la circoscrizione
 Fuori Catania
_____ Indicare il paese

I ♥ SALERNO SOSTENIBILE

Sintagma

SENSIBILIZZAZIONE E DIVULGAZIONE SCOLASTICA SUL TEMA DELLA MOBILITÀ DOLCE/SOSTENIBILE IN SICUREZZA

2 GIOCHI DA FARE IN CLASSE CON L'INSEGNANTE:

- LA MAPPA DEL PERCORSO CASA - SCUOLA
- GIOCO MENSILE DEL BRUCO (con piccoli premi per la classe vincitrice)

IL PERCORSO CASA - SCUOLA

Scopo del gioco: capire il vostro livello di sostenibilità!

Nella mappa, indicate la strada che percorrete da casa per arrivare a scuola e usate i colori in base alla sostenibilità del percorso!



- Piedi / bicicletta
- Autobus / Treno
- Auto condivisa (car pooling)
- Auto propria

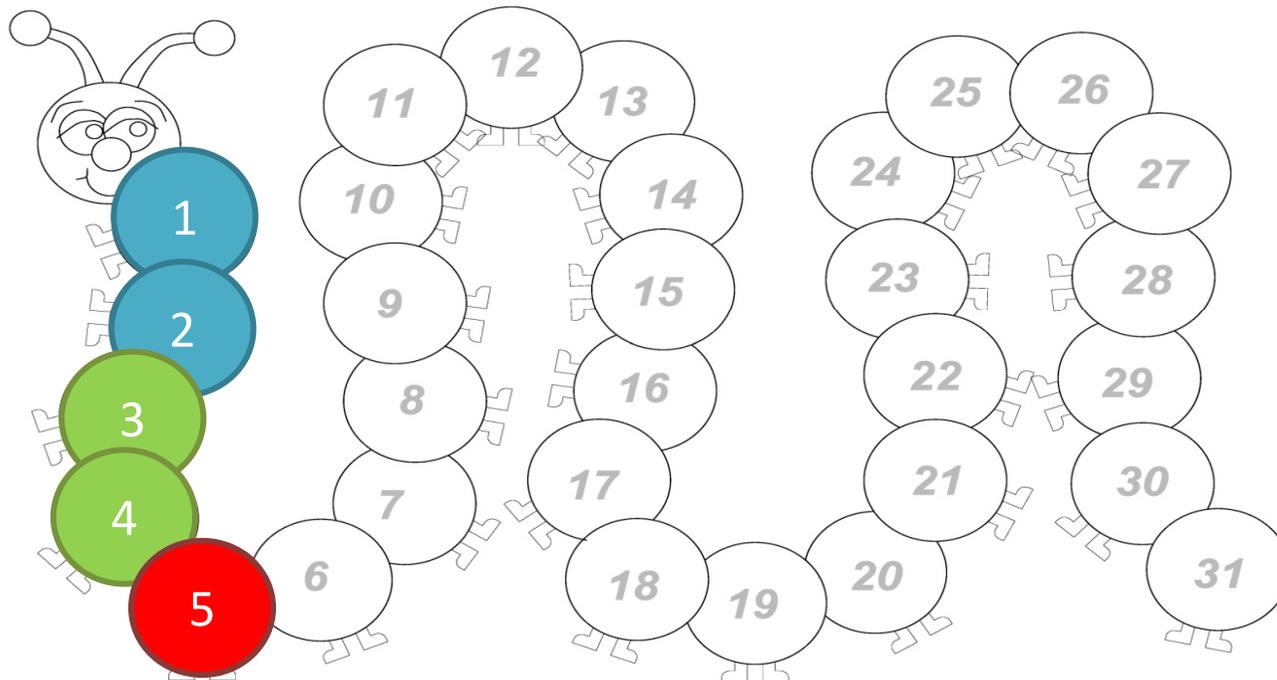
I ♥ SALERNO SOSTENIBILE

Sintagma

MEZZO USATO PER GLI SPOSTAMENTI CASA - SCUOLA
 mese: anno:

Legenda dei colori da scegliere in base al tipo di mezzo più utilizzato dagli alunni giorno per giorno

- AUTO PROPRIA
- AUTOBUS - TRENO
- AUTO CONDIVISA (carpooling)
- PIEDI - BICICLETTA



SCHEDA PER L'INSEGNANTE (NR. 1)

PLESSO _____
 CLASSE _____ NUMERO ALUNNI _____
 PRIMA SETTIMANA DAL _____ AL _____

	Lunedì	Martedì	Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
Mezzo utilizzato nel percorso casa - scuola						
A piedi / bicicletta						
Autobus / treno						
Carpooling (Auto condivisa)						
Auto propria / motorino						
Condizioni meteo						
Sole						
Nuvole						
Pioggia						

NOTE: _____

Sintagma



Piano Smart City Città di Salerno

Sintesi Non Tecnica

Luglio 2022



Piano Smart City
Città di Salerno

PIANO DELLA MOBILITÀ ELETTRICA PER LA CITTÀ DI SALERNO

Piano della Mobilità Elettrica per la città di Salerno

#SalernoElettrica
parte I

Inquadramento normativo, pianificatorio e tecnologico

CIG 82618072D1

Responsible Division:	Responsible Unit:	Document Type:	Distribution Status:	Document State:
PTV	PTV SIS	Piano	Condiviso con il Cliente	Final
Prepared		PTV Sistema PTV		29.07.2022
Verified		Ing. Fabio Ingretolli PTV PM		29.07.2022
Approved		Dott. Ida Parisi RUP		29.07.2022
		Nome / Titolo, Gruppo	Firma	Data

Il presente documento e il suo contenuto sono di proprietà di PTV Group o delle sue controllate. Questo documento contiene informazioni riservate di proprietà. La riproduzione, la distribuzione, l'utilizzo o la comunicazione di questo documento o di qualsiasi parte di esso, senza espressa autorizzazione, è severamente vietata. I trasgressori saranno ritenuti responsabili per il pagamento dei danni.

Identity Number: **PTV/SA/FI/001**
Revision: **2.1** Language: **IT**



© PTV SISTeMA

File Name: PTV_Piano_P10979_SIS_PEM_RelFin_Salerno_Parte_I_versione 2.1.docx

P. 1/69

www.ptvgroup.com/it