



Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Progetti e azioni per migliorare la sicurezza stradale



Distribuzione della popolazione residente al 2011

Città metropolitana:

(dati ISTAT 2015)

3.118.000 ab (3^a dopo Roma e Milano)

2.645 ab/km² (1^a in Italia).

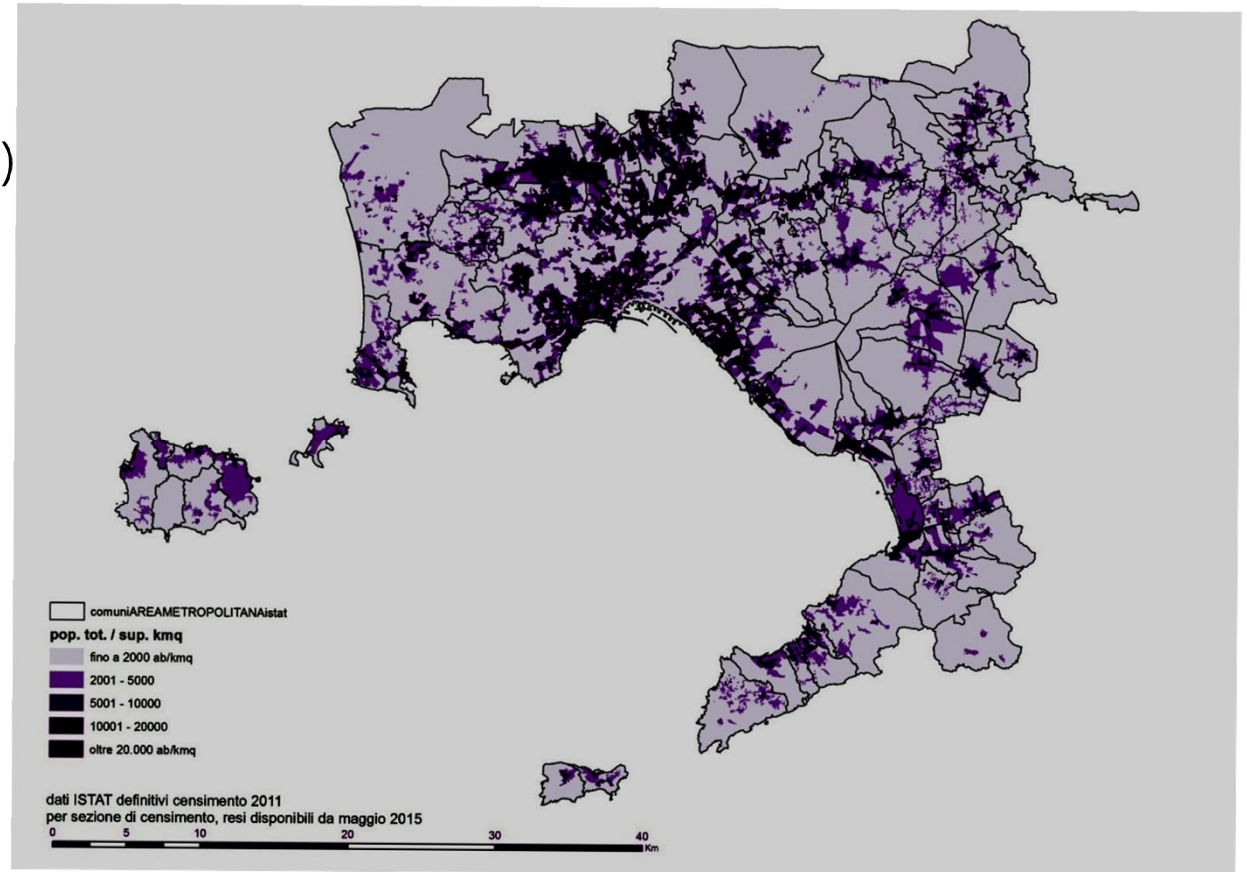
Città di Napoli:

(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**



La domanda di mobilità

La domanda di mobilità è caratterizzata da una componente sistematica, come il pendolarismo per motivo di lavoro o di studio, e da componenti non regolari, dovute a spostamenti motivati da relativa casualità.

In tabella si riporta la sola **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%

Rispetto al 2001 si registra un incremento della mobilità complessiva di circa il 7%; in particolare la mobilità interna è cresciuta del 3,5%, quella di scambio del 12% in ingresso e del 15% in uscita dalla città.

spostamenti	censimento 2011	censimento 2001	variazione assoluta (2011-2001)	variazione in % (2011-2001)
interni	342.109	330.479	11.630	3,52%
verso Napoli	193.928	173.135	20.793	12,01%
da Napoli	38.880	33.731	5.149	15,26%
totale	574.916	537.345	37.571	6,99%

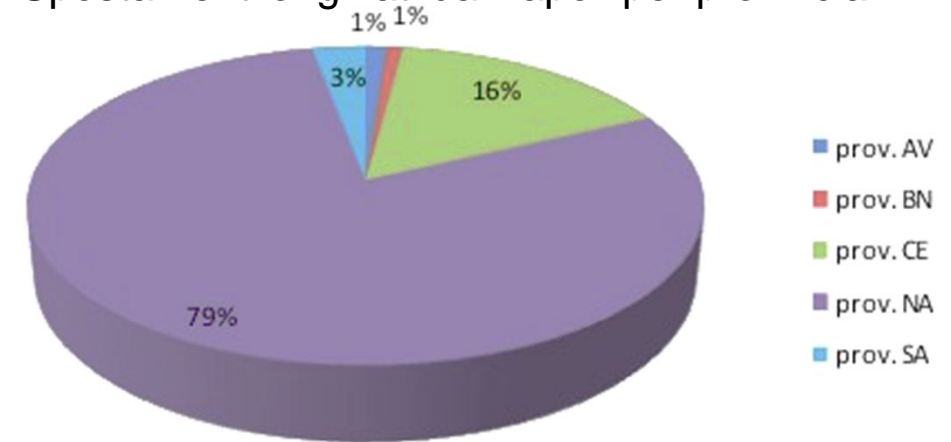
La mobilità sistematica di scambio: distribuzione

spostamenti	verso Napoli	da Napoli	totale
prov. AV	5.874	461	6.335
prov. BN	2.860	339	3.199
prov. CE	22.433	6.191	28.624
prov. NA	152.104	30.724	182.828
prov. SA	10.657	1.165	11.822
totale	193.928	38.880	232.808

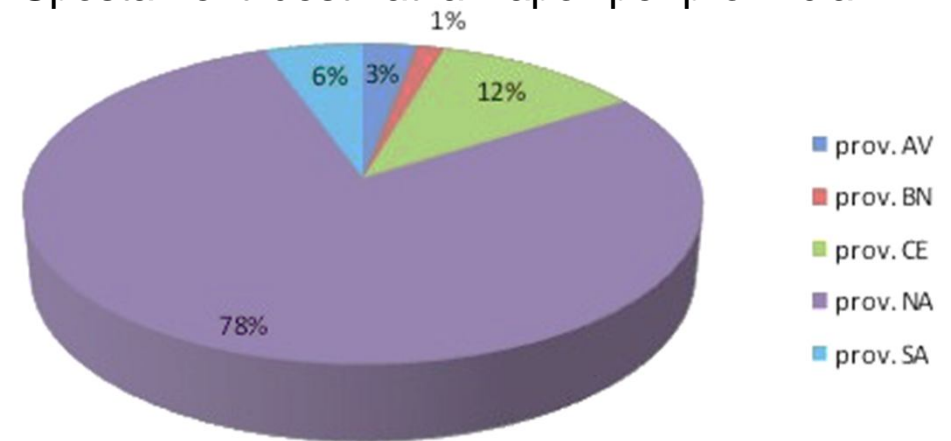
Circa il 78% degli spostamenti destinati a Napoli è generato nell'Area Metropolitana.

Si nota la rilevanza della provincia di Caserta sui fenomeni della mobilità della città di Napoli.

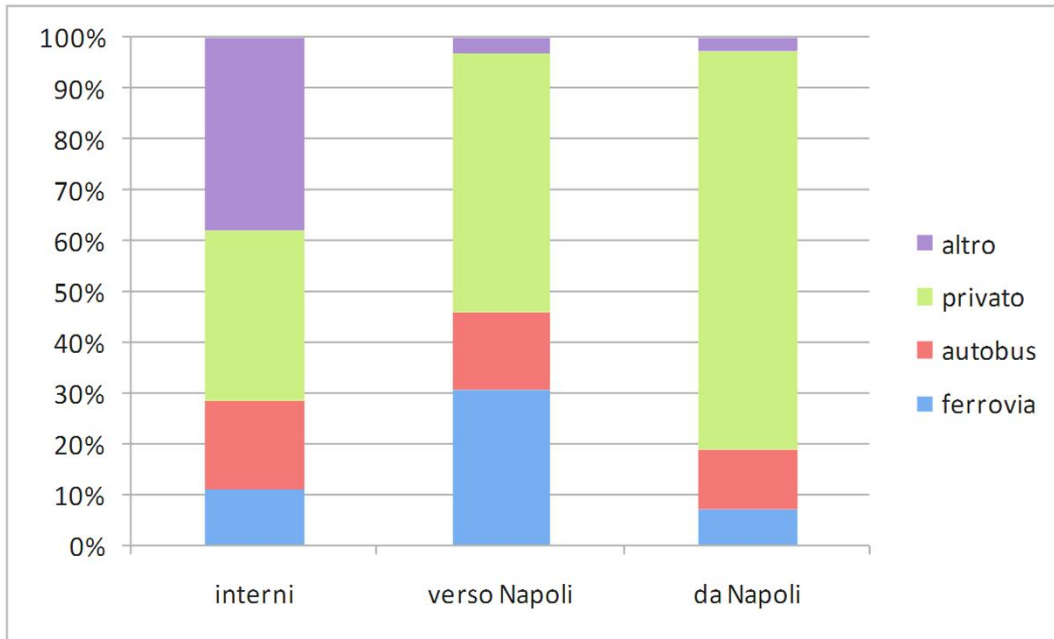
Spostamenti originati da Napoli per provincia



Spostamenti destinati a Napoli per provincia



La mobilità sistemática: le modalità



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

La **congestione** del traffico 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)

Il costo sociale dell'incidentalità stradale per la città è compreso tra 190 e 250 milioni di euro ogni anno

(costo determinato sulla base dei parametri fissati dal Ministero Infrastrutture 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:

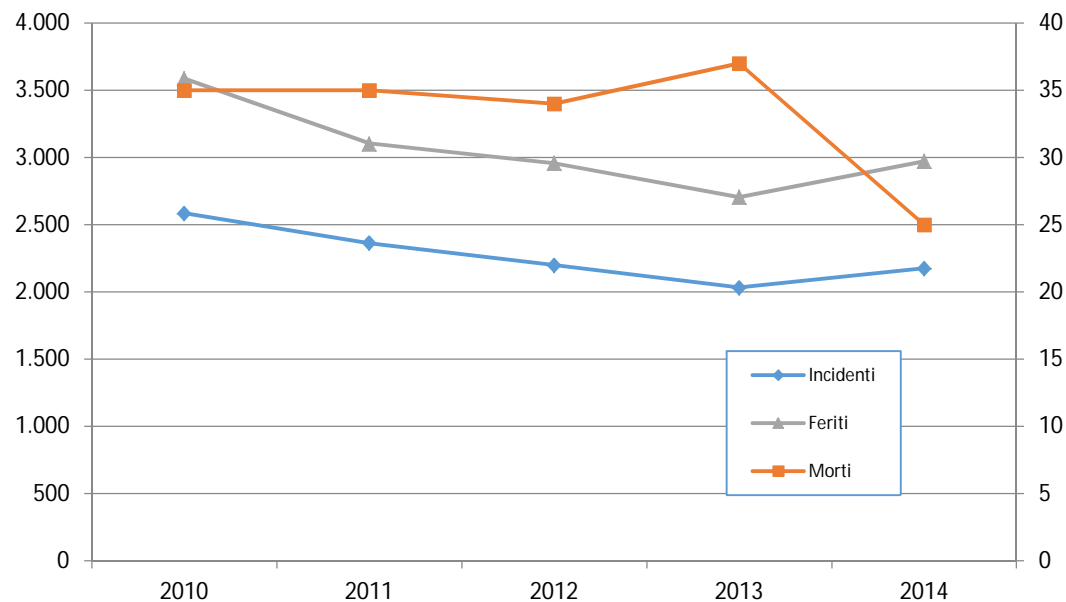
- **ridotta fruizione degli spazi pubblici;**
- **danni alla salute determinati dagli inquinanti e dal rumore prodotti dal traffico**

L'incidentalità stradale

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*).

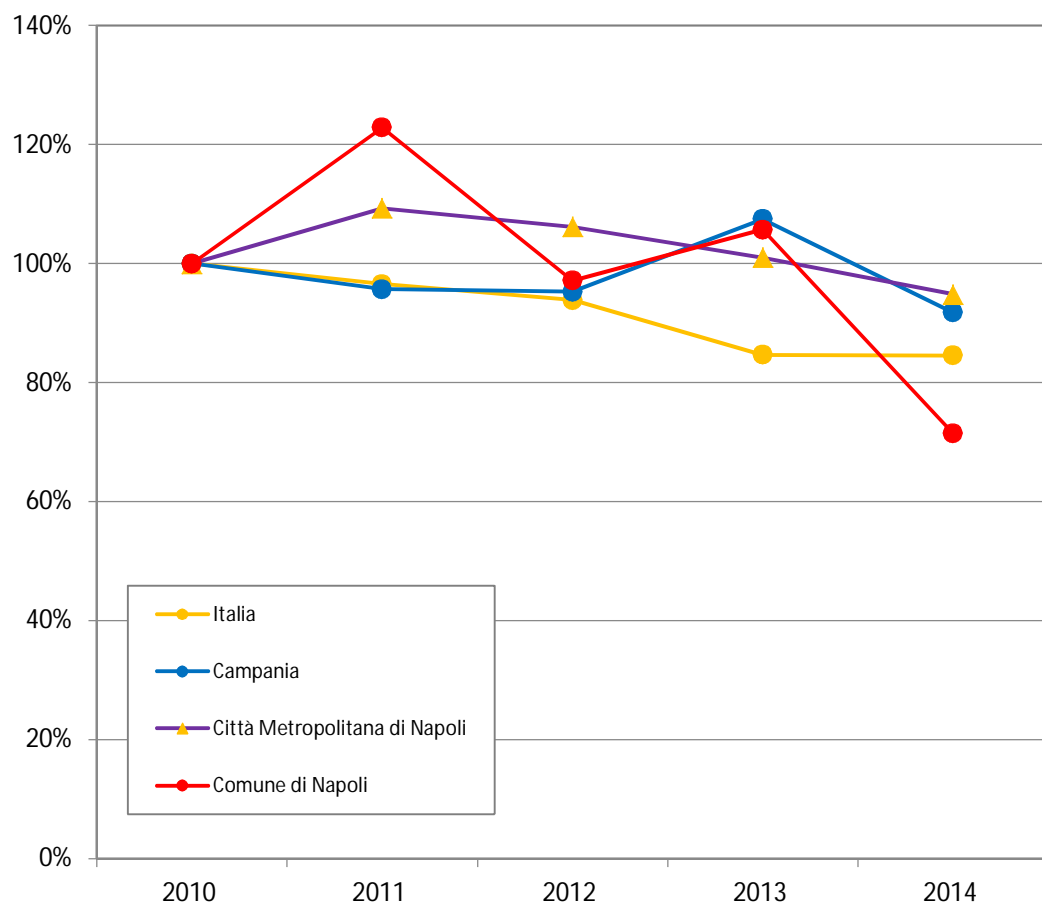
Nel quinquennio 2010 – 2014 si sono registrate una diminuzione del numero di incidenti del 16% (da 2.584 a 2.175), una riduzione del numero di feriti del 17% (da 3.585 a 2.973) e una riduzione del numero di morti del 29% (da 35 a 25). Si deve tuttavia osservare che nel 2014, rispetto al 2013, si è registrato 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



L'incidentalità stradale

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.

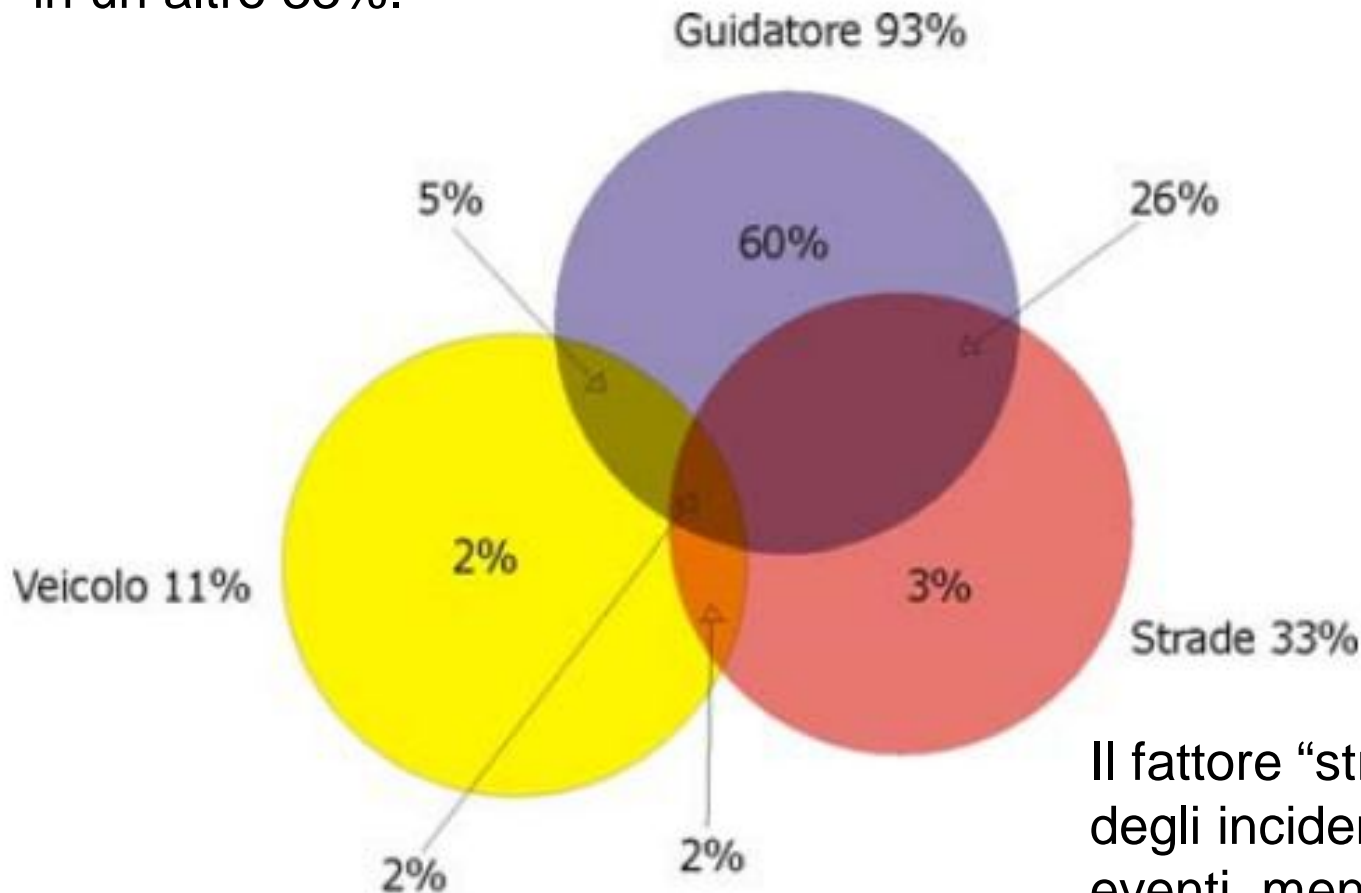


Il tasso di mortalità a Napoli è pari a 2,5 morti per 100.000 abitanti e, tra le grandi città italiane, risulta superiore solo a quello della città di Torino (2,4) e significativamente inferiore al valore medio dei grandi comuni (4,5).

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%.

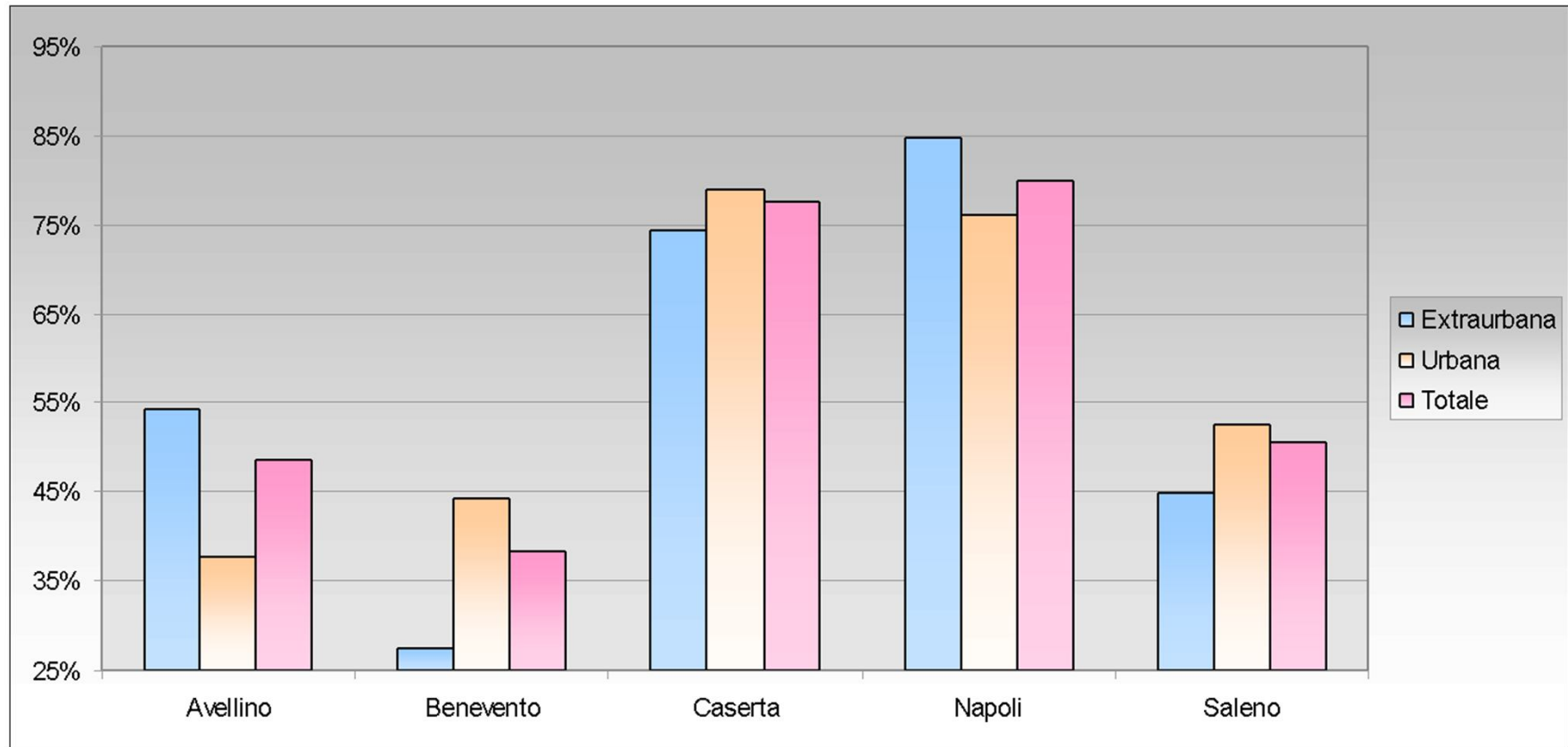
I fattori di incidentalità

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%,

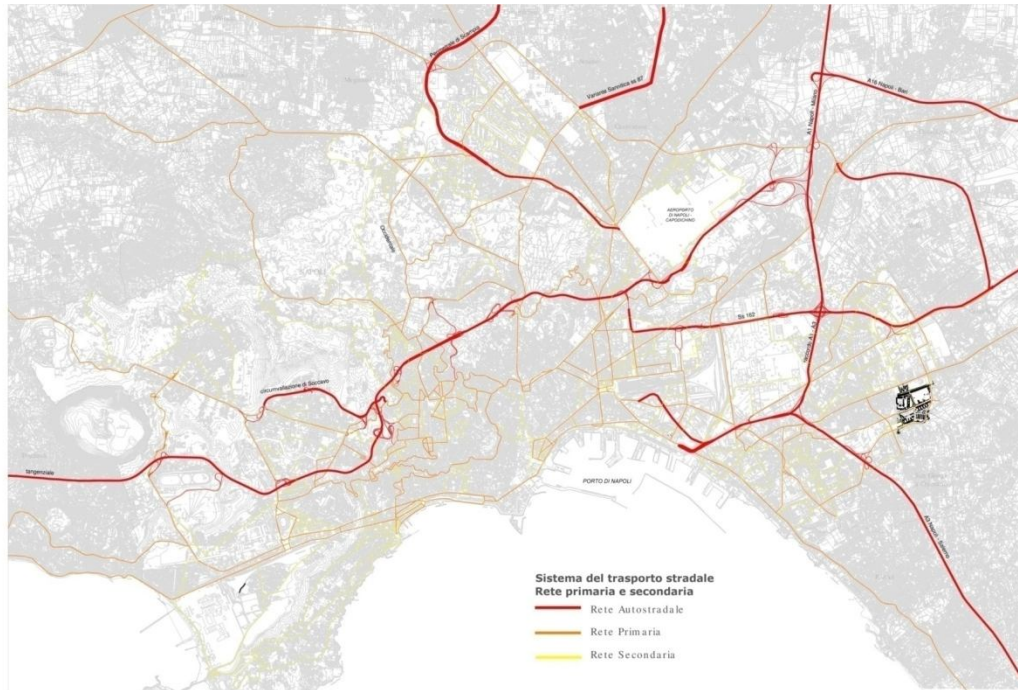
Il guidatore: fattori comportamentali di rischio



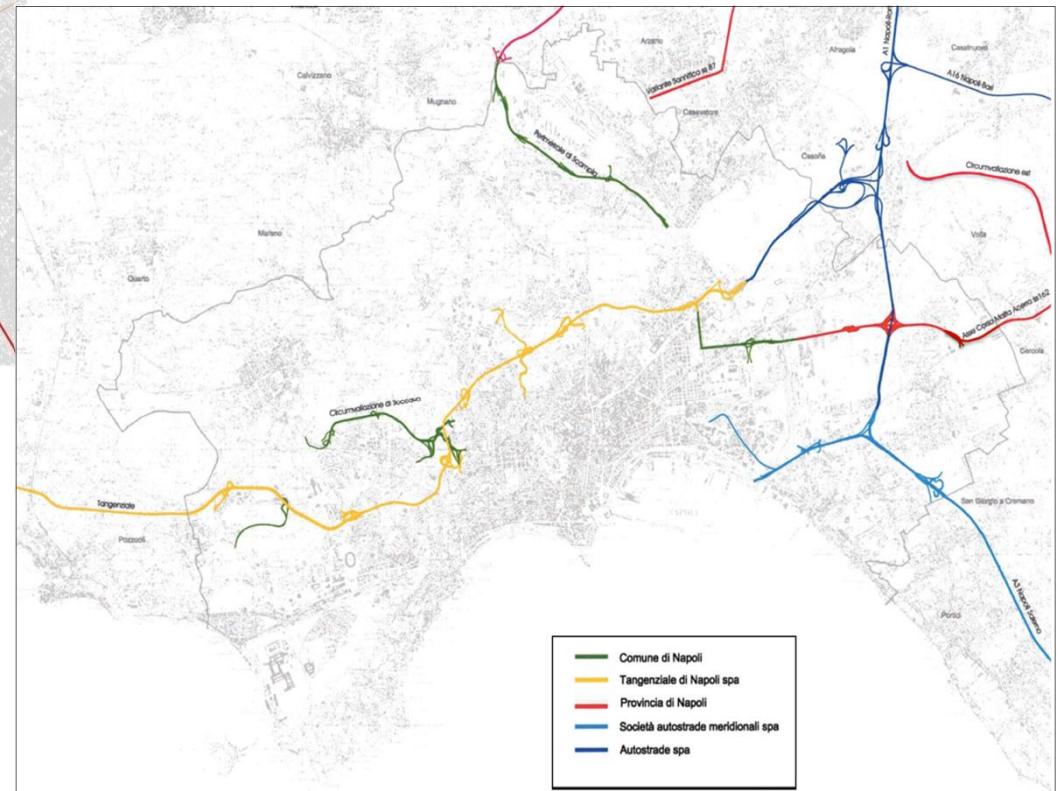
Conducenti senza cintura alla guida di autovetture per provincia e tipo di strada

La rete stradale

Articolazione della rete stradale



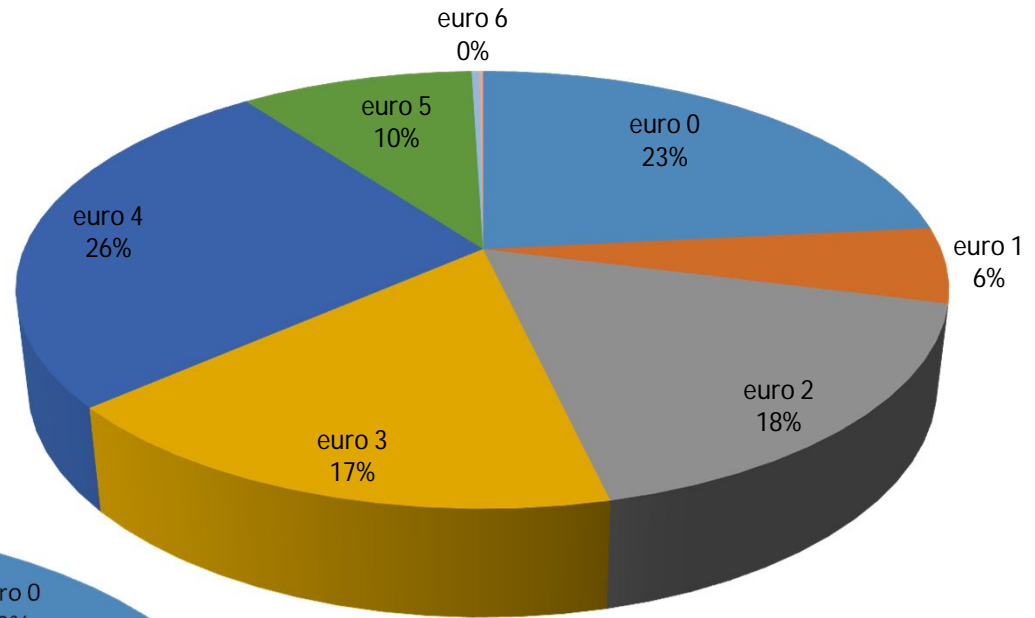
Gestori della rete autostradale urbana: 5 diversi soggetti per 93 Km di strade



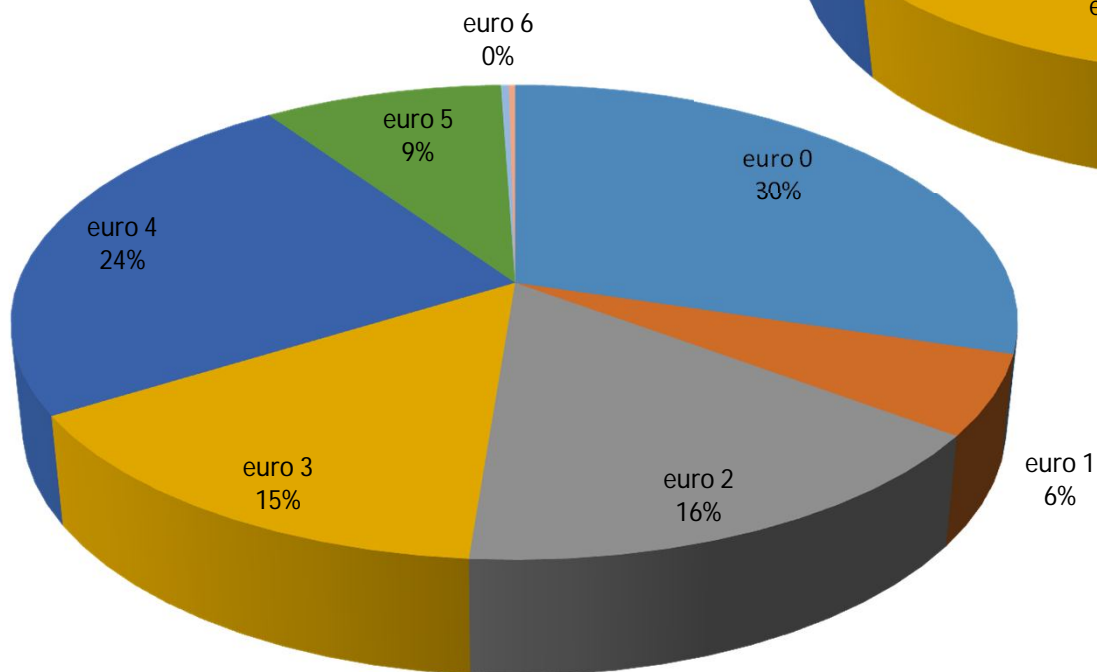
tipologia	km
sistema autostradale urbano	93
strade primarie	223
strade interquartiere	118
strade di quartiere e locali	767
totale	1.201

I veicoli

Area Metropolitana di Napoli



Napoli



La visione del PUMS

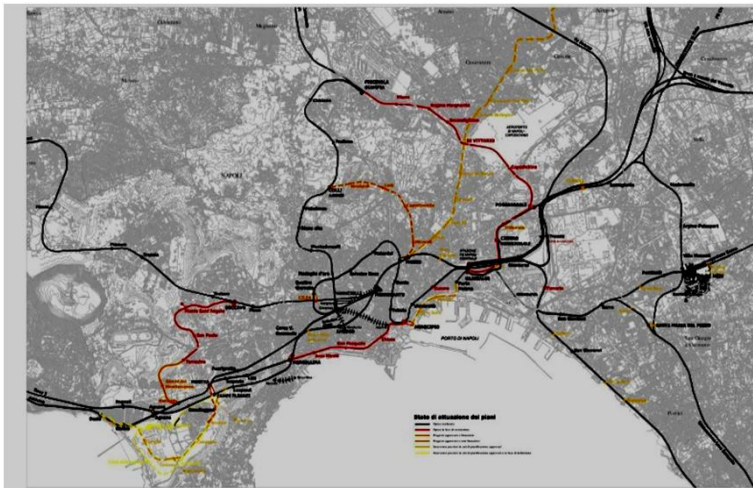
Un piano della città e costruito con la città

Proseguire la «cura del ferro» per dotare l'area metropolitana di un'adeguato sistema di mobilità su ferro;

avviare la «cura del fosforo» per rendere intelligente il nostro sistema di mobilità;

promuovere la **mobilità attiva**;

incentivare progetti e iniziative di **sharing mobility**



Obiettivi strategici del PUMS

1. INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO
2. *MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ*
3. RIDURRE I LIVELLI DI INQUINAMENTO ATMOSFERICO ED ACUSTICO
4. *RAZIONALIZZARE IL SISTEMA STRADALE*
5. INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE
6. RENDERE "INTELLIGENTE" IL SISTEMA DI MOBILITA'
7. RIORGANIZZARE IL SISTEMA DELLA SOSTA

2. MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITA'

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

– finanziamento Regione Campania IV e V PNSS

Migliorare il quadro conoscitivo del fenomeno dell'incidentalità stradale – finanziamento Regione Campania IV e V PNSS

Verificare e razionalizzare la segnaletica stradale

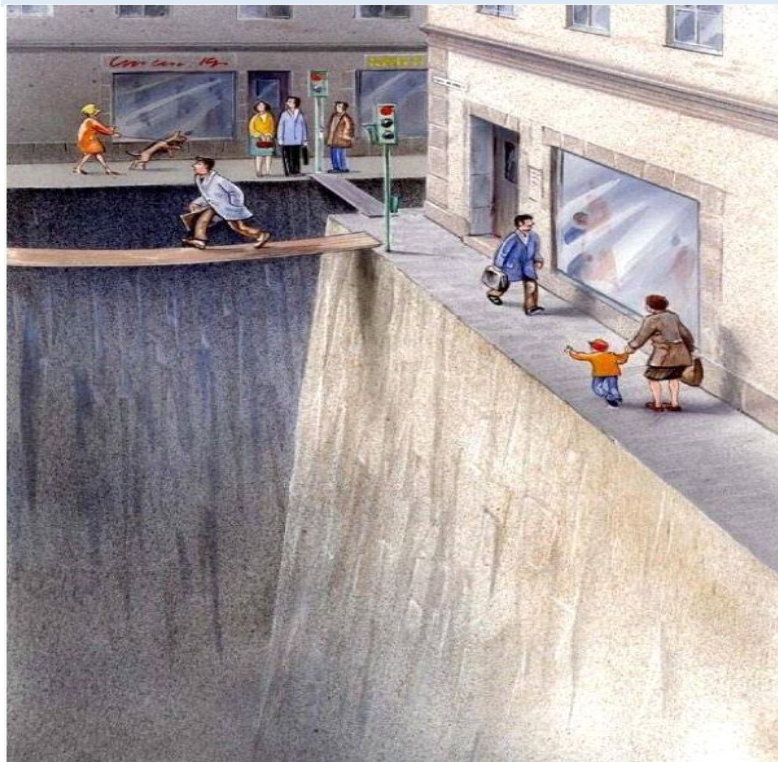
Mettere in sicurezza le intersezioni a rischio

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

4. RAZIONALIZZARE IL SISTEMA STRADALE



Strade non solo come spazio per far passare le auto, ma luoghi urbani di qualità fruibili soprattutto da pedoni, ciclisti e trasporto collettivo



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

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

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

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*