

COMUNE DI NAPOLI
Assessorato alla Mobilità Urbana
VII Direzione Centrale
Servizio Viabilità e Traffico

INTERVENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELL'AREA CENTRALE

Relazione illustrativa

Indice generale

Introduzione	3
1 . Il contesto di riferimento	6
2 . Definizione dell'area di intervento e principali provvedimenti vigenti per il Centro Storico.....	7
3 . I parcheggi di interscambio	12
4 . Interventi per la mobilità sostenibile per il Centro Storico.....	15
4.1 Fase 1: Ulteriori interventi di pedonalizzazioni per il Centro Storico, per il Lungomare e per i Quartieri Spagnoli.....	15
4.1.1 Centro Storico.....	15
4.1.2 Pedonalizzazione via Caracciolo.....	19
4.1.3 Area Ambientale Borgo Marinari.....	22
4.1.4 Zona a Traffico Limitato area Chiaia.....	24
4.1.5 Quartieri Spagnoli.....	25
4.1.6 Risistemazione di piazza Garibaldi.....	27
4.1.7 Miglioramento dell'accessibilità pedonale alla Stazione Marittima.....	29
4.2 Fase 2: Dispositivo di limitazione del traffico privato sull'asse Pessina - piazza Dante - Toledo.....	30
4.3 Fase 3: Attuazione e monitoraggio del piano di rafforzamento delle linee dei bus urbani ANM.....	32
4.4 Fase 4: Attuazione e monitoraggio del piano di recupero della sosta legale su strada.....	35
4.4.1 Le aree di sosta.....	35
4.4.2 La Politica Tariffaria.....	41
4.5 Fase 5: Fluidificazione e risoluzione delle criticità della viabilità principale del Bacino Centrale.....	42
4.6 Fase 6: Istituzione della ZTL del Centro Storico.....	44
5 . Strategia di controllo dei dispositivi di Traffico – Ausiliari del Traffico.....	46
6 . Mobilità ciclistica.....	46
7 . Cantieri.....	46

INTRODUZIONE

In questo documento vengono riassunte le strategie e le linee di azione della politica per la mobilità sostenibile che l'Amministrazione intende adottare nel breve e medio periodo - nell'arco di tre/sei mesi - per migliorare l'accessibilità nel Centro Storico, alleggerire il carico di traffico e di congestione verso le zone centrali, rendendo maggiormente fruibile ai cittadini e alle cittadine gli spazi urbani e storici della città di Napoli e favorirne, in tal modo, il rilancio turistico.

In questo senso i provvedimenti sono riferiti prevalentemente al Centro Storico ed alcune zone di grande attrazione che richiedono un intervento immediato, che generalmente erano già inclusi nei provvedimenti adottati dall'Amministrazione Comunale, ma che per diverse ragioni non sono stati mai attuati.

Successivamente si procederà ad interventi in altre zone della città che hanno problemi analoghi di accessibilità e di congestione e si realizzerà l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e la redazione del Piano Urbano Mobilità di area vasta, strumento che coniuga investimenti e servizi di trasporto su scala metropolitana.

In via prioritaria, dunque, gli obiettivi che l'Amministrazione intende perseguire sono:

- ✓ gestire la domanda di mobilità dei veicoli privati verso il Bacino Centrale per ridurre la congestione;
- ✓ aumentare l'accessibilità delle aree centrali con il trasporto pubblico;
- ✓ migliorare le condizioni di circolazione dei mezzi del trasporto pubblici e dei veicoli privati sulla viabilità primaria;
- ✓ migliorare l'uso dello spazio urbano per i pedoni e per le attività delle aree centrali e di particolare pregio ed attrazione;
- ✓ ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici ed acustici da traffico veicolare;
- ✓ regolare ed estendere la sosta legale dei veicoli su strada;
- ✓ migliorare la sicurezza della rete stradale e dello spazio urbano;
- ✓ risolvere alcuni nodi di integrazione tra le diverse modalità particolarmente disagiati per gli utenti (piazza Garibaldi e Stazione Marittima).

Il primo di questi obiettivi sarà perseguito attraverso l'istituzione di nuove Aree Pedonali e di un'ampia Zona a Traffico Limitato nel Centro Storico. Per raggiungere tali obiettivi la strategia di base utilizzata è quella di limitare l'uso dell'autovettura privata, in particolare per i flussi veicolari diretti verso il Centro, incoraggiare un miglior utilizzo del trasporto pubblico e agevolare gli spostamenti pedonali nell'Area centrale.

A tal fine è necessario da un lato adottare provvedimenti di limitazione di accesso ad un'ampia area del Centro della città e, dall'altro, migliorare l'efficienza del servizio di trasporto su gomma, nonché la sua velocità commerciale, ottimizzando l'offerta di trasporto collettivo rapido di massa (rete della metropolitana), con l'utilizzo dei parcheggi di interscambio già realizzati e quelli di prossima apertura.

Per quanto concerne la limitazione degli accessi, in questa prima fase sarà garantita una puntuale e rigorosa sorveglianza da parte del Corpo di Polizia Municipale. Gradualmente si procederà all'implementazione del sistema telematico di controllo e gestione della mobilità cittadina attraverso l'installazione di varchi telematici.

Per il breve periodo, l'Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità del Comune di Napoli ha individuato le azioni da sviluppare per rispondere all'esigenza di avviare limitazioni della domanda di spostamento con veicolo privato verso il Bacino Centrale, azioni rese possibili dalla rete metropolitana già in esercizio, integrata con un sistema di parcheggi di interscambio localizzati sulle varie direttrici e dal recente avvio dell'esercizio sulla tratta Dante-Bovio. Queste azioni rappresentano, inoltre, una prima risposta all'esigenza di contenere le emissioni di inquinanti in atmosfera, anche alla luce dei superamenti dei valori di soglia per le concentrazioni di alcuni inquinanti come PM₁₀, benzene e biossido di azoto.

Le azioni individuate tendono a ridurre il numero delle autovetture in ingresso al Centro con tipologie di controllo compatibili con le attuali risorse, a migliorare l'offerta di trasporto collettivo verso il Bacino Centrale o verso i nodi di scambio sub-centrali autobus-ferro, nonché ad ottimizzare il sistema dei parcheggi di interscambio autovettura-metropolitana e il rilancio del servizio taxi per gli altri tipi di spostamento. Contribuiscono alla riduzione della domanda su autovetture ed alla riqualificazione ambientale anche la creazione o la riattivazione di zone a traffico limitato (ZTL) e di aree pedonali.

In coerenza con le risorse economiche al momento a disposizione, verrà riorganizzato il servizio dei mezzi pubblici su gomma nell'Area Centrale, aumentando la frequenza dei passaggi con la prospettiva di ampliare le fasce orarie servite (soprattutto nelle ore serali). Una volta concretizzata la Società unica per la mobilità, che riunirà ANM, Metronapoli e Napolipark, sarà possibile rivedere nella sua interezza l'intero piano dei servizi di trasporto, razionalizzando reti e orari. Si sta già lavorando per reperire le risorse per l'acquisto di nuovi minibus elettrici da utilizzare per creare un reticolo di servizi pubblici all'interno del Centro Storico.

Alla strategia generale si affianca un'azione volta a migliorare le condizioni di circolazione sulla rete primaria a servizio del Bacino Centrale al fine di aumentare la velocità commerciale dei mezzi pubblici e per ridurre le emissioni di inquinanti da traffico.

Una serie di azioni, infine, saranno rivolte ad aumentare la sicurezza stradale, in particolare a vantaggio delle utenze cosiddette "deboli".

Informazione all'utenza

Le previste modifiche del sistema di circolazione, i nuovi percorsi dei bus dell'ANM, la dislocazione dei parcheggi di interscambio previsti per facilitare l'accesso al Centro Storico e tutte le informazioni riguardanti i provvedimenti di razionalizzazione del sistema viario saranno comunicati a mezzo di stampa e utilizzando:

- la pagina web del Comune di Napoli;
- un apposito depliant esplicativo;
- i pannelli a messaggio variabile del Comune di Napoli (via Cinzia, via Fuorigrotta, via Volta, via Milano, via De Pinedo, corso Secondigliano, via Pansini);
- i pannelli a messaggi variabile sulla Tangenziale;
- le paline Infostop dell'ANM;
- striscioni con messaggio sulle sezioni stradali interessate dai dispositivi di corsie preferenziali (via Pessina angolo via Conte di Ruvo, via Monteoliveto incrocio via Medina-via Diaz-via G. Sanfelice, via Duomo angolo piazzetta Filangeri);
- i pannelli sulle fiancate dei bus e le vetrofanie all'interno delle vetture della nuova linea C55 che sarà a specifico servizio della ZTL;
- le vetrofanie e pannelli informativi sulla linea 1 della Metropolitana.

1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

Il Piano Generale del Traffico Urbano, Aggiornamento 2002 – 2004, prevede un dispositivo di ZTL per una vasta area del Centro Storico con un conseguente dispositivo di compartimentazione del Bacino Centrale.

Infatti, la forte componente centripeta dei flussi di traffico nella Città di Napoli spinge a definire un provvedimento che determini una riduzione dei flussi stessi in ingresso ed in attraversamento nel Bacino Centrale, anche in considerazione della struttura della rete stradale presente al suo interno.

La strategia adottata per il raggiungimento di quest'obiettivo è rappresentata dalla *compartimentazione* del Bacino Centrale, con particolare riferimento ai flussi di spostamento nord-sud ed est-ovest. Questa compartimentazione può essere realizzata attraverso l'individuazione di sezioni della rete stradale sulle quali effettuare una chiusura totale in particolari fasce orarie, consentendo esclusivamente il transito dei mezzi di trasporto collettivo, dei residenti, dei disabili, del carico scarico delle merci e di quelli di emergenza.

La compartimentazione è riportata nel PGTU ed è rappresentata nella seguente figura 1.

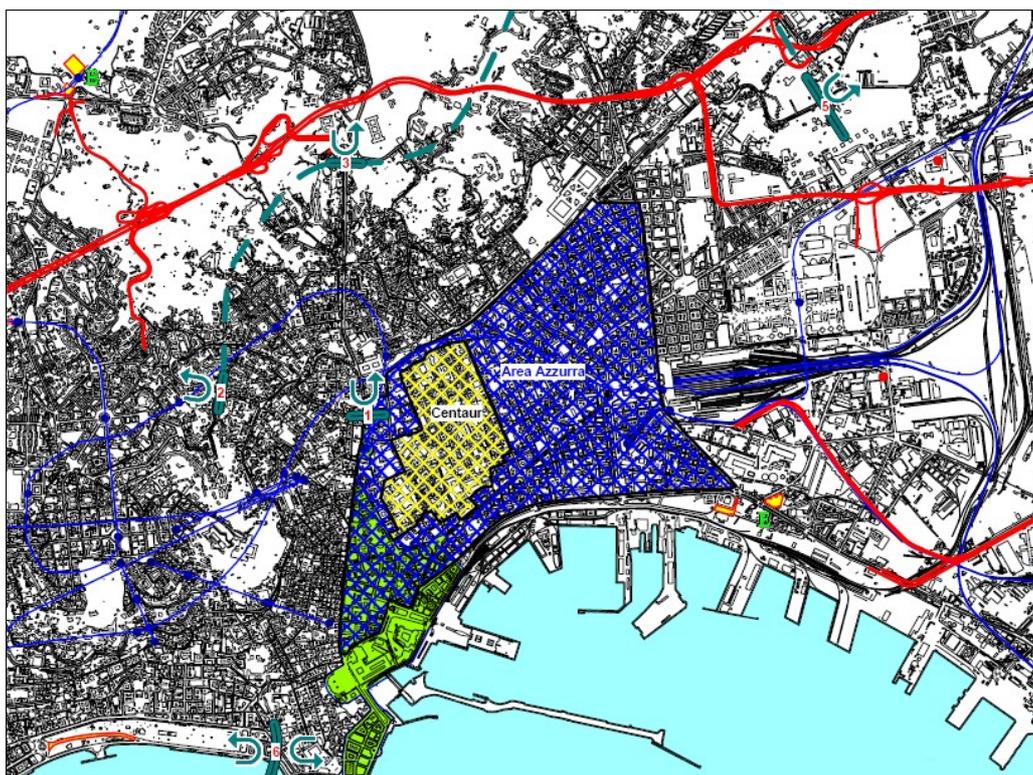


Fig. 1: PGTU 2002-2004: Compartimentazione del Bacino Centrale

2. DEFINIZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO E PRINCIPALI PROVVEDIMENTI VIGENTI PER IL CENTRO STORICO

In questo paragrafo sono sinteticamente riassunte le principali caratteristiche della mobilità nel Bacino Centrale, che sostanzialmente coincide, in buona parte, con l'area di intervento del *Grande Programma per il Centro Storico UNESCO*. Dopo una rapida descrizione dell'articolazione della rete stradale primaria a servizio dell'area, vengono individuate le "porte" di accesso del sistema di metropolitana regionale al Bacino Centrale, ovvero i nodi del sistema di trasporto su ferro a servizio dell'Area che per la loro complessità caratterizzano la struttura della rete del trasporto pubblico urbano su gomma e la struttura della mobilità pedonale. Sono, inoltre, riportate le discipline di limitazione degli accessi attualmente vigenti e le aree pedonali e ne vengono prospettati gli ampliamenti.

L'area di intervento individuata dal *Grande Programma per il Centro Storico UNESCO* sostanzialmente coincide con l'area del Bacino Centrale individuata dal Piano Generale del Traffico Urbano ed è caratterizzata dalla presenza di primarie funzioni universitarie, sanitarie, portuali e terziarie che la rendono particolarmente attrattiva per gli spostamenti generati nella conurbazione napoletana.

La rete stradale primaria, individuata dal Regolamento Viario e dal PGTU, si articola in direttrici est – ovest parallele alla linea di costa e di adduzione al sistema autostradale e direttrici nord – sud che le connettono. Le direttrici est – ovest sono:

- ✓ via Nuova Marina;
- ✓ corso Umberto I;
- ✓ piazza Cavour;
- ✓ via Foria.

La rete stradale primaria è completata dalle direttrici di collegamento nord-sud:

- ✓ corso Lucci - corso Novara - via Arenaccia;
- ✓ corso Garibaldi;
- ✓ via Cirillo - via S. Giovanni a Carbonara - via Rosaroll;
- ✓ via Duomo;
- ✓ via Toledo - Via Monteoliveto - via Medina - piazza Municipio.

I principali nodi del trasporto pubblico su ferro a servizio dell'area costituiscono le porte di accesso del sistema di metropolitana regionale al Bacino Centrale.

Questi nodi sono:

- **piazza Garibaldi**, dove confluiscono i collegamenti su ferro nazionali e internazionali, le linee della ferrovia Circumvesuviana che collegano Napoli con la parte meridionale e orientale della conurbazione e la Linea M2;
- **stazione della Circumvesuviana** di corso Garibaldi, terminale delle linee provenienti da Sorrento - Castellamare e Nola - Baiano;
- **Montesanto**, dove confluiscono la stazione di testa della Cumana e della Circumflegrea, una delle funicolari di collegamento con la zona collinare e la linea M2;

- **piazza Cavour**, che costituisce l'unico nodo di interscambio tra le linee M1 e M2 fino all'apertura della stazione Garibaldi della linea M1, la cui messa in esercizio è prevista per il 2013;
- **Museo-Dante**, terminali della linea M1, che consentono la connessione con la zona collinare, l'area nord e i comuni dell'hinterland settentrionale;
- **le Funicolari** che collegano il Vomero con il centro cittadino.

La strategia generale si incentra sull'istituzione di Zone a Traffico Limitato, ovvero sulla limitazione degli accessi in alcune zone a determinate categorie di veicoli nella fascia oraria 7,00-18,00.

All'interno dell'Area Centrale sono state già realizzate alcune importanti pedonalizzazioni permanenti come, ad esempio, quella di piazza del Gesù e di parte dei Decumani, mentre altre vengono istituite in occasione del periodo natalizio per le esigenze connesse alla fruibilità delle attività presepiali di via San Gregorio Armeno.

Infatti, con Delibera di Giunta Comunale n. 1237 del 17 luglio 2009 è stata istituita la Zona a Traffico Limitato denominata "*Piazza del Gesù*", ai sensi dell'art. 7 comma 9 del D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992 e su Calata Trinità Maggiore è stato attivato un varco telematico di controllo degli accessi alla suddetta ZTL "*Piazza del Gesù*". Tale ZTL è ricompresa all'interno della suddetta ZTL del perimetro greco – romano denominata "*Decumani*".

A seguito della Delibera di Giunta Comunale n. 1237 del 17 luglio 2009, è stato attivato il varco telematico di controllo degli accessi di Calata Trinità Maggiore, che ha fatto registrare rilevanti benefici per la vivibilità della zona.

Antecedentemente all'attivazione del varco telematico di controllo degli accessi di Calata Trinità Maggiore, i veicoli che transitavano, non rispettando i dispositivi vigenti, erano pari a **5.690 veicoli al giorno** (*maggior flusso rilevato – dato rilevato il 21.04.2008*), incompatibili con l'urbanizzazione e le attività dell'area oltre che con conseguenti problemi e ripercussioni sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale e sul territorio.

Successivamente all'attivazione del varco telematico di controllo degli accessi di Calata Trinità Maggiore, si è registrato un forte decremento dei veicoli che accedono alla ZTL "*Piazza del Gesù*": infatti, dai citati 5.690 veicoli al giorno si è passati ai **956 veicoli al giorno** (*minor flusso rilevato – dato rilevato il 05.04.2010*), con una conseguente e manifesta mitigazione delle problematiche segnalate.



Fig. 3: Perimetro ZTL “Piazza del Gesù”



Fig. 4: Varco di Calata Trinità Maggiore di controllo della ZTL “Piazza del Gesù”

A valle della positiva esperienza dell'attivazione del primo varco telematico di Calata Trinità Maggiore, sono state avviate una serie di riunioni e sopralluoghi con gli uffici competenti volti alla istituzione di un'altra Zona a Traffico Limitato, denominata "*Mezzocannone*" e di pedonalizzazioni di alcune strade a forte vocazione turistica o a esclusivo uso residenziale.

Con delibera di Giunta Comunale n. 786 del 7 maggio 2010 è stata istituita ai sensi dell'art. 7 comma 9 del D. Lgs. n° 285 del 30.04.1992, la Zona a Traffico Limitato denominata "*Mezzocannone*" e delle Aree Pedonali Urbane: via Nilo (tratto da vico Seminario dei Nobili a piazzetta Nilo), vico S. Domenico Maggiore, via Francesco De Santis, via Raimondo De Sangro di Sansevero (tratto da vico Seminario dei Nobili a via Francesco De Santis), vico Seminario dei Nobili; via Benedetto Croce; piazza S. Domenico Maggiore; vico S. Geronimo (da vico Pallonetto a S. Chiara a via Benedetto Croce).

La ZTL "*Mezzocannone*" comprende le seguenti strade/piazze: via Mezzocannone (tratto tra via Sedile di Porto e Piazzetta Nilo); rampe S. Giovanni Maggiore; Vicolo S. Giovanni Maggiore; Via Enrico De Marinis; Largo S. Giovanni Maggiore; Vicoletto S. Giovanni Maggiore; Vico S. Geronimo dei Ciechi; Calata SS Cosma Damiano; via Banchi Nuovi; via Candelora; Piazza Banchi Nuovi; Piazzetta Teodoro Monticelli; Vico S. Demetrio; via Dell'Ecce Homo; vicoletto Donnalbina; via Santa Maria la Nova; vico Santa Maria dell'Aiuto; Largo Ecce Homo; vico Banchi Nuovi; via S. Chiara; Vico Pazzariello; Vico Candelora; via Francesco Saverio Gargiulo; Largo S. Giovanni Maggiore; vico II Foglie a S. Chiara; vico III Foglie a S. Chiara; vico Cagliani a S. Chiara; vico Lazzi; vico Volpicelli; vico Pallonetto a S. Chiara; via G. Maggiore Pignatelli; vicoletto S. Geronimo; vico Belvedere Pignatelli; vico S. Geronimo (da vico Pallonetto a S. Chiara a via E. De Marinis); Pizzetta Nilo; vico Donnaromita; via Giovanni Paladino; vico S. Marcellino; via Giuseppe Orilia; via S. Sebastiano, piazzetta Casanova, via Donnalbina (da via Portapiccola a Donnalbina a largo Ecce Homo).

Anche in questo caso, a seguito della Delibera di Giunta Comunale n. 786 del 7 maggio 2010, è stato attivato il varco telematico di controllo degli accessi di via Mezzocannone con rilevanti benefici per la vivibilità della zona.

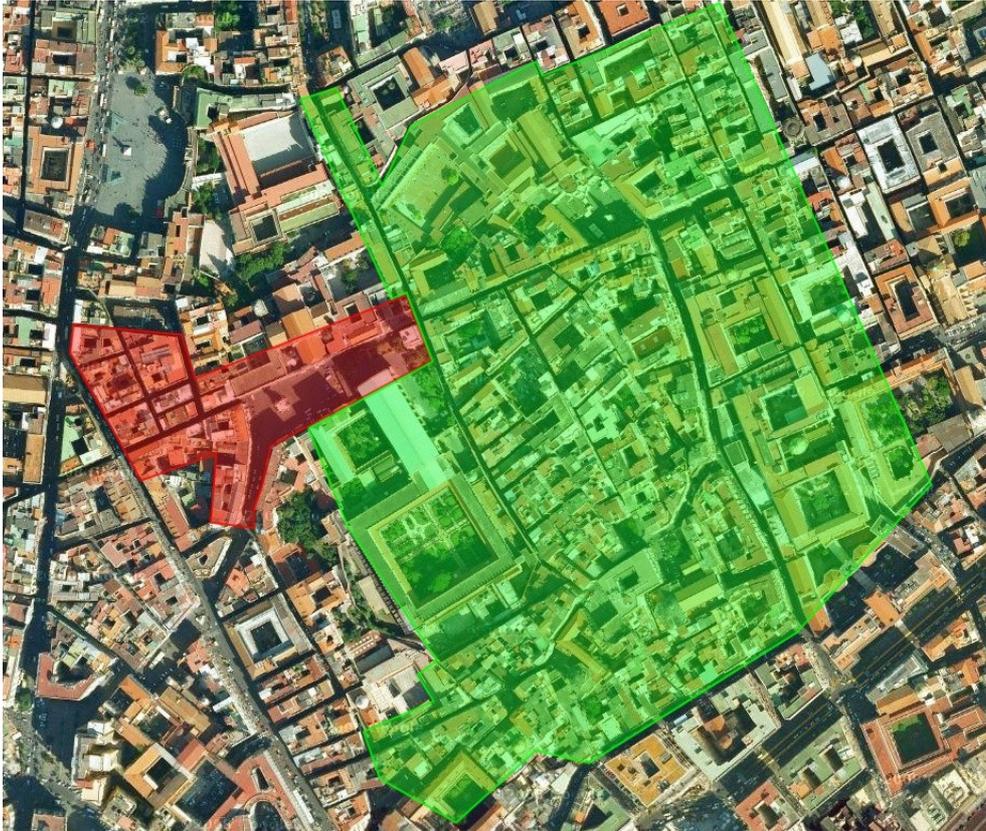


Fig. 5: Perimetro ZTL “Mezzocannone”, area verde in figura



Fig. 6: Varco di via Mezzocannone di controllo della ZTL “Mezzocannone”

Nell'ambito dei provvedimenti individuati per garantire una miglior protezione della nuova ZTL, saranno installati nell'immediato 2 varchi telematici di controllo degli accessi su via Pessina e su via Duomo.

3. I PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO

La rete di Parcheggi di Interscambio definisce un'offerta di sosta fondamentale per accedere al trasporto pubblico di penetrazione verso il Centro lasciando il veicolo privato in appositi spazi liberi da tariffa o a tariffa di sosta agevolata. Pertanto, essi sono funzionali ai fini di un efficace drenaggio dei flussi di traffico gravitanti verso il Bacino Centrale.

Il censimento delle aree compatibili con un sistema di Park & Ride ha portato ad individuare una serie di aree di parcheggio di interscambio realizzate per tale scopo e altre con caratteristiche di vicinanza a sistemi di trasporto pubblico che le rendono, di fatto, aree di parcheggio da utilizzare per lasciare l'auto per proseguire lo spostamento con il mezzo pubblico.

Il censimento di tali aree ha individuato una dotazione attuale di parcheggi pubblici comunali di interscambio stimata in 8.587 posti auto.

Una valutazione della disponibilità di aree utilizzabili nell'immediato per la sosta di interscambio a servizio del Bacino Centrale è riportata in Tabella 1.

In questo contesto, la prossima apertura del nuovo parcheggio di interscambio del "Frullone", aumenterà l'offerta di sosta nell'area di Chiaiano per 630 posti a partire da fine luglio 2011. Detto parcheggio consentirà di interscambiare con la linea Metropolitana 1 e di arrivare all'interno del Centro Storico utilizzando le stazioni Dante e Museo-Cavour.



Fig. 7: Rete metropolitana urbana – fonte Unico Campania

ID	Nome	Numero Posti	Gestore	Connessione Trasporto Pubblico
1	Parcheeggio Metro Park Campi Flegrei	460	Metro Park	Cumana, MN2, linee bus: 151-180-181-C1-C2-C5-C6-C7-C8-R6-R7
2	Parcheeggio Napolipark Viale Marconi	195	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-C18-R5
3	Mostra	200		Cumana, MN2, linee bus: 151-180-181-C1-C2-C5-C6-C7-C8-R6-R7
4	Parcheeggio Napolipark Via Claudio	144	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-C18-R6
5	Parcheeggio Napolipark S. Paolo (lato De Gennaro)	152	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-C18-R6
6	Parcheeggio Napolipark Piazza Gabriele D'Annunzio)	95	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-C18-R6
7	Parcheeggio Napolipark S. Paolo (lato G.B. Marino)	448	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-181-C6-C7-C8-R6
8	Parcheeggio Edenlandia/Kennedy	150		Cumana, MN2, linee bus:C2
9	Viale Giochi del Mediterraneo-Via Barbagallo	362	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus:C3-C5-C6
10	Parcheeggio Napolipark via Pansini	102	Napolipark	MN1, linee bus:114-165-C38-C39-C41-C43-C44-C76-OF
11	Parcheeggio Napolipark V.le Colli Aminei (multipiano)	240	Napolipark	MN1 linee bus:165-C38-C40-C43-C65-C66-OF-R4
12	Parcheeggio Napolipark Chiaiano	270	Napolipark	162-163-164-165-C62-C72-C73-MN1- (linee CTP)
13	Montedonzelli	62	Napolipark	MN1
14	Via dell'Erba	220	Napolipark	MN1
15	Colli Aminei (ANM)	280	ANM	165-C38-C40-C43-C65-C66-OF-R4
16	Chiaiano (ANM)	250		162-163-164-165-C62-C72-C73-MN1- (linee CTP)
17	Frullone (in fase di ultimazione)	630	Napolipark	163-2M-C62-C77-C78-MN1- (linee CTP)
18	Scampia (ANM)	200	ANM	167-180-180BR-183-C67-C79-C84-R5- MN1- (linee CTP)
19	Parcheeggio Napolipark Via Brin (multipiano)	800	ANM	155-172-174-175-192-194-203-255BR- C82-OF-R5
20	Parcheeggio Napolipark L1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	381	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
21	Parcheeggio Napolipark P5 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	792	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
22	Parcheeggio Napolipark L3 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	317	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
23	Parcheeggio Napolipark L2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	320	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
24	Parcheeggio Napolipark T1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	106	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
25	Parcheeggio Napolipark T2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	108	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130- C40-C56-C59-C91
26	Aree di sosta a raso Centro Direzionale (utilizzo festivo)	900	Napolipark	Circumsvuviana, MN2, linee bus:130-191- C40-C56-C59-C91
27	Via Argine	83	Napolipark	Circumsvuviana, linee bus:172-173- 173R-174-191-192-195-C91-C92-C93-C97
28	Stazione Sepsa Pianura	100	Libero	Circumflegrea, linee bus:C11-C12-C13- C14-R6
29	Parcheeggio Metro Park Pozzuoli	120	Metro Park	MN2
30	Parcheeggio su strada Il fermata Sespa di Quarto	100	Libero	Circumflegrea
		8587		

Tab. 1: I Parcheggi di Interscambio

4. INTERVENTI PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE PER IL CENTRO STORICO

In attuazione del PGTU e in linea con il programma dell'Amministrazione, si vuole dare avvio ad una serie di interventi per la mobilità sostenibile per il Centro Storico mediante la realizzazione di interventi di limitazione della circolazione veicolare con la istituzione di una serie coordinata di provvedimenti di Zone a Traffico Limitato, corsie dedicate al trasporto pubblico e nuove aree pedonali.

I principali interventi previsti sono:

- Fase 1: Ulteriori interventi di pedonalizzazione del Centro Antico;
- Fase 2: Dispositivo di limitazione del traffico privato sull'asse Pessina - piazza Dante - Toledo;
- Fase 3: Attuazione e monitoraggio del piano di potenziamento dei bus urbani ANM;
- Fase 4: Attuazione e monitoraggio del piano di razionalizzazione e legalizzazione della sosta su strada;
- Fase 5: Fluidificazione e minimizzazione delle criticità della viabilità principale: via Foria, via Cirillo/Carbonara, via Rosaroll, piazza Garibaldi e corso Umberto I;
- Fase 6: Realizzazione della ZTL del Centro Storico per l'area compresa tra via Toledo, via Pessina, Museo Nazionale, piazza Cavour, via Foria, via Cirillo, via Carbonara, Corso Umberto I, via S. Anna dei Lombardi, con la realizzazione di una corsia preferenziale su via Duomo.

4.1 Fase 1: Ulteriori interventi di pedonalizzazioni per il Centro Storico, per il Lungomare e per i Quartieri Spagnoli

4.1.1 Centro Storico

Prendendo le mosse dagli interventi già realizzati, sono stati individuati ulteriori interventi di pedonalizzazione per altre aree del Centro Antico, al fine di “ricucire” le aree già attuate e, nel contempo, evitare flussi veicolari di attraversamento dei Decumani.

Con atto n. 448/2011 sono state deliberate ulteriori Aree Pedonali nel Centro Antico, che saranno attivate nel breve periodo:

- ✓ piazza Miraglia (tratto da via del Sole al varco di uscita dal I Policlinico);
- ✓ via Francesco del Giudice;
- ✓ largo proprio d'Arianiello;
- ✓ piazzetta Pietrasanta;
- ✓ vico del Fico al Purgatorio;
- ✓ via S. Nicola al Nilo;
- ✓ vico dei Panettieri;
- ✓ via Giuseppe Maffei;
- ✓ piazzetta Nilo;
- ✓ vico Donnaromita;
- ✓ via Giovanni Palladino;
- ✓ via Giuseppe Orilia;
- ✓ vico San Marcellino;

- ✓ largo Corpo di Napoli;
- ✓ via S. Biagio dei Librai;
- ✓ vico Figurari;
- ✓ vico S. Luciella;
- ✓ via S. Gregorio Armeno.

In conseguenza delle suddette pedonalizzazioni e per evitare i flussi di attraversamento della ZTL denominata *Decumani*, saranno apportate le seguenti **variazioni dei sensi di marcia**:

- inversione del senso unico di circolazione di piazza San Domenico, da via Mezzocannone/piazzetta Nilo a via Francesco De Santis;
- inversione del senso di marcia di via Francesco De Santis, da vico San Domenico a via Francesco di Sangro di Sansevero;
- inversione del senso di marcia di Francesco di Sangro di Sansevero, da via Francesco De Santis a via Seminario dei Nobili;
- inversione del senso di marcia di via Seminario dei Nobili, da via Francesco di Sangro di Sansevero a via Nilo;
- inversione del senso di marcia di via Nilo, da via Seminario dei Nobili a piazzetta Nilo;
- inversione del senso di marcia di via Settembrini, da via Cirillo a via Duomo.

Tra i provvedimenti è prevista l'installazione di dissuasori mobili a scomparsa: in via Francesco De Santis, all'intersezione con via Francesco di Sangro di Sansevero e all'intersezione con via Nilo; in piazza Miraglia, all'intersezione con via del Sole.

Dal 2 agosto 2011 è prevista l'attivazione delle seguenti **aree pedonali** già deliberate con il richiamato con atto n. 448/2011:

- via Francesco del Giudice/piazzetta Pietrasanta;
- largo Proprio d'Arianiello (in corso di completamento con opere di arredo urbano);
- via Donnaromita;
- via Giovanni Palladino;
- via Giuseppe Orilia;
- vico San Marcellino;
- piazzetta Nilo.

Nelle tabelle seguenti si riporta il dettaglio delle aree pedonali realizzate, da attivare nel mese di agosto e da attivare dal prossimo mese di settembre.

Piazza del Gesù Nuovo - Via Domenico Capitelli	5886
Via Cisterna dell'Olio – Via della Quercia	2755
Via Benedetto Croce	1627
Piazza San Giovanni Maggiore	1697
Largo San Giovanni Maggiore	703
Piazza Salvo D'Acquisto Largo Monteoliveto	5409
Via Nilo	709
Via De Santis	1135
Vico Seminario Nobili	908
Via San Biagio dei Librai-Via San Gregorio Armeno	7068
Totale	27897

Tab. 2: Aree pedonali attivate

Aree Pedonali di prossima attuazione	Area (mq)
Via Francesco del Giudice	795
Largo Proprio D'Arianiello (in completamento opere di arredo urbano)	416
Piazzetta Pietrasanta	355
Vico Donnaromita	550
Via Giovanni Palladino	1700
Via Giuseppe Orilia	300
Vico San Marcellino	285
Piazzetta Nilo	980
Totale	5381

Tab. 3: Aree pedonali di prossima attivazione (2 agosto 2011)

Vico del Fico al Purgatorio	637
Piazza Luigi Miraglia	842
Vico dei Panettieri	470
Totale	3393

Tab. 4: Aree pedonali attivabili da settembre 2011

La rappresentazione grafica delle suddette aree è riportata nella successiva figura 8 dove sono riportate in verde le aree pedonali già realizzate, in azzurro le aree da attuare a luglio e in marrone quelle da realizzare dal prossimo mese di settembre.

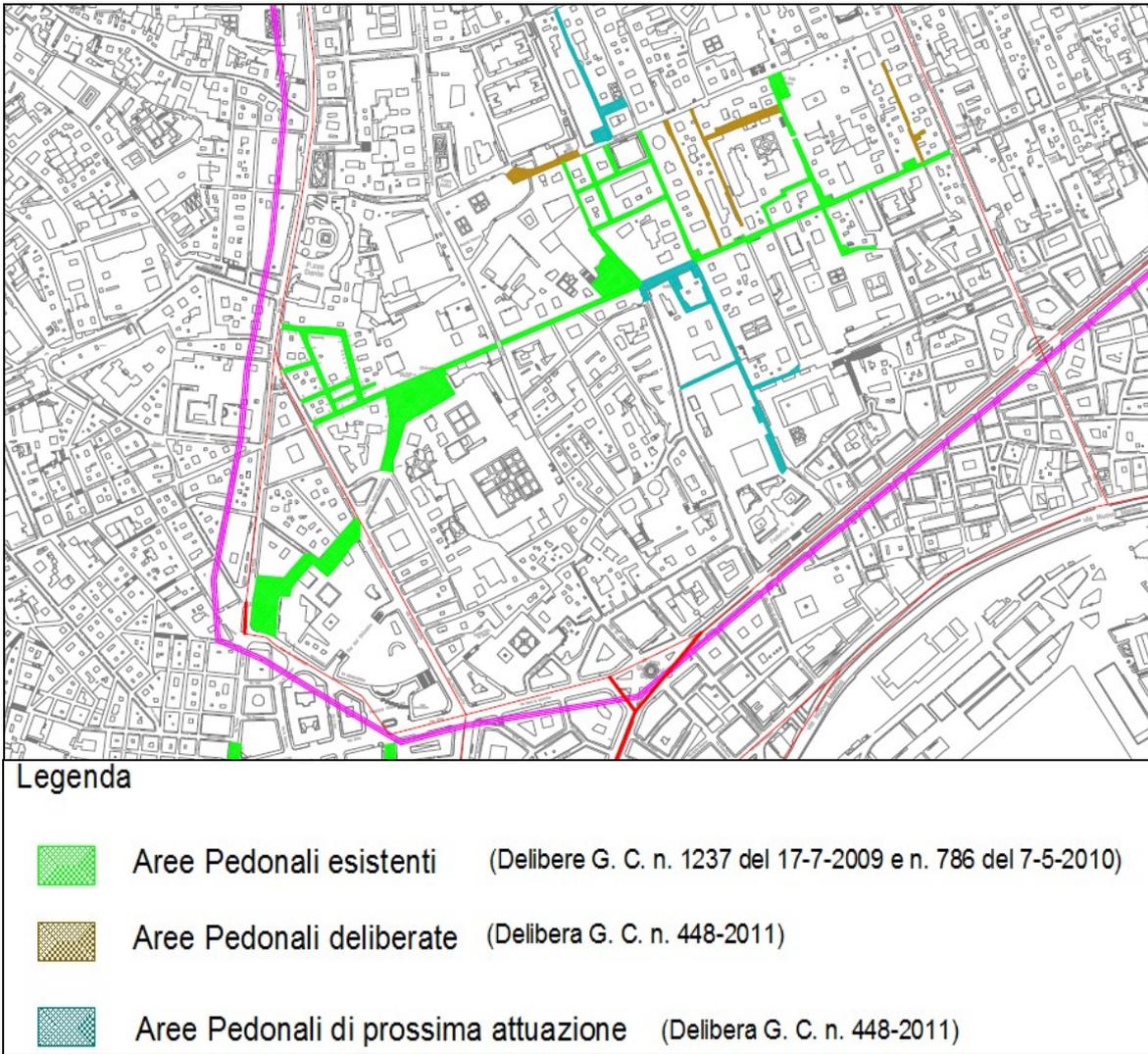


Figura 8: Aree Pedonali del Centro Antico

4.1.2 Pedonalizzazione via Caracciolo

Lo stesso Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Napoli, sempre nell'ottica di ridurre i flussi di attraversamento del Bacino Centrale, prevede la creazione di un'area pedonale in via Caracciolo che, in successive fasi di attuazione, interesserà il tratto compreso tra la confluenza con viale Dohrn e la zona di Mergellina.

L'obiettivo a breve termine è quello di iniziare una serie di attività di pedonalizzazione del tratto antistante la rotonda Diaz, tra piazza della Repubblica e la confluenza con viale Dhorn, ad orari prestabiliti a iniziare dal 31 luglio 2011 e per tutto il mese di agosto.

Il dispositivo di traffico prevede la realizzazione della suddetta area pedonale, con i seguenti orari:

- dalle ore 18.00 alle ore 6.00 del mattino dal lunedì al sabato;
- durante il fine settimana dalle ore 18.00 del sabato alle ore 6.00 del lunedì, consentendo così la pedonalizzazione completa dal sabato pomeriggio e per tutta la domenica con riapertura al traffico alle prime ore del mattino del lunedì.

Nei giorni e negli orari di vigenza della pedonalizzazione sono previste le seguenti modifiche alla circolazione (Fig. 8):

- istituzione del senso unico di circolazione in Via Caracciolo dalla confluenza di Viale Dohrn a Piazza Vittoria;
- istituzione del senso unico di circolazione in Viale Dohrn da Piazza della Repubblica alla confluenza con Via Caracciolo;
- istituzione dell'area pedonale in Via Caracciolo, da Piazza della Repubblica alla confluenza con Viale Dohrn;
- il divieto di sosta permanente con rimozione coatta in viale Dhorn, lato circolo del tennis, da piazza della Repubblica e fino al passo carraio del circolo del tennis.

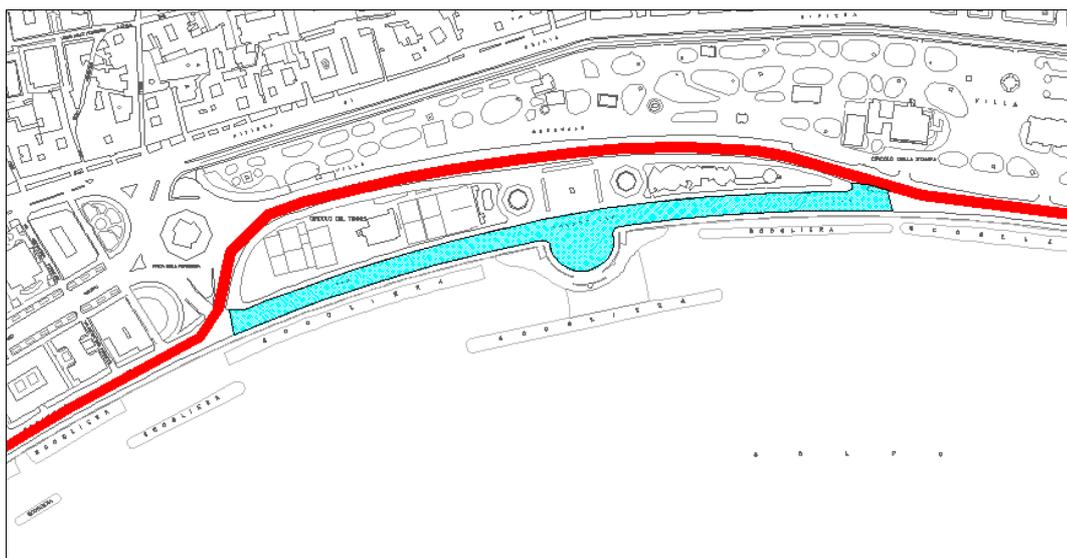


Fig. 9: dispositivo di pedonalizzazione di via Caracciolo, da piazza della Repubblica alla confluenza con viale Dhorn

In una fase successiva si potrà proseguire con la pedonalizzazione di via Caracciolo per il tratto da via Tommaso Campanella a piazza della Repubblica. In linea generale, il dispositivo di circolazione per consentire ciò sarà così articolato (Fig. 10):

- istituzione del senso unico di circolazione in via Caracciolo dalla confluenza di viale Dohrn a Piazza Vittoria;
- istituzione del senso unico di circolazione in viale Dohrn da piazza della Repubblica alla confluenza con via Caracciolo;
- istituzione dell'area pedonale in via Caracciolo, da via Tommaso Campanella a piazza della Repubblica e da piazza della Repubblica alla confluenza con viale Dohrn;
- il divieto di sosta permanente con rimozione coatta in viale Dohrn, lato circolo del tennis, da piazza della Repubblica e fino al passo carraio del circolo del tennis;
- istituzione del senso unico di circolazione in viale Gramsci da piazza Sannazaro a piazza della Repubblica.

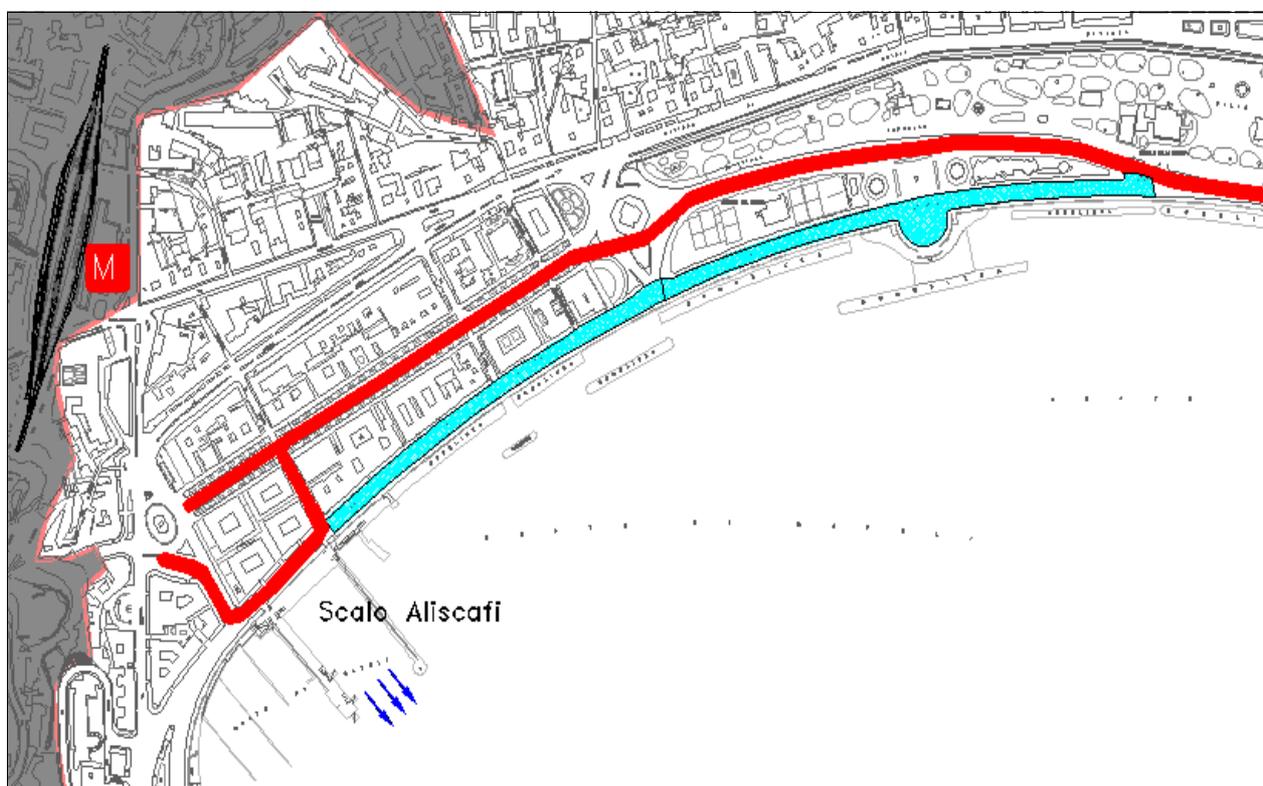


Fig. 10: dispositivo di pedonalizzazione di via Caracciolo, da via Tommaso Campanella a piazza della Repubblica e da piazza della Repubblica alla confluenza con viale Dohrn

In ultimo si prevede la possibilità di proseguire la pedonalizzazione di via Caracciolo così come prospettata dall'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, da largo Sermoneta alla confluenza con viale Dohrn, nonché di sperimentare la pedonalizzazione, ad iniziare per i giorni festivi, di via Partenope e via Nazario Sauro.

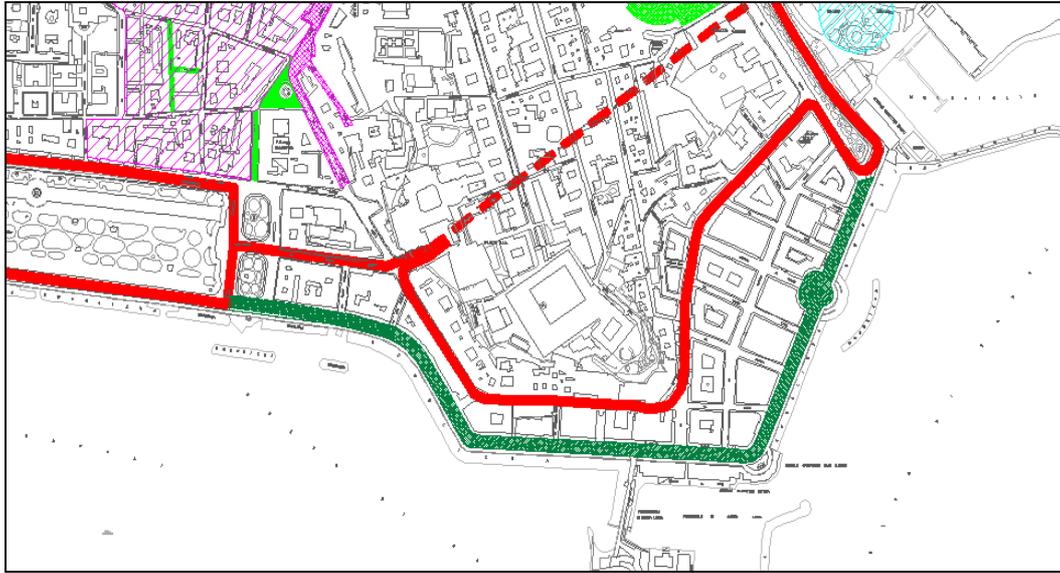


Fig. 11: dispositivo sperimentale di pedonalizzazione di via Partenope – via Nazario Sauro

4.1.3 Area Ambientale Borgo Marinari

Con Delibere di Giunta Comunale 3087 del 2.08.1996 e 4738 del 26.11.1996 è stata istituita, ai sensi dell'art. 3 comma 1 e art 7 comma 9 del D.Lgs n 285 del 30.04.1992, l'area pedonale “Borgo Marinari”.

Con successive Ordinanze Sindacali è stato poi disciplinato l'accesso all'area e la possibilità di occupare porzioni di suolo pubblico nel periodo estivo.

Considerato però che, a salvaguardia dei notevoli flussi pedonali che confluiscono nell'area, è necessario disciplinare durante tutto l'anno in modo univoco e chiaro sia l'accesso che i percorsi pedonali e la possibilità di occupare suolo pubblico in armonia con il contesto storico urbanistico, è stato redatto un nuovo Progetto di organizzazione dell'accesso e della circolazione all'interno dell'area che consente l'accesso:

- ai veicoli dei residenti e ai mezzi di emergenza e di soccorso;
- ai veicoli carico e scarico merci negli orari consentiti;
- agli autoveicoli che trasportano diversamente abili con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta, muniti del tesserino di cui al D.M.LL.PP. 1176 del 08.06.79, regolarmente rilasciato dalla competente Autorità, per la salita e discesa del disabile motorio;
- alle autovetture del trasporto pubblico (taxi) e scuola bus in servizio per il prelievo e l'accompagnamento degli alunni alle proprie abitazioni;
- ai veicoli dei non residenti diretti alle aree fuori sede stradale muniti di apposito permesso.

Sarà in vigore per tutti i veicoli il divieto di sosta permanente con rimozione coatta in tutta l'area.

La sezione stradale sarà così suddivisa:

- 3,50 m per il transito dei veicoli autorizzati;
- spazi definiti “a garanzia” del transito “*in sicurezza*” dei pedoni;
- spazi definiti per consentire le occupazioni di suolo pubblico.

Nella figura 11 è riportata la suddivisione della carreggiata stradale in corsia per il transito, gli spazi pedonali (in grigio) e gli spazi per consentire le occupazioni di suolo pubblico.

Per la gestione dell'area, la Municipalità 1 ha previsto, con propri fondi, l'installazione di un varco telematico di controllo degli accessi. Nell'attesa dell'istallazione del varco sarà attuato un controllo sistematico da parte del Corpo di Polizia Municipale.

4.1.4 Zona a Traffico Limitato area Chiaia.

Con Delibera di G.C. n. 582 del 29.04.2011 sono state istituite, ai sensi dell'art. 7 comma 9 del D. Lgs. n° 285 del 30.04.1992, le Zone a Traffico Limitato denominate “*Belledonne, Martiri, Poerio*” e “*Morelli, Filangieri, Mille*”.

All'interno di queste aree sono stati adottati, nel tempo, diversi dispositivi di limitazione del traffico privato, attraverso l'emanaione di Ordinanze Sindacali tutt'ora vigenti, che hanno prodotto benefici in termini di vivibilità e di sicurezza:

- ⋄ O.S. n. 2061 del 02.12.2005: Istituzione di una nuova Z.T.L. nell'area di Chiaia. Revoca del comma 2 delle ordinanze sindacali n. 132 e 133 del 22.02.2002 e dell'Ordinanza Sindacale n. 1867 del 04.11.2002;
- ⋄ O.S. n. 1386 del 31.08.2006: Istituzione fino al termine dei lavori della L.T.R. in via Riviera di Chiaia di un nuovo dispositivo di traffico nell'area di Chiaia. Sospensione parziale dell'Ordinanza Sindacale n. 2061 del 02.12.2005;
- ⋄ O.S. n. 1202 del 14.10.2008: Istituzione di un particolare dispositivo di regolamentazione dell'accesso in alcune strade della zona di Chiaia;
- ⋄ O.S. n. 753 del 10.07.2009: Istituzione di un'Area Pedonale Urbana in via Chiaia. Revoca del comma I/c dell'Ordinanza Sindacale n. 2061 del 02.12.2005, dell'Ordinanza Sindacale n. 371 del 21.03.2006 e dell'Ordinanza Sindacale n. 371 del 26.05.2009.

I dispositivi di traffico sono stati gestiti con l'ausilio della Polizia Municipale. La Municipalità 1, dal canto suo, ha previsto - con propri fondi - l'installazione, entro 3 mesi, di due varchi telematici di controllo degli accessi: il primo in via Morelli, per la gestione della ZTL “*Morelli, Filangieri, Mille*”; il secondo in via Belledonne, per la gestione della ZTL “*Belledonne, Martiri, Poerio*”.

Nella figura 13 sono rappresentate le ZTL dell'area di Chiaia, la ZTL “*Morelli, Filangieri, Mille*” in punteggiato in viola e la ZTL “*Belledonne, Martiri, Poerio*” con il tratteggio viola.

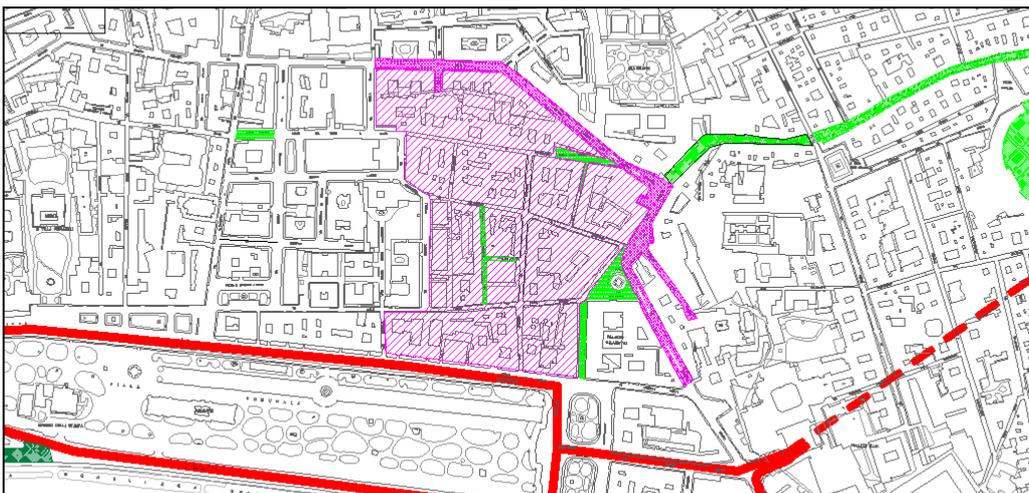


Fig. 13: Le ZTL di Chiaia

4.1.5 Quartieri Spagnoli

La zona a ridosso dell'area pedonale di via Toledo è stata interessata negli anni da numerosi interventi di riqualificazione.

Uno dei più importanti, il progetto denominato “*Urban*” ha portato, tra l'altro, a numerosi interventi di recupero urbano in termini di aree pedonali. Il progetto risale alla fine degli anni 90 e i provvedimenti di pedonalizzazione sono riportati nell'Ordinanza Sindacale n. 3114 del 6 novembre 1998, avente ad oggetto: Disciplina viabilistica “Quartieri Spagnoli”.

Dopo l'attuazione del progetto *Urban* le attività di recupero di aree pedonali ai Quartieri Spagnoli non si è fermato e, ad oggi, lo scenario si presenta leggermente modificato rispetto a quanto previsto nel citato dispositivo.

Lo scenario attuale è riportato nella figura 14 seguente. In essa sono riportate in diverso colore le aree interessate da pedonalizzazione (in verde) e quelle ancora da attuare di via Speranzella (da vico San Sepolcro a vico della Tofa) e dell'ultimo tratto di via Sergente Maggiore (da vicoletto Berio a via Toledo) [in arancione].

In definitiva, le Aree Pedonali Urbane confermate sono le seguenti:

- ✓ Vico del Teatro Nuovo nel tratto compreso tra vico Lungo Gelso e via Roma;
- ✓ Vico San Sepolcro nel tratto compreso tra vico Lungo Gelso e via Roma;
- ✓ Vico Giardinetto a Toledo nel tratto compreso tra vico Lungo Gelso e via Roma;
- ✓ Vico Tre Re a Toledo nel tratto compreso tra vico Lungo Gelso e via Roma;
- ✓ Vico Santa Maria delle Grazie a Toledo nel tratto compreso tra vico Lungo Gelso e via Roma;
- ✓ Vico Lungo Teatro Nuovo nel tratto compreso tra vico del Teatro Nuovo e vico Figurette a Montecalvario;
- ✓ Via Emanuele De Deo (nel tratto compreso tra le confluenze di vico Lungo Montecalvario e vico lungo Gelso, lasciando liberi gli attraversamenti di via Speranzella, di vico Lungo Teatro Nuovo, di vico Lungo S. Matteo, di vico Tre Regine e di vico Montecalvario);
- ✓ Vico S. Matteo a Toledo (lasciando liberi gli attraversamenti di vico Tre Regine, di vico Lungo Teatro Nuovo e di Vico Lungo Gelso); da via Speranzella a via Toledo);
- ✓ Vicoletto Rosario di Palazzo;
- ✓ Vico Berio (tra vicoletto Berio e via Toledo);
- ✓ Salita S. Anna di Palazzo (tra le confluenze di via Chiaia e quella di via Nardones);
- ✓ Piazza S. Anna di Palazzo;
- ✓ Vico Tiratoio (tra la confluenza di vico Rosario di Palazzo e quella di vico Sergente Maggiore).

Per l'area dei Quartieri Spagnoli sono in corso di elaborazione ulteriori provvedimenti di dettaglio per consentire la completa compartimentazione dell'area in modo che la circolazione dei veicoli all'interno della stessa avvenga con percorsi in ingresso/uscita da corso Vittorio Emanuele, senza la possibilità di attraversare i Quartieri Spagnoli per raggiungere il Centro. Il quadro dei provvedimenti interesserà anche l'area di via Nardones e dell'Ospedale Militare al fine di evitare flussi di attraversamento sulla direttrice Vomero/Centro.

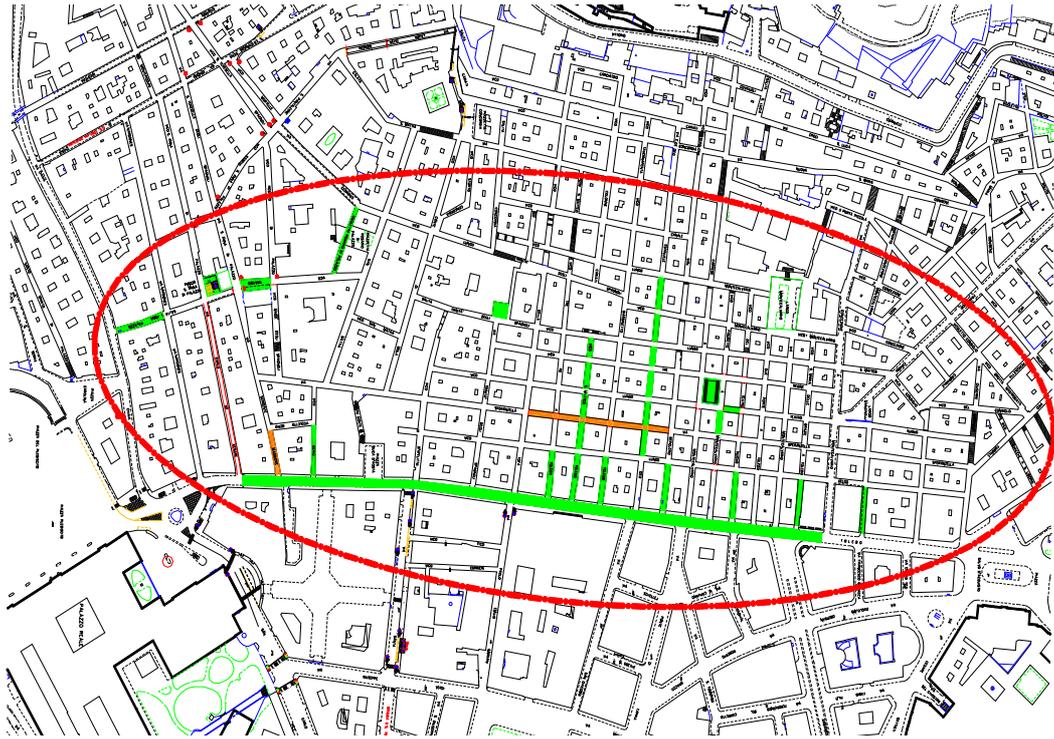


Fig. 14: Aree Pedonali Urbane nei Quartieri Spagnoli

4.1.6 Risistemazione di piazza Garibaldi

L'area di piazza Garibaldi è crocevia di flussi origine-destinazione di breve, media e lunga percorrenza, con una commistione di flussi veicolari e pedonali. L'attuale presenza di cantieri comporta rilevanti problematiche per la sicurezza dei pedoni e una non razionale organizzazione del sistema di fermate del trasporto pubblico. Ciò comporta lunghe percorrenze per gli utenti che dalla stazione devono utilizzare il trasporto pubblico urbano su gomma. Inoltre tutta l'area si presenta in una situazione di complessivo degrado non accettabile per una delle Porte di accesso alla città.

Anche per tali motivi per l'area che va dalla Stazione Centrale a piazza Mancini è stata prodotta un'analisi del rischio, un *Road Safety Review*, che ha evidenziato la necessità di intervenire per risolvere le numerose criticità riscontrate. I provvedimenti proposti, in attesa della sistemazione definitiva della piazza, riguardano:

- ⤴ Interventi di adeguamento e allargamento dei percorsi pedonali in modo da assicurare la percorribilità in sicurezza lungo gli assi viari anche con l'utilizzo di opportuni dissuasori di sosta a protezione dei marciapiedi e dei percorsi pedonali;
- ⤴ Ridefinizione degli spazi di sosta;
- ⤴ Installazione di segnaletica orizzontale e verticale secondo un piano che tenga conto delle esigenze funzionali delle diverse parti del corpo stradale: veicoli, spazi di sosta, percorsi pedonali;
- ⤴ Installazione di elementi di moderazione delle velocità (rallentatori ottici e acustici) e segnali di pericolo luminosi a protezione del pedone;
- ⤴ Adeguamento delle fermate e degli stazionamenti dei tram e bus di linea, con avvicinamento della fermata della linea R2 alla stazione;
- ⤴ Adeguamento degli attraversamenti pedonali mediante l'inserimento di scivoli per consentire l'abbattimento delle barriere architettoniche.

Inoltre, è previsto un nuovo dispositivo di sistemazione dell'area a ridosso della statua di Garibaldi, area compresa tra corso Garibaldi, corso Umberto, piazza Mancini e via Poerio, in modo da ottimizzare la circolazione veicolare nel nodo con un sistema a rotatoria.

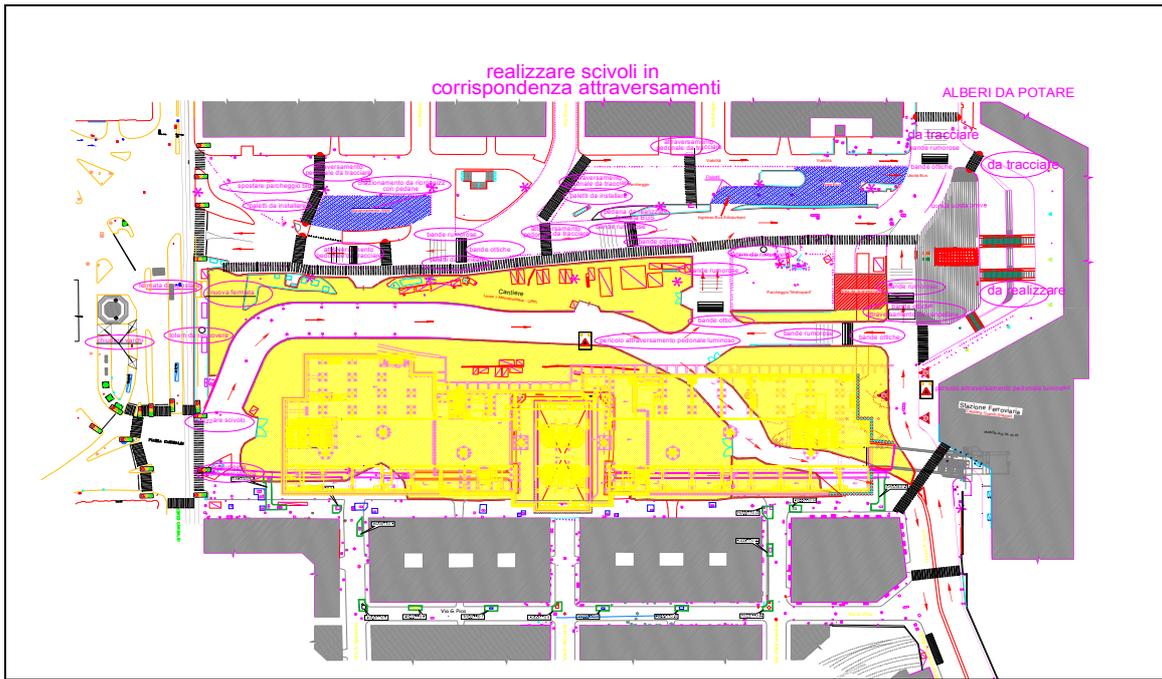


Fig. 15: Risistemazione e messa in sicurezza dei percorsi pedonali di piazza Garibaldi

4.1.7 Miglioramento dell'accessibilità pedonale alla Stazione Marittima

L'area di piazza Municipio e della Stazione Marittima, anch'essa Porta d'Ingresso alla città per centinaia di migliaia di visitatori, è interessata, da fine marzo a ottobre inoltrato, da ingenti flussi pedonali diretti alle isole minori o provenienti dalle navi da crociera che attraccano al Porto di Napoli.

La Polizia Municipale, su richiesta della Prefettura di Napoli, ha predisposto dei servizi di controllo dedicati sia alla sicurezza dei croceristi sia a quella dei turisti dalla Stazione Marittima verso l'area di piazza Municipio e piazza Plebiscito.

Parallelamente a questi interventi di Polizia Municipale, è stato redatto - e sarà attuato entro il mese di luglio 2011 - un progetto di messa in sicurezza dei percorsi pedonali che prevede:

- aumento della sicurezza dell'attraversamento pedonale semaforizzato mediante la realizzazione di una banchina salvagente in asse su via Acton, con l'installazione di una ulteriore palina semaforica pedonale, per dividere l'attraversamento in due tratti più piccoli e per agevolare e rendere sicuro il passaggio dei pedoni;
- installazione di elementi di moderazione delle velocità (rallentatori ottici e acustici) e segnali di pericolo luminosi a protezione dei pedoni;
- installazione di segnaletica pedonale turistica sui percorsi verso piazza Municipio, via Medina, Maschio Angioino, piazza Plebiscito, Teatro San Carlo e Palazzo Reale.

4.2 Fase 2: Dispositivo di limitazione del traffico privato sull'asse Pessina - piazza Dante - Toledo

Da settembre 2011 è prevista la prima fase attuativa del dispositivo di limitazione degli accessi all'Area Centrale mediante la realizzazione di un asse preferenziale a supporto del trasporto pubblico comprendente le seguenti strade: via Pessina, piazza Dante, via Roma, piazza Salvo D'Acquisto, via Monteoliveto e via S. Anna dei Lombardi.

Tale corsia preferenziale sarà percorsa dai veicoli del trasporto pubblico con le sole deroghe previste dalla normativa (ad esempio, per i diversamente abili). Inoltre è in corso di definizione una nuova disciplina per l'uso delle corsie preferenziali con la revisione di tutti i permessi finora rilasciati.

In dettaglio, il dispositivo di circolazione prevede:

- ✓ una **corsia preferenziale** su via Pessina (a partire dall'intersezione con via Conte di Ruvo), piazza Dante, via Toledo, via Salvo D'Acquisto per limitare il transito dei veicoli privati in direzione Centro;
- ✓ una **corsia preferenziale** in salita dal Centro su via Monteoliveto, via S. Anna dei Lombardi, via Toledo, piazza Dante, via Pessina (fino all'intersezione con via Bellini).

L'accesso ai residenti e degli autorizzati delle aree di piazza del Gesù, della Pignasecca e Salvo D'Acquisto-Morgantini-Caravita sarà consentito con accesso esclusivo da via Monteoliveto e seguendo i percorsi individuati:

- **Percorso di accesso a piazza del Gesù:** via Monteoliveto, Calata Trinità Maggiore, piazza del Gesù con ritorno su Calata Trinità Maggiore e poi su via Monteoliveto verso via Medina;
- **Percorso di accesso all'area Pignasecca:** via Monteoliveto, via S. Anna dei Lombardi, via Toledo, svolta su via Tarsia. Il percorso di uscita prevede l'utilizzo di via San Liborio-piazza Salvo D'Acquisto, realizzabile mediante l'inversione del tratto di via Pasquale Scura con verso di marcia da via Pignasecca a via San Liborio;
- **Percorso di accesso all'area Salvo D'Acquisto-Morgantini-Caravita:** via Monteoliveto, via S. Anna dei Lombardi, via Tommaso Senise, via Toledo, piazza Salvo D'Acquisto, via Morgantini, via Tommaso Caravita, con ritorno su via Toledo, piazza Salvo D'Acquisto, via Cesare Battisti.

In aggiunta a quanto già descritto è previsto:

- l'obbligo di svolta a sinistra su via Pessina verso il Museo Nazionale per i veicoli transitanti in via Francesco Saverio Correrà;
- l'obbligo di svolta a destra su via Pessina verso il museo Nazionale per i veicoli provenienti da via Bellini e autorizzati dell'area pedonale di piazza Dante/Portalba;
- doppio senso di marcia su via Cesare Battisti con conseguente disposizione della sosta a pagamento senza custodia (*cd* Strisce Blu) dalla disposizione a pettine alla disposizione parallela al marciapiede;

- inversione del senso di marcia di via Fabio Filzi con senso di marcia da via Cesare Battisti a via Armando Diaz.

I percorsi alternativi all'utilizzo dell'asse di supporto al trasporto pubblico sono così individuati:

- ✓ ***Percorso alternativo per i veicoli diretti al Centro:*** via Pessina (tratto da piazza Museo Nazionale a via Broggia), via Broggia, via Costantinopoli, piazza Cavour, via Foria, via Domenico Cirillo, via S. Giovanni a Carbonara, via Alessandro Poerio, piazza Garibaldi, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Bovio, via Guglielmo Sanfelice. In alternativa a via Poerio e piazza Garibaldi è possibile utilizzare via Concezio Muzii, via Pietro Colletta;
- ✓ ***Percorso alternativo per i veicoli provenienti dal Centro e diretti a via S. Teresa degli Scalzi, via Salvator Rosa:*** via Guglielmo Sanfelice, piazza Bovio, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Garibaldi, corso Garibaldi, via Cesare Rosaroll, via Foria, piazza Cavour, piazza Museo Nazionale, via S. Teresa degli Scalzi, via Salvator Rosa.

Alla chiusura del cantiere della metropolitana di piazza 7 Settembre, prevista per dicembre 2011, sarà possibile agire ulteriormente sul dispositivo di circolazione con la possibilità di deviare i bus in discesa su via S. Anna dei Lombardi - via Monteoliveto, alleggerendo così ulteriormente il traffico su via Toledo sul tratto compreso tra piazza Carità e piazza 7 Settembre.

4.3 Fase 3: Attuazione e monitoraggio del piano di rafforzamento delle linee dei bus urbani ANM

L'intervento si propone di incrementare l'offerta di trasporto pubblico ecocompatibile all'interno della prevista Zona a Traffico Limitato del Centro Storico Patrimonio Unesco.

In particolare, se da un lato si limita la mobilità privata di un'area con l'istituzione di una ZTL, di corsie preferenziali per il trasporto pubblico e di realizzazione di nuove aree pedonali, parallelamente si deve procedere ad un efficientamento e un adeguamento dell'offerta di trasporto pubblico sia in termini di percorsi per servire le aree centrali (in particolare via Duomo), sia in termini di velocità commerciale da incrementare.

Nell'ambito dei provvedimenti che l'Amministrazione Comunale intende adottare per la promozione e valorizzazione del Centro Storico di Napoli con la realizzazione di una ZTL e di nuove corsie preferenziali, oltre alle linee che percorrono abitualmente le aree sottoposte a restrizione al trasporto privato, è previsto un risultato benefico su tre importanti linee di direttrice:

- **filovia 201:** p. Carlo III – p. Cavour – v. Toledo – v. Depretis – v. Medina – v. Monteoliveto – p. Dante – p. Cavour – p. Carlo III;
- **autolinea R1:** p. M. Oro – v. Salvator Rosa – v. Pessina – v. Toledo – v. Median – v. S. Carlo e ritorno;
- **Autolinea R4:** Cardarelli – Colli Aminei – v. S. Teresa – v. Pessina – v. Toledo – v. Depretis – v. Monteoliveto – p. Dante – v. s. Teresa – v. colli Aminei-Cardarelli.

Il beneficio per tali linee è sia di regolarità che di recupero tempo, circa 15' in media sulle percorrenze attuali "invernali" che sono dell'ordine di 90' di giro in media (comprensivi di sosta al capolinea). Considerando anche i benefici indotti dal maggior controllo della sosta laterale lungo le altre strade come via Foria, si può stimare un recupero di circa il 15 – 20% della produzione attuale per le linee circostanti il Centro Storico. Tali valori saranno monitorati continuamente anche grazie al Telecontrollo in possesso della ANM.

Istituzione nuova linea ANM a servizio dell'Area del Centro Storico

L'Amministrazione Comunale, ad integrazione e supporto dei programmati dispositivi di limitazione del traffico automobilistico privato, attiverà una linea circolare che consente un efficiente ed efficace trasporto pubblico su gomma. Questa nuova linea percorrerà - in parte - il perimetro e - in parte - attraverserà l'area oggetto di limitazione del traffico privato lungo le seguenti strade:

- Piazza Cavour (alt. staz. M2), piazza Museo Nazionale - via Pessina - piazza Salvo D'Acquisto - via Cesare Battisti - piazza Matteotti - via Diaz - via Guglielmo Sanfelice - piazza Bovio - corso Umberto I - piazza Nicola Amore - piazzetta Filangieri - via Duomo via Foria.

La linea così progettata, in esercizio a partire dal 10 settembre p.v., sarà un collegamento sia di interscambio con le stazioni della metropolitana (linea MN2 piazza Cavour e linea MN1 Museo

Nazionale, piazza Dante, piazza Bovio), sia di adduzione all'area oggetto di limitazione del traffico privato.

Studio del potenziamento dei servizi di trasporto pubblico nelle ore serali.

Compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili e pur tenendo conto dei tagli a cui sono stati sottoposti i servizi di Trasporto Pubblico, si sta valutando il prolungamento orario dell'offerta di metropolitane, bus e funicolari nelle ore serali del venerdì e del sabato. Naturalmente il progetto dovrà essere studiato in stretta connessione con le diverse modalità di trasporto collettivo di area metropolitana.

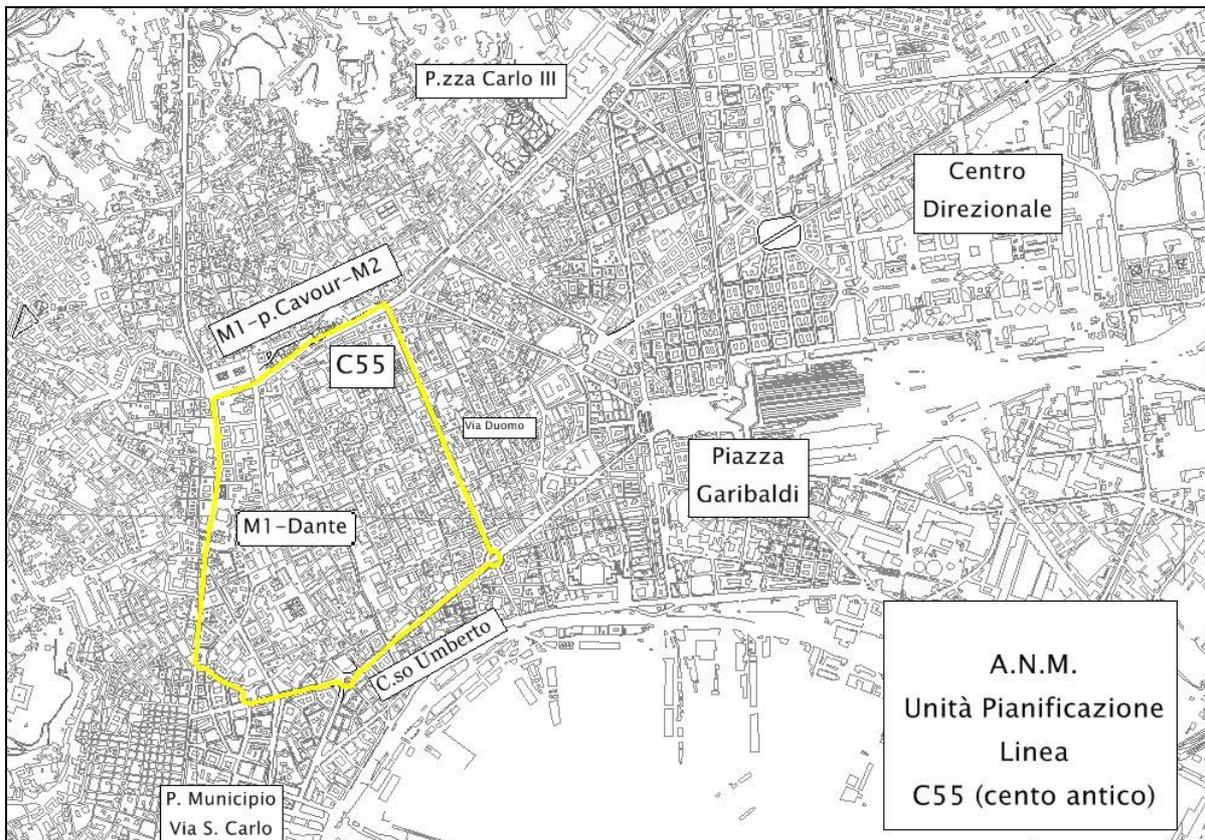


Fig. 16: Nuova linea C55 del Centro Storico

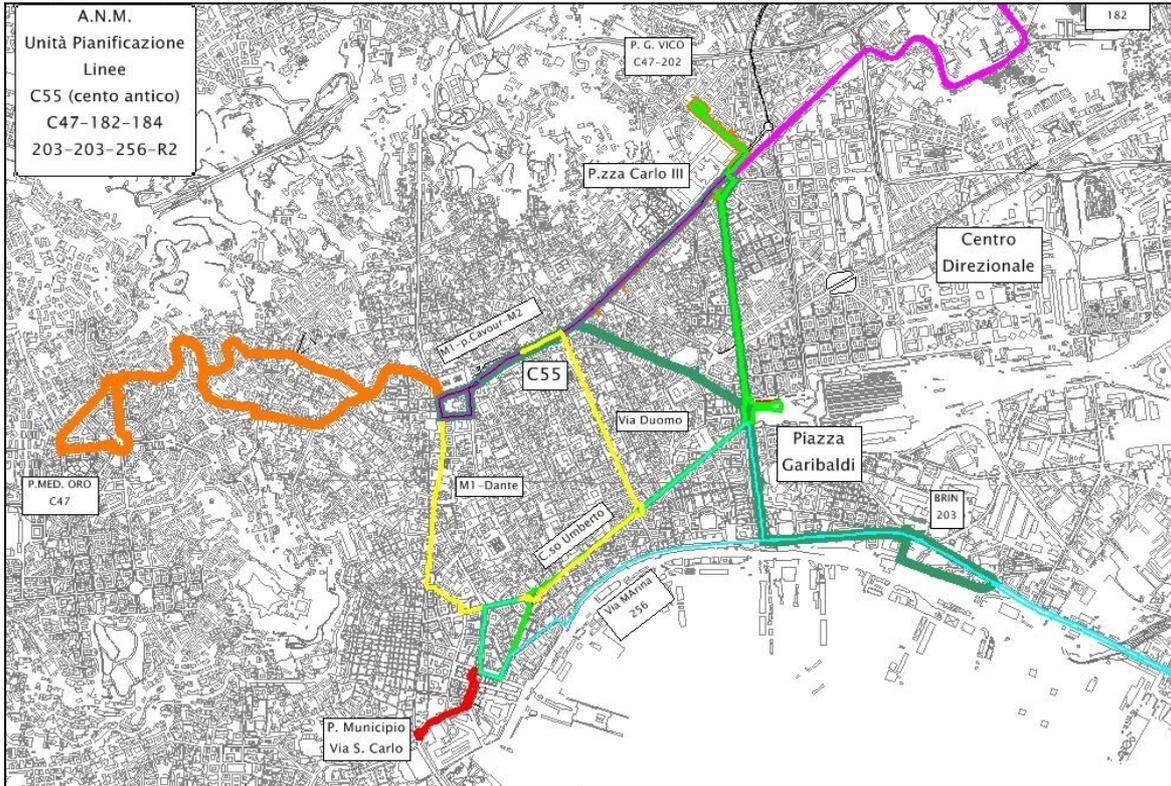


Fig. 17: Principali linee ANM a servizio del Centro Storico

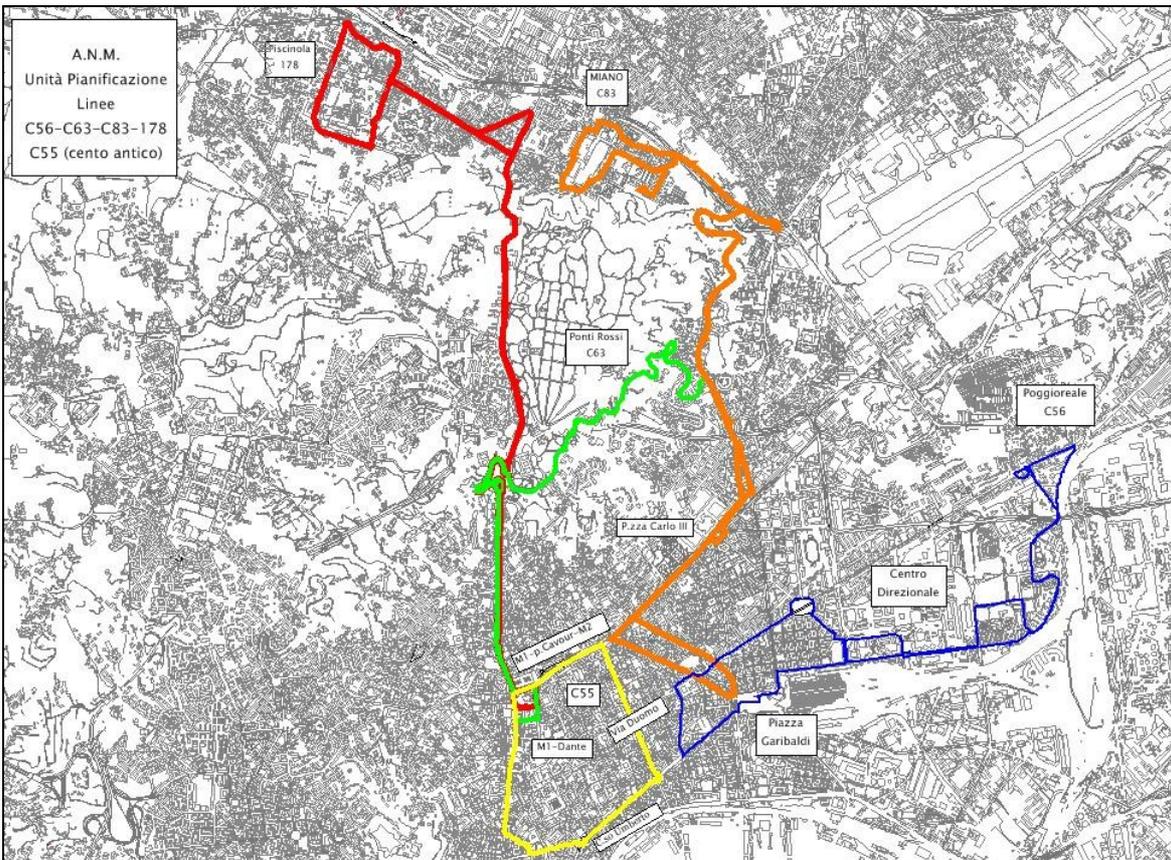


Fig. 18: Principali linee ANM a servizio del Centro Storico

4.4 Fase 4: Attuazione e monitoraggio del piano di recupero della sosta legale su strada

Le attività di regolamentazione della sosta su strada ha rappresentato, e rappresenta tuttora, una vera rivoluzione dei comportamenti degli automobilisti a Napoli. Negli anni, il Comune di Napoli, in sinergia con Napolipark, ha attuato una politica di tariffazione in modo da recuperare aree per la sosta legale e disincentivare l'utilizzo del veicolo privato per raggiungere il centro cittadino.

Un aiuto in tal senso è arrivato con la legge n° 127 del 15.05.97 (legge Bassanini) che ha disposto che i Comuni possono, con provvedimenti del Sindaco, conferire funzioni di prevenzione ed accertamento delle violazioni in materia di sosta a dipendenti comunali o delle società di gestione parcheggi. L'Amministrazione Comunale di Napoli ha autorizzato l'istituzione degli "Ausiliari della Sosta" per assolvere i compiti previsti dalla citata legge e dalle successive specificazioni del Ministero degli Interni.

4.4.1 Le aree di sosta

In considerazione della morfologia delle strade, della zonizzazione dell'area dal punto di vista urbanistico (Zona A), delle discipline viabilistiche esistenti e delle norme dettate dal Codice della Strada, le aree di sosta attivabili con strisce blu da asservire alla ZTL dell'Area Centro ricadono nelle seguenti strade di cui si riportano a lato gli stalli tracciabili divisi per la categoria con residenti (C. R.) ed escluso residenti (E. R.).

In particolare la sosta a pagamento "**Area Decumani**" - **Macroambito** da implementare è riportata nella successiva tabella 5.

SOSTA A PAGAMENTO "AREA DECUMANI" - MACROAMBITO				
AREE DI SOSTA DA IMPLEMENTARE				
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli	moto
Piazza E. De Nicola	10	21	31	
Via C. Muzy	25	0	25	15
Via P. Colletta	56	0	56	28
Piazza Calenda	10	0	10	
Via S. Arcangelo a Baiano	12	0	12	5
Via Fiammetta	5	0	5	5
Via dei Cimbri (tratto Via Duomo-Via Fimmetta)	6	0	6	10
Via Seggio del Popolo	10	0	10	5
Via Eletto Starace	14	0	14	
Piazzetta A. Scacchi	24	0	24	15
Via PadreL. Tosti	17	0	17	
Via del Grande Archivio	15	0	15	10
Piazzetta G. Fortunato	10	0	10	
Via G. De Blasis	5	0	5	
Via L. D'Alagno	6	0	6	10
Via Arte della Lana	18	0	18	10
Via B. Capasso	20	0	20	10
Piazzetta Portanova	15	0	15	
Via De Renzi	4	0	4	
Via Denza	3	0	3	
Via M. Zannotti	8	0	8	
Via Guacci Nobile	9	0	9	
Piazza Cavour	48	60	108	20
Via M. Longo	0	25	25	20
Rampe M. Longo	0	8	8	
Largo Madonna della Grazie	0	21	21	15
Via del Sole	16	43	59	10
Via B. Chioccarelli	23	0	23	
Piazza S. Maria della Scala	32	0	32	
Via S. Maria della Scala	14	0	14	
Via Paretari	6	0	6	
Via A. De Pace	8	0	8	
Via Mignona	6	0	6	
Via Caracciolo di Bella	6	0	6	
Via Marvasi	11	0	11	
Via M. Di Lorenzo	6	0	6	
Totale parziale	478	178	656	203

Tabella 5: Sosta da attivare Macroambito "Area Decumani"

Le aree già attive che ricadono nel **Macroambito “Area Decumani”** sono invece riportate nella successiva tabella 6.

AREE DI SOSTA ESISTENTI			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Via S. maria di Costantinopoli	52	13	65
Via Broggia	9	0	9
Via V. Bellini	32	0	32
Via Conte di Ruvo	0	14	14
Vico L. de Crechio	0	6	6
Piazza Mueseio Nazionale	0	15	15
Via Monteoliveto	18	0	18
Vico Monteleone	4	0	4
Calata Trinità Maggiore	9	0	9
Via Cardinale G. Sanfelice	0	38	38
Via Duomo	85	44	129
Via Dei Cimbri (tratto Via Fiammetta-Via S. Arcangelo)	0	17	17
Via C. Rosaroll	141	0	141
Via Cirillo	40	0	40
Via Carbonara	127	19	146
Piazza S. Francesco da Paola	12	26	38
Via Vasro a Capuana	16	0	16
Via Carriera Grande	49	0	49
Via A. Poerio	50	0	50
Via della Bolla	5	0	5
Via Cialaja	8	0	8
Via A. D'Aragona	9	0	9
Via F. D'Aragona	6	0	6
Piazza E. De Nicola	10	0	10
Via Casanova (tratto C.so Garibaldi-P.zza S. Francesco)	0	25	25
totale parziale	682	217	899

Tabella 6: Sosta già attivata Macroambito “Area Decumani”

In totale saranno disponibili 1.555 stalli per la sosta dei quali 1.160 a disposizione dei residenti e 395 disponibili per la rotazione (dalle ore 18.00 in poi).

Con l'intervento previsto si ridurrà fortemente il fenomeno della sosta “illegale” aumentando del 73% la sosta regolarizzata.

Volendo, analizzare la sosta implementabile e quella già realizzata, nei **quattro “Microambiti” “A”, “B”, “C” e “D,”** come da planimetria in allegato al presente documento, lo scenario è riassumibile nelle tabelle 7, 8, 9 e 10 seguenti.

SOSTA A PAGAMENTO "AREA DECUMANI" - MICCROAMBITO "B"			
AREE DI SOSTA DA IMPLEMENTARE			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Piazza E. De Nicola	10	21	31
Via C. Muzy	25	0	25
Via P. Colletta	56	0	56
Piazza Calenda	10	0	10
Via B. Chioccarelli	23	0	23
Piazza S. Maria della Scala	32	0	32
Via S. Maria della Scala	14	0	14
Via Paretteri	6	0	6
Via A. De Pace	8	0	8
Via Mignona	6	0	6
Via Caracciolo di Bella	6	0	6
Via Marvasi	11	0	11
Via M. Di Lorenzo	6	0	6
Totale parziale	213	21	234
AREE DI SOSTA ESISTENTI			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Piazza E. De Nicola	10	0	10
totale parziale	10	0	10
TOTALE GENERALE	223	21	244

Tabella 7: Sosta a pagamento "Area Decumani" Microambito B

SOSTA A PAGAMENTO "AREA DECUMANI" - MICROAMBITO "C"			
AREE DI SOSTA DA IMPLEMENTARE			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Via S. Arcangelo a Baiano	12	0	12
Via Fiammetta	5	0	5
Via dei Cimbri (tratto Via Duomo-Via Fiammetta)	6	0	6
Via Seggio del Popolo	10	0	10
Via Eletto Starace	14	0	14
Piazzetta A. Scacchi	24	0	24
Via Padre L. Tosti	17	0	17
Via del Grande Archivio	15	0	15
Piazzetta G. Fortunato	10	0	10
Via G. De Blasis	5	0	5
Via L. D'Alagno	6	0	6
Via Arte della Lana	18	0	18
Via B. Capasso	20	0	20
Piazzetta Portanova	15	0	15
Via De Renzi	4	0	4
Via Denza	3	0	3
Via M. Zannotti	8	0	8
Via Guacci Nobile	9	0	9
Totale parziale	201	0	201
AREE DI SOSTA ESISTENTI			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Via Duomo	49	0	49
Via Dei Cimbri (tratto Via Fiammetta-Via S. Arcangelo)	0	17	17
totale parziale	49	17	66
TOTALE GENERALE	250	17	267

Tabella 8: Sosta a pagamento "Area Decumani" Microambito C

SOSTA A PAGAMENTO "AREA DECUMANI" - MICROAMBITO "D"			
AREE DI SOSTA DA IMPLEMENTARE			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Via del Sole	16	43	59
Totale parziale	16	43	59
AREE DI SOSTA ESISTENTI			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Via S. maria di Costantinopoli	27	0	27
Vico L. de Crechio	0	6	6
totale parziale	27	6	33
TOTALE GENERALE	43	49	92

Tabella 9: Sosta a pagamento “Area Decumani” Microambito D

Il **Macroambito “A”**, di seguito descritto, si differenzia dai quelli precedenti in quanto è a forte concentrazione di poli attrattori come Museo Nazionale, Linea 1 e 2 della Metropolitana, Ospedali e zone commerciali (Via Duomo) e, pertanto, necessita di un’offerta di sosta prevalentemente a rotazione.

SOSTA A PAGAMENTO "AREA DECUMANI" - MICROMABITO "A"			
AREE DI SOSTA DA IMPLEMENTARE			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Piazza Cavour	48	60	108
Via M. Longo	0	25	25
Rampe M. Longo	0	8	8
Largo Madonna delle Grazie	0	21	21
Totale parziale	48	114	162
AREE DI SOSTA ESISTENTI			
Via	stalli C.R.	stalli E.R.	totale stalli
Piazza Museo Nazionale	0	15	15
totale parziale	0	15	15
TOTALE GENERALE	48	129	177

Tabella 10: Sosta a pagamento “Area Decumani” Microambito A

4.4.2 La Politica Tariffaria

La tariffa attualmente in vigore in altre zone centrali già implementate è la seguente:

- giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00 - domeniche e festivi dalle 20.00 alle 24.00: € 1,50 la 1° ora e € 2,00 le successive;
- la domenica e i festivi dalle 8.00 alle 20.00: € 1,00 ogni due ore di sosta;
- in piazza Mercato: Tariffa Napoli Parcheggio Facile:
 - auto: € 2,50 la 1° ora e € 3,00 le successive;
 - bus: € 6,50 ogni ora.

Al fine, però, di disincentivare la sosta nell'area centrale interessata dai provvedimenti di limitazione dell'accesso ai veicoli privati e, comunque, con l'obiettivo di limitarne la durata, diminuendone, quindi, il periodo di permanenza all'interno dell'*Area*, si propone di applicare, in tutta la zona compresa tra via Foria, via Cirillo, via Carbonara e via A. Poerio e delle altre zone limitrofe già attive, la seguente tariffazione della sosta a pagamento senza custodia (Strisce Blu):

Tariffa proposta:

- giorni feriali dalle 8.00 alle 20.00 - domeniche e festivi dalle 20.00 alle 24.00: € 2,00 la 1° ora e € 2,50 le successive;
- la domenica e i festivi dalle 8.00 alle 20.00: € 1,00 ogni due ore di sosta;
- in piazza Mercato (*con sosta valida fino alla riqualificazione dell'area*): Tariffa Napoli Parcheggio Facile:
 - auto: € 3,00 la 1° ora e € 3,50 le successive;
 - bus: € 8,00 ogni ora.

Principali vantaggi attesi

L'iniziativa mira ad avere effetti positivi su tutti gli aspetti della sostenibilità (sociale, ambientale, economica e territoriale) attraverso il miglioramento dei seguenti fattori:

- ✓ regolamentazione di un'ampia area centrale e strategica per la mobilità, con impatti positivi sulla vivibilità degli spazi urbani e sull'inquinamento;
- ✓ aumento della sosta legale per i residenti e per i fruitori dei poli attrattori con forte riduzione della sosta "illegale";
- ✓ fluidificazione dei percorsi per i mezzi pubblici e di emergenza.

Per il 10 settembre 2011 si prevede la completa attuazione agli interventi previsti.

4.5 Fase 5: Fluidificazione e risoluzione delle criticità della viabilità principale del Bacino Centrale

Prima dell'attuazione del dispositivo di circolazione dell'asse preferenziale a supporto del trasporto pubblico di via Pessina, piazza Dante, via Roma, piazza Salvo D'Acquisto, via Monteoliveto e via S. Anna dei Lombardi, è prevista una attenta e mirata azione di controllo dei seguenti percorsi alternativi:

- ***Percorso alternativo per i veicoli diretti al Centro:*** via Pessina (tratto da piazza Museo Nazionale a via Broggia), via Broggia, via Costantinopoli, piazza Cavour, via Foria, via Domenico Cirillo, via S. Giovanni a Carbonara, via Alessandro Poerio, piazza Garibaldi, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Bovio, via Guglielmo Sanfelice. In alternativa a via Poerio e piazza Garibaldi è possibile utilizzare via Concezio Muzii, via Pietro Colletta;
- ***Percorso alternativo per i veicoli provenienti dal Centro e diretti a via S. Teresa degli Scalzi, via Salvator Rosa:*** via Guglielmo Sanfelice, piazza Bovio, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Garibaldi, corso Garibaldi, via Cesare Rosaroll, via Foria, piazza Cavour, piazza Museo Nazionale, via S. Teresa degli Scalzi, via Salvator Rosa.

Ai fini della riuscita dei provvedimenti descritti, fondamentale importanza assumerà il controllo della sosta su via Domenico Cirillo, via S. Giovanni a Carbonara, via Alessandro Poerio, nonché sulle carreggiate laterali di corso Umberto I.

Nella Tabella 4 sono sinteticamente riportate le principali criticità riscontrate e le soluzioni individuate per la realizzazione della ZTL del Centro Storico.

Criticità e relative soluzioni individuate per l'attuazione della ZTL del Centro Storico			
Toponomastica	Posizione	Criticità	Soluzioni individuate
Via Medina	Calata San Marco	Sosta veicoli	Rimozione sosta
Via Medina	Civico 4	Attraversamento pedonale	Istituzione attraversamento
Piazza Borsa	Angolo Via Depretis	Sosta motoveicoli	Rimozione e studio aree di sosta
Piazza Borsa		Rallentamento nella rotatoria	
Corso Umberto	Nei 2 sensi di marcia	Sosta veicoli	Controllo Polizia locale
Corso Umberto	Angolo Via Marotta	Restringimento corsie di marcia	
Corso Umberto		Lavori Napoletanagas	Controllo Cronoprogramma
Corso Umberto	Rotatoria Via Duomo	Rallentamento nella rotatoria	Arrotondamento spigoli della rotatoria
Corso Umberto	Rotatoria Via Duomo	Sosta motoveicoli nella rotatoria	Maggior controllo della Polizia Locale
Corso Umberto			Rifacimento segnaletica attraversamenti pedonali
Corso Umberto	Via Notari	Cantiere Metropolitana	Controllo Cronoprogramma
Corso Umberto	Via Tari	Cantiere Metropolitana	Controllo Cronoprogramma
Corso Umberto	Via Pietro Colletta	Pericolo incidenti	Chiusura cordolo (come in precedenza)
Corso Umberto	Via Nolana	Cantiere Metropolitana	Controllo Cronoprogramma
Corso Umberto	Via Nolana		Rifacimento strisce pedonali
Piazza Garibaldi	nei pressi della statua		Realizzazione rotatoria e riposizionamento palina ANM
Piazza Garibaldi			Riorganizzazione dei cicli semaforici
Piazza Garibaldi			Riorganizzazione linee tram e filobus
Piazza Garibaldi	Cantiere Metropolitana	aree di cantiere in aderenza a percorsi pedonali	
Piazza Garibaldi		Flussi intensi di traffico	Modifica dei sensi di marcia
Via Rosaroll	per tutta la lunghezza della strada	Sosta in seconda fila	Maggior controllo della Polizia Locale
Via Foria	Civico 90	Sosta non autorizzata	Rimozione e controllo
Via Foria	Via Domenico Cirillo		Svolta a sx da eliminare
Galleria Umberto			Riqualficazione
Via Broggia	Via Costantinopoli		Canalizzazione incrocio Via Costantinopoli
Via Broggia	Via Costantinopoli	Veicoli in sosta	Rimozione veicoli in corrispondenza dell'incrocio
Via Costantinopoli	Via Foria		Controllo semafori attraversamento pedonale
Via Domenico Cirillo		Sosta a pettine e non longitudinale	Controllo delle aree di sosta
Via Carbonara			Pedonalizzazione e verifica dell'asse stradale
Via Poerio	Piazza Enrico De Nicola	Pericolo incidenti	Interruzione senso di marcia
Via Poerio	Piazza Capuana	Sosta veicoli	Controllo aree di sosta
Via Poerio			Ridisegno strisce di sosta e pedonale

Tab. 11: criticità riscontrate e soluzioni individuate

4.6 Fase 6: Istituzione della ZTL del Centro Storico

L'ultima fase del pacchetto di provvedimenti è prevista per ottobre 2011 con l'attivazione della ZTL del Centro Storico.

Il dispositivo prevede la realizzazione di una vasta Zona a Traffico Limitato all'interno del perimetro greco romano, delimitata dalle seguenti strade: via Pessina, via Broggia, via Costantinopoli, piazza Cavour, via Foria, via Domenico Cirillo, via S. Giovanni a Carbonara, via Concezio Muzii, via Pietro Colletta, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Bovio, via Guglielmo Sanfelice, via Monteoliveto, via S. Anna dei Lombardi, via Toledo, piazza Dante.

La fascia oraria di vigenza della ZTL è la seguente:

- tutti i giorni dalle ore 7.00 alle 18.00.

All'interno della ZTL potranno circolare:

- ✓ i veicoli dei residenti nelle strade oggetto del divieto, riconoscibili da libretto di circolazione o documento di identificazione e i titolari di posto auto fuori sede stradale;
- ✓ i mezzi pubblici di linea e non di linea (bus, taxi, auto pubbliche a noleggio con conducente);
- ✓ gli autoveicoli che trasportano diversamente abili con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta, muniti del tesserino di cui al D.M.LL.PP. 1176 del 08.06.79, regolarmente rilasciato dalla competente Autorità, nonché i veicoli della Napoli Sociale adibiti al trasporto disabili;
- ✓ veicoli adibiti al trasporto delle merci, nei seguenti orari 8.00 – 10.00 e 14.00 – 16.00;
- ✓ i veicoli delle Forze dell'Ordine, della Protezione Civile, militari e civili con targa API e quelli con a bordo Ministri di culto che debbano officiare riti religiosi;
- ✓ gli autoveicoli intestati ad Enti Pubblici, Società ed Aziende erogatrici di pubblici servizi, nonché quelli in chiamata di emergenza o adibiti al trasporto di materiale e/o personale addetto all'esecuzione di lavori ed opere urgenti e di pubblica utilità ovvero gli autoveicoli intestati ad aziende e/o società per le quali è possibile dimostrare la inderogabilità dell'uso strumentale necessario al raggiungimento della finalità operativa ed economica dell'azienda medesima (veicolo di proprietà dell'azienda o con allestimento speciale, diretti nelle strade interne alla ZTL);
- ✓ gli autoveicoli, i motoveicoli ed i ciclomotori con a bordo un medico in visita domiciliare per chiamate d'urgenza, nonché quelli con a bordo operatori del settore informazione giornalistica e radiotelevisiva, nonché fotografi professionisti;
- ✓ gli autoveicoli che trasportano soggetti portatori di malattie gravi che richiedono l'espletamento di trattamenti terapeutici rigorosamente sistematici e periodici, limitati nel tempo, previa esibizione di certificazione sanitaria con l'indicazione della patologia e della necessità di terapia sistematica e periodica nonché l'attestazione della struttura pubblica o privata ovvero del terapeuta, ove la terapia medesima viene effettuata, con l'indicazione dei giorni e degli orari di effettuazione;
- ✓ gli autoveicoli, i motoveicoli ed i ciclomotori che trasportano generi alimentari deperibili, quelli di aziende produttrici di pasticceria e di ditte fornitrici di articoli floreali purché adibiti alla consegna delle merci nonché quelli che trasportano gas terapeutici o medicinali;

La viabilità principale è composta dalle seguenti strade: via Pessina (da piazza Museo Nazionale a via Conte di Ruvo), via Broggia, via Conte di Ruvo, via Costantinopoli (da via Conte di Ruvo a piazza Museo Nazionale), piazza Museo Nazionale, piazza Cavour, via Foria, via Domenico Cirillo, via S. Giovanni a Carbonara, via Concezio Muzii, via Pietro Colletta, via Alessandro Poerio, piazza Garibaldi, corso Garibaldi, via Cesare Rosaroll, Corso Umberto I, piazza Nicola Amore, Corso Umberto I, piazza Bovio, via Guglielmo Sanfelice, via Depretis, via Medina, piazza Municipio.

Parallelamente alla viabilità principale è di fondamentale importanza la struttura portante delle corsie preferenziali a supporto della ZTL.

Infatti, in aggiunta all'asse di supporto del trasporto pubblico: via Pessina, piazza Dante, via Toledo, piazza Salvo D'Acquisto, via Monteoliveto e via S. Anna dei Lombardi, la cui attuazione è prevista per il mese di settembre, e alla carreggiata centrale preferenziale di corso Umberto I, è prevista la realizzazione di una ulteriore corsia preferenziale su via Duomo.

In dettaglio, il dispositivo di circolazione prevede:

- una corsia preferenziale su via Duomo (da via dei Tribunali a via Donnaregina) con transito consentito:
 - ai mezzi pubblici di linea e non di linea (bus, taxi, auto pubbliche a noleggio con conducente);
 - veicoli dei residenti diretti ai passi carrai sul tratto di via Duomo compreso tra via dei Tribunali a via Donnaregina;
 - ai diversamente abili;
 - ai mezzi di emergenza e di soccorso.
- doppio senso di circolazione su via Duomo nel tratto compreso tra via S Biagio dei Librai e piazza Nicola Amore;
- senso unico di circolazione da via S Biagio dei Librai e via dei Tribunali;
- senso unico di circolazione da via Donnaregina e via Foria.

In questo modo la rete di corsie preferenziali a supporto della ZTL è formata da tre tratti fondamentali:

1. **asse di supporto del trasporto pubblico:** via Pessina, piazza Dante, via Roma, piazza Salvo D'Acquisto, via Monteoliveto e via S. Anna dei Lombardi;
2. **carreggiata centrale preferenziale** di corso Umberto I;
3. **corsia preferenziale** su via Duomo.

5. STRATEGIA DI CONTROLLO DEI DISPOSITIVI DI TRAFFICO – AUSILIARI DEL TRAFFICO

Sarà importante la gestione da parte di tutte le componenti di controllo per un efficiente ed efficace attuazione dei dispositivi di circolazione elaborati nel presente documento.

In aggiunta all'apporto fondamentale della Polizia Municipale per la gestione di tutti i dispositivi di circolazione è previsto l'apporto anche degli Ausiliari del Traffico in affiancamento e a supporto del lavoro svolto dagli agenti municipali.

6. MOBILITÀ CICLISTICA

Nella strategia generale di provvedimenti per la mobilità sostenibile una specifica attenzione sarà dedicata alla mobilità ciclistica, come mezzo di trasporto urbano e di accesso alla rete di trasporto pubblico. A partire dal mese di settembre 2011 saranno avviati i lavori relativi alla realizzazione dell'asse ciclabile costiero Bagnoli – S. Giovanni a Teduccio, con una previsione di lavori che si concluderanno entro sei mesi.

7. CANTIERI

La strategia complessiva è stata elaborata anche sulla base delle criticità determinate dalla presenza di alcuni cantieri. A tale proposito va evidenziato che i cronoprogrammi stabiliti dai servizi/enti interessati configurano una progressiva riduzione delle aree impegnate. Nello specifico si riporta la tabella della tempistica con le date comunicate dagli Enti o servizi responsabili, relative al completamento delle opere di ogni cantiere interferente con i provvedimenti adottati per la ZTL.

Interventi in atto	Data Ultimazione
Lavori posa condotta Napoletanagas C.so Umberto	Agosto 2011
Camere di ventilazione MN1 Carità pari	Settembre 2011
Camere di ventilazione MN1 Verdi dispari	Settembre 2011
Camere di ventilazione MN1 Depretis pari	Settembre 2011
Camere di ventilazione MN1 VII Settembre	Ottobre 2011
Camere di ventilazione MN1 Verdi pari	Dicembre 2011
Stazione Toledo MN1 (navetta)	Aprile 2012
Camere di ventilazione MN1 Forcella dispari (Nolana)	Aprile 2012
Camere di ventilazione MN1 Università pari (Tari)	Luglio 2012
Stazione Garibaldi MN1 possibile navetta	Luglio 2012
Stazione Montecalvario MN1	Novembre 2012
Linea Dante/Garibaldi MN1: doppio binario e cantiere Brin	Dicembre 2012
Camere di ventilazione MN1 Università dispari (Marotta)	Giugno 2013
Stazione Municipio: configurazione minimali Linea 1 (uscite Medina e Depretis)	Luglio 2013
Camere di ventilazione MN1 Forcella pari (Egiziaca)	Luglio 2013
Stazione Municipio: completamento e sistemazione esterna	Dicembre 2014
Stazione Duomo: completamento	Dicembre 2014
Stazione Garibaldi: completamento	Dicembre 2014

Tabella 12: Cantieri in atto