



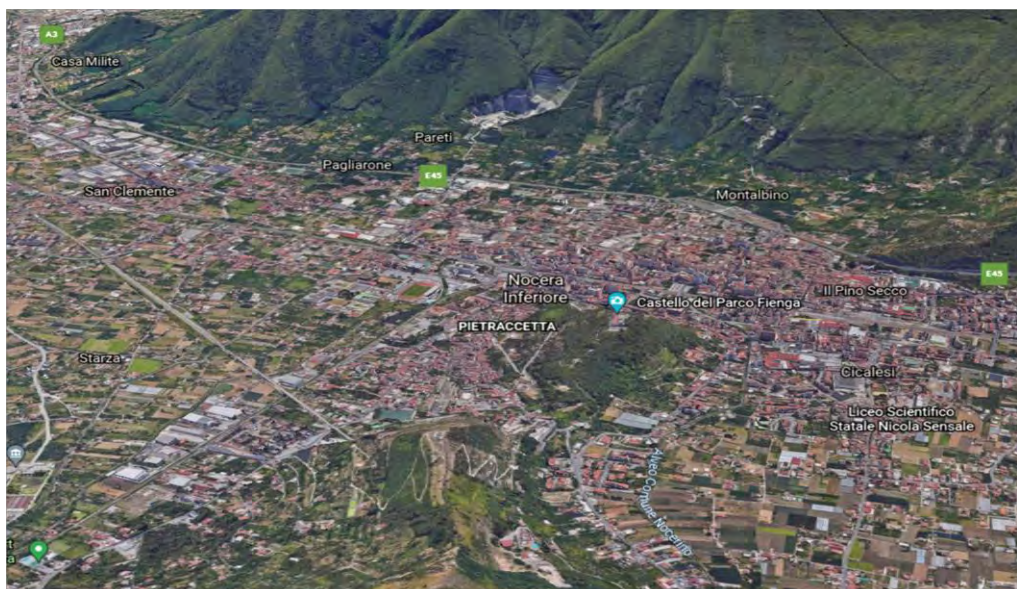
VIABILITA'

INQUINAMENTO

SICUREZZA

AMBIENTE

TERRITORIO



Per una diversa viabilità a
NOCERA INFERIORE

Proposte di modifica

Dicembre 2021

Ing. Felice FAIELLA

Pag 02	Premessa – Contenuti
Pag 03	Incrocio Via Napoli –Via Astuti – Via Rea (situazione attuale)
Pag 04	Incrocio Via Napoli –Via Astuti – Via Rea (proposta nuova viabilità)
Pag 05	Inversione di marcia Allegato 01
Pag 06	Incrocio Via Astuti –Via S. Anna – Via Solimena (modifica obbligata)
Pag 07	Incrocio Via Astuti –Via S. Anna – Via Solimena
Pag 08	Via Rea–Via Dodecapoli Etrusca–Via Canale–Via Amato-P.zza Guerritore
Pag 09	Via Rea–Via Dodecapoli Etrusca–Via Canale–Via Amato-p.zza Guerritore
Pag 10	Via Rea–Via Dodecapoli Etrusca– Via Canale–Via Amato-P.zza Guerritore
Pag 11	Via Rea–Via Dodecapoli Etrusca–Via Canale–via Amato-P.zza Guerritore
Pag 12	Incrocio uscita autostrada A3-SS18- Via Pepe
Pag 13	Incrocio uscita autostrada A3-SS18- Via Pepe
Pag 14	Incrocio uscita autostrada A3-SS18- Via Pepe
Pag 15	Zona Arenula: Via Pucci-Via G.B.Vico-Via F.Ricco-Via Castaldo
Pag 16	Zona Arenula: Via Pucci-Via G.B.Vico-Via F.Ricco-Via Castaldo
Pag 17	Zona Arenula: Via Pucci-Via G.B.Vico-Via F.Ricco-Via Castaldo
Pag 18	Zona Arenula: soluzione 1
Pag 19	Zona Arenula: ipotesi soluzione 2
Pag 20	PARCHEGGIO Incrocio Via D’Alessandro – Via S. Pietro
Pag 21	Incrocio Via D’Alessandro – Via Napoli (Traversa Prima Via Napoli)
Pag 22	Schematizzazione degli assi viari che attraversano Nocera Inferiore.
Pag 23	Analisi dei flussi viari diretti all’Autostrada A3.
Pag 24	Analisi dei flussi viari: incrocio di Pagani.
Pag 25	Analisi dei flussi viari: incrocio della Croce del Sud.
Pag 26	Analisi dei flussi viari: incrocio tra Via Barbarulo e la SS18
Pag 27	Conclusioni
Pag 29	APPENDICE 01
Pag 30	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 31	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 32	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 33	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 34	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 35	Petizioni popolari di sensibilizzazione
Pag 36	APPENDICE 02
Pag 37	Tangenziale dell’Agro
Pag 38	Tangenziale dell’Agro
Pag 39	Tangenziale dell’Agro
Pag 40	Nuova strada via Falcone-Viale S. Francesco
Pag 41	Nuova strada Via Pucci-Via Jovane
Pag 42	Ipotesi Solofrana
Pag 43	Ipotesi Solofrana
Pag 44	Ipotesi Solofrana

Questo lavoro nasce come risposta all'appello rivolto ai cittadini di Nocera Inferiore da parte dei tecnici della società TPS Pro srl di Bologna, incaricati dal Comune di redigere il Piano Urbano del Traffico (PUT) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMs); quest'ultimo prevede espressamente che, nella fase iniziale, debba esserci un momento partecipativo e di ascolto della comunità locale per raccogliere suggerimenti e segnalazioni riguardanti la viabilità e le criticità connesse.

Le osservazioni e le proposte raccolte in queste pagine sulla viabilità sono il frutto personale del vissuto quotidiano attraversando le strade cittadine ed anche del fattivo contributo di Gianpaolo Antico, un osservatore privilegiato della città e del territorio circostante, il quale ne ha condiviso le finalità, segnalandomi criticità ed incongruenze.

CONTENUTI

Le proposte di modifica degli attuali flussi veicolari hanno avuto come obiettivo primario quello di migliorare la sicurezza e la salute dei cittadini, intervenendo sui **fattori che producono una elevata concentrazione di inquinanti nell'aria (inutili attese ai semafori, con snervanti code)**, oltre a modifiche sui sensi di marcia per migliorare la viabilità e renderla più scorrevole.

Le zone maggiormente interessate, dove puntualmente si verificano rallentamenti del traffico veicolare - ormai sempre più insostenibile - e situazioni a rischio incidenti, sono:

- * uscita **ed entrata dall'autostrada** A3 sulla SS18;
- * zona Cicalesì -via Napoli- via Astuti – via Rea;
- * zona Arenula.

ma anche il centro cittadino con via Roma – via Garibaldi – via Barbarulo.

Analizzando attentamente le loro criticità, sono state individuate le cause che generano gli ingorghi, suggerendone gli opportuni interventi di modifica.

I principi ispiratori, alla base delle mie motivate proposte di soluzione, sono gli stessi che i professionisti ed esperti della viabilità applicano quando progettano o modificano i flussi viari, soprattutto nelle grandi città, dove il numero dei veicoli è elevato:

- * I veicoli, negli incroci a doppio senso di percorrenza, non devono mai intersecarsi;
- * I flussi veicolari, in prossimità di confluenze, vanno opportunamente canalizzati.

Inoltre, ho analizzato i flussi viari relativamente alla presenza del casello autostradale **dell'A3 per capire meglio le implicazioni sul traffico interno cittadino e quanto esso** incide sulla viabilità complessiva, tenendo presente la conformazione del territorio (strade ferrate, fiumi) e la continuità viaria tra i Comuni confinanti.

Un'analisi che mi ha portato a suggerire interventi importanti e fondamentali di **modifica dell'attuale assetto viario**, capaci al tempo stesso di incidere significativamente sia sulla vita dei cittadini, sia offrendo opportunità di sviluppo e di crescita dell'**economia del** territorio, grazie ad una visione complessiva e strategica di una mobilità sostenibile, attenta alla sicurezza ed alla salute dei cittadini.

In definitiva, migliorare la viabilità della città, significa migliorare la vita dei cittadini ed il futuro stesso di tutto il territorio circostante.

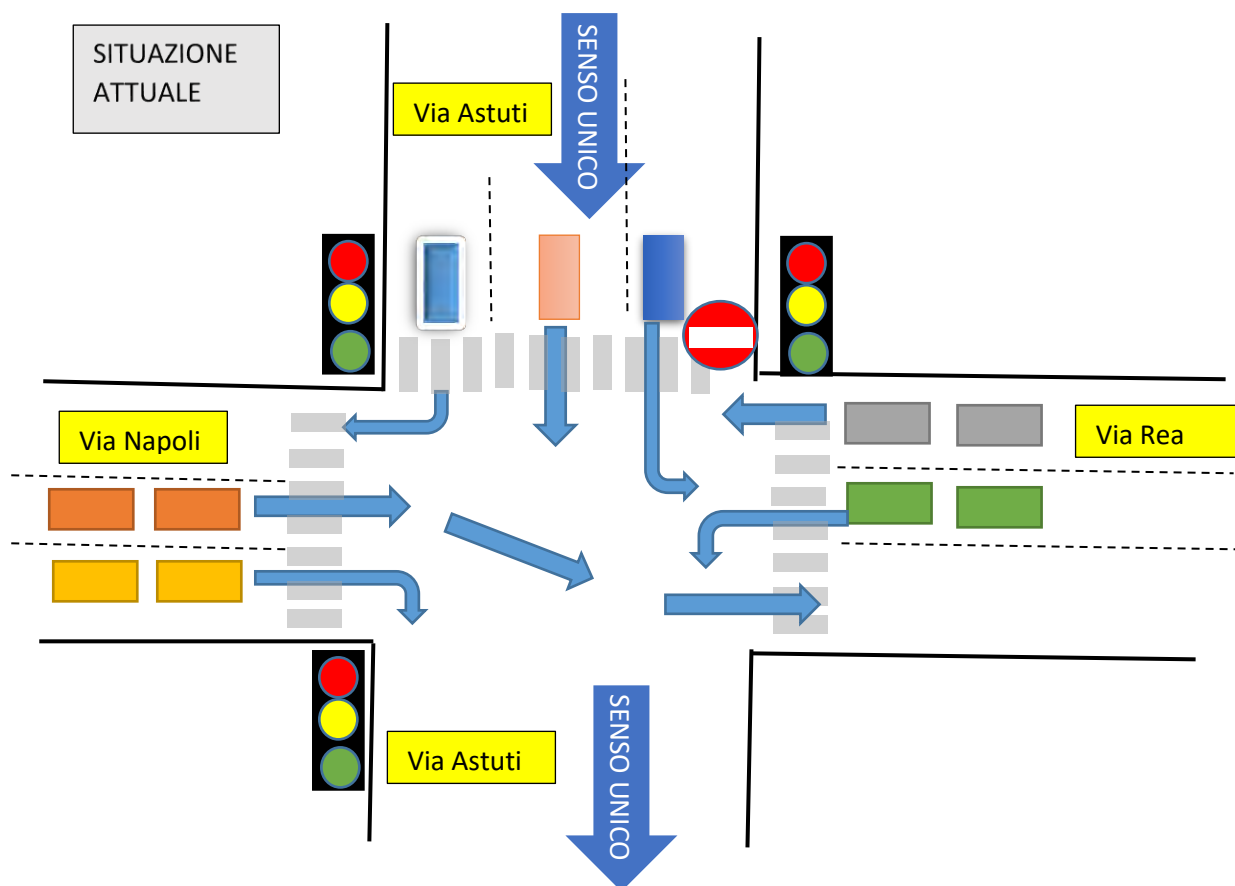
1.1 VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Napoli – Via Astuti – Via Rea . Situazione Attuale



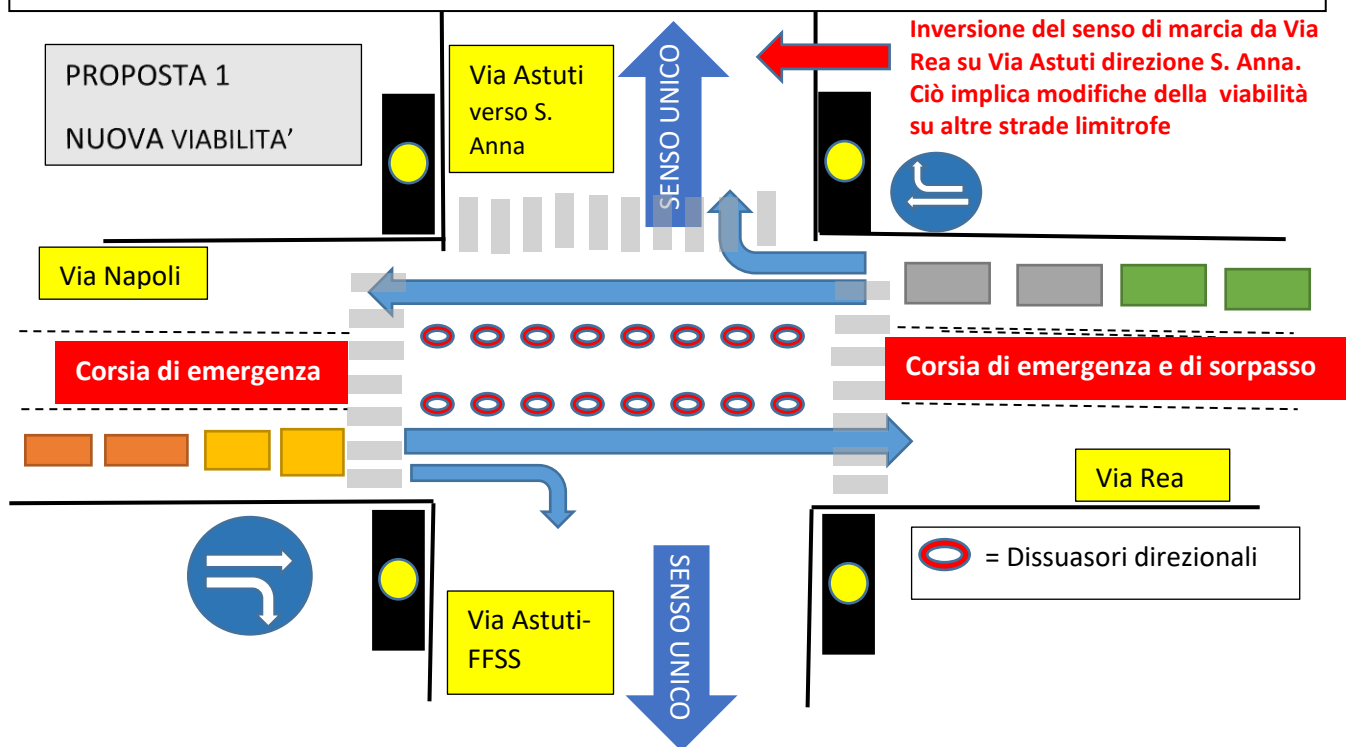
CRITICITA'. La presenza dei semafori crea:

lunghi tempi di attesa per i veicoli, con code lunghissime che, in particolari orari della giornata (mattina, mezzogiorno, sera), arrivano anche ad oltre 1 km, paralizzando di fatto anche tutte le arterie laterali; **i veicoli fermi** con motore acceso emettono una tale quantità di gas di scarico che -in un'area ristretta- determinano una concentrazione di polveri sottili e gas NOx costantemente al di sopra dei limiti di legge; **rallentano l'attività** di pronto intervento delle forze dell'ordine, dei VVFF, delle ambulanze che, quotidianamente, fanno la spola tra gli ospedali di Nocera e Pagani; **favoriscono incidenti**, anche mortali, in caso di inosservanza – a volte involontaria - dello stop; inoltre, in caso di guasto improvviso, anche l'oneroso impiego della polizia municipale.



1.2 VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Napoli – Via Astuti – Via Rea



04

I VANTAGGI.

Il principio alla base di queste modifiche sta nell'impedire che i veicoli possano incrociarsi; pertanto essi, nell'incrocio, potranno procedere continuando dritto, oppure girando sulla propria destra. Ciò è valido per entrambe le direzioni di percorrenza.

Applicando questo elementare accorgimento si otterranno vantaggi enormi, in particolare:

- Non vi saranno più **le lunghissime file** di veicoli, in entrambe le direzioni, ed anche in Via Astuti direzione S. Anna;
- Non vi saranno più **incolonnamenti** nelle strade laterali afferenti su Via Napoli e Via Rea;
- Si ridurranno drasticamente i **tempi di percorrenza** dei tratti stradali cittadini;
- Aumenterà **la sicurezza** perché si eviteranno **pericolosi incidenti** nell'incrocio;
- Si faciliterà l'attraversamento dei **mezzi di pubblica sicurezza** e delle **ambulanze**;
- Non vi saranno più elevate concentrazioni di **inquinanti** atmosferici quali **polveri sottili e NOx**.

LE MODIFICHE.

- Invertire il senso di marcia su Via Astuti, direzione S. Anna, per i veicoli provenienti da Via Rea;
- Resta il **DIVIETO di SVOLTA**, su Via Astuti, direzione S. Anna, per i veicoli provenienti da Via Napoli;
- Modificare i semafori, lasciando l'arancione per il passaggio pedonale; in alternativa il verde su richiesta.
- Posizionare dissuasori direzionali nell'incrocio per evitare attraversamenti vietati e pericolosi.
- In casi di urgenza, consentire ai mezzi di pubblica utilità, di sicurezza e alle ambulanze di svoltare in Via Astuti-FFSS qualora provenissero da via Rea.

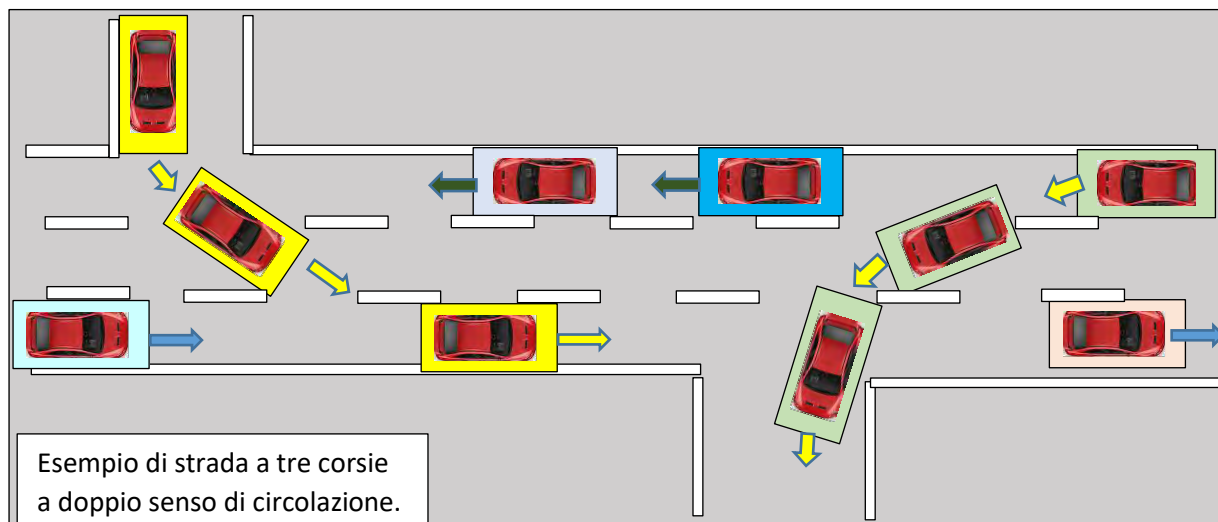
1.3. Inversione di marcia -ALLEGATO n. 01 .

INVERSIONE DI MARCIA su Via Napoli per i Veicoli provenienti da Via Rea che vogliono dirigersi su Via Astuti, direzione FFSS, Via Roma, ecc.

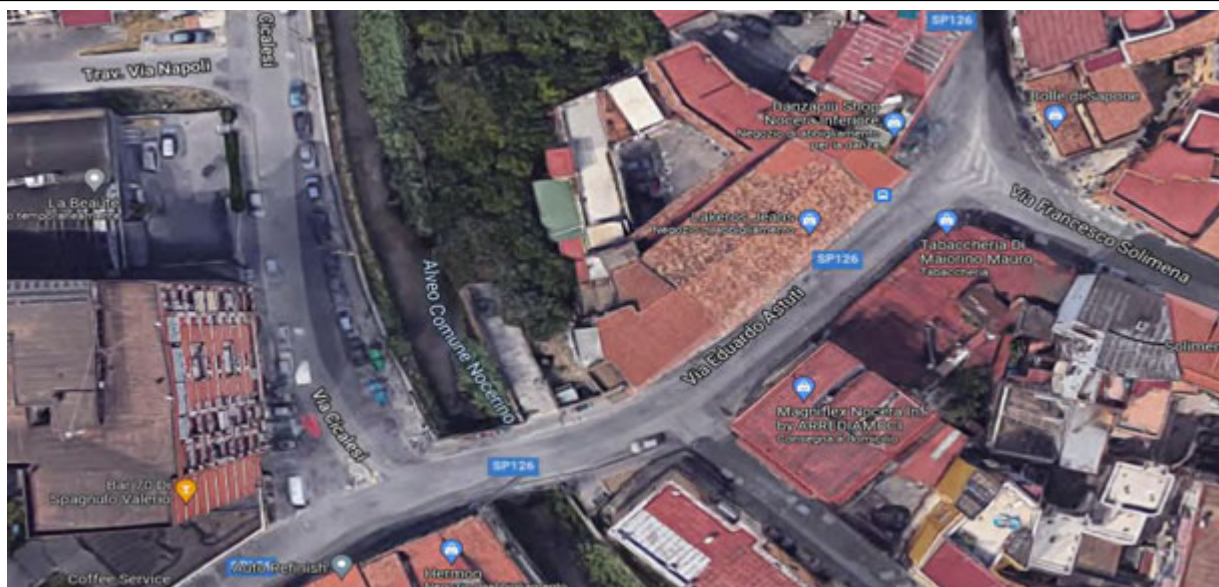


L'importanza delle tre corsie su Via Napoli - Via Rea (**doppio senso**) e in Via Pucci (**senso unico**).

La realizzazione di tre corsie, (con quella centrale adibita a sorpasso, ad inserimento, x l'emergenza) consente ai veicoli che provengono dalle traverse laterali che affacciano sulla strada principale un più rapido sbocco sulla corsia opposta, potendosi inserire dapprima su quella centrale (che è libera) e poi continuare sulla corsia prescelta; altrettanta facilitata è l'operazione inversa per girare nelle traverse.



INCROCIO Via Astuti – Via S. Anna – Via Solimena



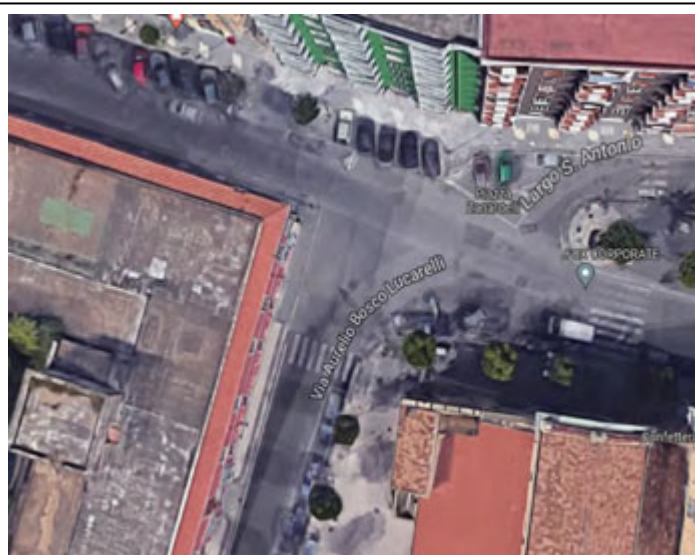
La modifica del senso unico all'incrocio con Via Napoli-via Rea-Via Astuti, implica altri cambiamenti sulla viabilità:

Inversione del senso unico di marcia su Via Solimena fino alla piazza Zanardelli: i veicoli provenienti da Via S. Anna possono percorrere via Solimena fino a piazza Zanardelli.

Inversione della direzione di marcia in Via Dentice: i veicoli provenienti da Via S. Anna, percorrendo Via Solimena, non possono svoltare su Via Dentice per raggiungere Via Rea. **Lasciare l'attuale senso di marcia, ma con obbligo di svolta a dx.**

I veicoli provenienti da Via Castaldo non possono proseguire su Via Solimena ma devono svoltare su Via Bosco Lucarelli oppure girare a dx verso Largo S. Antonio; anche quelli provenienti da Largo S. Antonio devono proseguire solo su via Bosco Lucarelli.

Viene istituito il doppio senso di marcia nel tratto tra l'incrocio con Via Cicalesì e l'incrocio con Via S. Anna - Via Solimena. (il ponte diventa a doppio senso)



INCROCIO Via Astuti – Via S. Anna – Via Solimena (modifica obbligata).



Fig. A

I veicoli provenienti dall'incrocio con via Napoli e Via Rea possono proseguire verso Via S. Anna e svoltare verso via Solimena, dove è stato invertito il Senso Unico.

Al centro dell'incrocio si realizza una piccola rotonda per far confluire ordinatamente i veicoli

Il tratto di strada di Via Astuti verso S. Anna diventa a doppio senso di marcia fino all'incrocio con Via Cicalesì.

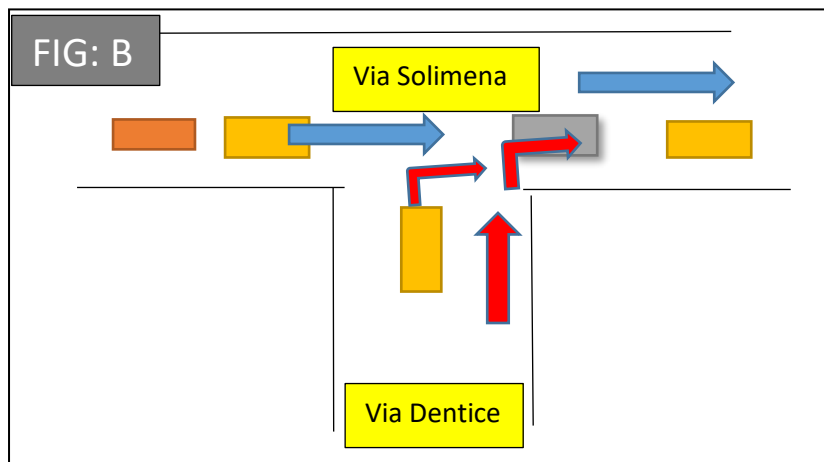


FIG: B

. Lasciare l'attuale senso di marcia in Via Dentice, ma con obbligo di svolta a dx

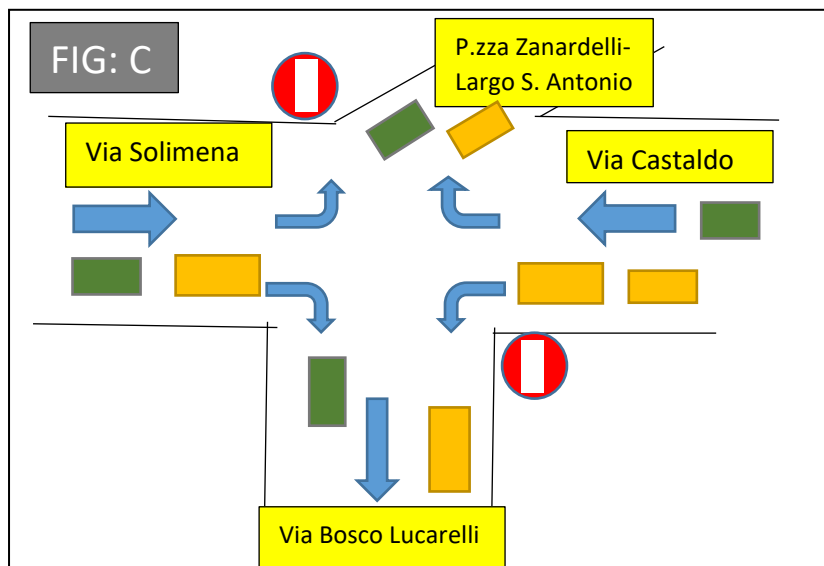
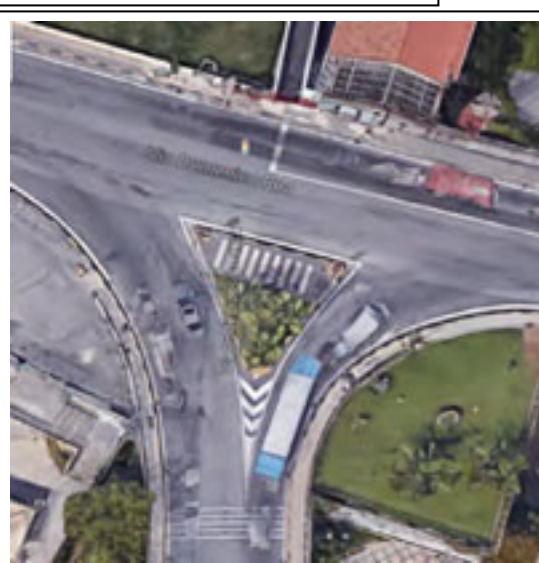
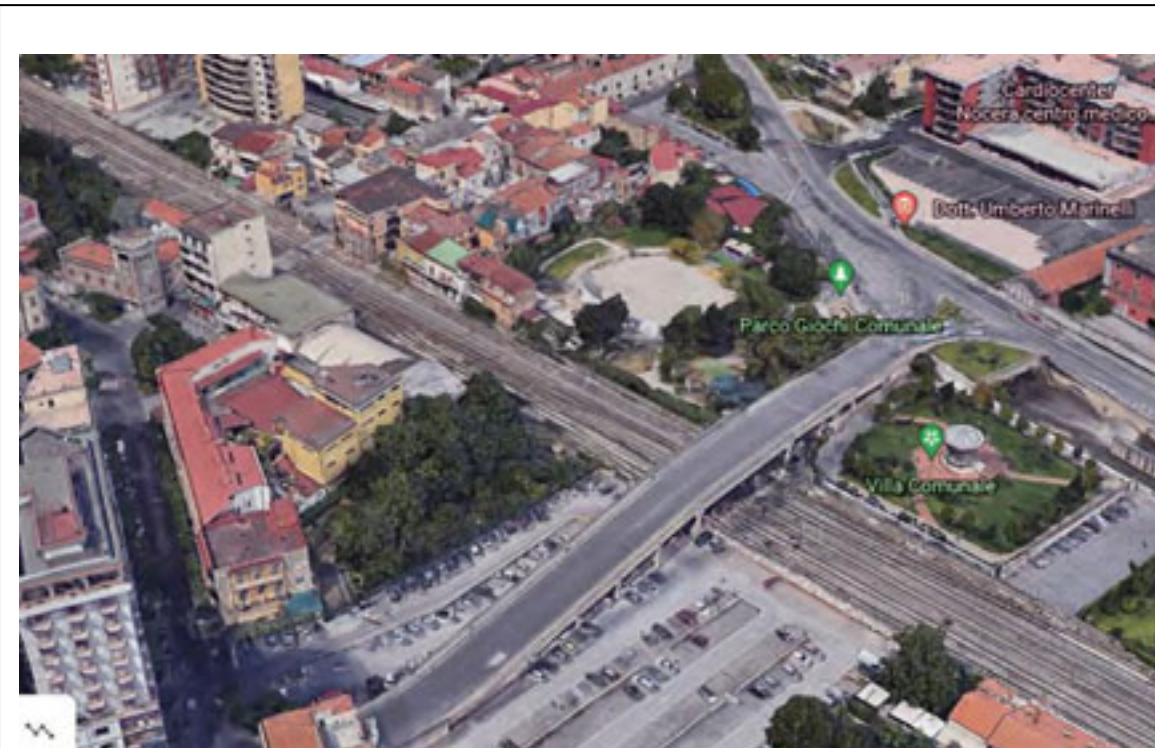


Fig. C

Divieto di accesso in Via Solimena per i veicoli provenienti da Via Castaldo e da Largo S. Antonio-P.zza Zanardelli, con l'obbligo di svolta in Via Bosco Lucarelli. I veicoli provenienti da Via Solimena possono svoltare sia in Via Bosco Lucarelli sia svoltare su Largo S. Antonio, alleggerendo il traffico sia su via Pucci che su via Castaldo.

3.1. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Rea – Via Dodecapoli etrusca – Via G. Canale – Via Amato – P.zza Guerritore

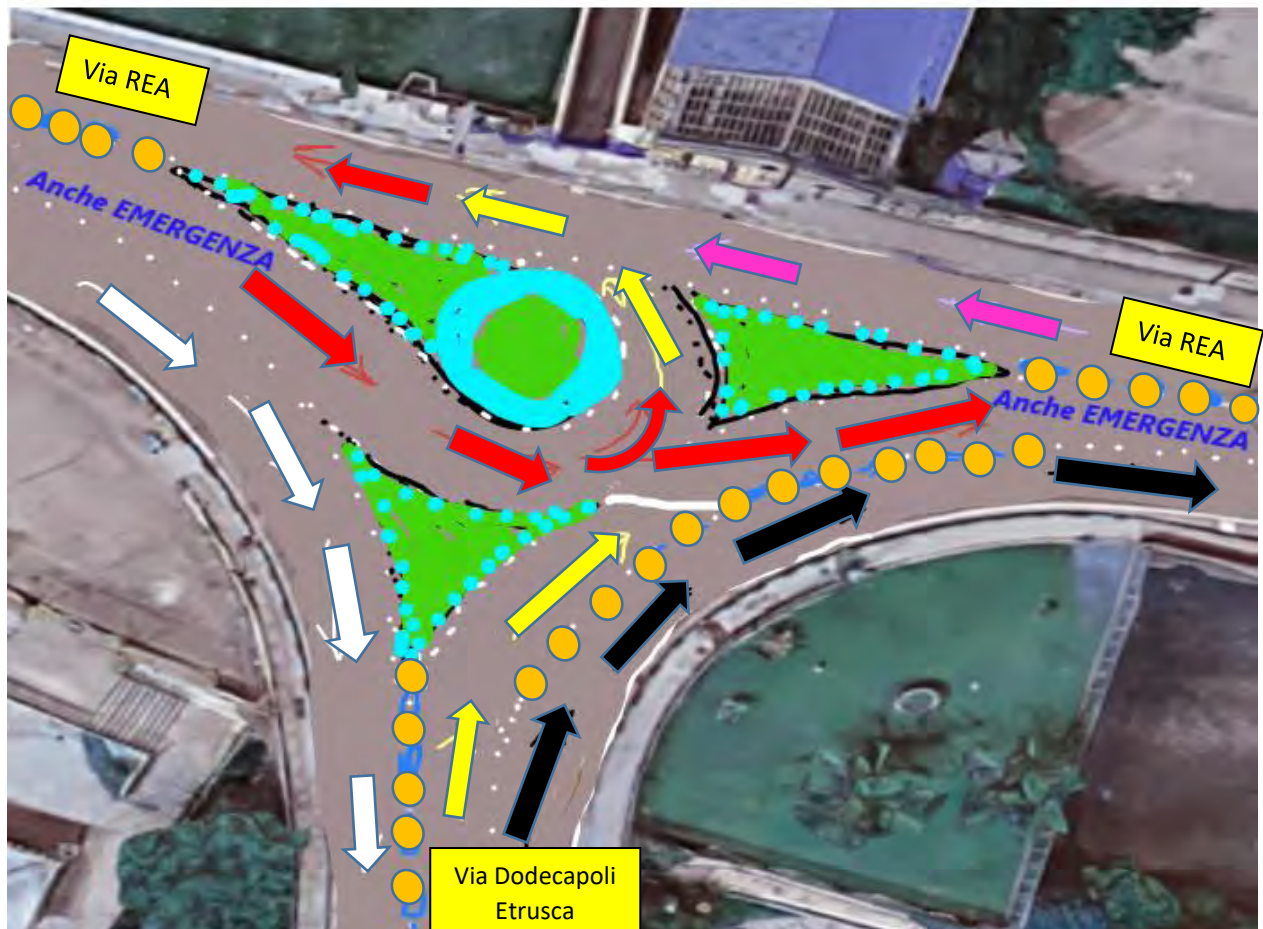


La modifica dei sensi di marcia all'incrocio con Via via Rea-Via Dodecapoli Etrusca (con la creazione di una rotonda) e destinando una corsia di Via Dodecapoli al doppio senso di marcia, implica altri cambiamenti sulla viabilità che interessano Via Canale, con l'inversione del senso di marcia, Piazza Guerritore (con la realizzazione di una rotonda) e anche il terminale di via Roma su Via Garibaldi e su Via Amato e Via Lanzara (anche queste due con inversione di marcia).

3.2. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

09

INCROCIO Via Rea – Via Dodecapoli etrusca – Via G. Canale



1. La modifica della rotonda si rende necessaria per consentire un diverso flusso dei veicoli, ma soprattutto **serve per eliminare anche in questo incrocio i semafori**, responsabili di attese inutili e di inquinamento concentrato dei gas di scarico.
2. Delle tre corsie presenti sul ponte, ad una corsia viene invertito il senso di marcia in modo da consentire ai veicoli provenienti da Via Rea di svoltare a dx per raggiungere il parcheggio comunale (**liberando parte del traffico su Via Roma**) ed anche P.zza Guerritore, Via Garibaldi, ecc.
3. Delle tre corsie presenti su Via Rea, quella centrale viene riservata prevalentemente ai mezzi di pubblica utilità, in particolare alle **ambulanze** provenienti dagli Ospedali di Pagani, Angri e Scafati che quotidianamente effettuano tale percorso, quasi sempre intasato.
4. Le restanti due corsie presenti su Via Dodecapoli Etrusca, una è incanalata a dx verso zona Arenula, ospedale, Via F. Ricco, l'altra incanalata centralmente verso sx, direzione Via S. Anna, Via Napoli, Via Cicalesì, Pagani, ecc.
5. I veicoli provenienti da Via Bosco Lucarelli proseguono regolarmente in direzione Via Dentice (ipotesi 2), Via Napoli, ecc.; inoltre, potranno effettuare una inversione di marcia utilizzando come rotonda la traversa di Via Dentice, direzione p.zza Guerritore per poi, girando a dx alla rotonda, dirigersi verso il parcheggio, **riducendo il flusso dei veicoli su Via Roma**.

3.3. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Rea – Via Dodecapoli etrusca – Via G. Canale – Via Amato – P.zza Guerritore



Flusso colore bianco. SOLUZIONE 1

L'inversione di marcia su Via Canale comporta che i veicoli sia in uscita dal parcheggio che quelli provenienti dal ponte (via Dodecapoli Etrusca) devono percorrerla nella direzione di p.zza Guerritore dove possono girare in Via Amato oppure girare intorno alla rotonda (appositamente realizzata) per dirigersi su Via Garibaldi, dove possono raggiungere la stazione ferroviaria imboccando via Fava e via Rossi (NOTA: *attualmente i veicoli provenienti dalla zona Piedimonte-Arenula devono dirigersi su Via Rea, fermarsi 2 minuti ai semafori, poi via astuti, Via Roma, e p.zza ferrovia*).

Flusso colore celeste.

I veicoli che provengono da via Garibaldi possono girare su Via Amato, girare in Via Lanzara (anche questa con il senso di marcia invertito) e proseguire sul ponte oppure girare intorno alla rotonda per accedere al parcheggio.

Flusso colore verde. Flusso colore rosso.

I veicoli provenienti da Via Roma possono girare su Via Garibaldi, proseguire in Via Amato ed anche raggiungere il parcheggio privato a fianco al teatro Diana.

Flusso colore arancione.

I veicoli provenienti dal parcheggio privato e da Via Dentice possono proseguire su Via Garibaldi oppure proseguire in Via Amato.

3.4. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Rea – Via Dodecapoli etrusca – Via G. Canale – Via Amato – P.zza Guerritore



SOLUZIONE 1:

I veicoli in uscita dal parcheggio pubblico possono girare unicamente a destra.

Per raggiungere Via Dodecapoli Etrusca devono girare in Via Amato e poi in Via Lanzara.

SOLUZIONE 2: I veicoli in uscita dal parcheggio possono girare sia a destra che a sinistra.

Per raggiungere Via Dodecapoli Etrusca possono girare a sinistra e percorrere la rotatoria ed imboccare così più rapidamente il ponte. Vi sarà solo un piccolo tratto in doppio senso, (si posizioneranno al centro della sede stradale appositi segnaletori); in tal modo si riduce il volume di traffico in Via Amato.



Entrambe le soluzioni raggiungono lo scopo di evitare le code che attualmente si formano in Via Canale e Via Roma che intasano anche il flusso veicolare proveniente da Via Garibaldi.

4.1 VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO uscita A3– Statale 18 – Via Barbarulo – Via G. Pepe. ANALISI della viabilità.



In un tratto di strada lungo meno di 100 mt della SS 18 vi sono ben **17 flussi veicolari:**

In INGRESSO in autostrada A3:

- a) provenienti da direzione Pagani;
- b) provenienti da direzione Nocera Superiore;
- c) provenienti da Via Barbarulo;
- d) provenienti dal Palazzo adiacente autostrada A3;

In USCITA dall'autostrada A3

- e) diretti in Via Barbarulo;
- f) diretti in direzione Pagani;
- g) diretti in direzione Nocera Superiore;

In USCITA DA VIA BARBARULO

- h) diretti in direzione Pagani;
- i) diretti in direzione Nocera Superiore;
- j) diretti al Palazzo adiacente l'autostrada A3

In INGRESSO IN VIA BARBARULO

- k) Provenienti da direzione Nocera Superiore;
- l) Provenienti da Via G. Pepe;
- m) Provenienti dal Palazzo adiacente autostrada A3;
- n) Provenienti da direzione Pagani;

In TRANSITO sulla SS 18

- o) Provenienti da direzione Nocera Superiore e diretti verso Pagani;
- p) Provenienti da direzione Pagani e diretti verso Nocera Superiore;
- q) Provenienti da Via Pepe e diretti verso Nocera Superiore.

4.2 VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

IPOTESI di soluzione. INCROCIO uscita A3– Statale 18 – Via Barbarulo – Via G. Pepe.

Una tale concentrazione di veicoli non può non provocare che rallentamenti, lunghe code in entrambi i sensi di marcia sulla SS 18, in Via Barbarulo ed in uscita dalla autostrada A3, oltre alle ripercussioni sulla viabilità generale nel centro e nella periferia della città.

Altro rischio importante è l'alto tasso di inquinamento che si raggiunge in questo tratto ma anche nelle succitate strade limitrofe.

Purtroppo non esistono percorsi alternativi e Nocera Inferiore sta morendo lentamente ma costantemente di traffico, di inquinamento, di incapacità progettuale sul territorio.

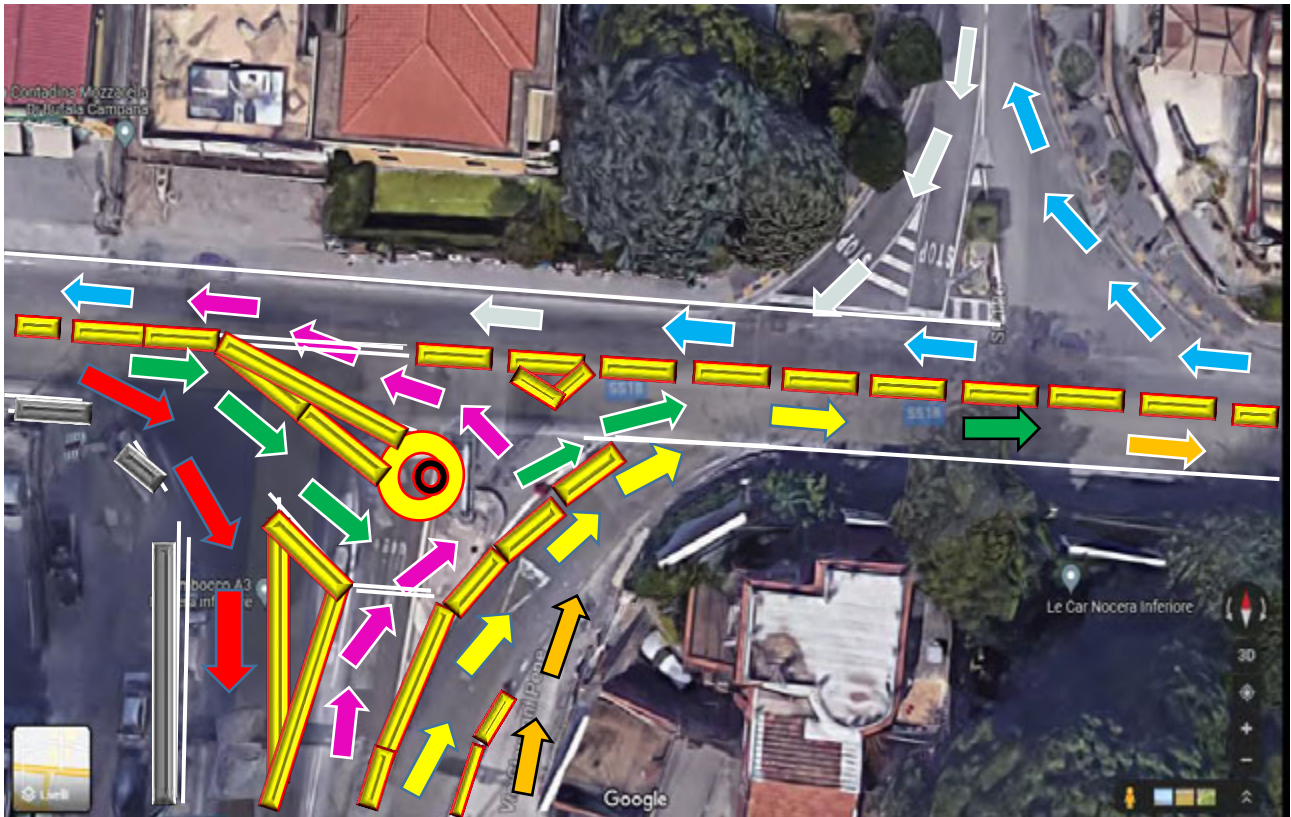
Una situazione che si protrae da decenni e mai nulla è stato fatto per modificarla, mai una proposta alternativa, uno studio per ipotizzare e/o sperimentare una nuova viabilità attraverso l'analisi puntuale dei flussi veicolari; nel frattempo i disagi quotidiani ricadono su noi cittadini e su tutti coloro che devono necessariamente attraversare questo tratto di SS 18 per raggiungere l'autostrada A3.

E' obbligatorio indignarsi, tanto è assurdo ed intollerabile il lassismo ed il ritardo dell'amministrazione comunale nell'affrontare il problema: non basta giustificarsi con la presentazione di futuri progetti, resta l'inerzia e l'indifferenza dimostrata negli anni precedenti.

Nell'attesa che si realizzi il tanto sospirato e travagliato progetto per la realizzazione di una rotonda e annesso parcheggio ed aree funzionali che l'attuale giunta ha deliberato con una spesa di svariati milioni di euro (mi auguro di cuore che possa davvero risolvere il problema), mi permetto umilmente di proporre una soluzione semplice ed economica (quasi gratis!) che si ispira al principio elementare di far sì che i flussi veicolari evitino il più possibile di intersecarsi tra loro, consentendo altresì una drastica riduzione del numero di veicoli che percorrono attualmente Via Roma, Via Garibaldi e via Barbarulo per accedere all'autostrada A3, perché saranno "disincentivati" a farlo.

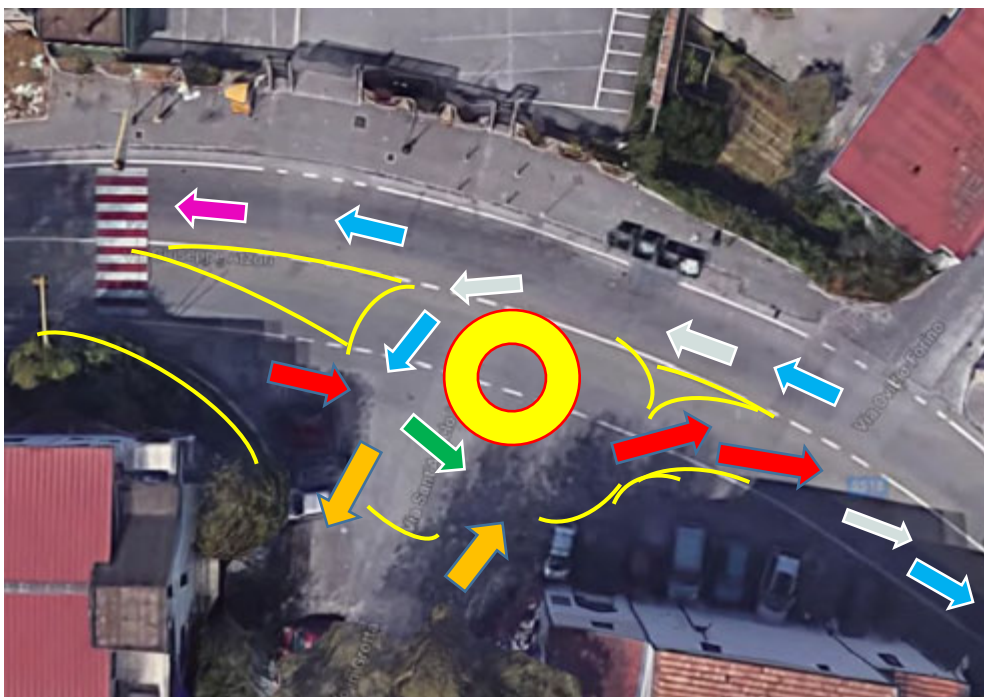
Ed ecco la Proposta. Può essere attuata in via provvisoria, verificandone i risultati. Meglio di niente.

1. **Viene INTERDETTO L'ACCESSO SU VIA BARBARULO** ai veicoli provenienti dalla direzione Pagani, compresi quelli in uscita dall'autostrada A3, consentendo tale accesso **SOLO** ai veicoli provenienti dalla direzione Nocera Superiore;
2. **Viene INTERDETTO L'ACCESSO IN AUTOSTRADA A3** ai veicoli provenienti dalla direzione Nocera Superiore, compresi i veicoli provenienti da Via Barbarulo, consentendo tale accesso **SOLO** ai veicoli provenienti dalla direzione Pagani;
3. **I VEICOLI IN USCITA DALL'AUTOSTRADA A3** potranno dirigersi: **a) nella direzione Nocera Superiore**, incanalandosi nella corsia di destra; **b) nella direzione Pagani**, incanalandosi nella corsia centrale, attraversando la rotonda realizzata allo scopo e percorrendo il flusso veicolare nella direzione Pagani;
4. **I VEICOLI IN USCITA DA VIA G. PEPE** potranno dirigersi esclusivamente nella direzione Nocera Superiore, percorrendo il tratto alla loro destra.
5. **I VEICOLI PROVENIENTI DALLA DIREZIONE NOCERA SUPERIORE** e diretti a Pagani potranno continuare il loro percorso normalmente;
6. **I VEICOLI PROVENIENTI DA DIREZIONE PAGANI**, in prossimità dell'uscita dell'autostrada A3 saranno canalizzati nella rotonda realizzata allo scopo, proseguendo poi normalmente.
7. **E' prevista la realizzazione di una rotonda all'altezza dell'ITIS G. Marconi per consentire ai veicoli provenienti da direzione Nocera Superiore, di invertire il senso di marcia e dirigersi verso l'ingresso dell'autostrada A3. E' da considerare una rotonda nella direzione opposta, individuandone il posto idoneo; diversamente, adeguare la rotonda già esistente alla Croce del Sud.**



4.3. Viabilità incrocio tra l'uscita A3 con Via Barbarulo e Via Pepe. PROPOSTA

14

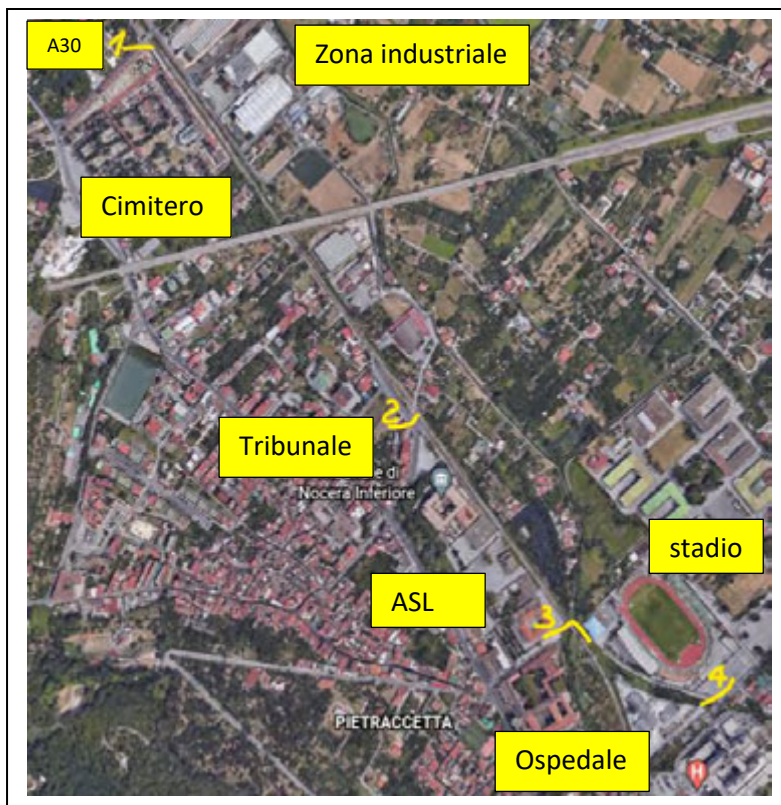


I veicoli provenienti da Via Barbarulo e da Direzione Nocera Superiore potranno invertire il senso di marcia intorno alla rotonda appositamente realizzata di fronte l'ITIS Marconi e dirigersi verso l'ingresso dell'autostrada A3

La creazione della rotonda ha anche lo scopo di ridurre il rischio incidenti proprio in questa curva, dove, per il passato, si sono verificati molti incidenti, anche mortali.

5.1 VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via Pucci – Via G.B. Vico – Via F. Ricco – Via Castaldo – (Zona Arenula)



ANALISI DELLE CRITICITA'. La zona Arenula è caratterizzata dall'avere una confluenza di veicoli provenienti da zone confinanti col territorio di Nocera Inferiore che si concentrano nell'incrocio tra Via F. Ricco e Via Castaldo, essendo strade che conducono all'Ospedale, agli uffici Asl, al Tribunale, all'autostrada A30, alla SS18 e da lì all'autostrada A3, alle scuole, ecc.

Pertanto, qualsiasi intervento "locale" di modifiche ai sensi di marcia resterà pur sempre "limitato" e non capace di risolvere il grave problema sulla viabilità di questa zona.

Occorre, quindi, un intervento mirato e strategico volto a **RIDURRE** il numero di veicoli che attualmente confluiscono in Via Castaldo.

Sfortunatamente, non esistono attualmente altri percorsi alternativi e dunque, la mia proposta è quella di realizzare (facilmente) una nuova arteria che possa evitare di convogliare veicoli in Via G. Falcone, in Via F. Ricco e in via Castaldo, favorendo anche un più veloce accesso alla zona industriale di Nocera Inferiore.

Esiste la possibilità di utilizzare un vecchio e dismesso **tracciato ferroviario**, che corre parallelamente alla linea Codola - M. S. Severino – Nocera Inferiore che confluisce in Viale S. Francesco, adiacente al campo sportivo, a pochi metri dall'Ospedale Umberto I e dal cavalcavia che conduce alla SS18, trasformandolo ed adattarlo a sede stradale.

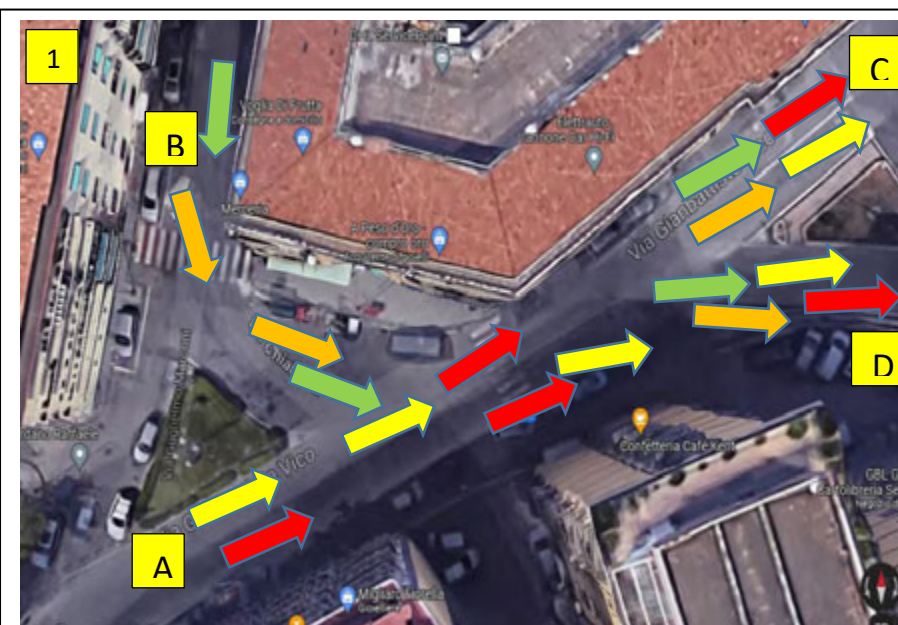
Se si vuole evitare alla Zona Arenula l'elevato inquinamento dell'aria ed il persistere degli ingorghi quotidiani, non esiste altra soluzione più rapida, facile ed economica, se non questa.

5.2. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

Zona Arenula: via Pucci- via G.B.Vico – Cavalcavia Mancusi – Via Marconi – via F.Ricco



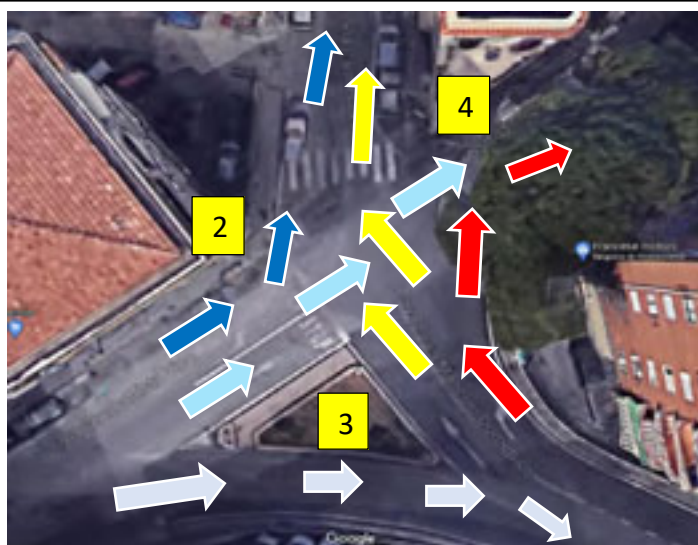
La complessità viaria di questa zona merita una più attenta valutazione delle criticità e delle cause che rendono quest'area ad elevato rischio, sia per l'inquinamento dell'area sia per frequenti incidenti. Analizziamo i 10 punti individuati sulla mappa al fine di evidenziarne le incongruenze per poi proporre una eventuale soluzione.



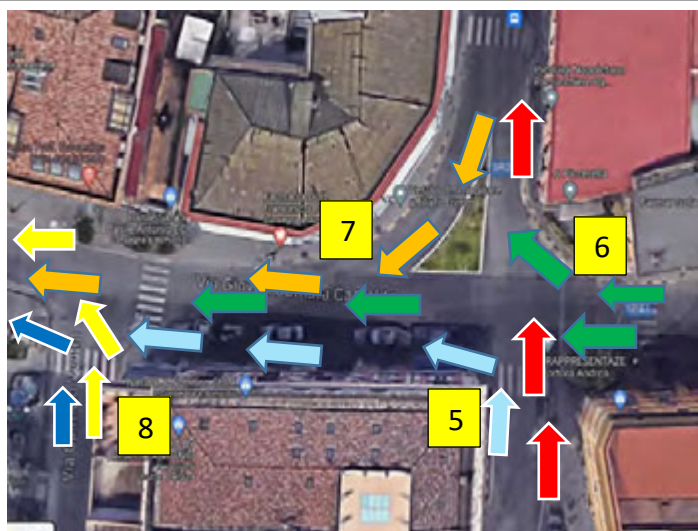
I veicoli provenienti sia da Via Pucci (A) che da Via G. Marconi (B) hanno 2 possibili itinerari: possono dirigersi sul Cavalcavia Mancusi (D) oppure proseguire su Via G.B.Vico (C). Non essendoci flussi incanalati, si creano le indesiderate intersezioni tra veicoli, che causano continui ingorghi. **LA SOLUZIONE** sta nel separare i flussi e dirigere i veicoli sui 2 possibili itinerari (C) e (D), evitando il più possibile di farli intersecare.

5.3. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

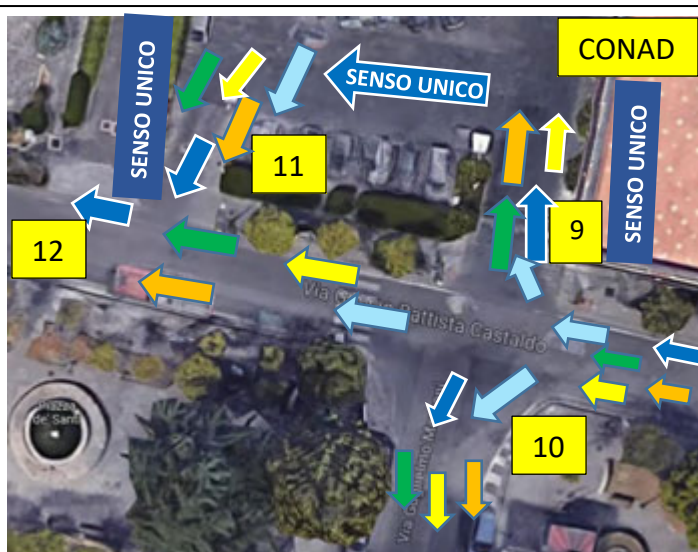
Zona Arenula: via Pucci- via G.B.Vico – Cavalcavia Mancusi – Via Marconi – via F.Ricco



I veicoli provenienti da Via G.B.Vico hanno 3 possibili itinerari: possono girare a dx in Via C. Ventra (2), girare a sx sul Cavalcavia Mancusi (3) oppure proseguire dritto su Via G.B.Vico per raggiungere l'incrocio con Via Orlando (4). **I veicoli provenienti dal Cavalcavia Mancusi** possono girare a dx per raggiungere l'incrocio con Via Orlando oppure proseguire dritto in Via Ventra. Nel riquadro a fianco i Veicoli sono colorati diversamente per individuarne facilmente gli itinerari, mostrando così le intersezioni dei loro flussi. **LA SOLUZIONE. I veicoli di colore giallo devono girare a dx, insieme ai veicoli rossi.**

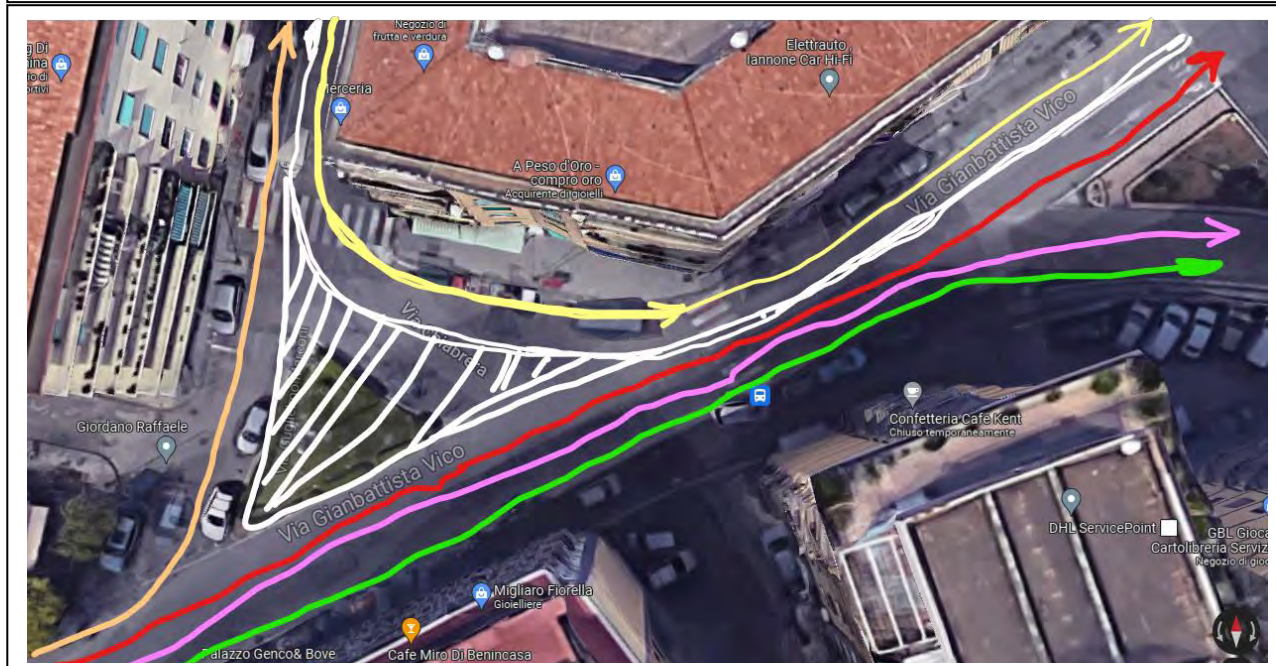


I veicoli provenienti da Via Orlando (6) hanno 2 possibilità: girare a dx in Via F. Ricco, oppure proseguire in Via Castaldo. **I veicoli provenienti da Via F. Ricco (7)** possono girare solo a dx in Via Castaldo. **I veicoli provenienti da Via Ventra (8)** possono girare solo a Sx in Via Castaldo. In totale, vi sono ben 5 flussi di veicoli provenienti da itinerari diversi che confluiscono in un tratto limitato di Via Castaldo, provocandone la quasi paralisi. **E' IMPORTANTE sottolineare che il numero di veicoli provenienti da Via F. Ricco è notevolmente maggiore della restante parte. La soluzione sta nel ridurre drasticamente il numero, dirottandoli su percorsi alternativi.**

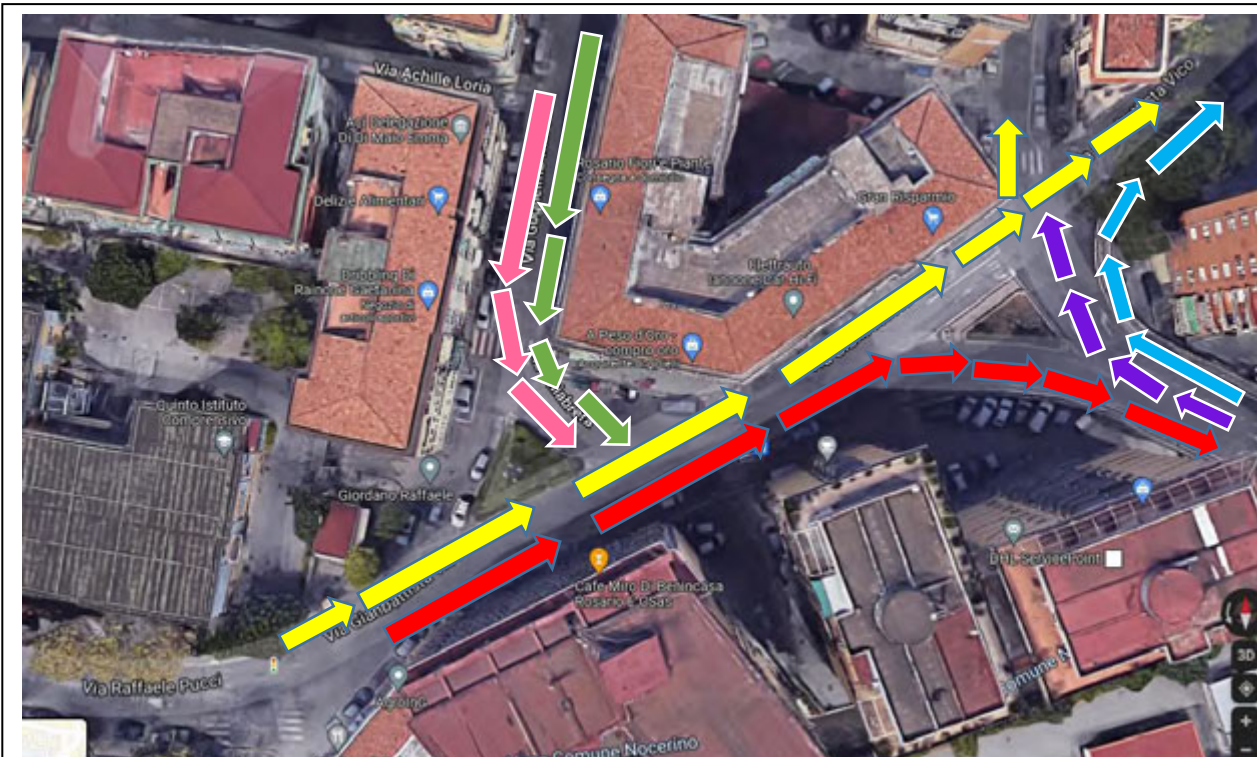


I 5 flussi veicolari provenienti dagli incroci precedenti **possono proseguire dritto** verso p.zza Zanardelli (12), **girare a DX** per entrare nel Supermercato Conad (9) ed anche **girare a SX** in Via G. Marconi (10). **LA CRITICITA'** in questo tratto è causata dai **veicoli IN USCITA dal CONAD** che, per immettersi in Via G. Marconi, **ostruiscono** letteralmente i Veicoli diretti in P.zza Zanardelli, oltre ad **INTASARE** Via Marconi. **LA SOLUZIONE. VIETARE ai veicoli in USCITA dal CONAD di farlo sul tratto che è predisposto come ENTRATA veicolare (9), obbligandoli, invece, sull'USCITA (11), già indicata in loco, evitando altresì che possano dirigersi in Via Marconi.**

Zona Arenula. SOLUZIONE 1. La soluzione del traffico in zona Arenula può essere migliorata di molto intervenendo sui sensi di marcia e sulla canalizzazione dei veicoli. Questa proposta prevede anche di istituire su via Marconi il doppio senso di marcia fino all'altezza di via Loria per i veicoli provenienti da via Pucci. Inversione di marcia anche per via Velardi e via Supino che diventano l'unico accesso al ponte dell'ospedale per i veicoli che provengono da via F. ricco e da via Castaldo fino all'altezza del Conad, perché potranno confluire su via Pucci e poi proseguire su via G.Vico e canalizzarsi in direzione ponte. Diversamente, potranno proseguire per via f. ricco o via Jovane. La maggiore distanza tra l'immissione e l'imbocco del ponte favorirà i veicoli nella canalizzazione dei flussi senza ostacolarsi vicendevolmente.



Situazione attuale: da Via Pucci arrivano 2 flussi possibili di veicoli, quello diretto verso l'incrocio di via Castaldo (o via Ventra) è quello che **OSTRUISCE** i flussi provenienti da via Marconi creando rallentamenti e ingorghi. **E' questo flusso (GIALLO) che deve essere spostato su altra direzione.**



POSSIBILE SOLUZIONE: Realizzare la COPERTURA DI UN TRATTO DELL'Alveo Comune Nocerino (auspicato molto dagli abitanti dei palazzi afferenti) in modo da collegare Via Pucci con Via Jovane, convogliando su questo tratto il flusso dei veicoli diretto all'incrocio di via Castaldo, liberando i flussi di via Marconi.



6. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. Proposta di variazione dei sensi di marcia.

INCROCIO Via S. D'Alessandro - Via S. Pietro – Uscita e ingresso dall'area di parcheggio.



Attualmente per accedere al Parcheggio della piazzetta bisogna **entrare** (Senso Unico) da Via D'Alessandro ed **uscire** (Senso Unico) su Via S. Pietro, dove il **VEICOLO 1** ha 3 possibili itinerari: **A)** girare a dx su via s. Pietro; **B)** dirigersi su Via D'Alessandro per raggiungere Via Napoli; **C)** girare a sx per dirigersi verso Via Cicalese.

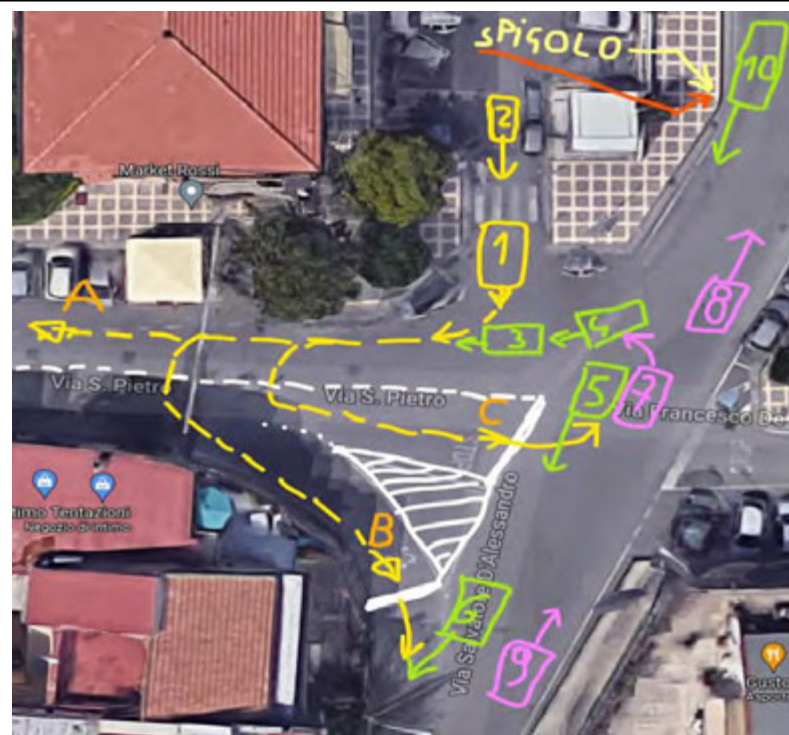
L'itinerario A): il Veicolo 1 può girare a dx e proseguire, dando precedenza al **Veicolo 3, Veicolo 4.**

L'itinerario B): il **Veicolo 1**, deve dirigersi su Via Napoli ma è costretto cmq a girare a dx, raggiungere l'ultimo veicolo in coda effettuando una inversione di marcia per poi incolonnarsi, raggiungere lo **STOP** e dare precedenza al **Veicolo 6, Veicolo 5**

L'itinerario C): il Veicolo 1, deve dirigersi su Via Cicallese ma è costretto cmq a girare a dx, raggiungere l'ultimo veicolo in coda, effettuare una inversione di marcia per poi incolonnarsi, raggiungere lo **STOP** e dare precedenza al **Veicolo 5, Veicolo 7**.

ASSURDO, come è assurdo lo spigolo del marciapiedi in curva che rappresenta un vero pericolo.

L'analisi di questa situazione, dimostra la stupidità ed il pressappochismo dei responsabili preposti alla viabilità. **Ecco la soluzione semplice ed immediata: INVERTIRE i Sensi Unici di ingresso ed uscita dal Parcheggio.**



7. VIABILITA' e INQUINAMENTO a Nocera Inferiore. *Proposta di variazione dei sensi di marcia.*

INCROCIO Via S. D'Alessandro - Via Napoli (con apertura strada su Prima trav. Via Napoli)

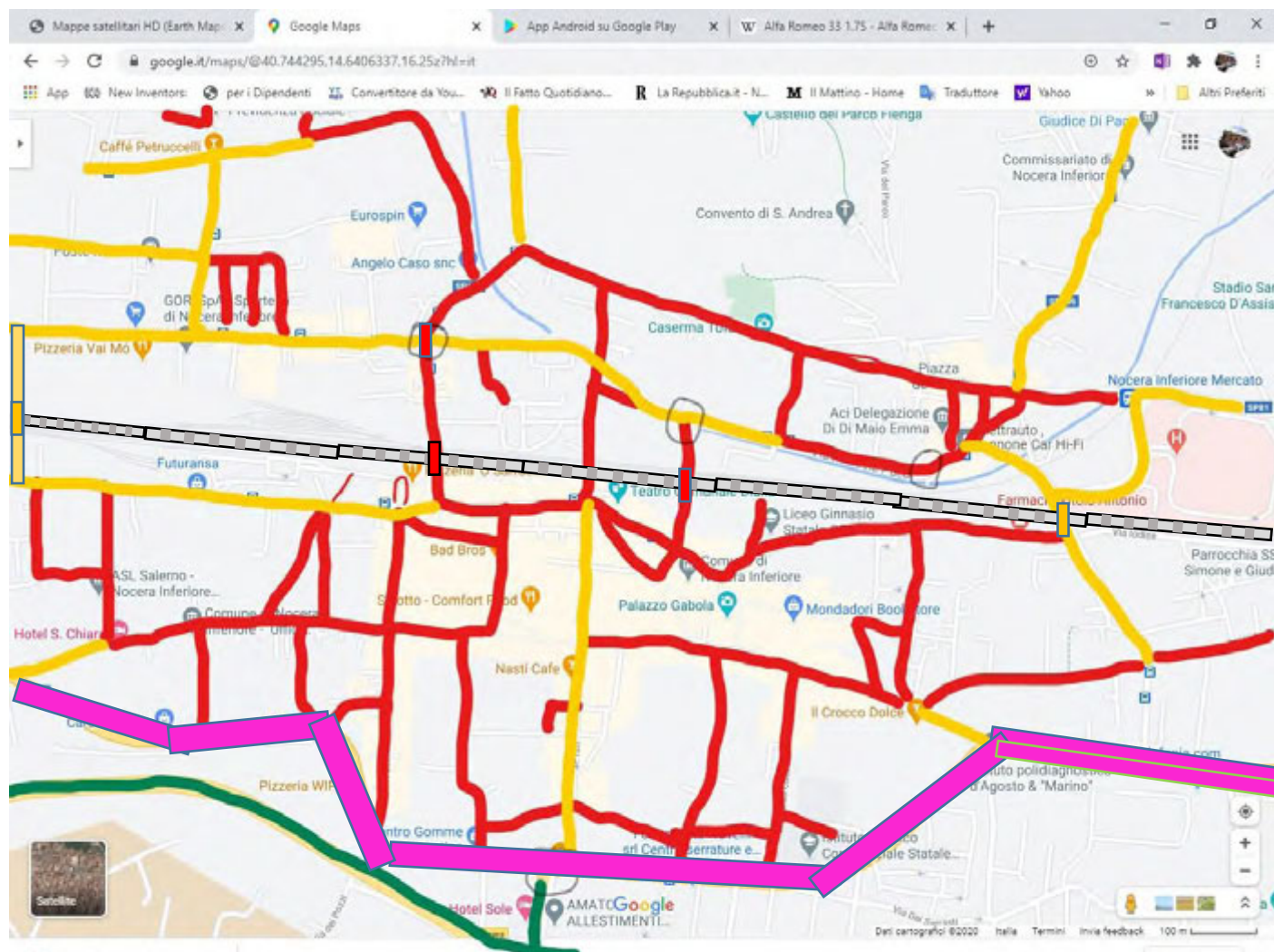
La confluenza di Via D'Alessandro su Via Napoli è **DRAMMATICA** a tutte le ore del giorno: caos, inquinamento, code, ecc. Le cause principali sono da attribuire alla presenza di **SCUOLE** di ogni ordine e grado, Uff. **Poste** ed all'**INPS**. Basta osservare i flussi veicolari a fianco illustrati per rendersene conto. I **VEICOLI 1 e 4** ostruiscono, come tappi, i restanti veicoli che si ritrovano imbottigliati, anche se diretti in direzioni diverse. **La situazione per quanto ormai divenuta INSOSTENIBILE, mai nulla è stato fatto per migliorarla.**

Eppure, una soluzione c'è.

Quando un autobus svolta in Via D’Alessandro proveniente da Via Napoli, si rischia facilmente l’incidente, essendo la carreggiata di solo 2 corsie; altrettanto a rischio è il Veicolo in attesa allo STOP su Via Napoli per confluire in Via D’Alessandro, a causa dei veicoli provenienti da Via Astuti-Rea e diretti a Pagani, perché vengono a trovarsi sulla sua direttrice (passaggio da 2 a 3 corsie). **LA PROPOSTA.** Vi è la Prima Traversa Via Napoli che collega Via Napoli con Via S. Pietro; ma, a causa di un muretto che la chiude, la traversa resta senza sbocco. Basta eliminare tale muretto per renderla percorribile in entrambi i sensi di marcia, creando un **nuovo e FONDAMENTALE collegamento** con la zona Cicalesì. Contemporaneamente, rendere a **Senso Unico in ingresso** da Via Napoli fino all’incrocio con Via S. Pietro e Via D’Alessandro (vi sarà il **Divieto di accesso** nel verso opposto). I Veicoli, girando nella Prima Traversa Via Napoli da Via S. Pietro, potranno più facilmente dirigersi sia verso Pagani – A3, che verso Via Rea – Ospedale.



Schematizzazione degli Assi Viari che attraversano Nocera Inferiore



Osservando la pianta viaria di Nocera Inferiore, salta subito alla vista come la strada ferrata delle FFSS in pratica la divide in 2 zone, il cui attraversamento avviene mediante 4 ponti, dei quali 2 a senso unico (zona centrale). Altra considerazione importante è che i km di strade a senso unico sono quasi 5 volte in più delle strade a doppio senso. Altro osservazione: l'accesso all'autostrada può avvenire solo dalla Strada Statale 18, che è periferica alla città.

Strade a SENSO UNICO



Strade a DOPPIO SENSO



Autostrada A3



Strada Statale 18



Fiume Sarno



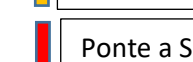
Strada Ferrata FFSS



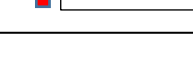
Zona Ospedaliera

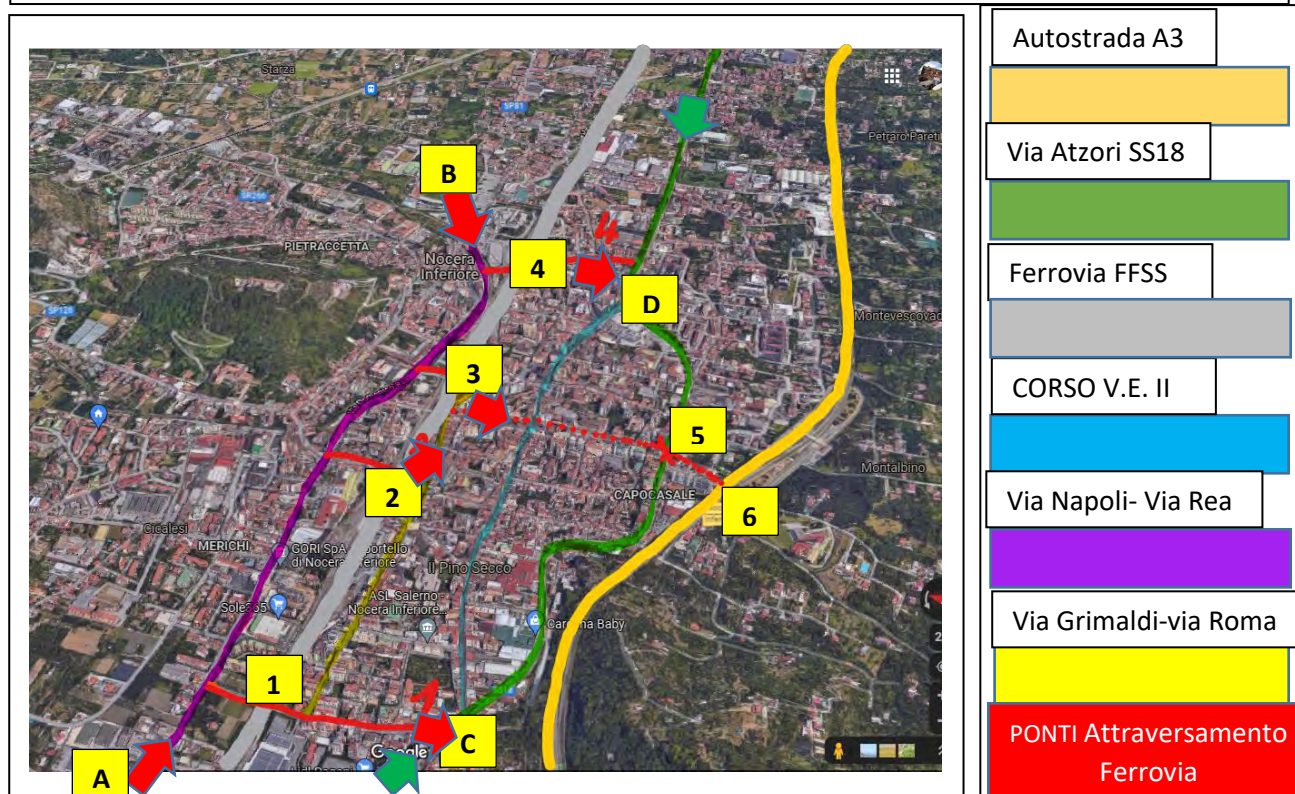


Ponte a Doppio Senso



Ponte a Senso Unico





La presenza a Nocera Inferiore del casello dell'Autostrada A3, (6) condiziona fortemente la viabilità cittadina, creando quotidianamente molti ingorghi, code e rallentamenti ovunque.

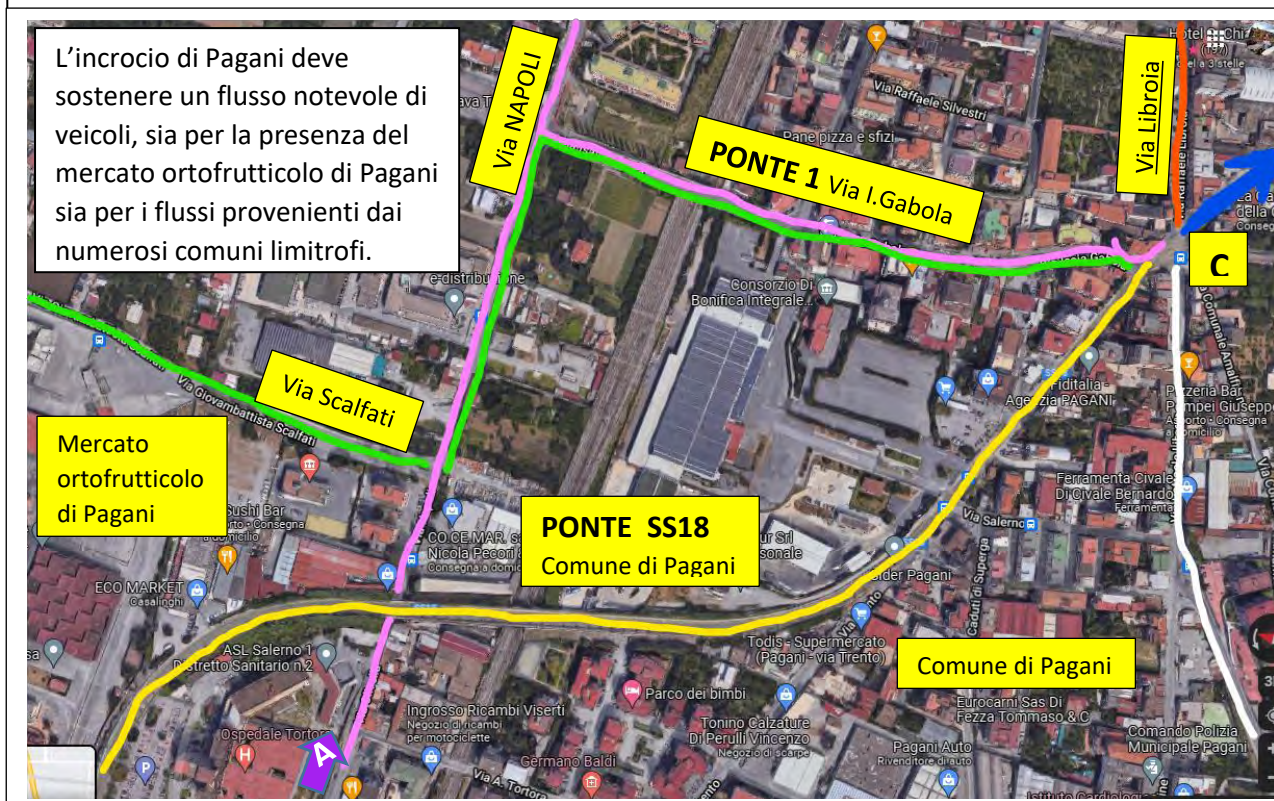
L'analisi della provenienza dei flussi dei veicoli che si dirigono verso l'accesso all'autostrada è fondamentale e prioritaria per la stesura di qualsiasi Piano di Mobilità; pertanto, le considerazioni che seguono avranno lo scopo di OSSERVARE PER DECIDERE.

La presenza della strada ferrata divide la città in due zone, pertanto i veicoli che si trovano su una zona dovranno necessariamente attraversare uno dei 4 ponti che scavalcano i binari.

- L'unico accesso al casello autostradale è situato sulla SS18 – Via Atzori, (5)** pertanto qualsiasi veicolo dovrà necessariamente raggiungere quest'arteria per immettersi sull'A3;
- I veicoli provenienti da Pagani, Corbara, S.Egidio devono necessariamente raggiungere l'incrocio (C) situato sulla SS18 e sul quale confluiscono Via Isaia Gabola, Via Libroia, Via Comunale Amalfitana;
- I veicoli provenienti da Nocera Superiore, Via Lamberti, Via Fucilari, Via Pentopoli devono necessariamente raggiungere l'incrocio (D, detto Croce del Sud) situato sulla SS18;
- I veicoli che si immettono su Via Napoli, Via Rea, (A) e su Via Castaldo (B), per raggiungere la SS18, devono necessariamente attraversare:
- d01** il ponte a doppio senso (1) – via I. Gabola, e poi raggiungere l'incrocio (C) –
- d02** il ponte a senso unico (2) - Via Astuti, Via Roma, Via Garibaldi, Via Barbarulo (5), -
- d04** il ponte a doppio senso (4) - Via Mancusi, via Lamberti, Via Atzori, incrocio (D).

ANALISI DEI FLUSSI VIARI. che attraversano la città . INCROCIO DI PAGANI.

C



Incrocio Via I. Gabola con SS18 – MODIFICA: Vietare la svolta a SX su Via I. Gabola.

I veicoli provenienti da via I. Gabola trovano grosse difficoltà per immettersi sulla SS18 in direzione Autostrada A3 a causa dei 3 flussi veicolari che percorrono la SS18 e che rallentano tale immissione:

1. Veicoli provenienti da Pagani che devono svoltare su Via Isaia Gabola;
2. Veicoli che provengono da Via Libroia e Via Atzori diretti a Pagani /mercato ortofrutticolo;
3. veicoli che provengono da Pagani/mercato ortofrutticolo diretti verso il casello A3.

Per ridurre le code, basterebbe **VIETARE la svolta a SX per i veicoli provenienti da Pagani e diretti su Via I. Gabola**, facendoli invece proseguire fino alla rotonda; da lì girare a sx per poi proseguire in direzione opposta e quindi girare a DX in Via Gabola. In questo modo si ottiene anche il vantaggio di non interrompere nemmeno il flusso veicolare diretto a Pagani/mercato ortofrutticolo proveniente da via Atzori.

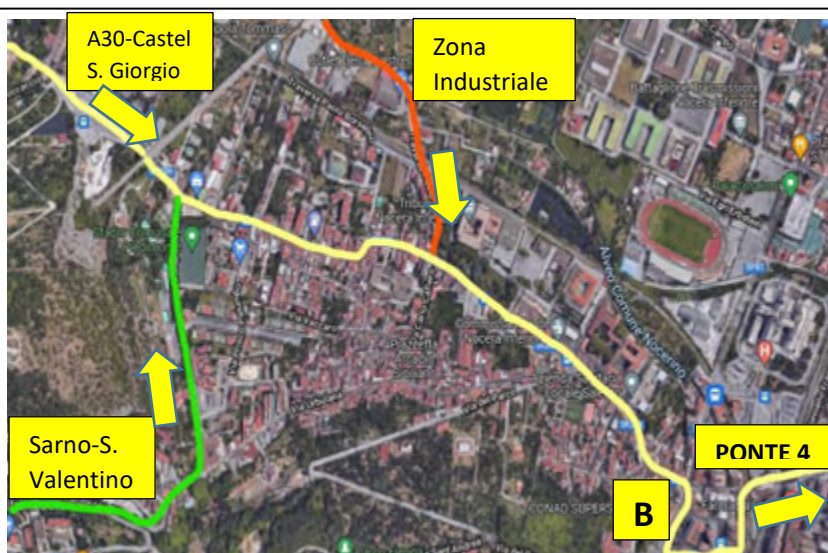




I veicoli che raggiungono la CROCE DEL SUD, diretti in Autostrada A3 provengono prevalentemente dalla zona Arenula, in particolare il flusso di veicoli percorre Via F. Ricco, Via Castaldo, via G.B.Vico, Cavalcavia Mancusi, Via Lamberti, Via Atzori, Croce del Sud.

A questo flusso principale si aggiungono, in minima parte, altri flussi cittadini provenienti da: a) Via Rea, Via Pucci, via G.B.Vico; b) Via Orlando; c) da Via De Nicola, che convoglia veicoli provenienti dai Comuni limitrofi, Nocera Superiore, Roccapiemonte, ecc.

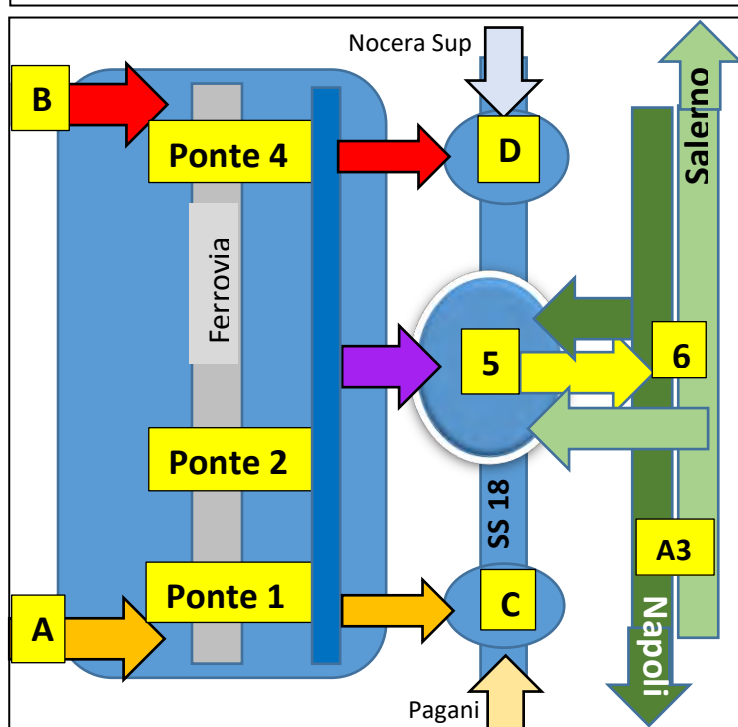
Altro flusso importante è quello che raccoglie i veicoli provenienti dalla SS18/direzione Nocera Superiore, dove si sommano i veicoli dei Comuni limitrofi che trovano più agevole recarsi al casello dell'autostrada A3 di Nocera Inferiore invece di quello di Cava dei Tirreni.



Il Cavalcavia Mancusi è l'unica via di accesso più prossima alla SS18 per i veicoli che confluiscono in Zona Arenula (B) provenienti da via f. Ricco, via Falcone, Via Borsellino, Via Cupa del Serio (i veicoli provengono da s. Mauro, S. Valentino, Sarno, attraverso Chivoli), la SR266 che conduce all'autostrada CASERTA-SALERNO - A30,- importante nodo di collegamento con Avellino e l'Autostrada dei due Mari.



L'incrocio tra Via Barbarulo e la SS18 è il terzo ed ultimo punto di accesso all'Autostrada A3. Rispetto agli altri due, che possiamo definirli PERIFERICI, questo è CENTRALE, come lo sono i flussi veicolari che percorrono le strade cittadine ubicate nella zona centrale della città. Altra caratteristica di quest'incrocio è che si trova proprio di fronte all'immissione al casello A3, posizionato anch'esso centralmente rispetto al territorio cittadino; ciò implica che "raccolge" non solo i veicoli provenienti da Pagani e da Nocera Superiore, ma anche i veicoli in USCITA dall'A3, provenienti da SALERNO e da NAPOLI.



A fianco è rappresentata, in estrema sintesi, la situazione viaria della città ed i relativi flussi veicolari.

Bloccare uno dei tre flussi di accesso alla SS18 comporterà deviare sugli altri due il carico veicolare.

Altra considerazione.

La **concentrazione** di inquinanti è calcolata come la quantità di sostanze presenti in un determinato volume; ossia, se la stessa quantità si distribuisce in un volume maggiore, la concentrazione diminuisce, e non si sfiora rispetto al valore critico (massimo consentito): NON E' IL TRAFFICO CHE INQUINA MA LA CONCENTRAZIONE DEI VEICOLI IN CODA con motore acceso.

Chi attraversa la città di Nocera Inferiore in auto per recarsi al lavoro, per **accompagnare i piccoli all'asilo, a scuola o per accompagnare anziani per visite mediche**, per compere, **per raggiungere l'autostrada**, ecc. sa già di dover affrontare code, rallentamenti, enormi disagi, che, a lungo andare, creano stress ed uno stato **d'animo pieno di tristezza, di frustrazione e di rabbia**.

Anni ed anni di assoluto lassismo, un piano traffico che risale ad una decina d'anni fa (per legge il PUT dovrebbe essere aggiornato ogni 2 anni), piccoli interventi sporadici, mai uno studio serio e ragionato sulla complessità dei flussi viari, su come risolvere le criticità palesi ed evidenti, mai è stata avvertita la questione traffico come urgenza inderogabile.

Eppure si può fare molto per migliorare la situazione, per ridurre i disagi, per eliminare certe storture che rendono questa città sempre più invivibile.

Nocera Inferiore è una città moribonda:

* è tra le 10 città della Campania col più **alto tasso di inquinamento dell'ARIA**, con uno sfioramento continuo dei valori massimi consentiti del pm10;

* è attraversata per quasi tutto il territorio dalla Solofrana e dalla Cavaiole (Alveo Comune Nocerino) che successivamente confluiscono poi nel fiume Sarno, il più **inquinato d'Europa** il quale, ogni qualvolta che straripa, inonda il SUOLO agricolo limitrofo avvelenandolo con metalli pesanti, coloranti (contenuti nella Solofrana), oltre ad inquinare **irrimediabilmente anche l'ACQUA** delle falde acquifere, già compromesse per la presenza di anticrittogamici e pesticidi;

* è circondata da terreni montuosi instabili, i cui pendii sono costantemente a **RISCHIO IDROGEOLOGICO**;

* è situata in una zona a medio-alto **RISCHIO SISMICO** ed i terremoti subiti lo testimoniano;

* **si sta impoverendo a causa dell'ennesima crisi industriale ed occupazionale (una volta era la capitale economica e produttiva dell'agro-nocerino-sarnese)**;

* si sta diffondendo in città un crescente malessere sociale, soprattutto tra i giovani, spesso vittime ma anche carnefici, con episodi di violenza e di guerriglia urbana;

* **si respira un'aria di sfiducia generalizzata sul futuro di questa città che porta inevitabilmente al disamore, allo sconforto, all'abbandono**.

NON AGGIUNGIAMO ALTRI DISASTRI A TUTTO QUESTO.

Quest' amministrazione ci lascia in eredità le grandi opere, concentrate quasi tutte nel centro della città, che incidono sulla viabilità e sulla mobilità; un investimento di circa 6 milioni di euro, alcune già appaltate ed avviate, **altre in dirittura d'arrivo**:

- la rotonda **all'uscita dell'A3, con annesso mega parcheggio**, circa 4,8 milioni di euro;
- la pista ciclabile in via Napoli, via Rea, via Pucci, circa 500 mila euro;
- la sistemazione di via Garibaldi e via Barbarulo, eliminando i marciapiedi rialzati;
- la sistemazione del parcheggio di via Canale.

Queste opere meritano un'attenta analisi sulle ricadute socio-economiche, su come modificheranno la viabilità ordinaria; pertanto dedicherò un documento a parte per verificarne la loro reale utilità, in termini costi/benefici ed efficacia/efficienza.

Diversamente, alcune delle proposte di modifica della viabilità illustrate in questo documento sono a costo zero (basta solo invertire alcuni sensi di marcia), altre comporteranno un impegno economico al massimo di poche migliaia di euro, risultando anche facilmente realizzabili e con tempi di esecuzione di poche settimane.

Ma gli effetti rilevanti di questi interventi incidono positivamente sulla SICUREZZA e sulla SALUTE sia per gli automobilisti che per i pedoni, in quanto riducendo gli ingorghi e le code, si fluidifica il traffico veicolare per cui si riduce significativamente la **concentrazione delle particelle di inquinanti PM 10 nell'aria** nelle zone della città dove attualmente ciò avviene.

Per mestiere non faccio l'indovino, eppure già due anni fa avevo consegnato a quest'amministrazione un documento nel quale segnalavo la pericolosità di certi incroci, come in zona Arenula (5 febbraio 2020, incidente e paralisi del traffico) ed in particolare l'incrocio semaforico tra via Napoli, via Astuti e via Rea, prima che si verificasse l'incidente mortale (09 maggio 2021) o quelli altrettanto gravi tra i vigili del fuoco e una vettura (10 novembre 2020), tra una vettura ed una moto (10 aprile 2021) oppure l'ultimo, in ordine di tempo, tra due vetture (11 novembre 2021).

Nella primissima versione di questo documento (22 ottobre 2021), consegnato direttamente nelle mani del Sindaco, nel denunciare la vergognosa situazione della **riduzione di carreggiata in via D'Alessandro priva di marciapiedi, attraversata da migliaia di studenti sia di mattina che all'uscita di scuola, avevo scritto: <<E se un ragazzo venisse investito proprio in uno di questi tratti?>>.** Ed è successo! Venerdì, 05 novembre 2021, ore 7:50 un ragazzino andando a scuola, a piedi, viene investito **da un'auto che lo sbalza sul parabrezza e poi fugge, mentre il ragazzino, trasportato in pronto soccorso, gli diagnosticano un trauma toracico, ma poteva essere peggio!**

Non pensate che questi episodi meriterebbero maggiore attenzione da parte di chi ha il dovere istituzionale di garantire la sicurezza dei propri cittadini?

Mi chiedo e chiedo: ma quanti di questi suggerimenti di modifica della viabilità (documento consegnato personalmente il 05 novembre 2021 **all'ing. Guido Francesco Marino**, responsabile della TPS pro srl di Bologna, per redigere PUT e PUMs) saranno verificati e sperimentati in questa fase di ascolto preventivo nella stesura dei Piani Urbanistici? Attendo ancora il doveroso incontro/riscontro che mi fu promesso.

Spero che queste pagine non restino fogli di carta colorata, ma possano servire come stimolo ad un **ripensamento sull'attuale** stato della viabilità in città; è un cambiamento atteso, necessario, indispensabile, da attuare nel brevissimo tempo.

Altre proposte **di medio termine, che ho definito come "I sogni possibili"**, riguardano anche altri Comuni, come la **trasformazione del tratto dell'autostrada A3 Scafati-Salerno nella "Tangenziale dell'Agro" senza pedaggio, con l'uscita a Nocera Superiore** ed anche un nuovo percorso fluviale per la Solofrana, evitando Nocera Inf.

Felice Faiella.

Nocera Inferiore, 05 dicembre 2021

APPENDICE 1

*Le modifiche alla viabilità più urgenti
che rientrano nel
PUT- Piano Urbano del Traffico
da realizzarsi in tempi brevissimi:*

1. Incrocio via Napoli – via Astuti- via Rea
2. **Strettoia in via D'Alessandro**
3. Apertura strada tra via S. Pietro e Via Napoli
4. Messa in sicurezza del ponticello a Merichi

“La vittima è complice del carnefice”

Vittima lo si diventa:

- **Con la rassegnazione**, pensando che ciò che è stato ed è, continuerà ad esserlo;
- **Con l'indifferenza**, ritenendo che, l'aver delegato ad altri, comporti l'aver assolto al compito;
- **Con la rinuncia**, sicuramente imputabile ad un abito mentale.

Diversamente, per non essere vittima – quindi complice – basterà reagire ed agire.

Petizione popolare di sensibilizzazione

per la VERIFICA SPERIMENTALE di un nuovo DISPOSITIVO DI VIABILITA' (da attuare al più presto) con l'obiettivo di eliminare o ridurre notevolmente le interminabili code di veicoli nell'incrocio Via Napoli, Via Astuti, Via Rea.

30

MODIFICA della SEGNALETICA STRADALE. Cosa occorre:

1- REALIZZARE una rotonda nell'incrocio tra Via S. Anna - Via Solimena- Via Astuti;

2. MODIFICARE il SENSO UNICO sull'intero tratto di Via Solimena. I Veicoli presenti nell'incrocio (via S. Anna/via Astuti) possono dirigersi fino a P.zza Zanardelli, dove potranno svoltare a dx in Via Bosco Lucarelli, oppure girare verso Largo S. Antonio. RESTA il DIVIETO DI ACCESSO su Via Castaldo.

2.1. AGGIUNGERE un segnale di DIVIETO DI ACCESSO per i veicoli provenienti da Via Castaldo e da Largo S. Antonio con l'OBBLIGO DI SVOLTA sx in Via B. Lucarelli.

3. MODIFICARE l'OBBLIGO DI SVOLTA per i veicoli presenti in Via Dentice, con nuova segnaletica per OBBLIGARE di svoltare A DESTRA quando intersecano Via Solimena.

4. MODIFICARE il DIVIETO DI ACCESSO, attualmente esistente, per i veicoli provenienti da Via Rea e diretti su Via Astuti direzione S. Anna, ELIMINANDOLO. Al suo posto, sostituirlo con segnale di SENSO UNICO verso S. Anna.

4.1. AGGIUNGERE la segnaletica OBBLIGO DI SVOLTA a sx per i veicoli uscenti dalla traversa che interseca Via Astuti-S. Anna

5. AGGIUNGERE a detta segnaletica il DIVIETO DI SVOLTA a SINISTRA (via Astuti-FFSS); In definitiva, i veicoli provenienti da Via Rea, trovandosi nell'incrocio con Via Astuti, potranno proseguire **SOLO** diritto su Via Napoli oppure svoltare a dx.

NOTA RILEVANTE: I veicoli provenienti da Via Rea che vorranno dirigersi su Via Astuti-Via Roma, - A3-FFSS dovranno effettuare una inversione di marcia dopo l'incrocio, nello spazio antistante l'IPSSAR, attualmente interessato a lavori di adeguamento, (è possibile facilmente adeguare lo spazio per configurarlo a tale funzione/soluzione). OCCORRERA' predisporre la segnalazione.

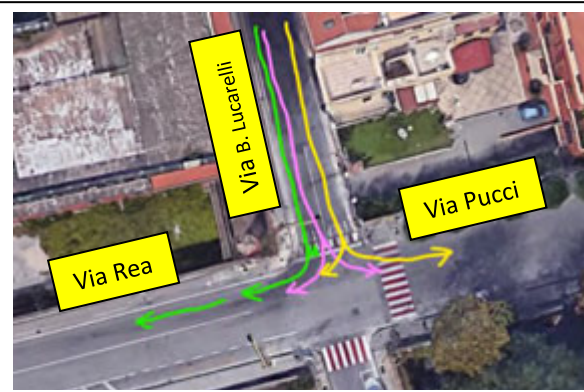
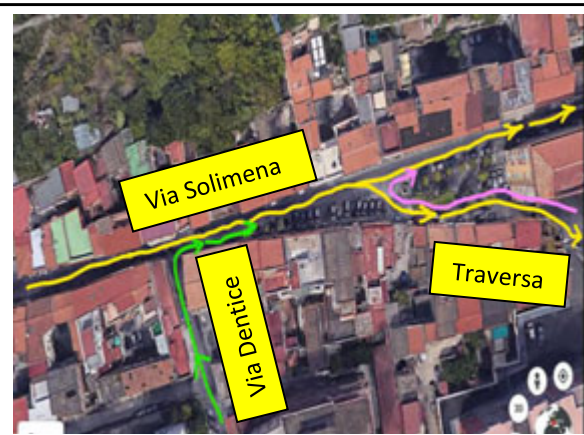
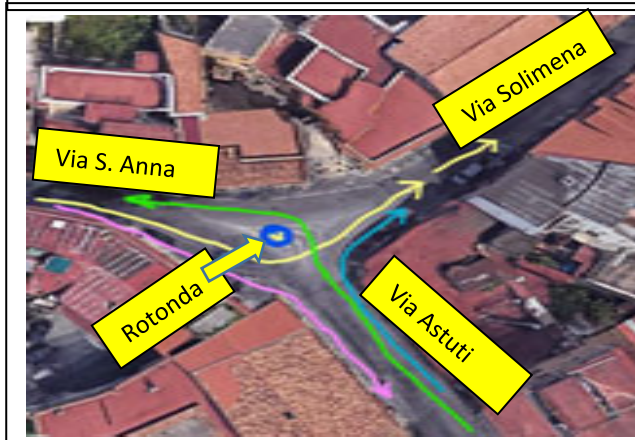
ECCEZIONALMENTE SI POTRÀ CONSENTIRE LA SVOLTA SOLO AI MEZZI DI EMERGENZA E DI PUBBLICA SICUREZZA. DIVERSAMENTE, potranno proseguire su Via Napoli e girare sul ponte di Via Isaia Gabola e poi a sx su Via Grimaldi. (vedi apposito foglio illustrativo **ALLEGATO 1**).

6. I veicoli provenienti da Via Napoli **NON POSSONO svoltare a sx** in direzione S. Anna; possono procedere diritto su Via Rea o svoltare a dx su Via Astuti-FFSS. Predisporre segnale di DIVIETO DI SVOLTA a sx, oppure segnaletica di OBBLIGO di PERCORRENZA a dx e diritto.

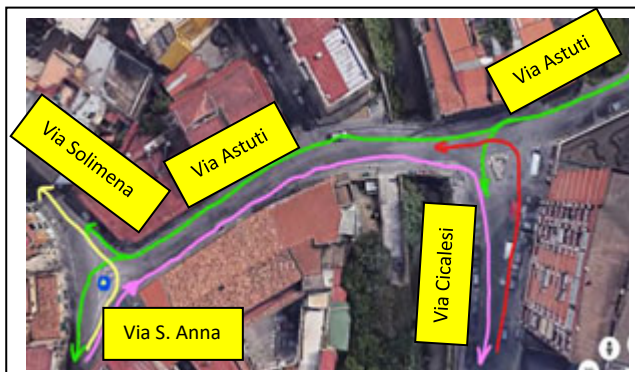
7. Il tratto stradale di Via Napoli e Via Rea viene suddiviso in 3 corsie, con quella centrale ad uso emergenze, sorpasso, inserimento corsie, svolte su traverse laterali, tratto salvagente x le strisce pedonali, sarà vietato percorrerla parallelamente ad una delle altre 2; le altre 2 esterne avranno sensi di marcia opposti, in queste corsie i veicoli dovranno procedere uno dietro l'altro.

Sperimentazione del nuovo dispositivo della viabilità: incrocio Via S. Anna – Via Solimena – Via Astuti.

MODIFICA DEI SENSI DI MARCIA: in Via Solimena , in Piazza Zanardelli, in Via Astuti – REALIZZAZIONE DI UNA ROTONDA nell'incrocio. Seguendo il flusso viario in Via Solimena, P.zza Zanardelli, Via B.Lucarelli.



Sperimentazione del nuovo dispositivo della viabilità: incrocio Via S. Anna, Via Napoli, Via Astuti, Via Rea. Il nodo cruciale sono i semafori, che vanno ELIMINATI. Da Via Rea si svolta su Via Astuti e poi Via S. Anna.



Richiesta di messa in sicurezza di un tratto di strada in Via D'Alessandro di circa 10 metri, dove è presente un significativo restringimento di carreggiata, costituendo in tal modo, per i pedoni che lo attraversano quotidianamente, un costante pericolo per la loro incolumità fisica, tenuto conto che non sono presenti marciapiedi a rilievo né tantomeno paletti di protezione che delimitano il tratto pedonalizzato.

MOTIVAZIONI

Se si considera che la maggior parte dei pedoni è costituito da migliaia di studenti che si recano a scuola ogni mattina e ripercorrono lo stesso tratto al termine delle lezioni, che lo spazio tracciato a terra disponibile all'attraversamento pedonale è di poche decine di centimetri – insufficiente alle carrozzine dei disabili ed ai passeggini dei bimbi che vengono accompagnati alle materne o all'asilo – ci si rende conto di quanta precarietà, di abbandono, di insensibilità, di inciviltà istituzionale trasmette questo stato di fatto. Pertanto, chiediamo a quest'amministrazione comunale che provveda a realizzare:

- a) L'eliminazione del muro che riduce la carreggiata in quel tratto, mediante l'abbattimento;
- b) In alternativa, la creazione di marciapiedi a rilievo su entrambi i lati della carreggiata;
- c) In alternativa, la messa in sicurezza dei pedoni mediante il posizionamento di paletti d'acciaio di protezione su entrambi i lati della strettoia ad una distanza dai muri sufficienti al transito anche di carrozzine e passeggini.



Il muro a destra nella foto, invadendo la sede stradale di Via D'Alessandro, ne riduce la carreggiata al punto da costringere i pedoni a camminare rasentando i muri laterali, mettendo a repentaglio quotidianamente la loro incolumità fisica, non essendoci né marciapiedi a rilievo né i paletti di acciaio che delimitano i tratti destinati ai pedoni, alle carrozzine dei disabili, ai passeggini per bambini, ecc.

A seguito di una richiesta scritta inoltrata all'amministrazione comunale, il Comandante dei vigili ha risposto con una lettera che merita una riflessione a parte.

Richiesta di apertura della strada “Prima Traversa Via Napoli” su Via S. Pietro ai veicoli, al fine di consentire il collegamento viario tra Via Napoli e Via S. Pietro in entrambi i sensi di marcia, mediante l’abbattimento di un muretto e la rimozione della ringhiera in ferro che lo sovrasta.

PREMESSA

Attualmente alla Prima Traversa via Napoli si può accedere coi veicoli solo da Via Napoli, mentre da Via S. Pietro l’accesso è consentito solo ai pedoni, mediante uno scivolo.

Negli anni ’80, quando venne realizzato il Parco e l’annessa area destinata a giardini pubblici, la strada era collegata a Via S. Pietro, almeno così risulta in fase di progetto; pertanto, la chiusura del varco è avvenuta in difformità a quanto invece doveva essere.

Non si capisce come mai, in tutti questi anni non si è mai provveduto a rimuovere il muretto e l’inferriata che impediscono di fatto ai veicoli di percorrere la traversa in entrambe le direzioni.

MOTIVAZIONI

Tutti coloro che abitano in zona Cicales-Merichi-via D’Alessandro e coloro che sono costretti a recarvisi, si imbattono nel traffico, con code interminabili per la difficoltà dei veicoli di immettersi su via Napoli da Via D’Alessandro, essendo quest’ultima l’unica strada che lo consente.

Le cause di questa insostenibile situazione sono dovute agli incolonnamenti di veicoli che si formano a partire dai semafori dell’incrocio tra Via Napoli, Via Astuti e Via Rea che raggiungono, a volte, addirittura l’ospedale Tortora di Pagani che dista un paio di km.

Di conseguenza, questi rallentamenti, si ripercuotono sull’intero flusso viario cittadino, causando anche nelle zone limitrofe disagi alla circolazione, con altrettanti rallentamenti e code; in definitiva, sbloccare questo nodo, significherebbe eliminare quasi il 40% delle criticità presenti in città.

E’ per questo motivo che chiediamo che venga immediatamente ripristinato il collegamento viario tra Via S. Pietro e Via Napoli attraverso la Prima Traversa Via Napoli, nuovo sbocco strategico per migliorare la circolazione dei veicoli non solo in questa zona ma sull’intera area metropolitana.



Questo muro impedisce il collegamento viario tra Via S. Pietro e Via Napoli, mediante l’attraversamento della strada “Prima Traversa Via Napoli”. Questo nuovo collegamento è di vitale importanza per ridurre le code in Via D’Alessandro; questo muro non dovrebbe esistere.

Petizione popolare di sensibilizzazione tra gli abitanti dei Rioni Merichi-Cicalesi-S.Anna **per la messa in sicurezza del fiume Sarno nell'attraversamento del Ponte di Merichi**, al fine di ottenere:

34

- 1- L'immediata predisposizione del **SISTEMA DI ALLERTA** sul ponticello del fiume, con **SIRENA** e **MISURATORE DI LIVELLO**, in modo da **ALLARMARE** la popolazione sul rischio **ALLAGAMENTO** ;
- 2- L'immediata installazione di 2 **PARATIE DI CONTENIMENTO** delle acque del fiume, su entrambi i lati del ponticello, in modo da evitare che possa inondare le strade di Via Merichi, Via Cicalesì, via E. De Filippo e Via S. Anna in caso di piena e/o di straripamento.

PREMESSA

Ciò che è accaduto in questi giorni a Catania è la dimostrazione che il clima è cambiato e che le cosiddette "bombe d'acqua" stanno diventando sempre più frequenti, provocando non solo danni materiali ma, purtroppo, anche vittime innocenti.

E' da anni e anni che il nostro piccolo territorio di **Merichi-Cicalesì-S.Anna** subisce i danni dovuti allo straripamento periodico del fiume su quel ponticello e su quello successivo; ma il vero colpevole non è il fiume, è invece la cattiva e disattenta gestione del problema, mai affrontato con la dovuta determinazione per individuare le possibili e necessarie soluzioni.

COSA CHIEDIAMO

La dimostrazione di quanto asserito sull'essere stati trascurati, sta nel fatto che, a differenza di tutti gli altri ponti della città che scavalcano il fiume, **il ponticello di Merichi è sprovvisto** di quelle **INDISPENSABILI** attrezzature che consentono, **PREVENTIVAMENTE**, di avvisare la popolazione mediante l'attivazione della **SIRENA DI ALLARME** del **PERICOLO IMMINENTE** della piena del fiume per il **SUPERAMENTO del LIVELLO DI GUARDIA**, dando tempo alla popolazione di provvedere e prepararsi all'evento disastroso.

Ma ciò non basterebbe a fermare, in caso di straripamento, la conseguente inondazione!

Ed invece, **ESISTE LA SOLUZIONE**.

Basterebbero **2 PARATIE** scorrevoli in alluminio (costo complessivo di un migliaio di euro) appositamente predisposte lungo i fianchi degli argini, con un'altezza almeno pari all'altezza dei muri di contenimento in maniera da costituire due solidi fianchi, dando continuità alle spallette nei tratti di attraversamento stradale, in modo da chiudere ed impedire alle acque del fiume, seppure dovessero superare la quota del piano stradale di non invadere le strade laterali di Via Merichi, Via Cicalesì, Via E. De Filippo da un lato e Via S. Anna dall'altro lato.

Un intervento semplice, di facile attuazione, poco costoso ma enormemente **EFFICACE** e risolutivo.

E' questo che i firmatari di questa petizione chiedono al Sindaco Manlio Torquato, (essendo anche il Capo della Protezione Civile).

Con oggi inizia una pacifica mobilitazione di noi cittadini a tutela della nostra incolumità fisica e mentale (ad ogni temporale, ansie e paure ci assalgono), oltre alla difesa dei beni materiali di proprietà.

Vogliamo che questa richiesta venga portata immediatamente in Consiglio Comunale ed approvata con procedura di somma urgenza.

Basta con le solite promesse, non possiamo più aspettare, vogliamo i fatti e subito.

I PROMOTORI della PETIZIONE POPOLARE

Nocera Inferiore, novembre 2021

PETIZIONE POPOLARE DI SENSIBILIZZAZIONE PER LA MESSA IN SICUREZZA DEL PONTICELLO IN ZONA MERICHI – CICALESÌ – S.ANNA

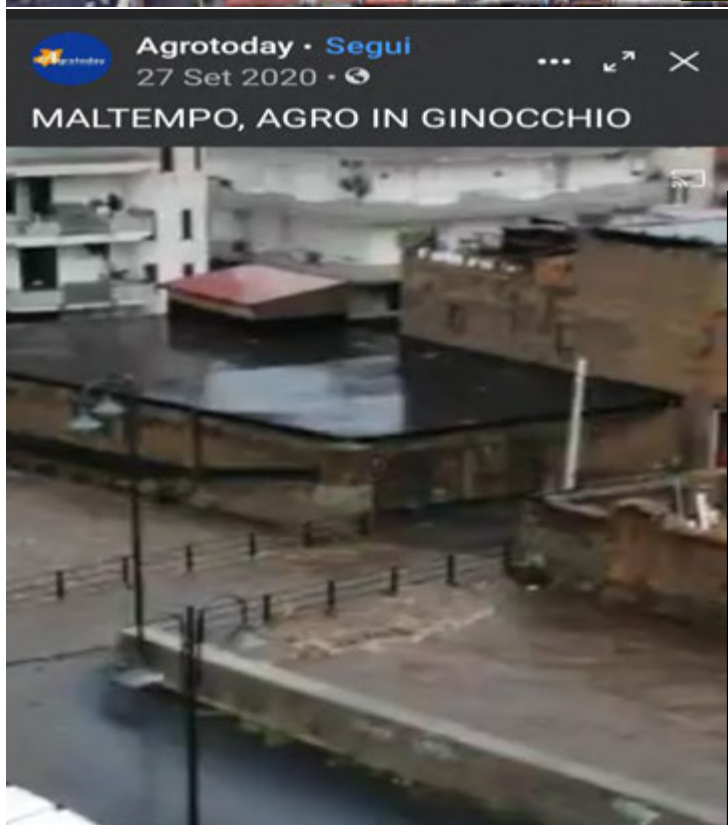


RISCHIO STRARIPAMENTO DEL FIUME SARNO IN ZONA MERICHI-CICALESÌ.

E' un rischio concreto che si presenta puntualmente durante l'inverno. Le foto sono state scattate il 27 settembre 2020 e mostra lo straripamento del fiume.

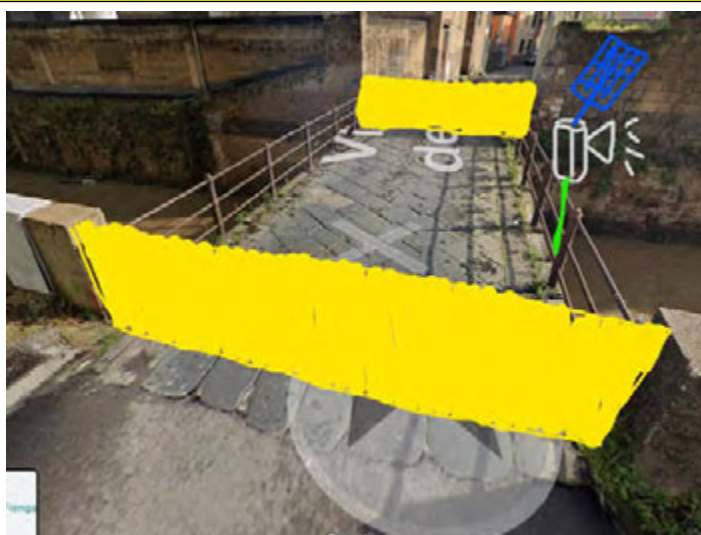
Da allora NULLA E' STATO FATTO.

Attualmente il ponticello sul fiume è **TOTALMENTE** privo di tutte le necessarie attrezzature di **SICUREZZA E DI ALLARME PREVENTIVO.**



Le persone anziane dormono a piano terra e potrebbero rimanere vittime in caso di allagamento; per questo motivo le apparecchiature di allarme preventivo sono indispensabili. Per evitare che le acque del fiume in piena possano inondare le strade e le case, occorrono **LE PARATIE** in modo da chiudere i fianchi del fiume, impedendo la fuoriuscita delle acque.

PROPOSTA PER LA MESSA IN SICUREZZA: UTILIZZO DI PARATIE A CHIUSURA DI ENTRAMBI I LATI DELLA STRADA



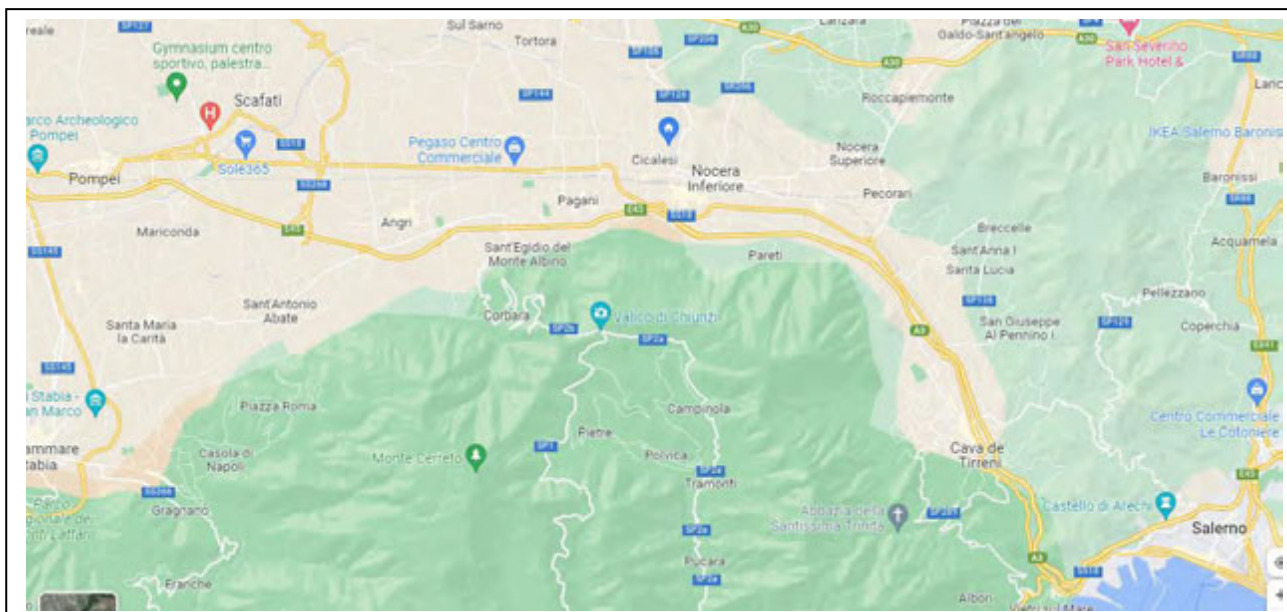
APPENDICE 2

PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile

*Modifiche alla viabilità e nuovi progetti
da realizzarsi nel medio termine
che rientrano nel
PUMS:*

- 1. Tangenziale dell'Agro**
2. Nuova strada tra via Falcone e viale S. Francesco
3. Nuova strada tra via Pucci e via Jovane
4. Nuovo percorso fluviale per la Solofrana

I SOGNI POSSIBILI. Trasformare il tratto dell'Autostrada A3 tra Scafati e Salerno in un tratto non a pagamento, una "Tangenziale dell'Agro", essendo a 2 corsie di marcia senza corsie di emergenza, realizzando anche una rampa di ingresso ed una di uscita a Nocera Superiore per ciascun senso di marcia.



L'Autostrada SA-NA è nata molti anni fa e rappresenta un asse viario fondamentale per collegare il Sud al Nord ma soprattutto per consentire spostamenti veloci tra i Comuni che attraversa, con elevata densità di popolazione e di conseguenza di traffico, anche perché l'urbanizzazione ha reso il territorio un "unicum metropolitano" tra il golfo di Napoli ed il golfo di Salerno. Negli ultimi anni è stata realizzata la terza corsia su entrambe le direzioni di marcia nel tratto Napoli-Pompei, oltre ad aprire nuove uscite, Angri sud, in ordine di tempo, mentre sarebbe stato indispensabile aprire nuove uscite a Nocera Superiore ed a Pagani per non concentrare il traffico commerciale e civile su Nocera Inferiore, ovvero sulla SS18 che è l'unica arteria di collegamento con l'A3. Un adeguamento strutturale e strategico per risolvere l'ormai insopportabile traffico quotidiano su via Atzori in entrambe le direzioni.



Questi rallentamenti hanno ripercussioni ovvie sull'intero traffico cittadino di Nocera Inf., creando intasamenti, code, incidenti paralizzando a volte l'intera città, oltre ad aumentare di molto il tasso di inquinamento dell'aria.

LA PROPOSTA. A differenza del **PUT**, Piano urbano del Traffico, che ha tempi brevi se non brevissimi di realizzazione, il **PUMS**, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, prevede tempi nel medio periodo (5-8 anni) per la sua attuazione, ed abbraccia un territorio più ampio rispetto a quello prettamente comunale, per cui occorre necessariamente il coinvolgimento di altre amministrazioni comunali con le quali redigere progetti di comune interesse. L'ipotesi di acquisire i tratti di Autostrada A3 nel tratto Scafati-Salerno che attraversano i rispettivi comuni per renderli senza pedaggio, trasformando di fatto questo tratto in una **TANGENZIALE** alle città afferenti, è una proposta che risolverebbe quasi del tutto i problemi della viabilità sulla SS18. Non sarà certo la realizzazione di una rotatoria a 5 bracci di prossima realizzazione all'uscita dell'A3 a Nocera Inferiore a limitare o a ridurre il traffico veicolare, anzi, semmai lo aumenterà, visto che il progetto prevede anche una enorme area di parcheggio annessa, proprio adiacente all'uscita, con la logica conseguenza che **aumenteranno i flussi di auto e veicoli per accedervi.**

1a. I SOGNI POSSIBILI.

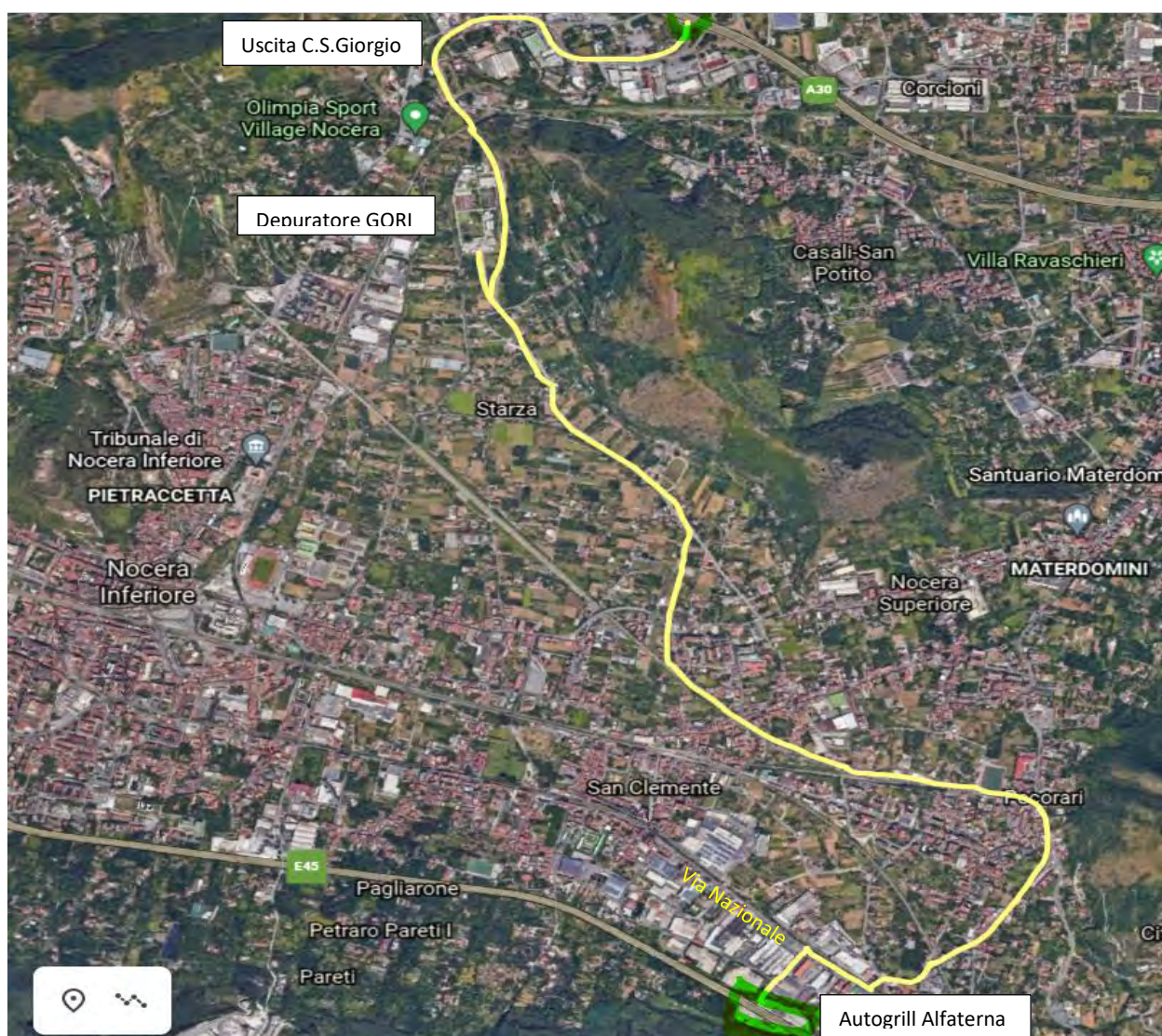
38

Apertura di un ingresso ed una uscita a Nocera Superiore sull'autostrada A3 Salerno – Napoli all'altezza dell'Autogrill, per entrambe le direzioni di marcia.

Una soluzione per ridurre il traffico sulla statale 18 tra Nocera Superiore e Pagani è quella di aprire due nuove uscite e due nuove entrate sull'autostrada A3 nelle aree dell'Autogrill Alfaterna Est a Nocera Superiore, zona con attività industriali e commerciali, collegata anche con il tratto stradale che conduce a Roccapiemonte e Mercato S. Severino (via della Libertà).

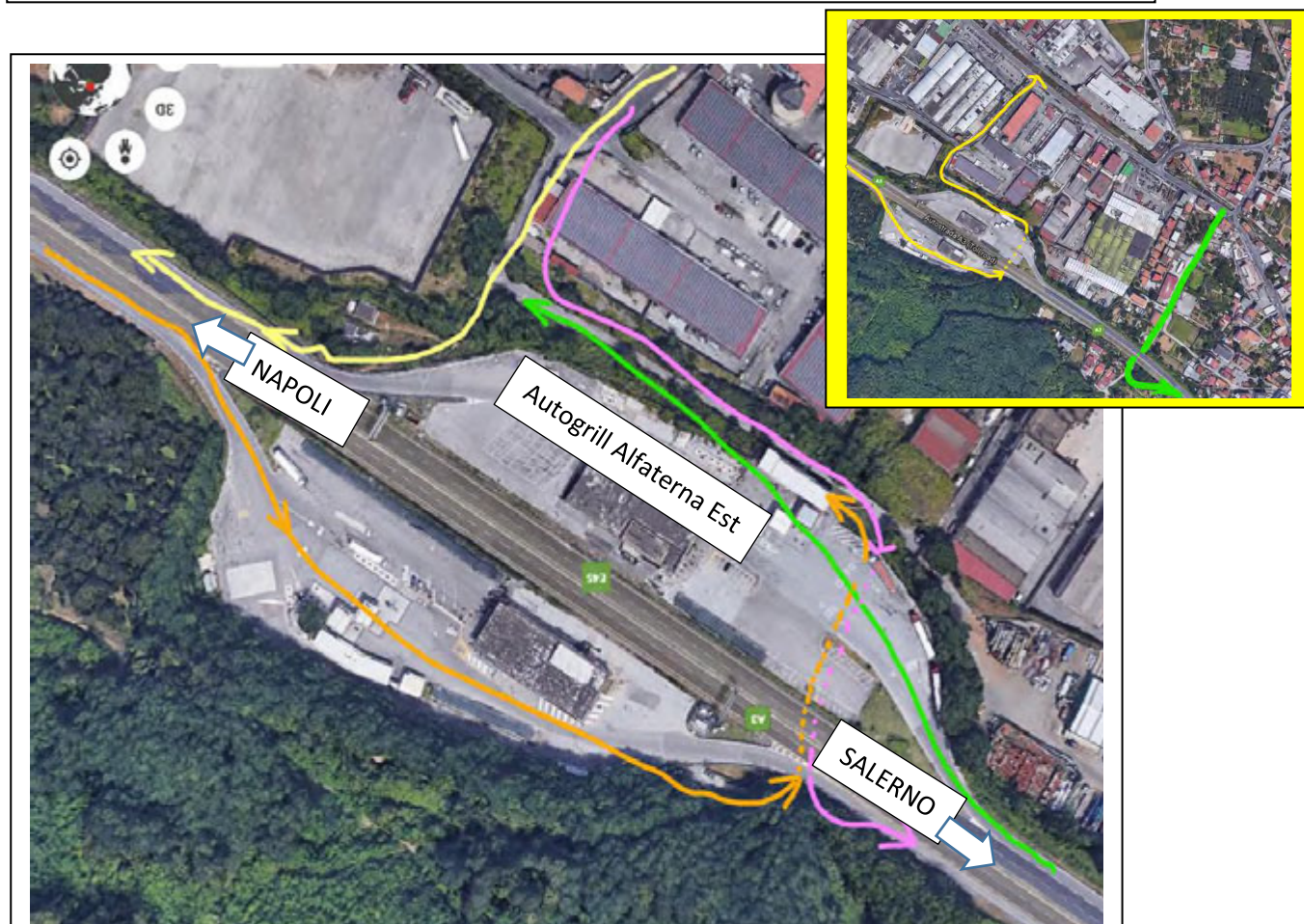
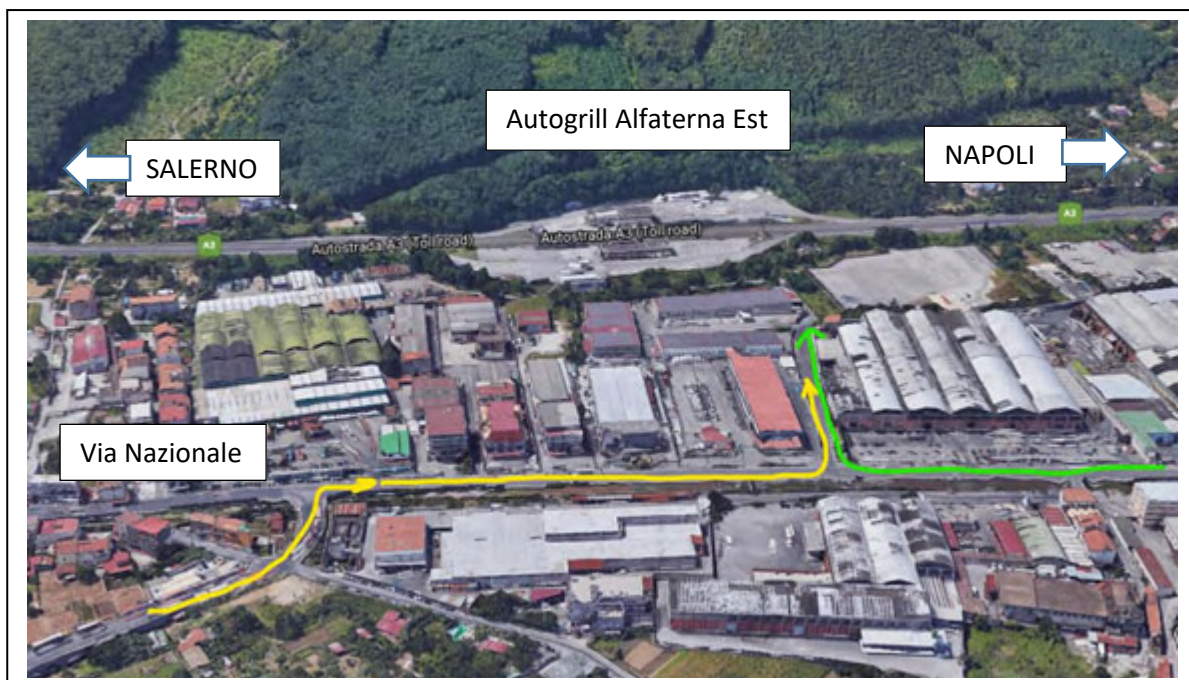
Inoltre, di maggior rilievo, è la possibilità di collegare l'uscita di Castel San Giorgio dell'A30 con i due accessi all'A3 a Nocera Superiore, utilizzando la strada che conduce all'impianto di depurazione della Gori in zona Codola-San Pasquale (via Santa Maria delle Grazie), dovendosi realizzare ex novo solo un breve tratto di collegamento con Via S. Pasquale.

In definitiva, le strade connesse con le due autostrade sono: Uscita di Castel S. Giorgio – Via S. Pasquale – via Santa Maria delle Grazie – via Monte Vesuvio – via G. Spagnuolo – Via della Libertà – SS 18 – traversa accesso Autogrill Alfaterna Est.



1b. I SOGNI POSSIBILI. 2. Apertura di un ingresso ed una uscita a Nocera Superiore sull'autostrada A3 Salerno – Napoli all'altezza dell'Autogrill, per entrambe le direzioni di marcia.

39



Nel riquadro piccolo una soluzione alternativa al passaggio nella galleria del sottopasso di attraversamento del piano stradale dell'autostrada in INGRESSO direzione Salerno (linea verde), mentre l'altra galleria del sottopasso è destinata come USCITA per i veicoli provenienti da Napoli (linea gialla).

I SOGNI POSSIBILI. Apertura di una strada che collega via Falcone all'altezza della Traversa Borsellino con viale S. Francesco e quindi raggiunge l'ospedale e la SS 18. Nell'immagine sotto si confrontano i due percorsi (in giallo) la variante che ridurrebbe di molto i veicoli su via Castaldo, liberando Arenula.



Interventi minimi di adeguamento dell'esistente; il sottopasso che deve essere allargato e reso percorribile alle auto .



La strada prosegue e si possono ipotizzare 2 percorsi alternativi sia utilizzando la strada già esistente sia un tratto rettilineo sulla dismessa ferrovia entrambe giungono allo stesso punto, un ponticello delle ferrovie; da qui poi pochi metri e la nuova strada si congiunge con via dei Molossi, strada già esistente che costeggia lo stadio e che continua poi su viale S. Francesco. Da qui si raggiunge in un attimo l'ospedale e la SS 18 oppure, girando a sx, si va a Nocera Superiore.

Zona Arenula. SOLUZIONE 2. La soluzione del traffico in zona Arenula è possibile solo se si realizza una strada a senso unico che conduca i veicoli diretti in via F. Ricco canalizzandoli da via Pucci a dx, per poi farli attraversare un nuovo tratto viario che andrebbe a congiungere via Pucci con via Jovane, passando sotto al ponte che conduce all'ospedale. Questo nuovo tratto viario potrebbe essere realizzato sia attraversando un'area privata attualmente adibita a parcheggio, sia realizzando un tratto di strada che sovrasta il fiume ma senza chiuderlo completamente, essendo vietata la copertura totale. In entrambi i casi questa soluzione può essere realizzata con tempi a medio termine, quindi nel PUMs.



Ingresso della nuova strada da via Pucci



Uscita della nuova strada su via Jovane

I SOGNI POSSIBILI. La Solofrana ed una sua deviazione del corso d'acqua attraverso la galleria dell'Orso, attualmente dismessa dalle FFSS, per poi farla confluire nel fiume Sarno, evitando l'attraversamento della città di Nocera Inferiore ed il congiungimento col torrente Cavaioia all'altezza di via Rea-via Pucci.

Le MOTIVAZIONI. Viviamo in un periodo storico che verrà ricordato come quello del cambiamento climatico reso evidente dalle conseguenze che comporta; infatti alcuni fenomeni naturali, come la pioggia, si sono estremizzati, assistendo alle cosiddette "bombe d'acqua" che causano continui allagamenti e danni sia nell'agricoltura che nelle città. Acque pluviali che si raccolgono nelle condotte e riversate nei fiumi le cui portate risultano inadeguate a siffatti mutamenti climatici. Se si aggiunge alla sempre più impermeabilizzazione dei suoli dovuti all'urbanizzazione ed altro, si capisce che occorre intervenire subito per ridurre gli effetti negativi di tali eventi disastrosi che causano spesso anche morti.

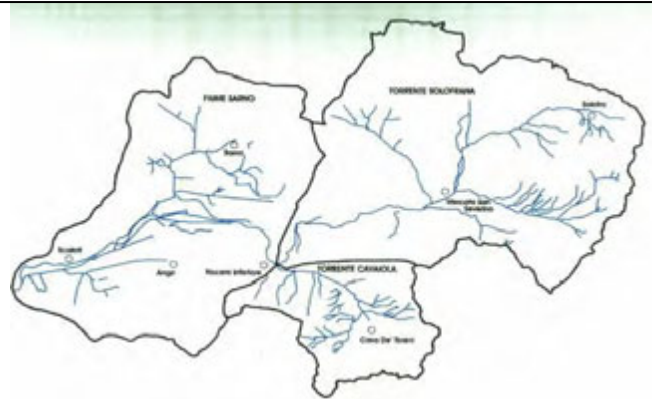
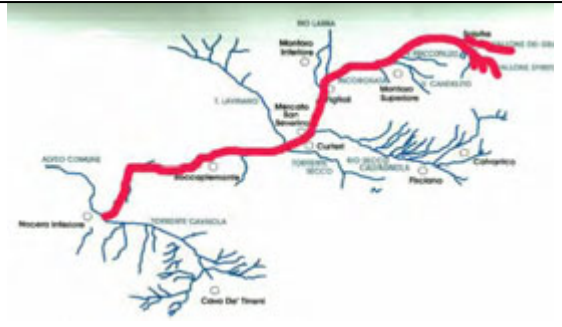
Il territorio di Nocera è attraversato quasi interamente da due torrenti, la Cavaioia e la Solofrana, formando l'Alveo Comune Nocerino, che dopo un po' di chilometri si riversa nel fiume Sarno, (in bianco) dopo aver attraversato i territori dei Comuni di S. Valentino e di S. Marzano (giallo).



I cittadini di alcune zone della città, ad ogni forte temporale, ad ogni allerta meteo, hanno paura di rivivere il dramma degli allagamenti creando danni psicologici causati da questo costante pericolo, anche perché è un problema che si ripete ormai ogni anno. In caso di bombe d'acqua, considerando che sono due i torrenti in piena che assommano le loro portate, diventa inevitabile lo straripamento dell'Alveo Comune Nocerino, con tutte le drammatiche conseguenze che ne derivano, incluso il problema dell'inquinamento di queste acque piene di veleni e di sostanze altamente cancerogene.

Ipotizzare quindi una separazione dei torrenti ed un diverso percorso della Solofrana al di fuori del perimetro cittadino può rappresentare un progetto da realizzare quanto prima, verificandone tutte le implicazioni socio-economiche.

I SOGNI POSSIBILI. Il fiume Sarno ha come affluenti la Solofrana e la Cavaiola; essi si uniscono a Nocera Inferiore per poi proseguire nel territorio di S. Valentino e congiungersi col fiume Sarno in zona S. Marzano

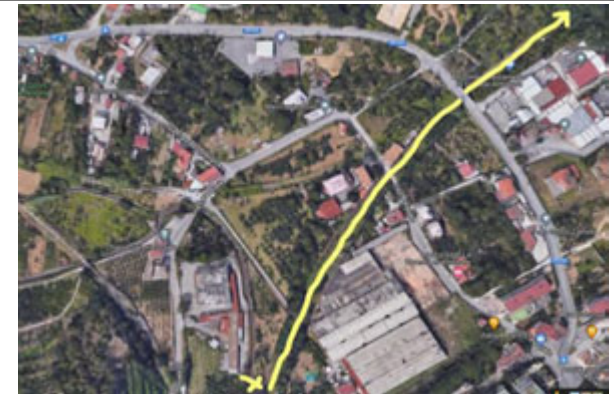


Tratte dal sito www.solofrastorica.it

La Solofrana giunge in zona S. Pasquale dove si divide in 2 tratti, uno dei quali viene depurato nell'impianto della GORI, successivamente si ricongiungono (annullando di fatto la depurazione fatta)



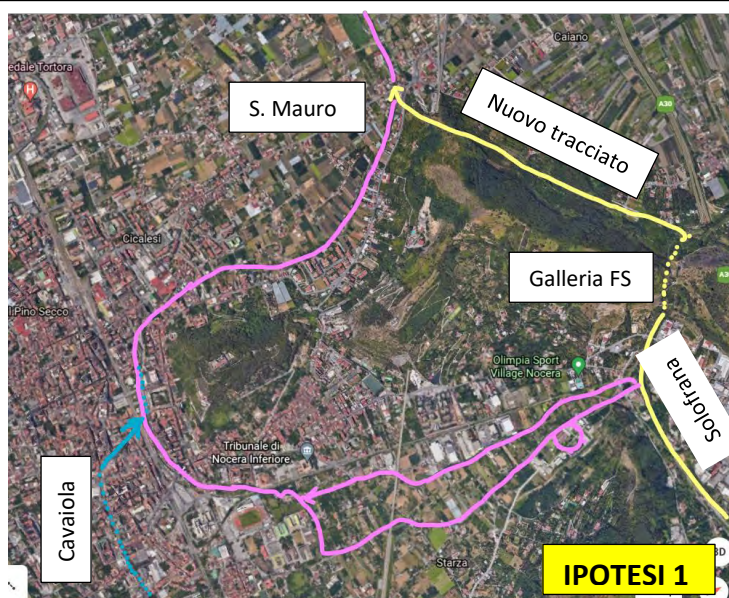
La Solofrana viene deviata sul tratto ferroviario dismesso che conduce alla galleria dell'Orso. Tale percorso sbuca sull'altro versante della collina in zona S. Mauro.



La linea ferroviaria dismessa prosegue verso Lavorate di Sarno e sovrasta la galleria dell'autostrada A30 SA-CE. Le possibili soluzioni per il prosieguo della Solofrana sono 2: a) proseguire verso Lavorate di Sarno e congiungersi ad un affluente del Sarno, oppure b) congiungersi a S. Mauro con la Cavaiola per poi proseguire.

I SOGNI POSSIBILI. La Solofrana e le due possibili soluzioni di percorrenza: ricongiungersi con la Cavaiola in zona S. Mauro oppure deviare verso Lavorate ed attraverso un affluente, immettersi nel fiume Sarno, evitando l'attraversamento del territorio di S. Valentino e di San Marzano.

Sono consapevole che questa proposta è destinata a far scalpore e può rischiare di non essere accettata, essendoci numerosi Enti implicati oltre a risultare un progetto relativamente impegnativo, ma con enormi vantaggi su più territori, da sempre martorizzati dai fenomeni negativi e ripetitivi collegati al fiume Sarno.



A fianco. Il percorso attuale della Solofrana (in lilla) dalla zona S. Pasquale a S. Mauro, con l'immissione della Cavaiola (azzurro).

IPOTESI 1. La Solofrana arriva in zona S. Pasquale (giallo), viene deviata in galleria e all'uscita viene convogliata nell'Alveo Comune Nocerino e prosegue fino ad immettersi nel fiume Sarno.

IPOTESI 2, sotto. La solofrana (verde) entra in galleria, esce e prosegue lungo la strada ferrata dismessa in direzione Lavorate, dove viene immessa in un affluente (lilla) del fiume Sarno (bianco).

