



# Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

## Obiettivi e strategie per la sicurezza stradale





# Che cosa è il PUMS

**Legge 340/2010.**

**Legge 124/2015 (Madia) e successivi decreti attuativi ad oggi non emanati**

*«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**»*

**Il livello direttore del PUMS è stato approvato in Giunta a maggio del 2016.**

*«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 ...**»*



# Che cosa è il PUMS

## **Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan**

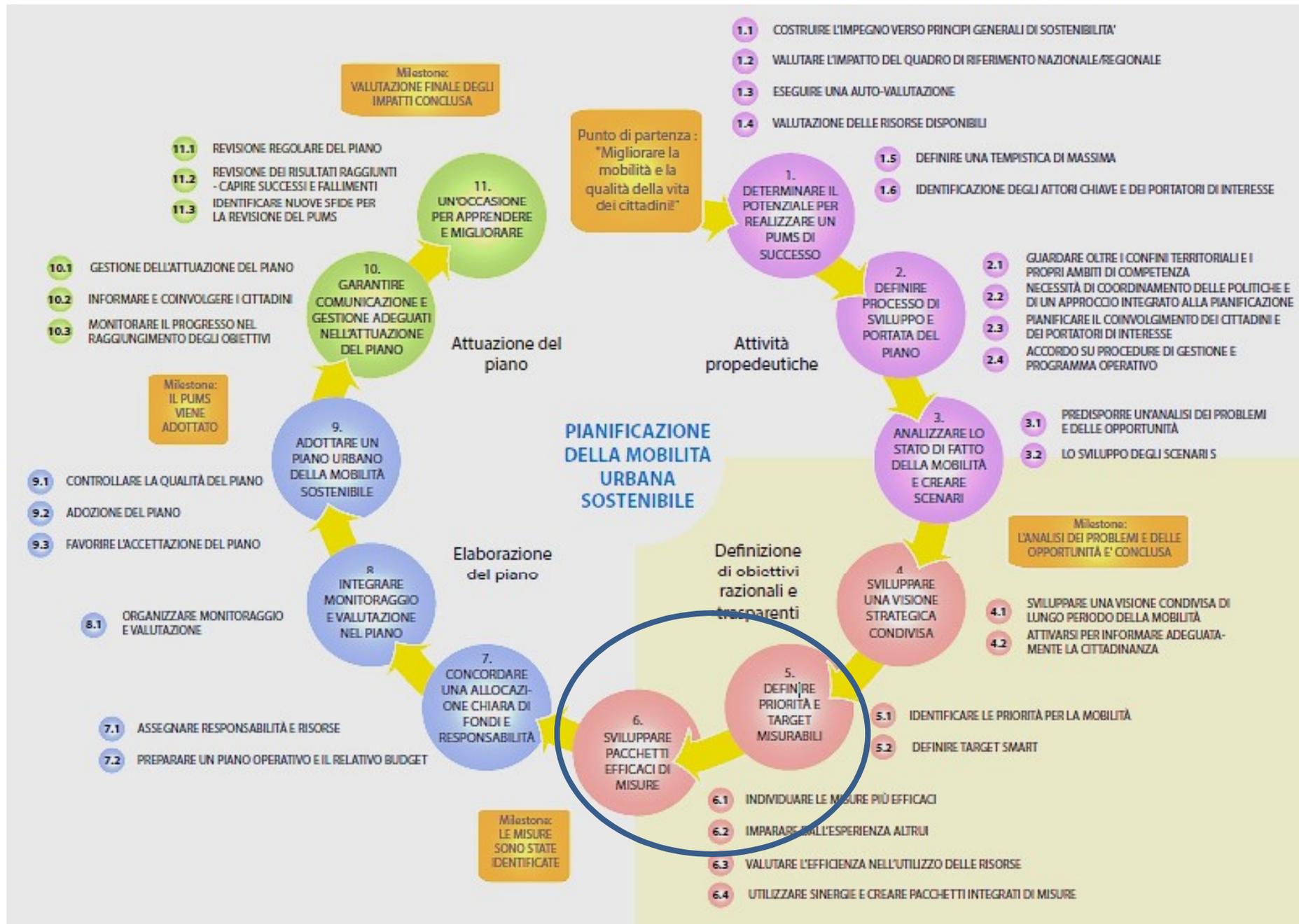
### ***Linee Guida per Sviluppare e attuare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile***

**2014**

- la **partecipazione** e la **condivisione** dei contenuti e delle scelte del Piano si fonda sul coinvolgimento dei cittadini e degli *stakeholders* (portatori di interesse) e ne garantisce il coinvolgimento nelle principali fasi decisionali;
- la partecipazione e la condivisione devono consentire di definire la **visione strategica** del piano, la scelta **degli obiettivi** e degli **indicatori di risultato**;
- il piano mette a sistema gli strumenti di piano vigenti e gli interventi in corso;
- si prefigge di **promuovere le diverse modalità di trasporto in modo bilanciato, incoraggiando la scelta di quelle più sostenibili**
- uno strumento di pianificazione riferito ad un'area significativa per il sistema della mobilità e non a un'entità amministrativa.

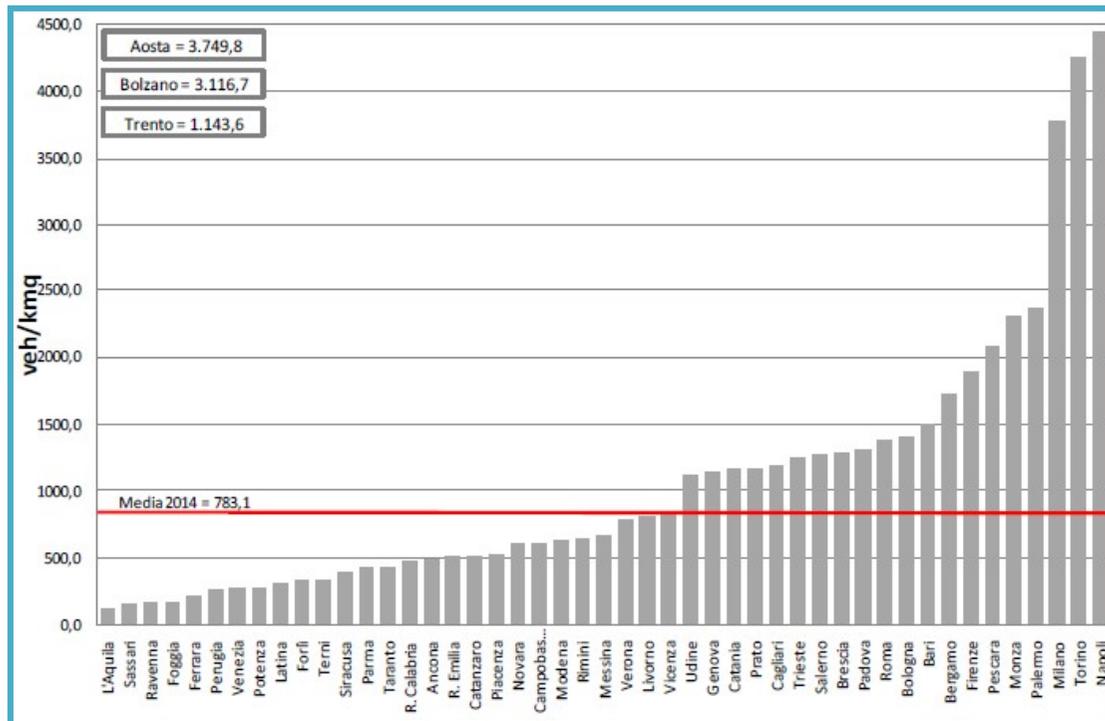


# Schema del processo di pianificazione





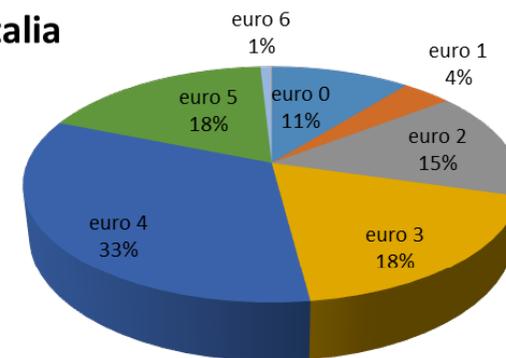
# Principali elementi di contesto: caratteristiche del parco circolante



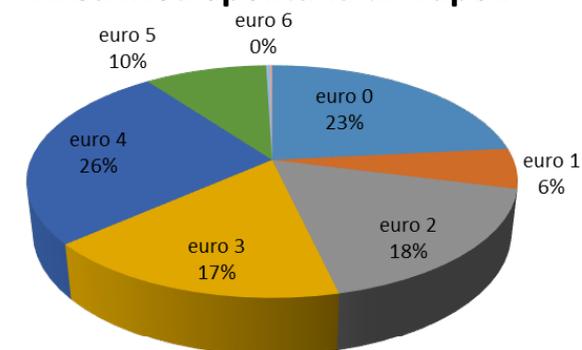
**Napoli 4.500 v./km<sup>2</sup>**  
(1<sup>a</sup> in Italia)

Milano 3.770 v./km<sup>2</sup>  
Roma 1.500 v./ km<sup>2</sup>

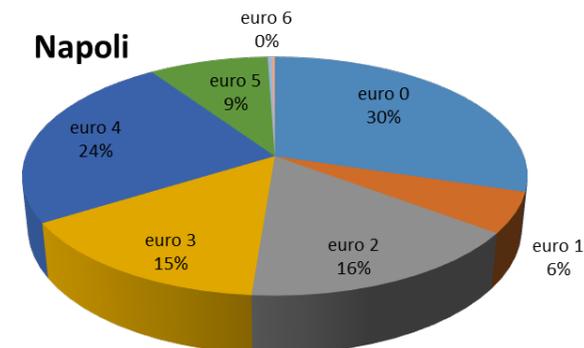
Italia



Area Metropolitana di Napoli



Napoli



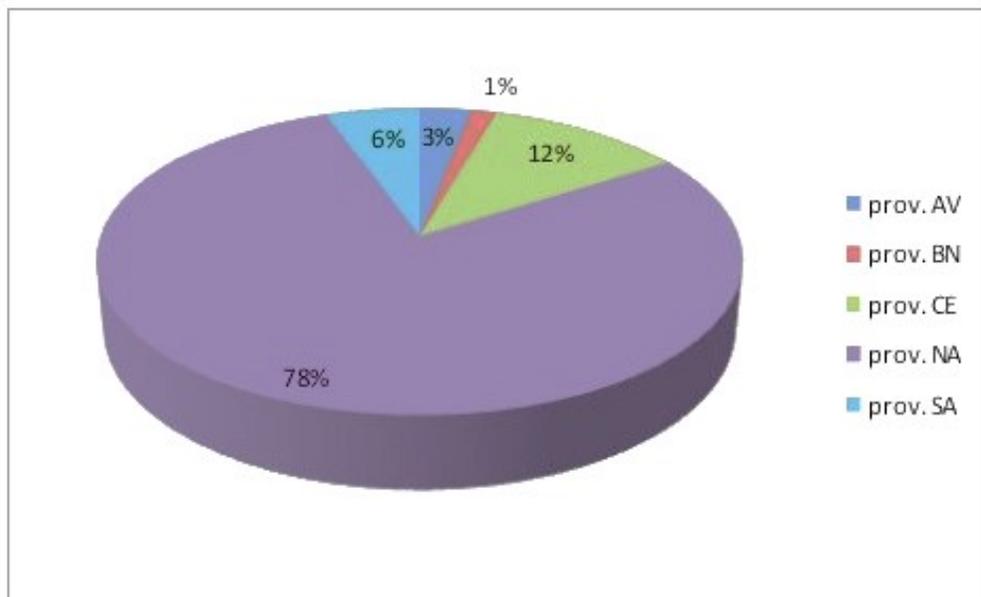


# Principali elementi di contesto: domanda di mobilità

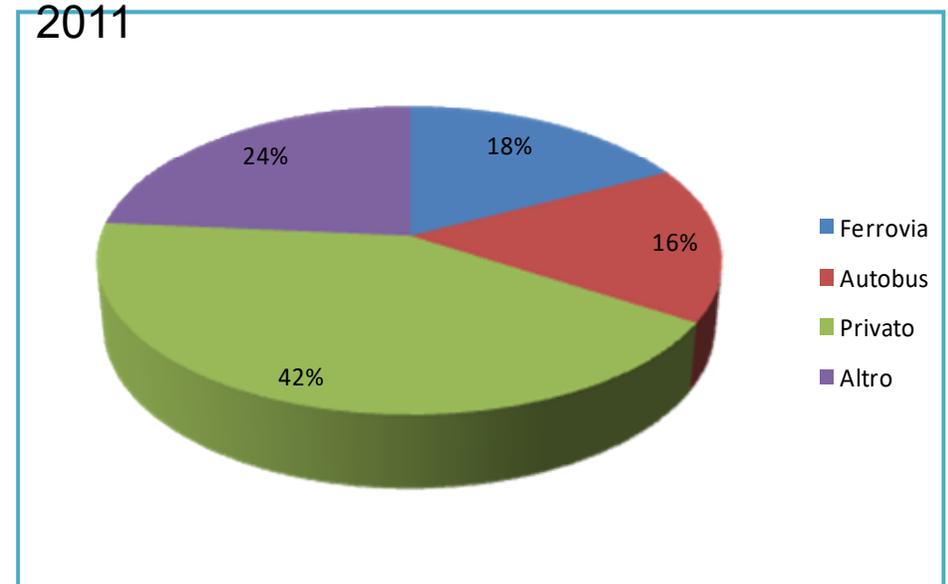
## *La mobilità sistematica giornaliera di sola andata (dati ISTAT 2011)*

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

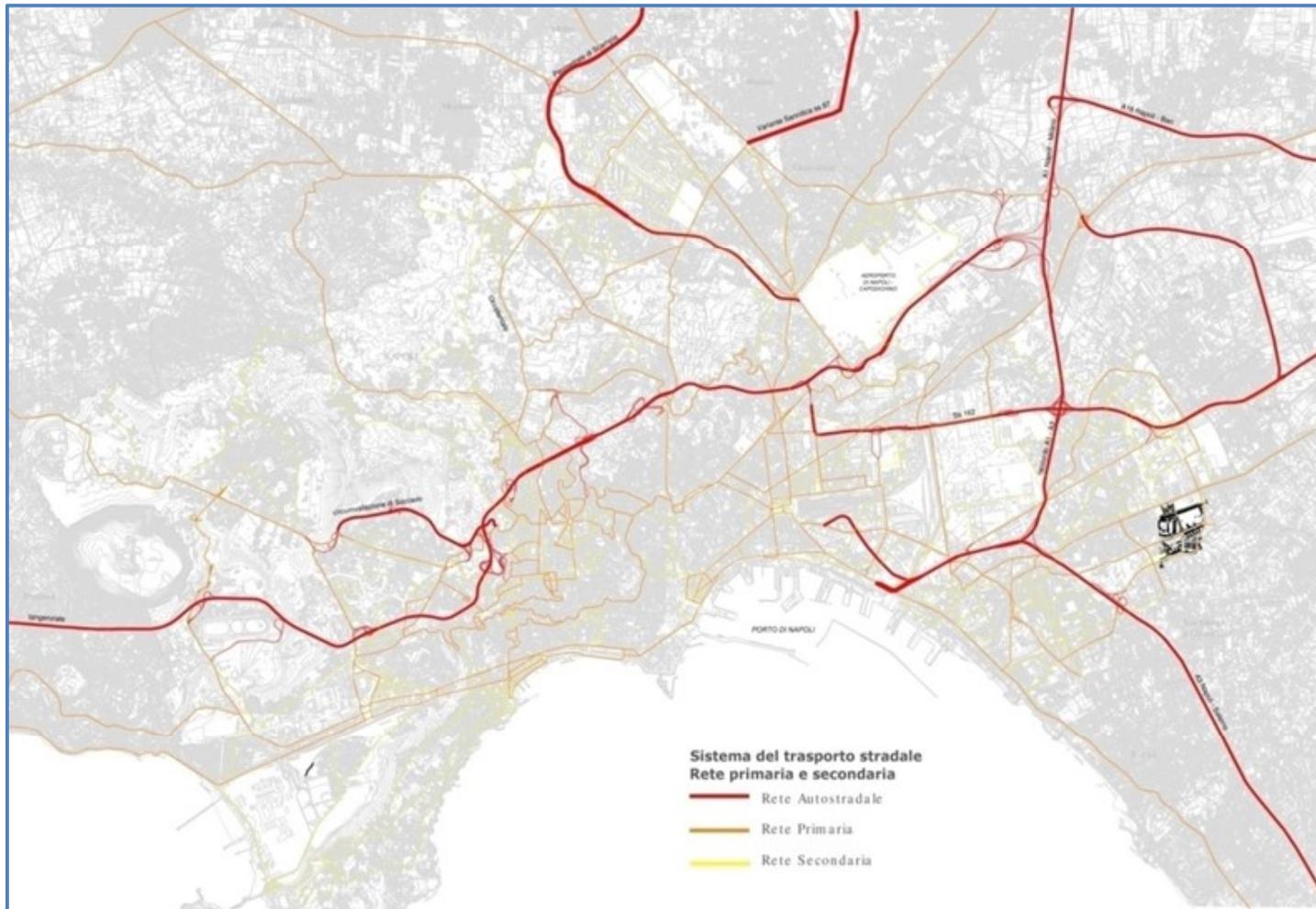


### Ripartizione modale degli spostamenti – 2011





# Principali elementi di contesto: la rete stradale



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: i costi dell'attuale modello di mobilità

## 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 Infrastrutture dei Trasporti)*

## 490 - 850 milioni euro per anno

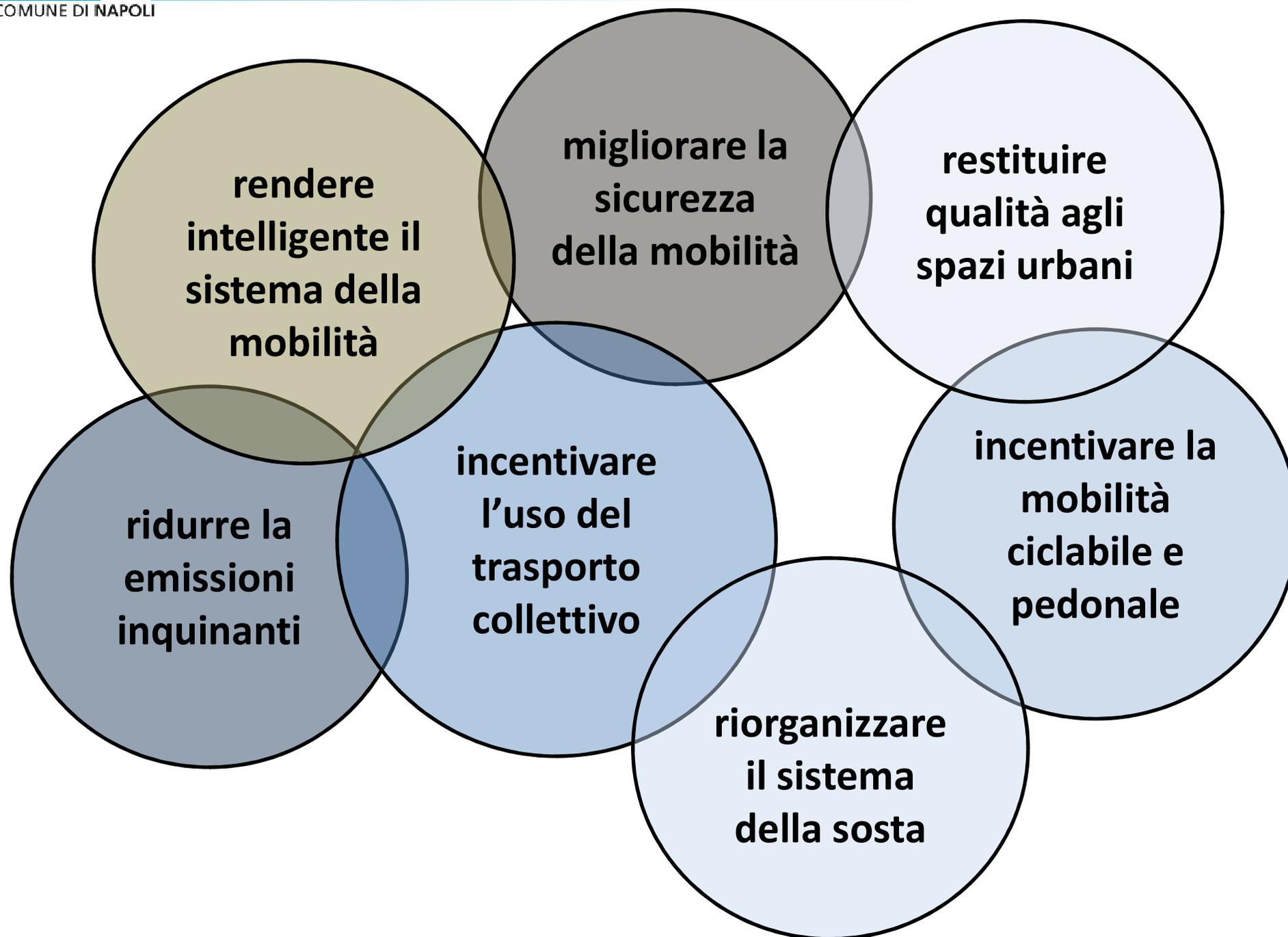
costo complessivo annuo, per la città, dell'attuale modello di mobilità,  
per effetto della congestione e della incidentalità stradale

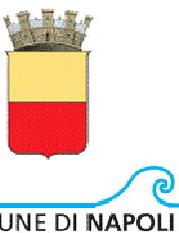
A questi andrebbero aggiunti altri costi sociali, difficilmente quantificabili, derivanti da:

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



# Il sistema degli obiettivi strategici del PUMS





COMUNE DI NAPOLI

# Obiettivo strategico: Migliorare la sicurezza della mobilità

I target:

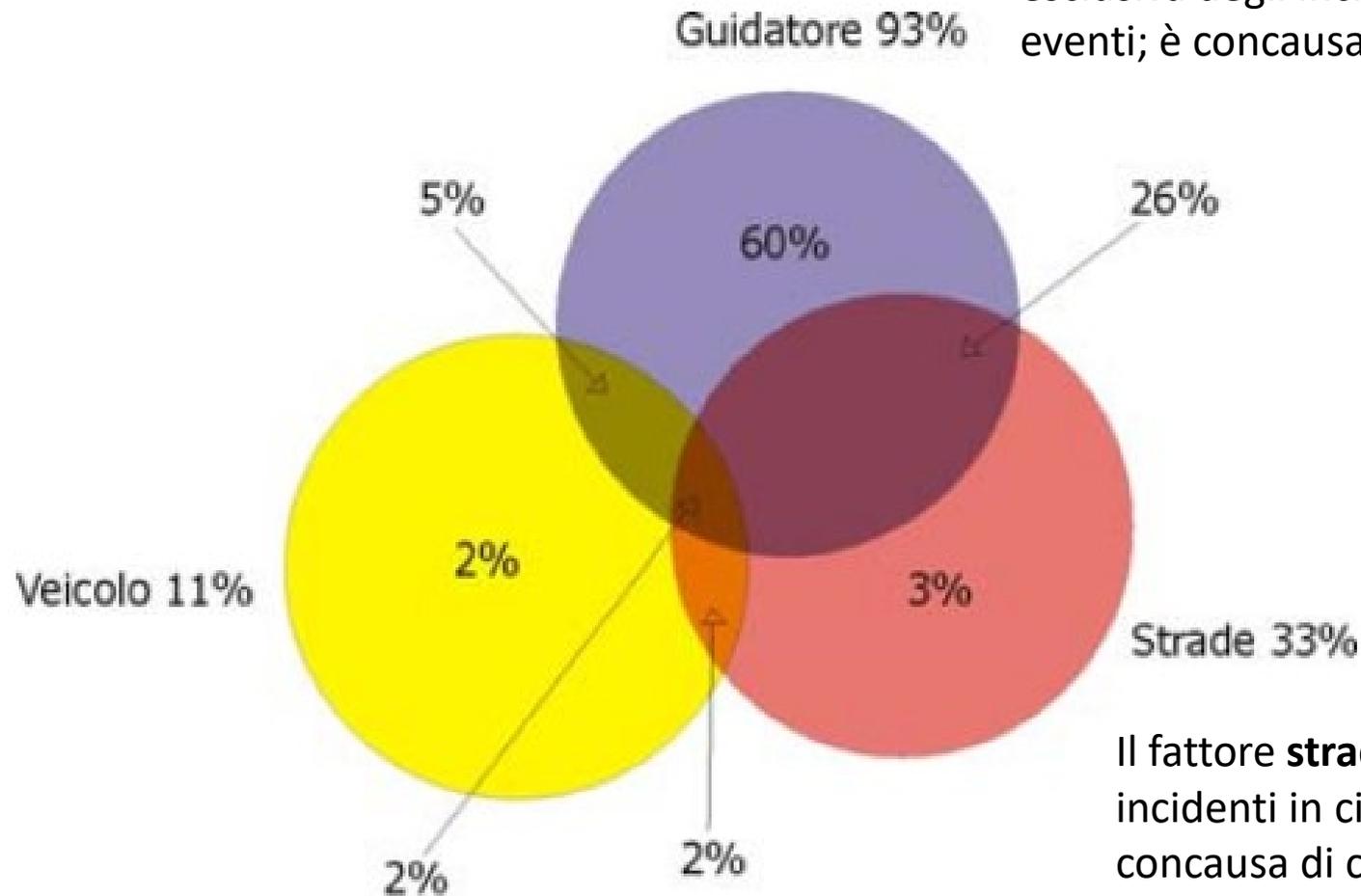
**Riduzione del 50%** del numero di morti per incidenti stradali nel periodo 2010-2020

**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



# I fattori di incidentalità

Il fattore **guidatore** rappresenta la causa esclusiva degli incidenti in circa il 60% degli eventi; è concausa del 33%



Il fattore **strade** è causa esclusiva degli incidenti in circa il 3% degli eventi; è concausa di circa il 30%



# Obiettivo strategico: Migliorare la sicurezza della mobilità

## Obiettivo strategico

Migliorare la  
sicurezza della  
mobilità

## Infrastrutture stradali

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

*Sistemi evoluti per la  
segnaletica stradale e turistica*

*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

## 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

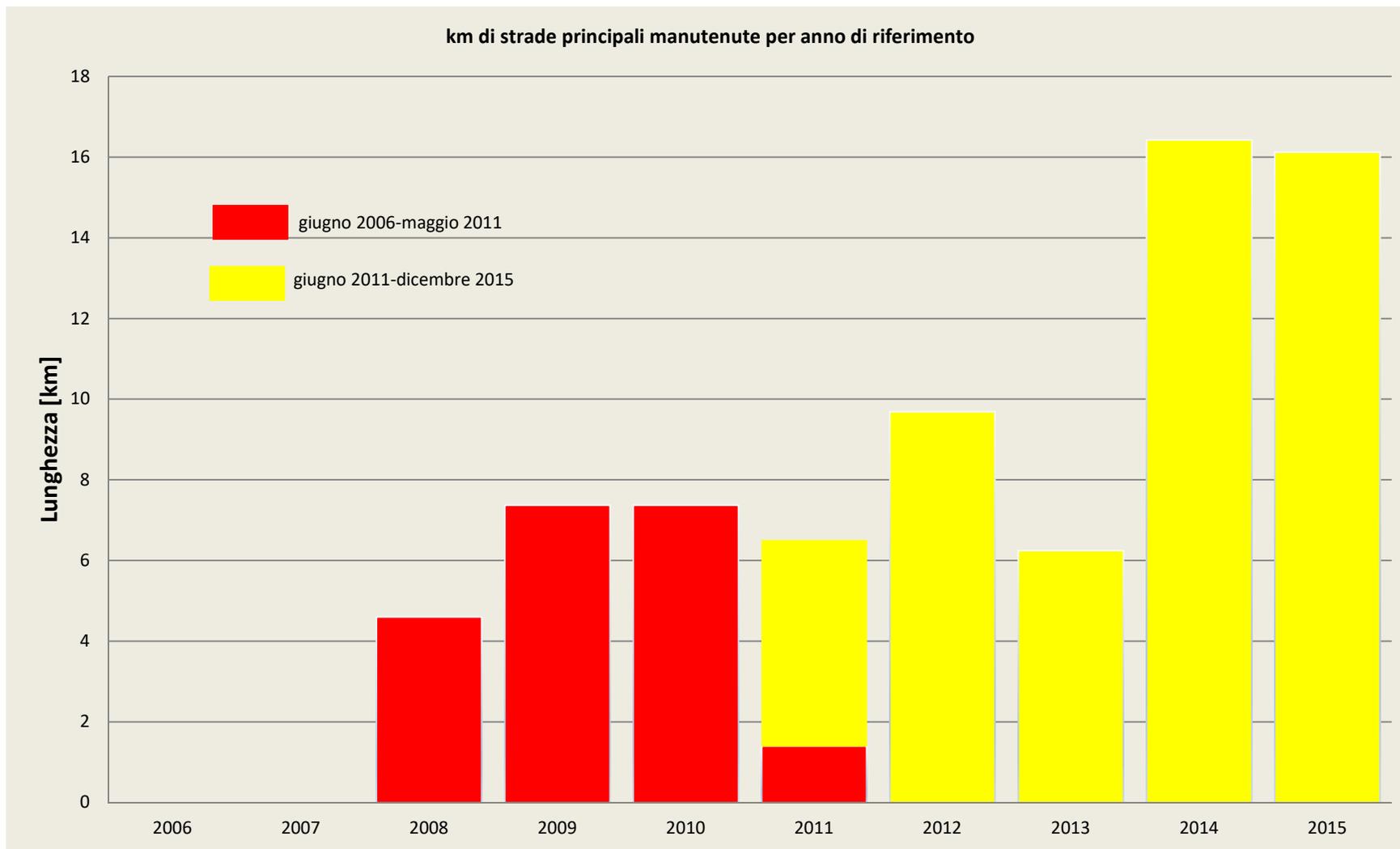
*Campagne di sensibilizzazione  
sulla sicurezza stradale*

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



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

## Interventi realizzati dal 2006 al 2015





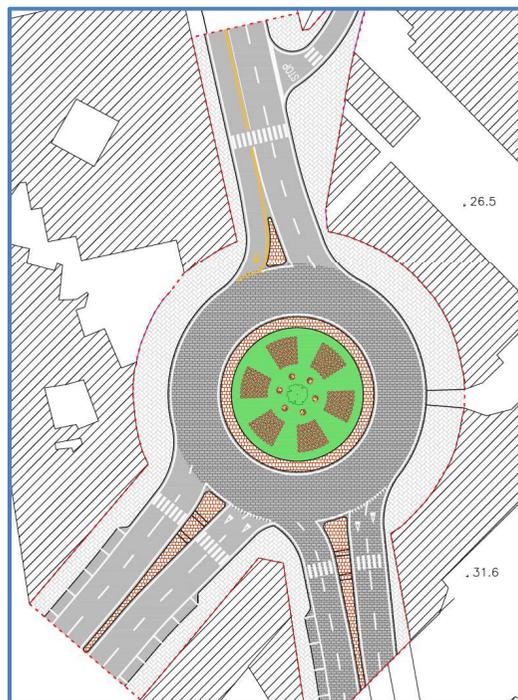
# Migliorare la sicurezza delle intersezioni

Alcuni esempi di interventi in realizzazione:

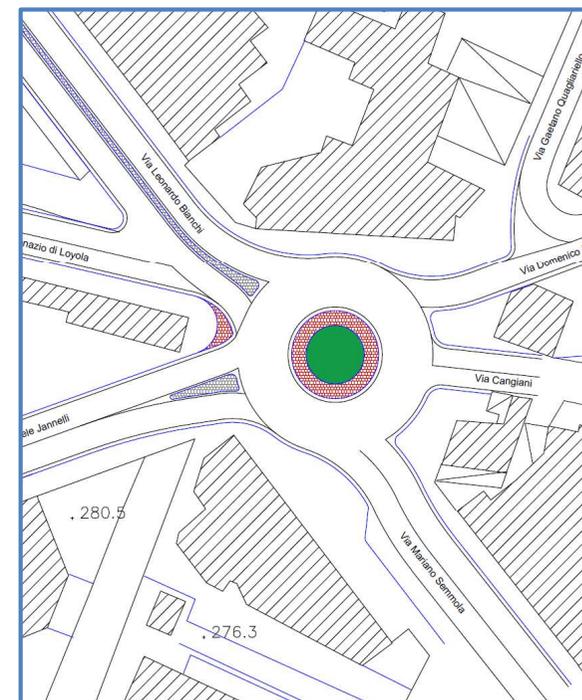
- via Marina – corso Lucci; Via della Marinella – via Marina (riqualificazione via Marina)
- Via Gianturco – via Galileo Ferraris (riqualificazione via Galileo Ferraris)
- Via Fulco Ruffo di Calabria (realizzazione stazione metro Aeroporto)
- Piazza Principe Umberto (realizzazione stazione metro Garibaldi)



Piazza Ottocalli



Via Arenaccia – via Gussone



Largo dei Cangiani



# 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





# Piano della Sicurezza Stradale Urbana

**Il Piano della Sicurezza Stradale Urbana** è articolato in tre parti:

- analisi dei **dati di incidentalità** e descrizione del fenomeno
- scelta e descrizione degli **interventi** da adottare per ridurre il numero e la gravità degli incidenti
- quantificazione dei **costi** degli interventi e dei **benefici** attesi in termini di riduzione del costo sociale connesso all'incidentalità stradale



# Rilevazione da remoto delle infrazioni

Il Comune di Napoli intende farsi promotore, in sede ANCI prima e nei confronti del Governo successivamente, della modifica della normativa al fine di ampliare le possibilità di utilizzo dei sistemi di rilevazione della velocità anche alle strade urbane.

Le strade urbane sulla quali si ritiene prioritario l'uso di sistemi telematici per la rilevazione delle infrazioni sono:

- perimetrale di Scampia
- via Montagna spaccata
- perimetrale di Soccavo
- perimetrale di Ponticelli



# Rinnovo del parco circolante con veicoli a basso impatto ambientale

Il PUMS ha definito misure per il rinnovo del parco circolante volte a incentivare la rottamazione in particolare di auto euro 0 a fronte dell'acquisto di auto a basso impatto ambientale.

È in approvazione una Delibera di Giunta per rinnovare la gratuità della sosta su strada ai veicoli elettrici e per istituire forme agevolate di abbonamento, in funzione del reddito ISEE del nucleo familiare, per le auto ibride. A queste tipologie di auto abbiamo, inoltre, consentito l'accesso nelle ZTL cittadine, la libera circolazione nelle corsie preferenziali e durante le giornate di limitazione della circolazione per motivi ambientali.

Questa azione ha la duplice finalità di ridurre l'impatto ambientale e di migliorare le caratteristiche di sicurezza intrinseca dei veicoli.



# Campagne di sensibilizzazione sulla sicurezza stradale

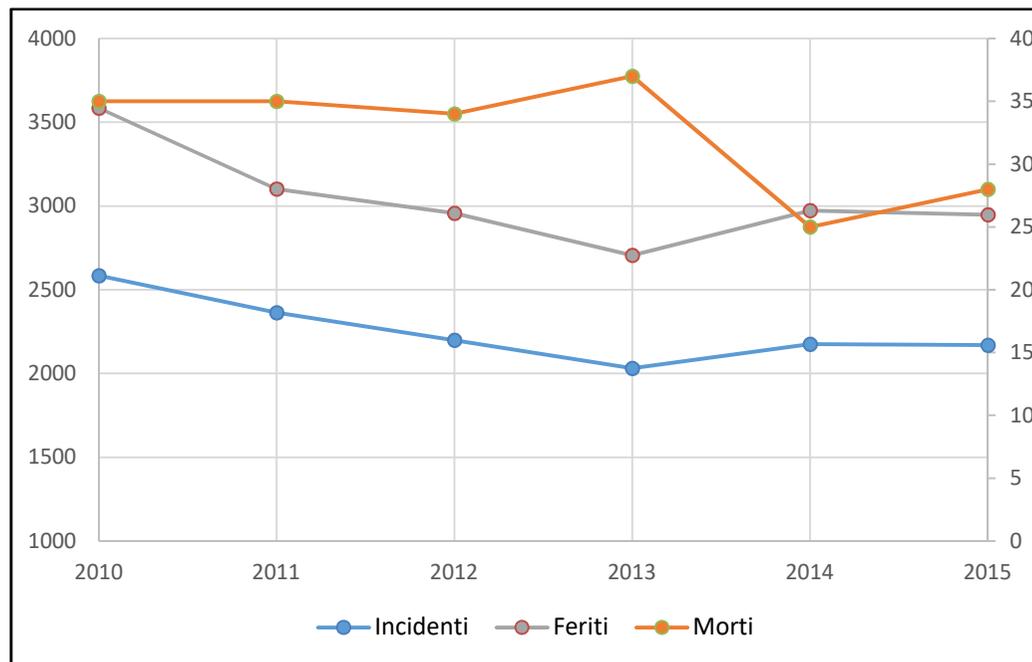
- abbiamo avviato un rapporto con la Fondazione ANIA per la sicurezza stradale. Tra i temi di lavoro la sensibilizzazione mirata ai giovani per ridurre l'incidentalità per questa categoria di utenti e, in particolare, nei fine settimana;
- stiamo lavorando a una proposta di progetto da presentare al Ministero dell'Ambiente per i finanziamenti del "collegato ambientale". Intendiamo collaborare con gli Istituti scolastici per coinvolgere i ragazzi in progetti di rilevazione dei fattori di rischio e messa in sicurezza.



# Principali elementi di contesto: incidentalità stradale

Nel 2015 si sono verificati 2.169 incidenti con lesioni a persone, che hanno causato la morte di 28 persone e il ferimento di altre 2.948 (*fonte 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



	2010 - 2015
<b>Incidenti</b>	- 16.1 %
<b>Morti</b>	- 20.0 %
<b>Feriti</b>	- 17.8 %



# 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*

## **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:**

*Servizio P.R.M. strade, grandi assi viari e sottoservizi: arch. Renato Esposito*

*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*



# Contributi

## Hanno collaborato:

### **ANM**

*ing. Alberto Ramaglia*

*ing. Gennaro Narducci*

*ing. Davide Pinto*

*ing 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*