



Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture

Interventi per la mobilità sostenibile

ZTL del Mare e ZTL Quartieri Spagnoli – Tarsia/Pignasecca

Piano Generale del Traffico Urbano Piano particolareggiato

Relazione illustrativa

Napoli, 18 luglio 2012

Indice generale

Introduzione.....	3
1. Il contesto di riferimento della ZTL del Mare nel PGTU	6
1.1 Le ZTL di Chiaia.....	9
1.2 L'Area Pedonale del Borgo Marinari.....	13
2 La proposta definitiva di ZTL del Mare.....	15
2.1 Il provvedimento definitivo.....	16
2.2 I Varchi telematici di controllo della ZTL.....	19
2.3 Pedonalizzazione del lungomare Caracciolo-Partenope-Nazario Sauro.....	19
3. La ZTL dei Quartieri Spagnoli e di Tarsia - Pignasecca.....	20
3.1. Le Aree Pedonali dei Quartieri Spagnoli.....	22
4. Accessibilità ai servizi di trasporto pubblico.....	27
5. Attuazione e monitoraggio del piano di recupero della sosta legale su strada	34
5.1 La Politica Tariffaria.....	34
5.2 Le aree di sosta	35
5.3 Sistemi di gestione delle aree di sosta a rotazione della ZTL del Mare.....	35
6. Mobilità ciclistica.....	38
7. Quadro degli interventi e tempi di attuazione.....	39

INTRODUZIONE

Negli ultimi anni, nonostante la crescente e qualificata dotazione infrastrutturale su ferro che ha visto l'apertura nell'ultimo decennio di stazioni "strategiche" come quella di piazza Dante, le politiche della mobilità non si sono caratterizzate per incisivi interventi finalizzati alla riduzione strutturale dei flussi veicolari privati.

Provvedimenti di carattere generale, come ad esempio la ZTL ambientale, sono stati mirati a rispondere ad esigenze emergenziali di carattere sanitario, sintomo di un problema generale di inquinamento dell'aria, confermato anche dai livelli di superamento dei parametri fissati dalle direttive e norme di riferimento registrati dalle centraline di controllo Arpac, che richiedeva una risposta stabile e sistematica.

Questa Amministrazione, a pochi mesi dal suo insediamento, ha attivato la ZTL del Centro Antico, con il risultato immediato di una drastica riduzione dei flussi di attraversamento di migliaia di veicoli privati nel cuore di Napoli, con un incremento misurabile in queste aree degli utenti del trasporto collettivo con il successo della linea C55 creata al contorno della nuova ZTL, sia della Linea Metropolitana 1 che degli autobus, nonché di una significativa riduzione della congestione, del rumore e dell'inquinamento dell'aria.

In questo modo l'Amministrazione ha dato anche una prima risposta allo scenario caratterizzato dai tagli inaccettabili per il trasporto pubblico decisi dal Governo e dalla Regione negli ultimi anni, dedicando corsie riservate al trasporto pubblico, migliorando così la velocità commerciale del TPL, sostenendo l'utilizzo del trasporto collettivo e ponendo quindi le basi del suo rilancio e della sua riorganizzazione per l'integrazione tra la Linea Metropolitana 1, il trasporto su gomma e le politiche della sosta e di regolazione del traffico.

I risultati raggiunti, hanno confermato le valutazioni di quest'Amministrazione Comunale nel ritenere le Zone a Traffico Limitato "strumenti" - non solo obiettivi - per gestire la mobilità urbana e dare risposte concrete per la vivibilità e la qualità urbana, presidiati con strumenti tecnologici come i varchi telematici che assicurano certezza di controllo, rispetto delle regole e flessibilità di gestione.

Su queste premesse la strategia complessiva dell'Amministrazione - in una visione in cui le componenti della mobilità, (pedonalità, trasporto collettivo, circolazione veicolare, sosta, ciclabilità) sono affrontate in modo integrato e sinergico - è finalizzata, anche attraverso l'attuazione di provvedimenti già presenti nella strumentazione di settore vigente (PGTU), all'attuazione di interventi di mobilità sostenibile mirati alla:

- ✓ riduzione dei flussi veicolari;
- ✓ razionalizzazione degli schemi di circolazione;
- ✓ miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico;
- ✓ razionalizzazione della sosta su strada;
- ✓ realizzazione di vaste aree pedonali, di itinerari ciclabili e di una rete continua e sicura di percorsi pedonali;
- ✓ realizzazione di parcheggi di interscambio periferici in connessione con la rete su ferro.

Queste opzioni si configurano, tra l'altro, come condizioni propedeutiche per l'avvio di azioni ed interventi mirati alla riqualificazione urbana ed al rilancio economico della città, come è facilmente percepibile dal forte impatto propositivo che la pedonalizzazione di via Caracciolo e via Partenope connessa alla ZTL del Mare - sperimentata in modo provvisorio durante l'America's Cup ed ora prorogata per presentare il presente progetto definitivo - sta producendo come capacità di attrazione

verso i cittadini e le cittadine dell'area napoletana e non solo, ma anche come nuovo flusso turistico da indurre e connettere al Centro Antico, all'Area Pedonale di Chiaia, alla Stazione Marittima ed al flusso legato alle crociere.

Lo stesso Centro Antico, dopo l'introduzione della ZTL, ha recuperato livelli di vivibilità urbana coerenti con il vincolo di Patrimonio dell'Umanità, sancito dall'Unesco, ed ora sono in corso le attività propedeutiche degli Assessorati Urbanistica e Mobilità e Infrastrutture per la riqualificazione dello spazio urbano e degli edifici storici, d'intesa con la Regione Campania, utilizzando i fondi a questo dedicati.

Bisogna proseguire su questa strategia anche rispetto a zone immediatamente a ridosso della ZTL Centro Antico e di Chiaia, come i Quartieri Spagnoli e la zona di Tarsia-Pignasecca, estendendo le Zone a Traffico Limitato e le Aree Pedonali, sia per evitare usi impropri e scorciatoie da parte dei veicoli, ma anche per restituire a questi spazi qualità urbana e percorsi sicuri per i residenti e le attività che vi si svolgono, capaci anche di attrarre nuovi flussi turistici e commerciali.

Inoltre, la realizzazione di parcheggi di scambio - con la recente apertura di quello del Frullone, la prossima attivazione di quello di Pianura, in autunno del parcheggio di scambio di Bagnoli e la riqualificazione programmata per quello di via Brin - aiutano a definire una gestione della mobilità in grado di arginare i flussi veicolari extracomunali sulla cintura esterna ed a spostare l'utenza sulla rete metropolitana, connessa alle funicolari ed al trasporto su autobus, in grado di garantire un'accettabile accessibilità all'area centrale della città di Napoli.

Nella prospettiva di realizzare un'integrazione efficace tra le varie tipologie di trasporto, al fine di offrire all'utenza un sistema integrato (sosta, ferro, gomma), contestualmente all'attivazione delle nuove tratte e dei nuovi servizi, è prevista la modifica delle linee su gomma, conferendo a questa modalità di trasporto il ruolo di adduzione al ferro e non più, come oggi avviene, di collegamento tra parti della città, funzione che viceversa andrà rafforzata nelle parti di città non servite da linee ferroviarie.

Tra l'altro questa Amministrazione sta puntando anche alla realizzazione di una rete ciclopedinale continua in grado di rappresentare un'ulteriore modalità di trasporto, anche a supporto del trasporto pubblico, come sistema capillare di adduzione. In questo contesto, il prossimo completamento della pista ciclabile sull'asse Bagnoli-Piazza Garibaldi, e la futura estensione fino a San Giovanni a Teduccio, può indurre molti napoletani/e ad utilizzare la bicicletta come sistema alternativo ed integrato di trasporto.

Sulla base delle realizzazioni e delle programmazioni in corso, l'obiettivo dell'Amministrazione è quello di offrire ai cittadini un sistema integrato (ferro, gomma, bici ecc.) in grado di poter garantire livelli di mobilità elevati e di ridurre le forti criticità determinate dall'uso, ancora prevalente ed insostenibile per la città, del veicolo motorizzato privato.

Le importanti decisioni assunte dal Consiglio Comunale nella seduta del 13 giugno 2012 - a completamento di un dibattito esteso ed approfondito sulla mobilità ed i trasporti - hanno confermato una valutazione positiva della ZTL Centro Antico, ma con la richiesta di una ulteriore estensione della ZTL nelle zone di Tarsia, Pignasecca e Quartieri Spagnoli, hanno indicato nella istituzione definitiva della ZTL del mare e la pedonalizzazione del lungomare di via Caracciolo e via Partenope un obiettivo strategico per la città. Inoltre è stato approvato il rafforzamento delle politiche per la mobilità sostenibile sinora attuate, anche con per l'attuazione di nuove ZTL a via Epomeo e con l'ampliamento al Vomero, in relazione all'area pedonale già realizzata.

In tale quadro, quindi, le presenti proposte si configurano come l'attuazione concreta delle indicazioni del Consiglio Comunale nel campo della mobilità e dei trasporti e per il rilancio della città; esse individuano un insieme urbano di alto valore paesaggistico, storico e culturale, con una valenza fortemente strategica per la riqualificazione ed il rilancio economico di Napoli.

La pedonalizzazione del lungomare e la ZTL del Mare, integrate dal prossimo recupero di Molo San Vincenzo e dagli interventi previsti per le opere a terra del Porto, i lavori in corso per la Linea 1 della Metropolitana a Piazza Municipio, con il ridisegno della piazza, il tutto agganciato all'asse di via Toledo, vengono a configurarsi come una griglia pedonale in grado di ricucire, non solo fisicamente, la città storica e monumentale con il mare. Una prospettiva di rivitalizzazione urbana in cui, tra l'altro, sono recuperate altre parti urbane centrali, oggi marginali, come ad esempio i Quartieri Spagnoli, ed in prospettiva anche il Borgo Orefici e l'area di piazza Mercato.

Analogamente lo spazio ex-stradale del Lungomare pedonalizzato di via Caracciolo e via Partenope dovrà essere oggetto di interventi di riqualificazione ed arredo che, lasciando intatta la passeggiata a mare come spazio scenografico, lo riconnettano verso la Villa Comunale, restituendo adeguati spazi ai percorsi pedonali e ciclabili, mettendolo in stretta relazione con la zona della Riviera di Chiaia e con le sistemazioni di superficie delle stazioni della Linea 6 della Metropolitana in corso di progettazione. Contestualmente si dovrà intervenire sugli spazi adibiti al relax, alla ristorazione, allo sport, alla cultura, agli eventi, con pavimentazioni, arredi, spazi di sosta ed illuminazione coerenti ed adeguati ad un luogo soggetto a tutela monumentale e paesaggistica.

Appare evidente che gli interventi relativi alla mobilità proposti nel presente "Piano" rappresentano le azioni di base per recuperare accettabili livelli di vivibilità urbana, per i quali è indispensabile procedere preventivamente con provvedimenti per ridurre l'impatto del traffico privato e poter restituire spazio pubblico ai cittadini ed alle cittadine, nella consapevolezza che esse sono condizioni necessarie, ma sono sufficienti, per avviare profondi processi di rigenerazione urbana, che richiedono altri interventi già programmati da parte dell'Amministrazione Comunale per la riqualificazione del Lungomare e del Centro Antico.

1. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO DELLA ZTL DEL MARE NEL PGTU

Nel vigente Piano Generale Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Napoli vengono definiti i seguenti obiettivi di fondo:

- ✓ garantire una mobilità efficiente nel rispetto dei vincoli di tipo ambientale;
- ✓ ridurre i livelli di congestione del traffico veicolare privato sugli itinerari primari di scorrimento, prevalentemente esterni alle aree centrali dei diversi bacini (individuati in rapporto alla gerarchia della rete stradale e alla separazione dei diversi tipi di flusso);
- ✓ migliorare la vivibilità e le condizioni ambientali degli spazi urbani, in particolare nelle aree più congestionate e in tutte quelle, centrali e periferiche, che soffrono per una circolazione veicolare non compatibile con le loro specifiche caratteristiche urbanistico - architettoniche;
- ✓ migliorare le condizioni generali della mobilità pedonale;
- ✓ ridurre la componente di inquinamento atmosferico ed acustico causata dal traffico urbano;
- ✓ sviluppare tutti i sistemi esistenti di informazione dell'utenza.

In riferimento a tali obiettivi di fondo, nel PGTU si individuano le seguenti strategie di intervento:

- ✓ incentivare ulteriormente l'uso del trasporto collettivo, sia su ferro (sviluppando i parcheggi di interscambio, migliorando l'accessibilità delle stazioni e delle interconnessioni con il trasporto su gomma), sia su gomma (razionalizzando i percorsi e proteggendoli laddove possibile ed utile all'efficienza generale del sistema);
- ✓ promuovere il coordinamento gestionale delle aziende di trasporto e il miglioramento dell'efficienza del servizio;
- ✓ consolidare il carattere intermodale della mobilità urbana e metropolitana;
- ✓ classificare la rete stradale e regolamentare la circolazione promuovendo l'uso di itinerari esterni alle zone centrali/storiche (anche con drastiche limitazioni dell'accesso) secondo fasce orarie opportune;
- ✓ costruire una politica organica della sosta su strada, attraverso:
 - ◆ il rafforzamento del sistema di parcheggi periferici di interscambio in connessione con le stazioni delle reti su ferro e le principali fermate delle linee su gomma;
 - ◆ un meccanismo di tariffazione progressiva dai bacini periferici a quelli centrali, e fatte salve le eccezioni dei principali punti di attrazione localizzati nei bacini periferici, con limitazioni o divieti orari nelle aree centrali strategiche;
 - ◆ la promozione della realizzazione di parcheggi pertinenziali privati per residenze, uffici, commercio, etc., già esistenti;
 - ◆ il recupero dei parcheggi stanziali di pertinenza abusivamente o illegittimamente destinati ad altro uso;
- ✓ rafforzare il sistema di aree ambientali, comprendenti aree pedonali (AP) e zone a traffico limitato (ZTL), in modo da disincentivare i flussi di attraversamento delle zone centrali di ogni bacino;
- ✓ garantire continuità, sicurezza e qualità ambientale ai percorsi pedonali, riservando ad essi, nei punti più significativi e qualificati della città, aree ambientali con forte presenza di aree pedonalizzate;
- ✓ sviluppare l'innovazione tecnologica nei sistemi di gestione e controllo del traffico, al fine di rafforzare tutti i sistemi di informazione dell'utenza (infomobilità).

Nella direzione indicata dalle strategie esposte vanno tutti i provvedimenti intrapresi dall'Amministrazione Comunale nell'attuazione del PGTU.

Il Piano Generale del Traffico Urbano, però, in adesione alle Direttive Ministeriali, non deve proporre piani particolareggiati e/o esecutivi. Questi costituiscono un livello di progettazione successivo a quello del PGTU, e sono orientati ad interventi specifici, come l'istituzione di zone a traffico limitato o aree pedonali, individuazione e/o protezione di percorsi riservati al trasporto collettivo, dispositivi di circolazione in particolari zone o nodi, ecc..

Il presente documento, pertanto, è da intendersi come piano particolareggiato del PGTU.

Inoltre, nel Piano Generale del Traffico Urbano, Aggiornamento 2002 – 2004, attualmente vigente, si prevedono una serie di dispositivi per l'area di Municipio-Chiaia con pedonalizzazioni e Zone a Traffico Limitato:

1. compartimentazione del Bacino Centrale (Scheda 1) - limitazione dei flussi di traffico sulle direttive nord-sud ed ovest-est;
2. pedonalizzazione sperimentale di via Caracciolo, da largo Sermoneta alla confluenza con viale Dohrn (Scheda 2);
3. Zona a Traffico Limitato di Chiaia, da piazza Amedeo a via Vannella Gaetani (Scheda 3);
4. recupero aree pedonali area Maschio Angioino-Parco Castello-Molosiglio.

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 nel PGTU per il raggiungimento di quest'obiettivo è rappresentata dalla *compartimentazione* del Bacino Centrale. Questa compartimentazione, che comporta l'eliminazione dei flussi veicolari di attraversamento dell'area centrale della città di Napoli, con particolare riferimento ai flussi di spostamento nord-sud ed est-ovest, 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 nelle seguenti figure nn. 2 e 3.



Figura 1: PGTU 2002-2004: Compartimentazione del Bacino Centrale

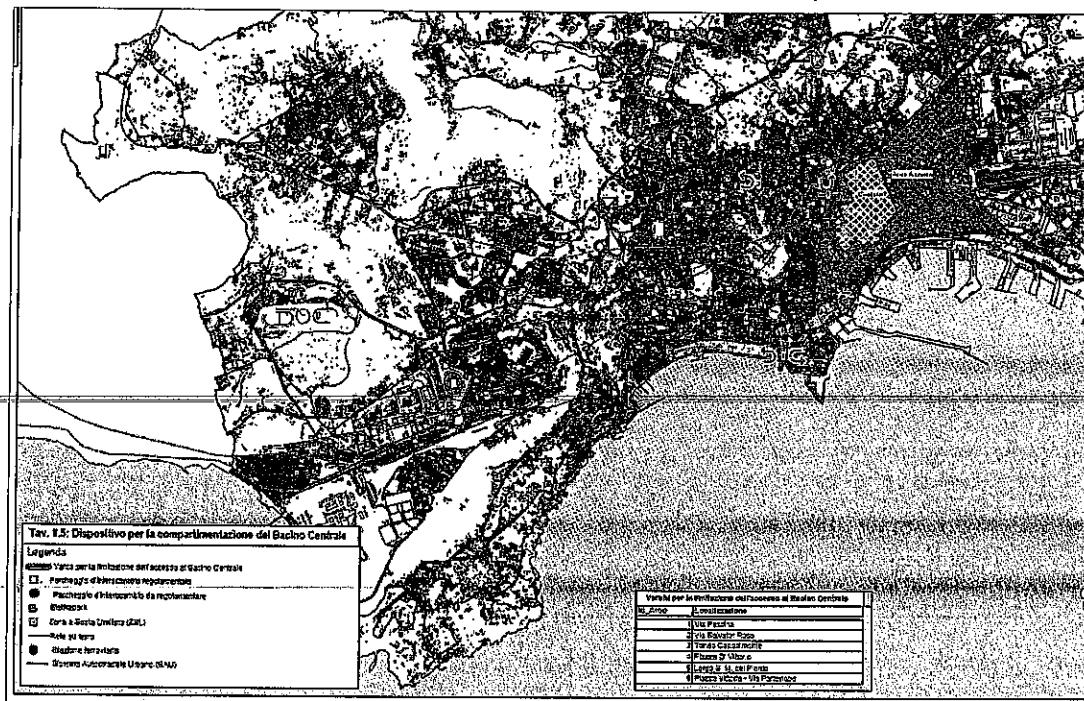


Figura 2: PGTU 2002/2004 – Estratto da Tav. II5 – Dispositivo per la compartimentazione del Bacino Centrale

Inoltre, il PGTU vigente – a completamento del provvedimento di pedonalizzazione, nei giorni festivi, del tratto di via Caracciolo compreso tra piazza della Repubblica e viale Dohrn – propone due interventi complementari, attuabili anche separatamente:

1. estensione della pedonalizzazione di via Caracciolo nel tratto di compreso tra via Sannazaro e piazza della Repubblica;
2. pedonalizzazione di largo Sermoneta e del primo tratto di via Caracciolo.

I due interventi sono fortemente complementari perché la loro attuazione congiunta determina la pedonalizzazione quasi totale di via Caracciolo, da largo Sermoneta all'incrocio con viale Dhorn.

La loro istituzione e l'applicazione dell'altro intervento di pedonalizzazione di via Partenope e via Nazario Sauro, da piazza Vittoria a via Acton, con deviazione del flusso veicolare su via Arcoleo e tunnel della Vittoria, determina una continuità pedonale totale sul Lungomare da largo Sermoneta al Molo Beverello.

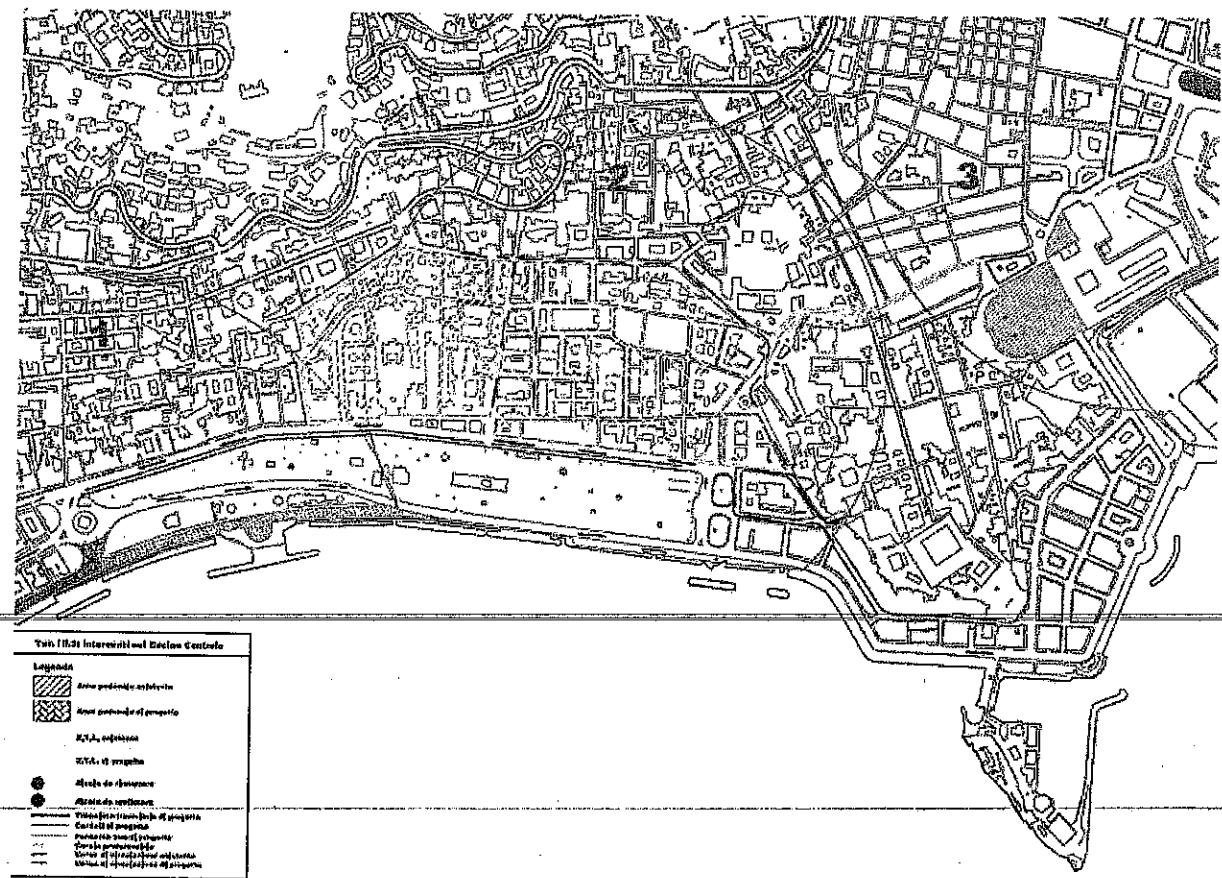


Figura 3: PGTU 2002/2004 – Estratto da Tav. III/3 – Corografia interventi Bacino Centrale

Infine, l'intervento relativo all'area ambientale di Chiaia, previsto anch'esso nel PGTU, riporta già il rafforzamento della Zona a Traffico Limitato circoscritta da via Riviera di Chiaia, via S. Pasquale a Chiaia, via dei Mille, via Filangieri, piazza dei Martiri, via Morelli, aggiungendo l'altra area limitrofa circoscritta da via S. Pasquale, via Colonna, piazza Amedeo, via Martucci, via Riviera di Chiaia.

1.1 LE ZTL DI CHIAIA

Per l'area di Chiaia sono stati attuati negli ultimi anni diversi provvedimenti di limitazione degli accessi veicolari, attuati con Ordinanze Sindacali tutt'ora vigenti, che hanno prodotto rilevanti benefici in termini di vivibilità e alla sicurezza:

- ✓ O.S. n. 2061 del 02.12.2005: istituzione di una nuova ZTL 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 LTR (Linea Tranviaria Rapida - Linea 6 della Metropolitana) 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.

L'Amministrazione Comunale, con atto di Giunta n. 582 del 29.04.2011, ha consolidato tutti i predetti provvedimenti deliberando:

- ✓ l'istituzione, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 285/92 e ss. mm. ii., della Zona a Traffico Limitato denominata **“Belledonne, Martiri, Poerio”**, comprendente le seguenti strade/piazze: vico Belledonne, via Alabardieri, via Bisignano, via Cavallerizza, piazza dei Martiri (carreggiata di collegamento tra via Alabardieri e via Carlo Poerio, lato palazzo Partanna), via Carlo Poerio (tratto tra piazza dei Martiri e via Fiorelli); vico II Alabardieri, vico Satriano, vicoletto Belledonne;
- ✓ l'istituzione, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 285/92 e ss. mm. ii., della Zona a Traffico Limitato denominata **“Morelli, Filangieri, Mille”**, comprendente le seguenti strade/piazze: via dei Mille (tratto dall'intersezione di via Nisco alla confluenza di via Filangieri), via Filangieri, via S. Caterina a Chiaia, piazza dei Martiri (nella carreggiata esterna alle fioriere, di collegamento di via Morelli con via S. Caterina a Chiaia), via Morelli (tratto dall'intersezione di piazza dei Martiri a quella di via Vannella Gaetani), via S. Maria a Cappella Vecchia, rampa Caprioli;
- ✓ l'istituzione, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D.Lgs. 285/92 e ss. mm. ii., le seguenti Aree Pedonali Urbane: via Calabritto, piazza dei Martiri (area compresa tra le fioriere e la carreggiata di collegamento tra via Alabardieri e via Carlo Poerio, lato palazzo Partanna), piazza Rodinò, vico San Rocco, via G. Ferrigni, vico dei Sospiri, via Torelli (dalle ore 8.00 alle ore 14.00), via Chiaia, salita S. Anna di Palazzo, via Gradoni di Chiaia (tratto compreso tra via Chiaia e via Nardones), vicoletto Chiaia.

Nella successiva figura 4, 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.

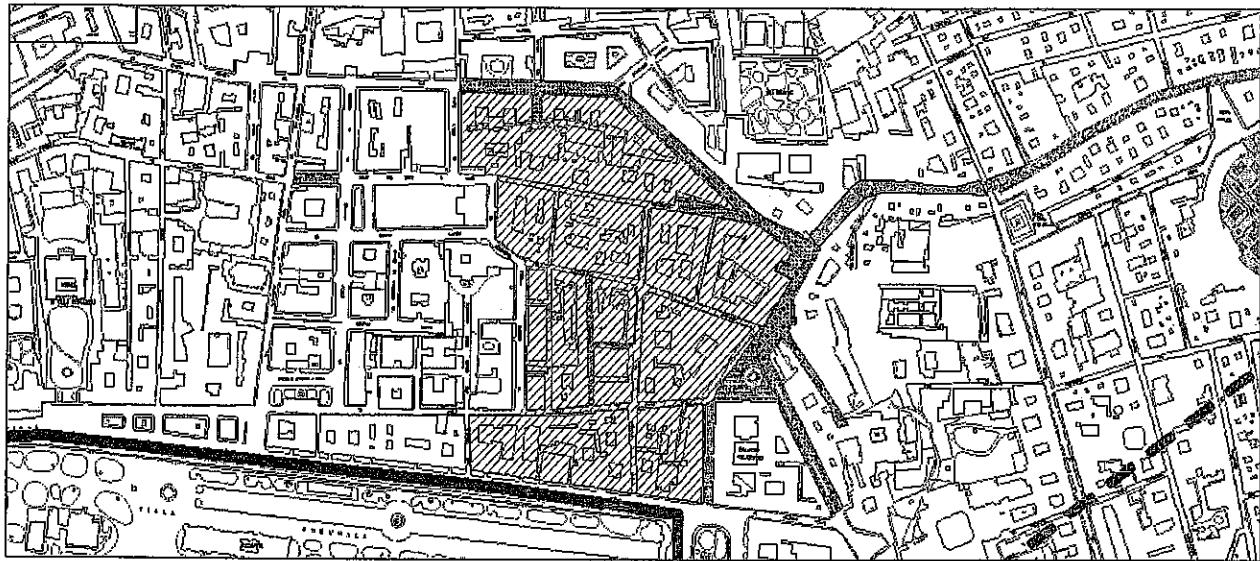


Figura 4: Le ZTL di Chiaia

I varchi attualmente sono controllati da parte della Polizia Locale, con un'elevata difficoltà e con un dispendio di unità di agenti e con il risultato che in assenza di controllo da parte degli stessi. Il dispositivo di limitazione risulta sistematicamente violato. Inoltre, per il varco di via Cavallerizza a Chiaia, si è riscontrato l'accesso contromano alla ZTL. Pertanto è stato previsto, al fine di meglio proteggere la zona e per motivi di sicurezza stradale, un ulteriore varco in via Cavallerizza a Chiaia all'altezza di via Ferrantina.

Alla luce della sperimentazione positiva già attuata nella ZTL del Centro Antico, la Municipalità 1 ha acquistato gli apparati telematici ed ha provveduto alla loro messa in opera, mentre il Servizio Viabilità e Traffico dell'Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture sta attivando il Sistema di controllo automatico degli accessi ai seguenti varchi:

- ✓ via Domenico Morelli;
- ✓ vico Belledonne;
- ✓ via Cavallerizza a Chiaia.

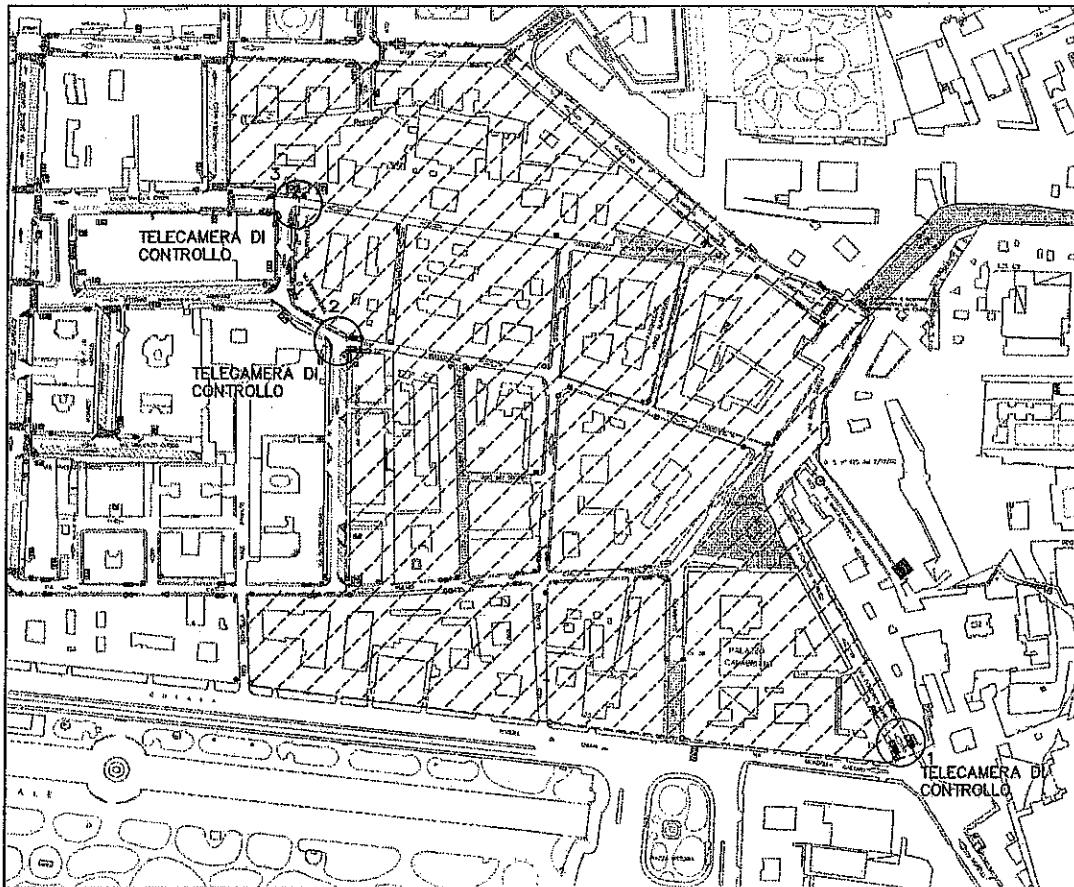


Figura 5: I vanchi telematici delle ZTL di Chiaia

L'accesso e la circolazione nell'ambito delle Zone a Traffico Limitato e delle Aree Pedonali, istituite dal Comune di Napoli ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285, "Nuovo Codice della Strada", sono state tutte disciplinate con apposita Delibera della Giunta Comunale.

Infatti, per dare seguito alle attività di gestione e controllo delle Zone a Traffico Limitato, il Consiglio Comunale ha approvato, in data 24 novembre 2011, la Deliberazione n. 1123 recante l'*"Istituzione di un servizio di rilascio dei contrassegni di accesso alle Zone a Traffico Limitato del Comune di Napoli"*, fornendo gli indirizzi generali per la determinazione quantitativa dei costi di rilascio dei contrassegni in funzione dell'individuazione delle tipologie di soggetti da autorizzare per l'accesso alle ZTL.

Successivamente, con Delibera di Giunta Comunale n. 1205 del 15/12/2011, avente ad oggetto *"Istituzione di un Servizio di rilascio contrassegni di accesso alle Zone a Traffico Limitato del Comune di Napoli. Modalità di attuazione di cui alla deliberazione di Consiglio Comunale n. 1123 del 24 novembre 2011. Approvazione del "Disciplinare dell'accesso e la circolazione dei veicoli nelle zone a Traffico Limitato e nelle Aree Pedonali"* è stata data attuazione alla richiamata delibera di Consiglio Comunale.

Inoltre, con Delibera di G.C. n. 1264 del 22/12/2011, avente ad oggetto: *"Modalità operative per la gestione del servizio di rilascio contrassegni per l'accesso alle Zone a Traffico Limitato del Comune di Napoli n. 45/2011"*, è stato, tra l'altro, affidato alla Napolipark il previsto Servizio di rilascio.

Infine, con Ordinanze Sindacali nn. 654 e 655 del 15 giugno 2012 è stato dato l'avvio al rilascio dei Contrassegni rispettivamente per le ZTL "Belledonne, Martiri, Poerio" e "Morelli, Filangeri, Mille".

In ossequio agli Atti sopra citati, dal 18 giugno è attivo presso la sede della Municipalità 1 di Piazza Santa Caterina, 1 - I Piano, l'**Ufficio per il Rilascio dei Contrassegni**, aperto tutti i giorni, dal lunedì al sabato, per consentire la piena attuazione del sistema di controllo mediante varchi telematici.

L'installazione dei varchi è in corso di completamento. Sono già state realizzate le opere civili per l'installazione dei tre varchi, mentre mancano ancora i collegamenti elettrici e il flusso dati verso il CED.

1.2 L'AREA PEDONALE DEL 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 stato 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, e – tal fine – è stato redatto ed attuato un nuovo Progetto di organizzazione dell'accesso e della circolazione all'interno dell'area.

Per il controllo di tale area, la Municipalità 1 ha acquistato gli apparati telematici di controllo ed ha provveduto alla loro messa in opera, mentre il Servizio Viabilità e Traffico dell'Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture sta attivando il Sistema di controllo automatico degli accessi al varco posto all'altezza di via Partenope.

Gli Atti prodotti dall'Amministrazione Comunale che disciplinano il rilascio dei Contrassegni necessari per l'accesso all'area di Borgo Marinari, sono i medesimi richiamati al paragrafo precedente [1.1].

Infine, con Ordinanza Sindacale n. 656 del 15 giugno 2012 è stato dato avvio al **rilascio dei Contrassegni degli aventi diritto ad accedere all'Area Pedonale del "Borgo Marinari**, presso la sede della Municipalità 1 di Piazza Santa Caterina, 1 - I Piano, l'**Ufficio per il Rilascio dei Contrassegni**, aperto tutti i giorni, dal lunedì al sabato.

L'installazione dei varchi è stata completata in data 30 aprile 2012, ed una volta completata l'assegnazione dei contrassegni di accesso degli aventi diritto, saranno messi in funzione.

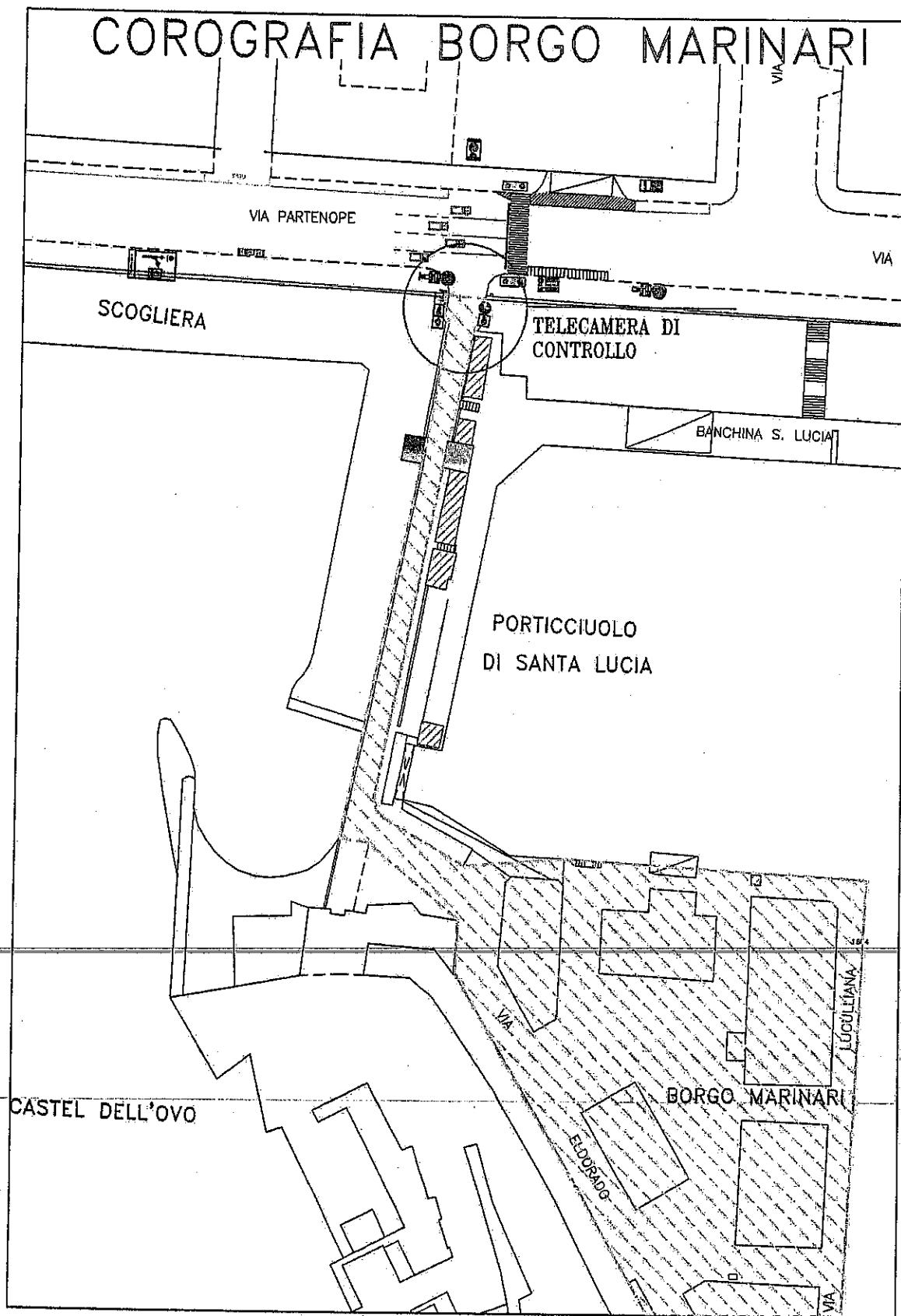


Figura 6: L'Area Pedonale "Borgo Marinari" – Localizzazione del varco telematico di controllo degli accessi

2 LA PROPOSTA DEFINITIVA DI ZTL DEL MARE

L'evento internazionale America's Cup che si è svolto a Napoli dal 7 al 15 aprile 2012 ha comportato la necessità di adottare forti restrizioni alla viabilità sulla Riviera di Chiaia e la chiusura totale del traffico su via Caracciolo e viale Dohrn, precisamente da piazza della Repubblica a piazza Vittoria, per un periodo di tempo più ampio (dal 26 marzo al 25 aprile) rispetto al periodo delle regate per consentire l'allestimento, la fruizione e il disallestimento dell'area tecnica necessaria (disposizione delle "attrezzature" a mare, hangar e pedane per le imbarcazioni).

Infatti, con la pubblicazione dell'Ordinanza Sindacale n. 308 del 22.03.2012, sono stati varati i dispositivi che da lunedì 26 marzo e fino al 25 aprile hanno regolato la circolazione nel perimetro della Zona a Traffico Limitato Straordinaria: via Sannazaro (transitabile), piazza Sannazaro (transitabile), corso Vittorio Emanuele (transitabile), vico Trinità delle Monache, via Pasquale Scura, via San Liborio, via Toledo, piazza Municipio, via Acton, via Nazario Sauro, via Partenope e via Caracciolo.

Nell'Ordinanza Sindacale sono stati dettagliati gli orari nei quali è stata limitata la circolazione:

- dal lunedì al giovedì: dalle ore 7.00 alle ore 20.00;
- dal venerdì alla domenica: dalle 7.00 del venerdì alle 24.00 della domenica;
- dal 5 al 15 aprile (periodo dell'evento): dalle ore 7.00 del 5 aprile alle ore 24.00 del 15 aprile;
- dal 20 al 25 aprile: dalle ore 7.00 del 20 alle ore 24.00 del 25 aprile,

i nuovi sensi di marcia e i divieti di sosta dell'area interessata all'evento e nelle zone limitrofe.

In seguito, sulla scorta dell'esperienza man mano maturata, i suddetti orari sono stati modificati.

A seguito dell'attuazione della ZTL Straordinaria, valutati i benefici per la città di Napoli prodotti in termini di vivibilità dell'area interessata ai provvedimenti di riduzione della congestione veicolare e della conseguente riduzione dell'inquinamento – riscontrabile anche dall'incremento della velocità commerciale dei mezzi pubblici – l'Amministrazione Comunale ha deciso di intraprendere tutte le iniziative necessarie per rendere permanente la pedonalizzazione del lungomare e della ZTL Straordinaria sperimentata.

Per rendere possibile quest'attuazione e, contemporaneamente, far tesoro dei suggerimenti di residenti, di gestori di autorimesse, di attività commerciali e di ristorazione, di associazioni, nelle more della installazione dei necessari varchi telematici di controllo, a seguito di approfondimenti e incontri con tra l'Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture, l'Assessorato alla Legalità e Sicurezza, uffici tecnici e la Polizia Municipale, tenuto conto del periodo estivo con una ridotta circolazione veicolare, è stato concertato un dispositivo di traffico sostenibile sotto l'aspetto del presidio e del controllo da parte degli agenti della Polizia Municipale.

Nel dispositivo concordato è stato ridotto il perimetro della ZTL come segue: via del Parco Margherita – piazza Amedeo – via Martucci – via Riviera di Chiaia (tratto in uscita dalla ZTL, con direzione obbligatoria verso Piedigrotta) – via Giordano Bruno – piazza Sannazaro – via Sannazaro – via Caracciolo – via Partenope – via Nazario Sauro – via Acton – piazza Municipio – via Toledo – via San Liborio – via Pasquale Scura – vico Trinità delle Monache – corso Vittorio Emanuele:

- ✓ vengono confermate tutte le regole di accesso della ZTL, con la semplificazione delle modalità di ingresso alle autorimesse interne all'area, consentendo in modo indistinto il passaggio dai 3 varchi di: piazza Municipio, piazza Sannazaro e piazza Amedeo/via Colonna;
- ✓ viene ridotto il periodo di validità della ZTL, dal lunedì al venerdì dalle ore 8.30 alle ore 14.00.

Quindi, sulla base della fase sperimentale ZTL attivata per l'evento dell'America's Cup e in linea con le decisioni assunte dal Consiglio Comunale del 13 giugno 2012, è stato elaborato il presente Piano particolareggiato della mobilità, al fine di attuare permanentemente la ZTL del Mare e la pedonalizzazione del lungomare, che, nella versione definitiva da attuarsi in varie fasi successive, andrà da largo Sermoneta sino a via Nazario Sauro.

Inoltre, la Società Ansaldo STS, Concessionaria per la realizzazione della Linea 6 della Metropolitana di Napoli, su invito dell'Assessorato alla Mobilità e Infrastrutture, ha verificato, con esito positivo, la possibilità di proseguire i lavori garantendo la viabilità a doppio senso di marcia sulla Riviera di Chiaia.

In questo scenario, quindi, risultano realizzabili i provvedimenti relativi alla pedonalizzazione del lungomare e per la realizzazione della ZTL del mare a protezione dell'area pedonale.

2.1 IL PROVVEDIMENTO DEFINITIVO

Il dispositivo definitivo che si propone con il presente "Piano particolareggiato" prevede la realizzazione di una vasta Zona a Traffico Limitato all'interno dell'Area Centrale delimitata dalle seguenti strade/piazze: via Sannazaro (transitabile), piazza Sannazaro (transitabile), viale Gramsci (transitabile), via Riviera di Chiaia (tratto da via Martucci a via Piedigrotta – transitabile in direzione via Piedigrotta), via Martucci (transitabile), piazza Amedeo (transitabile), via del Parco Margherita (transitabile), corso Vittorio Emanuele (tratto da via del Parco Margherita a discesa San Nicola da Tolentino) (transitabile), discesa San Nicola da Tolentino, via San Carlo alle Mortelle, piazzetta Mondragone, via Nicotera, via Carlo De Cesare, via Toledo (da via De Cesare a piazza Trieste e Trento), piazza Municipio (transitabile), via Acton, via Nazario Sauro, via Partenope e via Caracciolo.

La fascia oraria di vigenza della ZTL del Mare è la seguente:

- ◆ tutti i giorni dalle ore 8.00 alle 19.00.

All'interno della ZTL potranno circolare:

- ✓ mezzi pubblici di linea e non di linea (bus, taxi, autovetture pubbliche a noleggio con conducente);
- ✓ autoveicoli delle Forze dell'Ordine, di Soccorso, della Protezione Civile;
- ✓ autoveicoli intestati ad Enti Pubblici Locali e autoveicoli delle Società controllate dal Comune di Napoli, individuati da evidenti simboli apposti sulla carrozzeria;
- ✓ i motoveicoli ed i ciclomotori;
- ✓ gli autoveicoli che trasportano diversamente abili con capacità di deambulazione sensibilmente ridotta, muniti del tesserino di cui al D.M.L.L.P.P. 1176 del 08.06.79, regolarmente rilasciato dalla competente Autorità, nonché i veicoli della Napoli Sociale adibiti al trasporto disabili,

nonché le seguenti categorie di autoveicoli riconoscibili da contrassegno rilasciato dal Comune di Napoli ai sensi dell'apposita regolamentazione prevista dalla "Disciplina dell'accesso e la circolazione dei veicoli nelle Zone a Traffico Limitato e nelle Aree Pedonali" :

- ✓ autoveicoli dei residenti;
- ✓ autoveicoli dei domiciliati;
- ✓ autoveicoli dei non residenti, titolari di posto auto fuori sede stradale;
- ✓ autoveicoli per il trasporto merci: aziende che hanno la sede sociale all'interno della ZTL; Trasporto Merci per servizi interni alla ZTL;
- ✓ autoveicoli intestati a Società ed Aziende erogatrici di pubblici servizi;
- ✓ autoveicoli dei clienti degli alberghi;

- ✓ autoveicoli dei clienti delle autorimesse, nonché i veicoli provvisti di abbonamento rilasciato dalla Napolipark (riconoscibili da contrassegno rilasciato dalla Napolipark);
- ✓ autoveicoli dei clienti delle autofficine;
- ✓ autoveicoli con a bordo un medico con obbligo di visita domiciliare a pazienti residenti all'interno della ZTL;
- ✓ autoveicoli per funzioni di interesse pubblico per particolari esigenze che richiedano l'utilizzo di un veicolo;
- ✓ autoveicoli che trasportano soggetti portatori di malattie gravi che richiedono l'espletamento di trattamenti terapeutici sistematici che devono utilizzare un veicolo per recarsi in centri medici/paramedici all'interno della ZTL.

Il dispositivo di circolazione prevede:

- ✓ **il senso unico di circolazione:**
 1. in viale A. Gramsci, da piazza Sannazaro a piazza della Repubblica;
 2. in F. Galiani, da viale A. Gramsci a via Caracciolo;
 3. in via T. Campanella, da viale A. Gramsci a via Caracciolo;
 4. in via Sannazaro, da via F. Caracciolo a piazza Sannazaro;
 5. in via F. Caracciolo, da piazza della Repubblica a via Sannazaro;
 6. in via G. Arcoleo, da piazza Vittoria alla Galleria della Vittoria;
 7. in piazza Vittoria, corsie lato Villa Comunale, dalla confluenza della Riviera di Chiaia all'intervale centrale della Piazza;
 8. nell'intervale centrale di piazza Vittoria, da fronte ingresso Villa Comunale alla confluenza con via G. Arcoleo;
 9. nella sede tramviaria della Riviera di Chiaia, da piazza della Repubblica a piazza della Vittoria;
 10. in via Riccardo Filangieri di Candido Gonzaga (cd Cavalli di Bronzo), da via Acton a via Vittorio Emanuele III;
 11. in via Chiatamone, da via Arcoleo a via Santa Lucia;
- ✓ **il divieto di sosta permanente con rimozione forzata:**
 1. nella sede tramviaria della Riviera di Chiaia;
 2. in via Piedigrotta, lato sinistro del senso di marcia;
 3. in largo Torretta, lato sinistro del senso di marcia;
 4. in via Dumas padre, sul lato sinistro del senso di marcia;
- ✓ **il divieto di transito veicolare** con sbarramento materiale:
 1. in via N. Tommaseo, in prossimità della confluenza con via Partenope;
 2. in via U. Foscolo, in prossimità della confluenza con via Partenope;
 3. in piazza Vittoria (lato villa, tratto dall'intervale centrale di piazza Vittoria alla confluenza con via Caracciolo), in prossimità dell'intervale centrale [con accesso di emergenza per i mezzi di soccorso];
 4. in piazza Vittoria (tratto dall'intervale centrale di piazza Vittoria alla confluenza con via Partenope);
 5. in via Caracciolo, alla confluenza con piazza della Repubblica;
 6. in viale Dohrn, alla confluenza con la svolta da via Caracciolo [con accesso consentito ai mezzi di soccorso nei casi di emergenza];
- ✓ **il doppio senso di circolazione:**
 1. via N. Tommaseo;
 2. via U. Foscolo;
- ✓ **in via Dumas padre**, lato destro del senso di marcia, area di stazionamento per i mezzi

pubblici non di linea (taxi) per n. 3 posti;

- ✓ **in via Riviera di Chiaia**, lato cortina edilizia, dal Gran Bar Riviera e fino all'inizio del cantiere della Linea 6 della Metropolitana di Napoli – Cantiere Arco Mirelli –, modifica delle aree di sosta senza custodia, dalla posizione a pettine alla posizione parallela al marciapiede;
- ✓ **in piazza Vittoria** (tratto dall'interviale centrale di piazza Vittoria alla confluenza con via Partenope), aree di sosta per motoveicoli su ambo lati della strada, in posizione ortogonale al marciapiede, e in mezzeria alla carreggiata stradale;
- ✓ **in via Giordano Bruno**:
 - 1) la chiusura fisica del cordolo di separazione della corsia preferenziale da quella ordinaria;
 - 2) divieto di transito con sbarramento materiale della corsia ordinaria dopo l'aiuola del distributore Esso con obbligo, per i veicoli transitanti sulla predetta corsia, di svoltare a sinistra su via Piedigrotta;
 - 3) area di stazionamento per i mezzi pubblici non di linea (taxi) a valle dello sbarramento materiale dopo l'aiuola del distributore Esso.

2.2 I VARCHI TELEMATICI DI CONTROLLO DELLA ZTL

Per realizzare il controllo della ZTL del Mare e di quella dei Quartieri Spagnoli e di Tarsia/Pignasecca, di cui al successivo paragrafo 3, sono stati previsti 13 varchi telematici, che consentiranno un controllo sistematico degli ingressi, eliminando quindi le criticità riscontrate nel periodo sperimentale della ZTL quando il controllo era effettuato a vista e senza l'attribuzione di appositi contrassegni di accesso. Una soluzione tecnologica positiva già sperimentata nella ZTL del Centro Antico che non solo assicura il massimo rispetto delle regole, ma costituisce un effettivo deterrente contro abusi ed accessi non autorizzati.

I varchi telematici previsti sono di seguito elencati e localizzati nelle seguenti zone:

Tabella 1 - Varchi Area ZTL del Mare e Quartieri Spagnoli Tarsia Pignasecca

ID	Localizzazione	Direzione	Num. corsie da controllare
1	Piazza Gesù e Maria (angolo Salita Pontecorvo)	Vico Lungo a Pontecorvo	1 corsia
2	Trinità delle Monache (angolo Corso Vittorio Emanuele)	Via Toledo	1 corsia
3	Vico San Nicola da Tolentino	Piazzetta San Carlo alle Mortelle	1 corsia
4	Piazza Amedeo (angolo via Colonna)	Via dei Mille	1 corsia
5	Piazza Vittoria (angolo vico Satriano)	Piazza San Pasquale	2 corsie
6	Riviera di Chiaia (fronte altezza civico 105)	Piazza Vittoria	2 corsie
7	Via Partenope (angolo via Dumas)	Piazza Vittoria	2 corsie
8	Via Partenope (angolo via Dumas)	Via Acton	2 corsie
9	Via San Carlo (angolo via Verdi)	Piazza Trieste e Trento	2 corsie
10	Via Acton (angolo via Candida Gonzaga)	Piazza Vittoria	2 corsie
11	Via Toledo (angolo piazza Salvo D'Acquisto) – via Monteoliveto (angolo via Diaz)	Piazza Trieste e Trento – piazza VII settembre	1 corsia
12	Via Brombeis	Via F. Correra	1 corsia
13	Vico Soriano	Via Tarsia	1 corsia

Unitamente ai sistemi telematici messi in campo, 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.

2.3 PEDONALIZZAZIONE DEL LUNGOMARE CARACCIOLI-PARTENOPE-NAZARIO SAURO

Come già chiarito al paragrafo 1, la pedonalizzazione del Lungomare è coerente con gli obiettivi, le strategie e gli interventi nel vigente PGTU.

Inoltre, il Piano Paesistico di Posillipo, Articolo 15 – Norme Transitorie, prevede per l'area di Mergellina compresa tra via Posillipo (Largo Sermoneta) e l'incrocio con via Caracciolo, allo scopo di conseguire una migliore fruizione pedonale della località e di assicurare la migliore fluidità del traffico veicolare, sia per quanto riguarda la circolazione che la regolamentazione della sosta, la predisposizione – da parte del Comune - di un progetto di sistemazione dell'area che preveda, tra l'altro, *“la creazione di un'ampia zona pedonale da ricavare nell'area oggetto dell'intervento, anche con l'eventuale modifica della viabilità esistente, sistemata riordinando l'apparato verde con aiuole e nuove alberature ad integrazione di quelle esistenti”*.

Il primo intervento, realizzato a partire dal 26 di marzo 2012 e attualmente in vigore, resosi

necessario per l'evento internazionale dell'America's Cup, è stato quello della pedonalizzazione di via Caracciolo e via Partenope, dalla confluenza con piazza della Repubblica a quella di via Santa Lucia.

Dopo il successo riscontrato dall'avvio della pedonalizzazione del lungomare da piazza della Repubblica a via Santa Lucia, il progetto proposto prevede l'attuazione di ulteriori due fasi:

- ✓ Fase 1: pedonalizzazione contestuale dei seguenti tratti del Lungomare:
 - ◆ via Caracciolo da piazza della Repubblica a via Sannazaro;
 - ◆ tratto finale di via Partenope, da via Santa Lucia a via Orsini;
 - ◆ via Nazario Sauro, da via Orsini a via Petronio.
- ✓ Fase 2: progetto attuativo, così come previsto dal Piano Paesistico di Posillipo, per la pedonalizzazione del rimanente tratto di via Caracciolo da via Sannazaro a largo Sermoneta.

Il Lungomare pedonalizzato di via Caracciolo e via Partenope dovrà essere oggetto di interventi di riqualificazione ed arredo che, lasciando intatta la passeggiata a mare come spazio scenografico, lo riconnettono verso la Villa Comunale, restituendo adeguati spazi ai percorsi pedonali e ciclabili, mettendolo in stretta relazione con la zona della Riviera di Chiaia e con le sistemazioni di superficie delle stazioni della Linea 6 della Metropolitana in corso di progettazione. Contestualmente si dovrà intervenire sugli spazi adibiti al relax, alla ristorazione, allo sport, alla cultura, agli eventi, con pavimentazioni, arredi, spazi di sosta ed illuminazione coerenti ed adeguati ad un luogo soggetto a tutela monumentale e paesaggistica.

Analogamente dovranno essere riqualificate le aree di piazza Vittoria e piazza della Repubblica, in stretta relazione con la sistemazione di superficie delle stazioni della Linea 6 della Metropolitana in corso di progettazione, su Arco Mirelli e San Pasquale, inclusa la risistemazione definitiva della Riviera di Chiaia.

Il progetto di riqualificazione di tutta l'area dovrà essere presentato dall'Amministrazione Comunale entro tre mesi dall'approvazione in Giunta Comunale del presente "Piano particolareggiato", così come indicato dalle decisioni assunte in Consiglio Comunale il 13 giugno 2012.

3. LA ZTL DEI QUARTIERI SPAGNOLI E DI TARSIA - PIGNASECCA

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.

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 aprile 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 5 aprile 2010), con una conseguente e manifesta mitigazione delle problematiche segnalate.

Dal 22 settembre 2011 è stato attuato un dispositivo di circolazione che ha realizzato due assi preferenziali a supporto del trasporto pubblico su via Duomo e piazza Dante.

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);
- ✓ una **corsia preferenziale** in salita su via Duomo, sul tratto che va da via Tribunali a piazzetta San Giuseppe dei Ruffi/via Donnalbina.

Dal 25 ottobre 2011 sono in funzione i **varchi telematici permanenti di controllo delle predette corsie preferenziali di via Duomo e piazza Dante**, che consentono il riconoscimento automatico delle auto autorizzate al transito.

Inoltre, a protezione della ZTL del Centro Antico, sono stati installati 4 varchi telematici controllo dell'area:

- ✓ via del Sole (dopo l'ingresso dell'Ospedale);
- ✓ via Miroballo al Pendino (altezza via Arte della Lana);
- ✓ via Duomo (altezza piazza Museo Filangieri);
- ✓ via Santa Sofia (altezza via Oronzio Costa).

Da dicembre 2011, la Napolipark sta provvedendo al rilascio dei permessi per le cittadine e i cittadini aventi diritto e dal 21 giugno è iniziato la fase conclusiva di pre-esercizio dei varchi così come prescritto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Quindi, consolidata la ZTL del Centro Antico, si ritiene opportuno estendere la Zona a Traffico Limitato anche ai quartieri adiacenti di Tarsia-Pignasecca e ai Quartieri Spagnoli per due ragioni: il primo è relativo al controllo ed alla eliminazione di un traffico di veicoli e motoveicoli di attraversamento, improprio e parassita, in parte dovuto alla nuova regolamentazione del Centro Antico. Il secondo è per meglio regolare il traffico privato in ingresso, per ampliare le aree pedonali – in particolare nei Quartieri Spagnoli – e costituire percorsi sicuri a ridosso delle stazioni di Montesanto (Funicolare, Sepsa, Linea 2 di Trenitalia), negli spazi di accesso delle scuole, regolare meglio il carico e lo scarico delle merci, eliminare la sosta abusiva ed impropria, destinando maggiori spazi ai residenti ed alle attività specifiche artigianali, mercatali e commerciali.

In questo paragrafo, per queste ragioni ed in linea con le decisioni assunte dal Consiglio Comunale del 13 giugno 2012, è stata disegnata una ZTL, da attuarsi in modo permanente, per l'area dei Quartieri Spagnoli e Tarsia/Pignasecca.

Il perimetro della ZTL per l'area dei Quartieri Spagnoli e di Tarsia/Pignasecca, è il seguente: Corso Vittorio Emanuele (da discesa San Nicola da Tolentino tratto a piazza Mazzini) (transitabile), Piazza Mazzini (transitabile), via Salvator Rosa (transitabile), via Francesco Saverio Correra (transitabile), piazza Dante, piazza VII Settembre, via S. Anna dei Lombardi, via Monteoliveto, via Diaz (transitabile), piazza Matteotti (transitabile), via Cesare Battisti, piazza Salvo D'Acquisto, via

Toledo (da piazza Salvo D'Acquisto a via De Cesare), discesa San Nicola da Tolentino, via San Carlo alle Mortelle, piazzetta Mondragone, via Nicotera, via Carlo De Cesare.

La fascia oraria, di vigenza è uguale a quello uguale a quella della ZTL del Centro Antico:

- ◆ tutti i giorni dalle ore 7.00 alle 18.00.

All'interno della ZTL potranno circolare:

- ✓ mezzi pubblici di linea e non di linea (bus, taxi, autovetture pubbliche a noleggio con conducente);
- ✓ autoveicoli delle Forze dell'Ordine, di Soccorso, della Protezione Civile;
- ✓ autoveicoli intestati ad Enti Pubblici Locali e autoveicoli delle Società controllate dal Comune di Napoli, individuati da evidenti simboli apposti sulla carrozzeria;
- ✓ i motoveicoli ed i ciclomotori;
- ✓ 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,

nonché le seguenti categorie di autoveicoli riconoscibili da contrassegno rilasciato dal Comune di Napoli ai sensi dell'apposita regolamentazione prevista dalla “Disciplina dell'accesso e la circolazione dei veicoli nelle Zone a Traffico Limitato e nelle Aree Pedonali”:

- ✓ autoveicoli dei residenti;
- ✓ autoveicoli dei domiciliati;
- ✓ autoveicoli dei non residenti, titolari di posto auto fuori sede stradale;
- ✓ autoveicoli per il trasporto merci: aziende che hanno la sede sociale all'interno della ZTL; Trasporto Merci per servizi interni alla ZTL;
- ✓ autoveicoli intestati a Società ed Aziende erogatrici di pubblici servizi;
- ✓ autoveicoli dei clienti degli alberghi;
- ✓ autoveicoli dei clienti delle autorimesse;
- ✓ autoveicoli dei clienti delle autofficine;
- ✓ autoveicoli con a bordo un medico con obbligo di visita domiciliare a pazienti residenti all'interno della ZTL;
- ✓ autoveicoli per funzioni di interesse pubblico per particolari esigenze che richiedano l'utilizzo di un veicolo;
- ✓ autoveicoli che trasportano soggetti portatori di malattie gravi che richiedono l'espletamento di trattamenti terapeutici sistematici che devono utilizzare un veicolo per recarsi in centri medici/paramedici all'interno della ZTL.

3.1. Le Aree Pedonali dei 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 sono fermate e, ad oggi, lo scenario si presenta leggermente modificato rispetto a quanto previsto nel citato dispositivo.

Nella figura successiva è possibile visualizzare le Aree Pedonali Urbane attualmente in vigore,

mentre l'elenco delle strade è riportato nella successiva figura 7.

Figura 7: Aree pedonali esistenti

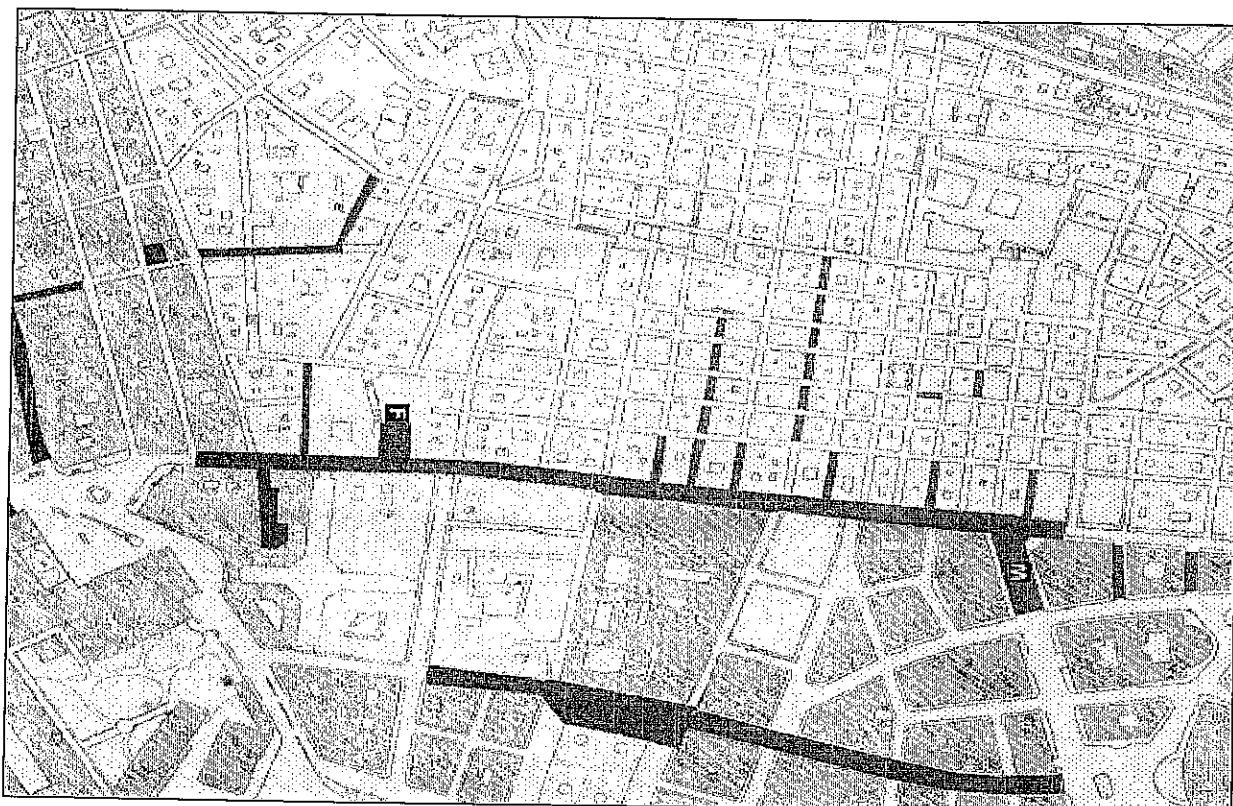


Tabella 2: Aree pedonali esistenti

Aree Pedonali esistenti nei Quartieri Spagnoli

Nome Strada	da	a	Nota
Vico del Teatro Nuovo	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico San Sepolcro	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Giardinetto a Toledo	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Tre Re a Toledo	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Santa Maria delle Grazie a Toledo	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Lungo Teatro Nuovo	Vico del Teatro Nuovo	Vico Figurette a Montecalvario	
Via Emanuele De Deo	Vico Lungo Montecalvario	Vico Lungo Gelso	esclusi gli attraversamenti di via Speranzella, di vico Lungo Teatro Nuovo, di vico Lungo San Matteo, di Vico Tre Regine e di vico Montecalvario
Vico San Matteo a Toledo	Via Speranzella	Via Toledo	esclusi gli attraversamenti di vico Tre Regine, di vico Lungo Teatro Nuovo e di vico Lungo Gelso
Vicoletto Rosario di Palazzo			
Vico Berio	Vicoletto Berio	Via Toledo	
Salita S. Anna di Palazzo	Via Chiaia	Via Nardones	
Piazza S. Anna di Palazzo			
Vico Tiratoio	Vico Rosario di Palazzo	Vico Sergente Maggiore	

L'area dei Quartieri Spagnoli, così come l'area Tarsia-Pignasecca, è compresa tra la nuova ZTL del Mare e la ZTL del Centro Antico; per tale motivo essa, in assenza di provvedimenti di protezione, risulterebbe interessata da notevoli flussi di attraversamento sulla direttrice Vomero/Centro.

Inoltre, l'apertura della nuova stazione della metropolitana di via Toledo, con il collegamento sotterraneo fino a largo Montecalvario, e la riqualificazione di Largo Baracche, rendono l'area maggiormente attrattiva per i già notevoli flussi pedonali transitanti nell'area, sia turistici che commerciali, che stanno determinando anche la progressiva crescita di esercizi per la ristorazione, e per spazi culturali, definendo, in tal modo, una diversa prospettiva economica per l'area.

Per questi motivi si rendono necessari interventi di limitazione della circolazione veicolare, che prevedono percorsi di ingresso/uscita da corso Vittorio Emanuele e da Piazza Carità, garantendo una maggiore accessibilità e sicurezza ai flussi pedonali diretti all'interno dell'area e sull'adiacente area pedonale di via Toledo, utilizzata ogni giorno da migliaia di persone.

In particolare, nella tabella di pagina successiva sono elencate le nuove aree pedonali da istituire, e la loro posizione sulla cartografia.

Il nuovo assetto della viabilità prevede dei percorsi d'ingresso nell'area lungo le direttrici via Santa Brigida – vico D'Afflitto e via Concezione a Montecalvario – vico Lungo San Matteo, con percorsi ad anello che limitano i punti di conflitto nelle numerose intersezioni presenti.

I principali percorsi interni nell'area sono i seguenti:

- ✓ via Santa Brigida – vico D'Afflitto – vico Lungo Teatro Nuovo – vico San Sepolcro – via Emanuele De Deo – via San Giacomo;
- ✓ via Santa Brigida – vico D'Afflitto – vico Lungo Teatro Nuovo – vico San Sepolcro – via Speranzella – vico Lungo Gelso – via Concezione a Montecalvario;
- ✓ via Concezione a Montecalvario – vico Lungo San Matteo – via Montecalvario – vico Lungo Gelso – via Concezione a Montecalvario;
- ✓ via Concezione a Montecalvario – vico Lungo San Matteo – via Emanuele De Deo – vico San Sepolcro – via Emanuele De Deo – via San Giacomo.

Infine, sono previsti i seguenti varchi telematici per la limitazione dell'accesso all'area:

1. salita San Nicola da Tolentino (angolo corso Vittorio Emanuele);
2. via Monteoliveto (angolo angolo via Guglielmo Sanfelice);
3. vico Trinità delle Monache (angolo corso Vittorio Emanuele).

Figura 8: Aree pedonali proposte

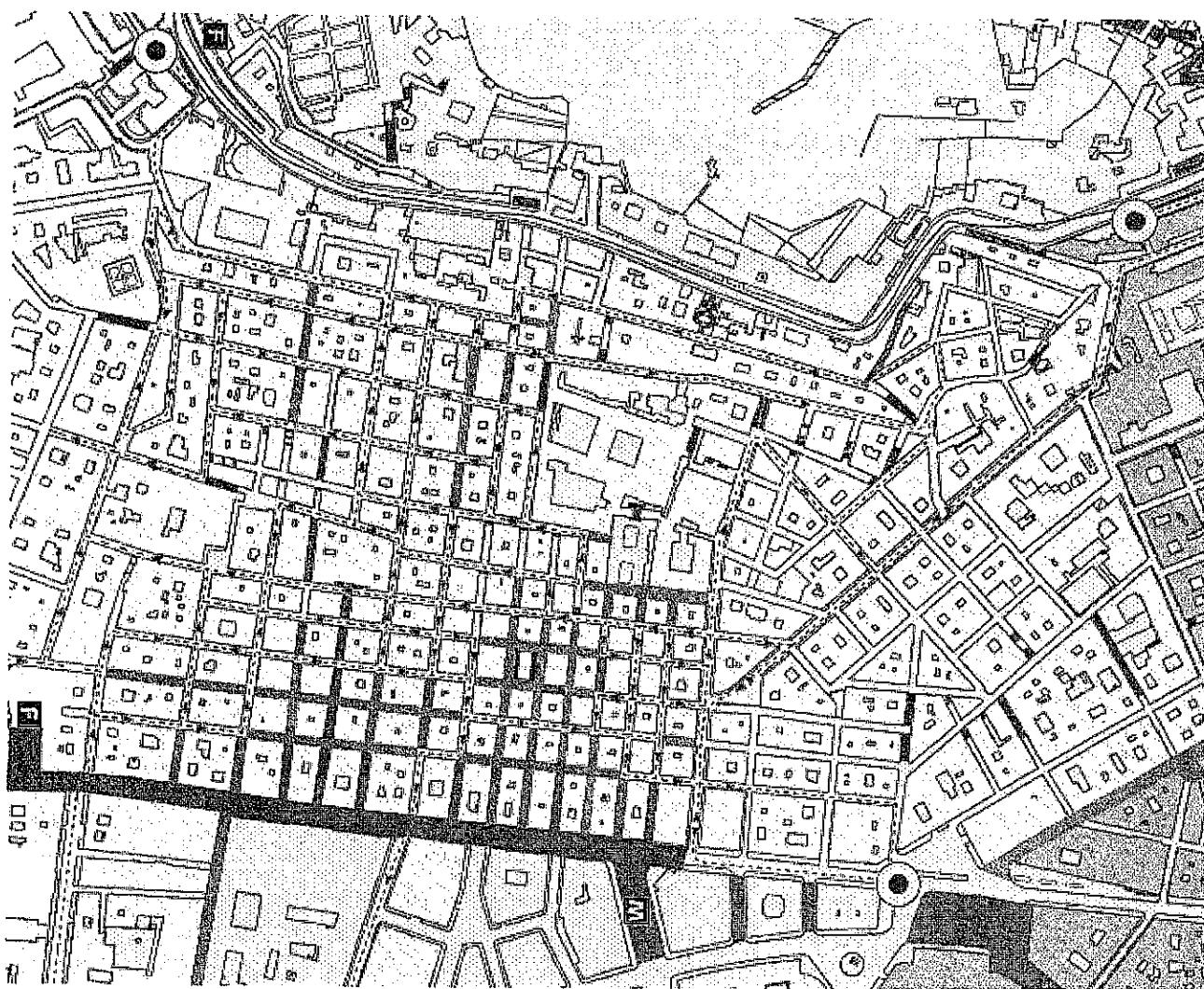


Tabella 3: Aree pedonali proposte

Nuove Aree Pedonali nei Quartieri Spagnoli			
Nome Strada	da	a	Nota
Vico Primo Montecalvario	Vico Concezione a Montecalvario	Vico Due Porte a Toledo	
Vico Santa Marie delle Grazie a Toledo	Vico Primo Montecalvario	Vico Lungo San Matteo	
Via Montecalvario	Vico Primo Montecalvario	Vico Lungo San Matteo	
Vico Due Porte a Toledo	Vico Primo Montecalvario	Vico Lungo San Matteo	
Vico Lungo Montecalvario	Largo Montecalvario	Vico del Teatro Nuovo	
Via Speranzella	Vico Santa Marie delle Grazie a Toledo	Via Concezione a Montecalvario	
Via Montecalvario	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Due Porte a Toledo	Via Speranzella	Via Toledo	
Vico Lungo Gelso	Vico San Sepolcro	Via Montecalvario	
Vico del Teatro Nuovo	Vico Lungo San Matteo	Vico Lungo Gelso	escluso attraversamento di via Speranzella
Vico Figurette a Montecalvario	Vico Lungo San Matteo	Vico Lungo Gelso	escluso attraversamento di via Speranzella
Vico Porta Carrese a Montecalvario	Vico Primo Montecalvario	Vico Lungo Gelso	escluso attraversamento di via Speranzella
Vico Tre Regine a Toledo	Vico San Sepolcro	Vico Due Porte a Toledo	
Vico Lungo Teatro Nuovo	Vico San Sepolcro	Vico Due Porte a Toledo	
Vico Porta Carrese a Montecalvario	Corso Santa Lucia al Monte	Via Nuova Santa Maria Ognibene	
Vico Porta Carrese a Montecalvario	Vico Primo Montecalvario	Via Toledo	esclusi attraversamenti di vico Lungo San Matteo e di via Speranzella
Vico Cariati	Vico San Sepolcro	Vico Porta Carrese a Montecalvario	
Via Emanuele De Deo	Vico Cariati	Vico Lungo Montecalvario	esclusi attraversamenti di via Concordia, vico Canale e vico Lungo Montecalvario
Via Speranzella	Vico D'Afflitto	Vico San Sepolcro	esclusi attraversamenti di via Trinità degli Spagnoli e di vico della Tofa
Via Trinità degli Spagnoli	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	
Vico Lungo Gelso	Vico della Tofa	Via Emanuele De Deo	
Vico della Tofa	Vico Cariati	Vico Canale	esclusi attraversamenti di via Concordia e di vico Concordia
Gradini San Matteo a Toledo	Via Concordia	Vico Canale	
Vico Tre Re a Toledo	Vico Trinità degli Spagnoli	Vico Lungo Gelso	esclusi attraversamenti di salita Trinità degli Spagnoli, vico Tre Regine a Toledo, vico Lungo San Matteo
Via Paolo Emilio Imbriani	Via Toledo	Piazza Municipio	
Via Emanuele De Deo (eliminare pedonalizzazione)	Vico Lungo Montecalvario	Vico Lungo Teatro Nuovo	
Vico della Tofa	Vico Lungo Gelso	Via Toledo	

4. ACCESSIBILITÀ AI SERVIZI DI TRASPORTO PUBBLICO

Il Sistema di Trasporto Pubblico

Il sistema di trasporto Pubblico interessato alle aree oggetto di intervento è rappresentato dalla rete su ferro sia gestita da Metronapoli (Linea 1, Funicolare Centrale e Funicolare di Montesanto, Linea 6, Funicolare Chiaia, Funicolare Mergellina) che da Trenitalia (Linea 2), e dalla rete di autolinee urbane esercitate da ANM.

Trasporto su ferro

L'area interessata dalla ZTL del Mare è servita dalle Funicolari di Chiaia e Mergellina e dalle stazioni di Megellina sia della Linea 2 (dove circolano i treni delle Ferrovie dello Stato Italiane) che della Linea 6.

La Funicolare di Chiaia consente di collegare l'area della ZTL con la zona collinare del Vomero. Durante il periodo di effettuazione dell'America's Cup il programma di esercizio che, a regime prevedeva una fascia di esercizio dalle ore 7.00 alle ore 22.00, fu ampliato fino alle ore 24.00.

Tale provvedimento, vista la risposta positiva della domanda, è stato esteso per tutto il 2012, prolungando ulteriormente i servizi fino alle ore 2.00 nei giorni di venerdì e sabato.

La Funicolare di Chiaia ha fatto registrare nel 1° Trimestre del 2012 un valore di domanda giornaliera trasportata pari a 14.060 pass./giorno, superiore del 4,8% rispetto all'analogo valore riferito al 1° Trimestre 2011. Nel periodo dell'America's Cup sempre la Funicolare di Chiaia ha fatto registrare un vero "boom" di presenze con un flusso medio di domanda trasportata dal 26 marzo al 15 aprile di 20.770 pass./giorno, con punte di 41.346 passeggeri il 9 aprile, 28.252 passeggeri il 15 aprile e 26.220 passeggeri il 12 aprile.

Anche la Funicolare di Mergellina, che collega la zona di Posillipo Alto, ed il cui programma di esercizio non è variato rispetto al 2011, ha fatto registrare nel 1° Trimestre 2012 un incremento di utenza feriale dell'8,4%, passando dai 2.997 pass./giorno del 2011 ai 3.271 pass./giorno dell'analogo periodo del 2012.

L'offerta della Linea 2 di Trenitalia, che serve la ZTL del Mare con la stazione di Mergellina, viene effettuato dalle ore 6.30 alle ore 22.30. La linea 2 consente di collegare in 15 minuti la stazione di Mergellina con quella di Piazza Garibaldi, terminale sia dei servizi ferroviari nazionali, Alta velocità e lunga percorrenza, che regionali, Trenitalia e Circumvesuviana.

La frequenza dei passaggi è di 8 treni/ora nella fasce orarie di punta e 6 treni/ora in quelle di morbida. Sulla Linea 2 circolano sia i treni del servizio metropolitano vero e proprio Gianturco – Pozzuoli, sia alcuni treni del servizio regionale Napoli Campi Flegrei – Salerno, Formia – Salerno e Napoli Campi Flegrei – Caserta – Capua.

Più limitato per il momento - data la fase di ampliamento con i cantieri in corso di realizzazione - è il ruolo svolto dalla Linea 6 che prevede un'offerta limitata ai giorni feriali tra le ore 7.30 e le ore 14.30.

La ZTL del Centro Antico è servita dalle stazioni di Dante e Museo di Linea 1 di Metronapoli e dalla stazione Cavour della Linea 2.

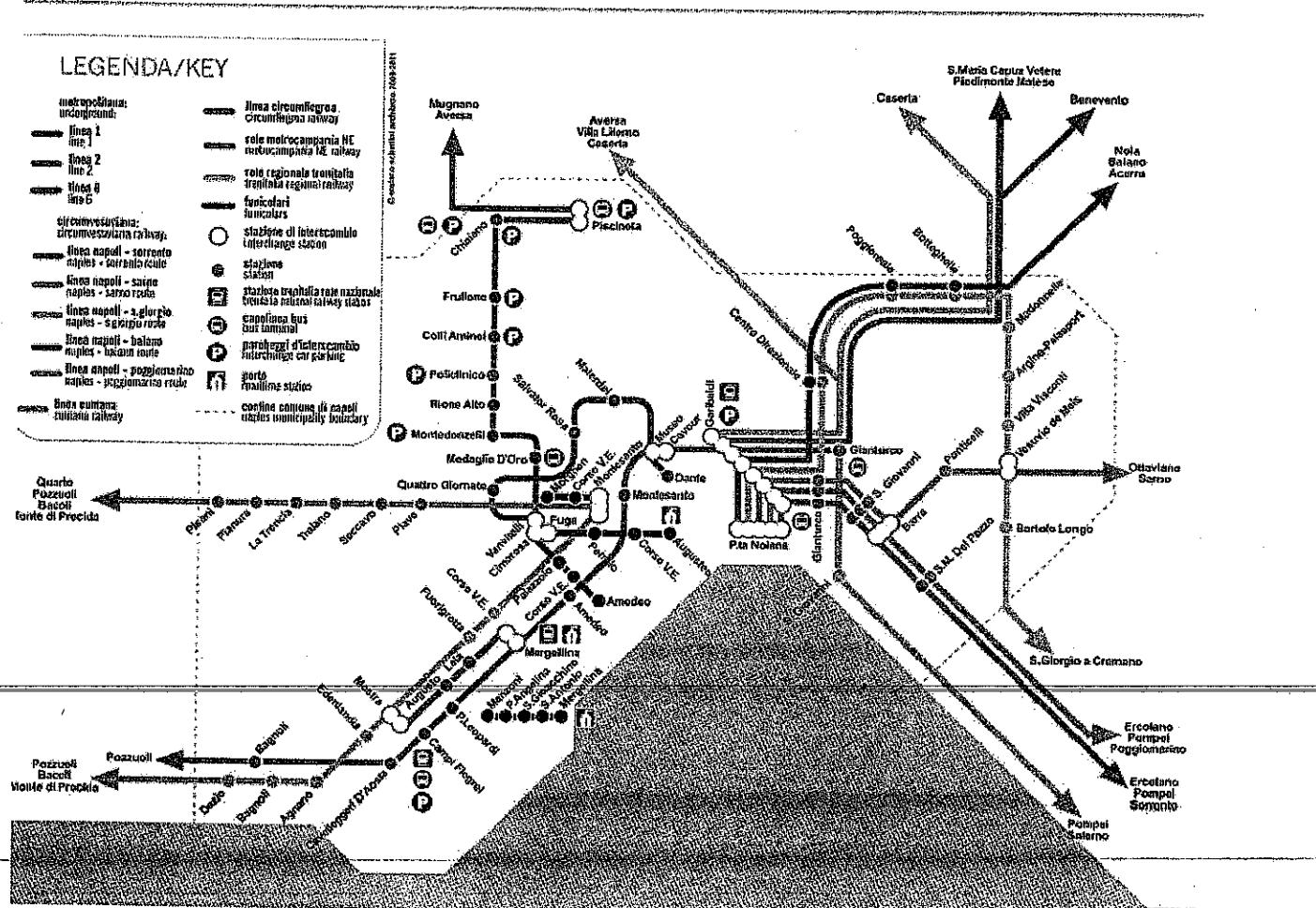
Da settembre 2012 entrerà in funzione la stazione Toledo della Linea 1 della Metropolitana, che servirà con grande efficacia l'Area Pedonale ormai consolidata, mentre nei primi mesi del 2013 entrerà in funzione l'uscita di Montecalvario, nel cuore dei Quartieri Spagnoli.

In specifico le stazioni di Cavour (Linea 2) e Museo (Linea 1) sono collegate da un corridoio attrezzato, attraversato ogni giorno da circa 28.000 passeggeri, che interconnettendo le due linee su

ferro consente tra l'altro il collegamento di piazza Garibaldi con il Vomero, la Zona Ospedaliera e le periferie di Chiaiano e Piscinola. Tale collegamento avverrà in maniera diretta, senza quindi più interscambio tra Linea 1 e Linea 2 allorché a metà del 2013, la Linea 1 sarà aperta all'esercizio fino a Garibaldi, effettuando servizio completo sulla Piscinola – Garibaldi.

Anche gli interventi di limitazione alla circolazione veicolare privata della ZTL del Centro Antico hanno determinato una maggiore domanda di mobilità su Linea 1 che, in controtendenza ad un generale decremento del 5% degli spostamenti sul TPL campano, ha registrato un incremento giornaliero della domanda trasportata di circa il 3%, passando dal valore medio di **102.000 pass./giorno feriale del 2011** ai **105.000 pass./giorno feriale del 2012**.

Figura 9: Rete metropolitana urbana – Fonte UnicoCampania



Trasporto su gomma

I trasporti su autobus effettuati da ANM, puntano ad assicurare sia spostamenti origine-destinazione dalle diverse provenienze cittadine che a supportare la mobilità di adduzione e di attraversamento est-ovest e nord-sud della città.

Per la ZTL America's Cup è stato adottato un apposito piano di accessibilità all'area, programmando e attuando una serie di interventi a favore del trasporto pubblico su gomma in adduzione alle aree sottoposte a regolazione.

Dalla zona orientale della città, e precisamente dalla centralissima piazza Garibaldi, la relazione "di attraversamento" con la Riviera di Chiaia e con Fuorigrotta è assicurata dalla linea 151, con frequenze medie nell'ordine dei 10'; la linea 154 consente il collegamento del parcheggio di interscambio di via Brin con piazza Vittoria e via S. Lucia lungo via Marina, con frequenze nell'ordine di 10-12'. Ambedue le linee transitano per piazza Municipio e sono state opportunamente potenziate rispetto all'esercizio antecedente il varo della ZTL del mare.

Il provvedimento definitivo di Zona a Traffico Limitato del Mare e pedonalizzazione del Lungomare richiede una riorganizzazione dell'offerta di trasporto pubblico, in particolare per la zona occidentale di Napoli, i cui collegamenti programmati da ANM diventeranno i sottoriportati, tutti consolidati nel programma di esercizio per garantire maggiore affidabilità ed efficacia al servizio pubblico:

- ✓ a partire dal 22 luglio, la nuova linea 140 collegherà Posillipo con piazza Vittoria e piazza Municipio, lungo la Riviera di Chiaia con frequenze programmate tra 10 e 15'; si tratta di un nuovo asse portante ovest-centro della mobilità su gomma che assorbirà anche l'attuale linea R3 e quindi garantirà un servizio potenziato e regolare;
- ✓ sempre dal 22 luglio da Santa Lucia, la linea 128, con capolinea a via Cesareo Console, collegherà direttamente Santa Lucia con piazza Vittoria, Chiaia, piazza Amedeo, lungo via Tasso, via A. Falcone fino a via Luca Giordano con frequenze di circa 20';
- ✓ la linea C27 collega Posillipo con piazza Amedeo, lungo via Manzoni e via Tasso;
- ✓ da Bagnoli e Fuorigrotta (quest'ultima collegata anche mediante la direttrice 151) il collegamento con piazza Vittoria è assicurato dalla linea R7 con frequenze di circa 15';
- ✓ da Pianura, la linea C12 collega via Epomeo con piazza Vittoria con frequenze di circa 15';
- ✓ da Soccavo, la linea C18 collega viale Traiano e Fuorigrotta con piazza Vittoria con frequenze di circa 20'.
- ✓ da corso Vittorio Emanuele e da via Salvator Rosa (stazione Linea 1 della Metropolitana), la linea C16 assicura i collegamenti con Mergellina con frequenze nell'ordine dei 15';
- ✓ inoltre, la mobilità interna all'area della ZTL fino a Santa Lucia è affidata alla linea locale C24, con periodicità di circa 25'.

In aggiunta:

- ✓ la linea notturna N1 collega piazzale Tecchio a via Brin attraverso la Riviera di Chiaia, piazza Vittoria, via S. Lucia e piazza Municipio;
- ✓ la linea notturna N2 collega piazzale Tecchio a piazza Vittoria attraverso via Cavalleggeri Aosta, Posillipo, la Riviera di Chiaia.

Un ulteriore collegamento locale è fornito dalla linea E6 che, con frequenze di circa 30', collega la zona di piazza Trieste e Trento a Monte di Dio e via Solitaria, attraverso via S. Lucia, via dei Mille e via Nicotera.

L'intervento rilevante di questa riorganizzazione che si intende attuare immediatamente, riguarda la modifica del percorso della linea 140 che, partendo da Posillipo, si unificherà con il servizio della

ex linea R3, che viene eliminata. Attraverserà la zona di Chiaia ed arriverà direttamente fino a piazza Bovio, piazza Municipio e piazza Trieste e Trento, per poi effettuare il percorso a ritroso.

Il collegamento della ex linea 140 con Santa Lucia, sarà assicurato grazie all'interscambio con la linea 128 a piazza Vittoria, che effettuerà il collegamento Santa Lucia-Vomero, in sostituzione della linea C28.

L'obiettivo della riorganizzazione è duplice:

- ✓ fornire maggiore affidabilità al servizio lungo la direttrice portante costiera Posillipo-Municipio, attraverso la messa a fattor comune delle risorse delle due attuali linee 140 e R3. Con l'unificazione si punta ad assicurare maggiore regolarità ai passaggi che, oggi, risultano spesso sovrapposti, in maniera da fornire risposte concrete alla forte domanda di mobilità lungo quest'asse prevalente della mobilità cittadina. A regime, la periodicità di punta della nuova linea sarà di circa 10';
- ✓ assicurare una relazione diretta tra Santa Lucia e Chiaia, fino al Vomero, sopprimendo in questo modo alla eliminazione del collegamento diretto finora assicurato dalla linea 140. La periodicità di punta della nuova sarà di circa 15'.

Il dettaglio dei percorsi delle due linee è il seguente:

- **linea 140:** C. Posillipo – Mergellina – via G. Bruno – via Riviera di Chiaia – piazza Vittoria – via Arcoleo – galleria Vittoria – via Acton – via Colombo – piazza Bovio – via Sanfelice – via Medina – piazza Municipio – via S. Carlo – piazza Municipio – via Acton - galleria Vittoria – via Riviera di Chiaia – via G. Bruno – Mergellina – capo Posillipo.
- **linea 128:** via C. Console – via S. Lucia – via Lucilio – via N. Sauro – via Acton (superiore) – galleria Vittoria – via Morelli – via Gaetani – via Riviera di Chiaia – proprio percorso per il Vomero e ritorno - piazza Vittoria – via Arcoleo – via Chiatamone – via Santa Lucia – via Orsini – via N. Sauro – via C. Console.

I due provvedimenti vanno ad aggiungersi al prolungamento dei percorsi della linea C21 e C24 rispettivamente fino a Mergellina FS e Mergellina altezza Funicolare, già attuato da giugno 2012.

In effetti, dal monitoraggio fatto da ANM, emerge chiaramente il beneficio del dispositivo adottato rispetto alle principali linee, con un lieve peggioramento solo per alcune di esse, a seguito dell'attuazione della contrazione oraria del dispositivo di limitazione al traffico. In ogni caso, però, i viaggiatori trasportati sono aumentati anche significativamente.

Tabella 4: Confronto velocità commerciale linee ANM

LINEA	MARZO	APRILE	MAGGIO	AREA
140	14.8	14.9	15.6	ZTL del mare
151	13.7	13.9	13.3	ZTL del mare
201	8.9	9.5	9.2	ZTL centro antico
C12	17.6	19.9	18.6	ZTL del mare
C16	10.9	12.2	12.0	ZTL del mare
C18	15.1	14.8	15.9	ZTL del mare
C47	8.5	8.3	9.8	ZTL centro antico
C57	10.8	11.1	11.0	ZTL centro antico
R3	12.3	12.5	12.01.00	ZTL del mare
R4	11.1	11.3	11.8	ZTL centro antico
R7	18.9	18.9	18.1	ZTL del mare

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, risultano 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 e poi 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 e nell'area di Chiaia, rispettivamente riportate nelle Tabelle 5 e 6.

Alla predetta offerta di sosta, dal mese di agosto 2012, saranno disponibili gli ulteriori **250 posti** del nuovo parcheggio di scambio di Pianura.

Tabella 5 - ZTL del Centro Antico: parcheggi di interscambio e mezzi pubblici per raggiungerla

ID	Nome	Numero Posti	Gestore	Connessione Trasporto Pubblico
1	Parcheggio Metro Park Campi Flegrei	460	Metro Park	Cumana, MN2, linee bus: 151-180-181-C1-C2-C6-C7-C8-R6-R7 (interscambio con 140 e 154)
2	Parcheggio Napolipark Viale Marconi	195	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-C18 (interscambio con 140 e 154)
3	Mostra	200		Cumana, MN2, linee bus: 180-181-C1-C2-C6-C7-C8-R6-R7 (interscambio con 140 e 154)
4	Parcheggio Napolipark Via Claudio	144	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-R6-C2-C18 (interscambio con 140 e 154)
5	Parcheggio Napolipark S. Paolo (lato De Gennaro)	152	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-C6-C7-C8-R6-C2-C18 (interscambio con 140 e 154)
6	Parcheggio Napolipark Piazza Gabriele D'Annunzio	95	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-181-C6-C7-C8-R6-C2-C18 (interscambio con 140 e 154)
7	Parcheggio Napolipark S. Paolo (lato G.B. Marino)	448	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: 180-181-C6-C7-C8-R6-C2-C18 (interscambio con 140 e 154)
8	Parcheggio 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	Parcheggio Napolipark via Pansini	102	Napolipark	MN1, linee bus:114-165-C38-C39-C41-C43-C44-OF
11	Parcheggio Napolipark V.le Colli Aminei (multipiano)	240	Napolipark	MN1 linee bus:114-165-C38- C39-C40-C41-C43-C44-OF-R4
12	Parcheggio Napolipark Chiaiano	270	Napolipark	162-163-164-165-C62-MN1- (linee CTP)
13	Montedonzelli	62	Napolipark	MN1
14	Via dell'Erba	220	Napolipark	MN1
15	Colli Aminei (ANM)	280	ANM	MN1-165-C38-C40-C43-C65-C66-OF-R4
16	Chiaiano (ANM)	250		162-163-164-165-C62-C73-MN1- (linee CTP)
17	Frullone	630	Napolipark	163-2M-C62-C77-C78-MN1- (linee CTP)
18	Scampia (ANM)	200	ANM	167-180-183-C67-C79-C84-R5-MN1- (linee CTP)
19	Parcheggio Napolipark Via Brin (multipiano)	800	ANM	154-4-C57-203-192-194-OF
20	Parcheggio Napolipark L1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	381	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
21	Parcheggio Napolipark P5 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	792	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
22	Parcheggio Napolipark L3 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	317	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
23	Parcheggio Napolipark L2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	320	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
24	Parcheggio Napolipark T1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	106	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
25	Parcheggio Napolipark T2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	108	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
26	Aree di sosta a raso Centro Direzionale (utilizzo festivo)	900	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus:C40-191
27	Via Argine	83	Napolipark	Circumvesuviana, linee bus:172-173-174-191-192-195-C94-C99
28	Stazione Sepsa Pianura	100	Libero	Circumflegrea, linee bus: C12 (interscambio con 140 e 154)-R6
29	Parcheggio Metro Park Pozzuoli	120	Metro Park	MN2
30	Parcheggio su strada Il fermata Sepsa di Quarto	100	Libero	Circumflegrea
		8587		

Tabella 6: ZTL del Mare: parcheggi di interscambio e mezzi pubblici per raggiungerla

ID	Nome	Numero Posti	Gestore	Connessione Trasporto Pubblico
1	Parcheggio Metro Park Campi Flegrei	460	Metro Park	Cumana, MN2, 151-R7-180-181-C1-C2-C6-C7-C8-R6 (Tecchio)
2	Parcheggio Napolipark Viale Marconi	195	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C18-180-C6-C7-C8 (Tecchio)
3	Mostra	200		Cumana, MN2, linee bus: 151-R7-180-181-C1-C2-C6-C7-C8-R6 (Tecchio)
4	Parcheggio Napolipark Via Claudio	144	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C18-180-C6-C7-C8-R6-C2-180 (Tecchio)
5	Parcheggio Napolipark S. Paolo (lato De Gennaro)	152	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C18-180-C6-C7-C8-R6-C2-180 (Tecchio)
6	Parcheggio Napolipark Piazza Gabriele D'Annunzio	95	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C18-180-181-C6-C7-C8-R6-C2-180 (Tecchio)
7	Parcheggio Napolipark S. Paolo (lato G.B. Marino)	448	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C18-180-181-C6-C7-C8-R6-C2-180 (Tecchio)
8	Parcheggio Edenlandia/Kennedy	150		Cumana, MN2, linee bus: C2
9	Viale Giochi del Mediteraneo-Via Barbagallo	362	Napolipark	Cumana, MN2, linee bus: C3-C6 (Tecchio)
10	Parcheggio Napolipark via Pansini	102	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
11	Parcheggio Napolipark V.le Colli Aminei (multipiano)	240	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
12	Parcheggio Napolipark Chiaiano	270	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
13	Montedonzelli	62	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
14	Via dell'Erba	220	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
15	Colli Aminei (ANM)	280	ANM	MN1-165-C38-C40-C43-C65-C66-OF-R4
16	Chiaiano (ANM)	250		MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
17	Frullone	630	Napolipark	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
18	Scampia (ANM)	200	ANM	MN1, Funicolari, linee bus: OF-C40-R4 (garibaldi/Municipio)
19	Parcheggio Napolipark Via Brin (multipiano)	800	ANM	154-4-192-OF
20	Parcheggio Napolipark L1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	381	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
21	Parcheggio Napolipark P5 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	792	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
22	Parcheggio Napolipark L3 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	317	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
23	Parcheggio Napolipark L2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	320	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
24	Parcheggio Napolipark T1 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	106	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
25	Parcheggio Napolipark T2 Centro Direzionale (utilizzo festivo)	108	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
26	Aree di sosta a raso Centro Direzionale (utilizzo festivo)	900	Napolipark	Circumvesuviana, MN2, linee bus: C40-191
27	Via Argine	83	Napolipark	Circumvesuviana, linee bus: 191-192-194-195 (Garibaldi)
28	Stazione Sepsa Pianura	100	Libero	Circumflegrea (interscambio con Cumana o MN2), linee bus: C12-R6
29	Parcheggio Metro Park Pozzuoli	120	Metro Park	MN2
30	Parcheggio su strada al fermata Sepsa di Quarto	100	Libero	Circumflegrea (interscambio con Cumana o MN2)
		8587		

5. 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.

5.1 LA POLITICA TARIFFARIA

La tariffa attualmente in vigore nel Centro Antico, in base alla O.S. 1133/2011 e Delibera Giunta Comunale n° 839 del 28/7/2011, è la seguente:

- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 08.00 alle ore 24.00 nei giorni feriali;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 20.00 alle ore 24.00 nei giorni festivi;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 8.00 alle ore 20.00 nei giorni festivi.

Al fine, però, di omogeneizzare le tariffe nelle zone interessate dai provvedimenti di limitazione dell'accesso ai veicoli privati e, comunque, con l'obiettivo di limitarne la durata, diminuendone il periodo di permanenza all'interno dell'Area, si propone di applicare, in tutta la zone sottoposte a ZTL e nelle altre zone limitrofe già attive, la seguente tariffazione della sosta a pagamento senza custodia (strisce blu):

Pertanto, la tariffa proposta per la ZTL del Mare è la seguente:

- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 08.00 alle ore 24.00 dal lunedì al venerdì;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 00.01 alle ore 02.00 del sabato;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50 dalle ore 08.00 alle ore 02.00 del giorno successivo nei giorni di sabato, domenica, festivi e prefestivi.

Per l'area di parcheggio di viale Dohrn:

- ✓ tariffa unica di € 3,00 dalle ore 08.00 alle ore 14.00 dal lunedì al venerdì [invariata];
- ✓ tariffa unica di € 3,00 dalle ore 14.00 alle ore 20.00 dal lunedì al venerdì [invariata];
- ✓ tariffa unica di € 4,00 dalle ore 08.00 alle ore 20.00 dal lunedì al venerdì [invariata];
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50/ora dalle ore 20.00 alle ore 24.00 dal lunedì al venerdì;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50/ora dalle ore 00.01 alle ore 2.00 del sabato;
- ✓ tariffa di € 2,00 la prima ora, successive € 2,50/ora dalle ore 08.00 alle ore 2.00 del giorno successivo nei giorni di sabato, domenica, festivi e prefestivi.

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.

5.2 LE AREE DI SOSTA

L'articolazione degli spazi di sosta nell'area interessata dalla nuova ZTL del Mare potrà contare su oltre **2.600 posti disponibili**, di cui circa **700 posti a rotazione**, ai quali vanno aggiunti i circa **400** disponibili nel parcheggio di viale Dohrn, più l'offerta delle **25 autorimesse private**.

Inoltre, saranno recuperate aree di sosta in prossimità delle stazioni della Funicolari di Posillipo, allo scopo di garantire un minimo di parcheggio di scambio per gli utenti della Funicolare stessa.

Per le autorimesse interne alle ZTL si propone, oltre a far sostenere i clienti dotati di proprio contrassegno di accesso (residenti, domiciliati ecc.), la seguente regolamentazione verso i soggetti esterni:

- ✓ almeno il 50% dei posti disponibili, così come autorizzati dai Vigili del Fuoco, utilizzabili esclusivamente per sosta con abbonamento di una durata minima di un mese;
- ✓ la restante parte dei posti – massimo 50% dei posti disponibili – utilizzabili per la sosta a rotazione con il rilascio di "Contrassegni per la rotazione", con la durata minima di associazione del singolo contrassegno al veicolo in sosta di 3 ore.

Infine, le autorimesse che si doteranno di sistemi di prenotazioni del posto auto da remoto, attraverso strumenti tecnologicamente avanzati (web, app., telefonini, call center ecc.), avranno la possibilità di far accedere da tutti i varchi disponibili i propri clienti. Le altre autorimesse, avranno la possibilità di far accedere i propri clienti esclusivamente dal varco che sarà loro indicato e che dovrà essere munito di sistemi di prenotazione ed aggiornamento dei posti disponibili in corrispondenza del varco stesso.

Le procedure di accesso e trasmissione dei dati saranno codificate dall'Amministrazione Comunale, soggette a controlli per evitare abusi e falsi, che saranno perseguiti.

5.3 SISTEMI DI GESTIONE DELLE AREE DI SOSTA A ROTAZIONE DELLA ZTL DEL MARE

Con l'obiettivo di migliorare la gestione ed il controllo di tali aree di sosta, si è deciso di implementare un sistema telematico di monitoraggio degli stalli innovativo e funzionale. Attraverso un monitoraggio degli stalli occupati mediante dei sensori, sarà possibile conoscere in tempo reale se l'area di sosta è occupata o libera e, quindi, il numero di posti disponibili in ciascuna area verso i quali gli automobilisti saranno indirizzati. Con questo sistema sarà offerta all'utenza la possibilità di prenotare a distanza il posto auto.

Le variazioni di stato degli stalli (libero e occupato), così come tutte le transazioni effettuate saranno memorizzate in un database. La successiva analisi dei dati registrati consentirà di fornire

tutte le statistiche richieste, quali indici di occupazione degli stalli, utilizzo medio, tempi medi di sosta, andamento dei tempi di sosta nell'arco della giornata, indici di rotazione dei veicoli ecc..

L'aspetto più vantaggioso del sistema è quello di gestire la sosta negli spazi aperti e lungo le strade della ZTL come si trattasse di un grande parcheggio chiuso. In particolare il sistema garantisce i seguenti requisiti:

- ✓ l'informazione agli utenti sugli stalli di sosta a pagamento disponibili sul territorio comunale, in tempo reale ed in modo automatico, mediante installazione di pannelli informativi, sito internet e cellulari;
- ✓ possibilità di prenotare il posto auto da remoto attraverso diversi strumenti (web, app., telefonini, call center ecc.);
- ✓ la verifica in tempo reale, tramite un sistema automatico di controllo, dell'effettivo utilizzo dei parcheggi e il pagamento degli stessi, in modo da semplificare le operazioni di verifica da parte degli accertatori e quindi consentire interventi sanzionatori mirati in loco;
- ✓ l'acquisizione in via informatica di tutti i dati relativi ai tempi di sosta ed ai pagamenti effettuati e, tramite un software, permettere la visualizzazione di elaborazioni analitiche dei dati sui singoli posti e su aggregazioni scelte dall'Amministrazione.

Napolipark ha individuato diversi sistemi alternativi e tecnologicamente avanzati di monitoraggio ed avvierà la loro sperimentazione a partire dal mese di settembre 2012, iniziando dalla zona di Santa Lucia.

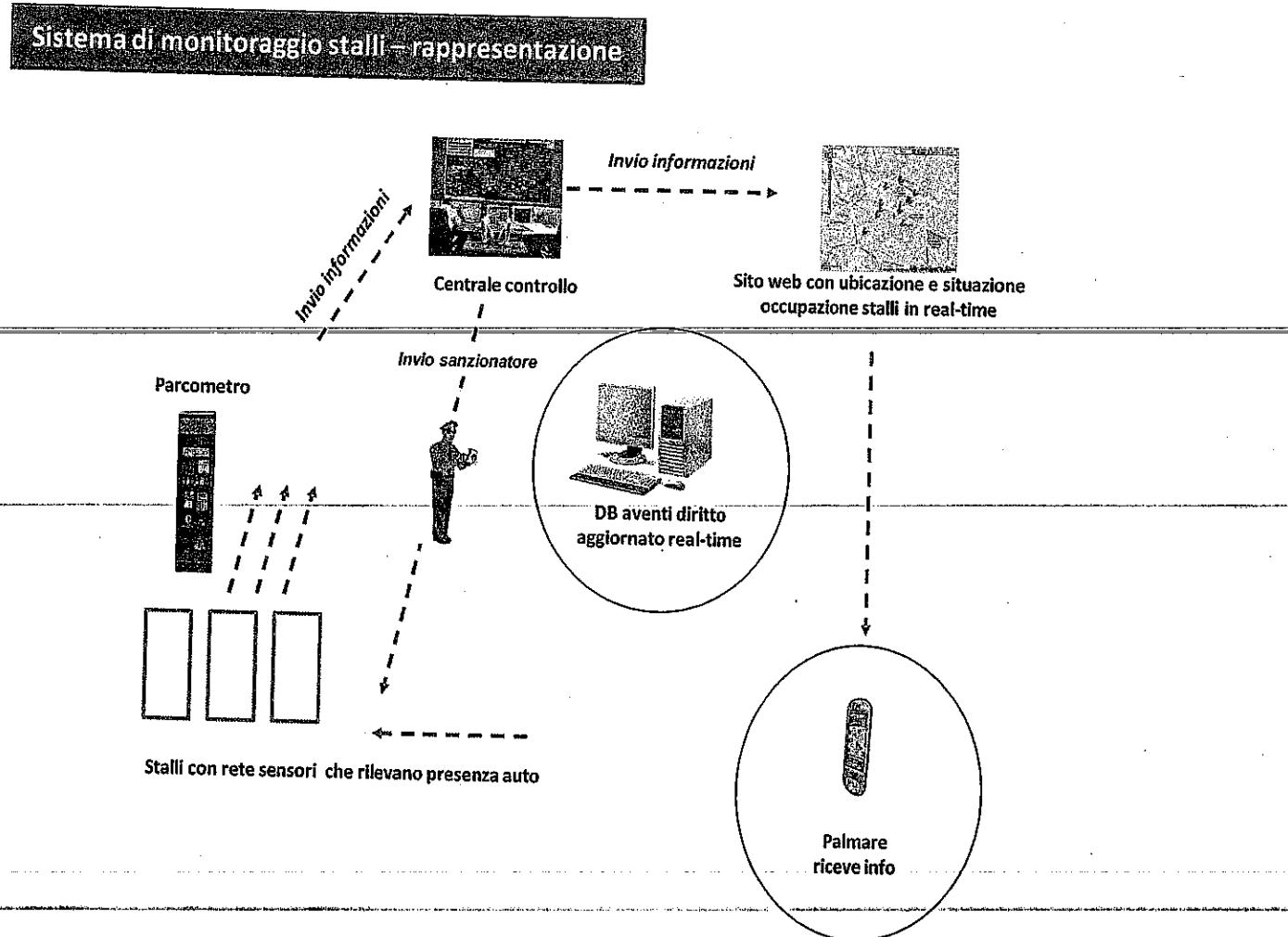


Figura 10: Architettura del sistema

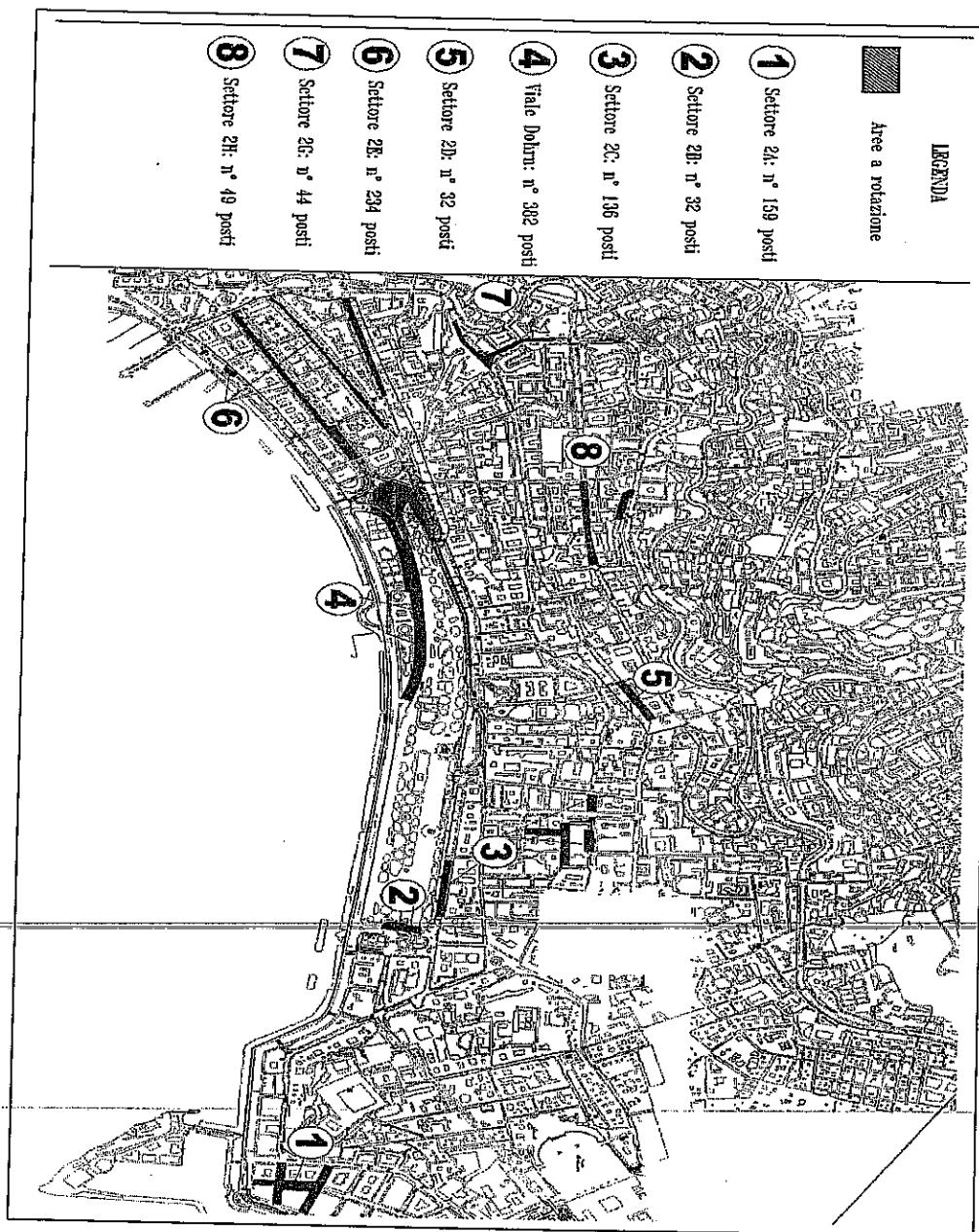


Figura 11: Aree di sosta a rotazione

Parcheggio di Viale Dohrn

All'interno della ZTL del Mare è attivo il parcheggio di viale Dohrn, di circa **400 posti auto**, a servizio principalmente delle seguenti tipologie di utenza:

- ✓ lavoratori pendolari (dal lunedì al venerdì dalle 8.00 alle 17.00);
- ✓ famiglie-tempo libero (nel week-end) e giovani – movida by night (nella fascia notturna).

Il parcheggio rappresenta un'interessantissima area di sosta perché a ridosso di uffici, zone di interscambio, attività commerciali e ricettive. Si identifica, quindi, come aree di sosta a supporto della ZTL del Mare con una politica tariffaria diversificata e funzionale alle diverse tipologie di utenza.

In tale area, Napolipark implementerà entro il prossimo mese di agosto un sistema di gestione innovativo degli accessi, con protezione affidata ad una “sbarra automatica” e a telecamere collegate ai parcometri. Questo nuovo sistema consentirà di:

- ✓ migliorare l'accesso al parcheggio;
- ✓ ottimizzare il controllo;
- ✓ offrire informazioni sullo stato di occupazione;
- ✓ consentire di prenotare e pagare la sosta a distanza.

I parcometri presenti saranno abilitati al pagamento mediante *fast pay* (pagamento veloce) e tessere a scalare prepagate di diverso importo.

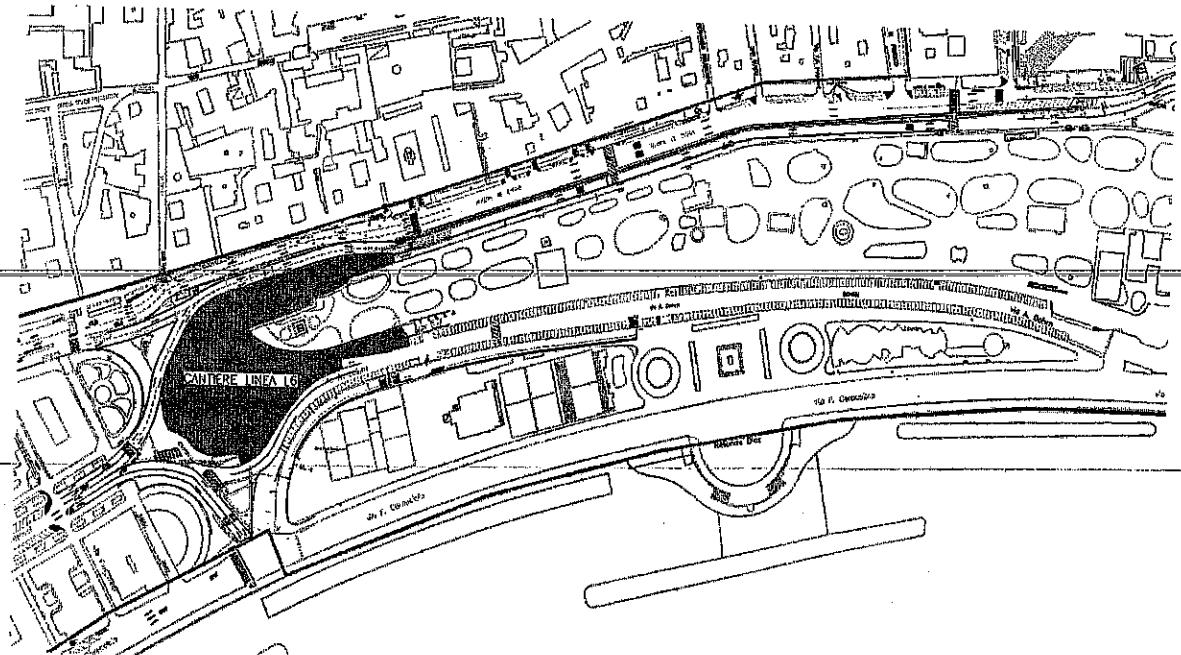


Figura 12: Parcheggio Viale Dohrn

6. MOBILITÀ CICLISTICA

Nella strategia generale di provvedimenti per la mobilità sostenibile una specifica attenzione è dedicata alla mobilità ciclistica, come mezzo di trasporto urbano e di accesso alla rete di trasporto pubblico.

Da alcuni mesi sono in corso i lavori per una pista ciclabile di circa 20 Km che da Bagnoli porterà sino alla stazione di Piazza Garibaldi e, compatibilmente con i fondi a disposizione, sino al quartiere di San Giovanni a Teduccio.

Questo percorso consentirà di avere, entro la fine della prossima estate, un asse ciclopedonale continuo in grado di mettere in connessione l'area flegrea con il lungomare e quest'ultimo con la zona storica della città; in tal modo sarà possibile spostarsi in bici in un'area molto vasta della città (incluse le ZTL attivate), intercettando, tra l'altro, le stazioni del metro e delle funicolari. A tale proposito va ricordato che Metronapoli consente il trasporto gratuito della bicicletta, in tutti i giorni della settimana e senza limiti di orario su Linea 6 e Funicolari, invece sulla Linea 1 il trasporto della bici è consentito dal lunedì al venerdì dalla 6,00 alle 7,00 e dalle 20,00 sino a fine servizio, mentre il sabato e la domenica è possibile *imbarcare* la bici per tutta la giornata.

Tra l'altro si prevede, nel 2013, l'attivazione di servizi di bike-sharing, con la localizzazione di postazioni e aree di sosta nei punti di interscambio e in prossimità delle maggiori aree di attrazione.

I luoghi principali toccati dalla pista sono:

1. Bagnoli – porta del Parco;
2. viale Kennedy;
3. viale Augusto;
4. galleria di Posillipo;
5. via Caracciolo;
6. via Partenope;
7. via Nazario Sauro;
8. piazza Plebiscito;
9. via Toledo;
10. ZTL Centro Antico;
11. Borgo Orefici;
12. piazza Mercato;
13. porta Nolana;
14. piazza Garibaldi.

Infine, va evidenziato che è in corso di elaborazione, con l'incisivo contributo delle Associazioni dei ciclisti, un piano per la realizzazione di una vasta rete ciclopedonale, agganciata all'asse portante dell'itinerario costiero in corso di realizzazione. In tal modo, utilizzando la possibilità di poter trasportare la bici sulle vetture delle Funicolari e della Metropolitana, sarà possibile spostarsi in gran parte della città con la bici, sia su itinerari locali di quartiere, sia su itinerari di lunga percorrenza.

7. QUADRO DEGLI INTERVENTI E TEMPI DI ATTUAZIONE

Sulla base della pianificazione elaborata è possibile sintetizzare gli interventi previsti a partire dall'approvazione della Giunta Comunale:

- ➔ varco telematico di Borgo Marinari (entro agosto 2012);
- ➔ riordino delle aree di sosta a rotazione nell'area della ZTL e conferma del parcheggio di viale Dohrn come struttura di sosta a servizio della ZTL (tra agosto e settembre 2012);
- ➔ completamento dei tratti di pista ciclabile (da Fuorigrotta al Centro Antico) previsti nell'area (entro la prima settimana di settembre 2012);

- ➔ pedonalizzazione di via Nazario Sauro, da via Partenope a via Petronio, e di via Caracciolo, da via Sannazaro a piazza della Repubblica (entro settembre 2012);
- ➔ senso unico di circolazione in via Generale Orsini, da via Lucilio a via Cesario Console (entro settembre 2012);
- ➔ pedonalizzazione via Raffaele De Cesare, da via Generale Orsini a via Nazario Sauro (entro settembre 2012);
- ➔ attivazione di un anello di circolazione antiorario degli autobus in piazza Vittoria, con riduzione dei flussi su via Vannella Gaetani dei flussi provenienti dalla zona Occidentale (entro settembre 2012);
- ➔ senso unico di marcia in piazza Municipio nel tratto da via Depretis a via Medina (entro settembre 2012);
- ➔ senso unico di marcia su via Medina, con istituzione di corsia preferenziale tra via G. Sanfelice e piazza Municipio (entro settembre 2012);
- ➔ attivazione anello di circolazione in senso antiorario tra piazza Sannazzaro - via Mergellina - via Caracciolo - via Sannazaro (entro settembre 2012);
- ➔ ZTL Chiaia (entro settembre 2012: inizio pre-esercizio dei varchi telematici);
- ➔ linee guida per la riqualificazione dell'area pedonale, da via Sannazaro a via Cesario Console (entro 3 mesi dall'approvazione del "Piano particolareggiato" con Delibera di Giunta Comunale);
- ➔ ampliamento area pedonale di Piazza Dante, inclusione di largo Martusciello (entro la prima metà di ottobre 2012);
- ➔ modifiche alla viabilità attuale in alcune strade dei Quartieri Spagnoli e pedonalizzazione di alcune strade (entro ottobre 2012);
- ➔ installazione e attivazione di varchi telematici per il controllo del traffico, avvio delle seguenti ZTL (entro il 30 novembre 2012):

1. del Mare;
2. dei Quartieri Spagnoli;
3. di Tarsia/Pignasecca.

- ➔ "Piano di riqualificazione" di via Caracciolo, da largo Sermoneta a via Sannazaro, in attuazione di quanto previsto nel "Piano paesistico di Posillipo" (entro 1 anno dall'approvazione del "Piano particolareggiato" con Delibera di Giunta Comunale).