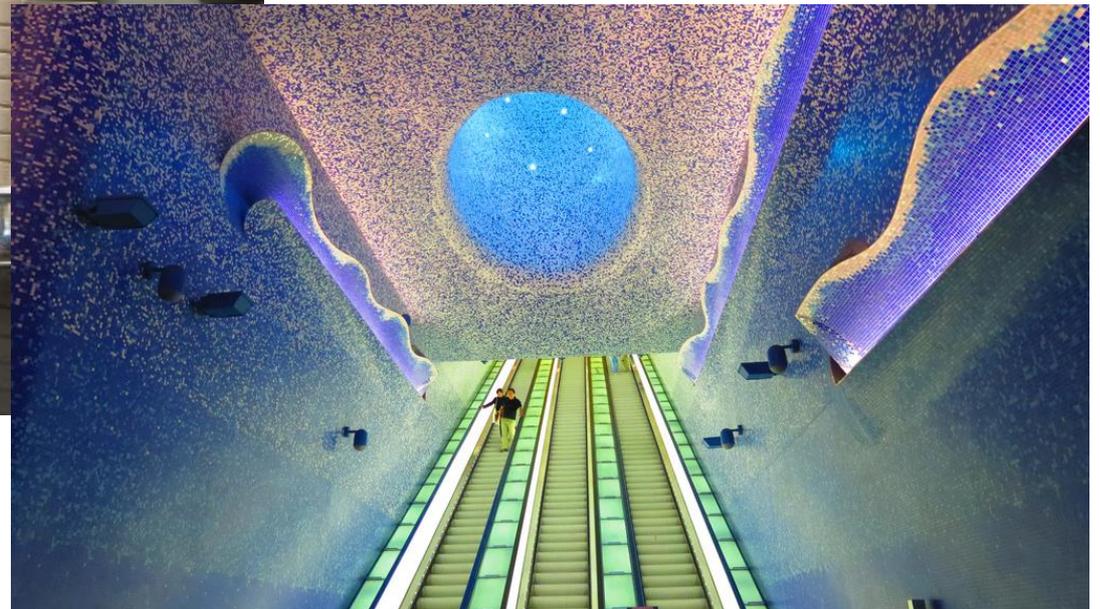




COMUNE DI NAPOLI

Assessorato alle Infrastrutture,
Lavori Pubblici e Mobilità

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile



Direzione centrale infrastrutture, lavori pubblici e mobilità

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

1 di 16

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).

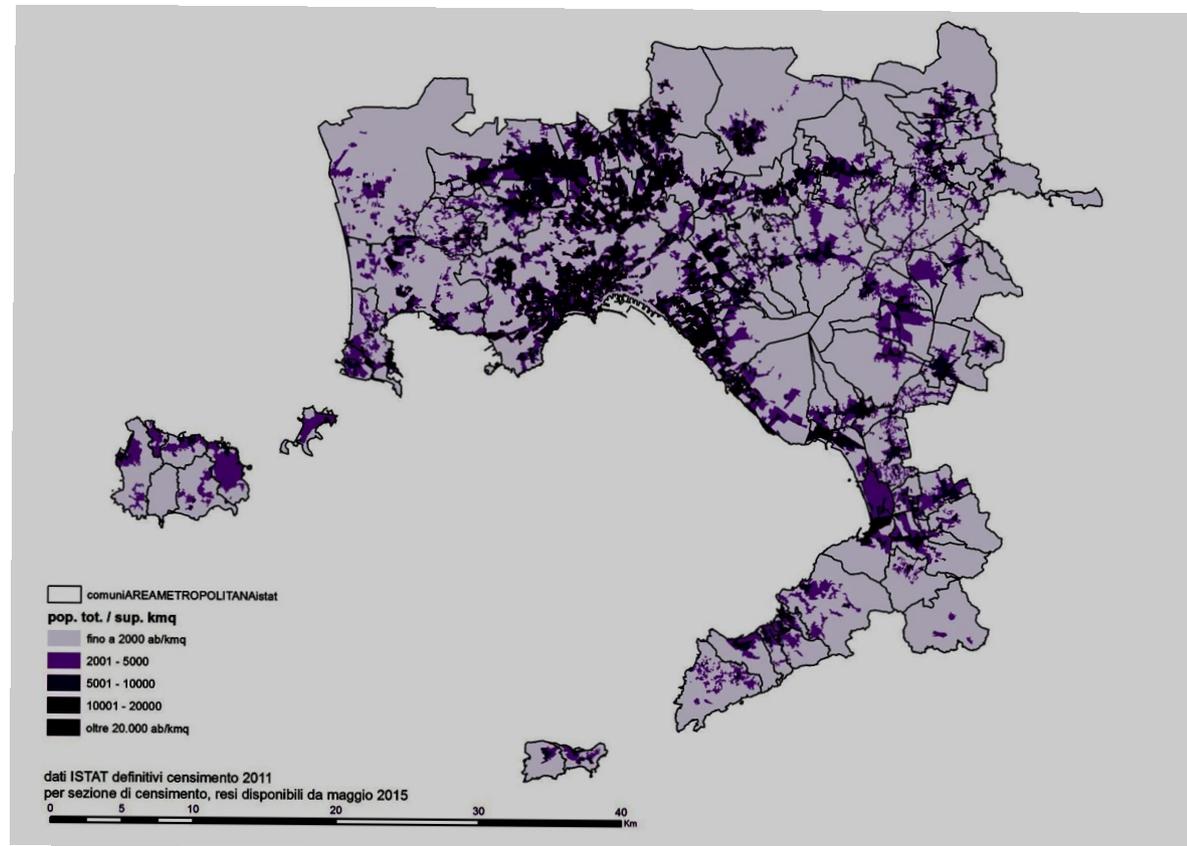
Città di Napoli:

(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*** (FONTE 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%

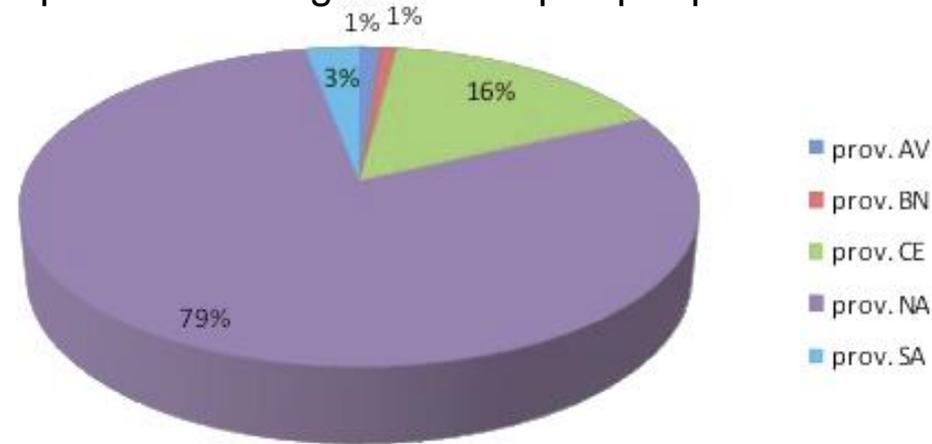
La mobilità sistemica di scambio: distribuzione

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

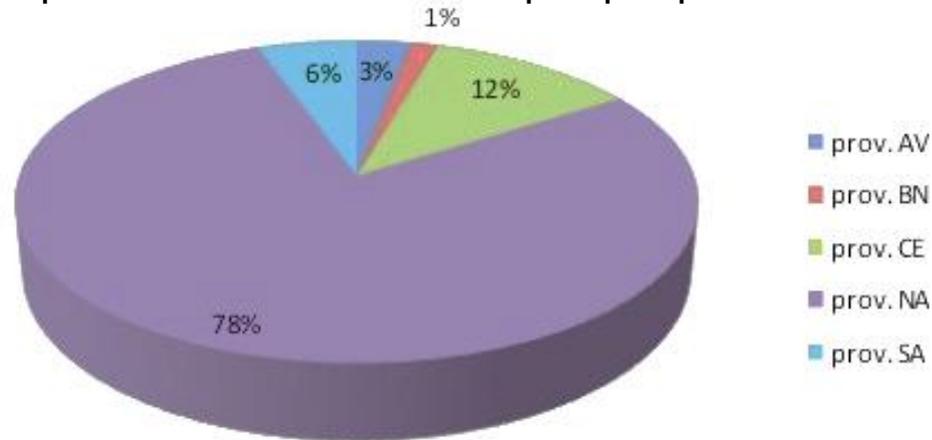
Circa il 78% degli spostamenti destinati a Napoli è generato nell'Area Metropolitana.

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

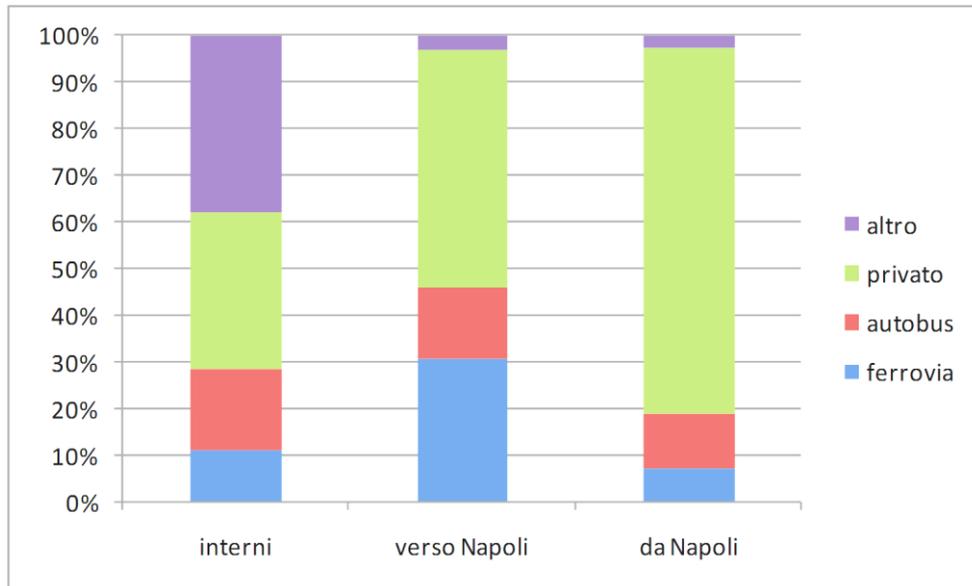
Spostamenti originati da Napoli per provincia



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 emessi da Napoli verso gli altri comuni della regione;

la **ferrovia** è utilizzata prevalentemente per spostamenti diretti a Napoli (circa 60.000) mentre per spostamenti da Napoli è scarsamente utilizzata.

Da questi dati emerge l'esigenza del forte coordinamento tra le politiche della città, gli investimenti e la gestione dei servizi ferroviari di area metropolitana (ex Circumvesuviana, Sepsa e Metrocampania) che in questi ultimi 5 anni hanno conosciuto un progressivo decadimento.

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 di 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**

Cosa occorre per modificarlo?

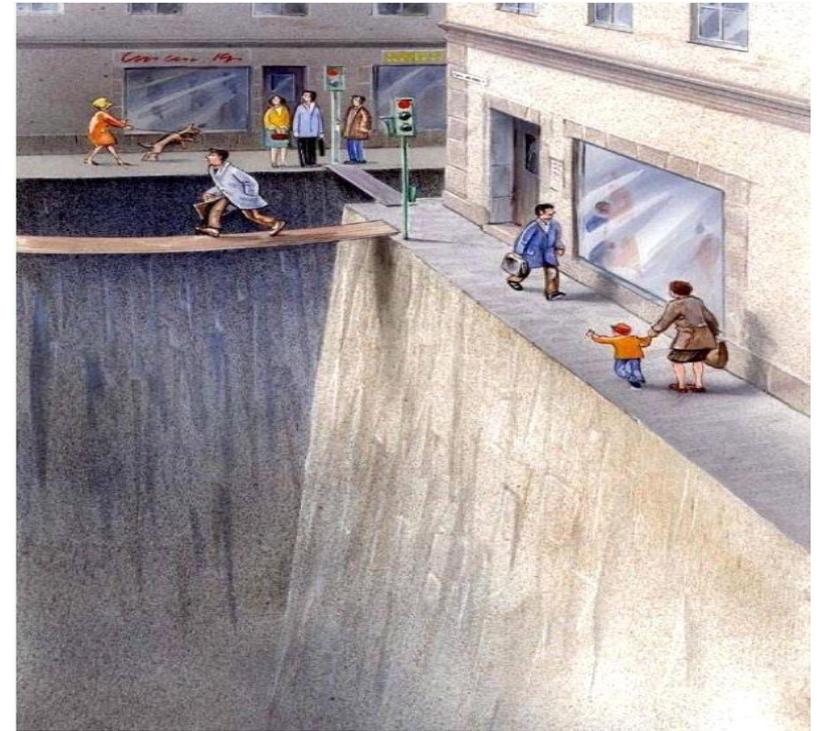
una visione di area **area metropolitana**, ambito territoriale sul quale è necessario intervenire per rendere più efficiente il sistema di mobilità;

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** e rendere **intelligente il sistema di mobilità**;

e occorre anche....

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



incentivare **modalità sostenibili di mobilità**;

Come possiamo costruire un nuovo modello di mobilità?

Assunta la **sostenibilità economica, sociale e ambientale del modello quale obiettivo fondamentale**

Occorre un **processo**:

partecipato e condiviso con la città e con portatori di interesse;

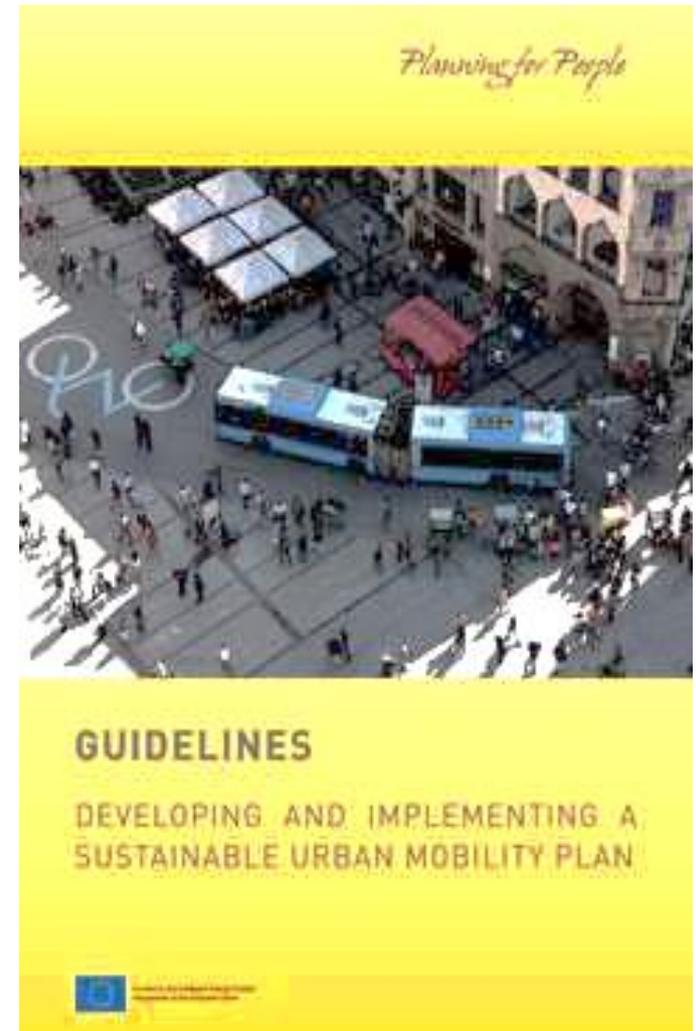
dinamico, individuando obiettivi strategici, interventi e tempi di realizzazione. Prevedendo che gli obiettivi e gli interventi possano essere integrati e modificati, purché nell'ambito dei principi base del percorso;

che porti a definire **obiettivi misurabili** per consentire di verificare gli effetti delle azioni.

I PUMS: linee guida per lo sviluppo e l'attuazione (2014)

Linee guida per sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

- 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, mobilità, parcheggi, urbanistica, ambiente, etc.)
- **il piano si prefigge di promuovere le diverse modalità di trasporto in modo bilanciato, incoraggiando la scelta di quelle più sostenibili.**



PUMS: strumenti necessari per accedere a finanziamenti (legge 124/2015)

Legge 124/2015 e successivi decreti attuativi di riforma della pubblica amministrazione (ultimo pubblicato 2 marzo 2016)

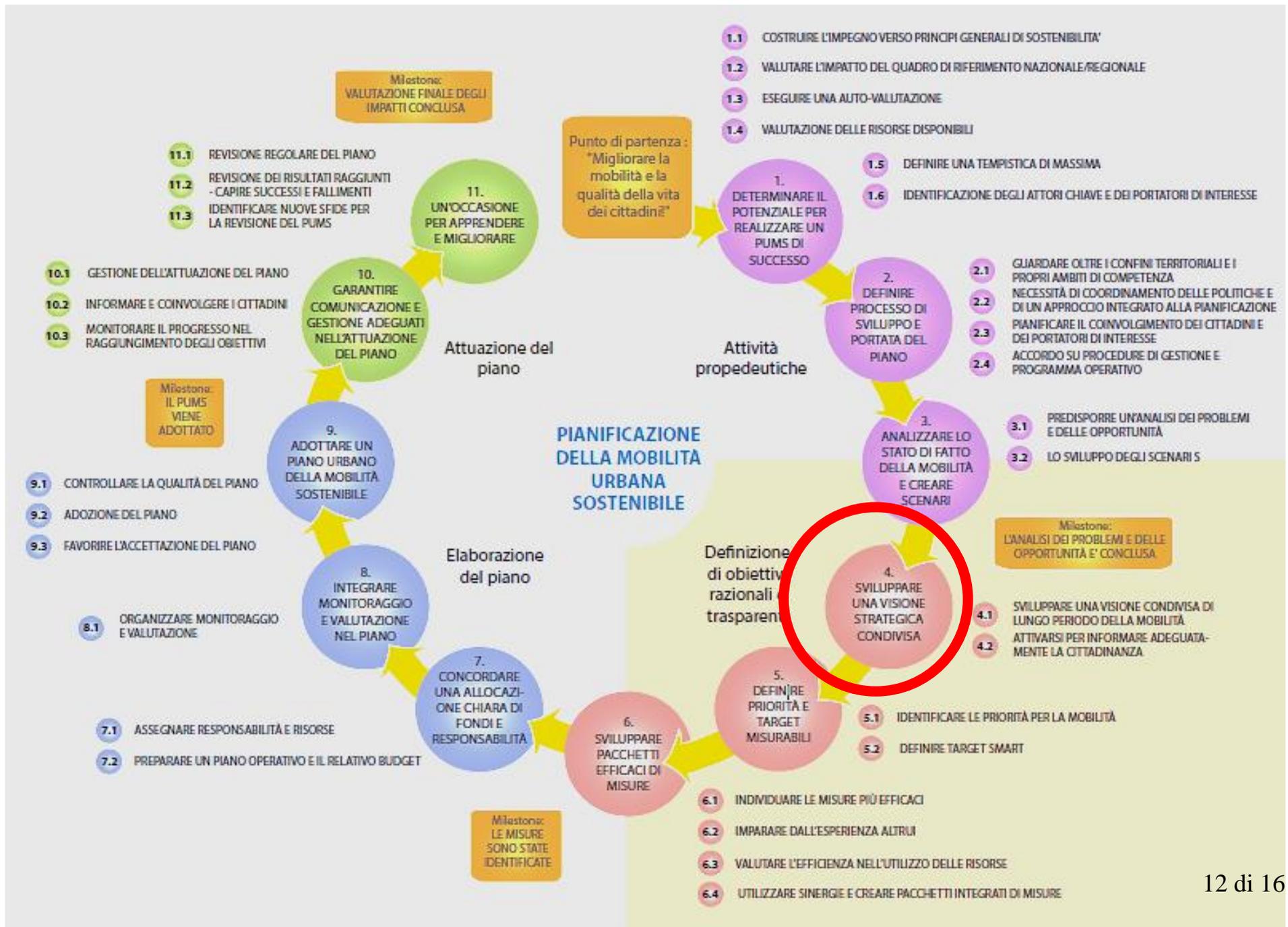
«Entro 180 giorni dalla pubblicazione del decreto (ovvero entro il 2 maggio) il MIT definisce nuove linee guida per la redazione dei PUMS, con specifico riferimento ai comuni con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.»

Abbiamo avviato la redazione e la concertazione del documento da circa 1 anno, sulla base delle linee della UE.

«Le città metropolitane provvedono, entro dodici mesi dalla entrata in vigore delle linee guida (ovvero entro il 2 maggio 2017), all'adozione dei PUMS»

Abbiamo concluso la redazione del documento, ne stiamo concertando i contenuti e approveremo il documento in Giunta entro il prossimo mese.

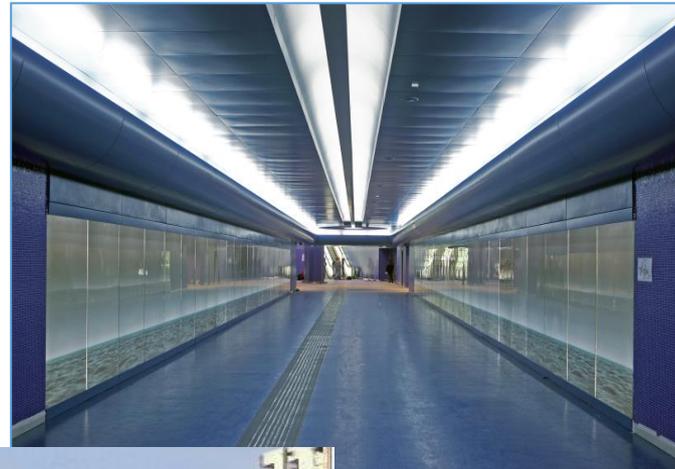
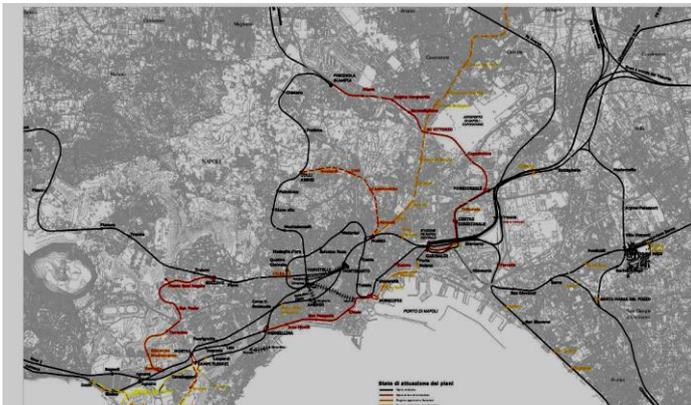
Le fasi processo di pianificazione



La visione del PUMS

Un piano della città e costruito con la città

Mentre **prosegue la «cura del ferro»** per dotare l'area metropolitana di un'adeguata rete di metropolitana, **avviamo la «cura del fosforo»** per rendere intelligente il nostro sistema di mobilità e promuoviamo la **mobilità attiva**



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**

Alcuni degli interventi realizzati in questi 5 anni

INCREMENTARE L'USO DEL TRASPORTO COLLETTIVO:

- aperte 3 nuove stazioni della linea M1 (Toledo, Garibaldi e Municipio) e 1 della linea M2 (San Giovanni – Università);
- avviata la gara da 98 mil. per l'acquisto di 10 nuovi treni per la linea M1;
- acquistati, con 13 mil di fondi propri dell'ANM, 60 nuovi bus
- avviata la realizzazione della tratta Garibaldi – Capodichino della linea M1 e il completamento della tratta Mergellina – Municipio della linea M6.

MIGLIORARE LA SICUREZZA DELLA MOBILITÀ:

- mantenuti 50 Km di strade primarie (20% della rete primaria);
- in aggiudicazione la realizzazione di un sistema di supporto alle decisioni per la manutenzione della rete stradale.

RAZIONALIZZARE E RIQUALIFICARE IL SISTEMA STRADALE:

- in corso i lavori di completo rifacimento di via Marina;

INCENTIVARE LA MOBILITÀ CICLO-PEDONALE

- pedonalizzazione del Lungomare, via Verdi, via Luca Giordano;
- realizzati 20 Km di piste ciclabili che nei prossimi 2 anni saranno raddoppiati (0 cm eq/100 ab. nel 2011, 29 cm eq./100 ab. nel 2013, a 3,7 m eq/100 ab. nel 2017 di piste e percorsi ciclabili);
- installato rastrelliere per le biciclette nella stazione Municipio, Medaglie d'Oro e funicolare di Chiaia;
- riavviato il servizio di bike sharing.

RENDERE "INTELLIGENTE" IL SISTEMA DI MOBILITÀ

- pubblicati in "open data" tutti i dati statici sui servizi di trasporto collettivo;
- concluse le attività di concertazione per l'avvio del taxi sharing;
- di prossimo avvio la bigliettazione elettronica e il pagamento della sosta su strada con il telepass

Le prime opportunità di finanziamento

Il DEF 2015:

Prevede lo stanziamento di 200 mil. per linea M1 e 300 mil. per la linea M6 in tre anni (opere inserite tra le 25 strategiche a livello nazionale)

Ad oggi c'è la copertura finanziaria di soli 90 mil per linea M1

Il collegato ambientale (legge 28 dicembre 2015):

l'art. 5 contiene disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile.

Entro sessanta giorni dalla data di entrata (28 febbraio) in vigore della legge saranno definiti le modalità e i criteri per la presentazione dei progetti da finanziare.

35 mil. destinati per il finanziamento di progetti diretti a incentivare iniziative di mobilità sostenibile come car-pooling, di car-sharing, di bike-pooling e di bike-sharing, programmi di educazione e sicurezza stradale, di riduzione del traffico, dell'inquinamento e della sosta degli autoveicoli.

Ad oggi siamo in attesa della pubblicazione delle modalità e dei criteri di presentazione dei progetti.

I fondi PON Metro (2014 – 2020):

15 mil. destinati a finanziare il completo ammodernamento della rete semaforica cittadina, sostituendo gli impianti a ciclo fisso con impianti attuati, e a rendere «intelligenti» le gallerie urbane;

14 mil. destinati all'acquisto di nuovi bus.

Ad oggi l'Agenzia per la Coesione sta definendo il disciplinare di spesa e rendicontazione.