



CONSIGLIO COMUNALE

Napoli città respirabile – Verso un nuovo piano traffico per la salute, l'equità e la sostenibilità urbana

ORDINE DEL GIORNO

PREMESSO CHE

- secondo i più recenti dati diffusi da ARPAC e da Legambiente, i livelli di inquinamento atmosferico registrati nei primi mesi del 2025 in diverse aree della città di Napoli si confermano preoccupanti, con superamenti dei limiti per le polveri sottili e l'ozono in particolare nei quartieri a maggiore densità abitativa e traffico veicolare
- l'inquinamento atmosferico rappresenta non solo un problema ambientale, ma una questione di salute pubblica, che colpisce in modo diseguale i cittadini, aggravando le condizioni di vita nelle aree periferiche, tra i più giovani e tra le persone anziane o fragili;
- la vivibilità urbana e la qualità dell'aria sono diritti fondamentali che richiedono azioni strutturali, durature e misurabili, e rientrano pienamente nelle competenze della pianificazione comunale, soprattutto in termini di regolazione dei flussi veicolari, potenziamento del trasporto pubblico e promozione della mobilità sostenibile;
- la mobilità cittadina non è un ambito neutro: riflette e produce disuguaglianze sociali. I quartieri meno serviti dai mezzi pubblici o soffocati dal traffico sono anche quelli con minore accesso a servizi, a spazi pubblici sicuri e a un ambiente sano;
- Napoli è tra le città italiane più penalizzate dal traffico congestionato e dalla scarsa velocità commerciale dei mezzi pubblici e dei servizi di trasporto non di linea, come i taxi, con ricadute gravi sulla qualità dei servizi e sulla sicurezza degli spostamenti anche in situazioni di emergenza sanitaria;

CONSIDERATO CHE:

- da mesi le principali associazioni di categoria dei tassisti, insieme a organizzazioni dei consumatori e della sanità d'urgenza, hanno sollecitato l'Amministrazione comunale ad adottare misure urgenti per migliorare la fluidità del traffico urbano e garantire maggiore efficienza operativa per chi svolge servizi pubblici essenziali, come il trasporto sanitario e il servizio taxi;
- l'attuale situazione penalizza non solo gli operatori, ma l'intera collettività, poiché la congestione urbana riduce la sicurezza stradale, aumenta l'inquinamento e ostacola il diritto alla mobilità, specie nei confronti di studenti, pendolari, lavoratori e persone con disabilità;

- le esperienze positive di altre città italiane – come Milano con le Zone 30, le ZTL attive e le isole ambientali – dimostrano che è possibile conciliare riduzione del traffico privato, tutela dell'ambiente, rilancio del commercio di prossimità e maggiore qualità dello spazio urbano;
- la velocità commerciale, parametro tecnico che misura il rapporto tra distanza percorsa e tempo impiegato, è oggi riconosciuta come uno degli indicatori principali di qualità del trasporto pubblico e non di linea, ed è strettamente correlata alla riduzione dei tempi di percorrenza, alla sostenibilità ambientale e alla produttività del lavoro urbano;
- la città di Napoli ha già approvato, con l'Agenda Urbana per la Rigenerazione, un quadro strategico di riferimento che prevede la promozione di una mobilità integrata, inclusiva e a basse emissioni;

SI IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

1. ad avviare con urgenza la redazione partecipata di un nuovo Piano del Traffico Urbano, che tenga conto delle esigenze di salute pubblica, giustizia ambientale e qualità della vita urbana, secondo criteri scientifici e di equità;
2. a prevedere, all'interno del piano, la definizione di zone speciali a mobilità protetta, isole ambientali, ZTL funzionali, aree pedonali e percorsi preferenziali per i mezzi pubblici e per i servizi non di linea, a partire dai nodi più congestionati;
3. a istituire una cabina di regia tecnico-politica che coinvolga gli assessorati alla mobilità, alla salute, all'ambiente, alla sicurezza urbana e alla scuola, nonché le associazioni degli utenti, i rappresentanti del trasporto pubblico e i portatori di interesse civico;
4. a promuovere, nei limiti delle competenze comunali, l'utilizzo di strumenti normativi e incentivi per favorire il trasporto collettivo, la ciclabilità urbana, l'intermodalità e l'uso di mezzi a zero emissioni;
5. ad assicurare il coinvolgimento attivo delle categorie professionali che operano nel trasporto pubblico e non di linea, riconoscendo il loro ruolo essenziale e valorizzando il principio costituzionale di partecipazione alla cosa pubblica;
6. a pubblicare con cadenza annuale un Rapporto sulla Mobilità Urbana Sostenibile, con dati aperti relativi a inquinamento, velocità commerciale, incidentalità stradale, tempi medi di percorrenza e accessibilità ai servizi nei diversi quartieri;
7. ad aderire, ove non ancora attivata, alla Rete europea delle città per la mobilità sostenibile, promuovendo progetti europei e buone pratiche replicabili sul territorio napoletano.