



Convegno di apertura Energy Med 2018
**“PENSIERI E AZIONI” PER NAPOLI NEL
SETTORE ENERGETICO AMBIENTALE**

URBANISTICA E MOBILITÀ SOSTENIBILE SULLA LINEA DI COSTA A NAPOLI

Massimo Clemente, Dirigente di ricerca CNR IRISS
Vice presidente aniai Campania

Napoli, 5 aprile, Mostra d'Oltremare



- urbanistica e mobilità sono legate da una corrispondenza biunivoca perché si influenzano reciprocamente ma sono spesso considerate separatamente
- per realizzare una mobilità sostenibile, alla scala urbana e metropolitana, è necessario integrare le scelte di trasporto con le scelte localizzative e d'uso del territorio
- sulla linea di costa, è necessaria una visione che integri la pianificazione d'uso del lungomare e quella del mare con l'offerta di mobilità via terra e via mare
- la costa urbana di Napoli è un attrattore di rango territoriale per cui la pianificazione d'uso del lungomare e dei trasporti deve avvenire alla scala metropolitana e regionale



- l'urbanistica è la scienza che studia le città, i fenomeni urbani, la pianificazione e la gestione degli spazi e delle funzioni urbane che sono presenti sul territorio
- la mobilità riguarda le reti di trasporto e i vettori che consentono gli spostamenti sul territorio garantendo l'accessibilità agli spazi e alle funzioni urbane
- la vita della città, le funzioni, le attività e i fenomeni urbani determinano la domanda di spostamento e generano la mobilità sul territorio
- nelle città di mare, la linea di costa è un polo di forte attrazione e a Napoli il fenomeno è ingigantito dalla concentrazione e pressione antropica e dallo squilibrio con le aree interne



- l'ingegneria dei trasporti studia i sistemi della mobilità su gomma, su ferro, via acqua e aerei, le matrici origine destinazione, le reti e i vettori, offrendo risposte sempre più innovative alla domanda di spostamento con tecniche sempre più sofisticate e soluzioni sempre più green
- i generatori della mobilità sono gli insediamenti residenziali, le attività produttive, le attrezzature d'interesse generale, i centri commerciali, i parchi urbani, i luoghi per il tempo libero, gli attrattori turistici, ecc. che inducono l'esigenza di spostarsi sul territorio
- l'urbanistica analizza e pianifica l'organizzazione del territorio, la localizzazione delle funzioni urbane che sono gli stessi insediamenti residenziali, le attività produttive, le attrezzature d'interesse generale, i centri commerciali, i parchi urbani, i luoghi per il tempo libero, gli attrattori turistici, ecc.



- la costruzione di una mobilità sostenibile può avvenire solo agendo in modo integrato sull'offerta di mobilità con l'ingegneria dei trasporti e sulla domanda di mobilità con la pianificazione urbanistica
- le scelte urbanistiche rafforzano o eliminano poli di attrazione esistenti e creano nuovi poli
- se l'ingegneria dei trasporti si concentra sull'offerta di mobilità, l'urbanistica può incidere sulla domanda di mobilità, in particolare lungo la linea di costa
- sulla linea di costa, l'integrazione tra il trasporto via mare e il trasporto via terra è una risorsa ancora poco utilizzata, a Napoli come nelle altre città di mare italiane, a parte Venezia



- sulla terra, l'offerta di mobilità è costituita dalle reti stradali e ferroviarie e dai mezzi di trasporto pubblici e privati che si muovono, su quelle reti, alle diverse scale
- sul mare, l'offerta di mobilità è costituita dalle rotte e dalle imbarcazioni che si muovono lungo quelle rotte, unendo porti e approdi lungo la costa
- nella città metropolitana di Napoli, la mobilità urbana e metropolitana è prevalentemente su gomma, poi su ferro, in minima parte via mare
- nell'area metropolitana e urbana di Napoli, il trasporto pubblico, su gomma e su ferro, è molto carente da tutti i punti di vista perché viene da decenni di gestioni disastrose



- il trasporto via mare, attualmente, avviene alla scala metropolitana e regionale e collega i porti di Napoli e Pozzuoli con le località turistiche di Ischia, Procida, Capri, Sorrento
- le vie del mare, se paragonate a quelle di città di pari importanza in altri paesi del mondo, risultano di cattiva qualità, poco affidabili, care e monopolizzate da pochi operatori che, tra l'altro, godono di finanziamenti pubblici
- alla scala urbana non esistono collegamenti lungo la costa che, peraltro, esistevano in passato, quando la collina di Posillipo era raggiungibile solo via mare e poi risalendo le pedamentine
- sul mare di Napoli qualcosa si muove: motoscafi, canoe, gozzi, punti ristoro galleggianti, ... non sempre nella legalità



- in conclusione, a Napoli, i collegamenti via mare possono contribuire alla costruzione di una mobilità sostenibile ma solo se integrati ai trasporti via terra e inquadrati da una pianificazione urbanistica della città e dell'area metropolitana che governi la domanda di mobilità sia sulla terraferma sia in mare
- attraverso scelte politiche forti, vanno affrontati e superati i fattori di ostacolo, a cominciare dal numero limitato di approdi adeguati, incoraggiando nuovi operatori ad entrare nel mercato del trasporto marittimo sostenibile
- è necessaria una pianificazione strategica metropolitana, con visioni ampiamente condivise e programmi di medio lungo periodo, in cui la mobilità via mare e via terra diventino strumenti di attuazione delle politiche urbanistiche e non viceversa



Massimo Clemente
m.clemente@iriss.cnr.it

Consiglio Nazionale delle Ricerche
Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo
<https://www.iriss.cnr.it/>

Friends of Molo San Vincenzo
<https://friendsofmolosanvincenzo.wordpress.com/>

aniai Campania
<https://www.aniaicampania.it/>