



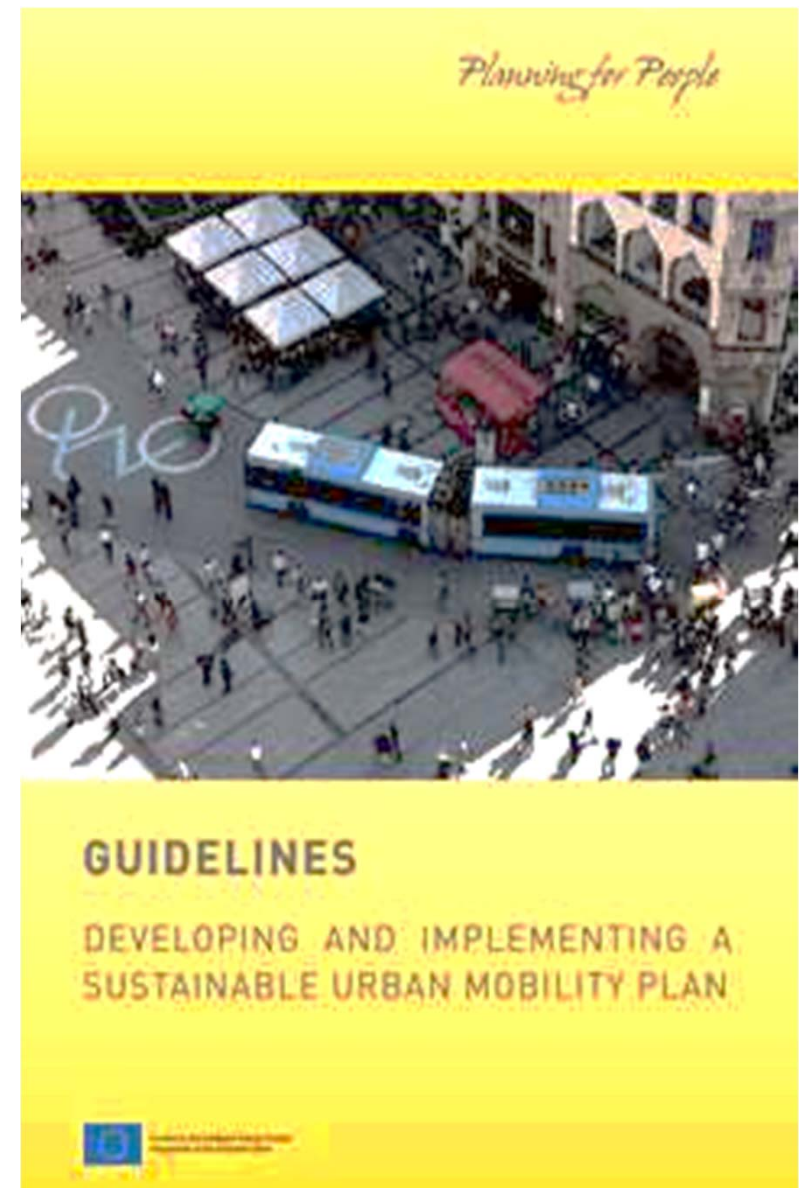
Piano Urbano della Mobilità Sostenibile obiettivi strategici e interventi





Principali riferimenti normativi per la redazione del PUMS

- **Legge n. 340/2000;**
- **Legge Regionale n. 3/2002 e s.mm.ii. “Riforma del trasporto pubblico locale e sistemi di mobilità della Regione Campania”**
- **Libro verde: per una nuova cultura della mobilità urbana (2007)**
- **Piano d’azione sulla mobilità urbana (2009)**
- **Libro bianco sui trasporti (2011)**
- **Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2014)**
- **Legge 124/2015 (Madia) e successivi decreti attuativi (riforma della pubblica amministrazione)**
- **Documento Economia e Finanza 2016 – Allegato: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica**





Dalla pianificazione per comparti

COMUNE DI NAPOLI

Disposizioni in materia di parcheggi Programma Urbano Parcheggi (Legge 122/1989)	Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico (1994)
<p>«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.</p> <p>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.</p> <p>Il programma approvato costituisce variante agli strumenti urbanistici vigenti»</p>	<p>«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»</p>



...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**»



...per arrivare ai PUMS...

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

- accento sulla **partecipazione** e la **condivisione** dei contenuti e delle scelte del Piano che si fonda sul coinvolgimento dei cittadini e degli *stakeholders* (portatori di interesse) e ne garantisce il coinvolgimento nelle principali fasi decisionali;
- visione strategica del piano va condivisa, insieme alla scelta degli obiettivi e degli indicatori di risultato, per tale motivo la redazione stessa del documento richiede una idonea campagna di comunicazione attiva;
- mettere a sistema le politiche e i piani di settore (trasporti, urbanistica, ambiente, attività economiche, sicurezza, energia, etc.);
- rispetto ai piani di settore esistenti non costituisce un ulteriore livello di pianificazione dei trasporti, ma si propone di integrare e mettere a sistema gli strumenti di piano vigenti e gli interventi in corso. Nei contenuti propri di settore, il piano si prefigge di **promuovere le diverse modalità di trasporto in modo bilanciato, incoraggiando la scelta di quelle più sostenibili.**



...strumenti necessari per accedere a finanziamenti...

COMUNE DI NAPOLI

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 ... »

Abbiamo avviato la concertazione per la redazione del PUMS da circa 1 anno, sulla base delle linee guida della UE.

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

Stiamo concludendo la redazione del documento che approveremo in Giunta entro il prossimo mese.

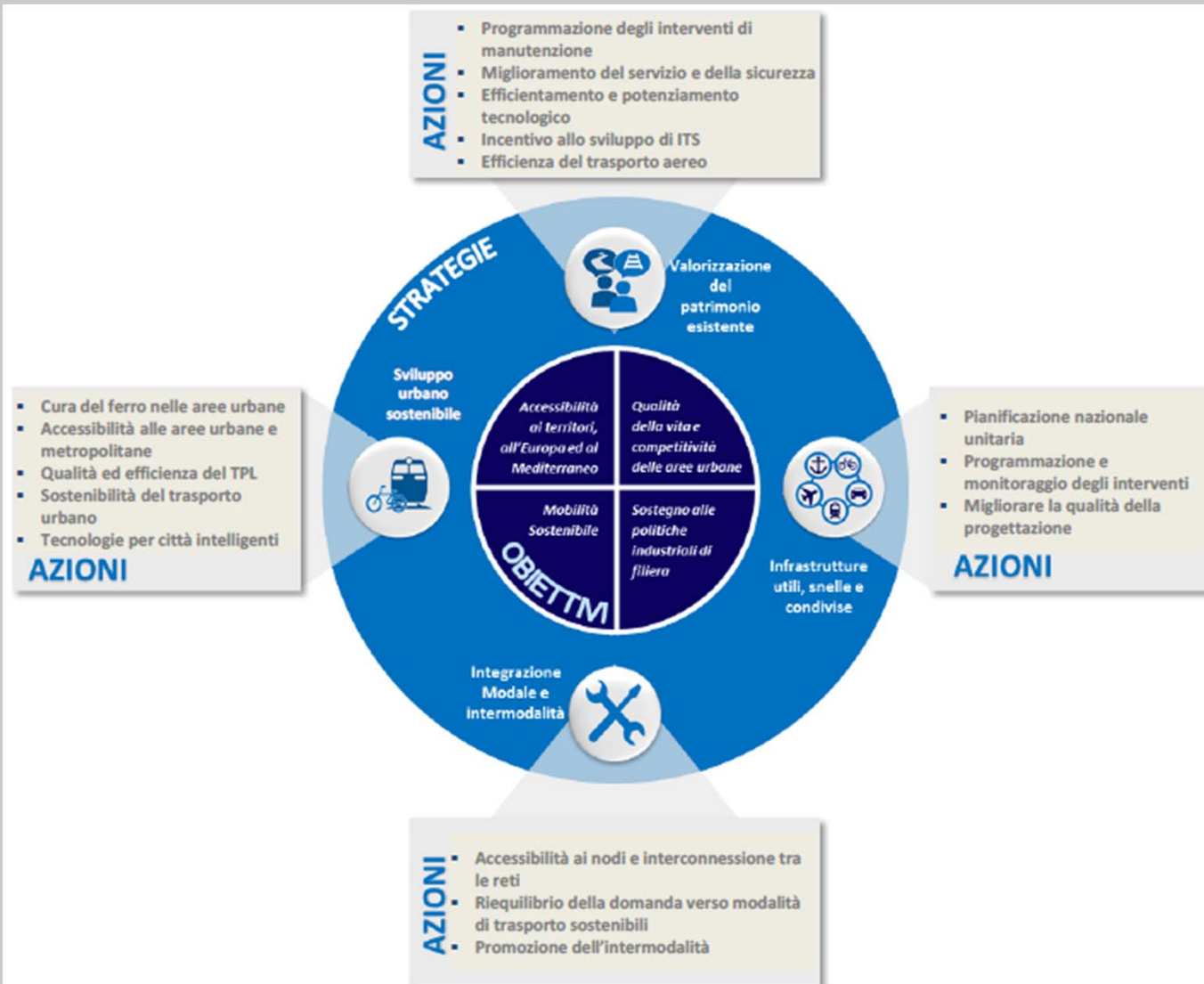
*«A decorrere dall'anno successivo alla scadenza del termine di cui prima, **i finanziamenti in conto capitale alle città metropolitane riguardanti infrastrutture per la mobilità avranno per oggetto esclusivamente interventi previsti nei PUMS e per i quali sia garantita la copertura della spesa corrente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



...strumenti necessari per accedere a finanziamenti...

COMUNE DI NAPOLI

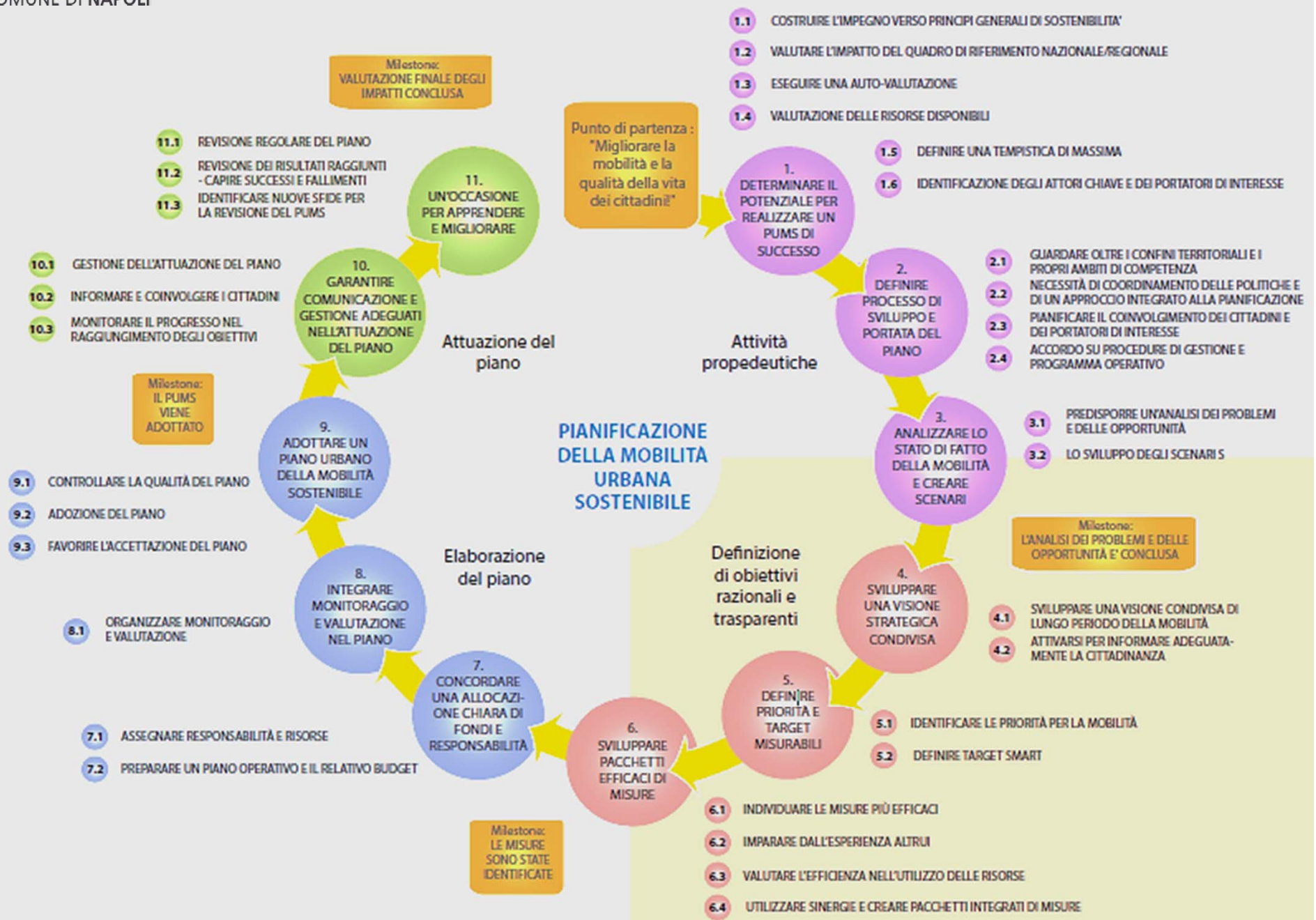
Documento di Economia e Finanza 2016 Allegato: Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica





Schema del processo di pianificazione

COMUNE DI NAPOLI





COMUNE DI NAPOLI

Principali elementi di contesto: dinamiche demografiche

Città metropolitana:

(dati ISTAT 2015)

3.118.000 ab (3^a dopo Roma e Milano)

2.645 ab/km² (1^a in Italia).

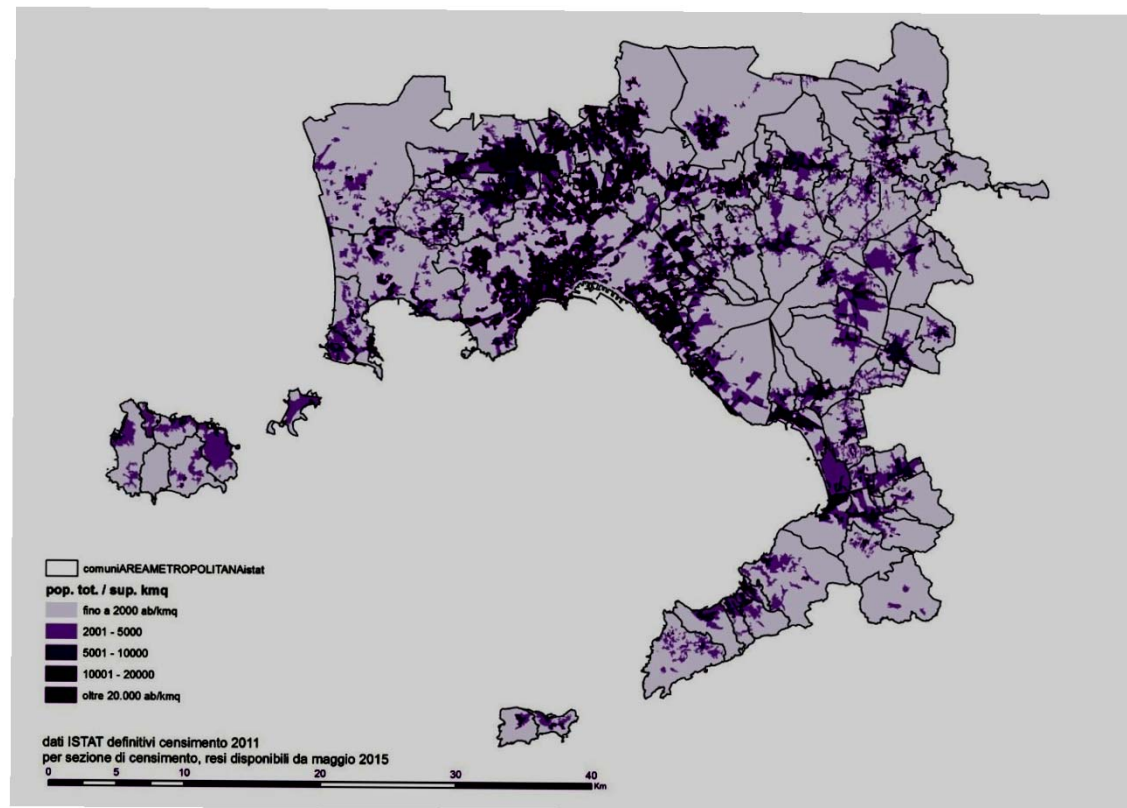
Città di Napoli:

(dati ISTAT 2015)

978.399 ab. (3^a dopo Roma e Milano)

8.220 ab/km² (1^a in Italia)

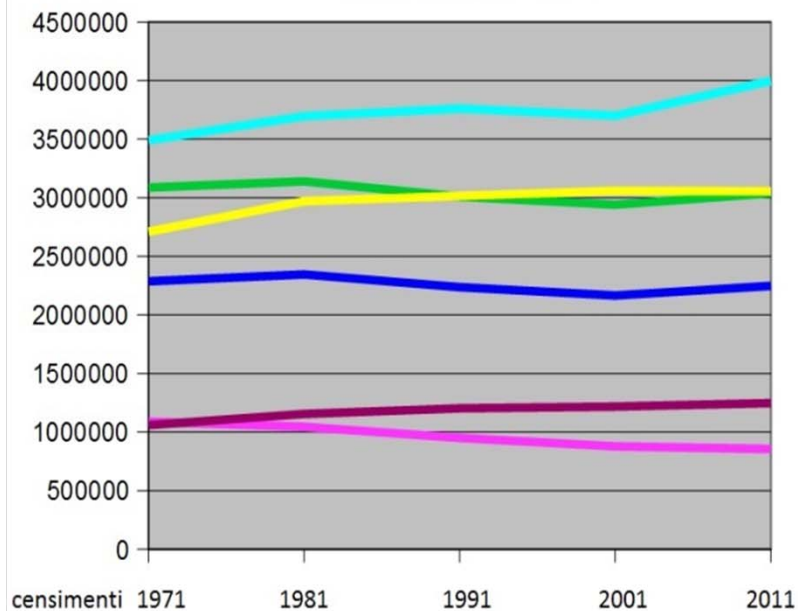
Il 94% della popolazione è insediata sul 37% del territorio, dove si registrano densità superiori a 20.000 ab/kmq





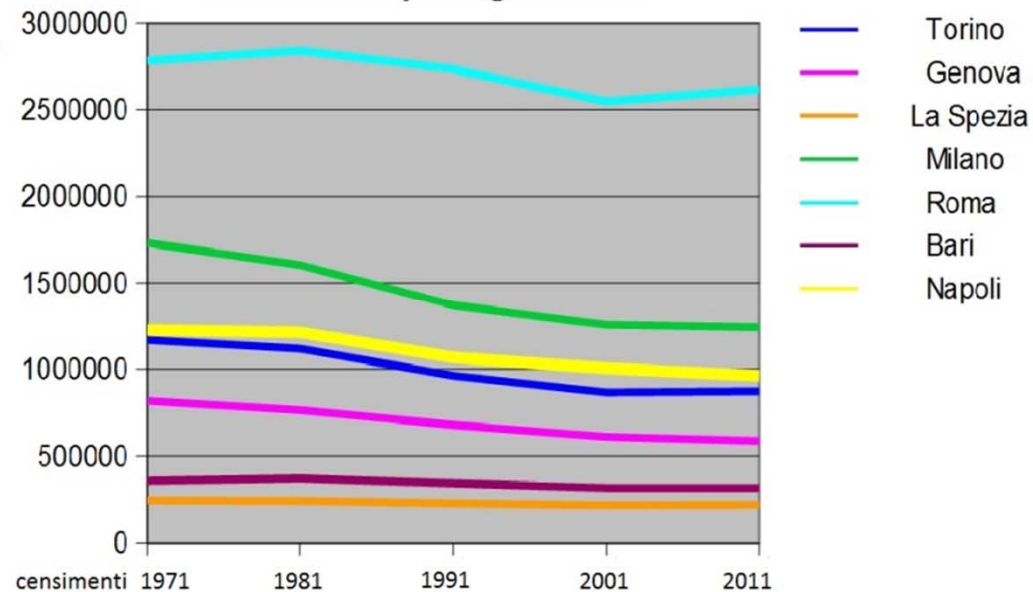
Principali elementi di contesto: dinamiche demografiche

dinamica popolazione aree metropolitane delle grandi città



- Torino area metropolitana
- Genova area metropolitana
- Milano area metropolitana
- Roma area metropolitana
- Bari area metropolitana
- Napoli area metropolitana

dinamica popolazione confronto Napoli e grandi città





Principali elementi di contesto: dinamiche demografiche

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. '11 – '01	anno 2001	anno 2011	var. '11 – '01
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%
totale	2.054.696	2.092.953	1,9%	139.267	152.104	9,2%

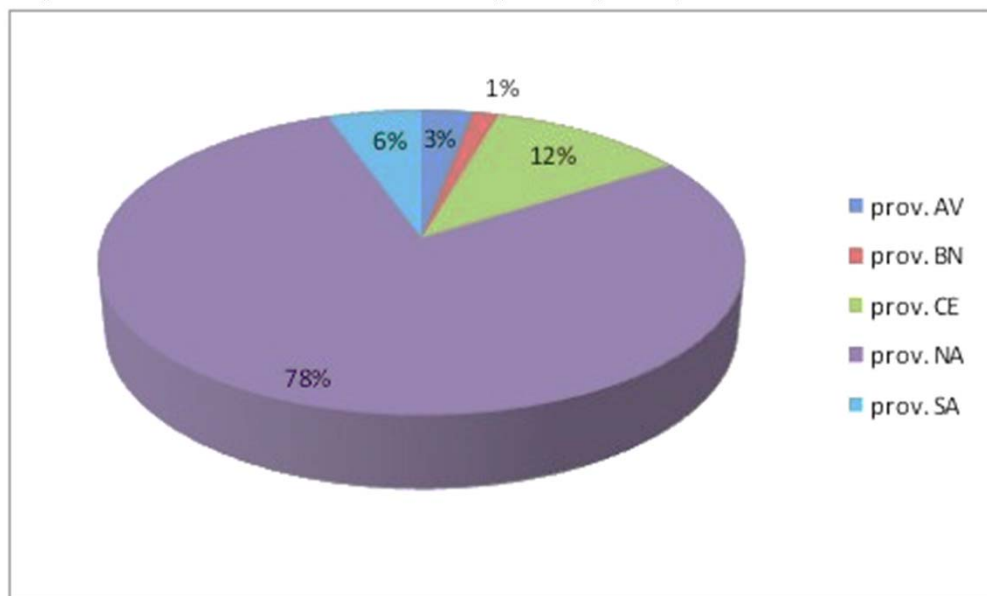


Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

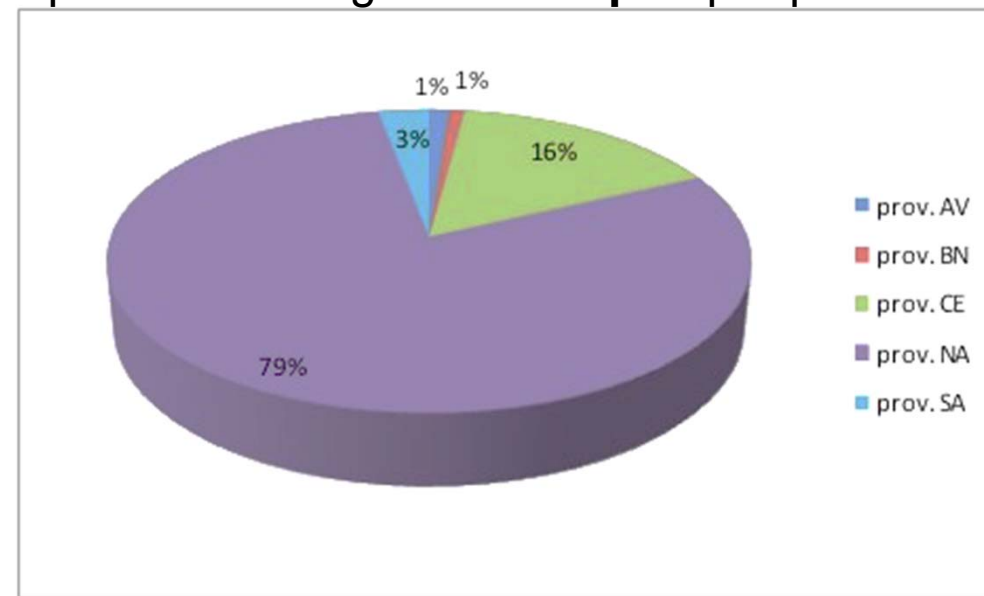
La mobilità sistematica giornaliera di sola andata (dati ISTAT 2011)

spostamenti	totale	%
interni	342.109	59,51%
verso Napoli	193.928	33,73%
da Napoli	38.880	6,76%
totale	574.916	100,00%

Spostamenti **verso Napoli** per provincia



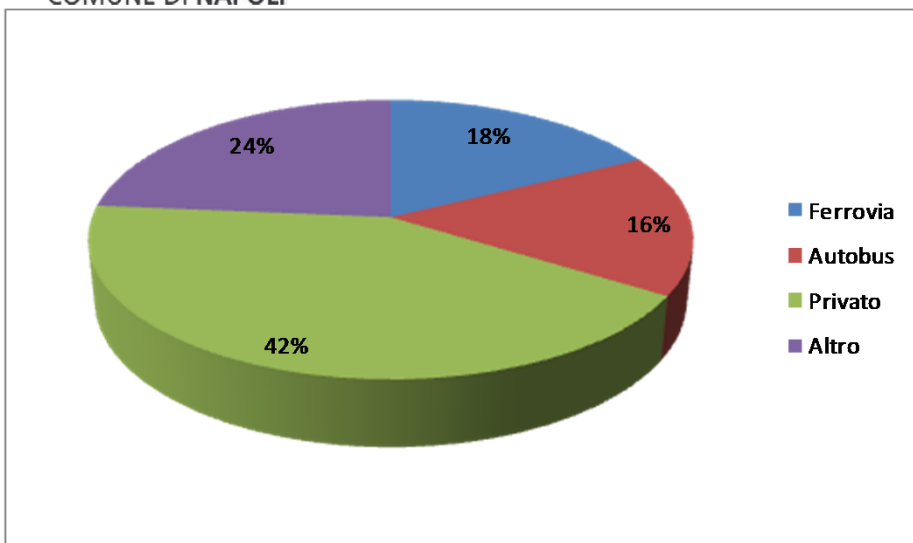
Spostamenti originati **da Napoli** per provincia



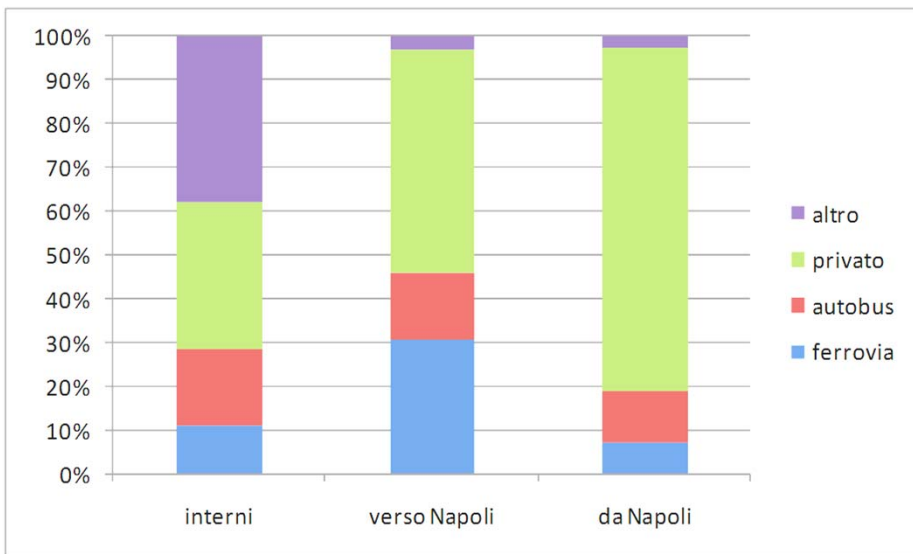


Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

COMUNE DI NAPOLI



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



la ferrovia è utilizzata prevalentemente per spostamenti diretti a Napoli (circa 60.000) mentre per gli spostamenti da Napoli verso l'esterno è scarsamente utilizzata

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



I costi dell'attuale modello di mobilità

COMUNE DI NAPOLI

La **congestione** costa:

- all'area metropolitana di Napoli tra 1 e 2 miliardi di euro ogni anno
- alla città tra 300 e 600 milioni di euro ogni anno

(*The European House Ambrosetti*, studio realizzato per Finmeccanica, Cernobbio 2012)

L'**incidentalità stradale** costa:

- alla città tra 190 e 250 milioni di euro ogni anno

(costo determinato sulla base dei parametri fissati dal Ministero delle *Infrastrutture e dei Trasporti*)

490 - 850 milioni euro per anno

costo complessivo annuo, per la città, dell'attuale modello di mobilità,
per effetto della congestione e della incidentalità stradale

A questi andrebbero aggiunti altri costi sociali, difficilmente quantificabili, derivanti da:

- **ridotta fruizione degli spazi pubblici;**
- **danni alla salute determinati dagli inquinanti e dal rumore prodotti dal traffico**



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

COMUNE DI NAPOLI





Cosa occorre per modificarlo?

- una visione di **area metropolitana**, ambito territoriale sul quale è necessario intervenire per rendere più efficiente il sistema di mobilità
- pianificare e realizzare interventi non solo sulle **infrastrutture ma anche sui servizi di mobilità**, di tipo **gestionale** e di **sensibilizzazione di chi vive la città**
- recepire la crescente propensione **alla mobilità attiva**, le tendenze della ***sharing mobility***
- rendere **intelligente il sistema di mobilità**

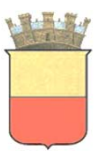


e occorre anche....

cambiare il **modo di concepire gli spazi urbani**: non solo arterie per le auto, ma spazi fruibili in sicurezza da pedoni, ciclisti, e per far muovere mezzi pubblici e auto



incentivare **modalità sostenibili di mobilità**

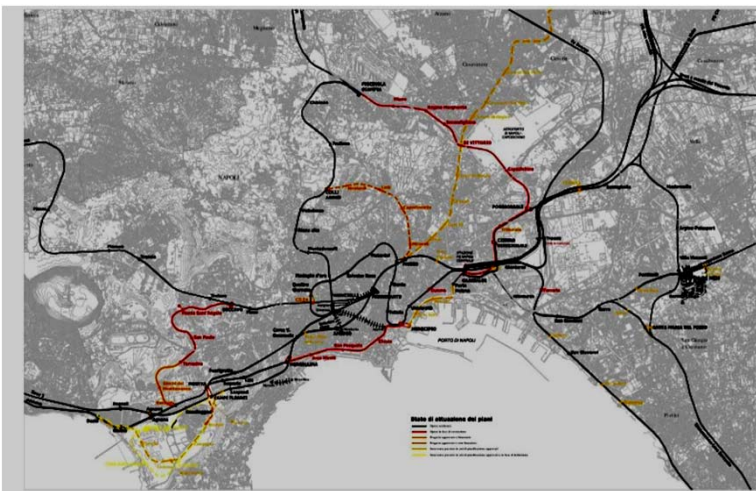


COMUNE DI NAPOLI

La visione del PUMS

Un piano della città e costruito con la città

**Un sistema di mobilità che abbia come cardine il «ferro»,
intelligente e integrato grazie a un'intensa «cura del fosforo»,
che consenta e faciliti la mobilità attiva
e le iniziative di *sharing mobility***





Obiettivi strategici del PUMS

- 1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO**
- 2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ**
- 3. INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE**
- 4. RESTITUIRE QUALITÀ AGLI SPAZI URBANI**
- 5. RIDURRE LE EMISSIONI DI INQUINANTI**
- 6. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSA**
- 7. RENDERE "INTELLIGENTE" IL SISTEMA DI MOBILITÀ**



COMUNE DI NAPOLI

1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO: ATTUALI CRITICITÀ

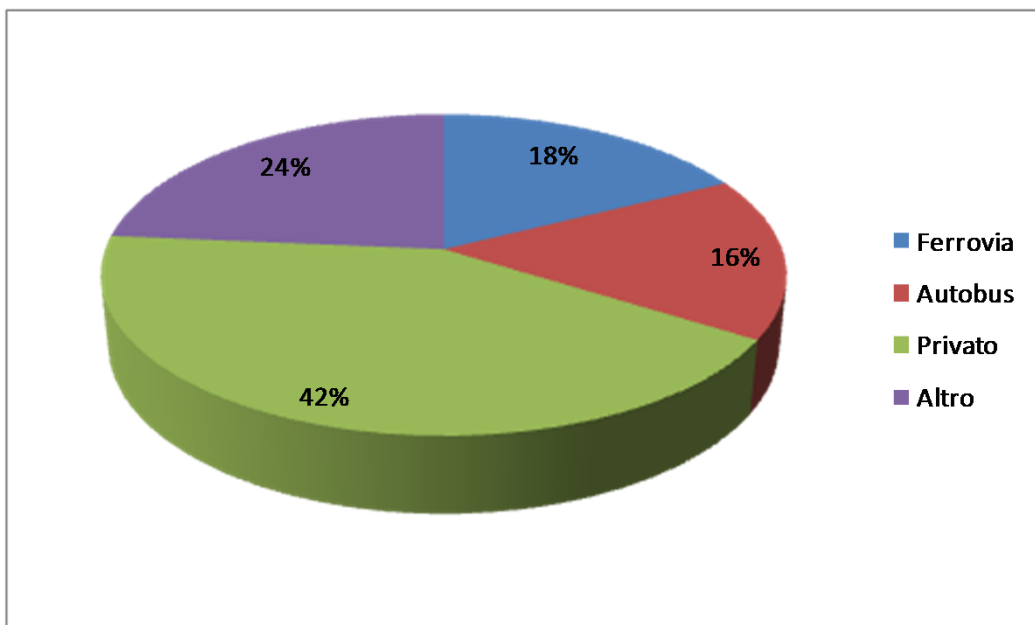
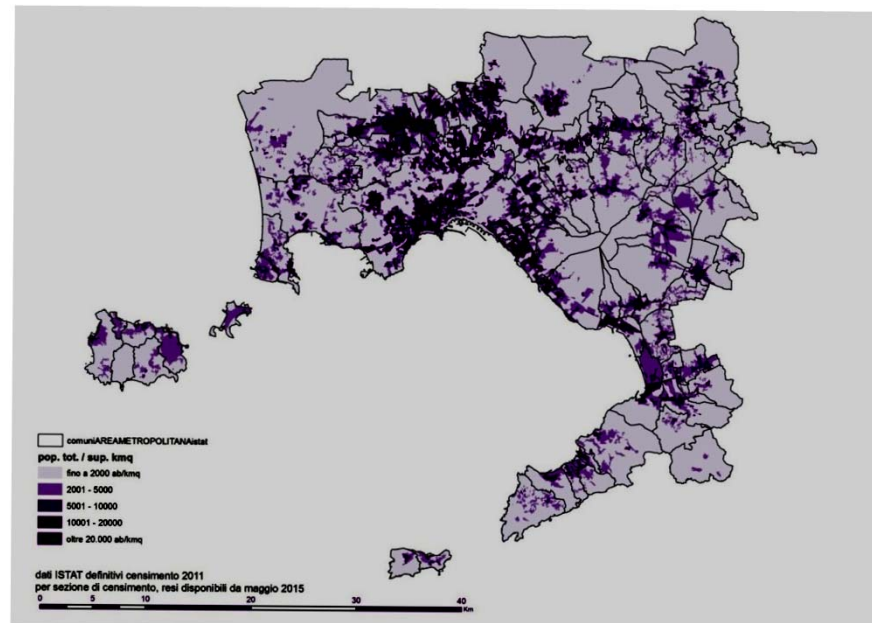
Città metropolitana:

2.645 ab/km² (1^a in Italia)

Città di Napoli:

8.220 ab/km² (1^a in Italia)

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



Ad oggi il **42%** degli spostamenti all'interno della città e di connessione con la sua area metropolitana avvengono con il **veicolo privato**



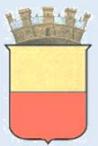
1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO

potenziare le infrastrutture

migliorare i servizi

ottimizzare la gestione

sensibilizzare e fidelizzare gli utenti



1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO

Potenziare le infrastrutture

linea 1:
completare le tratte Garibaldi – Capodichino e
Capodichino – Scampia

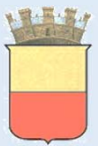
linea 2:
migliorare accessibilità stazione San Giovanni e
interscambio con linea tranviaria; nuove stazione di via
Galileo Ferraris, Vigliena e via nuova Agnano

linea 4 (Napoli – Sorrento):
realizzazione la stazione Ospedale del Mare

linea 6:
prolungamento a piazza Municipio e a via Campegna

linea 7:
completare la tratta Monte Sant'Angelo – Kennedy

linea 10:
avviare la realizzazione della tratta Capodichino - Afragola



1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO

Migliorare i servizi

definire gli investimenti necessari al costante rinnovamento del parco autobus e del parco rotabile

ottimizzare la rete del trasporto pubblico su gomma

individuare le linee a domanda debole e sperimentare servizi autorizzati

riorganizzare i percorsi urbani delle linee extraurbane e realizzare stazionamenti bus extraurbani con interscambio linea M1 o M2

sperimentare e supportare lo sviluppo di servizi di *taxi sharing*

Ottimizzare la gestione

**modificare i contratti per servizi TPL:
non vett. x km ma passeggeri trasportati**

adeguare le tariffe taxi agli standard nazionali

progettare e attuare misure per ridurre l'evasione tariffaria

migliorare l'offerta di titoli di viaggio (biglietto 3 giorni, biglietto settimanale, integrato sosta TPL)



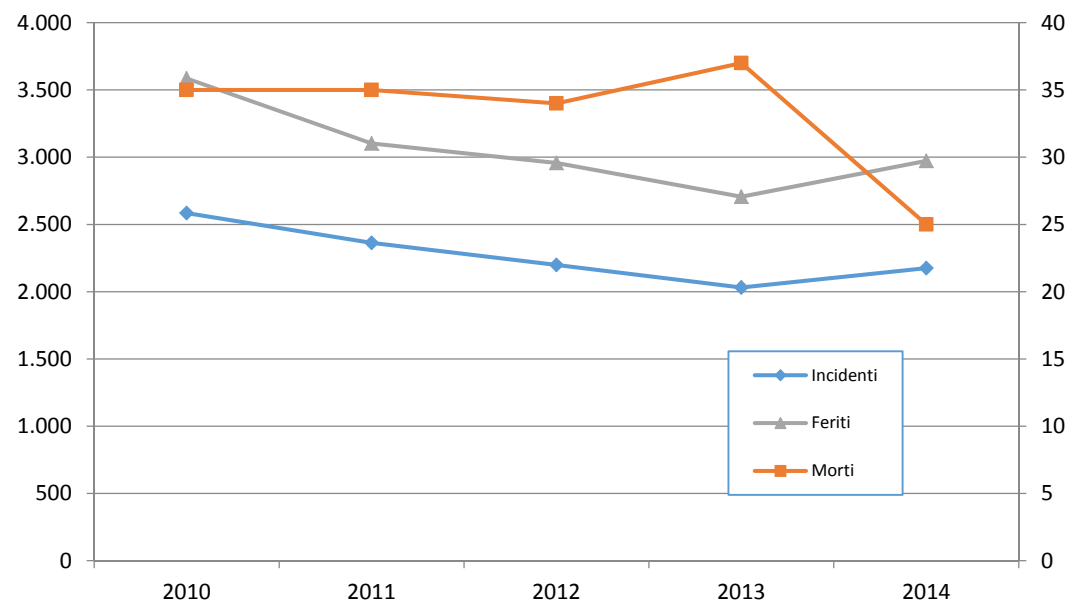
2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

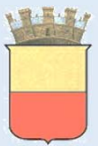
Nel 2014 si sono verificati 2.175 incidenti con lesioni a persone, che hanno causato la morte di 25 persone e il ferimento di altre 2.973 (*fonte ISTAT*).

Nel quinquennio 2010 – 2014 si sono registrate una **diminuzione del numero di incidenti del 16%** (da 2.584 a 2.175), una **riduzione del numero di feriti del 17%** (da 3.585 a 2.973) e una **riduzione del numero di morti del 29%** (da 35 a 25).

Si deve tuttavia osservare che nel 2014, rispetto al 2013, si è registrato un lieve aumento del numero di incidenti e del numero di feriti.

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

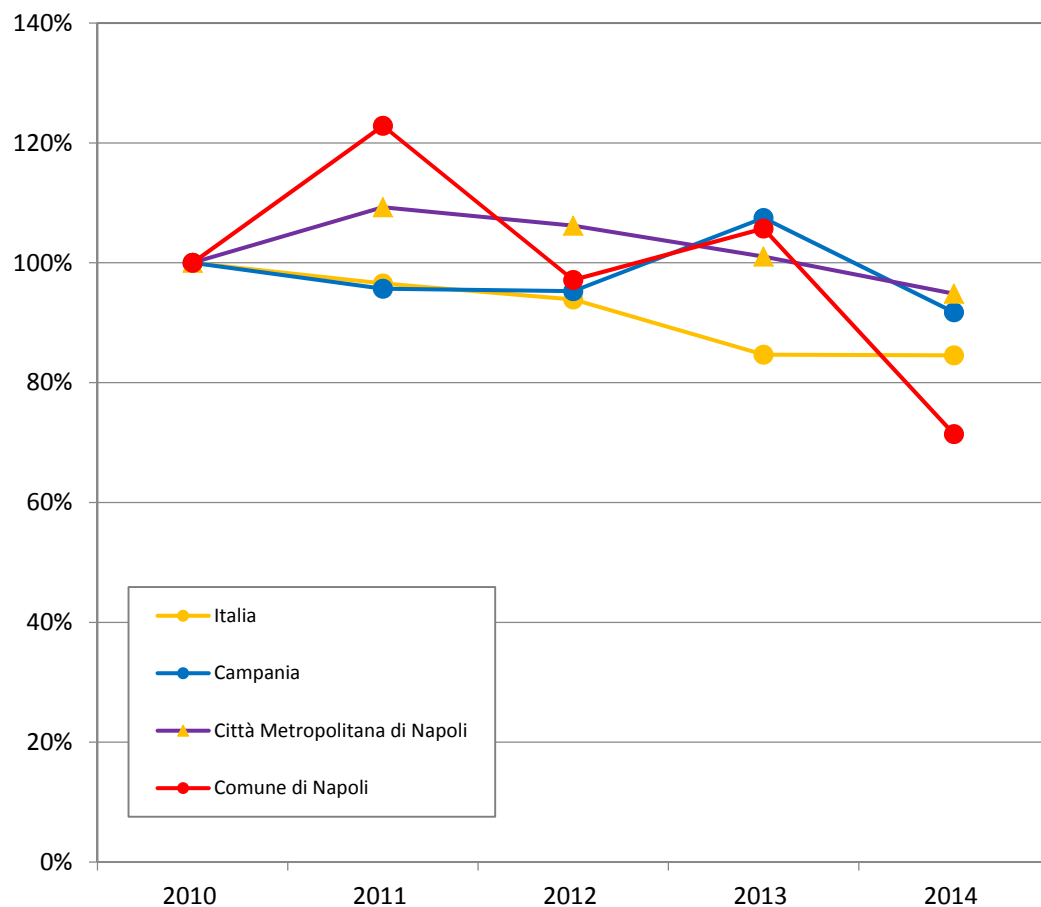




2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI

Se confrontiamo il trend degli incidenti nel Comune con il trend nella Città Metropolitana, in Campania e in Italia, si osserva che il trend degli incidenti e dei feriti è in linea con gli altri ambiti di riferimento, mentre la riduzione dei morti nel 2014 è maggiore della riduzione dei morti osservata negli altri ambiti.



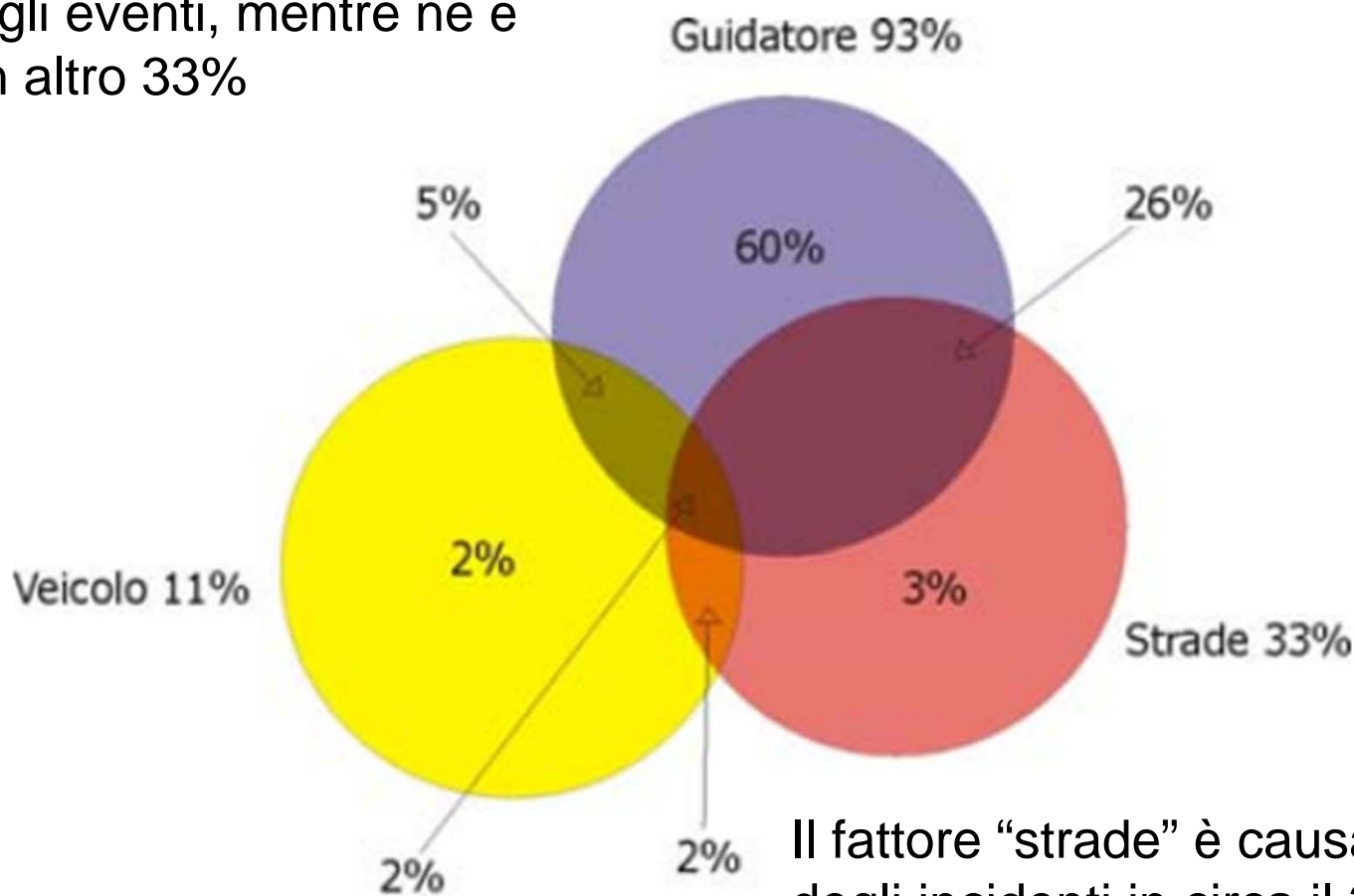
Il tasso di mortalità a Napoli è pari a 2,5 morti per 100.000 abitanti e, tra le grandi città italiane, risulta superiore solo a quello della città di Torino (2,4), e significativamente inferiore al valore medio dei grandi comuni (4,5).

Nel periodo 2010 – 2014, in città il tasso di mortalità si è ridotto del 29%, a fronte di un valore medio tra i grandi comuni pari a 24,9%.



2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

Il fattore “guidatore” rappresenta la causa esclusiva degli incidenti in circa il 60% degli eventi, mentre ne è concausa in un altro 33%



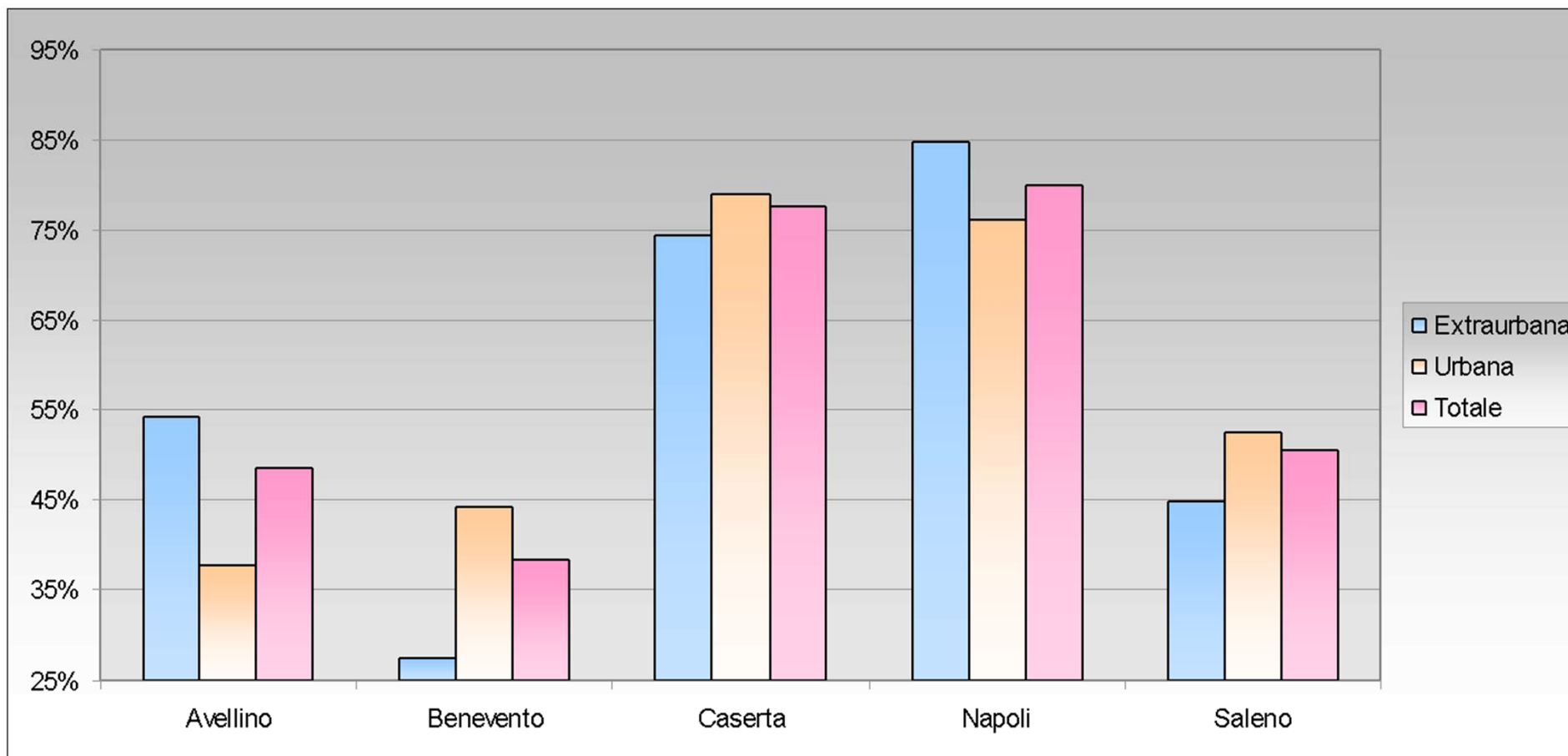
Il fattore “strade” è causa esclusiva degli incidenti in circa il 3% degli eventi, mentre ne è concausa in circa il 30%



2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI

Il guidatore: fattori comportamentali di rischio



Conducenti senza cintura alla guida di autovetture per provincia e tipo di strada

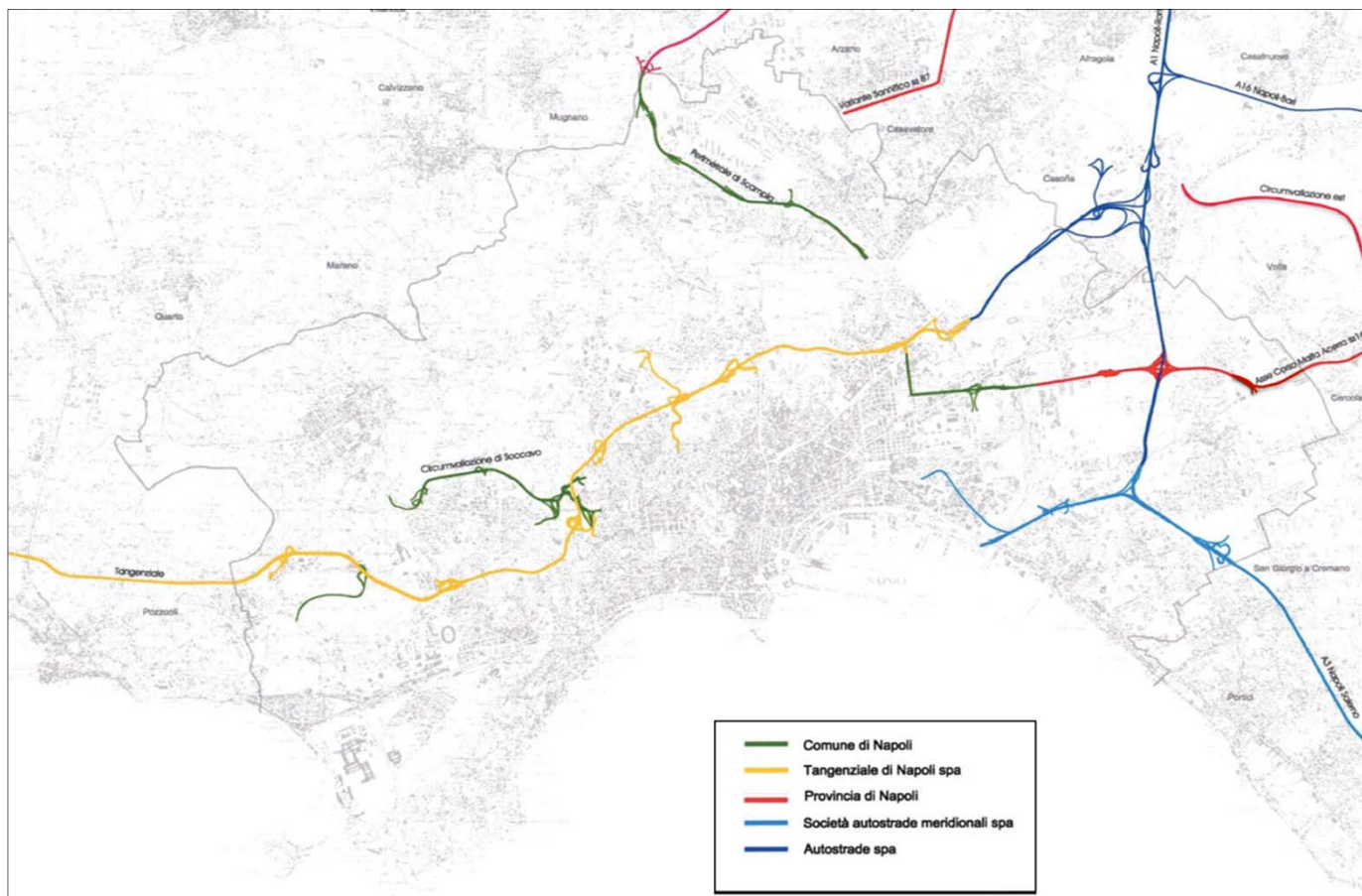


2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI

La rete stradale

tipologia	km
sistema autostradale urbano	93
strade primarie	223
strade interquartiere	118
strade di quartiere e locali	767
totale	1.201



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

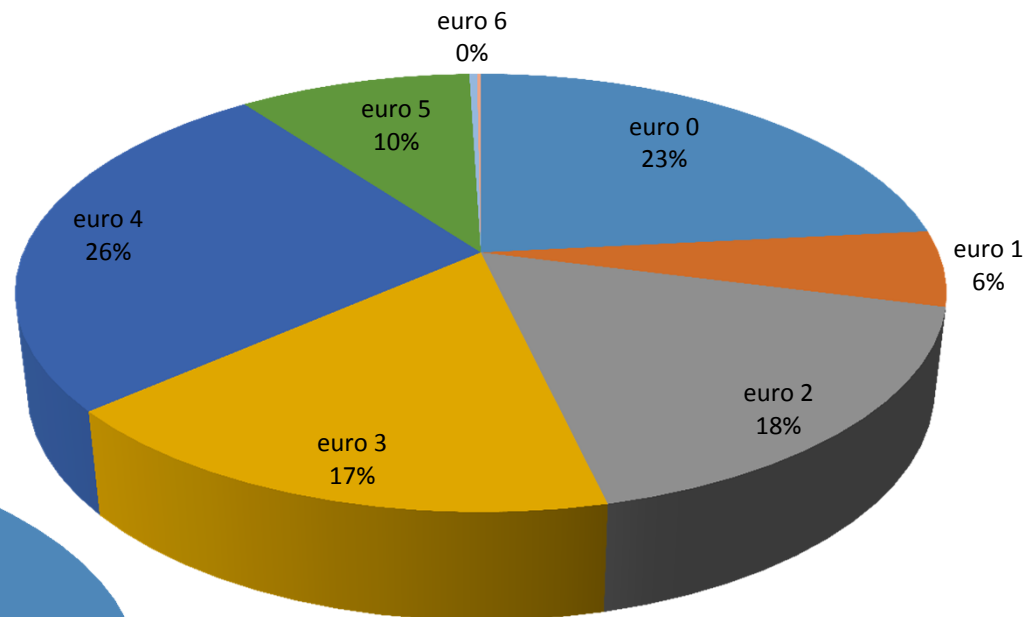


2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

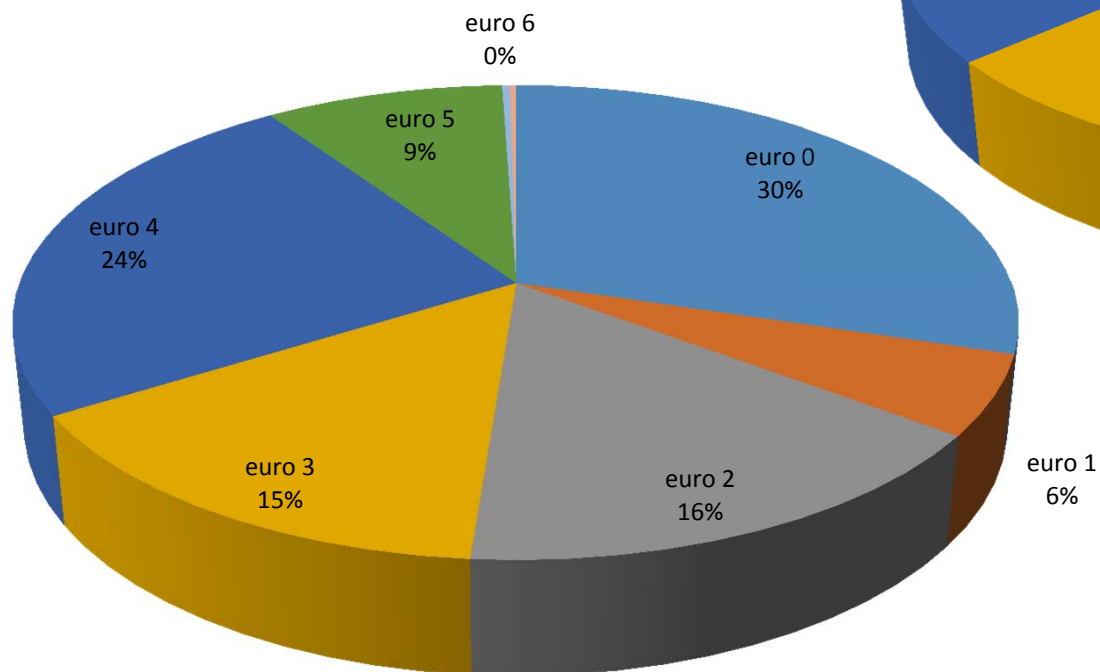
COMUNE DI NAPOLI

I veicoli: composizione del parco circolante per classi euro

Area Metropolitana di Napoli



Napoli





2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ

realizzare un sistema di supporto alle decisioni per la manutenzione programmata della rete stradale

migliorare il quadro conoscitivo del fenomeno dell'incidentalità stradale

mettere in sicurezza le intersezioni a rischio e razionalizzare la segnaletica stradale

verificare forme di razionalizzazione di gestione del sistema autostradale di area metropolitana

sperimentare in ambito urbano l'utilizzo di sistemi di rilevazione da remoto delle infrazioni: eccesso di velocità, senso vietato, ...

realizzare zone 30

realizzare interventi di miglioramento della sicurezza degli attraversamenti pedonali



3. INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLO – PEDONALE: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI

2013

abitanti: 989.111

itinerari ciclabili: 2,9 km

m eq/100ab: 0,29

2015

abitanti: 978.399

itinerari ciclabili: 20 km

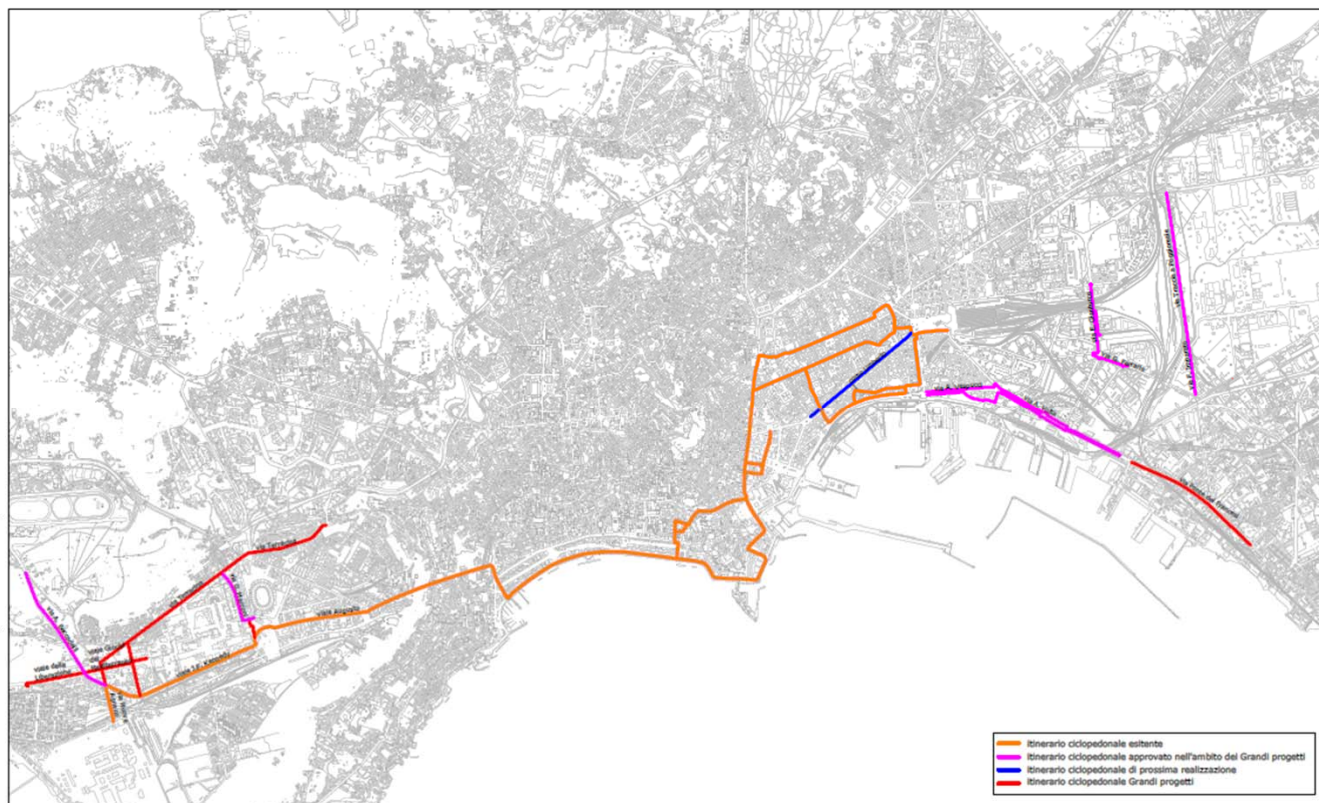
m eq/100ab: 2

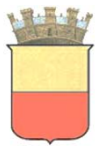
2017

abitanti: circa 978.399

itinerari ciclabili: 37 km

m eq/100ab: 3,7





3. INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLO - PEDONALE

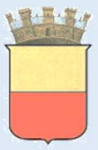
integrare la rete dei percorsi ciclo - pedonali

favorire l'intermodalità: parcheggi bici nei nodi di interscambio (stazioni metropolitana, FFSS, parcheggi...)

rendere sicura e confortevole la sosta di destinazione: il progetto "*Cycle stop*"

estendere e consolidare il servizio di *bike sharing*

approfondire progetti di collegamenti con ascensori e scale mobili di adduzione alla rete metropolitana e valutando costi di gestione



4. RESTITUIRE QUALITÀ AGLI SPAZI URBANI: **CRITICITÀ STORICHE**

COMUNE DI NAPOLI



corso Umberto I – anni '60



piazza del Plebiscito – anni '50



piazza Garibaldi - anni '70

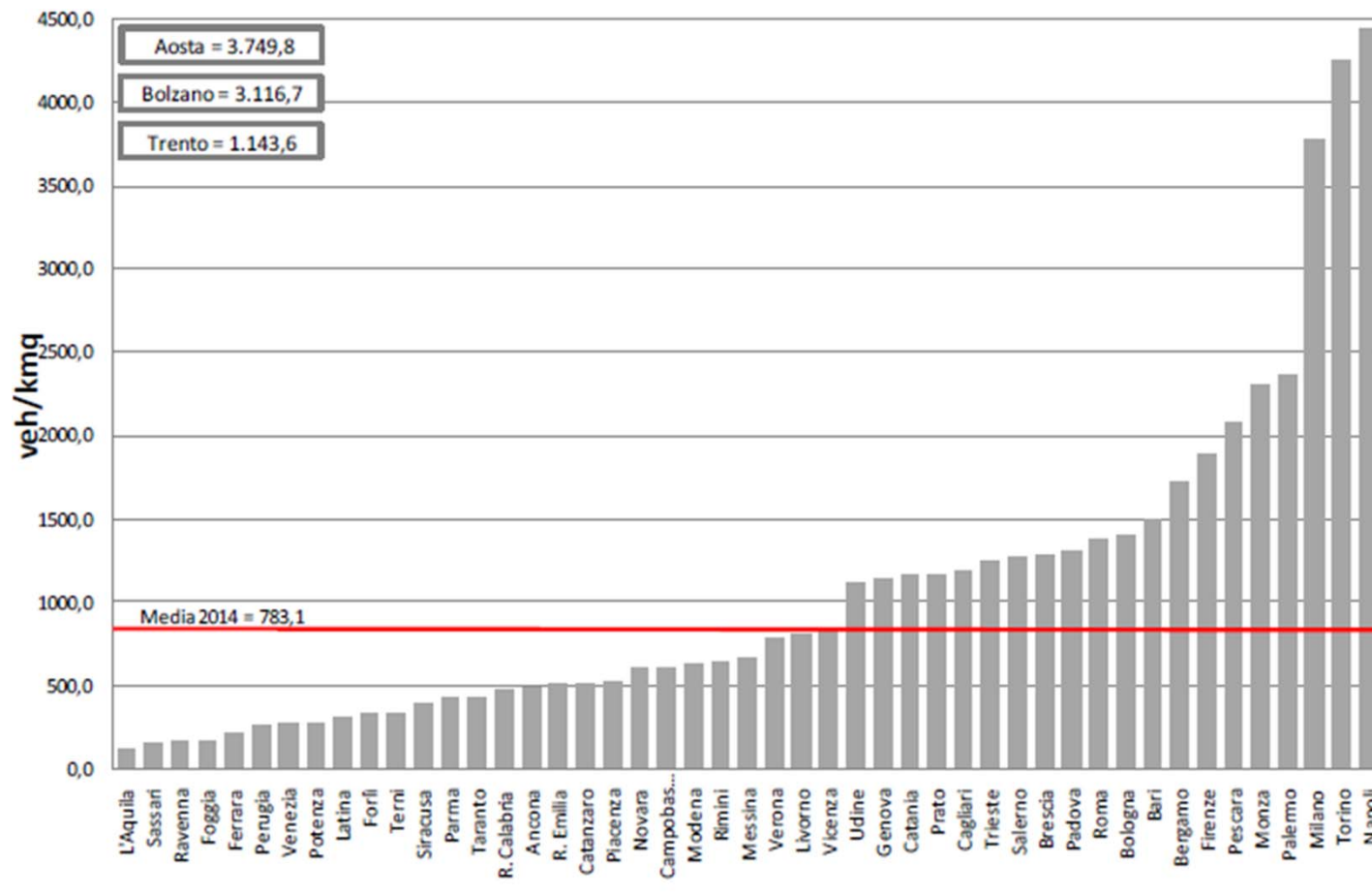


4. RESTITUIRE QUALITÀ AGLI SPAZI URBANI: ATTUALI CRITICITÀ

Napoli 4.500 v./km²
(1^a in Italia)

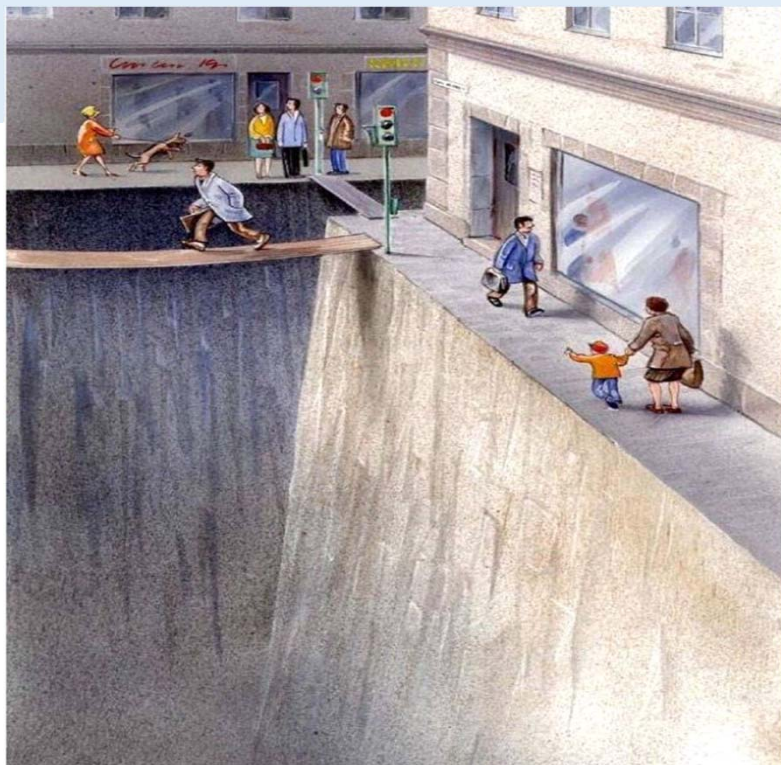
Milano 3.770 v./km²
Roma 1.500 v./ km²

Considerata l'effettiva distribuzione della popolazione sul territorio, nelle zone della città fortemente urbanizzate si registrano densità di auto di 11.000 v./ km²





4. RESTITUIRE QUALITÀ AGLI SPAZI URBANI



progettare e realizzare azioni e iniziative per ridurre il tasso di motorizzazione

progettare e realizzare strade non solo come spazio per far passare le auto, ma luoghi urbani fruibili soprattutto da pedoni, ciclisti e trasporto collettivo



migliorare la connessione della rete stradale urbana, in particolare nelle zona est e ovest

censire svincoli del sistema autostradale di area metropolitana e realizzare gli interventi per completarli e metterli in esercizio

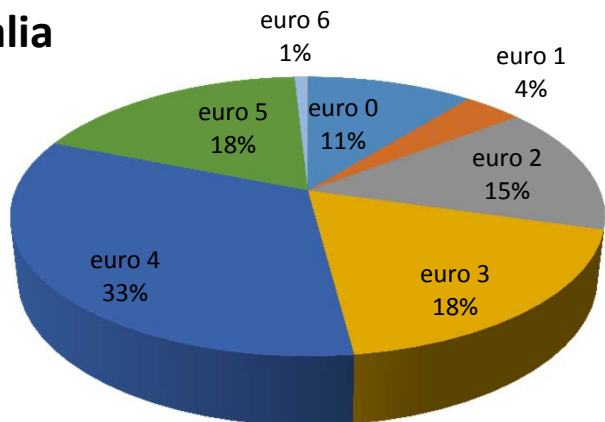


5. RIDURRE LE EMISSIONI DI INQUINANTI: ATTUALI CRITICITÀ

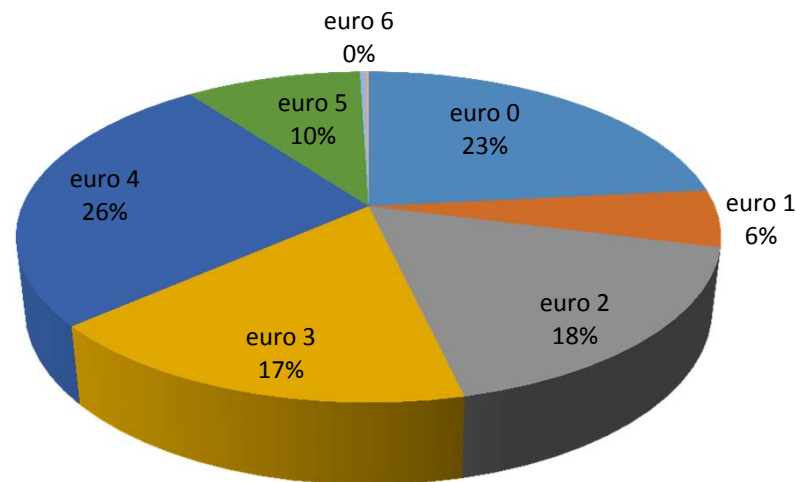
COMUNE DI NAPOLI

I veicoli: composizione del parco circolante per classi euro

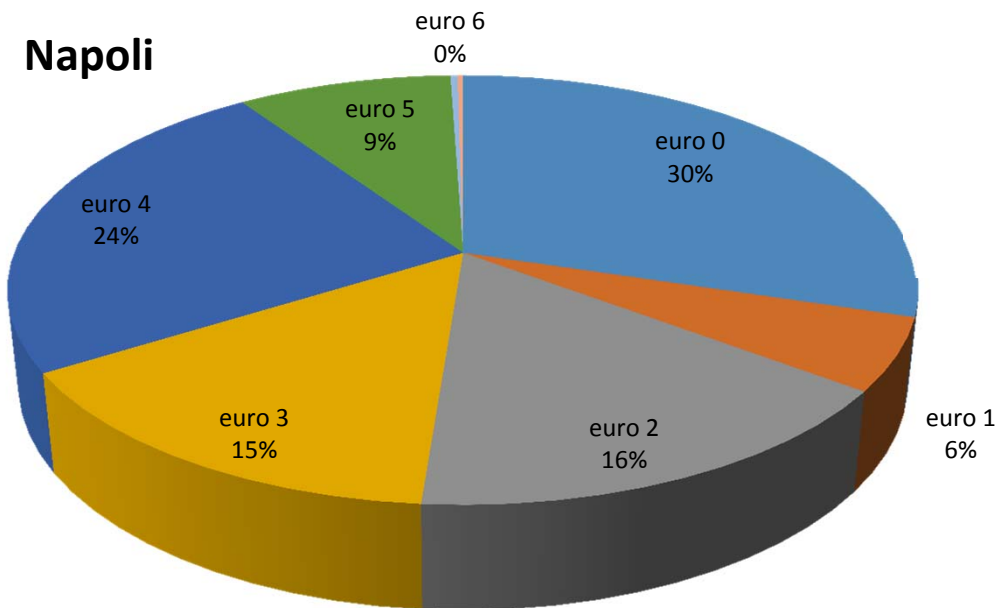
Italia



Area Metropolitana di Napoli



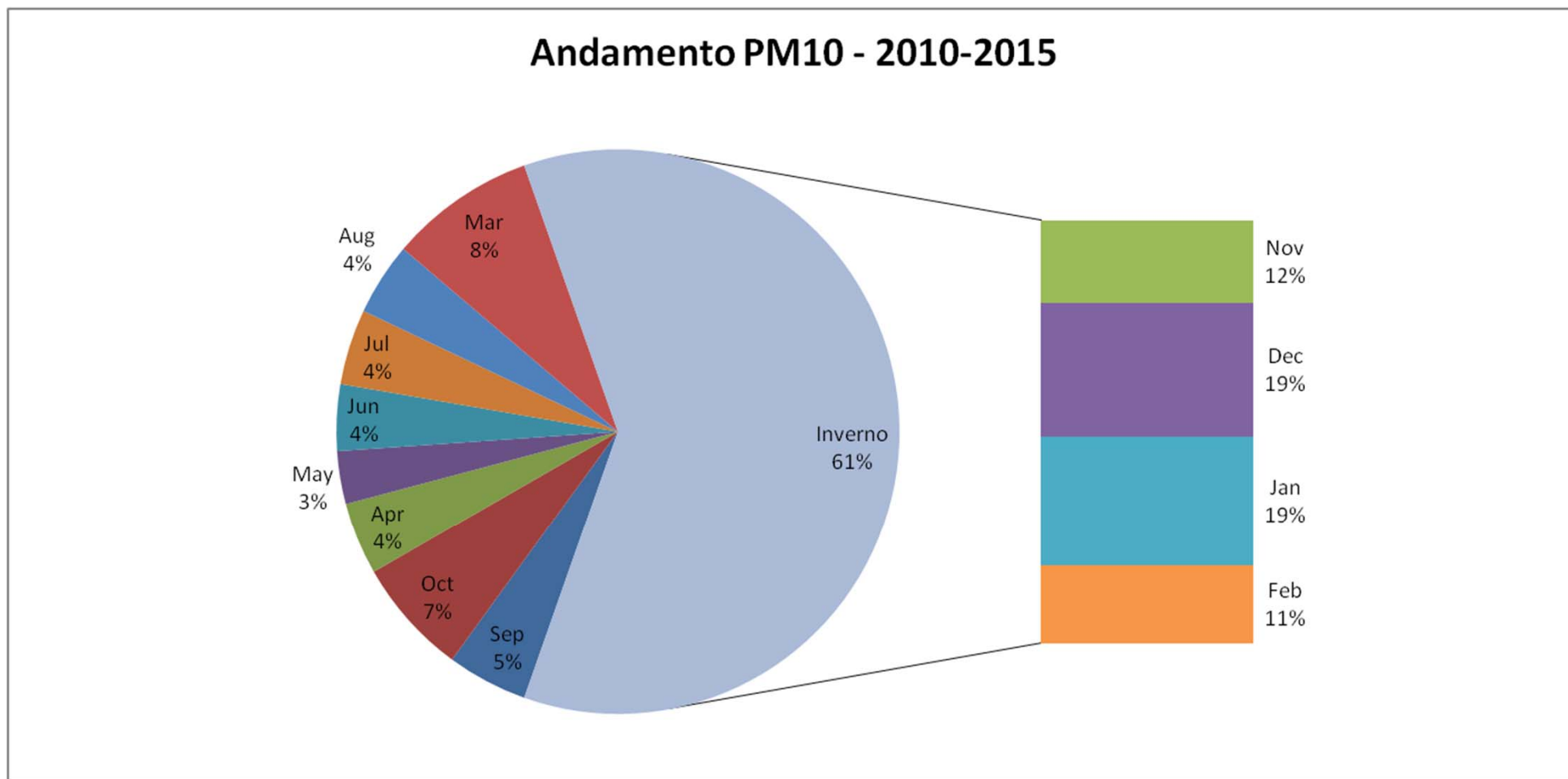
Napoli





5. RIDURRE LE EMISSIONI DI INQUINANTI: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI



Ripartizione mensile del numero di superamenti del PM10 - periodo 2010-2015



5. RIDURRE LE EMISSIONI DI INQUINANTI

concordare con la Regione Campania forme di incentivo al rinnovo del parco auto circolante

incentivare forme di *car sharing* con veicoli a basso impatto ambientale

estendere le limitazioni alla circolazione dei veicoli più inquinanti (euro 0)

nominare il *mobility manager* di area e incentivare il coordinamento con i MM aziendali

incentivare iniziative di *car pooling*

estendere nel tempo e nello spazio, contestualmente all'avanzamento della rete metropolitana, le ZTL e le aree pedonali

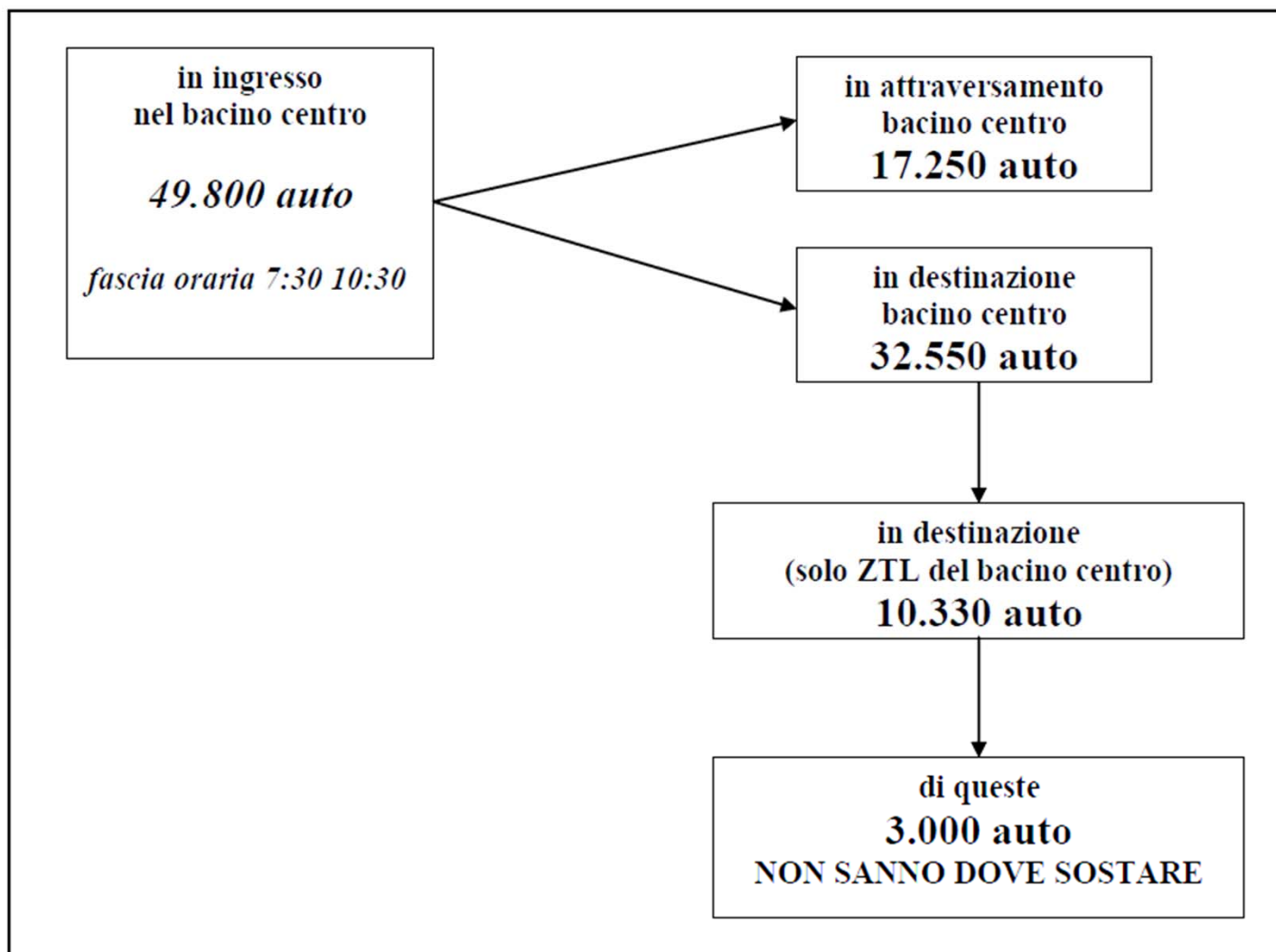
incentivare la diffusione e l'uso di auto ad impatto ambientale nullo (azioni specifiche per i veicoli elettrici)

sperimentare l'uso di asfalti e materiali, anche per la pavimentazione delle piste ciclabili, per la riduzione dell'inquinamento atmosferico



6. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA: **ATTUALI CRITICITÀ**

Elementi per il dimensionamento dei parcheggi interscambio





6. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA: ATTUALI CRITICITÀ

COMUNE DI NAPOLI

Risultano realizzati 23 parcheggi di interscambio per un'offerta di circa 6000 posti auto, a fronte di una programmazione che ne ha previsti circa il doppio (56 parcheggi individuati dagli strumenti di piano per circa 12.700 posti auto)

N	STAZIONE/PARCHEGGIO	CONNESSIONE SU FERRO	PCT	PRG	P. 100 STAZIONI	PUP	N° posti (PUP)	ATTIVO/ IN COSTRUZIONE (n° posti auto)
1	AEROPORTO CAPODICHINO	L1	interscambio di sistema	interscambio di sistema				
2	CAPODICHINO DI VITTORIO	L1		interscambio locale	P,Tt, Tb			
3	SECONDIGLIANO	L1	interscambio di sistema	interscambio locale	P			
4	REGINA MARGHERITA	L1		interscambio locale				
5	MIANO	L1	interscambio locale	interscambio locale				
6	PISCINOLA	L1- Ral	interscambio di sistema	interscambio di sistema	P, Ab	interrato multipiano (A13) -III annualità	1800	324
7	CHIAIANO	L1	interscambio di sistema	interscambio di sistema	P, Tb	interrato multipiano (A08) -I annualità	562	430
8	FRULLONE	L1	interscambio locale	interscambio di sistema	P, Ab,Tt	interrato multipiano (A14) -III annualità	530	668
9	COLLI AMINEI	L1	interscambio di sistema	interscambio di sistema	P, Ab	interrato multipiano (A01) -I annualità	746	240
10	POLICLINICO	L1	interscambio locale	interscambio locale				210
11	MONTEDONZELLI DELL'ERBA	L1		interscambio locale				250
..	interscambio	interscambio				..



6. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA

potenziare la sosta di interscambio a scala urbana ovvero con le linee M1 e M2

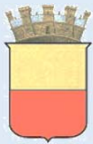
favorire l'intermodalità a scala di città metropolitana attrezzando i nodi della Metropolitana Regionale (linee EAV e Trenitalia) con parcheggi di interscambio

creare sistemi evoluti di pagamento della sosta (es. Telepass) e prevedere biglietti integrati sosta/TPL

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

ridurre l'offerta di sosta su strada nel bacino centrale della città



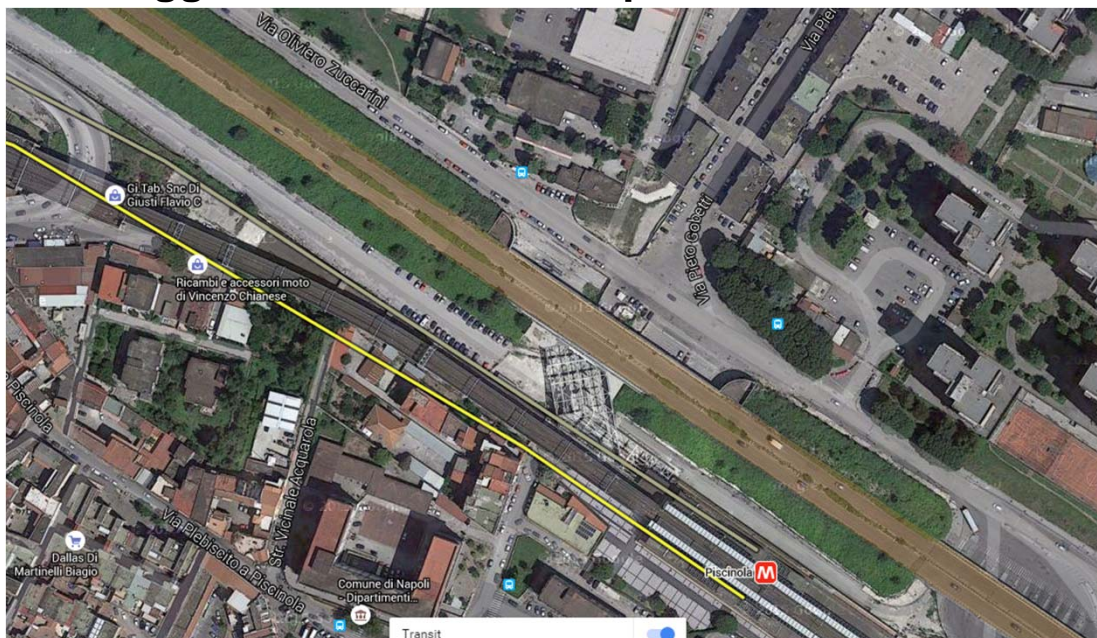
6. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA

Potenziare la sosta di interscambio a scala urbana

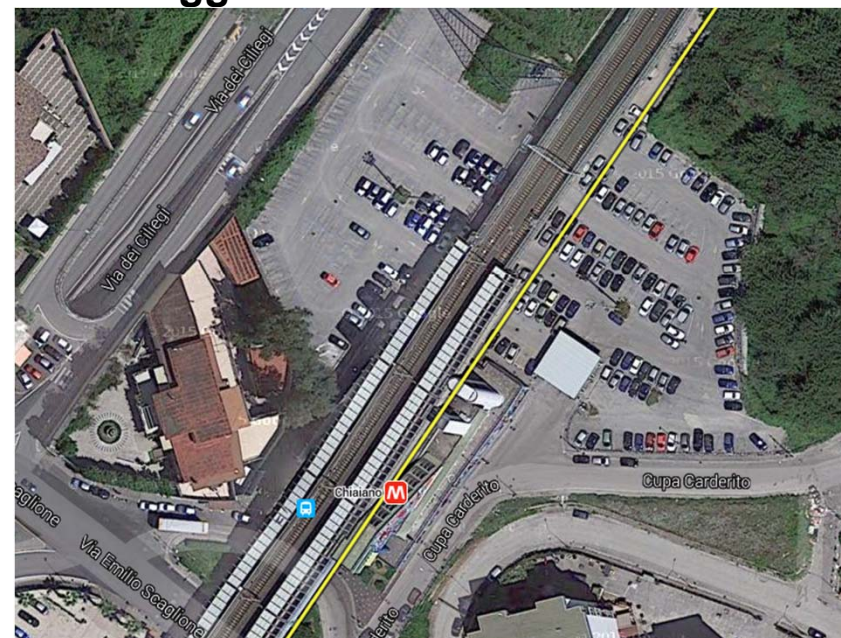
Linea 1 - realizzare parcheggi di interscambio in corrispondenza delle stazioni: Capodichino, Piscinola/Scampia, Chiaiano

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

Parcheggio interscambio Scampia



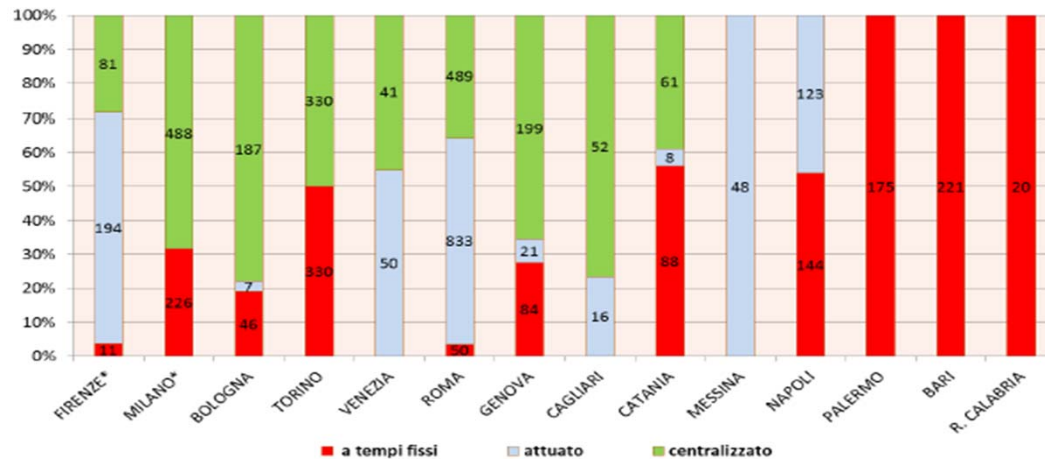
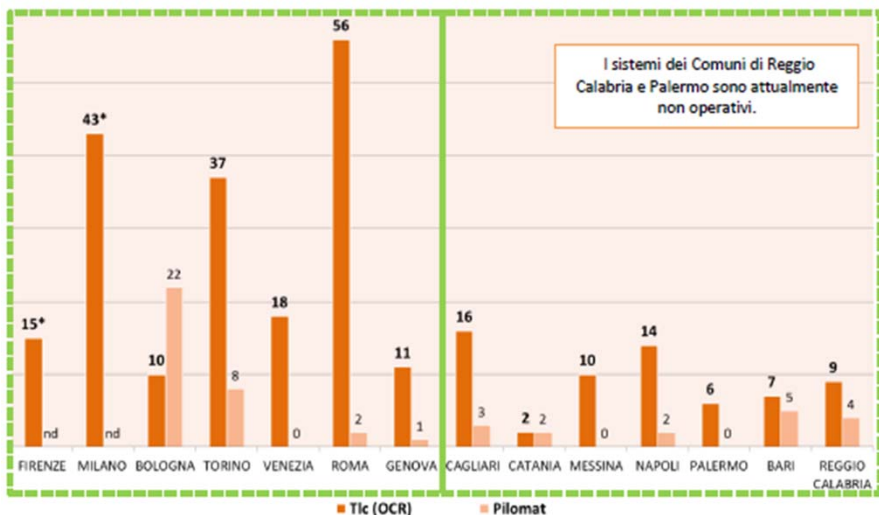
Parcheggio interscambio Chiaiano





7. RENDERE INTELLIGENTE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ: ATTUALI CRITICITÀ

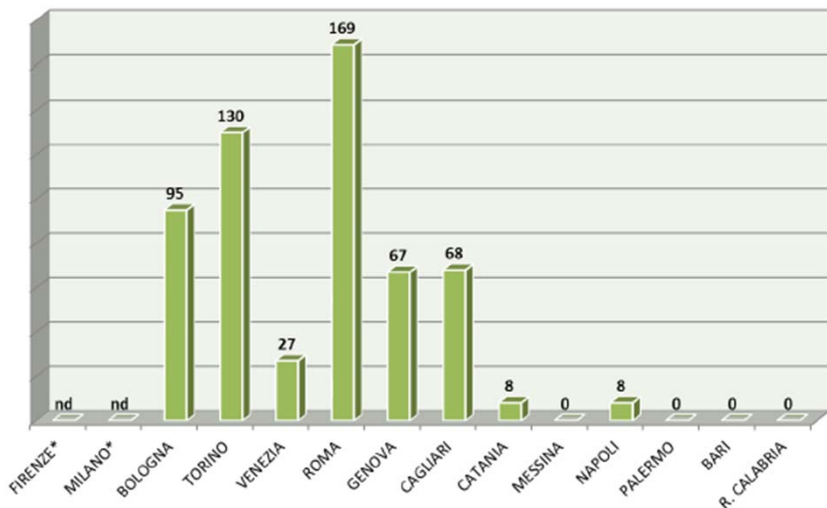
COMUNE DI NAPOLI



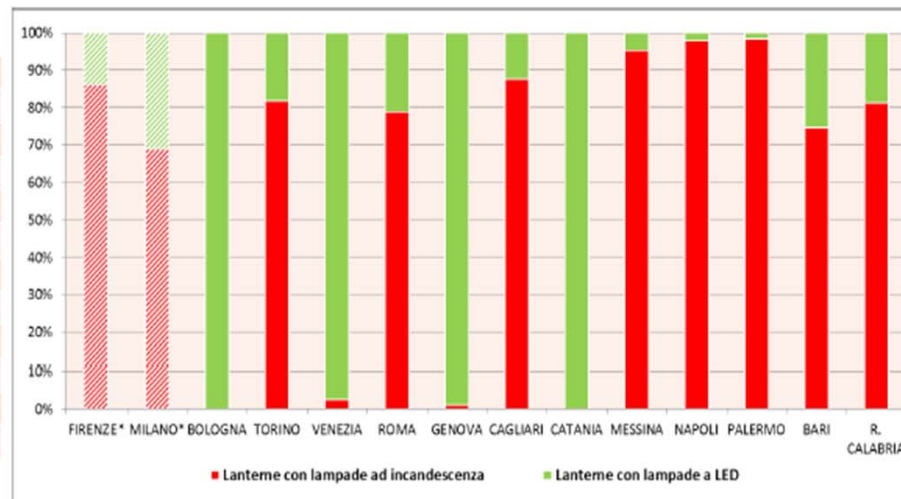
Tipologia di controllo degli impianti semaforici nelle città metropolitane
(I dati delle città di Firenze e Milano sono estratti da uno studio del 2010)

telecamere e dissuasori per il controllo dei varchi di accesso alle ZTL

impianti semaforici per tipologia



FIRENZE*	3.363
MILANO*	21.060
BOLOGNA	5.000
TORINO	22.000
VENEZIA	1.288
ROMA	24.218
GENOVA	11.851
CAGLIARI	1.120
CATANIA	1.520
MESSINA	210
NAPOLI	3.096
PALERMO	6.991



impianti semaforici con precedenza al TPL

tipologia lampade degli impianti semaforici



7. RENDERE INTELLIGENTE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

COMUNE DI NAPOLI



L'Espresso



HOME INCHIESTE PALAZZO ATTUALITÀ AFFARI INTERNAZIONALE VISIONI OPINIONI BLOG FOTO VIDEO



Set In: HOME > VISIONI > TECNOLOGIA > Ces 2016, l'era dell'auto che si...
Consegna 51 Tweet Pinterest 0 G+ 5 Email

TECNOLOGIA

Ces 2016, l'era dell'auto che si guida da sola

In quella che forse è la più grande fiera di elettronica e tecnologia al mondo, si è parlato soprattutto di macchine connesse, intelligenti, e capaci (già ora, sebbene in condizioni protette) di attivarsi senza pilota

DI ALESSIO JACONA

11 gennaio 2016

In Svizzera il primo autobus senza conducente

mercoledì 27 aprile 2016 14:50 - ultimo aggiornamento 17:20

Elettrico, adatto ai centri storici pedonali, è pensato come servizio di "ultimo miglio" sulla rete di trasporto pubblico AutoPostale





7. RENDERE “INTELLIGENTE ” IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

**ottimizzare il funzionamento degli impianti
semaforici**

**ammodernare ed estendere il sistema AVM
all'intera flotta del trasporto pubblico**

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

**realizzare sistemi evoluti di pagamento dei
servizi di trasporto**

***open data* come condizione abilitante per lo
sviluppo di applicativi a supporto della mobilità**

**realizzare un sistema di indirizzamento verso i
parcheggi di interscambio su scala metropolitana**

**gestire la distribuzione delle merci in ambito
urbano**

**concordare con Porto, Aeroporto, FF.S.
l'adozione di analoghe tecnologie e modalità per
la gestione del servizio taxi.**

**realizzare un sistema integrato di informazione
all'utenza**



7. RENDERE INTELLIGENTE IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

COMUNE DI NAPOLI

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

**Fondi PON “Reti e Mobilità”
2007-2013 ... ora Piano di Azione
e Coesione**

**Ottimizzare il funzionamento della rete
semaforica**

Fondi PON Metro

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

Fondi PON Metro

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

Iniziative dirette ANM

Assessorato alle Infrastrutture, lavori pubblici e mobilità

Assessore prof. ing. Mario Calabrese

ing. Nicola Pascale (coordinatore)

ing. Pasquale di Pace

ing. Carmine Aveta

Vice direzione generale - area tecnica

Direttore arch. Giuseppe Pulli

Direzione Centrale Infrastrutture, lavori Pubblici e mobilità

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. Giovanni Lanzuise, arch. Valeria Palazzo, arch. Emilia Giovanna Trifiletti

Contributi specialistici:

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: ing. Francesco Addato

Servizi di trasporto pubblico: dott. Pasquale Del Gaudio

Servizio Realizzazione e manutenzione linea metropolitana 1:

ing. Serena Riccio, geom. Patrizio Civetta, ing. Eduardo Fusco, ing. Massimo Simeoli

Hanno collaborato

ANM

*ing. Alberto Ramaglia, 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 Unicocampania

dott. Gaetano Ratto, ing. Guido Cangiano

Raccolta e analisi dei dati di traffico della mobilità urbana

Dipartimento di Ingegneria Elettrica e Tecnologie dell'Informazione dell'Università Federico II di Napoli

Gruppo di lavoro: prof. ing. Antonio Sforza (coordinatore), ing. Claudio Sterle, ing. Annunziata Esposito Amideo

Assistenza tecnica per la definizione di dati urbanistici finalizzati alla elaborazione del PUMS

ANEA

ing. Michele Macaluso

*gruppo di lavoro: prof. arch. Alessandro Dal Piaz (coordinatore),
arch. Immacolata Aprenda, arch. Cristina Falvella, arch. Daniela Mello*