



COMUNE DI NAPOLI

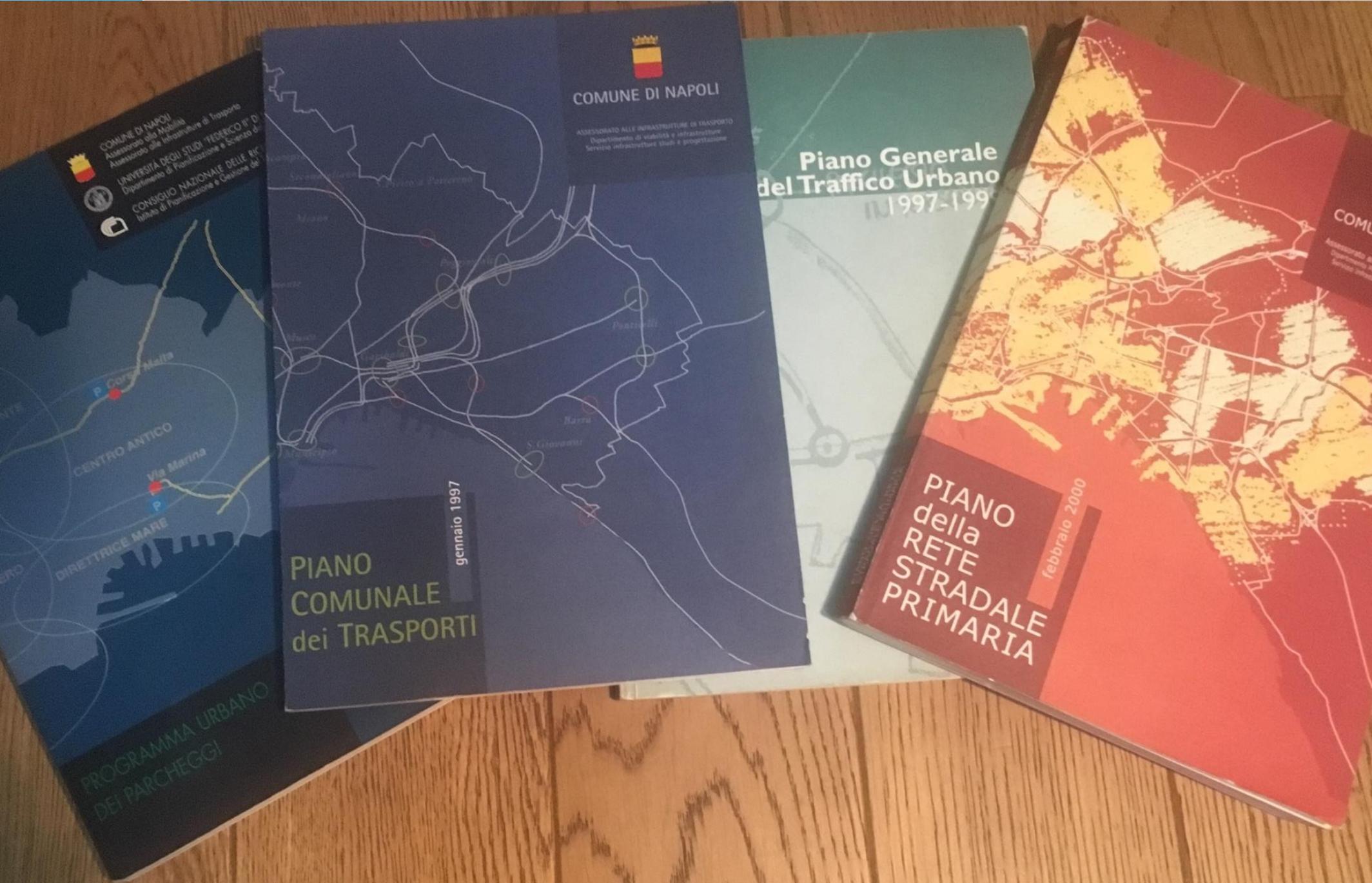
# Il piano urbano della mobilità sostenibile



Ing. Nicola Pascale  
Capo staff Assessorato Infrastrutture e Trasporto - Comune di Napoli  
Napoli, 9 gennaio 2018



# Contesto strategico e normativo di riferimento





# Dalla pianificazione per comparti

COMUNE DI NAPOLI

## Disposizioni in materia di parcheggi (Programma Urbano Parcheggi) (Legge 122/1989)

“I comuni di ... Napoli ... formulano un programma urbano dei parcheggi ... che deve indicare localizzazioni, dimensionamenti, priorità di intervento e tempi di attuazione, **privilegiando** le realizzazioni volte a favorire il decongestionamento dei centri urbani mediante la creazione di parcheggi finalizzati all'**interscambio** con sistemi di trasporto.

Può essere disposto l'inserimento nel programma di parcheggi di interscambio con sistemi di trasporto collettivo situati **anche sul territorio di comuni limitrofi**, sentite le aziende di trasporto pubblico e previa intesa con i comuni interessati promossa dall'amministrazione provinciale.

Il programma approvato costituisce variante agli strumenti urbanistici vigenti”

## Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (1994)

“Strumento tecnico – amministrativo di **breve periodo** finalizzato a **conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale**, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici”



# ... ai PUM ...

## Legge n. 340/2000

“Al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, sono istituiti appositi piani urbani di mobilità (PUM) intesi come **progetti del sistema della mobilità** comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle **infrastrutture** di trasporto pubblico e stradali, sui **parcheggi** di interscambio, sulle **tecnologie**, sul **parco veicoli**, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, **i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie** destinate alla riorganizzazione della **distribuzione delle merci nelle città**“.



# ... fino ai PUMS ...

## ***Linee Guida per Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - 2014***

- **partecipazione** e la **condivisione** dei cittadini e degli *stakeholder* come elemento centrale del processo di Piano;
- **visione, obiettivi strategici e definizione dei target;**
- area di studio e di intervento non definita in relazione ai confini amministrativi ma alle caratteristiche della mobilità;
- non solo interventi sulla infrastrutture ma anche di gestione e di sensibilizzazione

| <b>Traditional Transport Planning</b> | <b>Sustainable Urban Mobility Planning</b>   |
|---------------------------------------|--|
| Short- and medium-term delivery plan  | → Short- and medium-term delivery plan embedded in a long-term vision and strategy                     |
| Related to an administrative area     | → Related to a functioning area based on travel-to-work patterns                                       |
| Domain of traffic engineers           | → Interdisciplinary planning teams   |
| Planning by experts                   | → Planning with the involvement of stakeholders using a transparent and participatory approach         |
| Limited impact assessment             | → Regular monitoring and evaluation of impacts to inform a structured learning and improvement process |





# I PUMS:

## strumenti necessari per accedere a finanziamenti

### **Legge 124/2015 (Madia) e successivi decreti attuativi di riforma della pubblica amministrazione**

*«Entro 180 giorni dalla pubblicazione del decreto il MIT definisce nuove **linee guida per la redazione dei PUMS...**»*

*«Le città metropolitane provvedono, entro dodici mesi dalla entrata in vigore delle linee guida, **all'adozione dei PUMS**»*

*«A decorrere dall'anno successivo alla scadenza del termine di cui prima **i finanziamenti in conto capitale alle città metropolitane riguardanti infrastrutture per la mobilità avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei PUMS e per i quali sia garantita la copertura della spesa corrente di gestione, ivi inclusa la manutenzione dei rotabili e della stessa infrastruttura di mobilità...**»*



# Nuovi riferimenti normativi nazionali per la redazione del PUMS

COMUNE DI NAPOLI

***Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017***

***Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257***

- ha la finalità di **favorire l'applicazione omogenea e coordinata** di linee guida per la redazione di Piani urbani di mobilità sostenibile;
- le città metropolitane procedono alla definizione dei PUMS **al fine di accedere ai finanziamenti statali** di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali Sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram;
- comprende due allegati contenenti il primo le **“Procedure per la redazione ed approvazione del PUMS”** ed il secondo gli **“Obiettivi, strategie ed azioni di un PUMS”**;
- Il nuovo approccio alla pianificazione assume come base di riferimento le **Linee Guida ELTIS (2014)** «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan»;
- Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un **orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni)**, sviluppa una **visione di sistema** della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di **obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica** attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.



# Nuovi riferimenti normativi nazionali per la redazione del PUMS

COMUNE DI NAPOLI

***Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017***

***Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257***

Ordine gerarchico degli strumenti di Pianificazione della mobilità:

- 1° Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS);
- 2° Piano urbano del traffico (PUT).

Il PUMS è nettamente differenziato dal PUT, ma è con esso interagente. Il PUMS è un piano strategico di **medio-lungo termine**, con il quale si affrontano problemi di mobilità la cui soluzione richiede «**investimenti**» e quindi risorse finanziarie e **tempi tecnici di realizzazione**, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali. Gli obiettivi vengono perseguiti «non a risorse infrastrutturali inalterate».

Il PUT, invece, essendo un piano di **breve periodo**, assume «risorse infrastrutturali inalterate» ed organizza al meglio l'esistente; esso è, quindi, **sostanzialmente un piano di gestione**.



# Nuovi riferimenti normativi nazionali per la redazione del PUMS

COMUNE DI NAPOLI

***Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017  
Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo  
3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257***

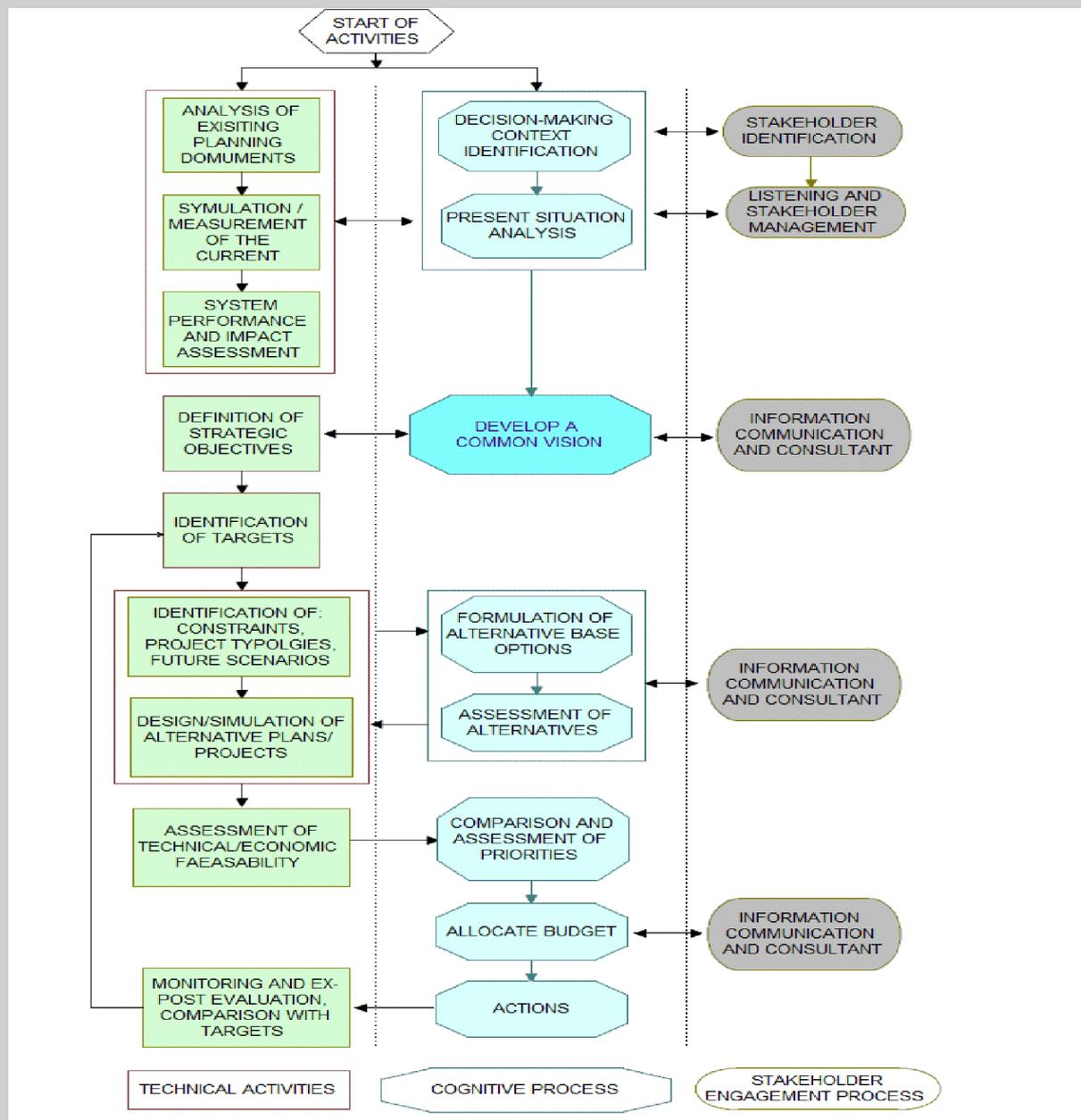
Passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del PUMS:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) Avvio del percorso partecipato;
- d) Definizione degli obiettivi;
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) Monitoraggio.



# Un processo di pianificazione adattivo per i PUMS

COMUNE DI NAPOLI





COMUNE DI NAPOLI

# Riconoscimenti



## ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale

XII Rapporto (2016) sullo Stato dell'Ambiente - Osservatorio PUMS: best practice per le modalità di concertazione

## SMAU 2016



Vincitore del Premio Innovazione SMAU (Napoli-2016) e valutato quale esempio virtuoso nell'adottare tecnologie digitali che hanno concretamente migliorato le performance del proprio modello di business. Il premio è stato assegnato in riferimento al progetto ***“Sistema di supporto alle decisioni per la manutenzione della rete stradale urbana”***



## SUMP award: European Mobility Week 2016

Riconoscimento della commissione europea di alta qualità del PUMS per gli aspetti relativi alla logistica urbana



## Legambiente: Ecosistema Urbano 2017

Riconoscimento Best Practices: Il taxi sharing che costa come un bus



# Pagina PUMS

COMUNE DI NAPOLI

www.comune.napoli.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/28525



Home

Il Comune

Le Municipalità

**Aree tematiche**

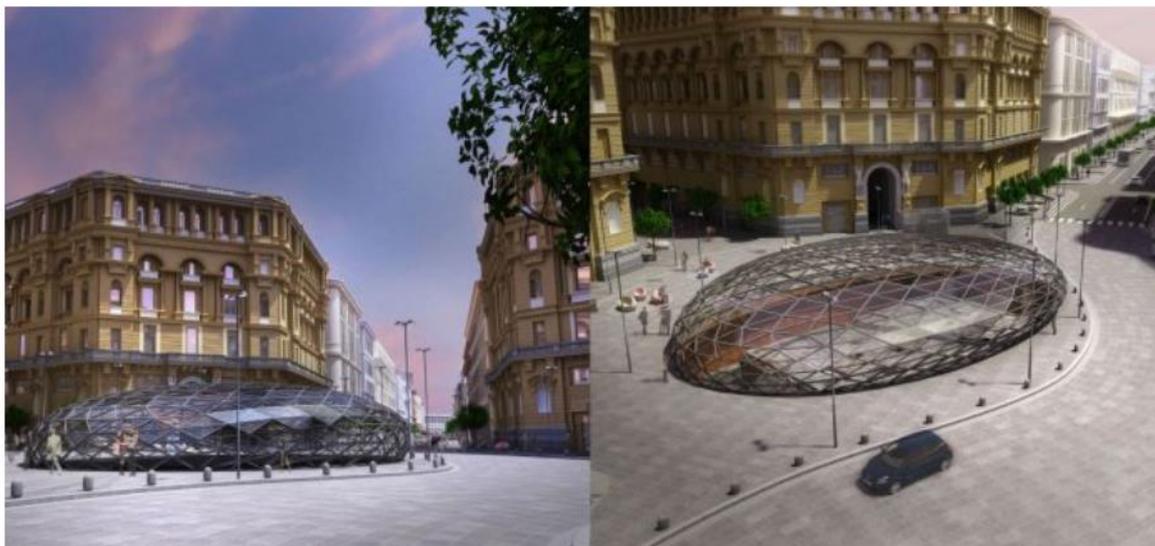
Io sono

Turismo e Cultura



Home » Aree tematiche » Trasporti e mobilità » PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)

## Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)



### Area tematiche

#### Trasporti e mobilità

Il trasporto pubblico a Napoli

Zone a traffico limitato e Aree Pedonali

**PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile)**

» 2016

» 2015

Piano Generale del Traffico Urbano

Permessi di sosta per i residenti

Assegnazione stalli di sosta personalizzati per disabili

Certificazione Disciplina Viabilistica

Autorizzazione all'installazione di segnaletica di indicazione

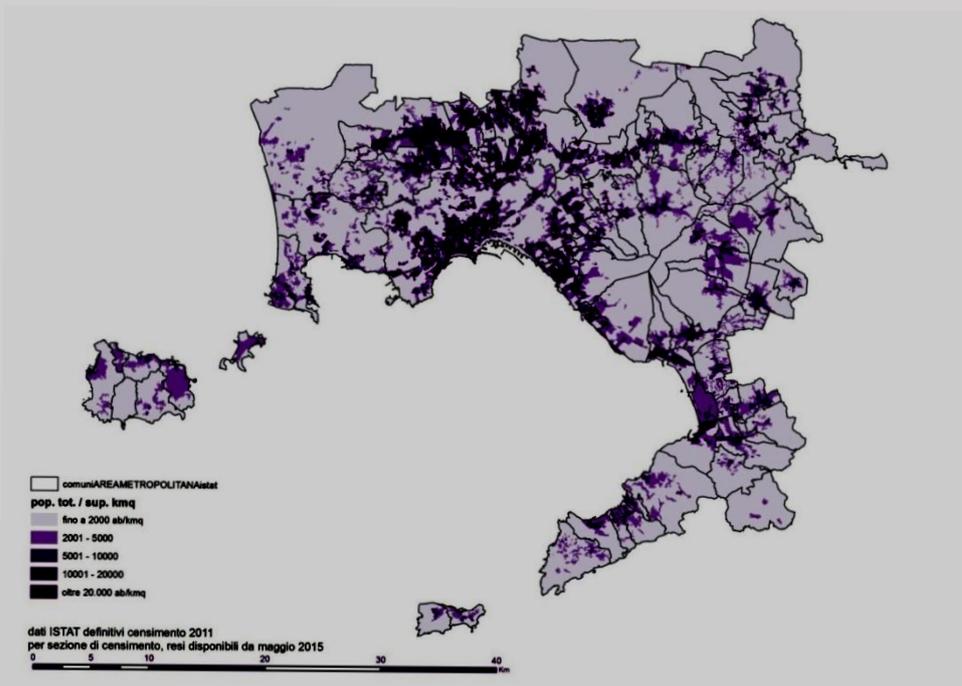
Pagina PUMS del sito del Comune di Napoli

Periodo novembre 2015 – ottobre 2017: 10.300 visualizzazioni



# Principali elementi di contesto: dinamiche demografiche

COMUNE DI NAPOLI



**Napoli 4.500 v/km<sup>2</sup>**  
(1<sup>a</sup> in Italia)

Milano 3.700 v/km<sup>2</sup>  
Roma 1.400 v/km<sup>2</sup>

Considerata l'effettiva distribuzione della popolazione sul territorio, nelle zone della città fortemente urbanizzate si registrano densità di auto di **11.000 v/km<sup>2</sup>**

## Città metropolitana:

(dati ISTAT 2015)

3.118.000 ab (3<sup>a</sup> dopo Roma e Milano)

2.645 ab/km<sup>2</sup> (1<sup>a</sup> in Italia).

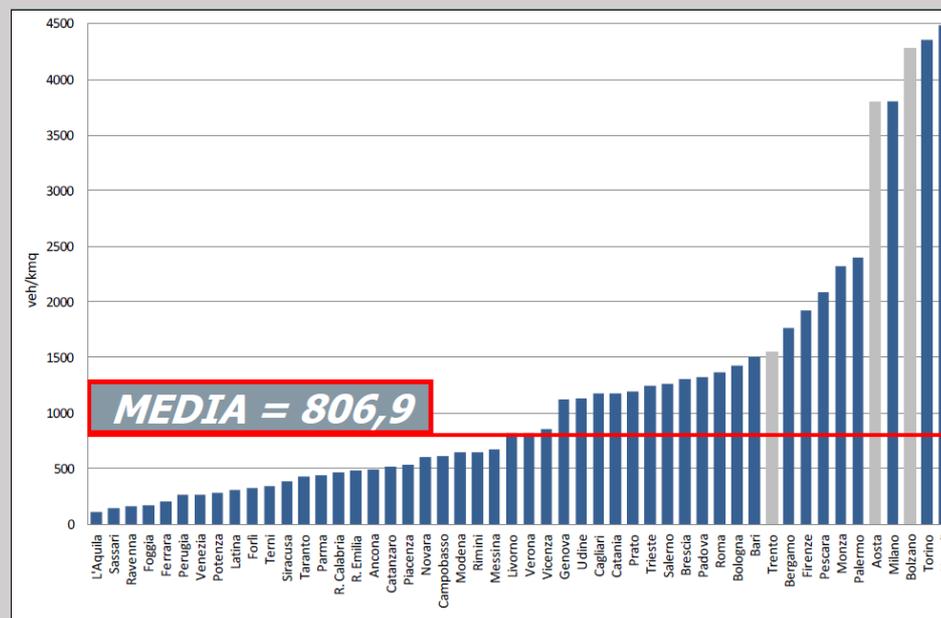
## Città di Napoli:

(dati ISTAT 2015)

978.399 ab (3<sup>a</sup> dopo Roma e Milano)

8.220 ab/km<sup>2</sup> (1<sup>a</sup> in Italia)

**Il 94% della popolazione è insediata sul 37% del territorio,**  
dove si registrano densità superiori a **20.000 ab/kmq.**



fonte: elaborazione Euromobility 2016 su dati ACI e ISTAT



COMUNE DI NAPOLI

# Un modello di mobilità "autocentrico" ereditato e che stiamo contribuendo a modificare





COMUNE DI NAPOLI

# Un modello di mobilità "autocentrico" ereditato e che stiamo contribuendo a modificare





COMUNE DI NAPOLI

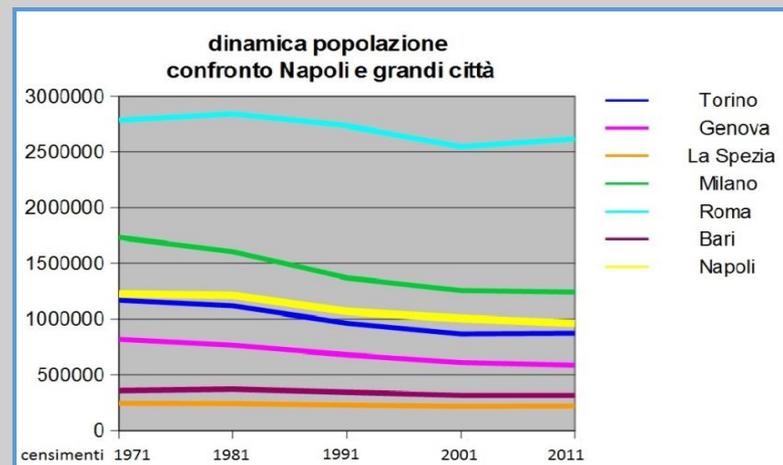
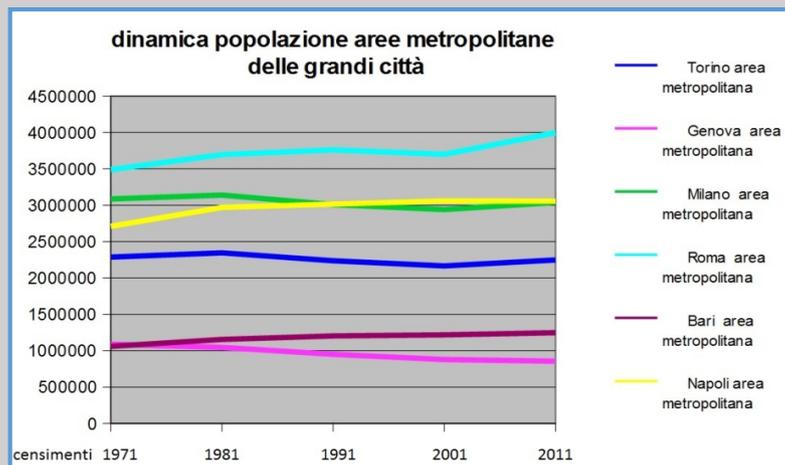
# Un modello di mobilità "autocentrico" ereditato e che stiamo contribuendo a modificare





# Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

COMUNE DI NAPOLI



Nel 2011, rispetto al 2001, a fronte di un incremento della popolazione nell'area metropolitana del 1,9%, si registra un incremento della domanda di mobilità dall'area metropolitana verso la città del 9,2%.

| macroarea origine   | popolazione      |                  |                  | spostamenti verso Napoli |                |                  |
|---------------------|------------------|------------------|------------------|--------------------------|----------------|------------------|
|                     | anno 2001        | anno 2011        | var. 2001 – 2011 | anno 2001                | anno 2011      | var. 2001 – 2011 |
| Flegrea             | 154.642          | 159.201          | 2,9%             | 15.500                   | 17.050         | 10,0%            |
| Nord ovest          | 248.366          | 267.834          | 7,8%             | 25.204                   | 28.230         | 12,0%            |
| Nord est            | 580.468          | 592.954          | 2,1%             | 41.251                   | 45.561         | 10,4%            |
| Nolana              | 138.000          | 142.579          | 3,3%             | 5.935                    | 7.110          | 19,8%            |
| Vesuviana interna   | 247.721          | 257.341          | 3,9%             | 15.383                   | 17.503         | 13,8%            |
| Vesuviana costiera  | 475.436          | 454.055          | 4,5%             | 30.095                   | 29.532         | -1,9%            |
| Penisola sorrentina | 130.464          | 134.298          | 2,9%             | 4.025                    | 4.903          | 21,8%            |
| Isole               | 79.599           | 84.691           | 6,4%             | 1.874                    | 2.215          | 18,2%            |
| <b>totale</b>       | <b>2.054.696</b> | <b>2.092.953</b> | <b>1,9%</b>      | <b>139.267</b>           | <b>152.104</b> | <b>9,2%</b>      |



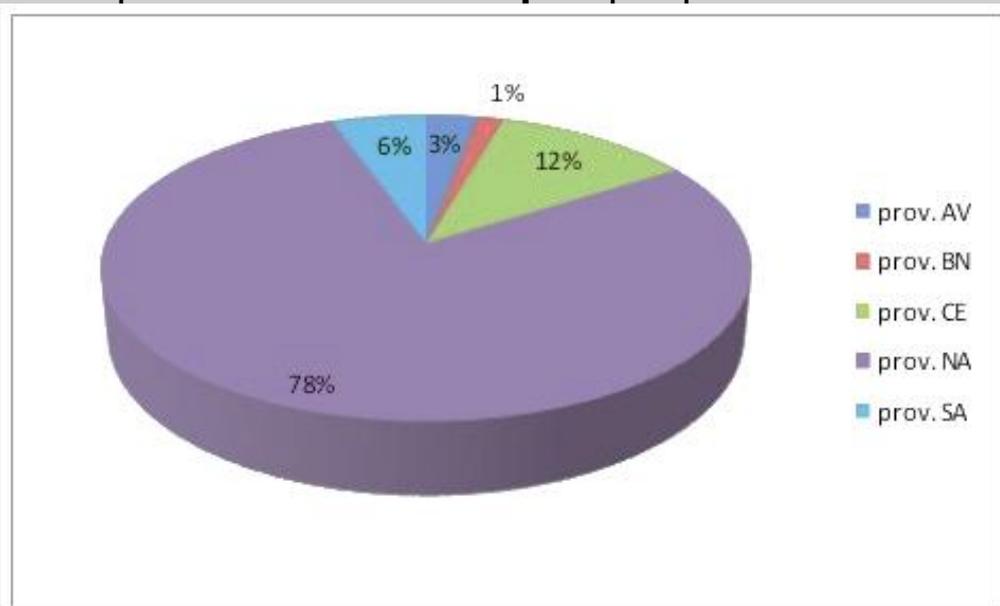
# Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

COMUNE DI NAPOLI

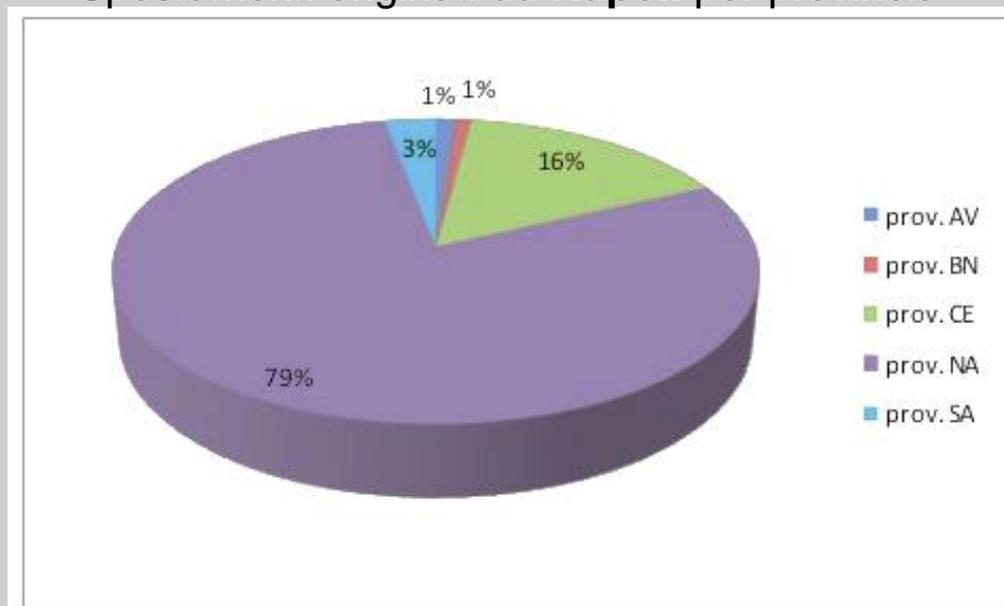
## *La mobilità sistematica giornaliera (dati ISTAT 2011)*

| Spostamenti  | totale | %    |
|--------------|--------|------|
| interni      | 685k   | 59%  |
| verso Napoli | 388k   | 34%  |
| da Napoli    | 78k    | 7%   |
| totale       | 1150k  | 100% |

Spostamenti **verso Napoli** per provincia

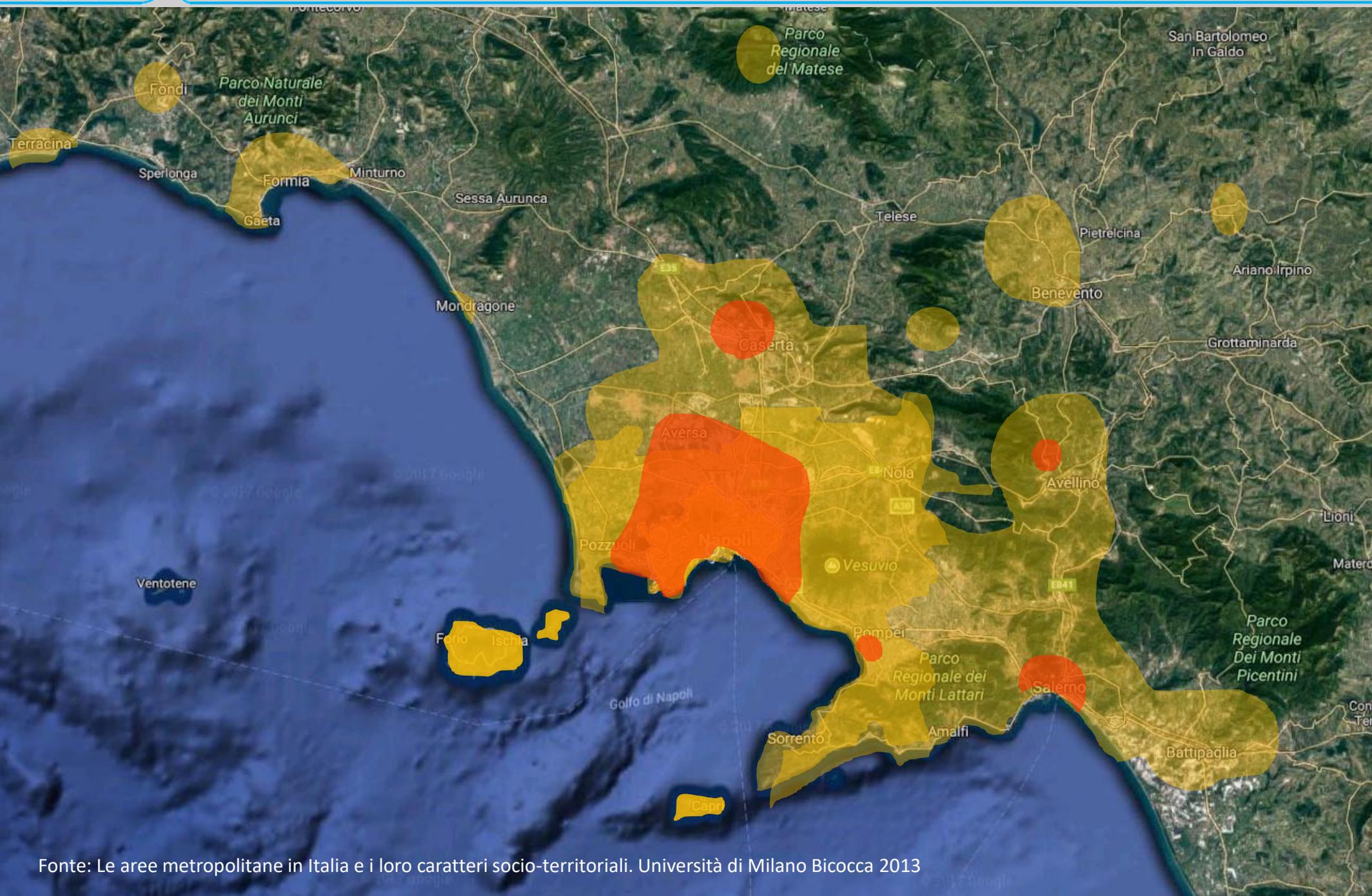


Spostamenti originati **da Napoli** per provincia





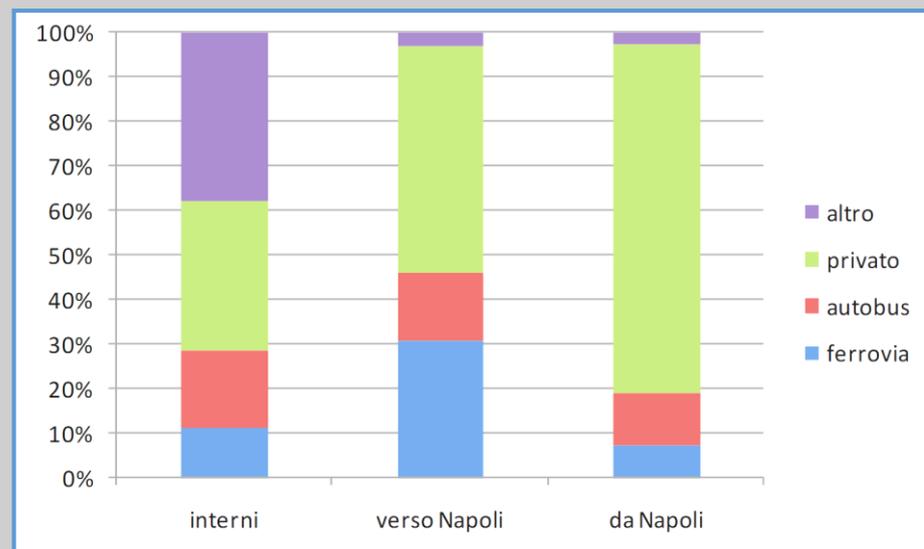
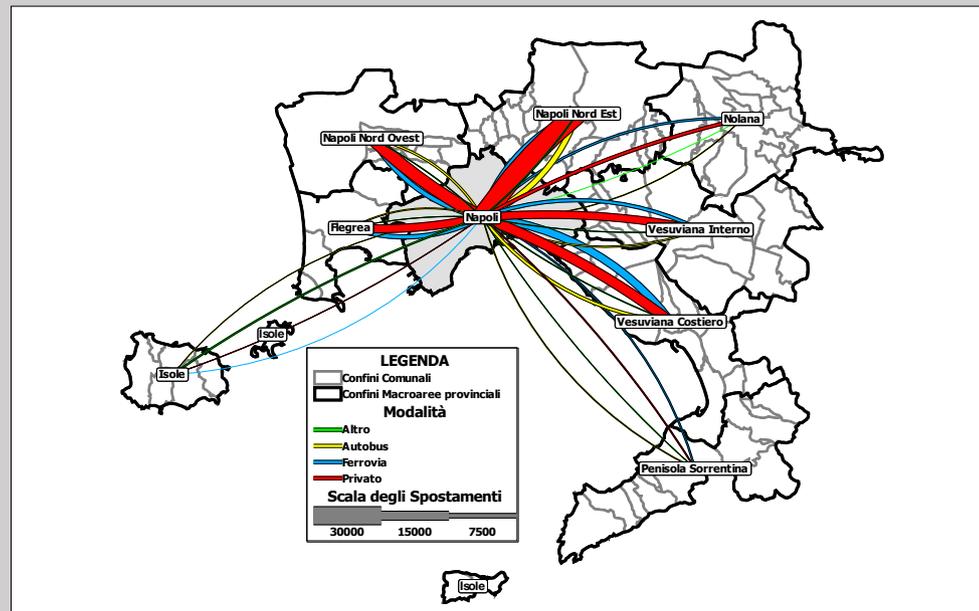
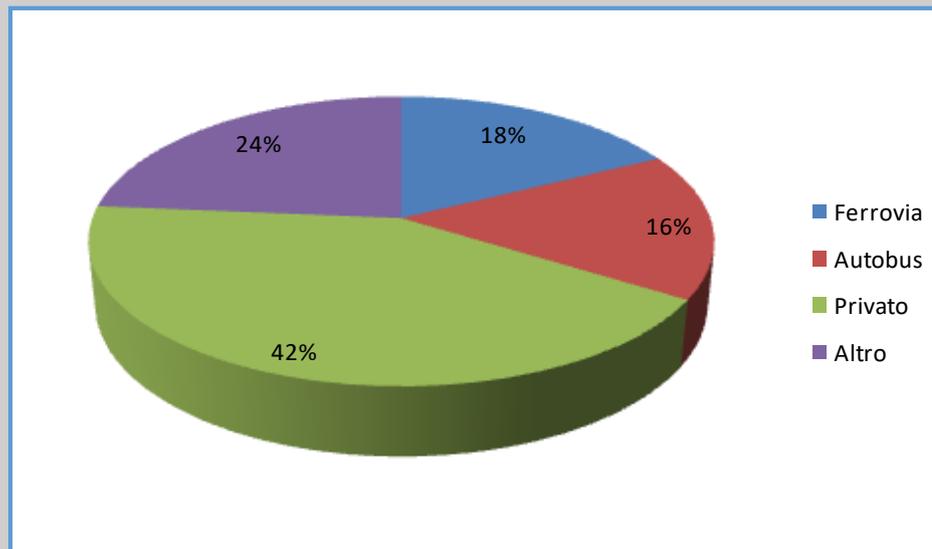
# Principali elementi di contesto: domanda di mobilità





# Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

COMUNE DI NAPOLI



Da questi dati emerge l'esigenza del **forte coordinamento tra le politiche della città, gli investimenti e la gestione dei sistemi di trasporto**, sia su ferro che su gomma, di area metropolitana.

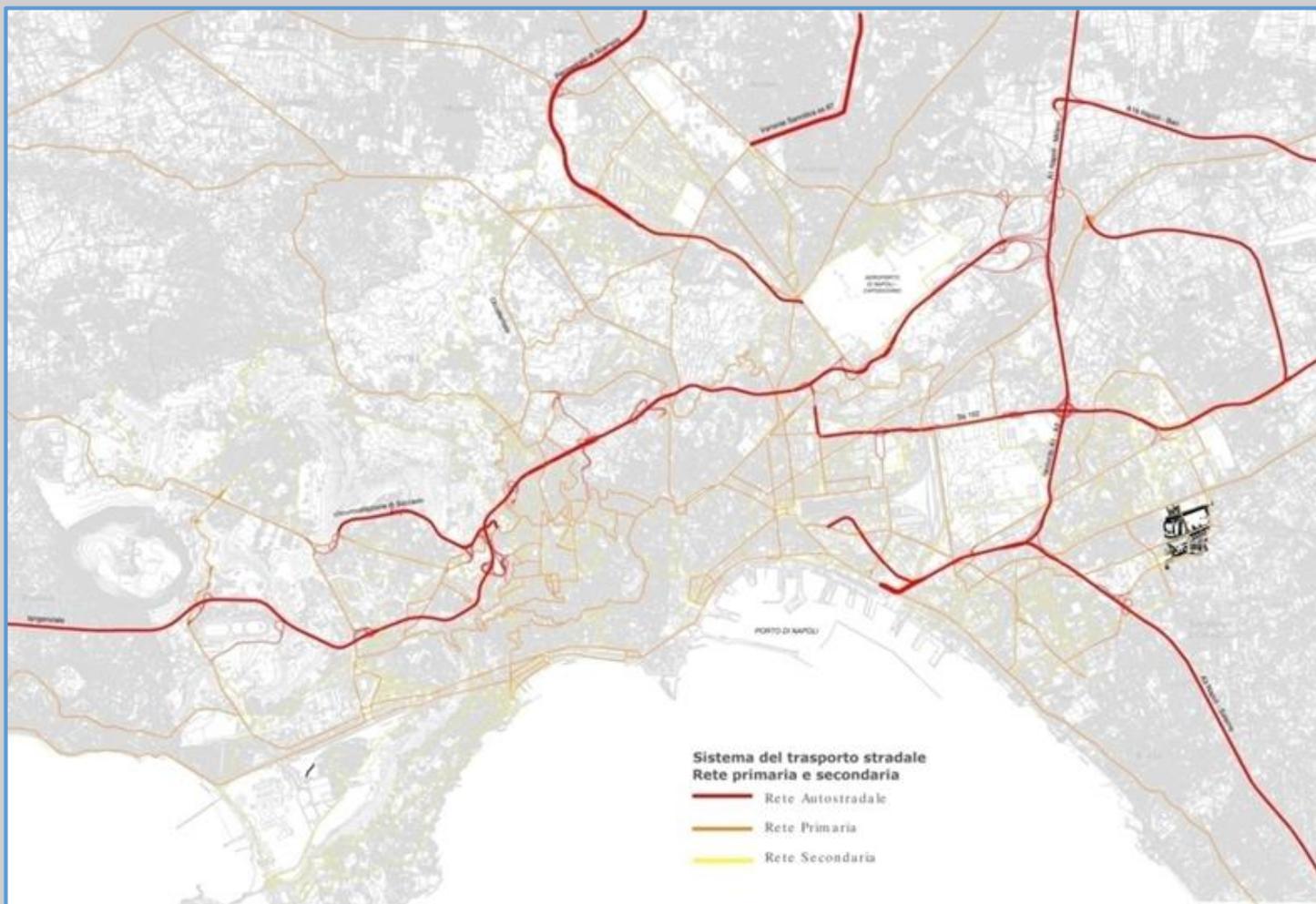
Il **mezzo privato** rappresenta sempre **la modalità di trasporto più utilizzata** in particolare per spostamenti da Napoli verso l'esterno.

**Le linee su ferro** sono **utilizzate prevalentemente per spostamenti diretti a Napoli** (circa 60.000) mentre per gli spostamenti da Napoli verso l'esterno è scarsamente utilizzata



# Principali elementi di contesto: la rete stradale

COMUNE DI NAPOLI

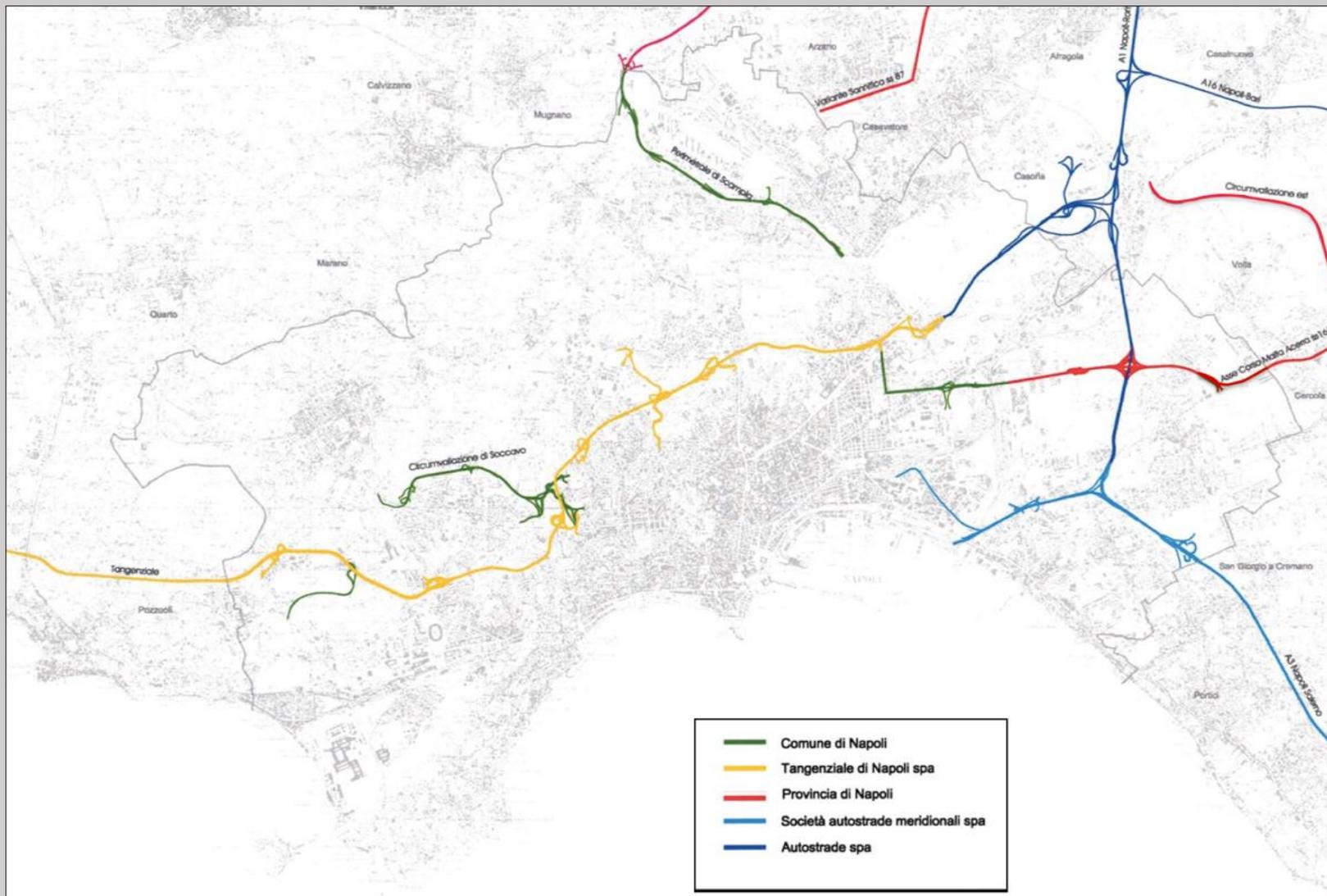


| tipologia                    | km           |
|------------------------------|--------------|
| sistema autostradale urbano  | 93           |
| strade primarie              | 223          |
| strade interquartiere        | 118          |
| strade di quartiere e locali | 767          |
| <b>totale</b>                | <b>1.201</b> |



# Principali elementi di contesto: la rete stradale

COMUNE DI NAPOLI



**Gestori della rete autostradale urbana: 5 diversi soggetti per 93 Km di strade**

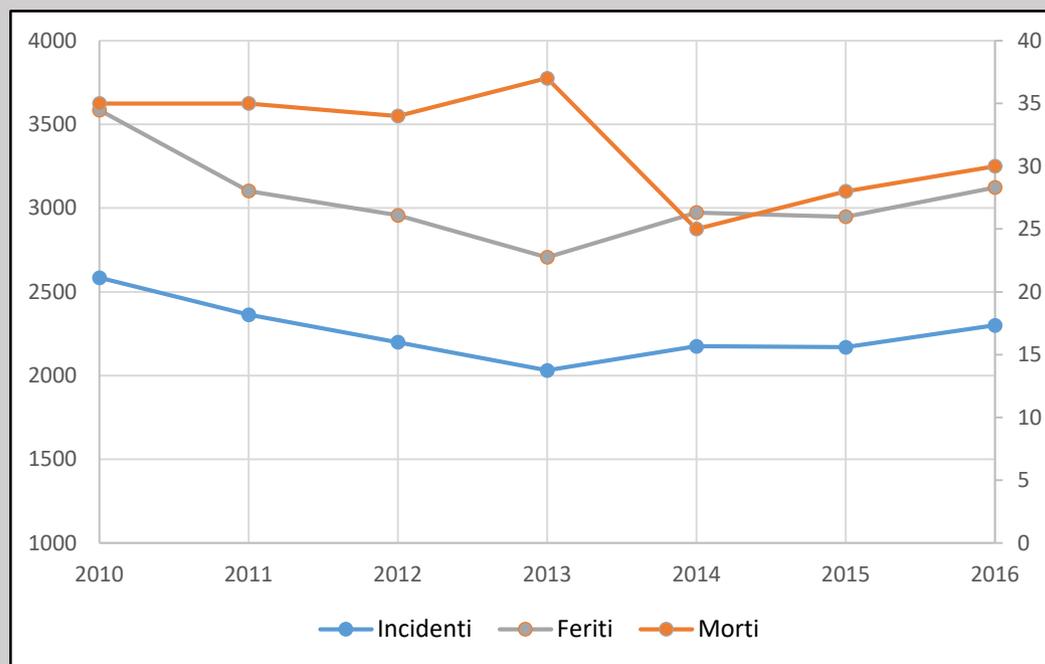


# Principali elementi di contesto: incidentalità stradale

COMUNE DI NAPOLI

Nel 2016 si sono verificati 2.300 incidenti con lesioni a persone, che hanno causato la **morte di 30 persone** e il ferimento di altre 3.123 (*fonte ACI-ISTAT*).

| Anno | Incidenti | Morti | Feriti |
|------|-----------|-------|--------|
| 2010 | 2.584     | 35    | 3.585  |
| 2011 | 2.363     | 35    | 3.102  |
| 2012 | 2.199     | 34    | 2.957  |
| 2013 | 2.031     | 37    | 2.706  |
| 2014 | 2.175     | 25    | 2.973  |
| 2015 | 2.169     | 28    | 2.948  |
| 2016 | 2.300     | 30    | 3.123  |



|           |          |
|-----------|----------|
| Incidenti | - 11.0 % |
| Morti     | - 14.3 % |
| Feriti    | - 12.9 % |

Periodo di riferimento  
2010 - 2016



# Principali elementi di contesto: incidentalità stradale

COMUNE DI NAPOLI

PROSPETTO 10. INCIDENTI STRADALI E VITTIME PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI. Anni 2016 e 2015, valori assoluti, tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti, variazione percentuale 2016/2010

| GRANDI COMUNI | Strade urbane  |                |            |            | Strade extraurbane (a) |                |            |            | Tasso di mortalità 2016 (b) | Tasso di mortalità 2015 (b) | Variazione % morti 2016/2010 (c) |
|---------------|----------------|----------------|------------|------------|------------------------|----------------|------------|------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------------|
|               | Incidenti 2016 | Incidenti 2015 | Morti 2016 | Morti 2015 | Incidenti 2016         | Incidenti 2015 | Morti 2016 | Morti 2015 |                             |                             |                                  |
| Torino        | 2.964          | 3.083          | 27         | 30         | 49                     | 80             | 1          | 3          | 3,2                         | 3,7                         | -3,4                             |
| Milano        | 8.685          | 8.503          | 45         | 48         | 250                    | 226            | 5          | 5          | 3,7                         | 4,0                         | -13,8                            |
| Verona        | 1.217          | 1.183          | 13         | 6          | 108                    | 107            | 1          | 5          | 5,4                         | 4,2                         | -48,1                            |
| Venezia       | 494            | 494            | 5          | 8          | 192                    | 172            | 2          | 3          | 2,7                         | 4,2                         | -36,4                            |
| Trieste       | 823            | 912            | 4          | 5          | 55                     | 58             | 3          | -          | 3,4                         | 2,4                         | -36,4                            |
| Genova        | 3.984          | 4.114          | 13         | 25         | 221                    | 231            | -          | 4          | 2,2                         | 4,9                         | -59,4                            |
| Bologna       | 1.707          | 1.648          | 13         | 20         | 217                    | 224            | 3          | 5          | 4,1                         | 6,5                         | -42,9                            |
| Firenze       | 2.551          | 2.527          | 15         | 22         | 87                     | 24             | -          | 1          | 3,9                         | 6,0                         | -40,0                            |
| Roma          | 11.611         | 11.512         | 105        | 127        | 1.630                  | 1.616          | 35         | 46         | 4,9                         | 6,0                         | -23,1                            |
| <b>Napoli</b> | <b>2.112</b>   | <b>1.959</b>   | <b>27</b>  | <b>22</b>  | <b>188</b>             | <b>210</b>     | <b>3</b>   | <b>6</b>   | <b>3,1</b>                  | <b>2,9</b>                  | <b>-14,3</b>                     |
| Bari          | 1.328          | 1.501          | 6          | 6          | 186                    | 184            | 2          | 4          | 2,5                         | 3,1                         | -20,0                            |
| Palermo       | 2.195          | 2.052          | 25         | 14         | 61                     | 53             | -          | 4          | 3,7                         | 2,7                         | -35,9                            |
| Messina       | 625            | 583            | 11         | 2          | 137                    | 114            | 2          | 2          | 5,5                         | 1,7                         | -18,8                            |
| Catania       | 1.140          | 1.144          | 20         | 17         | 61                     | 46             | -          | -          | 0,4                         | 5,4                         | -13,0                            |
| <b>Totale</b> | <b>41.436</b>  | <b>41.215</b>  | <b>329</b> | <b>352</b> | <b>3.442</b>           | <b>3.345</b>   | <b>57</b>  | <b>88</b>  | <b>4,0</b>                  | <b>4,5</b>                  | <b>-26,6</b>                     |

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi. (b) Tasso per 100.000 abitanti.

|                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| Incidenti 2016                     | <b>2.112</b> |
| Morti 2016                         | <b>27</b>    |
| Tasso di mortalità 2016            | <b>3.1 %</b> |
| Tasso di mortalità medio nazionale | <b>4.0%</b>  |

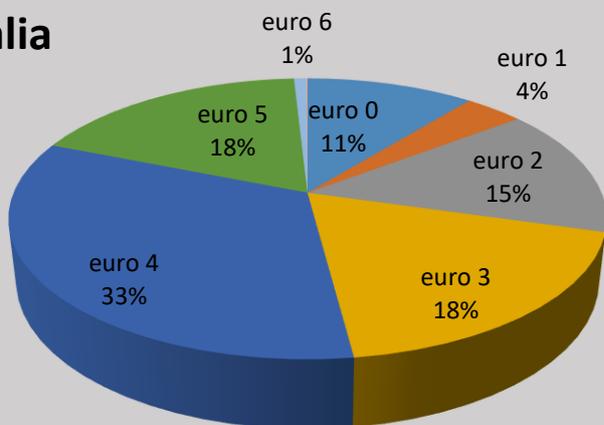
**Periodo di riferimento  
2010 – 2016  
-14,3 %**



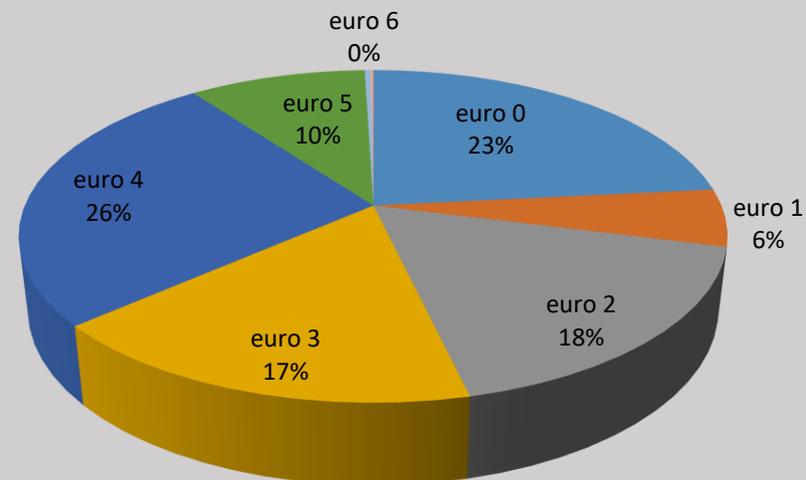
# Principali elementi di contesto: composizione del parco circolante

COMUNE DI NAPOLI

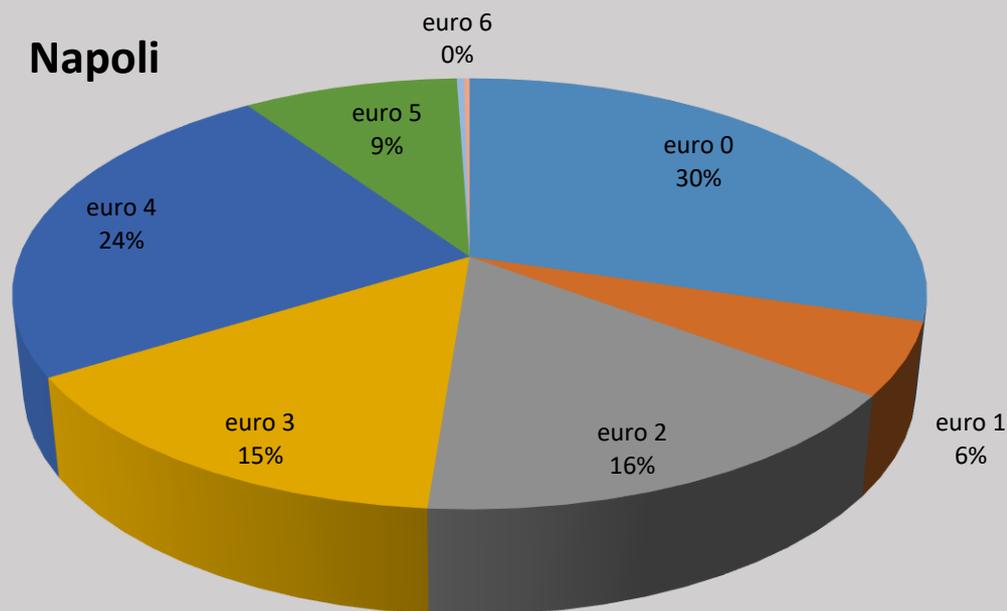
## Italia



## Area Metropolitana di Napoli



## Napoli





# Stima effetti maggiore efficienza del trasporto collettivo

COMUNE DI NAPOLI

| Città di Napoli  | Minimo<br>[M€/anno] | Massimo<br>[M€/anno] |
|--|---------------------|----------------------|
| Valore del tempo risparmiato a seguito di una maggiore efficienza del trasporto collettivo locale  | <b>405.5</b>        | <b>521.3</b>         |
| Valore del tempo risparmiato per effetto del decongestionamento delle arterie urbane stradali generato da un maggiore utilizzo dei mezzi collettivi per i propri spostamenti | <b>102.2</b>        | <b>131.4</b>         |
| Benefici ambientali generati dalla riduzione dei costi esterni legati al trasporto con mezzo individuale:  |                     |                      |
| Incidentalità  | <b>10.2</b>         |                      |
| Inquinamento atmosferico   | <b>67.4</b>         |                      |
| Inquinamento acustico  | <b>36.1</b>         |                      |
| Cambiamento climatico  | <b>50.6</b>         |                      |
| <b>Totale</b>  | <b>672.0</b>        | <b>817.0</b>         |



# La visione del PUMS un piano della città e costruito con la città

***Un sistema di mobilità  
condiviso, intelligente,  
attivo e bello***



# Obiettivi strategici del PUMS

COMUNE DI NAPOLI

**ottimizzare  
la logistica  
urbana**

**rendere  
intelligente il  
sistema della  
mobilità**

**migliorare la  
sicurezza  
della mobilità**

**ridurre le  
emissioni  
inquinanti**

**incentivare  
l'uso del  
trasporto  
collettivo**

**restituire  
qualità agli  
spazi urbani**

**riorganizzare  
il sistema  
della sosta**

**incentivare la  
mobilità  
ciclabile e  
pedonale**



# Schema logico del PUMS

**Obiettivo  
strategico**

*infrastrutture*

**Azione ....**

*servizi*

**Azione ....**

*gestione*

**Azione ....**

**Azione ....**

*sensibilizzazione  
e informazione*

**Azione ....**

**Azione ....**

**Azione ....**

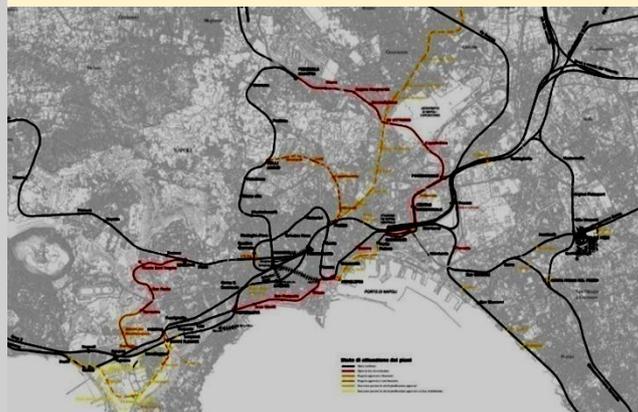
**Azione ....**



COMUNE DI NAPOLI

# Obiettivo strategico: incrementare l'uso del trasporto collettivo

Potenziare le  
infrastrutture



## **Linea M1**

Completamento della tratta Garibaldi - Centro direzionale - Capodichino con le stazioni Centro direzionale, Tribunale, Poggioreale e Capodichino

Completamento della tratta Capodichino - Piscinola con le stazioni Di Vittorio, Secondigliano, Regina Margherita e Miano

Completamento della stazione Duomo

Seconda uscita della stazione Materdei a servizio del rione della Sanità (Patto per Napoli)

Seconda uscita della stazione Salvator Rosa in piazza Mazzini

## **Linea M2**

Adeguamento delle stazioni esistenti

Apertura delle stazioni non in esercizio di Ferraris e Traccia

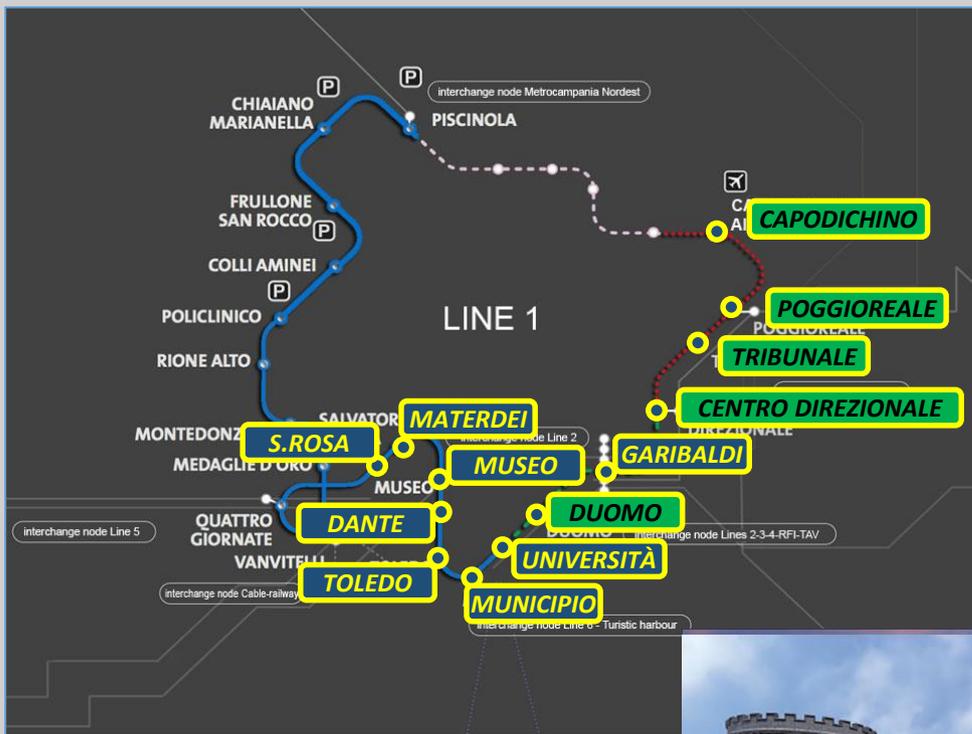
Realizzazione delle stazioni Agnano, Santa Maria della neve, Porta Capuana

Realizzazione del nodo San Giovanni - Università di interscambio tra la linea M2 e la linea tranviaria



# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Linea M1

COMUNE DI NAPOLI

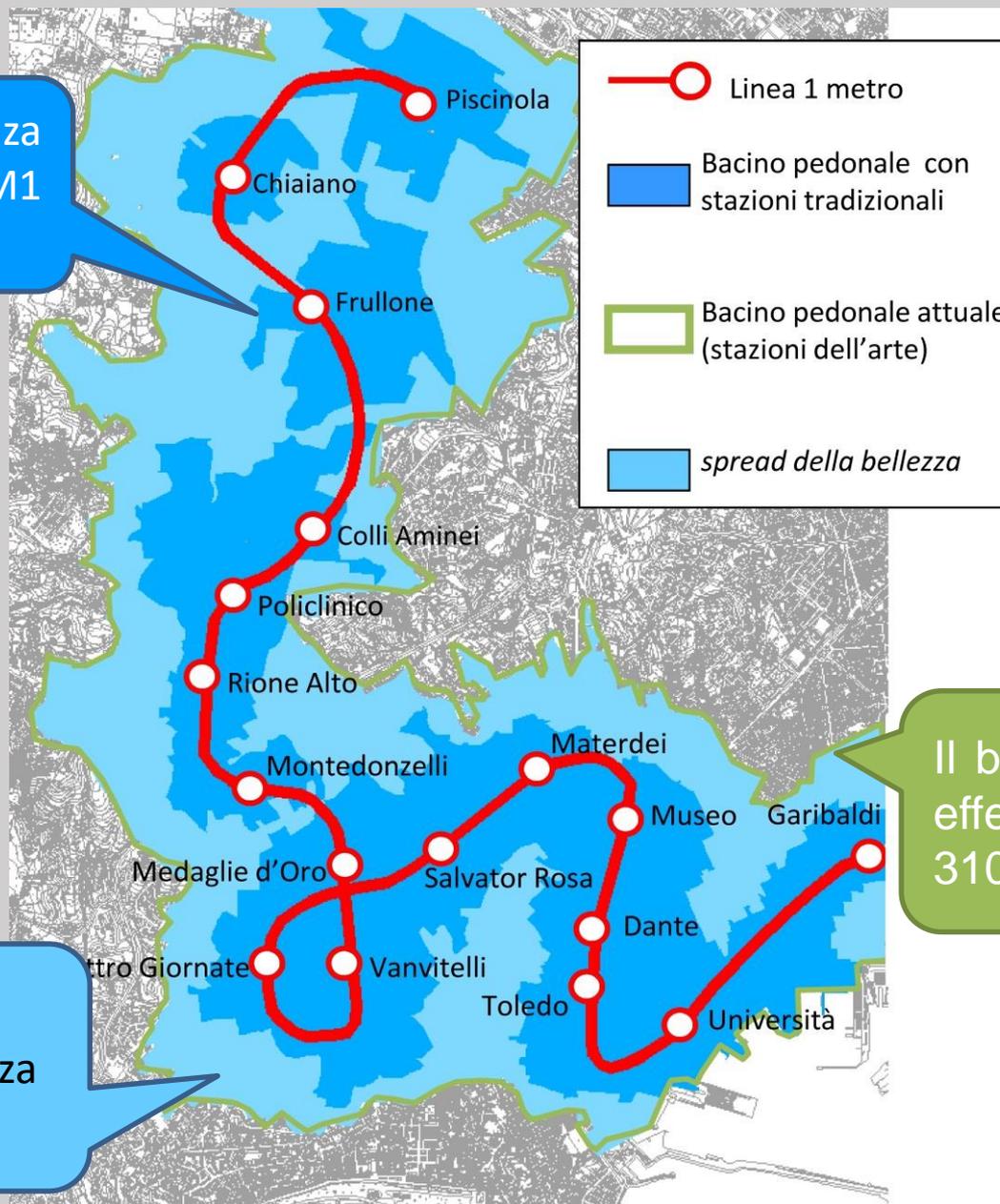




# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Linea M1

COMUNE DI NAPOLI

Il bacino di utenza "tradizionale" della Linea M1 è di circa 170.000 persone



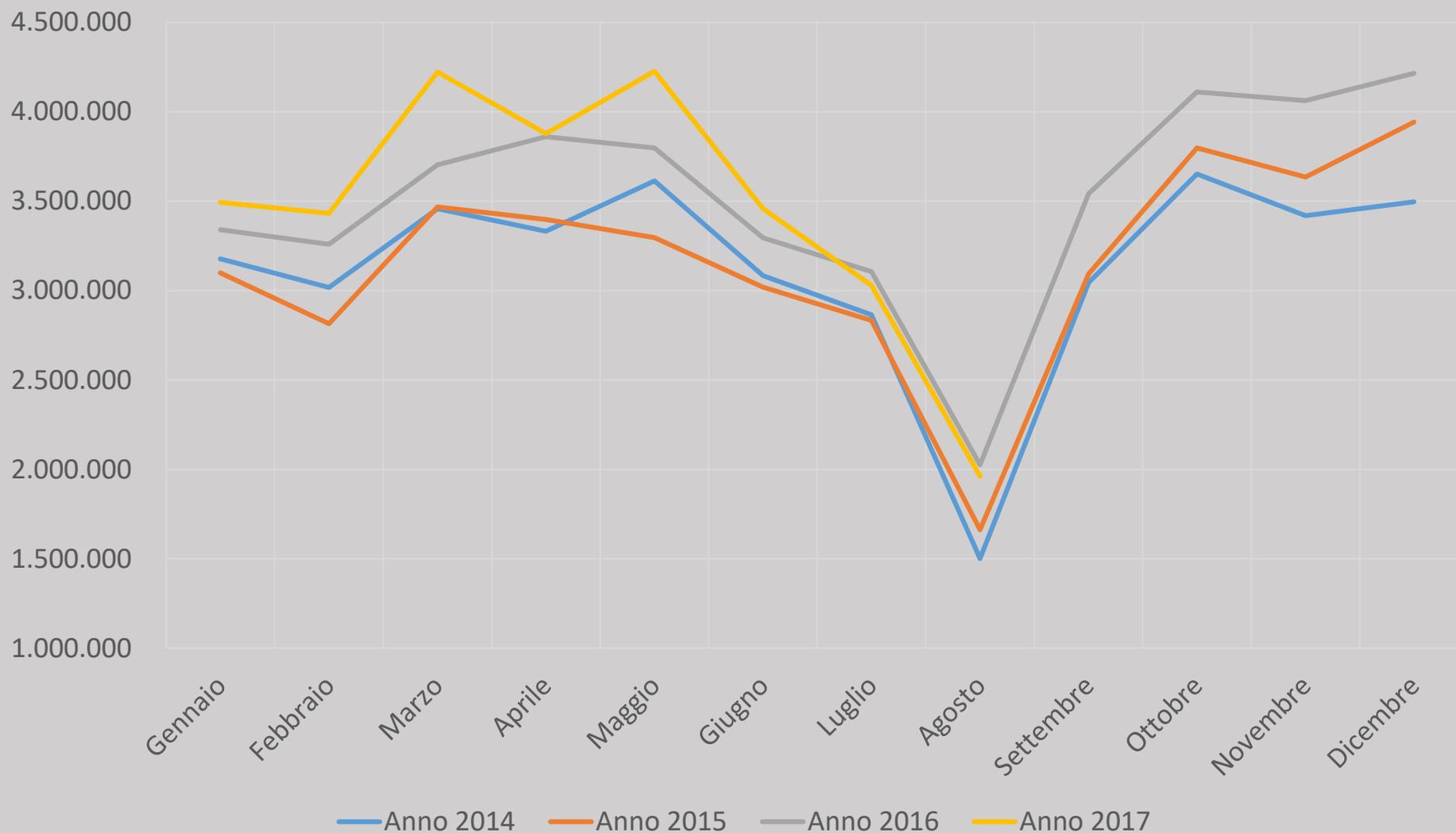
Il bacino di utenza effettivo è di 310.000 persone

La "bellezza" delle stazioni incrementa il bacino di utenza di circa 140.000 persone



# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Passeggeri della Linea M1

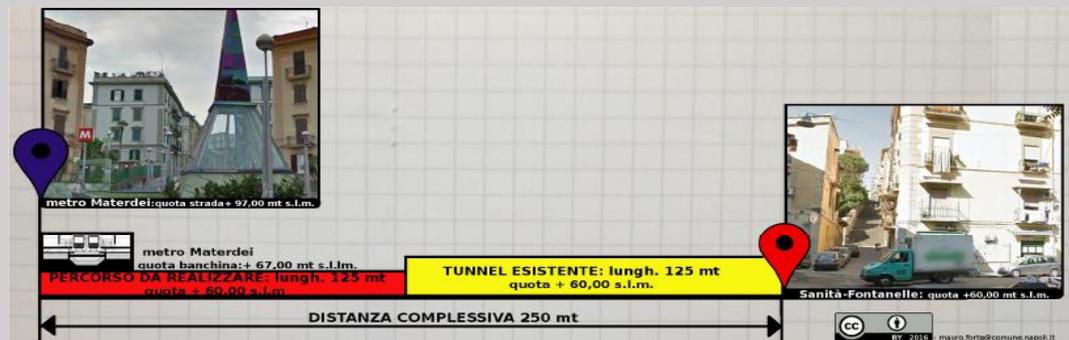
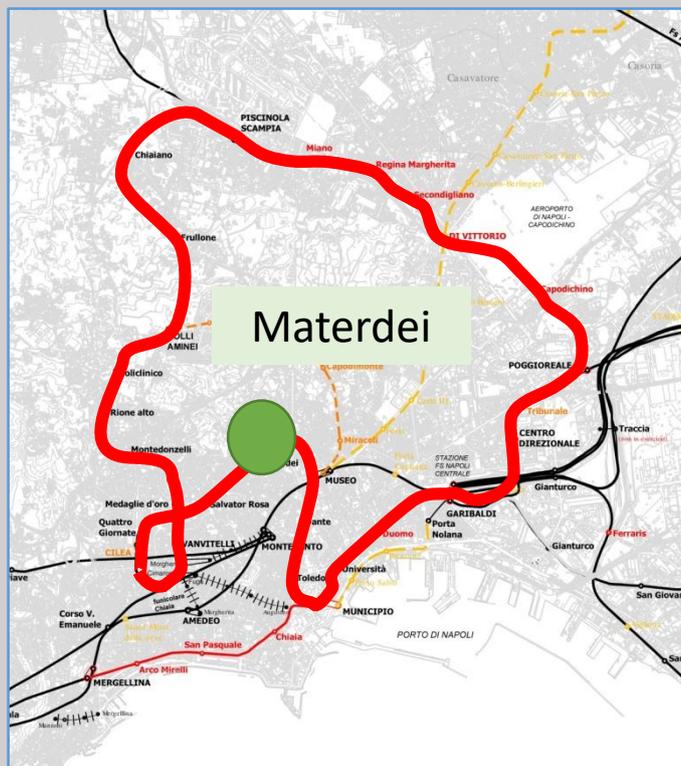
| Anno       | 2014   | 2015   | 2016   | 2017 | 2018   |
|------------|--------|--------|--------|------|--------|
| Passeggeri | 37 Mil | 38 Mil | 41 Mil | ...  | 50 Mil |





COMUNE DI NAPOLI

# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Linea M1 – Interventi inseriti nel Patto per Napoli



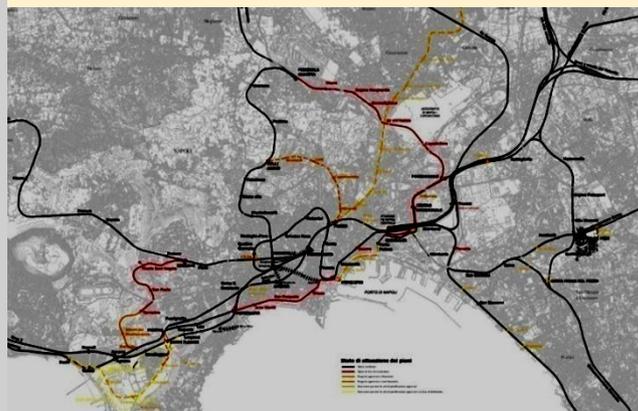
Seconda uscita della stazione Materdei a servizio del rione della Sanità





# Obiettivo strategico: incrementare l'uso del trasporto collettivo

Potenziare le  
infrastrutture



## ***Linea M6***

Completamento della tratta Mergellina - Municipio  
con le stazioni Arco Mirelli, San Pasquale, Chiaia, Municipio

Completamento della tratta Mostra - Arsenale  
con la realizzazione di un deposito-officina in via Campegna

## ***Linea M7***

Completamento della tratta Monte Sant'Angelo - Kennedy

## ***Linea M10***

collegamento tra piazza Cavour, la zona di piazza Carlo III,  
l'Aeroporto di Capodichino e la stazione alta velocità di Afragola

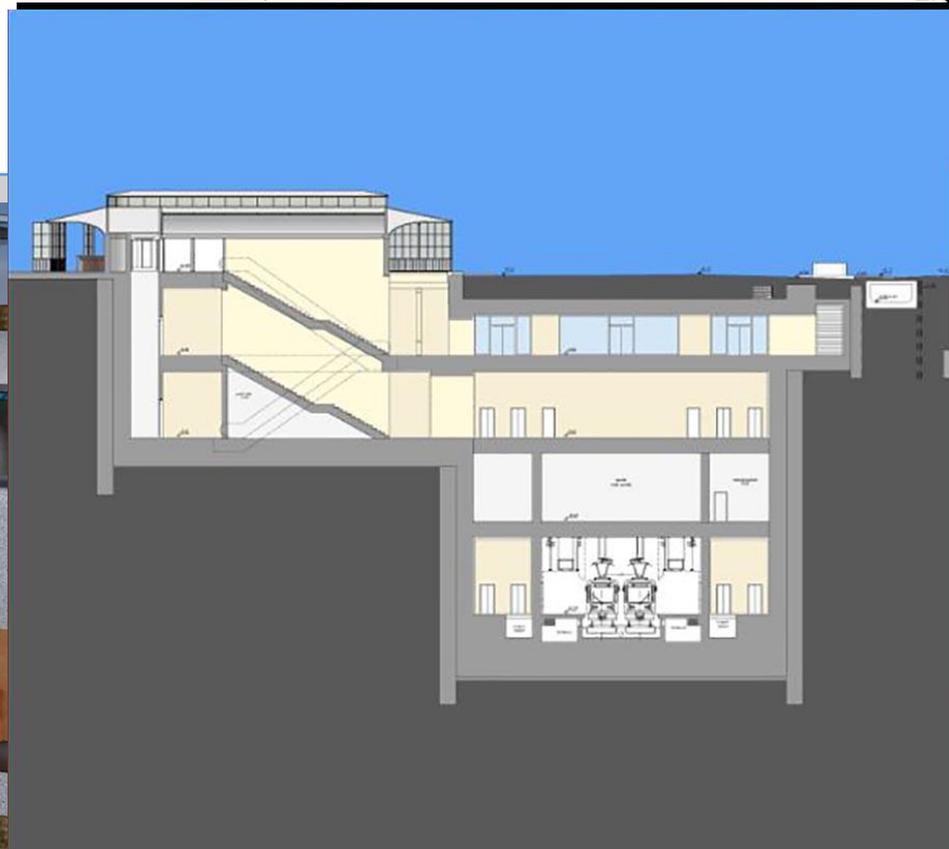
## ***Interscambio***

Realizzazione e potenziamento dei nodi multimodali



# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Linea M6

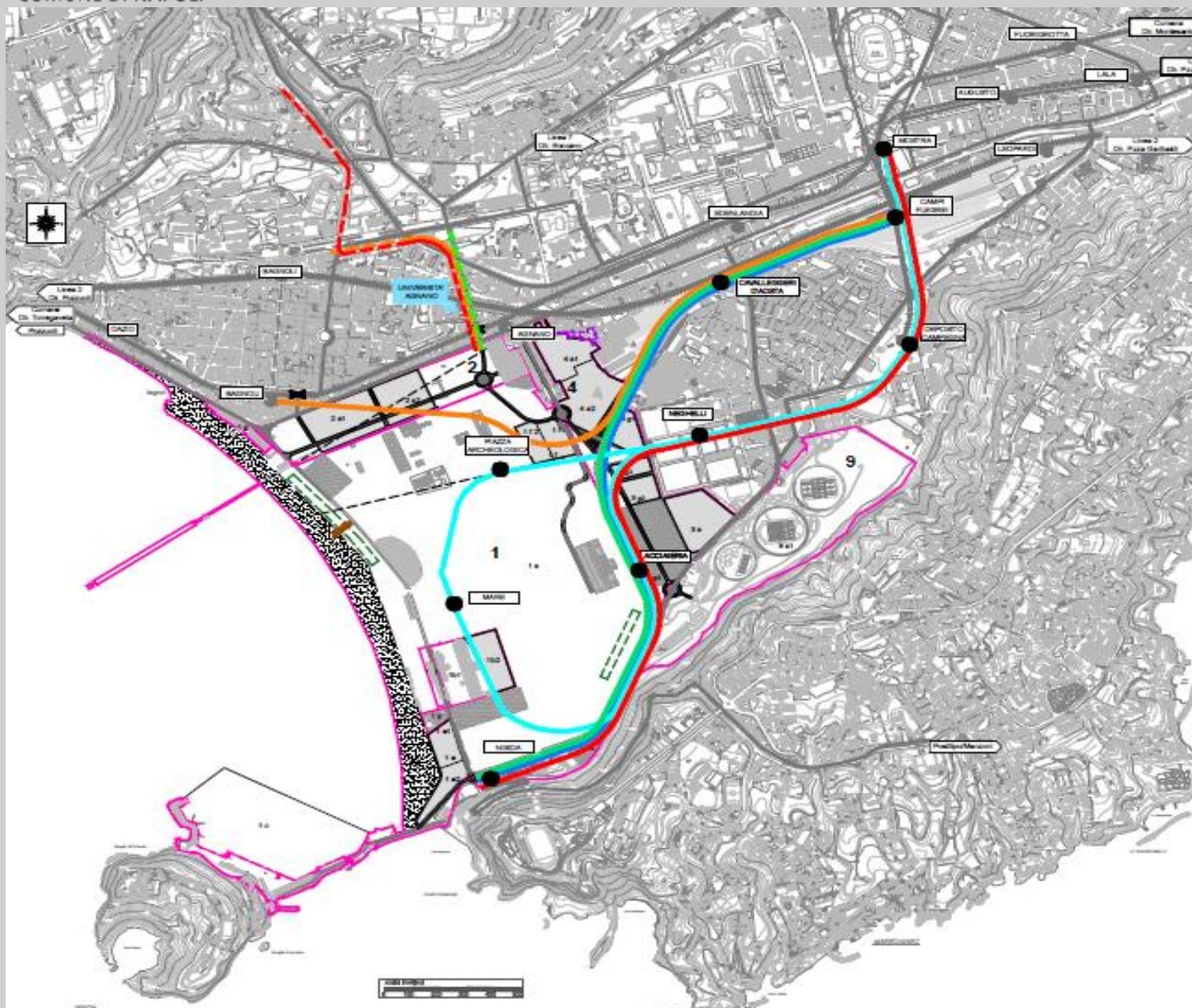
COMUNE DI NAPOLI





# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: hp linee a servizio di Bagnoli

COMUNE DI NAPOLI



### LEGENDA

- Area di Rilevanza Internazionale Nazionale ampliata, risultante nel suo ambito esterno
- Area tematiche aggiornamento 2017
  1. Piani e spiagge
    - 1a - Piani e spiagge
    - 1b - Fondazione IOR (141, 142)
    - 1c - Aspiro
    - 1d - Borgo Coroglio
    - 1e - Centro preparazione olimpia FIV e produzione beni servizi (141, 142)
    - 1f - Residenziale e produzione beni servizi (171, 172)
    - 1g - In ambito esterno
  2. Campi/raggioli
    - 2a - Residenziale e produzione beni servizi (241, 242)
  3. Corteggiati
    - 3a - Produzione beni servizi
    - 3b - In ambito esterno
    - 3c - In ambito esterno
    - 3d - In ambito esterno
    - 3e - In ambito esterno
    - 3f - In ambito esterno
    - 3g - Residenziale e produzione beni servizi (341, 342, 343, 344)
  4. Corsie
    - 4a - Produzione beni servizi (4a1, 4a2)
  5. Docerenti/Campagne - In ambito esterno
  6. Uffici F.S. - In ambito esterno
  7. Residenze esterne - In ambito esterno
  8. Anziane - In ambito esterno
  9. Piani dello sport
    - 9a1 - Piani dello sport, campi e base pedonale
    - 9a2 - In ambito esterno
- Area incluse nel PUA ma non computate nella sua superficie
- Linee di intervento
- Destinazione spiagge
- Superficie sott'edificata
- Utilizzazioni primarie
- Attrazione di quartiere
- Scenario Linee 2 Rv RvV
- Scenario Linee 5 "Prorogamento"
- Scenario Scenario azioni
- Scenario Linee 6 "Cappio"
- Scenario Sottopasso "Corti"
- Scenario Sottopasso "Isedi"
- Scenario Sottopasso "Lungo"
- Infrastrutture di accessibilità esistenti
- Stazione
- Direzione esterna
- Stazione ferroviaria
- Nuova Stazione Agnano

Programma di Risanamento Ambientale e Rigenerazione Urbana  
Area di Rilevanza Internazionale Bagnoli-Coroglio

Planimetria Scenario Trasportistici  
Dicembre 2017



# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: confronto tra alternative di intervento

COMUNE DI NAPOLI

| Scenario | Impatti sulla viabilità locale (livello congestione) | Impatti su utilizzo TPL (diversione modale) | Sostenibilità Economica (benefici/costi) | Complessità di gestione, manutenzione esercizio TPL | Benefici esterni SIN Bagnoli |
|----------|--|---|--|---|------------------------------|
| 1        | --   | +++   | ---                                      | +++   | ++                           |
| 2        | -  | +++   | ---                                      | +++   | ++                           |
| 3        | ++   | +++   | ---                                      | +++   | +++                          |
| 4        | --   | +++   | -  | +++   | ++                           |
| 5        | -  | +++   | +  | +++   | ++                           |
| 6        | ++   | +++   | ++                                       | +++   | +++                          |
| 7        | --   | ++  | --                                       | +   | +                            |
| 8        | -  | ++  | -  | +   | +                            |
| 9        | ++   | ++  | +  | +   | ++                           |
| 10       | --   | ++  | --                                       | --  | +                            |
| 11       | -  | ++  | -  | --  | +                            |
| 12       | ++   | ++  | +  | --  | ++                           |



# Obiettivo strategico: incrementare l'uso del trasporto collettivo

Migliorare i servizi

***Incrementare il materiale rotabile: nuovi treni per la linea M1  
Rinnovare il parco autobus***

***Ottimizzare la rete del trasporto pubblico su gomma***

***Sperimentare servizi autorizzati per le linee a domanda debole***

***Taxi sharing***

sperimentare e supportare lo sviluppo del servizio

***Riorganizzare stazionamenti e percorsi linee extraurbane su gomma***

Realizzare stazionamenti bus extraurbani  
con interscambio linea M1 o M2

***Migliorare comfort e sicurezza dei passeggeri***



# Incrementare l'uso del trasporto collettivo: Incrementare il materiale rotabile

COMUNE DI NAPOLI



**10 nuovi treni**  
**(fondi POR Fesr)**

**2 nuovi treni**  
**(fondi Patto per Napoli)**

**8 nuovi treni**  
**(BEI – Banca Europea Investimenti)**





# Obiettivo strategico: migliorare la sicurezza della mobilità

## Infrastrutture

*Sistemi di supporto alle decisioni per la manutenzione programmata delle strade*

*Completare e mettere in esercizio gli svincoli del sistema autostradale di area metropolitana*

*Migliorare la sicurezza delle intersezioni*

*Razionalizzare la gestione del sistema autostradale di area metropolitana*

*Realizzare Zone 30*

*Incrementare i livelli di sicurezza degli attraversamenti pedonali*



# Obiettivo strategico: migliorare la sicurezza della mobilità

Gestione

*Migliorare la conoscenza del fenomeno dell'incidentalità*

*Migliorare la conoscenza dei fattori comportamentali di rischio*

*Dettagliare le azioni di settore nel Piano della Sicurezza Stradale Urbana*

*Rilevazione da remoto delle infrazioni*

Comunicazione  
ai cittadini

*Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale*

*Azioni mirate di controllo per la prevenzione di  
specifici comportamenti a rischio*



# Migliorare la sicurezza della mobilità: le intersezioni

COMUNE DI NAPOLI

Alcuni esempi di interventi in realizzazione:

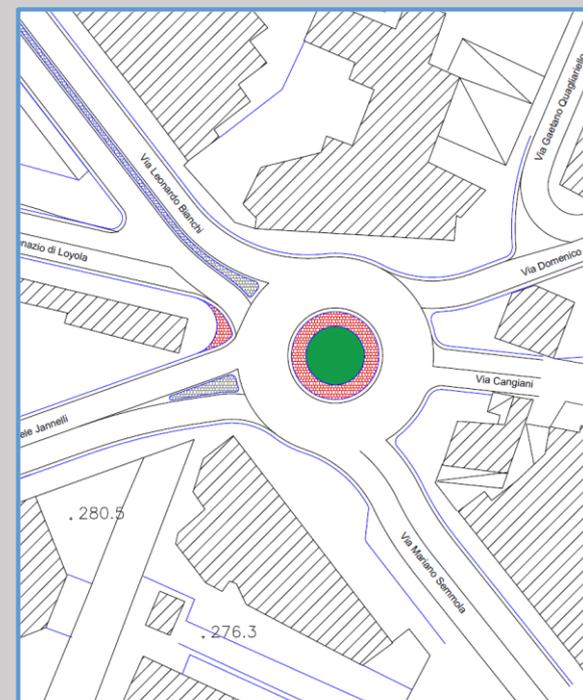
- via Marina – corso Lucci; Via della Marinella – via Marina (riqualificazione via Marina)
- Via Gianturco – via Galileo Ferraris (riqualificazione via Galileo Ferraris)
- Via Fulco Ruffo di Calabria (realizzazione stazione metro Aeroporto)
- Piazza Principe Umberto (realizzazione stazione metro Garibaldi)



Piazza Ottocalli



Via Arenaccia – via Gussone

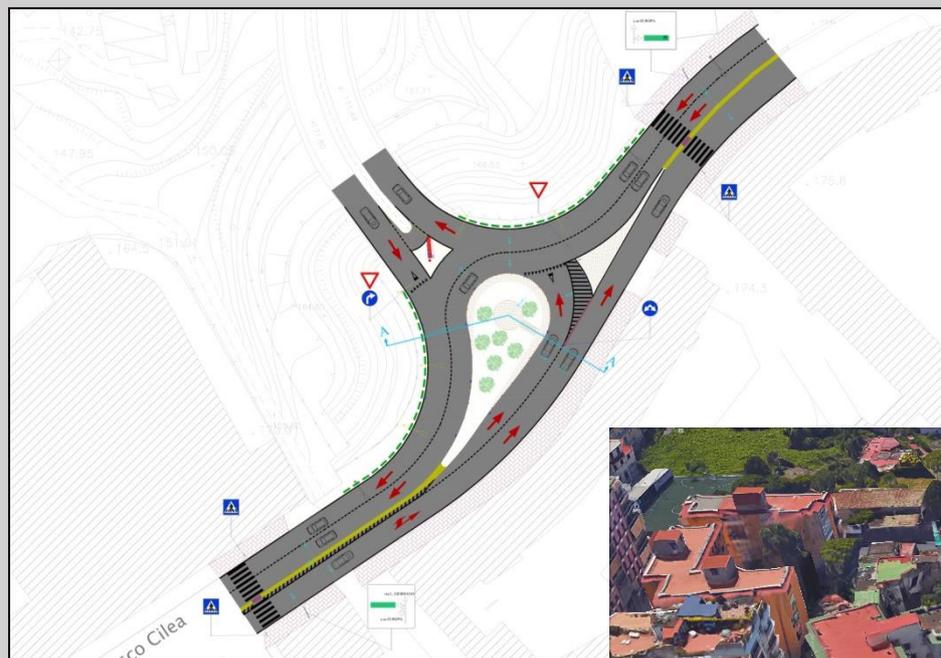


Largo dei Cangiani

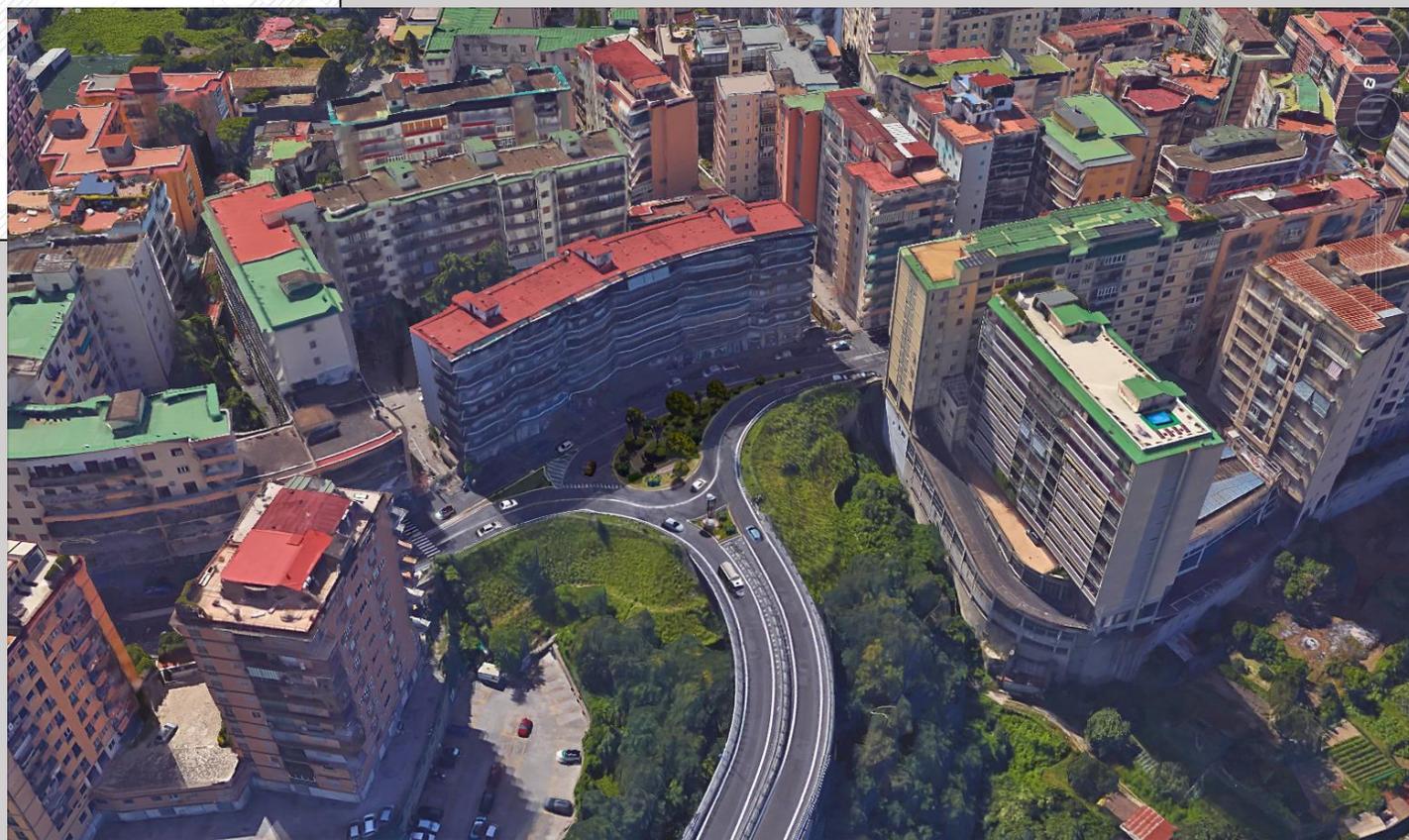


# Migliorare la sicurezza della mobilità: le intersezioni

COMUNE DI NAPOLI



Svincolo Vomero  
uscita via Cilea





# Migliorare la sicurezza della mobilità: zone 30

COMUNE DI NAPOLI



Insieme di misure volte a far percepire le strade non come semplici infrastrutture per il transito delle auto ma come spazi condivisi tra tutte le altre tipologie di utenti (pedoni, ciclisti) e per molteplici fini





# Obiettivo strategico: incentivare la mobilità ciclo - pedonale

## Infrastrutture

*Potenziare l'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali*

*Dettagliare e approvare il Biciplan*

*Ampliare il servizio di bike sharing*

*Realizzare e riqualificare aree e collegamenti pedonali*

## Gestione

*Favorire l'intermodalità bici - trasporto pubblico*

*Incentivare la diffusione di biciclette a pedalata assistita  
il servizio e-bike*

*Incentivare la sosta delle bici in autorimesse private*



## Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica

### ART. 1.

*(Oggetto e finalità).*

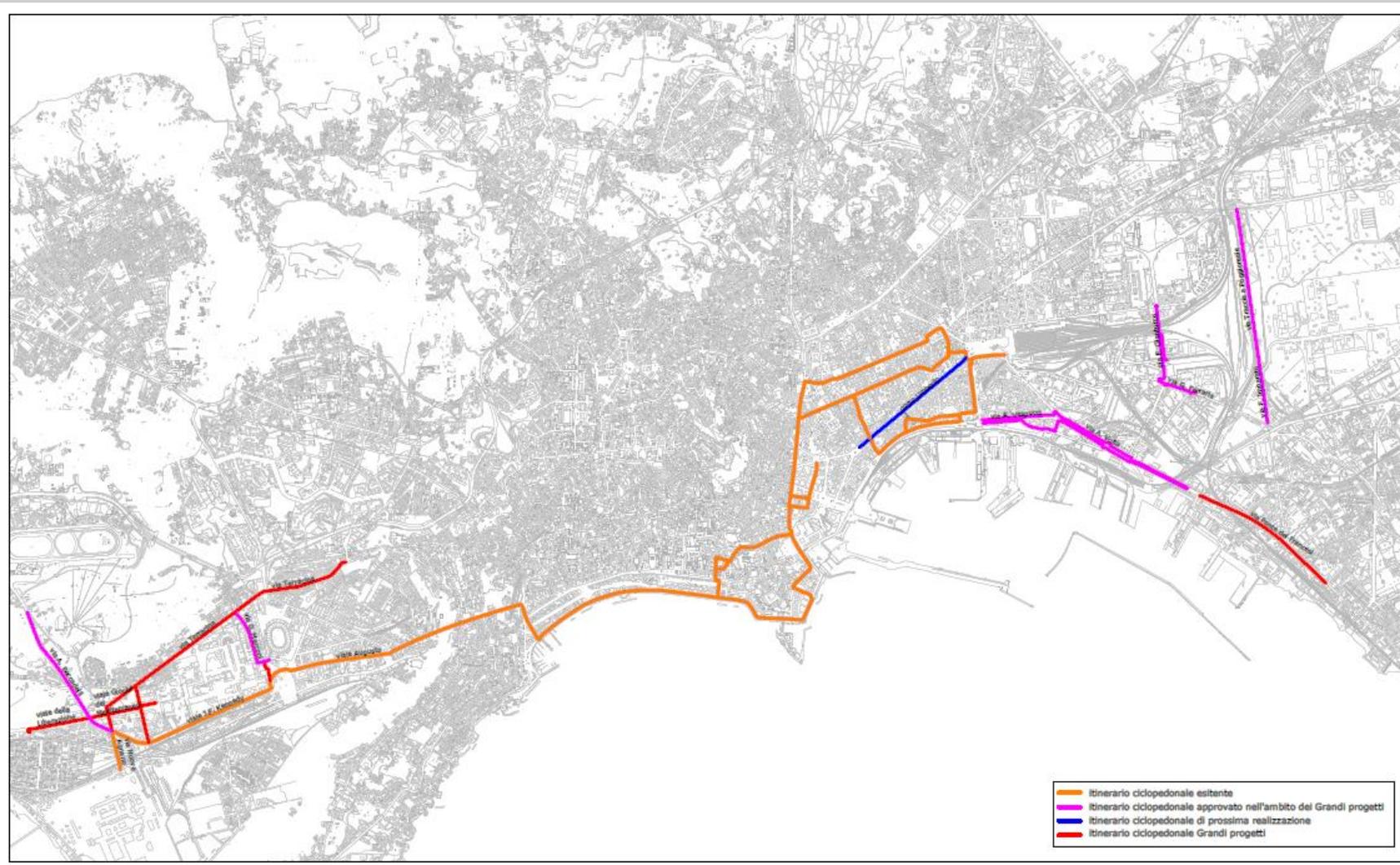
1. La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, di cui all'articolo 34-*quinquies*, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, e con il piano straordinario della mobilità turistica, di cui

all'articolo 11, comma 1, del decreto-legge 31 maggio 2014, n. 83, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 luglio 2014, n. 106, e secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017, n. 128, in materia di ferrovie turistiche.

2. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, nell'ambito delle rispettive competenze, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e in conformità con la disciplina generale dei trasporti e del governo del territorio, perseguono l'obiettivo di cui al comma 1, in modo da rendere lo sviluppo della mobilità ciclistica e delle necessarie infrastrutture di rete una componente fondamentale delle politiche della mobilità in tutto il territorio nazionale e da pervenire a un sistema generale e integrato della mobilità, sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale e accessibile a tutti i cittadini.



# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: potenziare l'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali



- itinerario ciclabile esistente al 2016: 20 km di lunghezza
- itinerari ciclabili compresi nei Grandi progetti in corso di realizzazione e/o in progettazione: 16 km
- itinerario ciclabile di corso Umberto I: 1,3 km (collegato ambientale)
- itinerari ciclabili previsti nell'ambito delle riqualificazioni urbane



COMUNE DI NAPOLI

# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: potenziare l'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali

[tab 15] Indice ciclabilità

Misura il livello di infrastrutturazione per la ciclabilità [m\_eq/100 ab]

| POS. | CITTÀ         |       | POS. | CITTÀ     |      | POS. | CITTÀ           |      |
|------|---------------|-------|------|-----------|------|------|-----------------|------|
| 1    | Reggio Emilia | 41,06 | 36   | Asti      | 9,05 | 71   | Teramo          | 1,66 |
| 2    | Manitova      | 26,66 | 37   | Prato     | 7,54 | 72   | Bari            | 1,48 |
| 3    | Lodi          | 26,61 | 38   | Firenze   | 7,43 | 73   | Catania         | 1,36 |
| 4    | Cremona       | 26,31 | 39   | Belluno   | 7,20 | 74   | Macerata        | 1,28 |
| 5    | Verbania      | 24,02 | 40   | Pistoia   | 6,54 | 74   | Ragusa          | 1,28 |
| 6    | Sondrio       | 20,16 | 41   | Foggia    | 6,34 | 76   | Palermo         | 1,24 |
| 7    | Ferrara       | 19,97 | 42   | Massa     | 5,99 | 77   | Roma            | 1,19 |
| 8    | Oriстано      | 18,78 | 43   | Frosinone | 5,89 | 77   | Campobasso      | 1,19 |
| 9    | Padova        | 18,76 | 44   | Aosta     | 5,85 | 79   | Crotone         | 1,17 |
| 10   | Pesaro        | 18,38 | 45   | Lucca     | 5,80 | 80   | Trapani         | 1,16 |
| 11   | Ravenna       | 17,67 | 46   | Trento    | 5,55 | 81   | Agrigento       | 1,01 |
| 12   | Modena        | 17,03 | 47   | Grosseto  | 5,13 | 82   | Cosenza         | 0,91 |
| 13   | Bolzano       | 16,80 | 48   | Gorizia   | 5,11 | 83   | Ancona          | 0,76 |
| 14   | Alessandria   | 16,40 | 49   | Arezzo    | 4,90 | 84   | Messina         | 0,74 |
| 15   | Cuneo         | 15,84 | 50   | Torino    | 4,88 | 85   | Siracusa        | 0,62 |
| 16   | Piacenza      | 15,82 | 51   | Pescara   | 4,85 | 86   | Sassari         | 0,45 |
| 17   | Vercelli      | 15,45 | 52   | Novara    | 4,82 | 87   | Nuoro           | 0,37 |
| 18   | Lecce         | 15,12 | 53   | Biella    | 4,73 | 88   | Viterbo         | 0,34 |
| 19   | Forlì         | 14,93 | 54   | Terni     | 4,05 | 89   | Napoli          | 0,33 |
| 20   | Rimini        | 14,61 | 55   | Milano    | 3,66 | 90   | Avellino        | 0,29 |
| 21   | Pordenone     | 14,43 | 56   | Siena     | 3,18 | 91   | Salerno         | 0,24 |
| 22   | Treviso       | 13,77 | 57   | Perugia   | 3,16 | 92   | Genova          | 0,08 |
| 23   | Brescia       | 13,14 | 58   | Monza     | 2,83 | 93   | Reggio Calabria | 0,06 |
| 24   | Venezia       | 12,82 | 59   | Como      | 2,79 | 94   | Ascoli Piceno   | 0,00 |
| 25   | Vicenza       | 12,79 | 60   | Livorno   | 2,70 | 94   | Caltanissetta   | 0,00 |
| 26   | Verona        | 12,05 | 61   | La Spezia | 2,61 | 94   | Caserta         | 0,00 |
| 27   | Parma         | 11,72 | 62   | Varese    | 2,36 | 94   | Chieti          | 0,00 |
| 28   | Pisa          | 11,67 | 63   | Cagliari  | 2,35 | 94   | Enna            | 0,00 |
| 29   | Rieti         | 11,44 | 64   | Latina    | 2,25 | 94   | Isernia         | 0,00 |
| 30   | Udine         | 11,12 | 65   | Catanzaro | 2,23 | 94   | L'Aquila        | 0,00 |
| 31   | Bologna       | 10,76 | 66   | Lecco     | 2,08 | 94   | Matera          | 0,00 |
| 32   | Benevento     | 10,29 | 66   | Brindisi  | 2,08 | 94   | Potenza         | 0,00 |
| 33   | Pavia         | 10,10 | 68   | Savona    | 2,07 | 94   | Taranto         | 0,00 |
| 34   | Bergamo       | 9,78  | 69   | Imperia   | 1,68 | 94   | Vibo Valentia   | 0,00 |
| 35   | Rovigo        | 9,34  | 70   | Trieste   | 1,66 |      |                 |      |

Fonte: Legambiente, Ecosistema Urbano [Comuni, dati 2015]  
Elaborazione: Ambiente Italia





COMUNE DI NAPOLI

# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: potenziare l'attuale sistema: il Collegato Ambientale



MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

## Fonte del finanziamento

Legge n. 221 del 28 dicembre 2015: *Disposizioni*  
*misure di green economy e per il contenimento dell'u*

ART. 5 - Disposizioni per incentivare la mobilità s

## Progetto del Comune di Napoli

Delibera di G.C. n. 839 del 28 dicembre 2016.

Interventi proposti

- Riqualficazione di corso Umberto I
- Riqualficazione di via Mezzocannone
- Corso di formazione Mobility Manager Scolastico
- Concorso “Rendi più sicuro il tragitto casa-scuola”

## Graduatoria

31° Posizione per un importo di cofinanziamento di:

**€ 1.000.000**

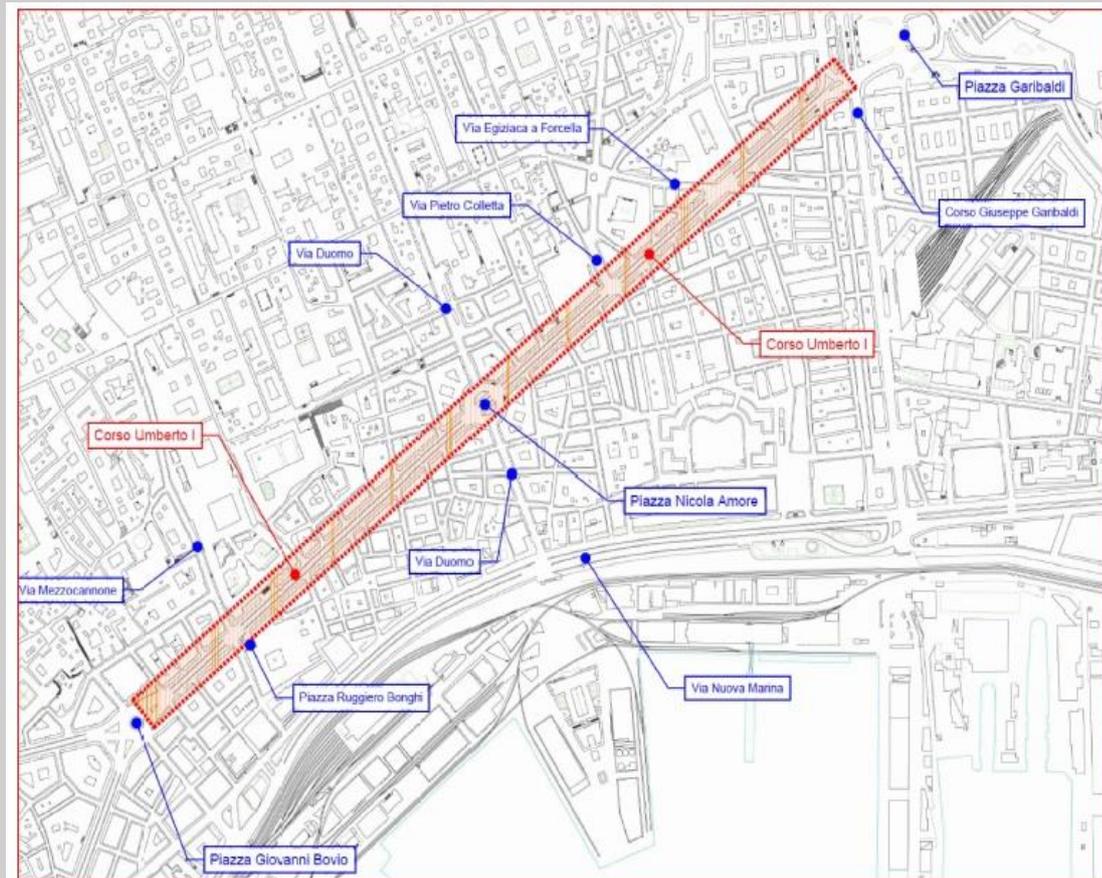
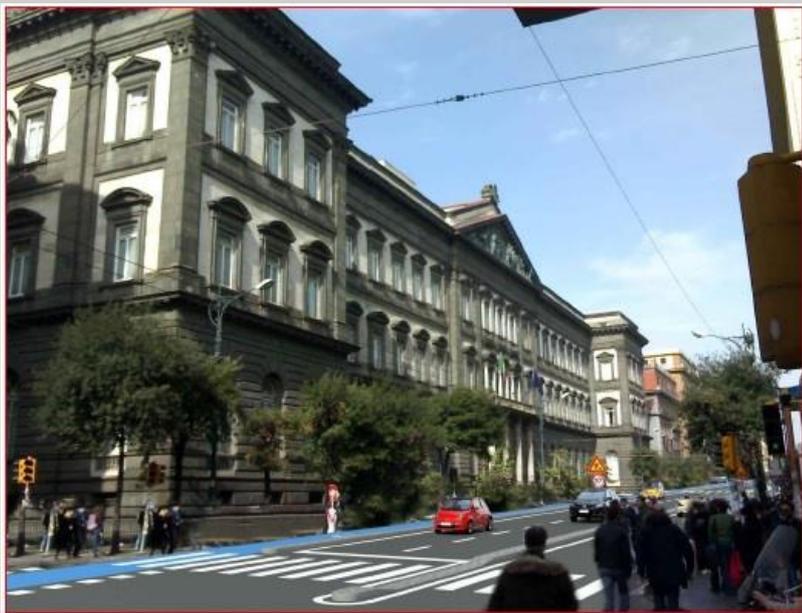
Graduatoria

| N. ordine | Ente Locale (o Ente Locale Capofila) | Punteggio | Importo di progetto | Importo cofinanziamento richiesto |
|-----------|--------------------------------------|-----------|---------------------|-----------------------------------|
| 1°        | Città metropolitana di Torino        | 66        | 2.584.687,78        | 1.000.000,00                      |
| 2°        | Comune di Padova                     | 64        | 1.650.000,00        | 990.000,00                        |
| 3°        | Comune di Torino                     | 61,14     | 4.145.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 4°        | Comune di Modena                     | 58,57     | 3.164.689,00        | 608.815,00                        |
| 5°        | Comune di Cremona                    | 57        | 1.581.379,00        | 937.066,00                        |
| 6°        | Comune di Sassari                    | 56,29     | 1.599.720,72        | 959.832,40                        |
| 7°        | Comune di Collegno                   | 53,57     | 2.385.872,42        | 980.000,00                        |
| 8°        | Comune di Vicenza                    | 52,14     | 2.847.500,00        | 1.000.000,00                      |
| 9°        | Comune di Bergamo                    | 51,86     | 5.000.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 10°       | Comune di Verona                     | 50,71     | 2.535.200,00        | 1.000.000,00                      |
| 11°       | Comune di Saronno                    | 49,43     | 2.080.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 12°       | Comune di Forli                      | 48        | 1.666.630,04        | 999.978,02                        |
| 13°       | Comune di Ferrara                    | 47,86     | 1.884.625,00        | 1.000.000,00                      |
| 14°       | Comune di Bolzano                    | 47,71     | 993.080,00          | 593.080,00                        |
| 15°       | Comune di Teramo                     | 46,57     | 1.600.000,00        | 960.000,00                        |
| 16°       | Comune di Spilamberto                | 46,29     | 703.621,12          | 422.172,67                        |
| 17°       | Comune di Cagliari                   | 46,14     | 1.894.069,84        | 999.497,84                        |
| 18°       | Unione Montana del Catria e Nerone   | 46        | 1.700.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 19°       | Comune di Grosseto                   | 45        | 1.847.992,00        | 962.523,00                        |
| 20°       | Comune di Mantova                    | 43        | 3.005.908,01        | 999.708,01                        |
| 21°       | Comune di Siena                      | 42,86     | 1.860.797,00        | 997.000,00                        |
| 22°       | Comune di Erice                      | 42,14     | 3.384.933,37        | 999.740,00                        |
| 23°       | Comune di Desenzano del Garda        | 41,71     | 830.485,00          | 498.291,00                        |
| 24°       | Comune di Fiumicino                  | 40,86     | 1.762.017,00        | 922.017,00                        |
| 25°       | Unione Comuni Nord Est Torino        | 39,57     | 1.823.700,00        | 1.000.000,00                      |
| 26°       | Comune di Ravenna                    | 39,43     | 1.050.100,00        | 500.100,00                        |
| 27°       | Comune di Latina                     | 39        | 1.230.000,00        | 732.500,00                        |
| 28°       | Comune di Ancona                     | 38,57     | 2.703.919,57        | 997.188,00                        |
| 29°       | Comune di Pesaro                     | 37,29     | 992.260,00          | 595.260,00                        |
| 30°       | Comune di Miraflores                 | 37,14     | 1.540.000,00        | 924.000,00                        |
| 31°       | Comune di Napoli                     | 37        | 2.194.995,75        | 999.272,58                        |
| 32°       | Comune di Brescia                    | 36,80     | 1.889.895,30        | 1.000.000,00                      |
| 33°       | Provincia di Trento                  | 36,57     | 1.665.300,00        | 999.180,00                        |
| 34°       | Comune di Venezia                    | 36,43     | 1.900.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 35°       | Provincia di Livorno                 | 36,29     | 1.774.993,53        | 999.501,69                        |
| 36°       | Comune di Bassano del Grappa         | 36,14     | 2.988.722,00        | 999.961,90                        |
| 37°       | Comune di Reggio Calabria            | 36        | 1.855.000,00        | 1.000.000,00                      |
| 38°       | Città metropolitana di Venezia       | 35,86     | 1.561.600,00        | 936.960,00                        |
| 39°       | Comune di Marsala                    | 35,43     | 1.665.492,80        | 999.295,67                        |



# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: potenziare l'attuale sistema: Corso Umberto I

COMUNE DI NAPOLI



Si prevede il miglioramento della fruibilità pedonale e del decoro complessivo della strada, con la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, sviluppata per l'intera lunghezza

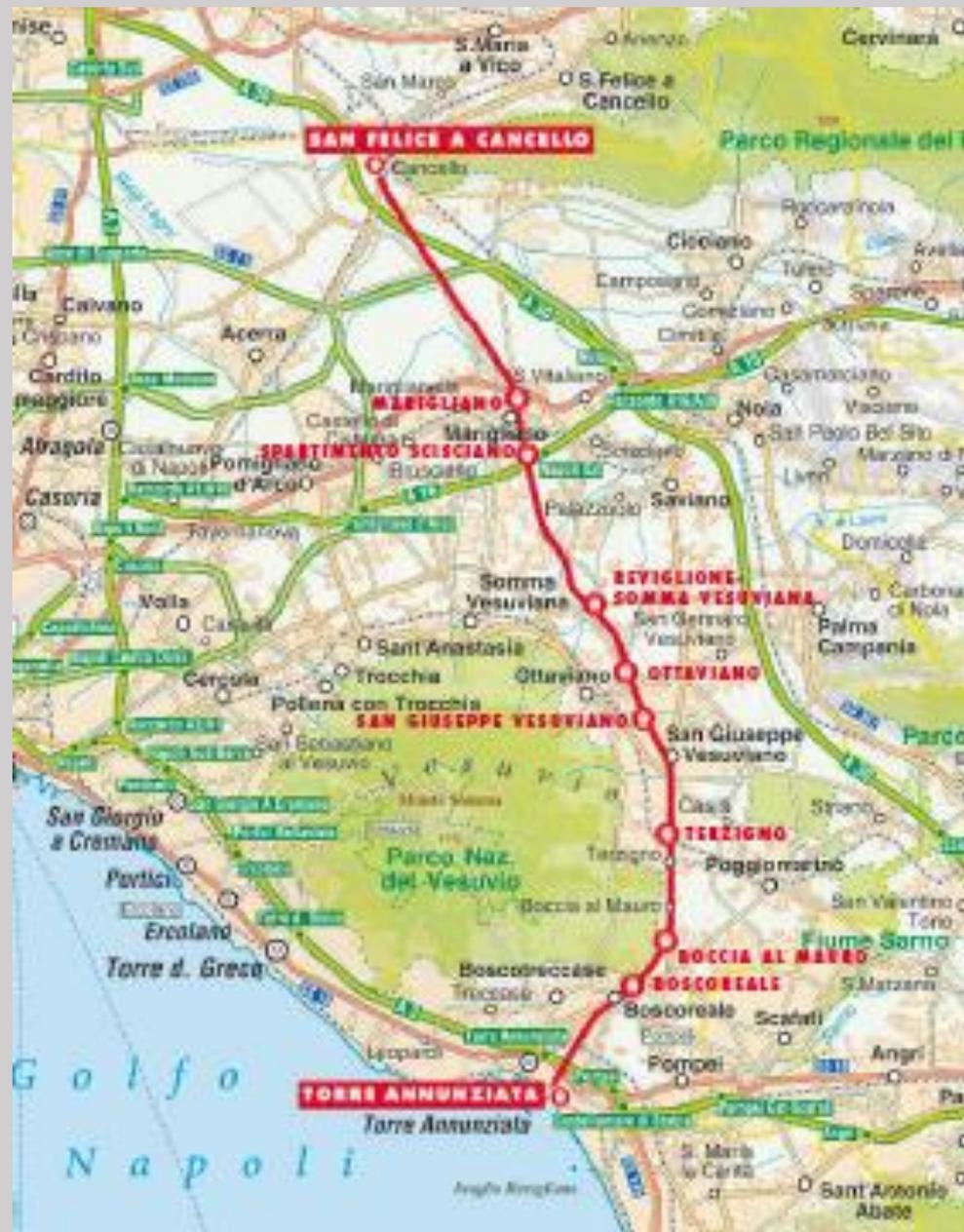


COMUNE DI NAPOLI

# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: potenziare l'attuale sistema di percorsi ciclo-pedonali

## Scheda Tecnica

|   |   |
|---|---|
| Linea di confluenza                         | Roma-Cassino-Napoli/Napoli-Reggio Calabria    |
| Regione                                     | Campania                                      |
| Lunghezza della linea                       | 31km  |
| Dismissione definitiva                      | D.M. n.420 del 10 ottobre 2014                |
| Proprietario                                | RFI SpA                                       |
| Presenza di binari e/o tecnologia           | So binari – Si impianti tecnologici           |
| Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati | 8 fabbricati viaggiatori – 25 case cantoniere |
| Rilevanti opere d'arte                      | 35 posti – 74 passaggi a livello              |





# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: favorire l'intermodalità bici - trasporto pubblico

## **predisporre le rastrelliere nelle stazioni della metropolitana e delle funicolari**

- già concordate con ANM nelle seguenti stazioni:
  - Municipio
  - Medaglie d'Oro
  - funicolare di Chiaia
- si stanno valutando altre stazioni con caratteristiche di sicurezza e accessibilità idonee

## **prevedere la sosta per le bici all'interno dei parcheggi pubblici**

- già concordata con ANM nei seguenti parcheggi:
  - Brin
  - Colli Aminei
- si stanno valutando altri parcheggi con caratteristiche di sicurezza e accessibilità idonee



# Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: Incentivare la diffusione di biciclette a pedalata assistita

## **Il servizio sperimentale e-bike0**

per promuovere la sperimentazione del prototipo di bicicletta a pedalata assistita ad alto rendimento e ad emissioni zero, destinato ai dipendenti dell'amministrazione per spostamenti di lavoro

- **50 biciclette a pedalata assistita**
- **5 rastrelliere ognuna per 10 biciclette**
- **localizzazioni:** piazza Dante, nella sede della municipalità 2; via Morghen nella sede della municipalità 5; Mostra D'Oltremare; palazzo san Giacomo; via Tanucci, all'interno del deposito ANM



## Incentivare la mobilità ciclo – pedonale: Incentivare la sosta delle bici in autorimesse private

Per incentivare la sosta delle biciclette all'interno delle autorimesse private è in atto un progetto tra il Comune, l'Associazione Autorimesse e Autoriparatori (Apaan) e l'associazione Napoli Pedala! per predisporre un albo dei “parcheggi verdi”

Sono 23 le autorimesse che hanno aderito all'iniziativa



# Obiettivo strategico: riorganizzare il sistema della sosta

## Infrastrutture

*Favorire interscambio a scala di città metropolitana*

*Potenziare la sosta di interscambio a scala urbana*

## Gestione

*Favorire la tariffazione integrata*

*Organizzare fermate e soste dei bus turistici*

*Sperimentare forme innovative di finanziamento per i parcheggi di interscambio*

*Realizzare sistemi evoluti di indirizzamento ai parcheggi di interscambio, sia a scala urbana che metropolitana*

*Ripensare il "concept" dei parcheggi di interscambio: da semplici nodi di trasporto a luoghi della città*

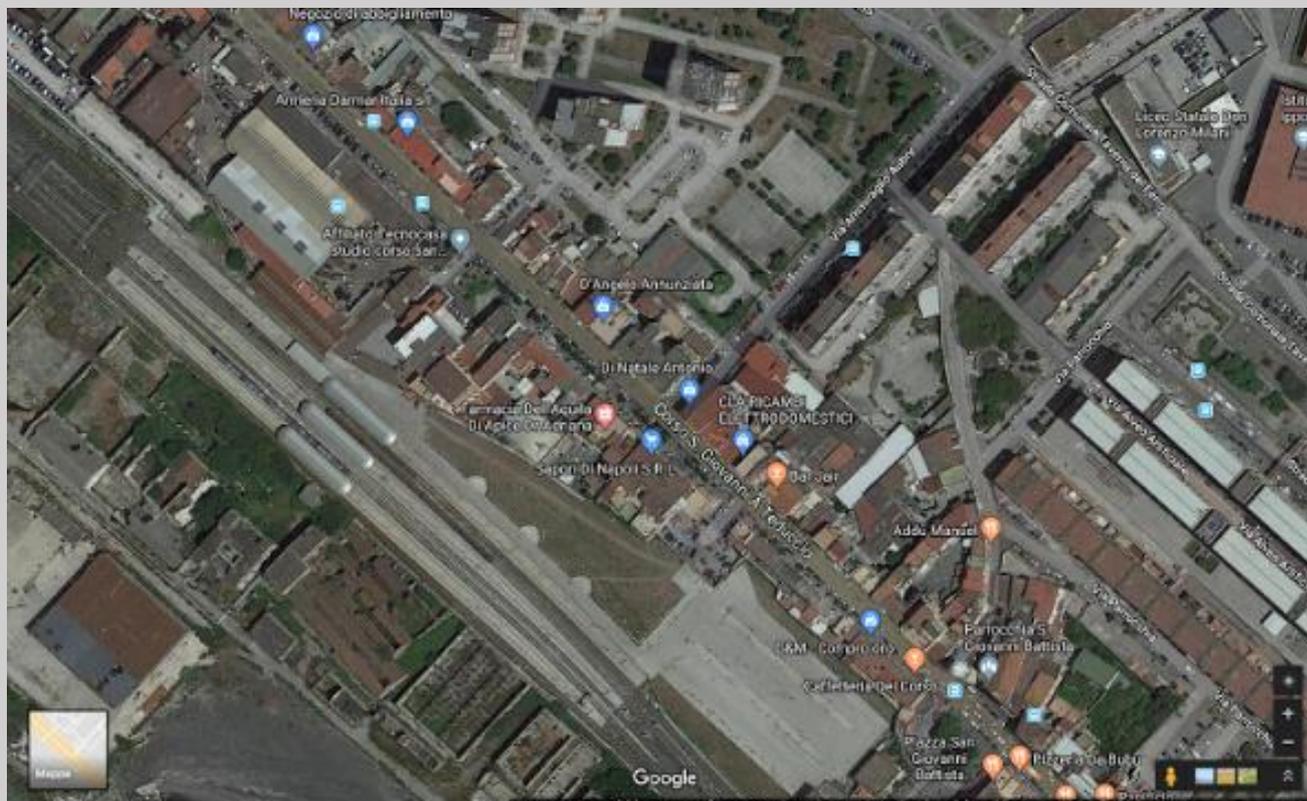




# Riorganizzare il sistema della sosta: potenziare la sosta di interscambio a scala urbana

**Linea 2 - realizzare parcheggi di interscambio in corrispondenza delle stazioni:  
Bagnoli (viale della Liberazione), San Giovanni/Università, piazza Leopardi**

## Nodo multimodale San Giovanni - Università





# Obiettivo strategico: rendere intelligente il sistema della mobilità

## Infrastrutture

*Monitorare i flussi di traffico*

*Adeguare la rete degli impianti semaforici*

*Dotare le gallerie stradali urbane di sistemi per il controllo e la gestione del traffico*

*Ammodernare ed estendere il Sistema di Ausilio all'Esercizio dell'ANM*

*Realizzare sistemi di controllo da remoto delle corsie preferenziali*

*Dematerializzare i pagamenti per i servizi di mobilità*

## Gestione

*Data sharing*

condizione abilitante per liberare energie

*Adottare analoghe modalità di gestione dei taxi a servizio dei grandi nodi di trasporto*



# Obiettivo strategico: rendere intelligente il sistema della mobilità

**Gestire la distribuzione delle merci in ambito urbano:  
Progetto Nausica**

**Piano di Azione e Coesione  
3.3 M€**

**Ottimizzare il funzionamento della rete semaforica**

**Fondi PON Metro  
7 M€**

**Dotare le gallerie stradali urbane di impianti per il  
controllo e la gestione del traffico**

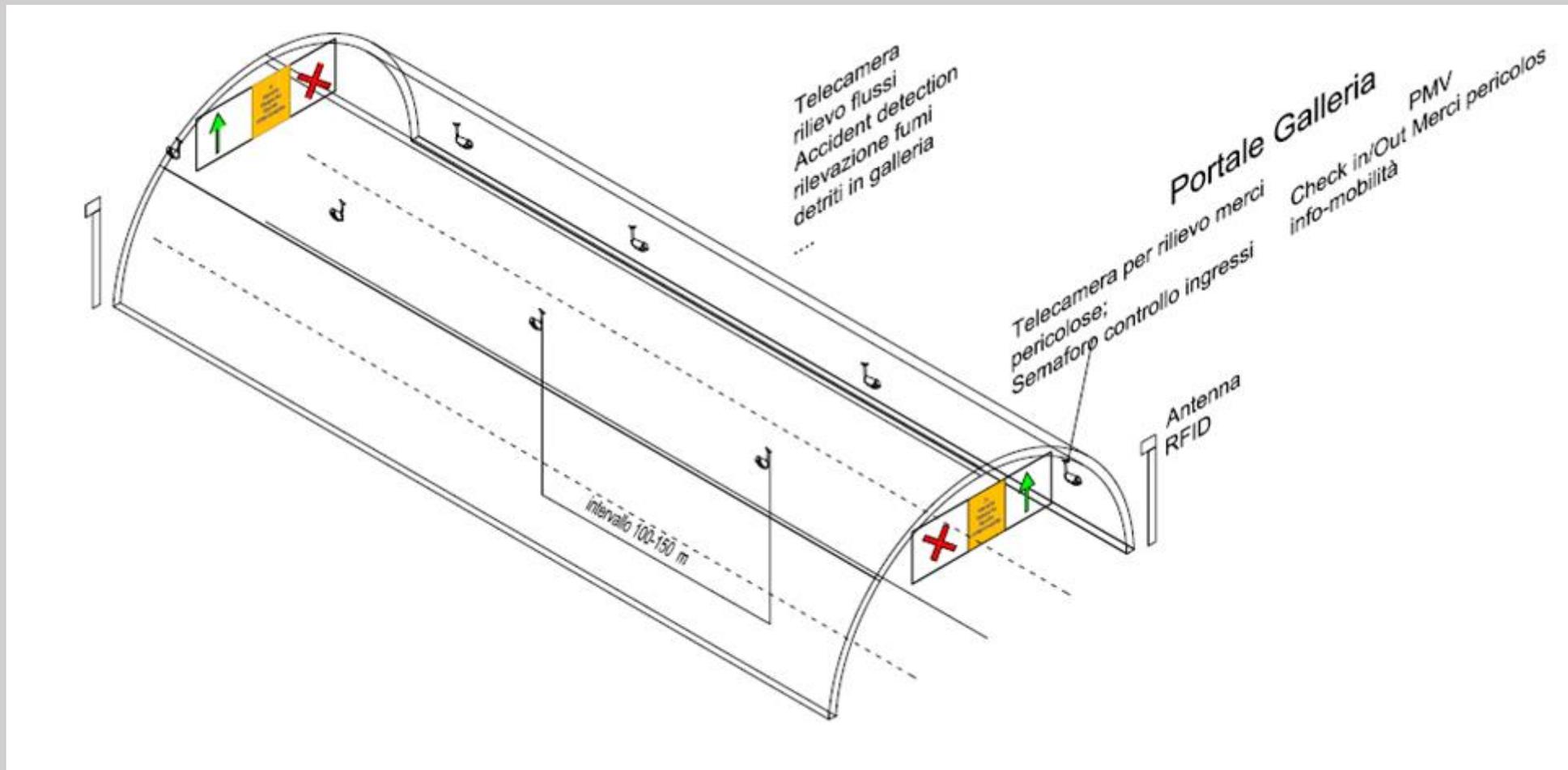
**Fondi PON Metro  
3 M€**

**Mettere a disposizione degli utenti sistemi evoluti di  
pagamento dei servizi di trasporto**

**Iniziative dirette ANM**



# Obiettivo strategico: rendere intelligente il sistema della mobilità

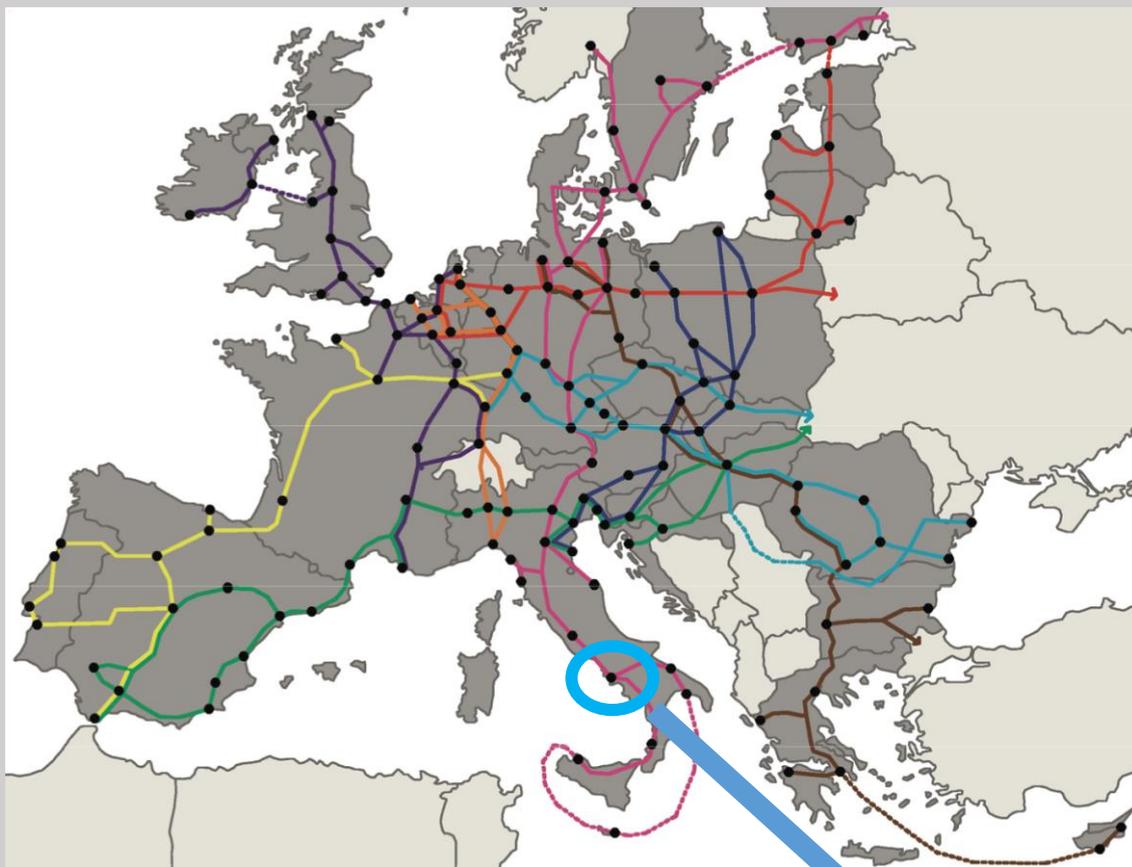




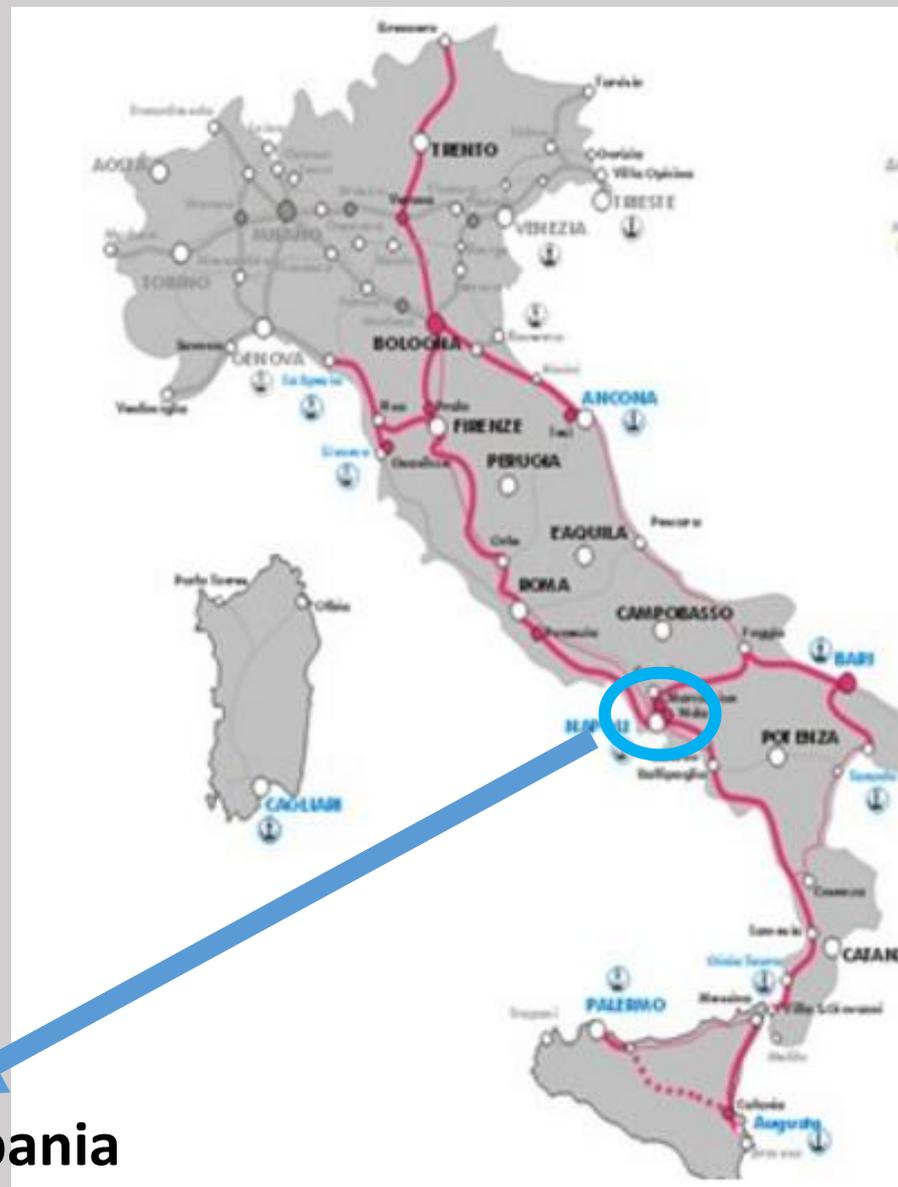
COMUNE DI NAPOLI

# Obiettivo strategico: ottimizzare la logistica urbana

TEN – T core network and corridors



the core corridor Scan - Med



**Regione Campania**

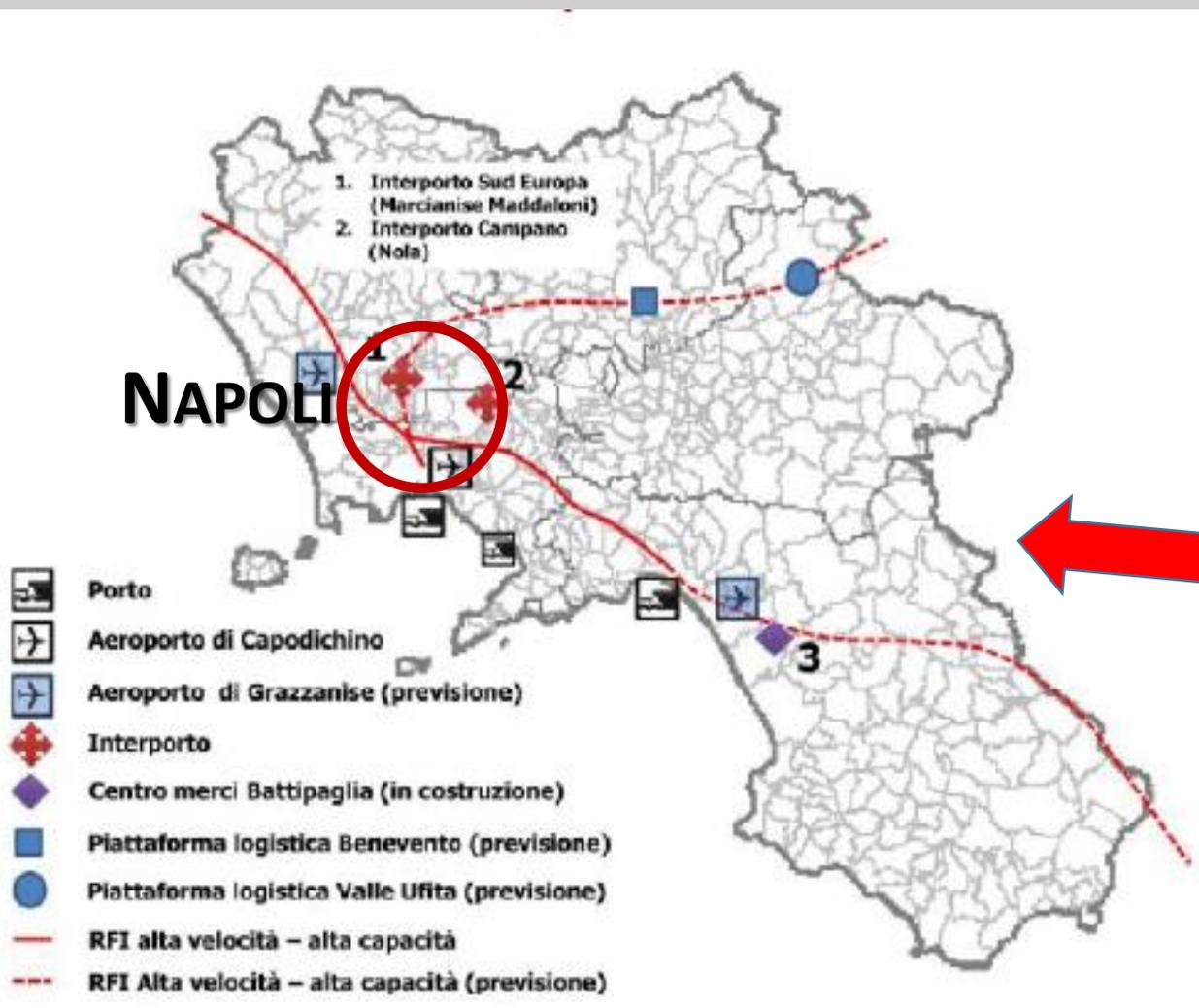


COMUNE DI NAPOLI

# Obiettivo strategico: ottimizzare la logistica urbana

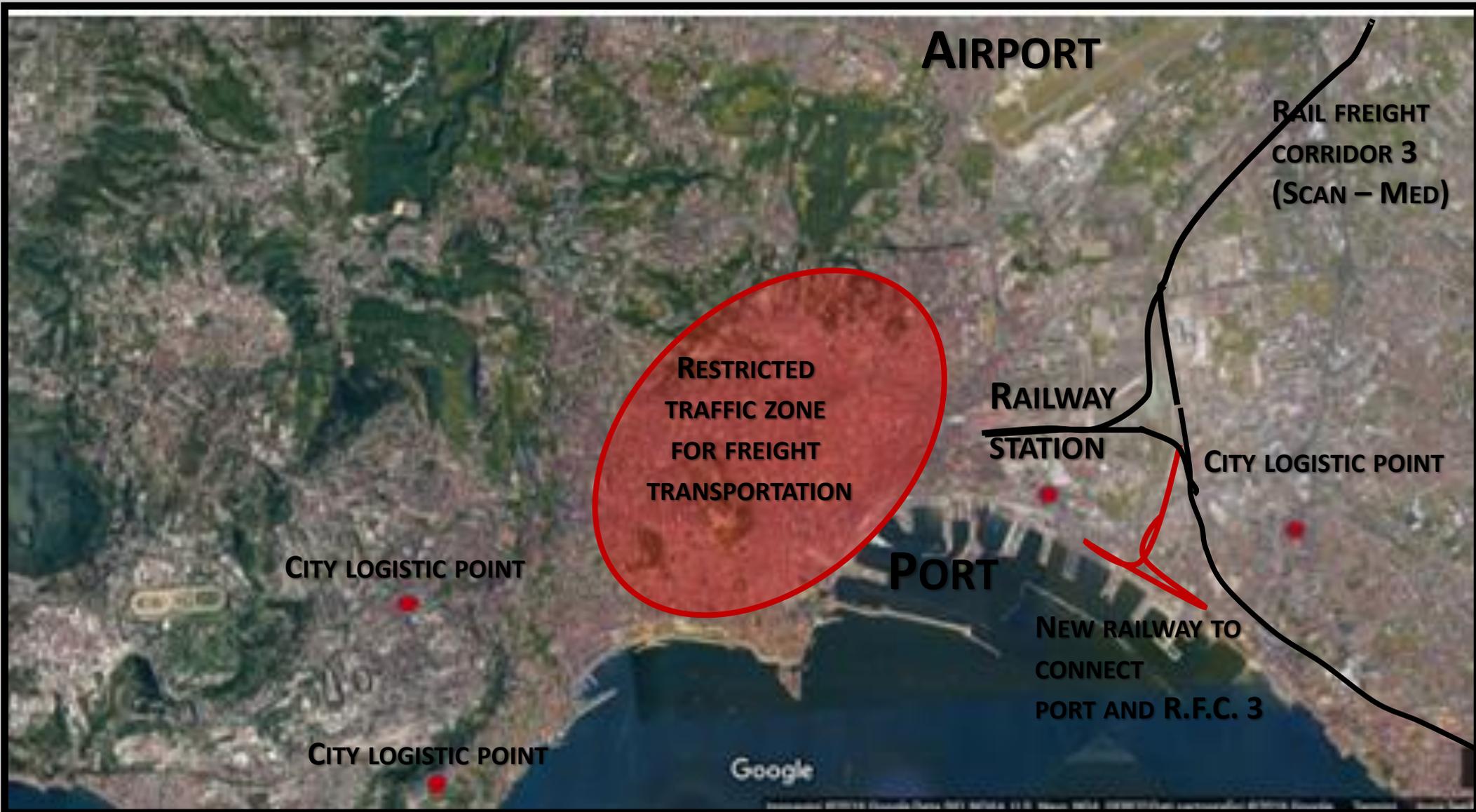
Piattaforma logistica della Regione Campania  
(porti, aeroporti e terminals)

Piattaforma logistica nazionale  
(porti, aeroporti)





# Obiettivo strategico: ottimizzare la logistica urbana





# I target del PUMS

**Riduzione del 50%** del numero di morti per incidenti stradali nel periodo 2010-2020

**Riduzione del 25%** delle emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020 (per l'80% dai veicoli privati)

**Riduzione al 30%** del numero di spostamenti in auto entro il 2025 (oggi 42%)

**Consegnare le merci** in città esclusivamente con veicoli a basso/zero impatto entro il 2025

**Riduzione a 0.30** del rapporto tra numero di auto e abitanti entro il 2025 (oggi 0.54 auto/ab)

**Raddoppio** della lunghezza delle piste ciclabili entro il 2025 (da 20 km a 40 km)

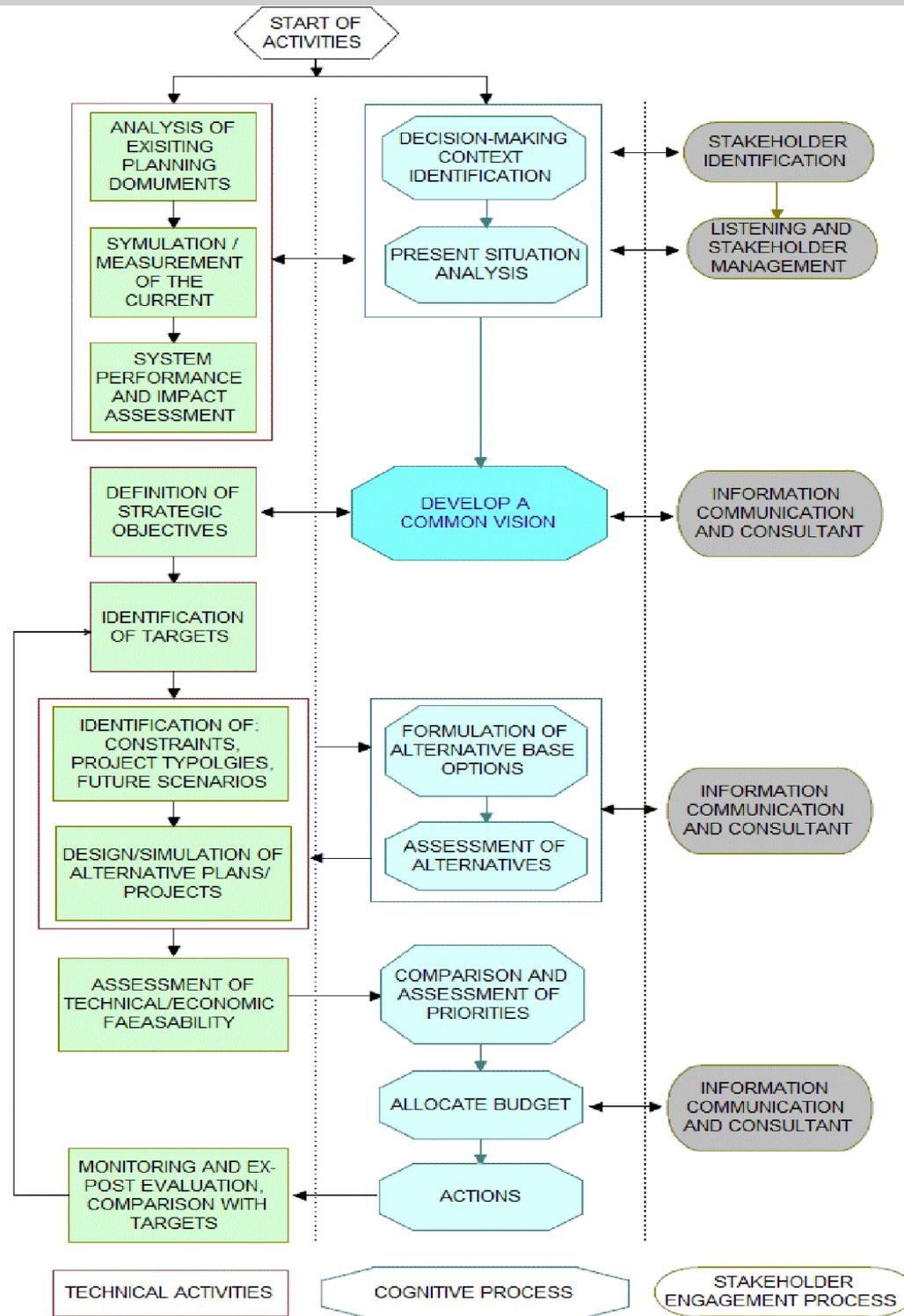
**Incremento** dei parcheggi intermodali nelle aree periferiche della città: 3.000 nuovi posti auto entro il 2025; 9.000 nuovi posti auto entro il 2030

**Spostare il 30%** del trasporto delle merci su altri mezzi (ferrovia e vie d'acqua) entro il 2030

**Riduzione** del **79%** del biossido di zolfo, del **19%** dell'ammoniaca, del **40%** dei composti organici volatili, del **63%** degli ossidi di azoto e del **49%** delle polveri sottili (PM2.5) entro il 2030 (Direttiva emissioni 2016/2284)

**Spostare il 50%** del trasporto delle merci su altri mezzi (ferrovia e vie d'acqua) entro il 2050

**Zero vittime** da incidenti stradali entro il 2050 in linea con gli obiettivi di lungo periodo definiti dall'Unione Europea e del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale





COMUNE DI NAPOLI

**Bla Bla Car** Sei un utente?

## Iscriviti gratis e abbatti i tuoi costi di viaggio!

1. Viaggia in compagnia di utenti verificati.
2. **Hai l'auto?** Trova passeggeri che ti pagano la benzina.
3. **Non hai l'auto?** Risparmia fino al 75% rispetto ai taxi.

**Iscriviti con Facebook**

oppure

Email  **Iscriviti gratis**

**navya** be fluid

AUTONOM INTELLIGENCE SERVICES NEWS NAVYA CONTACT

EN  Get the newsletter

## The first robo-taxi on the market

**MOBIKE** HOME CHI SIAMO BLOG FAQ RICHIEDI MOBIKE COOKIE POLICY SCARICA L'APP

## Let's Mobike!

La perfetta soluzione al problema del primo e ultimo km

Download on the **App Store** GET IT ON **Google play**

### Mobike ti porta lontano!

Migliaia di biciclette disponibili intorno a te. Termina la tua corsa in un qualsiasi parcheggio per biciclette, vicino alla tua destinazione!

**FLIXBUS** Book Ticket Route Map Schedules & Stops Service Company EN US Login

## Low cost bus travel from just € 5

From  To  Departure  Return  Passengers  **Search**

- Comfort on board**  
Our buses are equipped with large and comfortable seats, a toilet, Wi-Fi and power outlets. [Our onboard service >](#)
- Largest bus network in Europe**  
Choose from over 1,200 travel destinations in 26 countries and discover Europe with FlixBus. [Book your trip >](#)
- Arrive on time**  
We'll get you there in comfort and on time: 9 out of 10 of our buses arrive punctually. [Current route information >](#)
- Travel environment-friendly**  
Our efficient coaches are proven to have an excellent carbon footprint per driven passenger-kilometer. [Bus travel and environment >](#)



# Contributi

## **Assessorato alle Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità**

*Assessore prof. ing. Mario Calabrese*

*ing. Nicola Pascale (coordinatore)*

*ing. Pasquale di Pace*

*ing. Silvio Memoli*

*ing. Salvatore Chiaradonna*

*arch. Giuseppe Pulli*

## **Direzione Centrale Infrastrutture, lavori Pubblici e mobilità**

Direttore dott. Raffaele Mucciariello

## **Servizio Sistema delle infrastrutture di trasporto, delle opere pubbliche a rete e dei parcheggi**

*Dirigente arch. Ignazio Leone*

*Gruppo di lavoro: arch. Anna Rita Affortunato, ing. Giulio Davini, ing. Marzia Di Caprio,  
arch. Mauro Forte, arch. Giovanni Lanzuise, arch. Valeria Palazzo*

## **Contributi specialistici:**

Servizio P.R.M. strade, grandi assi viari e sottoservizi: ing. Edoardo Fusco

*Direzione Centrale Ambiente, tutela del territorio e del mare*

*Servizio Affari generali e controlli interni: ing. Simona Materazzo*

*Direzione Centrale Pianificazione e gestione del Territorio- sito Unesco*

*Servizio Affari Generali e controlli interni: arch. Francesca Pignataro*

*Direzione Centrale Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità*

*Servizio Mobilità sostenibile: arch. Emilia Giovanna Trifiletti*

*Servizi di trasporto pubblico: ing. Giuseppe D'Alessio*

*Servizio Realizzazione e manutenzione linea metropolitana 1:*

*ing. Serena Riccio, geom. Patrizio Civetta, ing. Massimo Simeoli*



# Contributi

## Hanno collaborato:

### **ANM:**

*ing. Gennaro Narducci*

*ing. Davide Pinto*

*Ing. Gino Annunziata*

*ing. Felice Mondo*

*ing. Aldo Paribelli*

*ing. Salvatore Ventura*

### **Tangenziale di Napoli S.p.A:**

*ing. Luigi Massa*

*geom. Castrese Zannella*

### **Consorzio Unicompania:**

*dott. Gaetano Ratto*

*ing. Guido Cangiano*