

# NAPOLI NON È UNA CITTÀ PER LA BICI ?

*...per motivi climatici*

*...perché è una città collinare*

*... per motivi culturali*

*... per la pericolosità dei percorsi*

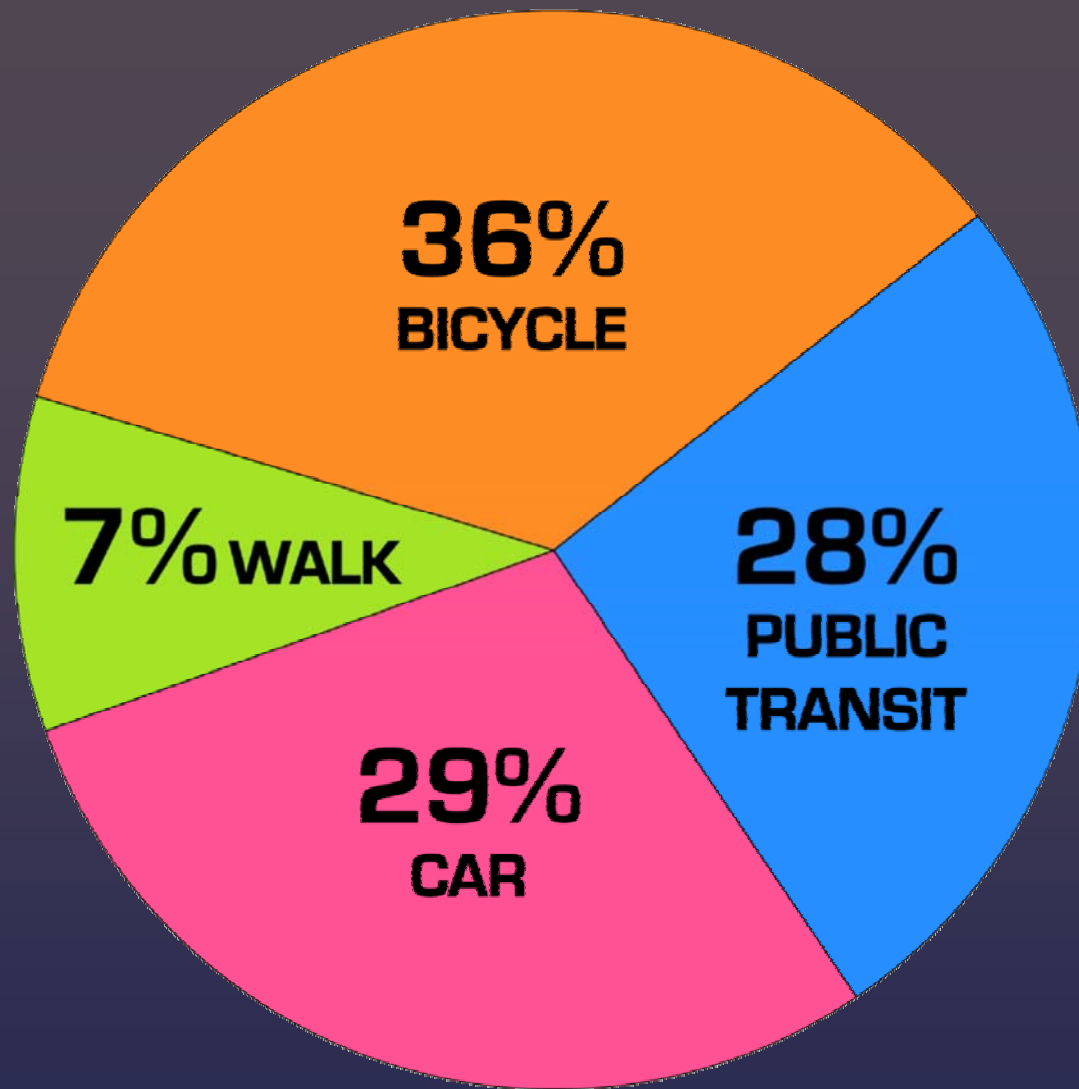
# NAPOLI NON È UNA CITTÀ PER LA BICI ?

*...per motivi climatici*



Copenaghen





Modalità di spostamento a Copenaghen per andare a lavoro o a scuola  
(periodo 2008-2010 – TU DATA)

Il nuovo piano prevede il 50% degli spostamenti in bici entro il 2015

# Siviglia



In appena 5 anni, dal 2007 al 2012, l'amministrazione comunale di Siviglia ha realizzato oltre **150 km** di piste e corsie ciclabili.

In questo periodo gli spostamenti in bici sono passati da **6.000** a **circa 70.000**

*fonte associazione "A contramano"*



# NAPOLI NON È UNA CITTÀ PER LA BICI ?

*... perché è una città collinare*

Il 70% dei residenti (circa 700.000 ab.) abita in aree pianeggianti, ove sono presenti i maggiori poli di attrazione

# NAPOLI NON È UNA CITTÀ PER LA BICI ?

*...per motivi culturali*



# NAPOLI NON È UNA CITTÀ PER LA BICI ?

*... per la pericolosità dei percorsi*







# Best Practice Guide VII

2013



## NAPLES – from a city for cars to a city for people



Traditionally a city for cars, Naples decided to promote its cycling facilities and traffic-restricted areas during last year's European Mobility Week. It did so by opening information desks on alternative means of transport, organising bicycle tours through the city, holding public consultations on the light traffic infrastructure in Naples and having a test-run of the Bee-Green bike-sharing scheme. Its low emission zones were publicised at the inauguration of the car-

free seafront and during the Napoli Bike Festival which saw bikes get preferential treatment in traffic throughout the city center.

The municipality organised plenty of fun and educational activities in cooperation with local NGOs and international environmental organisations such as the WWF and Greenpeace. The key word for most of them was "smart", as the newly launched smartphone apps for integrated travel planning were used and promoted during the bike tours, the urban mobility debates, the cycling tag games and the two wheel competitions that the city hosted.

### **The Campaigning Express**

The EMW is a good time to officially open new public transport infrastructure, as the citizens' and the media's environmental awareness is higher. Naples offers an excellent practice in this sense: during its 2012 Mobility Week it inaugurated a new metro stop on an extension of its existing system, opened a 20km cycling track to a nearby green area and permanently converted the seafront into a car-free area. The presence of the city's Mayor at the inauguration ensured media coverage, while the numerous activities organised in these areas during the Week ensured public awareness.

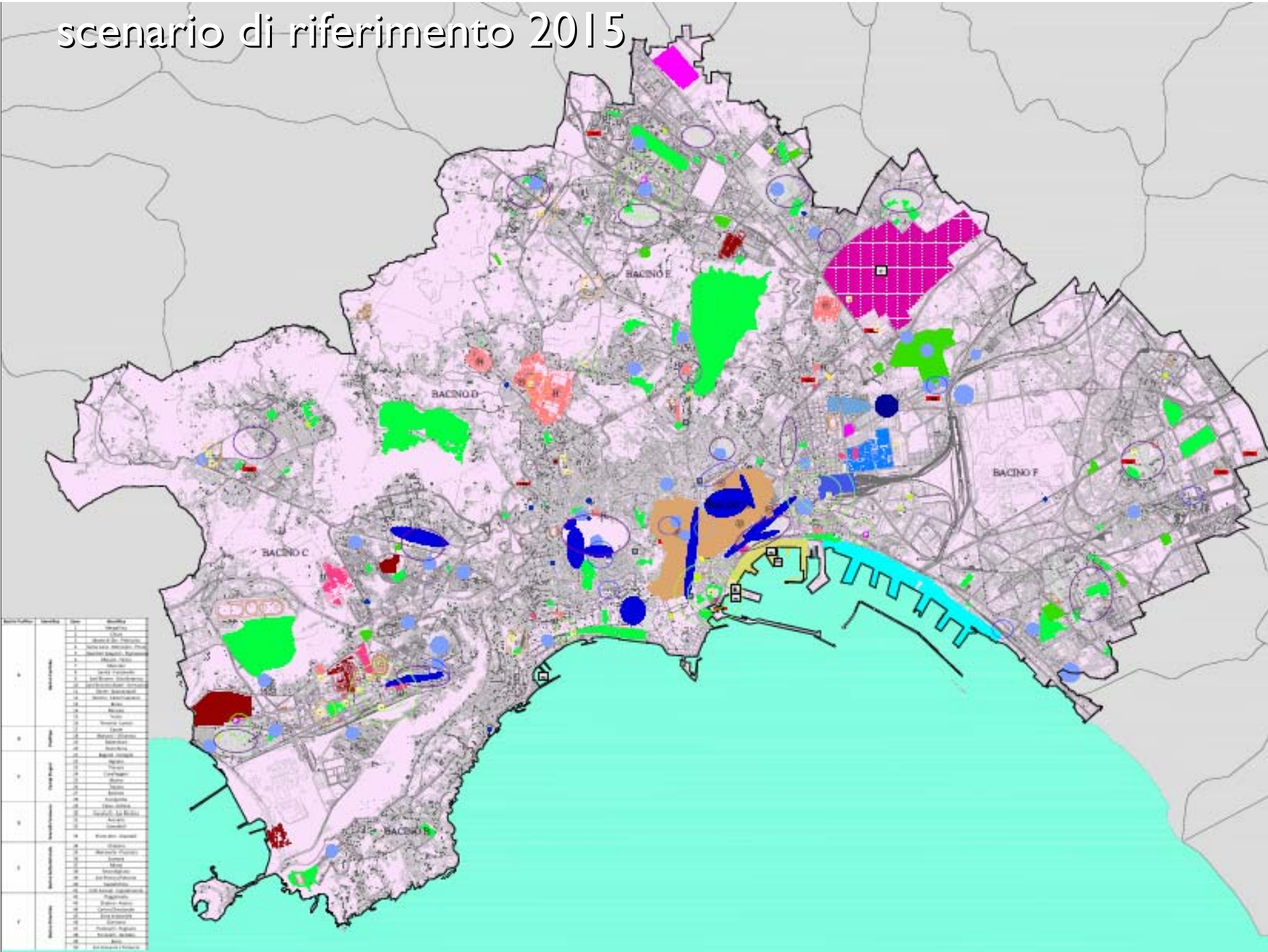
# PIANO DELLA RETE CICLOPEDONALE DI NAPOLI

referente del Sindaco per la mobilità sostenibile:  
On. Anna Donati

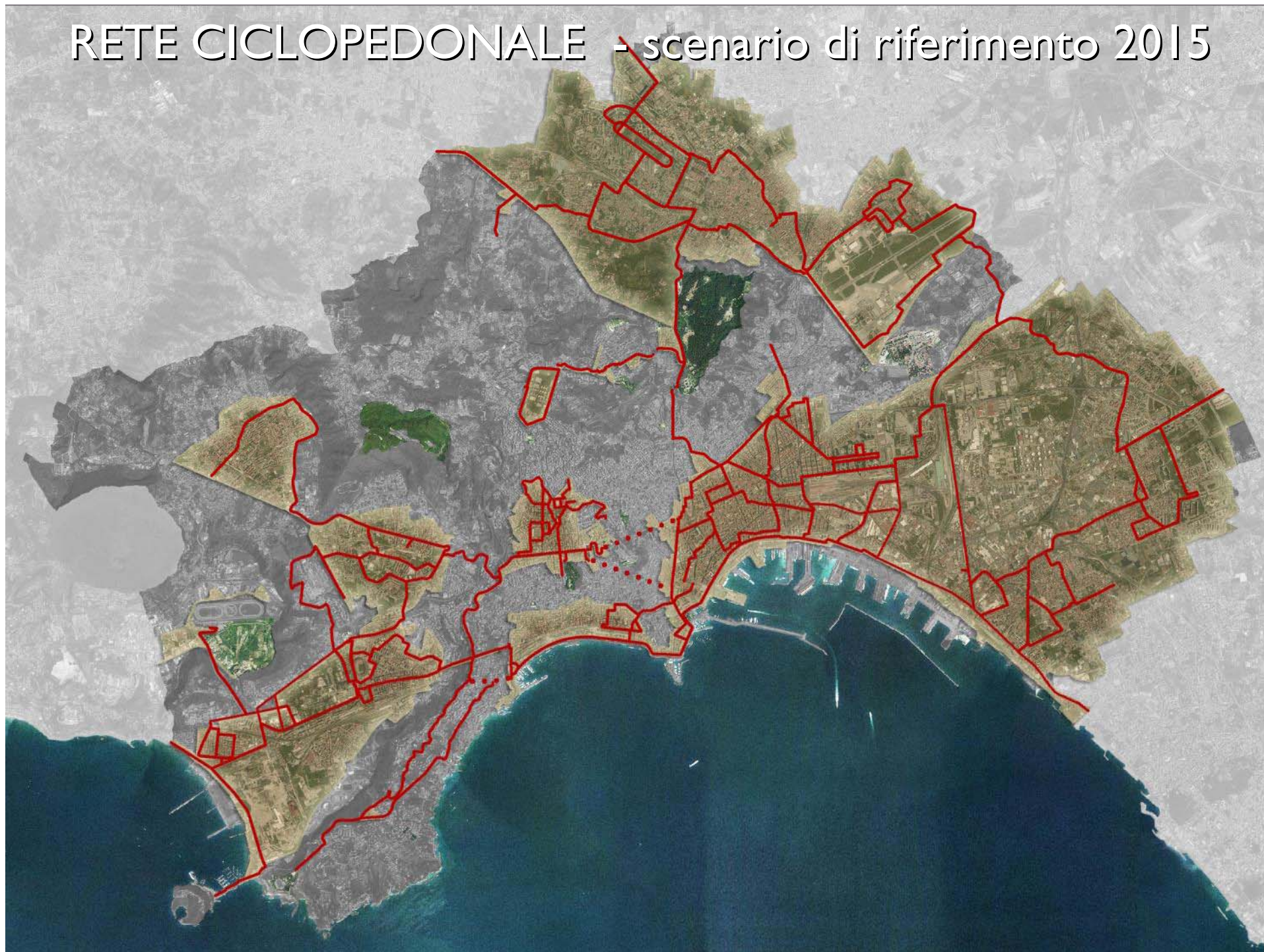
progetto a cura di:  
ANEA - studio Abbisogno/Colace  
coordinamento arch. Vincenzo Russo (Comune di Napoli)  
con ing. Carmine Aveta (Comune di Napoli)

con il contributo di:  
Coordinamento Napoli Pedala, BiciZen, Caracol, Cicloverdi-Fiab, Ciclofficina 'M.

# scenario di riferimento 2015



# RETE CICLOPEDONALE - scenario di riferimento 2015

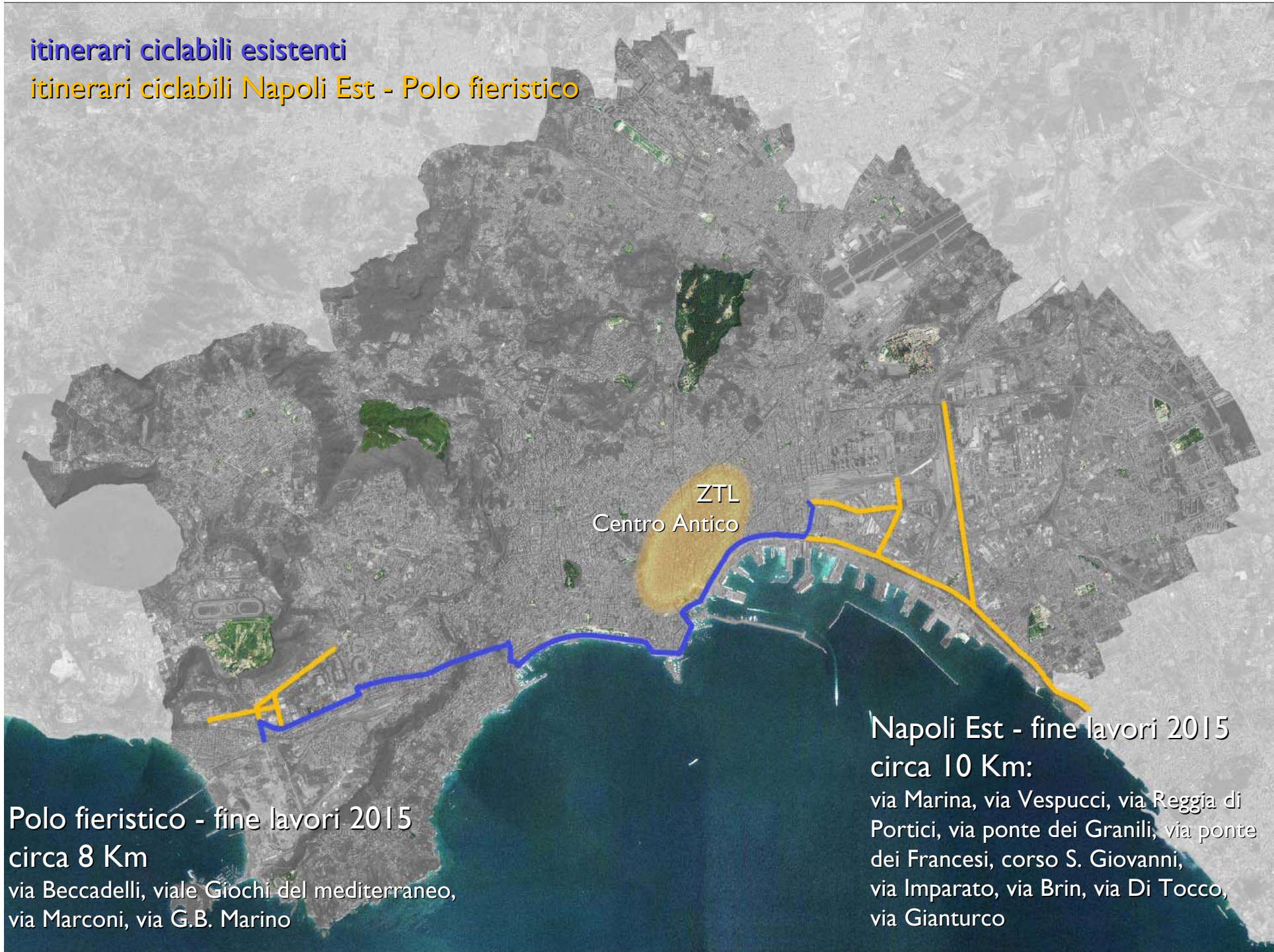


# FASI DI REALIZZAZIONE DELLA RETE

itinerari ciclabili esistenti



itinerari ciclabili esistenti  
itinerari ciclabili Napoli Est - Polo fieristico



Polo fieristico - fine lavori 2015  
circa 8 Km  
via Beccadelli, viale Giochi del mediterraneo,  
via Marconi, via G.B. Marino

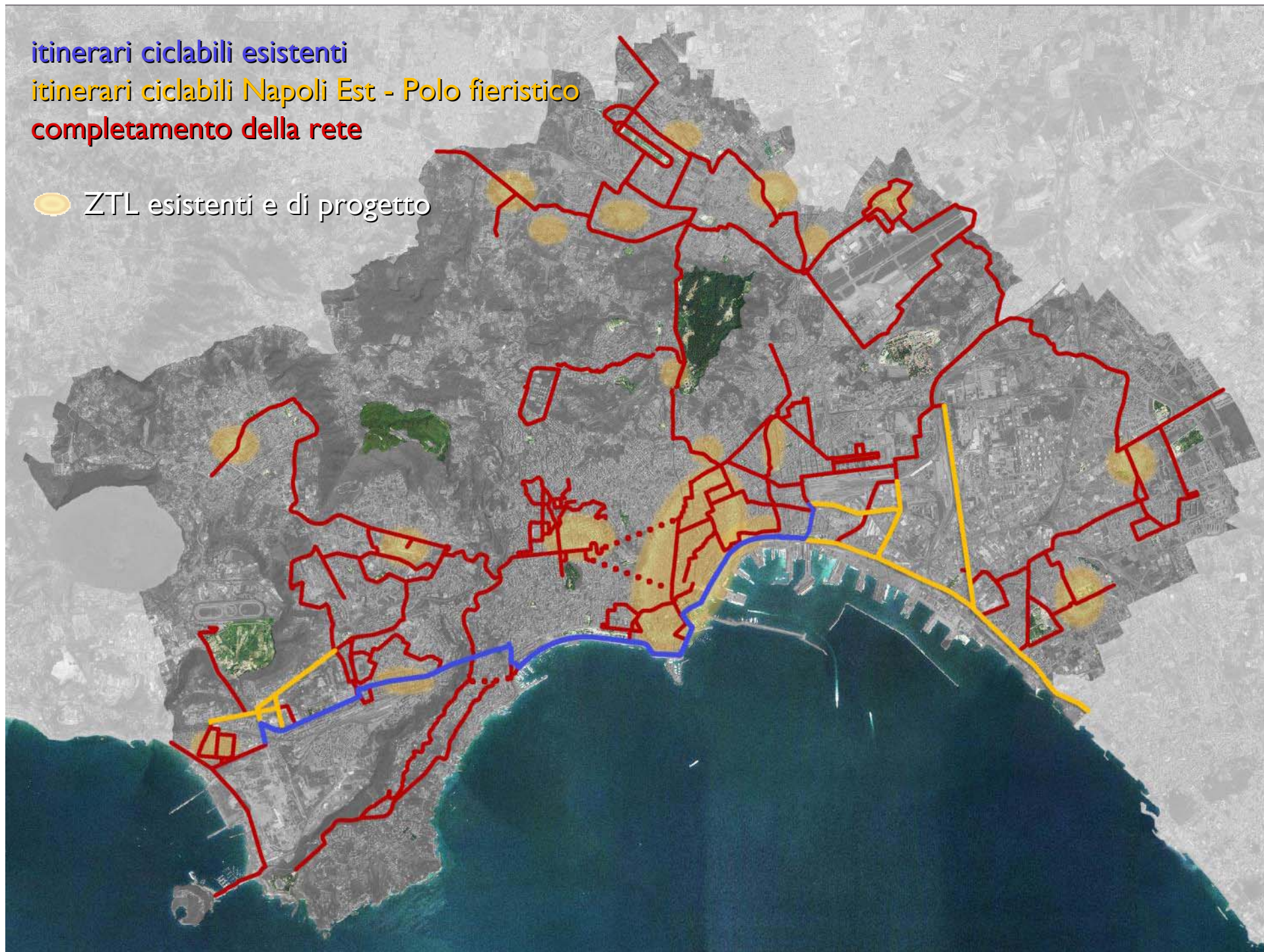
Napoli Est - fine lavori 2015  
circa 10 Km:  
via Marina, via Vespucci, via Reggia di  
Portici, via ponte dei Granili, via ponte  
dei Francesi, corso S. Giovanni,  
via Imperato, via Brin, via Di Tocco,  
via Gianturco

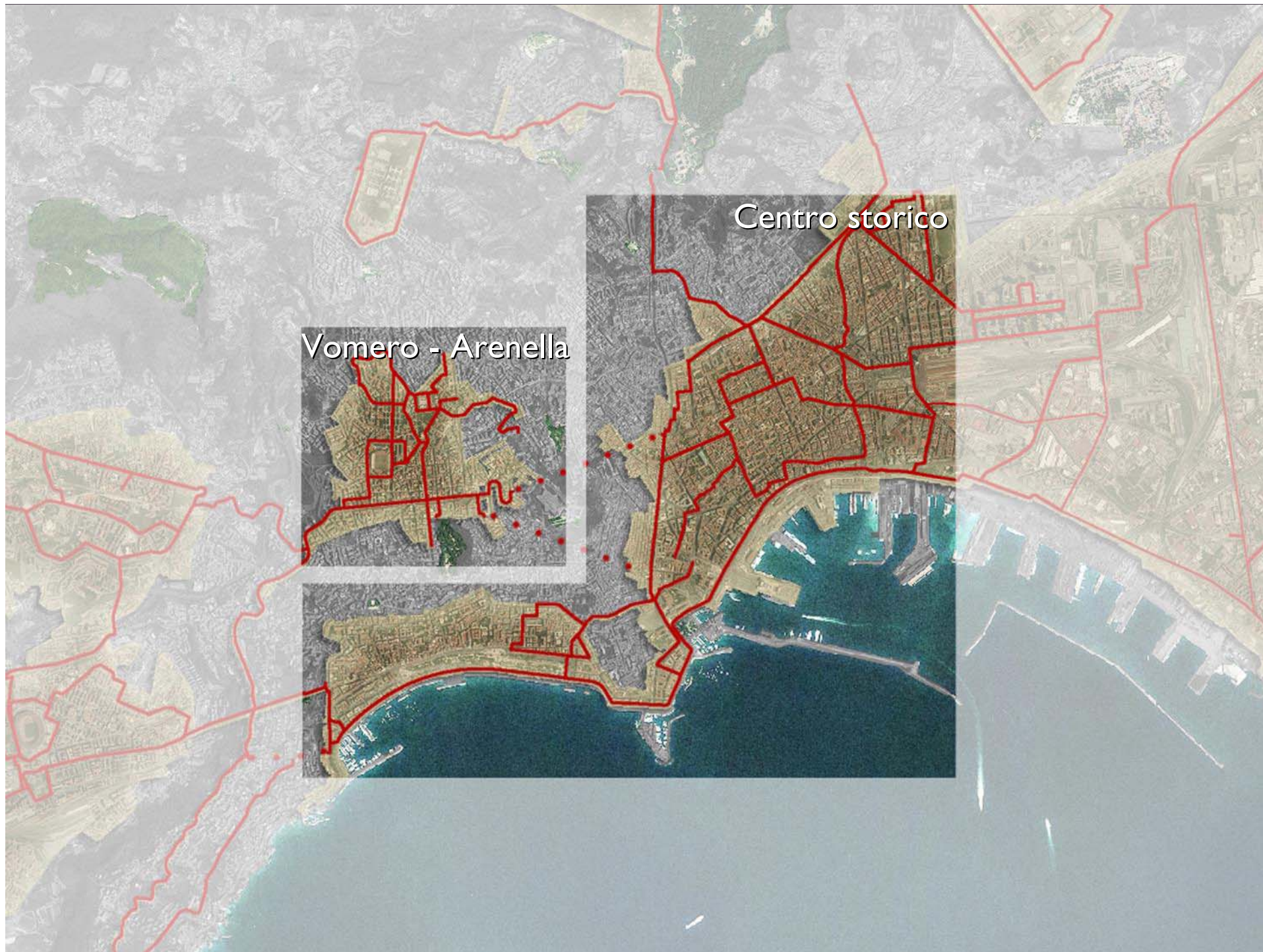
itinerari ciclabili esistenti

itinerari ciclabili Napoli Est - Polo fieristico

completamento della rete

● ZTL esistenti e di progetto





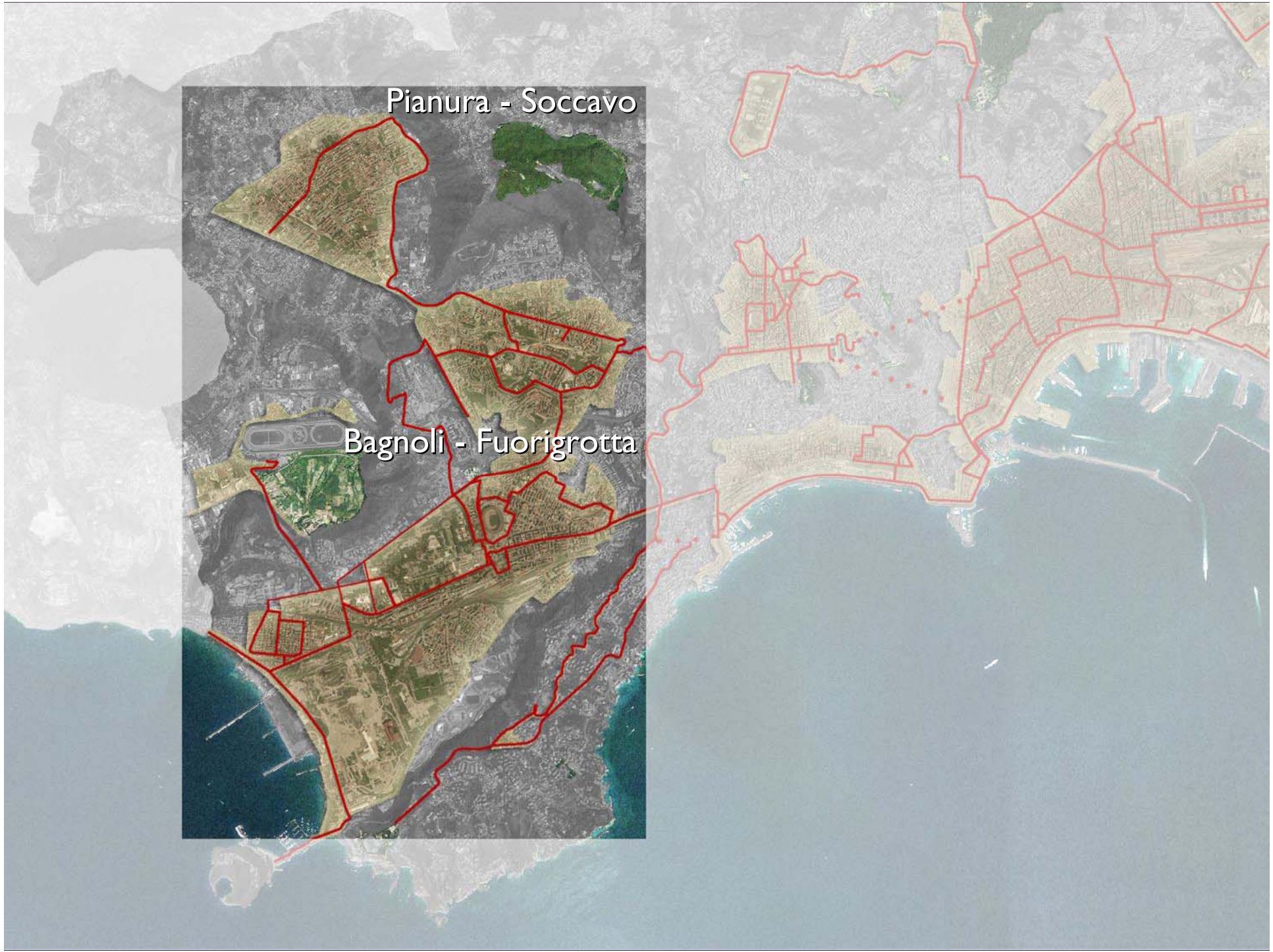
Centro storico

Vomero - Arenella

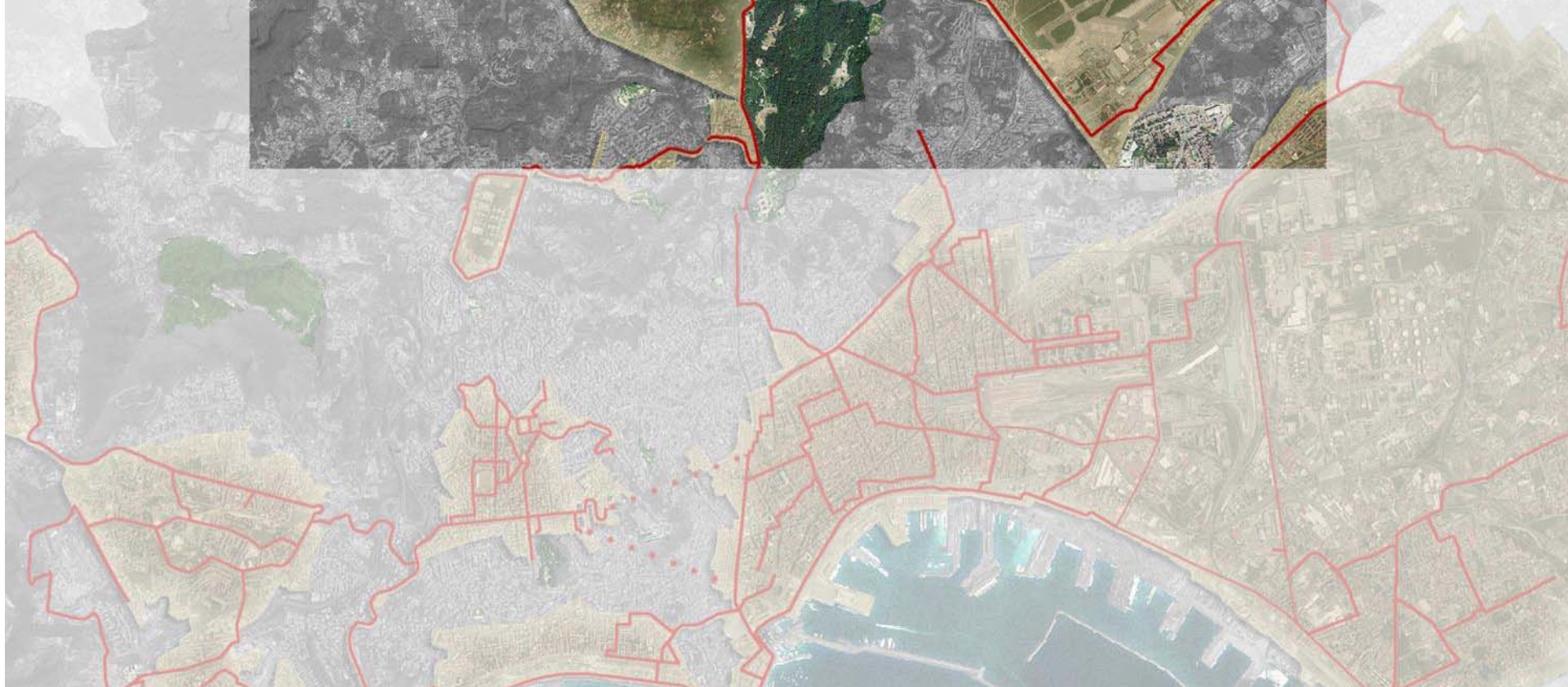
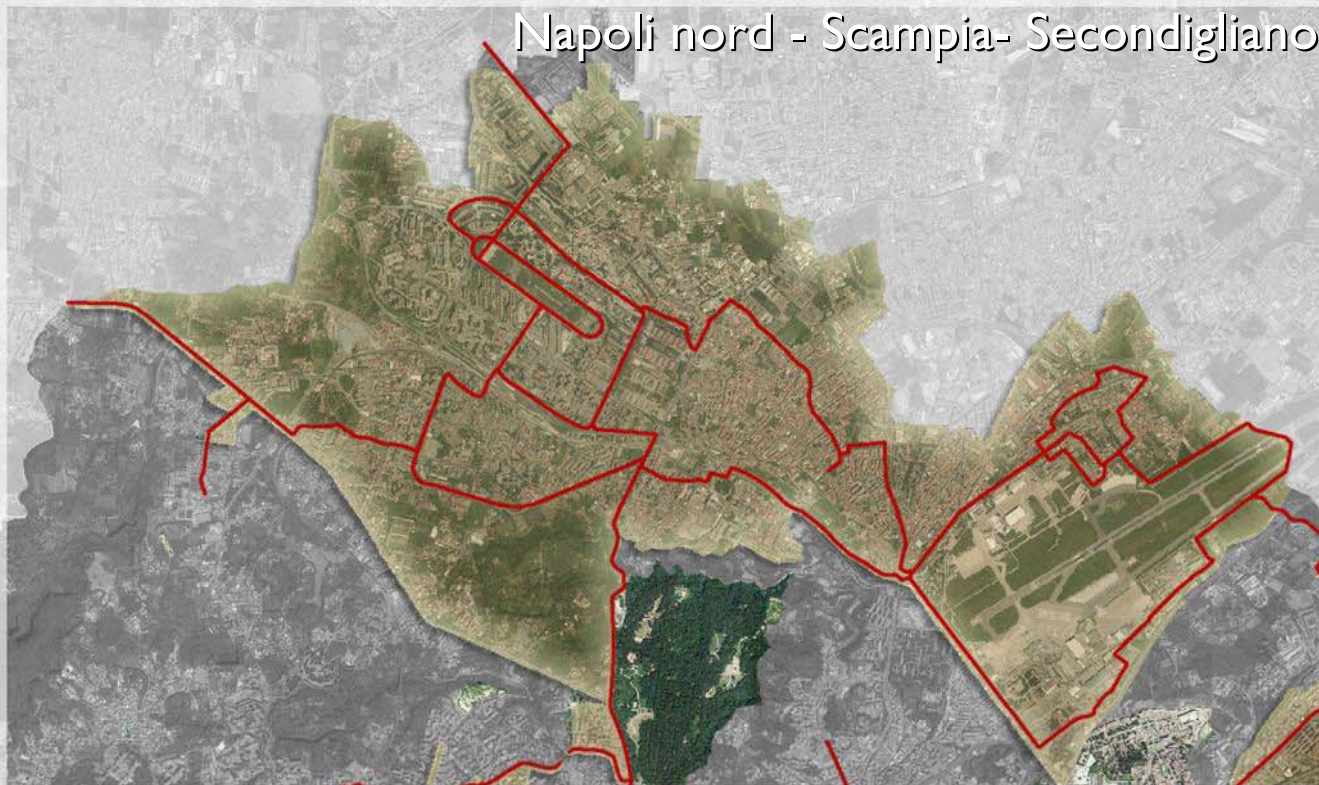


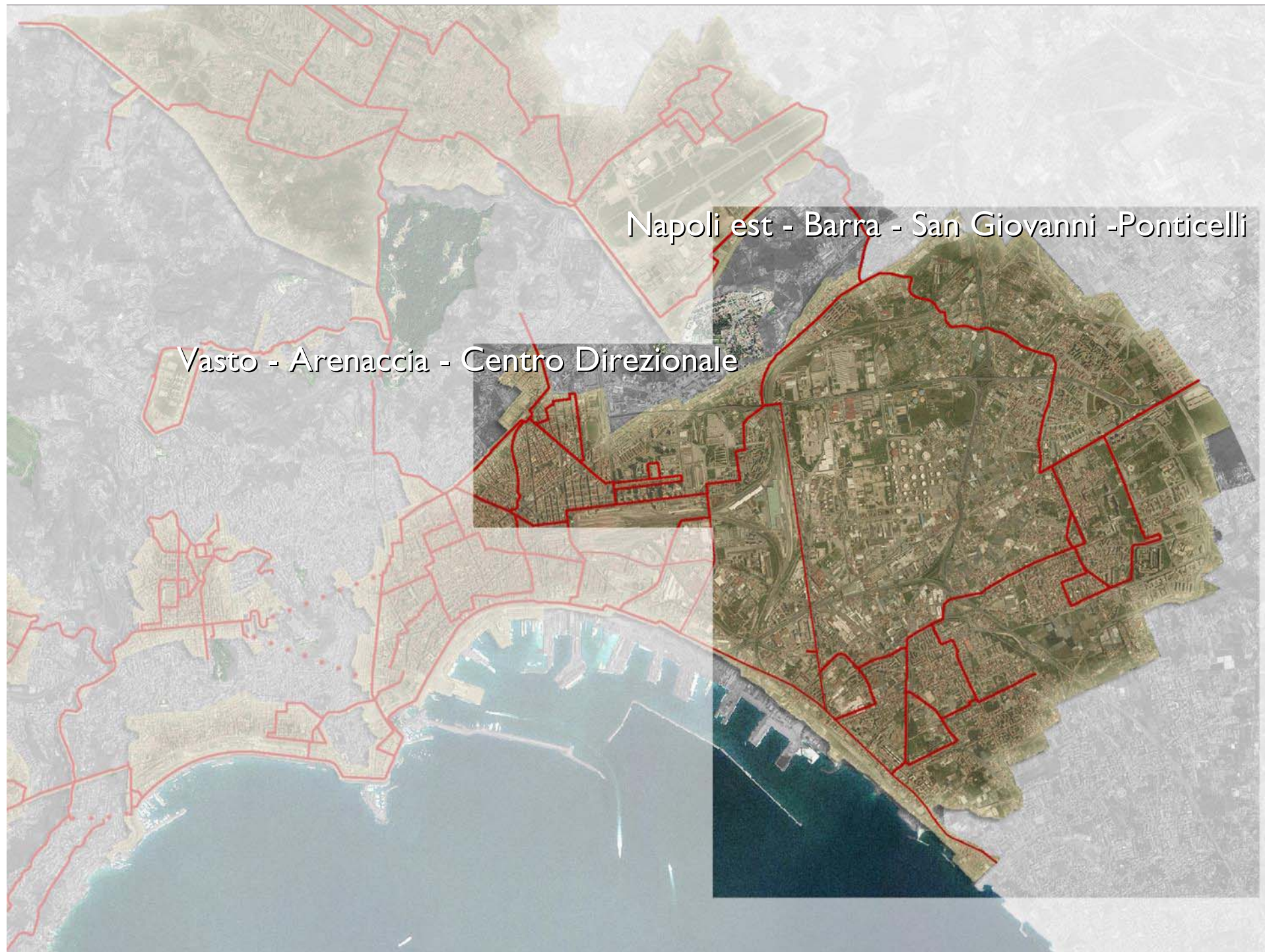
Pianura - Soccavo

Bagnoli - Fuorigrotta



Napoli nord - Scampia- Secondigliano



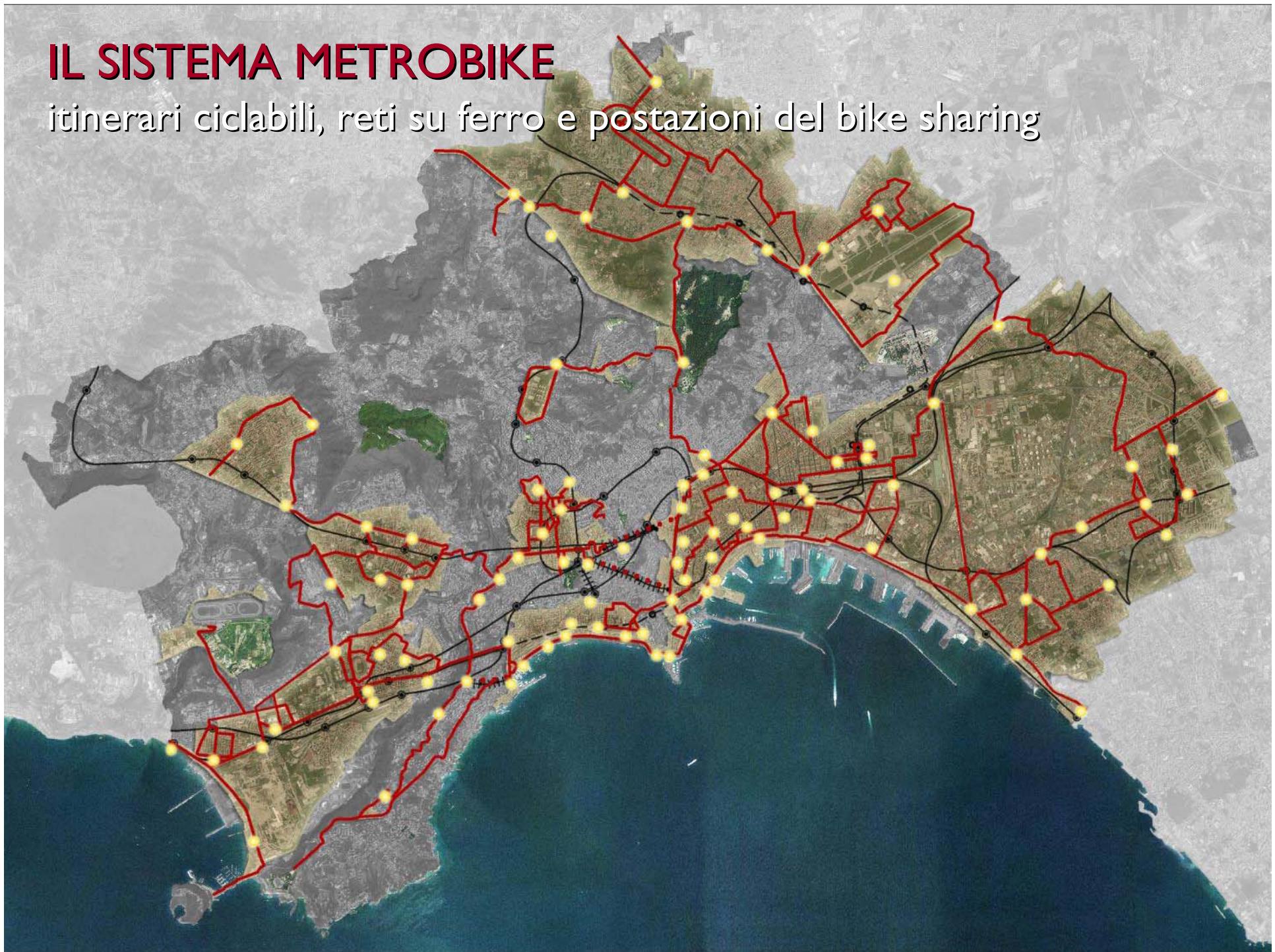


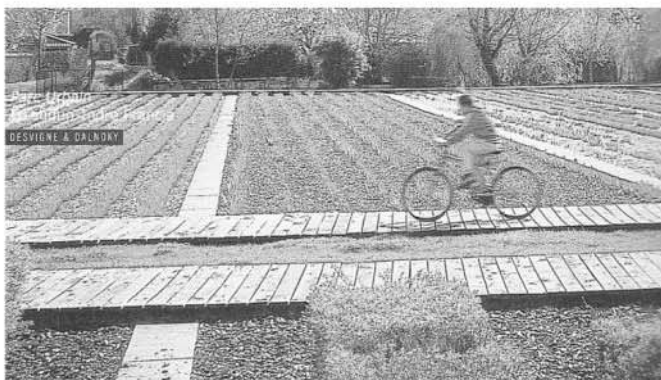
Napoli est - Barra - San Giovanni -Ponticelli

Vasto - Arenaccia - Centro Direzionale

# IL SISTEMA METROBIKE

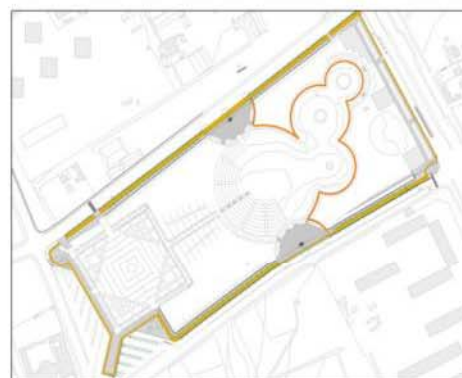
itinerari ciclabili, reti su ferro e postazioni del bike sharing





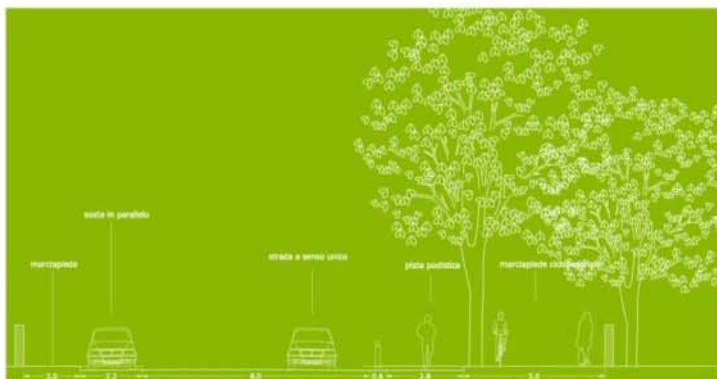
## Greenway

parola inglese usata per definire una pista ciclopedonale immersa nel verde; con una **greenway** si può ottenere una fruizione del verde, lenta, sostenibile, con la possibilità di valorizzare dei contenuti storici, culturali e paesaggistici che si possono riscontrare lungo il percorso.



La proposta individua delle **greenways** nei parchi cittadini, che si differenziano tra loro per caratteristiche di alta naturalità o di recente realizzazione, localizzati in quartieri periferici, scarsamente fruiti dai cittadini per essere poco raggiungibili in sicurezza e per avere poche funzioni attrattive al loro interno. Questa scelta potrà essere replicata anche in altri parchi.

## PARCO DE FILIPPO Ponticelli



PROPOSTA PER UNA RETE DI PERCORSI SICURI E CICLABILI - PROPOSTA DI MOBILITÀ CICLABILE NEI PARCHI

# Percorsi pedonali sicuri

Nelle situazioni in cui non è possibile attuare nell'immediato gli interventi definiti dal Piano Urbano del Traffico, in una visione determinante per incidere sul livello di sostenibilità e vivibilità urbana, l'individuazione e la realizzazione di percorsi pedonali sicuri può rappresentare il primo passo per avviare processi di:

- **miglioramento** delle condizioni della **circolazione**
- **riduzione** dell'**inquinamento** acustico ed atmosferico
- **contenimento** dei **consumi energetici**
- **miglioramento** della **sicurezza stradale** soprattutto per i bambini

il tutto nel rispetto dei valori ambientali e con l'obiettivo di preservare e migliorare la fruizione dell'ambiente urbano.

La realizzazione dei percorsi sicuri rientra nei parametri stabiliti dal progetto del Ministero dell'Ambiente dal '96, riportati ne "La guida alle città sostenibili delle bambine e dei bambini". Nell'individuazione di una rete di percorsi sicuri si dovranno privilegiare tutti i luoghi che i bambini frequentano o possono frequentare: scuole, parchi, attrezzature sanitarie e sportive.

## Tipologia dei percorsi



I percorsi sicuri progettati si snodano attraverso:

- Strade dedicate esclusivamente ai pedoni
  - Strade a corte urbana, caratterizzate da aree di sosta per i residenti e da aree dedicate al gioco dei bambini con la previsione del limite di velocità per le auto a 10Km/h
  - Strade decongestionate dal traffico, attraverso il limite ridotto di velocità, nonché la protezione del pedone attraverso l'allargamento del marciapiede, la realizzazione di controviai con l'uso di fitoni o siepi.
  - Moderazione della velocità delle auto in prossimità degli incroci, con dossi, cuscini berlinesi, strettoie, rotonde.
- Riorganizzazione della sosta



esempio di percorso sicuro

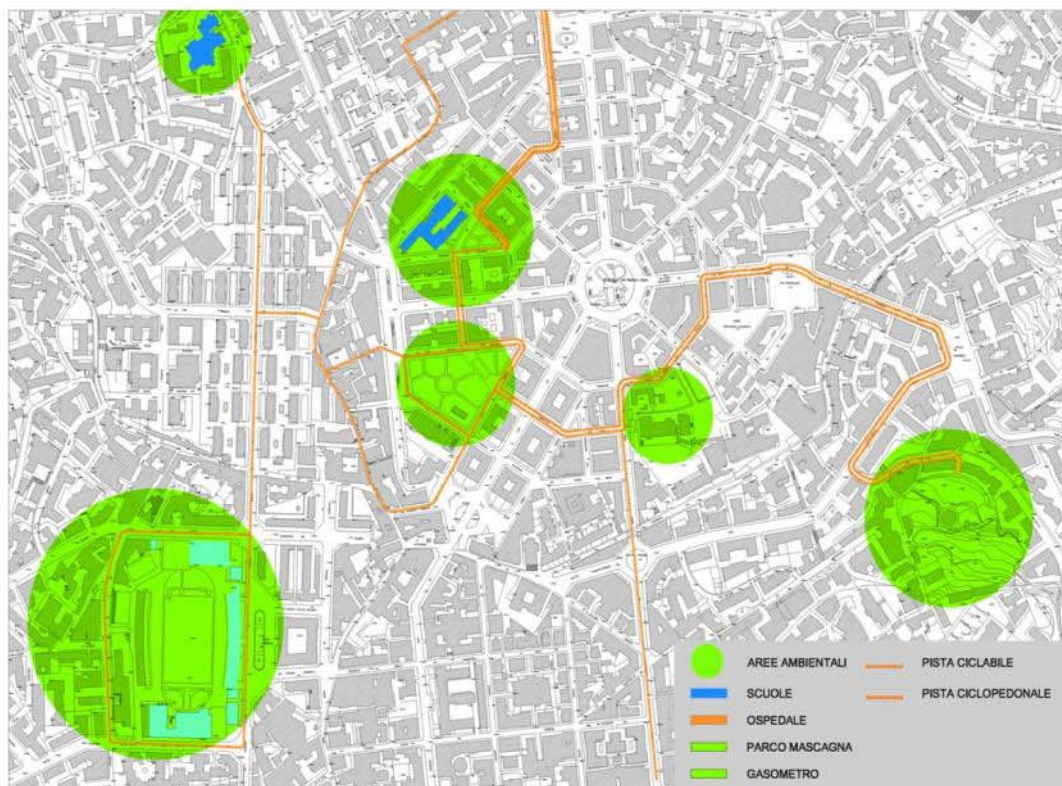
PROPOSTA PER UNA RETE DI PERCORSI SICURI E CICLABILI - COMUNE DI NAPOLI ANNO 2010

 COMUNE DI NAPOLI  
assessorato all'ambiente  
 Dipartimento Ambiente - Realizzazione Parchi

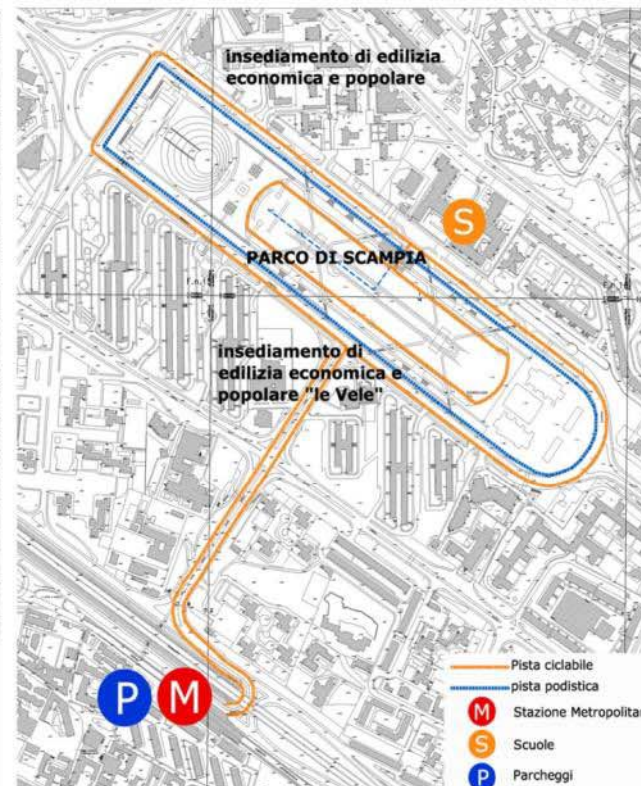
Progettazione: arch. Massimo Mellucci  
Responsabile unico del procedimento: arch. Giovanni Gestari  
Consulenza tecnico-scientifica: arch. Silvana Santagada

PERCORSI SICURI  
INTORNO ALLE SCUOLE E AI PARCHI







QUARTIERE VOMERO



QUARTIERE SECONDIGLIANO

PROPOSTA PER UNA RETE DI PERCORSI SICURI E CICLABILI - COMUNE DI NAPOLI ANNI 2007-2010

 COMUNE DI NAPOLI  
 assessorato all'ambiente  
 Dipartimento Ambiente - Realizzazione Parchi

Progettazione: arch. Massimo Mellucci  
 Responsabile unico del procedimento: arch. Giovanni Cestari  
 Consulenza tecnico-scientifica: arch. Silvana Santagada

