



# Zone a Transizione Limitata

I gap di mobilità sostenibile a  
**Napoli**

# RAPPORTO ZTL

## Zone a Transizione Limitata

# Napoli

### Analisi territoriale della mobilità sostenibile per CAP

Autori

Marco Talluri - Kyoto Club  
Claudio Magliulo - Clean Cities Campaign Italia  
Antonio Cittadino - Università di Torino

Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile - Edizione 2025

# INDICE

<b>Introduzione.....</b>	<b>4</b>
<b>Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile.....</b>	<b>6</b>
<b>Metodologia.....</b>	<b>8</b>
Zonizzazione CAP.....	8
Tematiche trattate e indicatori utilizzati.....	8
Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile.....	9
<b>Napoli.....</b>	<b>11</b>
CAP per le principali zone di Napoli.....	11
<b>Reddito.....</b>	<b>14</b>
<b>Densità abitativa.....</b>	<b>16</b>
<b>Ciclabilità.....</b>	<b>18</b>
<b>Pedonalità .....</b>	<b>21</b>
<b>Diffusione del trasporto pubblico.....</b>	<b>23</b>
<b>Intensità dell'offerta di trasporto pubblico.....</b>	<b>25</b>
<b>Motorizzazione privata.....</b>	<b>27</b>
<b>Motorizzazione privata più inquinante.....</b>	<b>29</b>
<b>Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile .....</b>	<b>31</b>
<b>L'espansione online del rapporto .....</b>	<b>34</b>
<b>Le fonti.....</b>	<b>35</b>
Dati di base (popolazione, reddito, territorio) .....	35
Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali) .....	35
Mobilità privata (motorizzazione) .....	35
Trasporto pubblico.....	35
<b>Ringraziamenti.....</b>	<b>36</b>
<b>Appendice statistica: dati.....</b>	<b>37</b>

# Introduzione

di Claudio Magliulo, Coordinatore nazionale Clean Cities Campaign

Napoli è una città emblematica della transizione ecologica italiana: densa, complessa, stratificata, segnata da contrasti profondi. In essa convivono eccellenze di accessibilità sostenibile e aree di esclusione funzionale che impediscono a migliaia di cittadini di scegliere mezzi di trasporto alternativi all'auto privata.

Questo rapporto – che analizza la mobilità sostenibile a livello di zone CAP – rende visibile questa frattura territoriale e sociale, permettendo di leggere la transizione ecologica non come un processo tecnico, ma come una questione di giustizia climatica urbana.

## Napoli, città dei contrasti

Il quadro che emerge dai dati è netto: il Centro storico (80132) è il CAP con indice sintetico di mobilità sostenibile pari a 100, mentre gran parte delle aree periferiche – Secondigliano, Scampia, Ponticelli, Barra, Pianura, San Giovanni a Teduccio – non supera i 6 punti.

Questa distanza misura il grado di disuguaglianza urbana: il luogo in cui si vive a Napoli determina quante opportunità si hanno di muoversi in modo sostenibile, respirare aria più pulita, risparmiare tempo e denaro.

## Un'elevata dipendenza dall'auto

La motorizzazione media supera 700 auto ogni 1.000 abitanti, con punte di 1.039 veicoli per 1.000 abitanti a Chiaia–Posillipo.

Oltre il 75% del parco veicolare è costituito da auto Euro 4 o inferiori, con il record dell'82% nella zona Carlo III–Stazione Centrale. Questo significa che la maggioranza dei napoletani utilizza veicoli vecchi, più inquinanti e costosi da mantenere, spesso per mancanza di alternative.

La rete ciclabile è pressoché inesistente: solo 5 km totali nella zona 80142 (Stazione Centrale) e 19 CAP su 26 privi di qualsiasi pista ciclabile. Anche la pedonalità è confinata al centro: circa 76.000 m<sup>2</sup> di aree pedonali si trovano quasi esclusivamente nella città storica, mentre due terzi dei CAP non ne hanno nemmeno una.

## Un trasporto pubblico diseguale

Il trasporto pubblico locale mostra un'evidente polarizzazione. L'indice di intensità di servizio raggiunge 100 nella zona Porto–Mercato, mentre Pianura, Scampia e Secondigliano non arrivano a 10.

Questo significa che, per gran parte della città, il trasporto pubblico non è una vera alternativa all'auto. La carenza di frequenze, la frammentazione delle linee e la debole intermodalità condannano interi quartieri a una mobilità forzata e costosa.

## **Le disuguaglianze come questione politica**

L'indice sintetico di mobilità sostenibile evidenzia una correlazione diretta tra accessibilità, reddito e salute. Nei CAP centrali, dove i redditi medi superano i 31.000 euro annui, l'indice di mobilità sostenibile è elevato; nelle periferie nord ed est, dove i redditi scendono sotto i 17.000 euro, l'indice è vicino allo zero.

Ciò conferma che la mobilità sostenibile è oggi una frontiera di disuguaglianza urbana, non un patrimonio condiviso.

## **Una transizione da costruire insieme**

Napoli ha intrapreso negli ultimi anni un percorso significativo: il prolungamento della Linea 1 della metropolitana, la realizzazione della ZTL Duomo, l'acquisto di nuovi autobus elettrici e a metano, la progressiva pedonalizzazione di alcune piazze e la pianificazione di nuovi corridoi ciclabili. Tuttavia, la scala della trasformazione resta ancora troppo limitata rispetto alla dimensione della città.

Per Kyoto Club e Clean Cities Campaign, la sfida è chiara: la transizione ecologica deve essere anche transizione sociale. Non basta introdurre tecnologie pulite o nuove infrastrutture: serve un piano di riequilibrio territoriale che riduca la dipendenza dall'auto privata e garantisca un accesso equo al trasporto pubblico, alla ciclabilità e alla sicurezza stradale.

## **La direzione: una città della giustizia climatica**

I dati del rapporto mostrano che dove cresce l'offerta pubblica e la rete pedonale, cala la motorizzazione; dove aumentano le piste ciclabili, migliorano anche la qualità dell'aria e la vivibilità degli spazi urbani.

Napoli può e deve guidare un modello di transizione nel Mezzogiorno basato su prossimità, accessibilità e inclusione.

Rendere sostenibile la mobilità significa ridare tempo e salute ai cittadini, trasformando la sostenibilità da vincolo a opportunità, da privilegio a diritto.

Solo un progetto politico integrato – che unisca infrastrutture, partecipazione e giustizia ambientale – può trasformare Napoli in una capitale mediterranea della transizione giusta.

# Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile

Questo studio costituisce in qualche modo la prosecuzione di un ampio lavoro iniziato nel 2022 con l'analisi e sintesi dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di sei città: Bologna, Milano, Napoli, Palermo, Roma e Torino e del successivo lavoro di confronto, utilizzando la metodologia DPSIR, dei dati relativi alla mobilità in queste città e negli altri otto comuni capoluogo di città metropolitana. Lavoro che è confluito nell'edizione 2023 del rapporto Mobilitaria, insieme ad una nuova modalità di analisi e rappresentazione di quei dati, sotto forma di "Divario" rispetto a target di mobilità sostenibile e decarbonizzazione indicati per ciascuna componente della mobilità, verso il traguardo del 2030.

Nel 2023, poi, è stata continuata l'analisi e sintesi dei PUMS anche per le altre città metropolitane (Bari, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Reggio Calabria, Venezia) nonché per i quattro comuni (Bergamo, Padova, Parma, Prato) – insieme a Bologna, Firenze, Milano, Roma e Torino – che partecipano alla "Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030" della Commissione Europea..

Questo impegno è continuato con la pubblicazione nell'agosto 2023 dell'Osservatorio sulla Mobilità Urbana Sostenibile, dedicato a queste 18 città italiane, una risorsa a disposizione di amministratori, giornalisti e società civile.

Nelle pagine dell'Osservatorio, oltre ai rapporti sora citati, sono disponibili oltre 600 grafici - disponibili anche in versione interattiva con la possibilità di scaricare i relativi dati in formato aperto – nei quali sono presentati i principali indici che rappresentano la situazione della mobilità in queste realtà: Mobilità privata, Mobilità attiva, Mobilità condivisa e elettrica, Trasporto pubblico, Ripartizione modale, Previsioni PUMS, Emissioni CO<sub>2</sub>, Impatto sulla salute, Incidenti stradali, Qualità dell'aria, Traffico.

Gli indici sono presentati in modo comparativo per le 18 città e per ciascuna di esse poi sono evidenziati i trend nel tempo e sono aggiornati tempestivamente, appena le informazioni sono rese disponibili dalle fonti utilizzate.

I dati presentati nei grafici fanno riferimento a fonti ufficiali, in particolare ISTAT, ma anche ISPRA ed EEA (Agenzia Europea per l'Ambiente). Per alcuni temi specifici sono riportati anche i dati più recenti resi disponibili da fonti attendibili quali l'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, ISFORT, ecc. ovvero elaborazioni a cura dell'Istituto Inquinamento Atmosferico del CNR (IIA-CNR) sulla qualità dell'aria e di Kyoto Club sui PUMS e sul divario delle città rispetto ad obiettivi di mobilità sostenibile al 2030. Dall' Urban PM2.5 Atlas, Air Quality in European Cities del JRC (Centro di Ricerche Comuni dell'Unione Europea) sono tratte le schede sulla quantificazione delle fonti emissive di PM2,5. Da GO-Mobility i dati relativi all'analisi degli spostamenti delle auto sulla base dei dati delle "scatole nere". Dal Tom Tom Traffic Index relativo alle città europee, i dati relativi ai tempi di spostamento ed alla velocità media che indicano la situazione del traffico cittadino.

Come si può capire, un quadro di riferimento sulla situazione della mobilità di questi 18 comuni che ben difficilmente è possibile trovare altrove.

Al contempo, sempre per le stesse realtà trattati nella parte “statistica” viene effettuato quotidianamente uno screening delle notizie che appaiono sui media e/o diffuse da parte delle realtà istituzionali e associative, riportando notizie su quanto avviene su questi temi. Nel primo anno di attività sono state pubblicate oltre 1.800 notizie.

Anche in questo caso si tratta di uno spazio informativo che può costituire davvero un riferimento utile per tutti coloro che, a vario titolo, sono interessati a sapere cosa succede nel campo della mobilità urbana in queste grandi e medie città italiane.

Con questo studio andiamo a “leggere” la situazione della mobilità che abbiamo visto a livello comunale, utilizzando sostanzialmente gli stessi indicatori, “scendendo” però ad una dimensione ancora più di dettaglio, quella delle zone CAP per quanto riguarda Napoli.

Analoghi studi sono stati realizzati o sono in corso di realizzazione per Bari, Bologna, Firenze, Milano, Palermo e Torino. In futuro saranno realizzati anche per le altre città monitorate dall’Osservatorio.

Un tentativo che riteniamo costituisca un interessante approfondimento delle conoscenze su queste tematiche, che potremo in futuro replicare per alcune altre città trattate nell’Osservatorio.

# Metodologia

Essendo l'intento del rapporto quello di analizzare la situazione delle città scendendo ad un livello territoriale maggiormente di dettaglio rispetto all'ambito comunale, è stato necessario individuare una articolazione sub-comunale che potesse avere le caratteristiche di reperibilità, significatività per i fenomeni indagati, coerenza fra le varie realtà e replicabilità per future analisi in altre città.

Trattando questioni legate alla mobilità abbiamo ritenuto di non utilizzare zonizzazione di dimensioni troppo ridotte (come le sezioni di censimento) o come le circoscrizioni comunali, adottate con criteri specifici da parte di ogni Amministrazione comunale.

## Zonizzazione CAP

La scelta è quindi caduta sulle zonizzazioni dei Codici di Avviamento Postale (CAP) adottati con criteri uniformi in tutte le città italiane.

Tutte le grandi e medie città hanno più CAP, che identificano caseggiati, quartieri, aree cittadine, il criterio che sta alla base di queste suddivisioni è principalmente logistico, ma tenendo conto dei dati che genera una singola porzione di territorio, come ad esempio volumi di traffico postale, dovuto ad una maggiore o minore presenza antropica, e, quindi, anche una qualche correlazione con i determinanti di mobilità.

I CAP a livello territoriale hanno subito dei cambiamenti non solo di assegnazione numerica dei nuovi territori createsi nel tempo, ad esempio nuove province, ma hanno anche un legame sullo sviluppo o abbandono di aree urbane o periferiche, come succede per le sezioni di censimento e le zone statistiche con finalità e scopi di raccolta dati a livello censuario, e quindi assicurano una significatività che si mantiene anche nel tempo.

## Tematiche trattate e indicatori utilizzati

Così come nei rapporti precedenti (cfr. Misurare la mobilità sostenibile nelle città: Rapporto PUMS e Osservatorio Mobilità Urbana Sostenibile) di cui questo studio rappresenta la naturale prosecuzione, le tematiche prese in considerazione sono state quelle della mobilità privata, mobilità attiva, trasporto pubblico e mobilità condivisa.

Queste componenti della mobilità sono state analizzate utilizzando opportuni indicatori

- Tasso di motorizzazione
- Composizione del parco veicolare per classe emissiva Euro
- Estensione piste ciclabili
- Estensione aree pedonali
- Diffusione sul territorio (n. fermate) del trasporto pubblico locale
- Intensità (n. corse) del servizio di trasporto pubblico locale

Al fine di rendere confrontabile la situazione nelle varie zone CAP tutti questi indicatori sono stati rapportati a due dimensioni che in qualche modo "contestualizzano" il dato e cioè l'estensione territoriale della zona CAP (kmq) e la popolazione residente (n. abitanti). Gli indicatori così costruiti hanno carattere in qualche modo "complementare", in quanto vediamo che alcune zone sono

estese e hanno pochi abitanti e viceversa altre zone sono di dimensioni più ridotte e con maggior numero di abitanti; naturalmente questo ha riflessi importanti sulla mobilità, sia in termini di domanda che di offerta.

Per evidenziare lo scostamento fra le varie zone cittadine per ogni indicatore è stato calcolato il rapporto fra il dato della singola zona CAP ed il dato medio cittadino.

Sono stati quindi costruiti INDICI SINTETICI normalizzati (0-100) per le principali dimensioni prese in considerazione:

- Ciclabilità
- Pedonalità
- Motorizzazione privata
- Motorizzazione privata più inquinante
- Diffusione del trasporto pubblico
- Intensità del trasporto pubblico

Questi indici sintetici, quindi, evidenziano le zone CAP con una migliore situazione complessiva di ciclabilità, pedonalità, ecc. (=100) e per i valori inferiori a 1 la "distanza" delle altre zone CAP rispetto a questa "eccellenza".

Al fine di interpretare il significato degli indici così prodotti abbiamo considerato fondamentalmente tre elementi di valutazione per individuare le differenze più significative fra le diverse zone CAP:

- la dimensione centro / periferia, facilmente individuabile rappresentando tutti gli indici elaborati su mappe;
- la densità urbana (abitanti per kmq);
- il reddito medio.

## Un indicatore sintetico di mobilità sostenibile

Al fine di mettere a disposizione di tutti una valutazione riassuntiva della situazione, ed in particolare dello scostamento esistente fra le varie zone CAP delle singole città prese in esame, abbiamo selezionato dodici indicatori, considerando il loro rapporto con il dato medio cittadino:

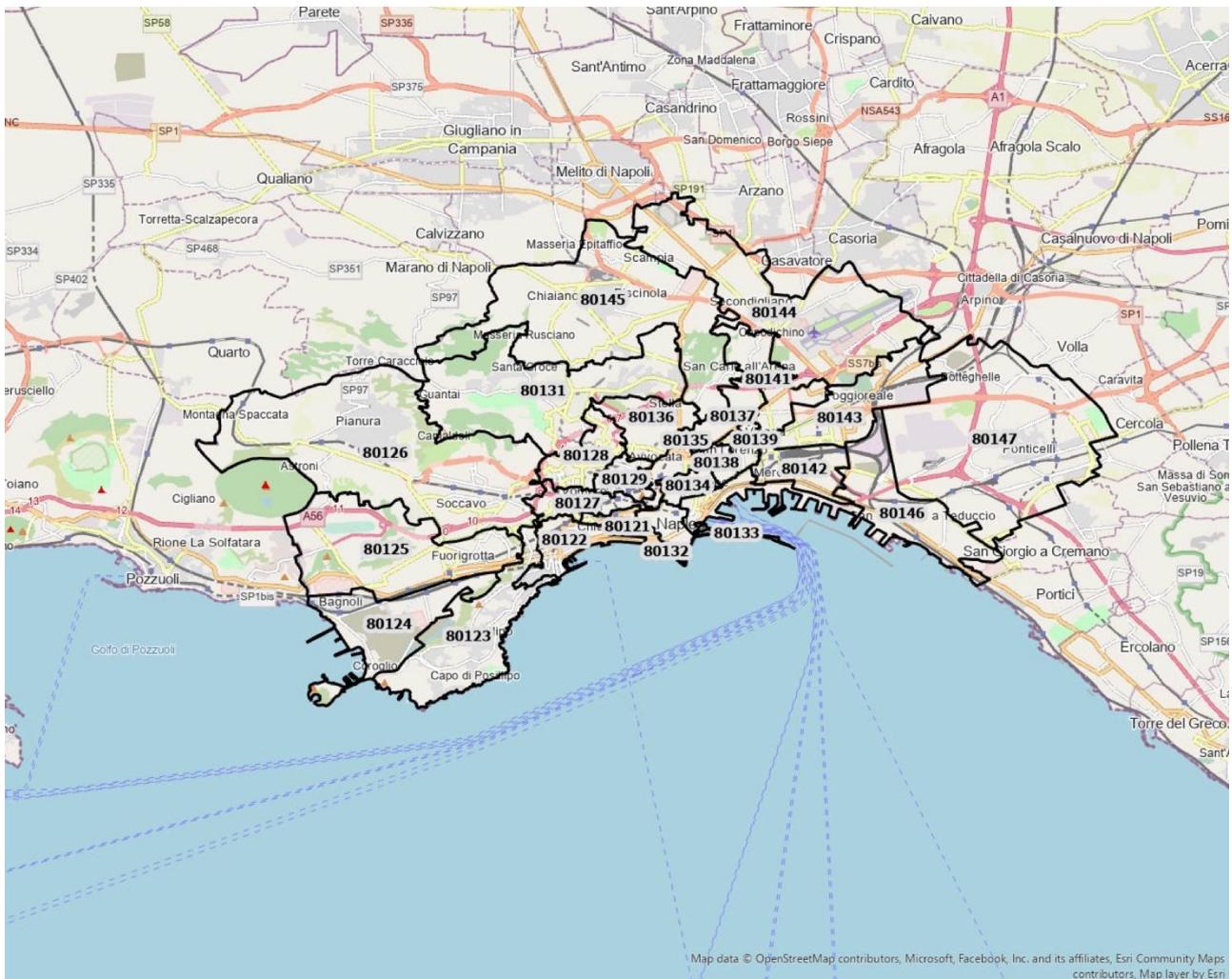
- ciclabilità (km\_ciclab / 10000 abitanti)
- ciclabilità (km\_ciclab / kmq)
- pedonalità (mq aree pedonali / 100 abitanti)
- pedonalità (mq aree pedonali / kmq)
- motorizzazione privata (auto / 1000 abitanti)
- motorizzazione privata (auto / kmq)
- motorizzazione privata più inquinante (auto + inquinanti / 1000 abitanti)
- motorizzazione privata più inquinante (auto + inquinanti / kmq)
- diffusione tpl (fermate / 1000 abitanti)
- diffusione tpl (fermate / kmq)
- Intensità tpl (n.corse feriali / 1000 abitanti)
- Intensità tpl (n.corse feriali / kmq)

Successivamente la sommatoria del risultato di ciascun indicatore è stata normalizzata 0-100, producendo un "**Indicatore sintetico di mobilità sostenibile**".

Proprio in relazione alla denominazione di questo indicatore, gli indici relativi alla motorizzazione privata sono stati considerati come un fattore negativo e quindi con il segno “-“ nella sommatoria algebrica operata.

Questo indicatore, quindi, evidenzia le zone CAP con una migliore situazione complessiva di mobilità sostenibile (=100) e per i valori inferiori a 100 la “distanza” delle altre zone CAP rispetto a questa “eccellenza”.

# Napoli



## CAP per le principali zone di Napoli

**80121: Chiaia - Posillipo - San Ferdinando:** È una delle zone più eleganti e residenziali di Napoli. Chiaia è famosa per le sue boutique, Posillipo è una zona collinare panoramica con viste sul Golfo di Napoli, mentre San Ferdinando comprende il lungomare e il centralissimo Teatro San Carlo e Piazza del Plebiscito.

**80122: Mergellina - Chiaia:** Zona costiera che si estende lungo la baia, con il porto turistico di Mergellina, frequentata dai locali per passeggiate sul lungomare e per godere dei tramonti sul mare. Include anche parte del quartiere collinare di Posillipo.

**80123: Posillipo (parte alta):** Proseguimento della zona collinare di Posillipo, questa parte è residenziale, con ville storiche e viste spettacolari sul mare.

**80124: Bagnoli:** Quartiere costiero a ovest di Napoli, noto per la sua storia industriale e per i progetti di riqualificazione urbana, inclusa la nuova zona del Parco della Gaiola e le Terme di Agnano.

**80125: Fuorigrotta:** Quartiere a ovest della città, famoso per lo Stadio Diego Armando Maradona e il Mostra d'Oltremare, un importante centro fieristico. È una zona residenziale e commerciale, molto popolosa.

**80126: Pianura, Soccavo:** Zona residenziale e periferica a ovest di Napoli, ai piedi dei Colli Aminei.

**80127: Vomero:** situato su una collina che domina la città. Conosciuto per lo shopping, Via Scarlatti, e la Certosa di San Martino, offre una vista mozzafiato sulla città e sul Vesuvio.

**80128: Vomero - Arenella:** Estensione del quartiere Vomero, con il tranquillo Rione Alto. Zona residenziale.

**80129: Arenella:** Quartiere collinare vicino al Vomero, residenziale, con parchi e ampie aree verdi.

**80131: Capodimonte, Colli Aminei:** Zona storica, famosa per il Museo e Real Bosco di Capodimonte, uno dei parchi più grandi della città. È una zona verde, con molte aree residenziali.

**80132: Centro Storico - San Ferdinando:** Cuore del centro storico di Napoli, includendo il Castel dell'Ovo, Piazza del Plebiscito, e il Maschio Angioino. È una delle aree più turistiche e storicamente ricche della città.

**80133: Porto - Mercato:** Zona portuale e commerciale di Napoli, con Piazza Mercato, una delle piazze storiche più importanti della città. È un'area trafficata e vivace, con mercati, negozi e attività commerciali.

**80134: Quartieri Spagnoli - Montesanto:** Quartiere storico popolare situato ai piedi della collina del Vomero, caratterizzato dalle stradine strette, vivaci mercati e la forte identità napoletana.

**80135: Materdei:** Quartiere a nord del centro storico, noto per il suo carattere residenziale e tranquillo

**80136: Sanità:** Quartiere storico e culturalmente significativo, noto per la Basilica di Santa Maria della Sanità e le Catacombe di San Gennaro. È una zona che sta vivendo un processo di rivalutazione turistica e culturale.

**80137: Stella - Rione Sanità:** Area residenziale centrale, con molti edifici storici e monumenti religiosi. È uno dei quartieri più caratteristici della città, famoso per la sua vivacità.

**80138: Spaccanapoli:** Parte del centro storico, con stradine strette, palazzi antichi e chiese storiche. Spaccanapoli è una delle arterie più importanti del centro antico, ricca di storia, cultura e tradizioni.

**80139: Carlo III, Stazione Centrale.** Zona residenziale situata a nord-est del centro storico, caratterizzata dalla presenza della stazione ferroviaria centrale.

**80141: Centro Direzionale.** Quartiere residenziale a nord del centro, ben collegato e con molte attività commerciali.

**80142: Stazione Centrale, Zona industriale.** Situata nella zona centrale della città, vede la presenza di attività produttive e in essa si sviluppa gran parte della stazione ferroviaria centrale.

**80143: Poggioreale.** Quartiere noto per il grande **Cimitero di Poggioreale** e per il **Centro Direzionale**, una zona moderna di grattacieli e uffici.

**80144: Secondigliano.** Zona periferica a nord di Napoli, tradizionalmente popolare, con ampi complessi residenziali e una vivace comunità locale.

**80145: Scampia.** Quartiere a nord di Napoli, noto per la sua storia legata alle problematiche sociali, ma attualmente oggetto di un ampio programma di riqualificazione urbana.

**80146: San Giovanni a Teduccio.** Zona costiera a est di Napoli, tradizionalmente industriale, oggi in fase di riqualificazione con nuovi progetti culturali e residenziali.

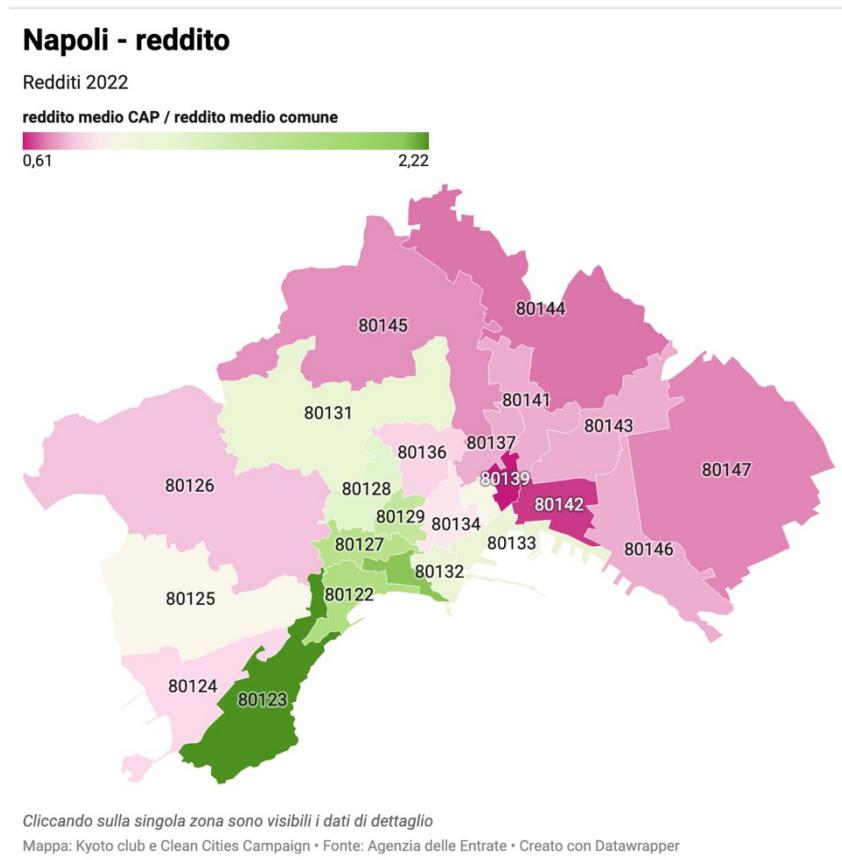
**80147: Barra, Ponticelli.** Quartiere nella zona orientale di Napoli, a est del centro, residenziale e industriale, con una forte identità locale. È una delle aree più popolose della città e in fase di riqualificazione, con nuovi sviluppi residenziali e commerciali.

## Reddito

La zona 80123 - Posillipo, nella quale si ha un reddito medio di oltre 52mila euro l'anno e senz'altro quella più abbiente della città, seguita da altre nella parte sud-ovest 80121- Chiaia, San Ferdinando, 80122 - Mergellilna e 80127 - Vomero.

Viceversa la zona dove si registra un reddito minore in termini assoluti, intorno ai 14mila euro l'anno - sono quelle intorno alla Stazione centrale 80139 - Carlo III, Stazione Centrale e 80142 - Stazione centrale, Zona Industriale.

L'Indice di reddito, che tiene conto sia della popolazione che dell'estensione territoriale. Conferma la zona 80123-Posillipo come la più "ricca", ma evidenzia le aree più densamente popolate come le più "povere", nella periferia nord-est della città: 80144 – Secondigliano, 80147 – Barra, Ponticelli, 80145 – Scampia.



Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/xmEK3/>

## NAPOLI - Indice di Reddito (normalizzato 0-100)

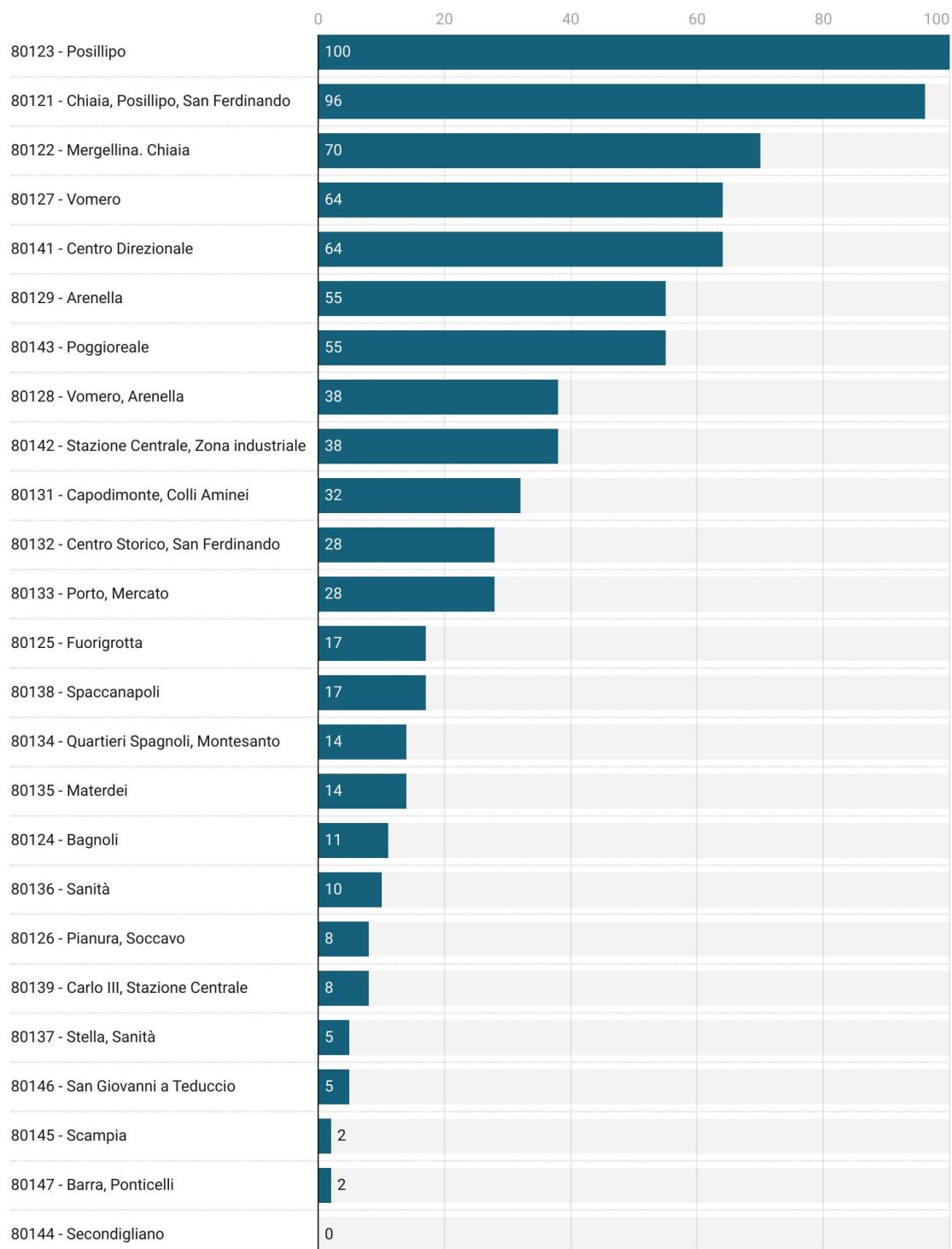


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

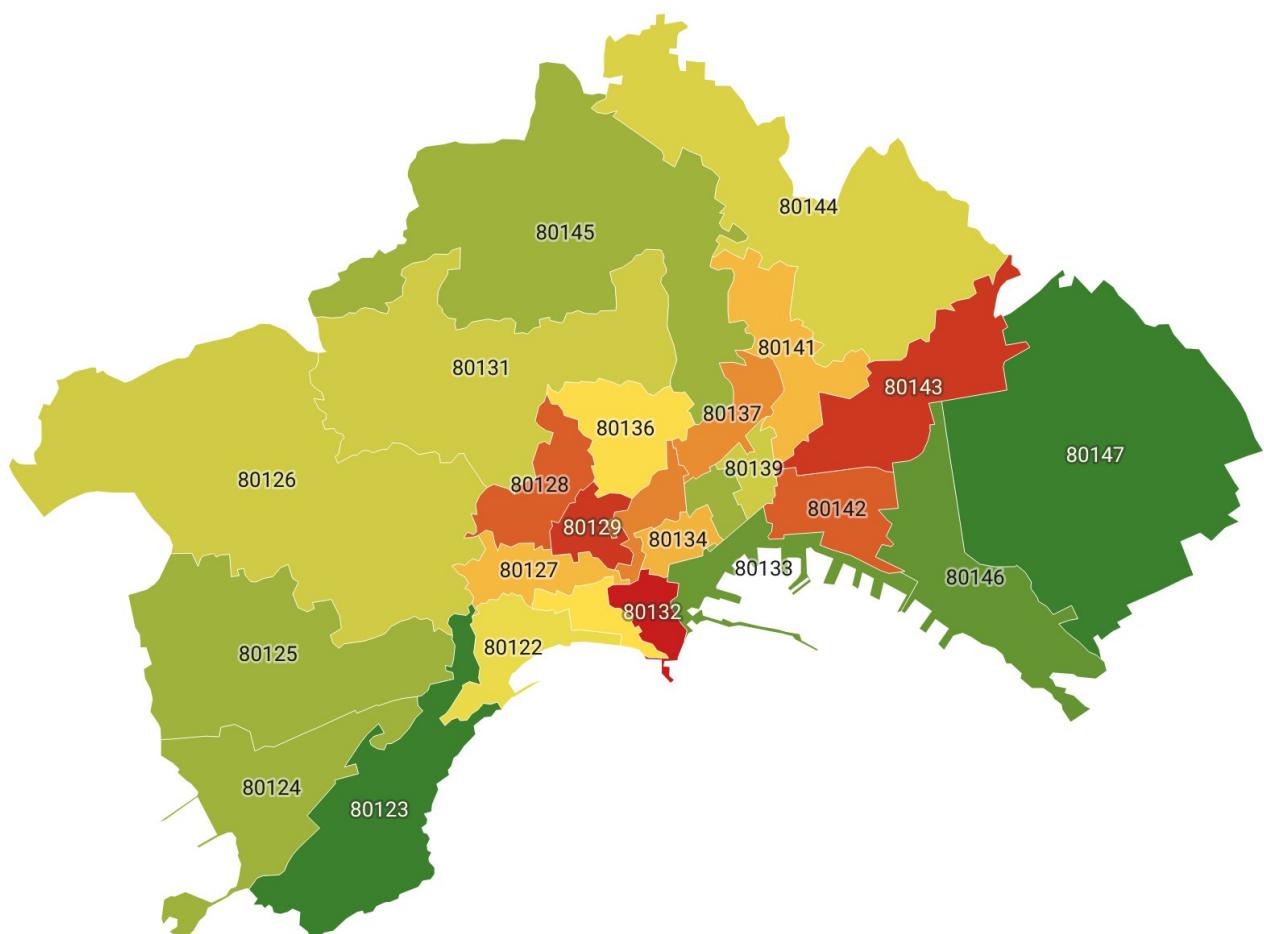
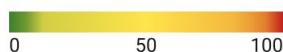
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_w07JS/](https://www.datawrapper.de/_w07JS/)

## Densità abitativa

Le zone più popolose in termini assoluti si trovano tutte nelle periferie a nord della città: 80126 - Pianura, Soccavo con più di 100mila abitanti, 80144 - Secondigliano con oltre 93mila, 80145 - Scampia con più di 78mila.

L'indice di Densità abitativa che però tiene conto anche delle estensioni territoriali mette in evidenza la zona 80132 - Centro storico, San Ferdinando seguita dalla 80129 - Arenella. Viceversa quelle meno densamente popolate sono la 80123 - Posillipo e la 80147 - Barra, Ponticelli.

### Napoli - INDICE DI DENSITA' ABITATIVA



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/QIBZq/>

## NAPOLI - Indice di Densità abitativa (normalizzato 0-100)

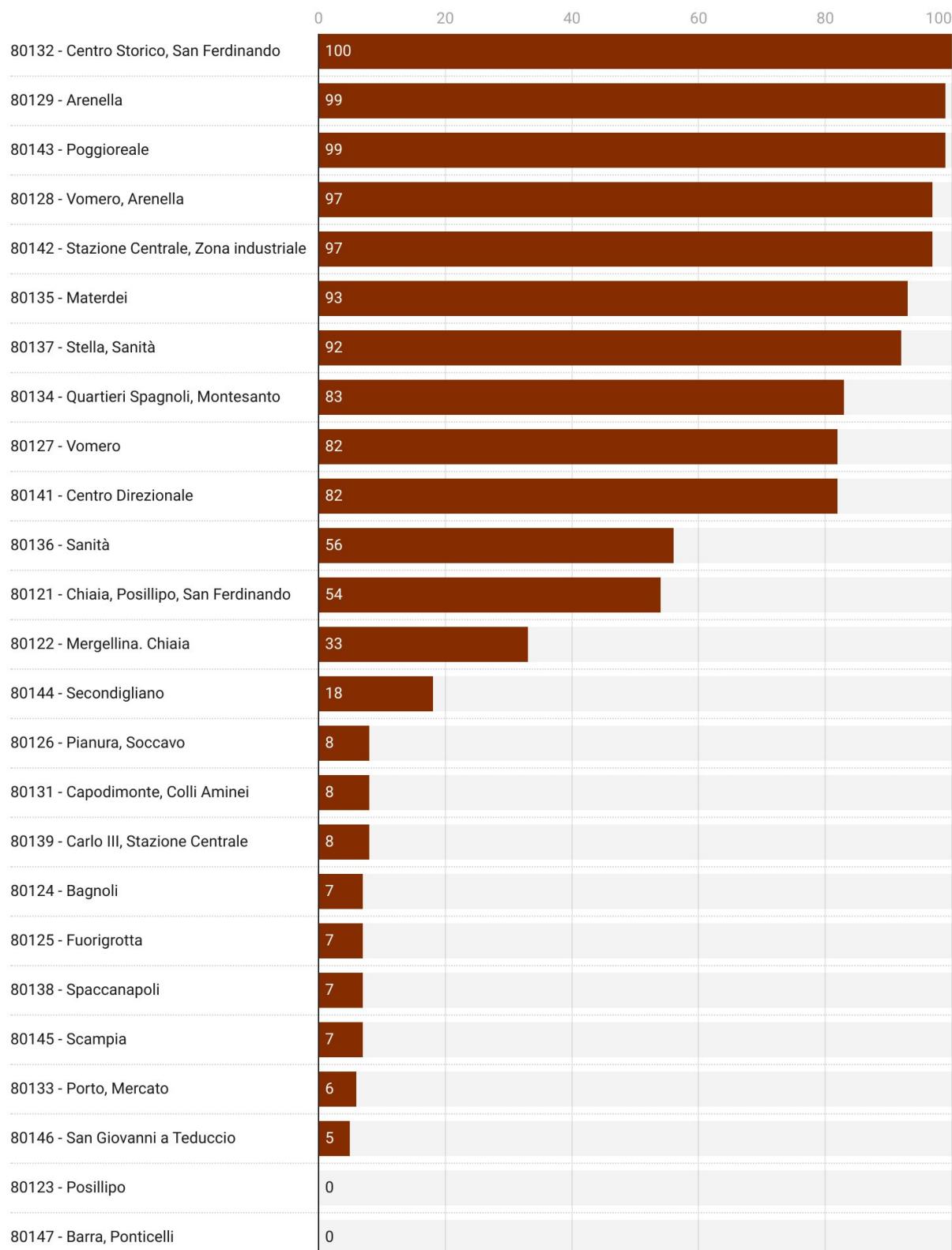


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

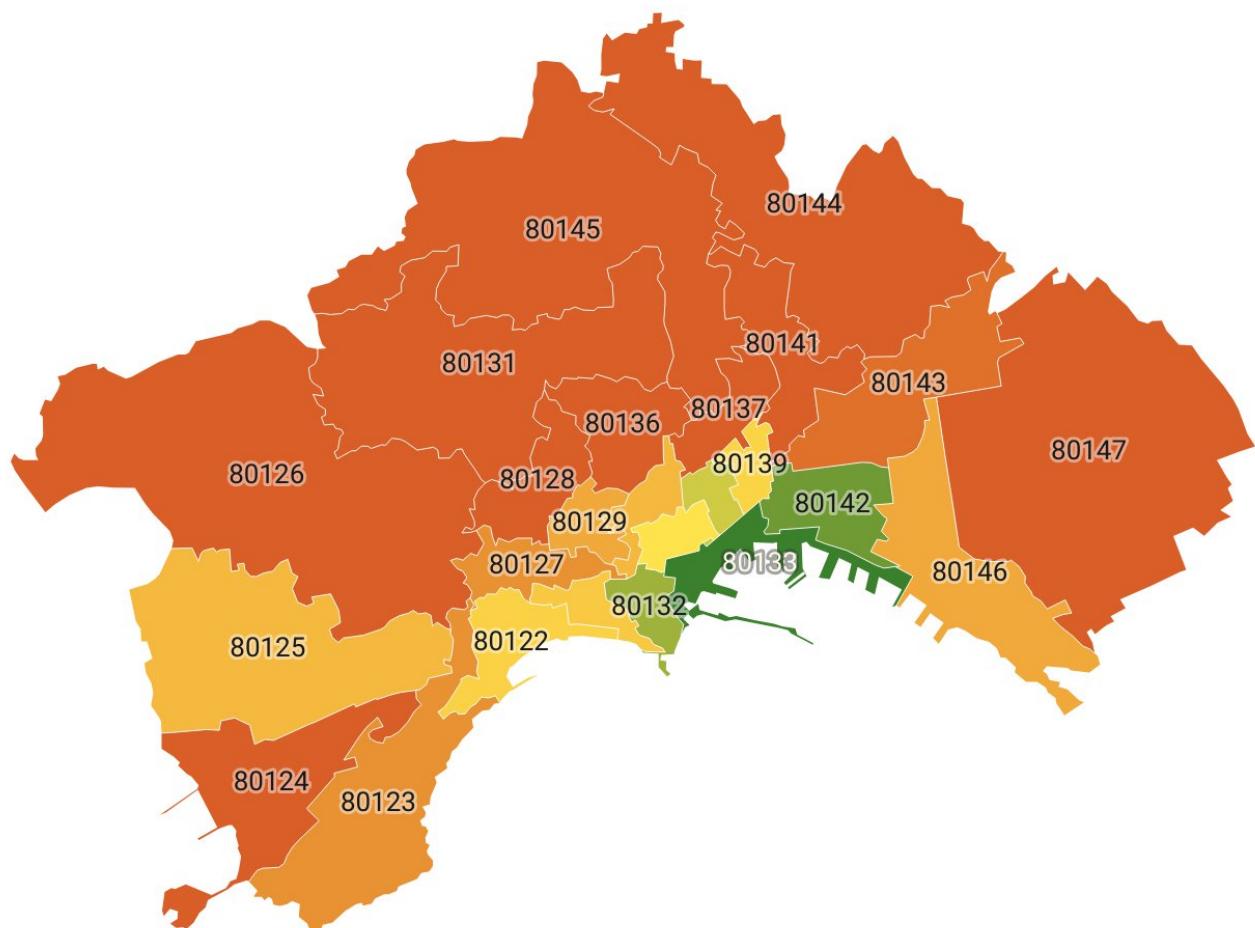
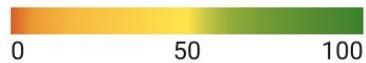
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_BZc4Z/](https://www.datawrapper.de/_BZc4Z/)

## Ciclabilità

La dotazione di piste ciclabili in città è davvero molto ridotta, raggiunge al massimo in termini assoluti i 5 km nella zona 80142 - Stazione centrale, Zona industriale e poco meno nella 80133 - Porto, Mercato, mentre nelal zona 80125 - Fuorigrotta, quella dello Stadio "Maradona" si arriva a meno di 4 km. Nel resto della città zero piste ciclabili o quasi.

L'indice di ciclabilità (che tiene conto di popolazione e superficie territoriale) posiziona la zona 80123 - Porto, Mercato al top cittadino. E' la stessa zona che ha una incidenza / abitante maggiore in città (4,9 chilometri per 10.000 abitanti), ma meno della metà del target europeo che per una città di queste dimensioni è di almeno 10 km di ciclabili per 10.000 abitanti. Da osservare che in 19 su 26 zone CAP questo indice si trova a zero o zero virgola qualcosa.

### Napoli - INDICE DI CICLABILITÀ'



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Comune • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/vKg8t/>

## NAPOLI - Indice di Ciclabilità (normalizzato 0-100)

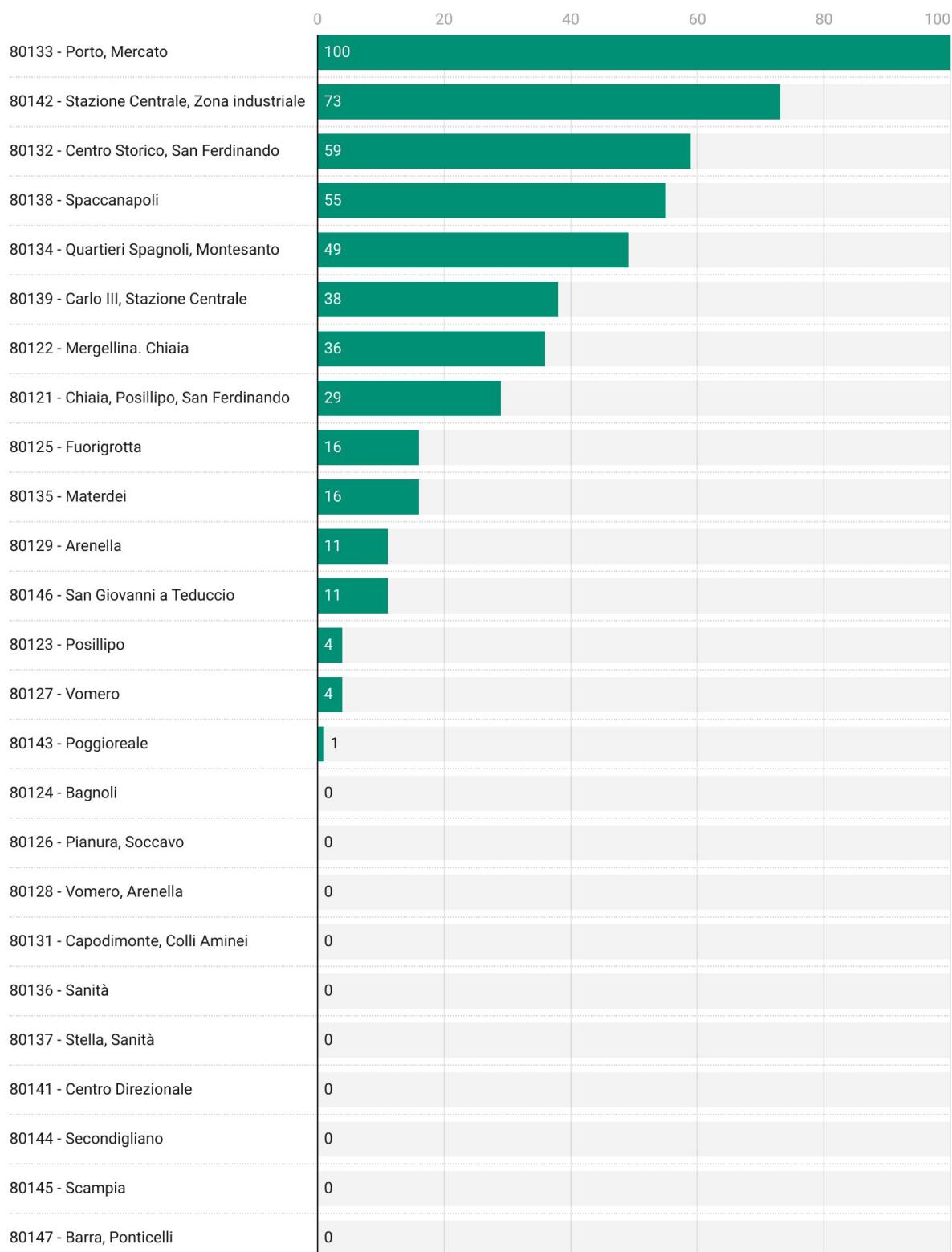


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva grafico: <https://datawrapper.dwcdn.net/dTHZZ/>

## NAPOLI - Confronto ciclabili per abitanti esistenti con il target europeo al 2030

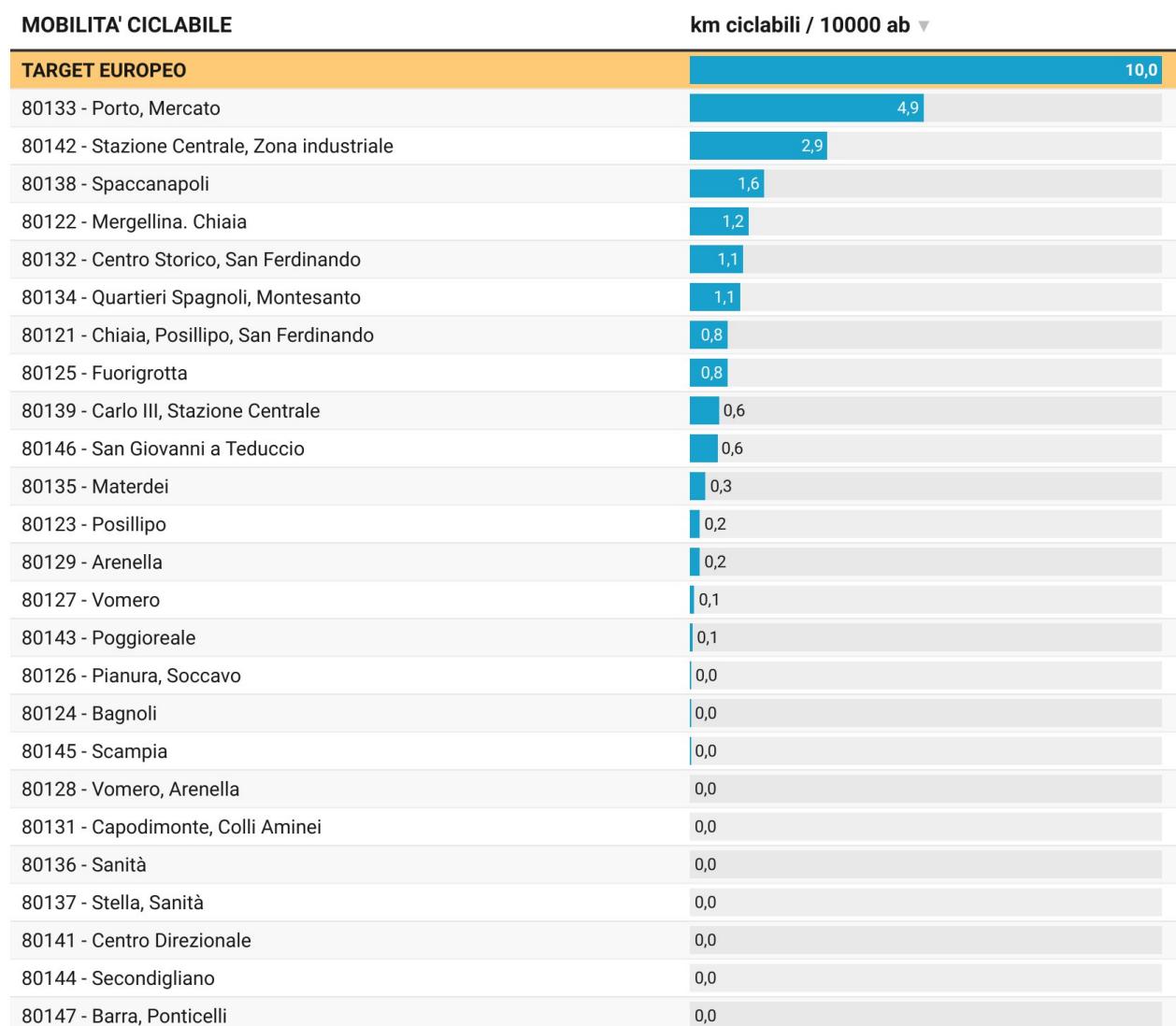


Tabella: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

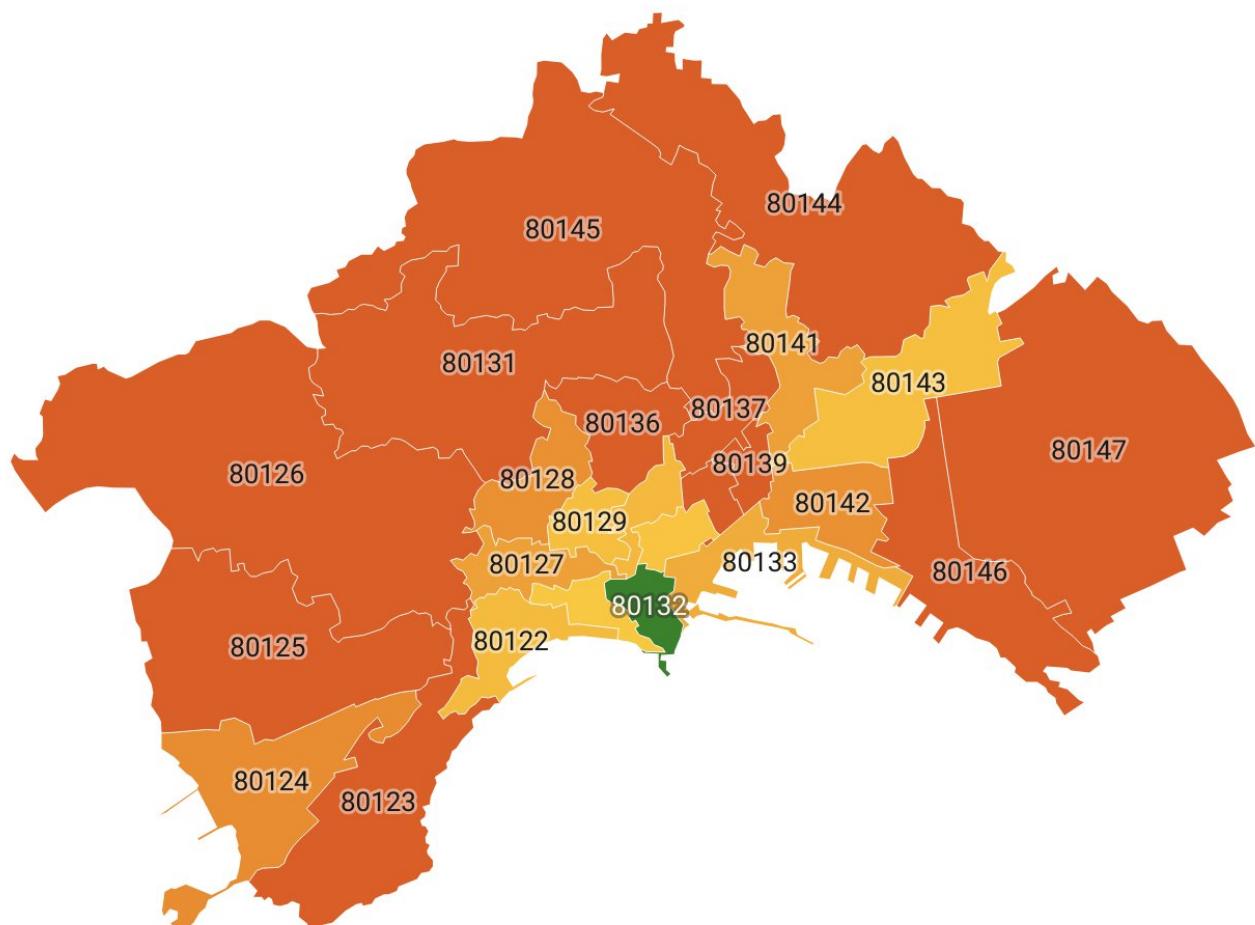
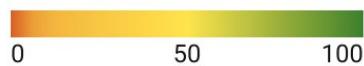
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_K5oIG/](https://www.datawrapper.de/_K5oIG/)

## Pedonalità

Le aree pedonali si concentrano essenzialmente nella zona 80132 - Centro storico, San Ferdinando con 76mila metri quadrati, seguono 80122 - Mergellina, Chiaia con 17mila, 80121 - Chiaia, Posillipo con 16mila, 80129 - Arenella e 80134 - Quartieri spagnoli, Montesanto intorno ai 14mila.

L'Indice di pedonalità segnala (tenendo conto di popolazione e territorio) la zona 80132 - Centro Storico, San Ferdinando.

### Napoli - INDICE DI PEDONALITA'



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Comune • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/ho7m2/>

## NAPOLI - Indice di Pedonalità (normalizzato 0-100)

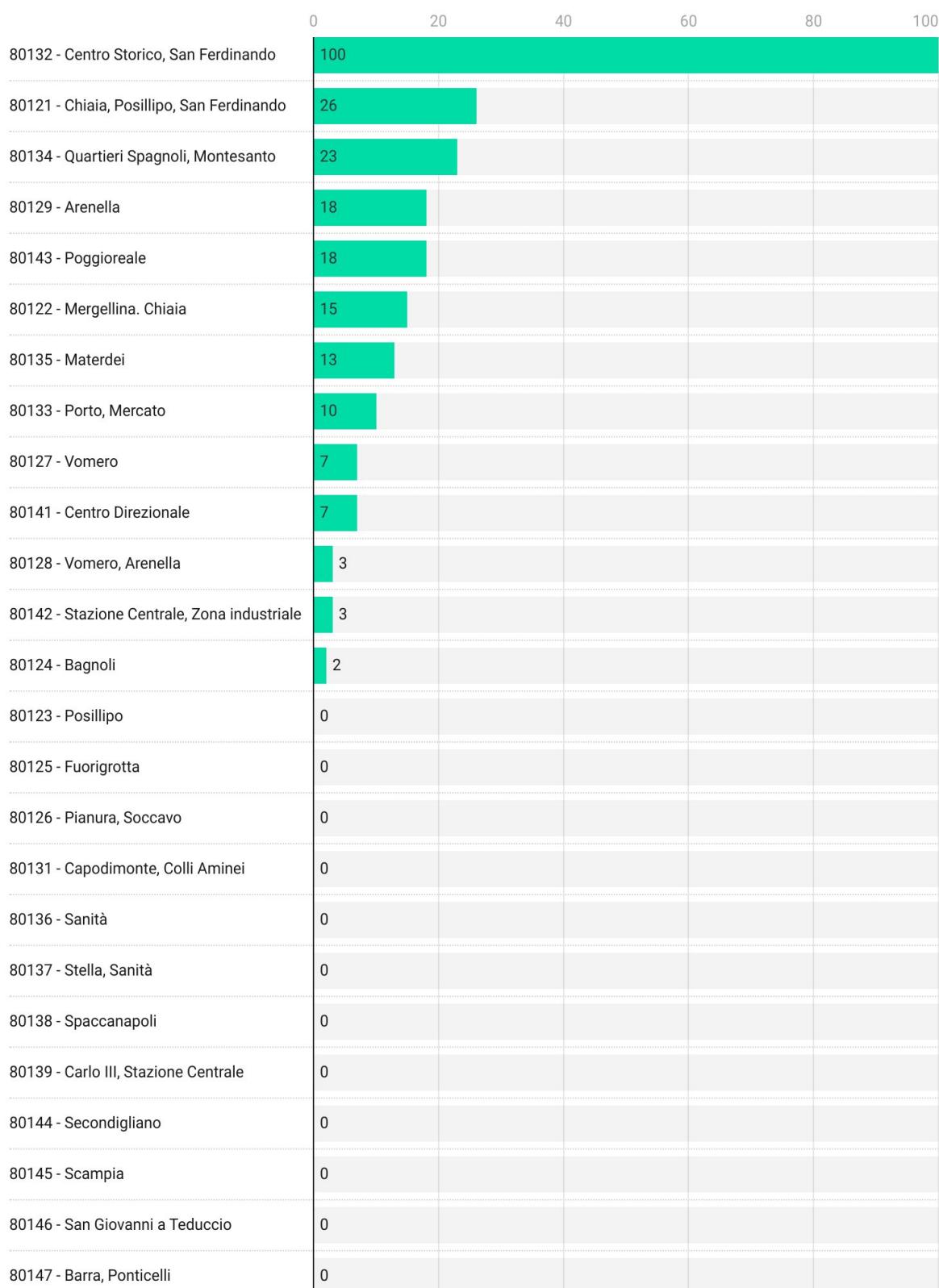


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

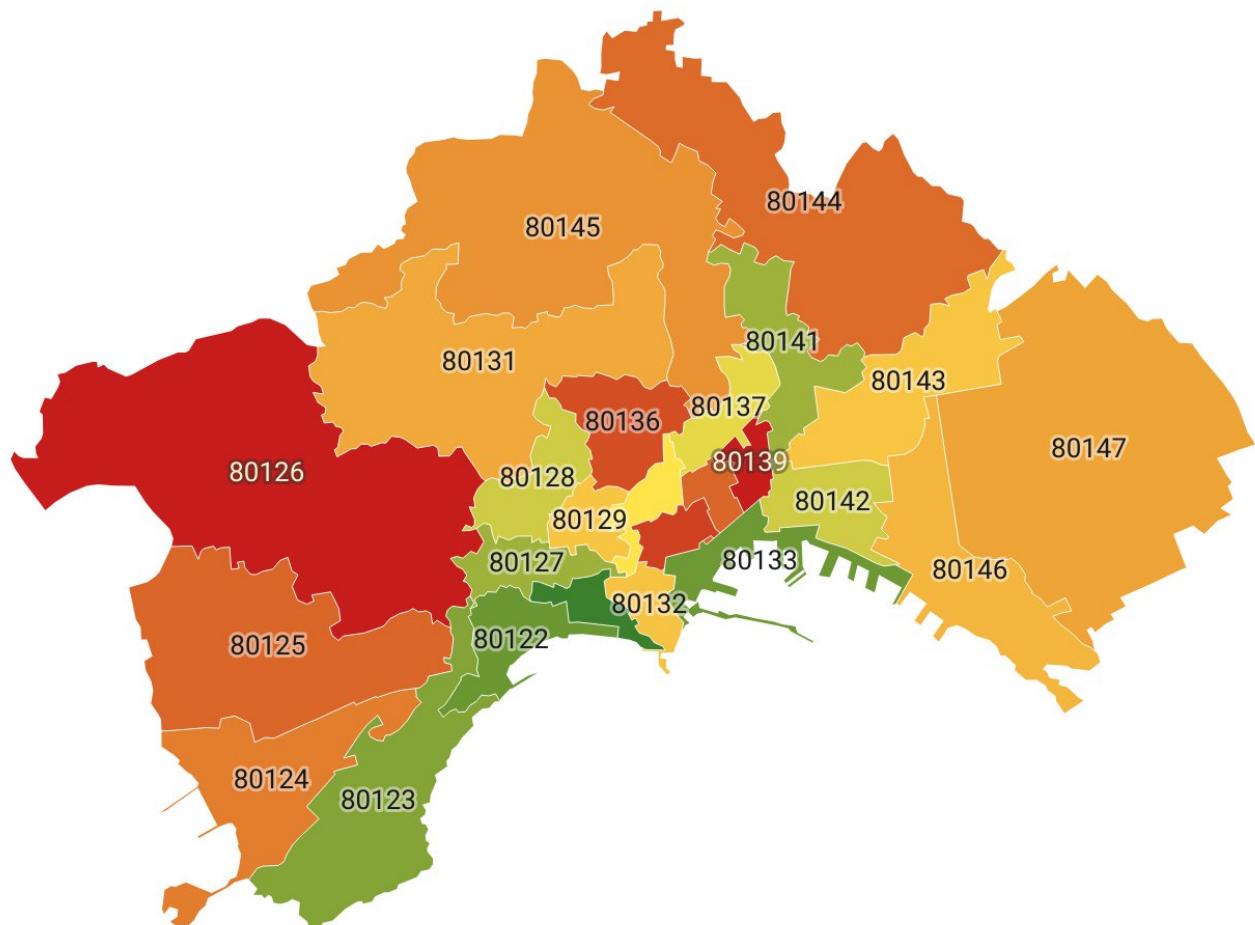
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_heB9H/](https://www.datawrapper.de/_heB9H/)

## Diffusione del trasporto pubblico

La diffusione del trasporto pubblico sul territorio, espressa con il numero di fermate presenti, è ben rappresentata dall'Indice, che tiene conto sia del numero di abitanti che della estensione territoriale. Le zone dove è assicurata una maggiore capillarità sono quelle che si sviluppano intorno al Golfo, soprattutto nella parte centro occidentale: 80121 - Chiaia, Posillipo, 80122 - Mergellina, Chiaia, 80133 - Porto, Mercato e 80123 - Posillipo.

Al contrario le zone nelle quali si evidenza una carenza di capillarità del trasporto pubblico locale sono le zone 80139 - Carlo III, Stazione, 80126 - Pianura, Soccavo e 80134 - Quartieri spagnoli, Montesanto.

### Napoli - INDICE DI DIFFUSIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ANM • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/YwaF5/>

## NAPOLI - Indice di Diffusione del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

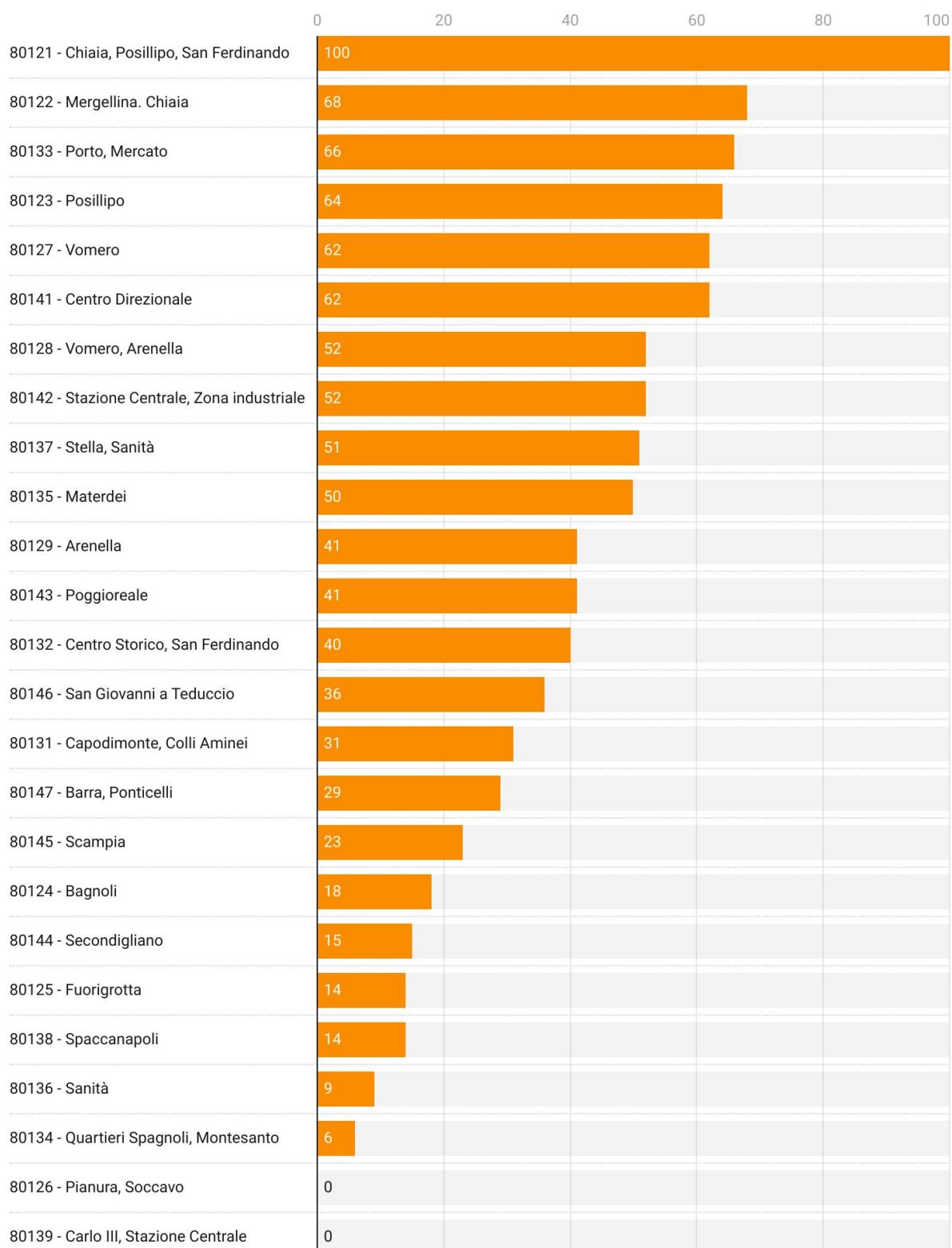


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

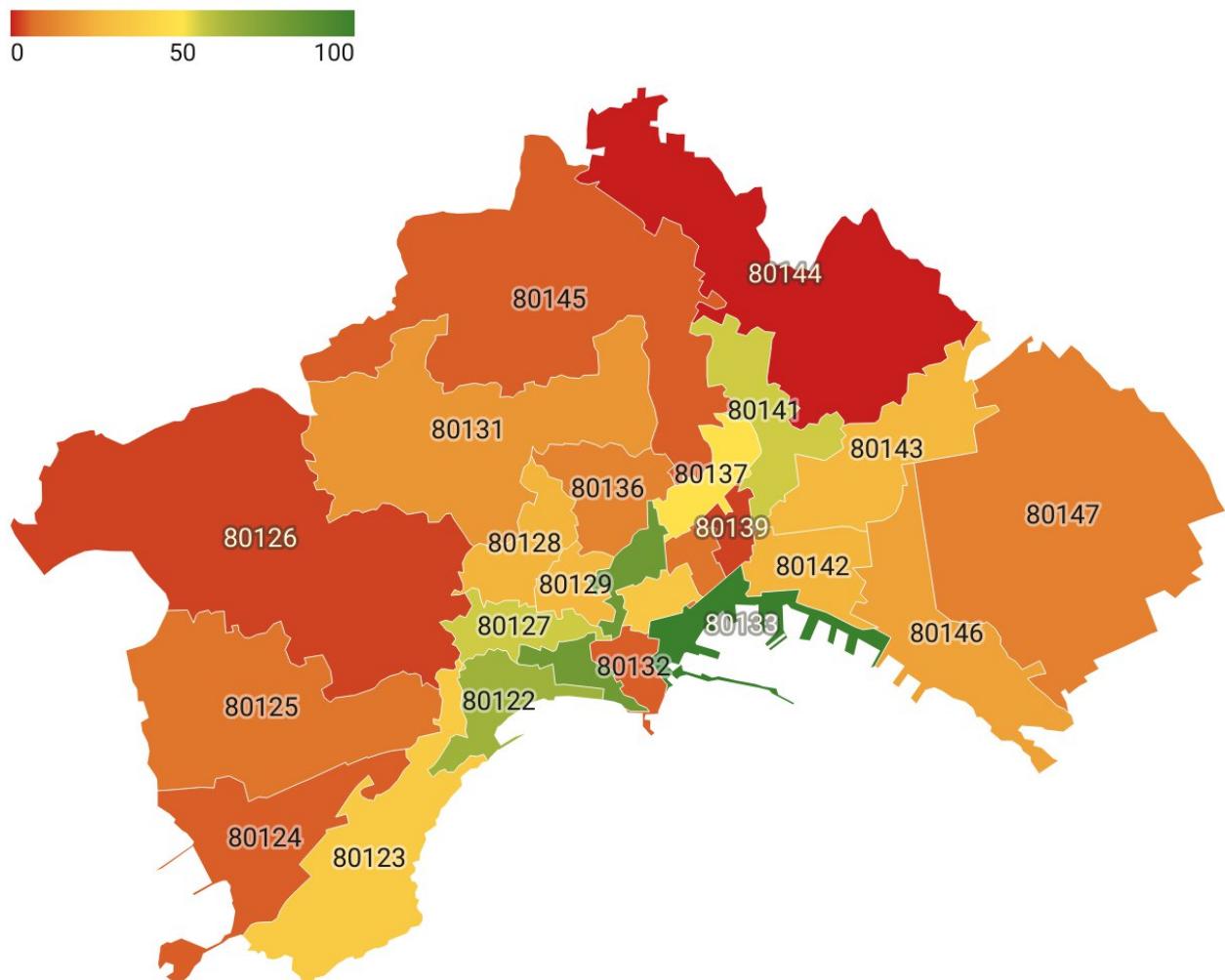
Versione interattiva grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_gSLQC/](https://www.datawrapper.de/_gSLQC/)

## Intensità dell'offerta di trasporto pubblico

La capillarità non è sufficiente a qualificare il trasporto pubblico, è importante anche la quantità di offerta messa in campo in termini di corse, cioè di mezzi che si presentano nell'arco di una giornata feriale alle fermate.

In questo caso la più intensa offerta di trasporto pubblico locale è presente nella zona 80133 – Porto, Mercato, 80135 – Materdei e 80121 – Chiaia, Posillipo. Viceversa la zona periferica 80144 – Secondigliano risulta la meno servita.

### Napoli - INDICE DI INTENSITA' DEL TRASPORTO PUBBLICO



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ANM • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/Jr9gd/>

## NAPOLI - Indice di Intensità del trasporto pubblico (normalizzato 0-100)

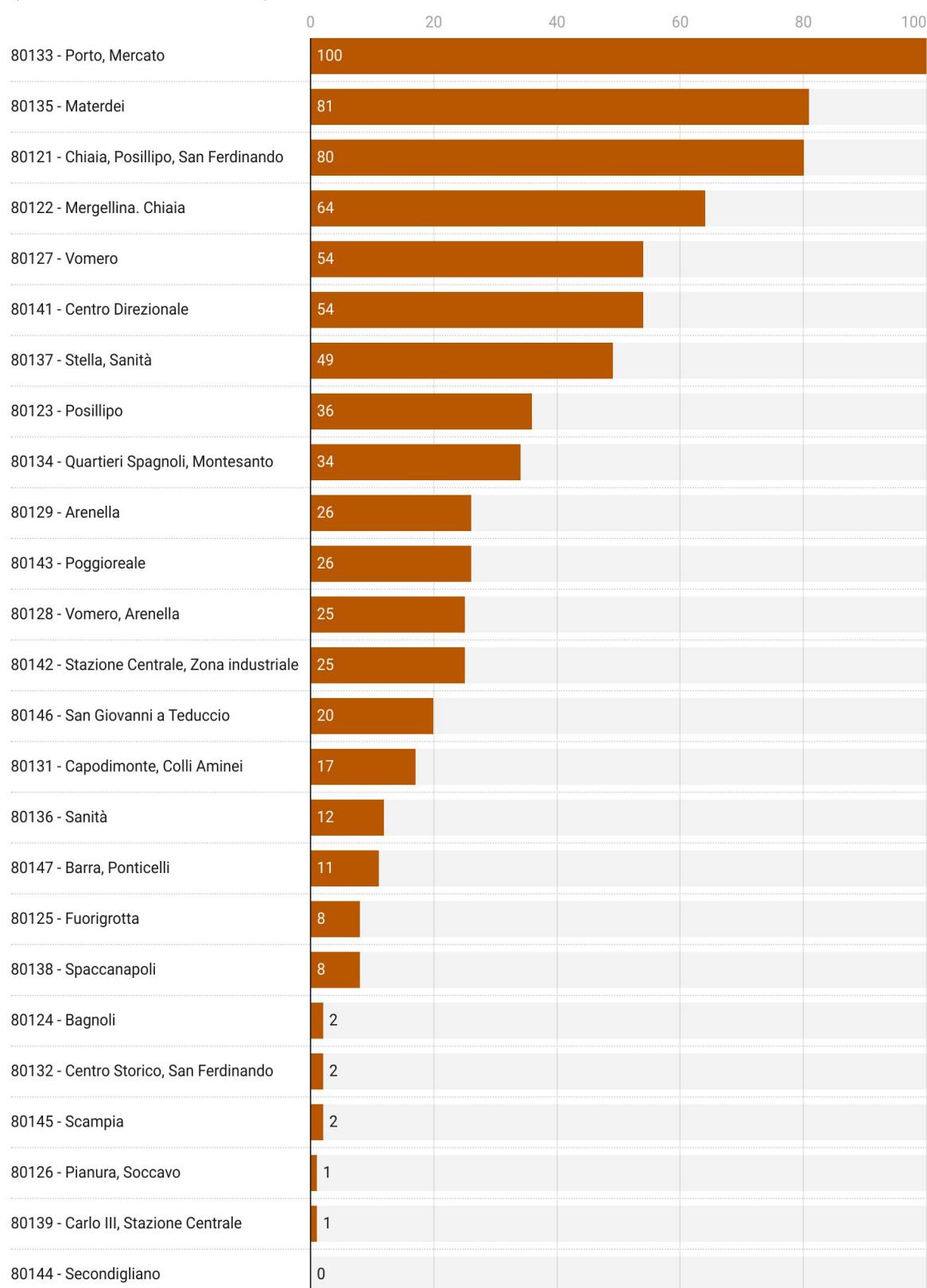


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

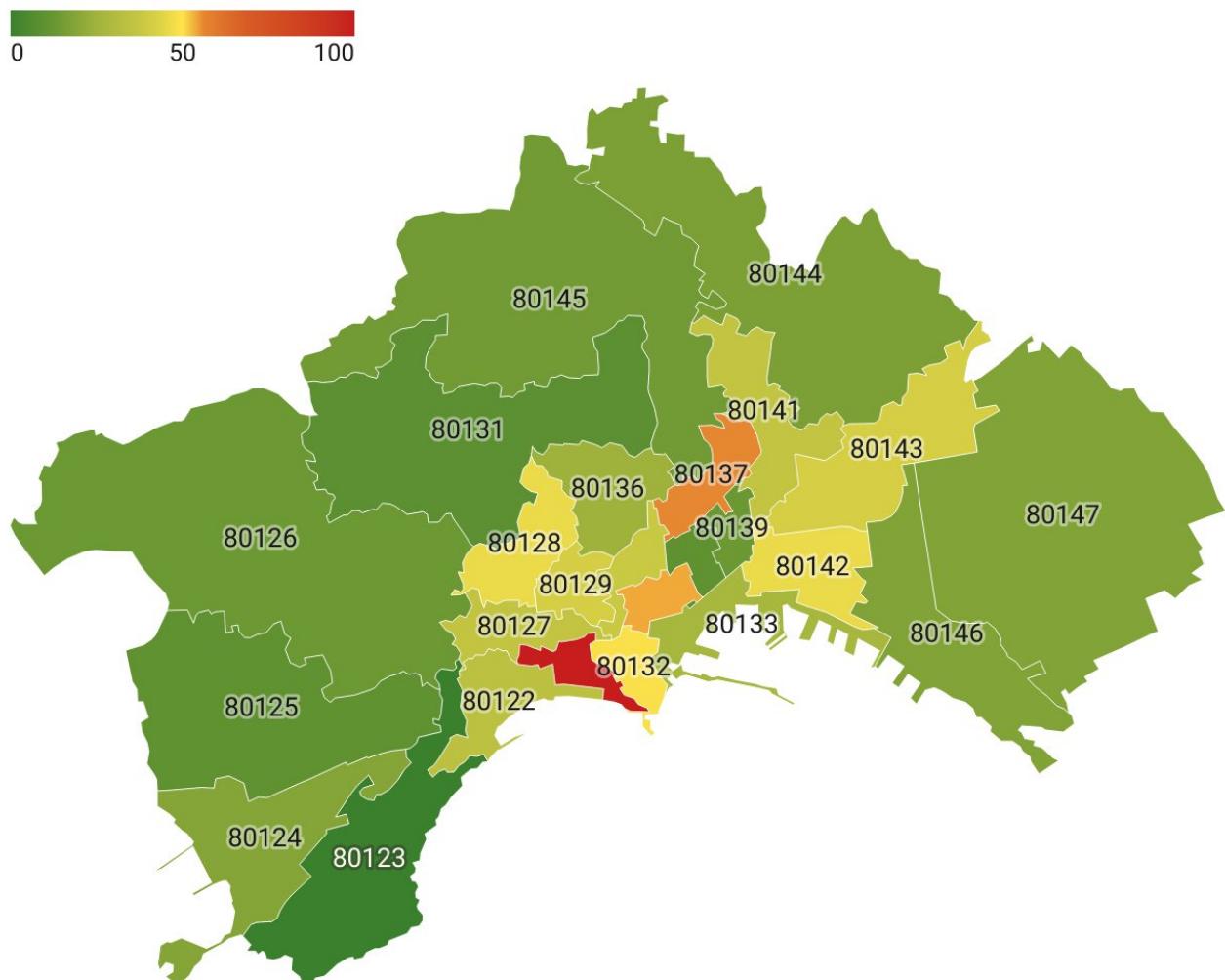
Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_kPqA0/](https://www.datawrapper.de/_kPqA0/)

## Motorizzazione privata

In termini di auto per mille abitanti la situazione di più intensa motorizzazione privata è quella della zona 80121 - Chiaia, Posillipo con oltre 1000 auto per altrettanti abitanti. Livelli notevoli si hanno anche nelle zone 80133 - Porto, Mercato e Poggioreale con più di 800 auto / 1000 abitanti.

L'indice di motorizzazione privata, che tiene conto anche dell'incidenza in relazione alla superficie territoriale, colloca su un valore 100 la zona 80121 - Chiaia, Posillipo e all'altro capo della scala normalizzata, cioè a zero, la 80123 - Posillipo, dove si hanno 477 auto per 1000 abitanti.

### Napoli - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ACI - ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/jZYGz/>

## NAPOLI - Indice di Motorizzazione privata (normalizzato 0-100)

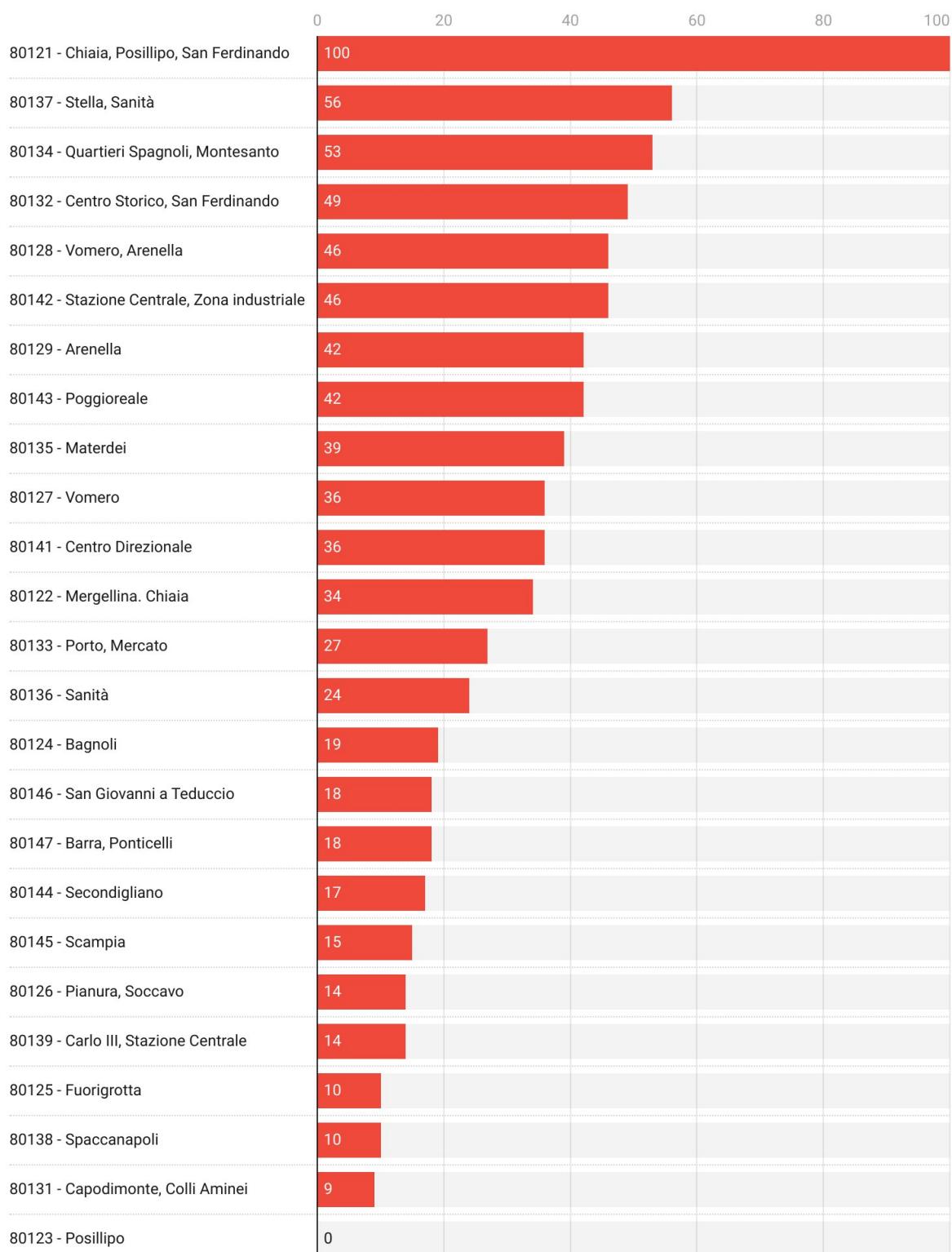


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_4Ddou/](https://www.datawrapper.de/_4Ddou/)

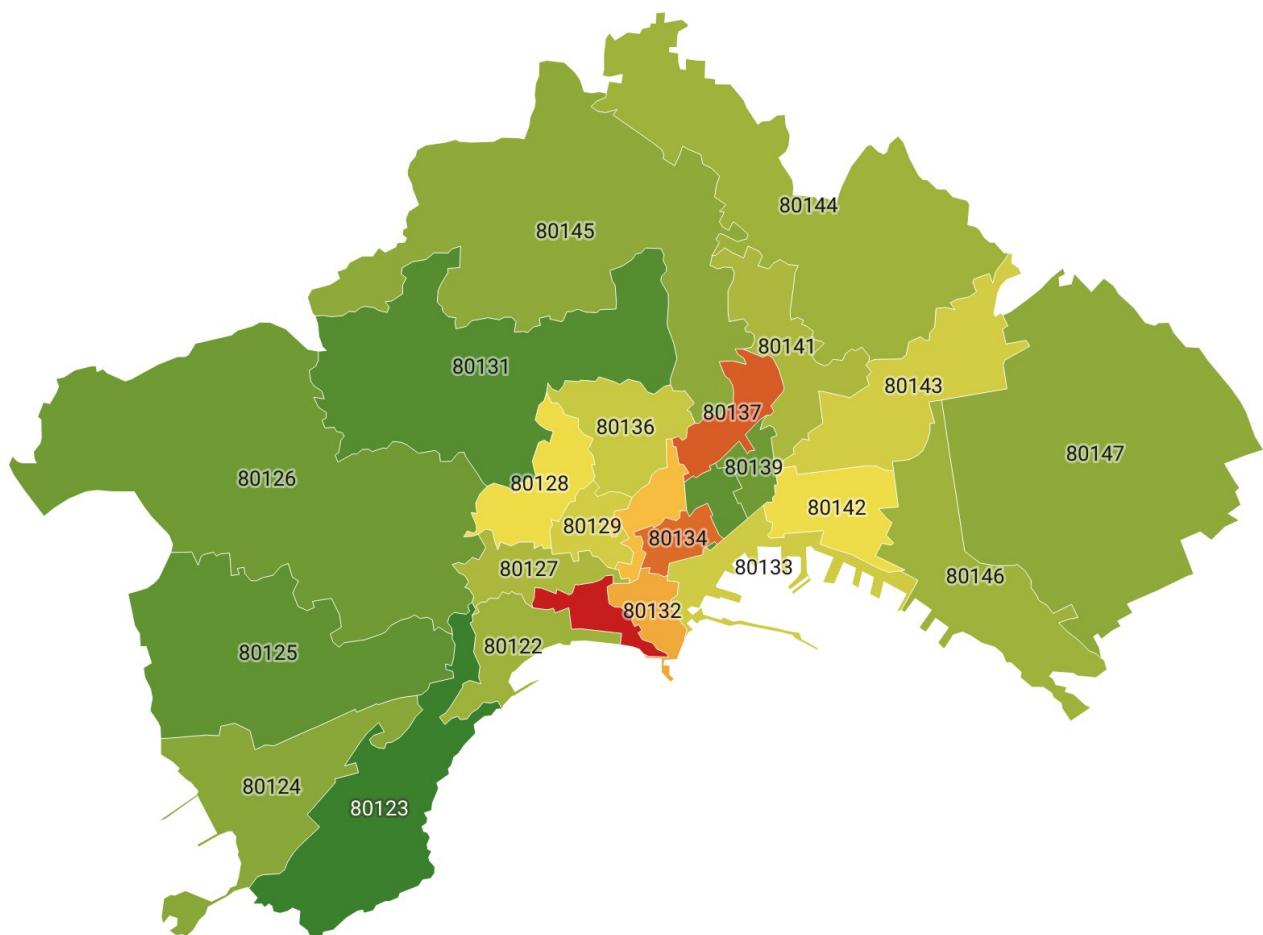
## Motorizzazione privata più inquinante

In termini di motorizzazioni più inquinanti, cioè fino ad Euro 4 compreso, la percentuale maggiore – pari a quasi l'82% si registra nella zona 80139 - Carlo III, Stazione, anche se in vari quartieri della parte nord-est della città i hanno percentuali intorno al 75-76%: 80144 - Secondigliano, 80137 - Stella, Sanità, 80145 - Scampia, 80138 - Spaccanapoli, 80135 - Materdei e 80134 - Quartieri spagnoli.

L'indice di motorizzazione privata più inquinante fa emergere la zona 80121 - Chiaia, Posillipo nella quale, anche la percentuale di auto più inquinanti è “solo” intorno al 59%, ma pesa per l'elevato numero di veicoli presenti (oltre 600 auto più inquinanti ogni mille abitanti).

### Napoli - INDICE DI MOTORIZZAZIONE PRIVATA PIU' INQUINANTE

Auto fino ad Euro 4



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: ACI - ISTAT • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/JdDVO/>

## NAPOLI - Indice di Motorizzazione privata più inquinante (normalizzato 0-100)

fino ad Euro 4 compreso

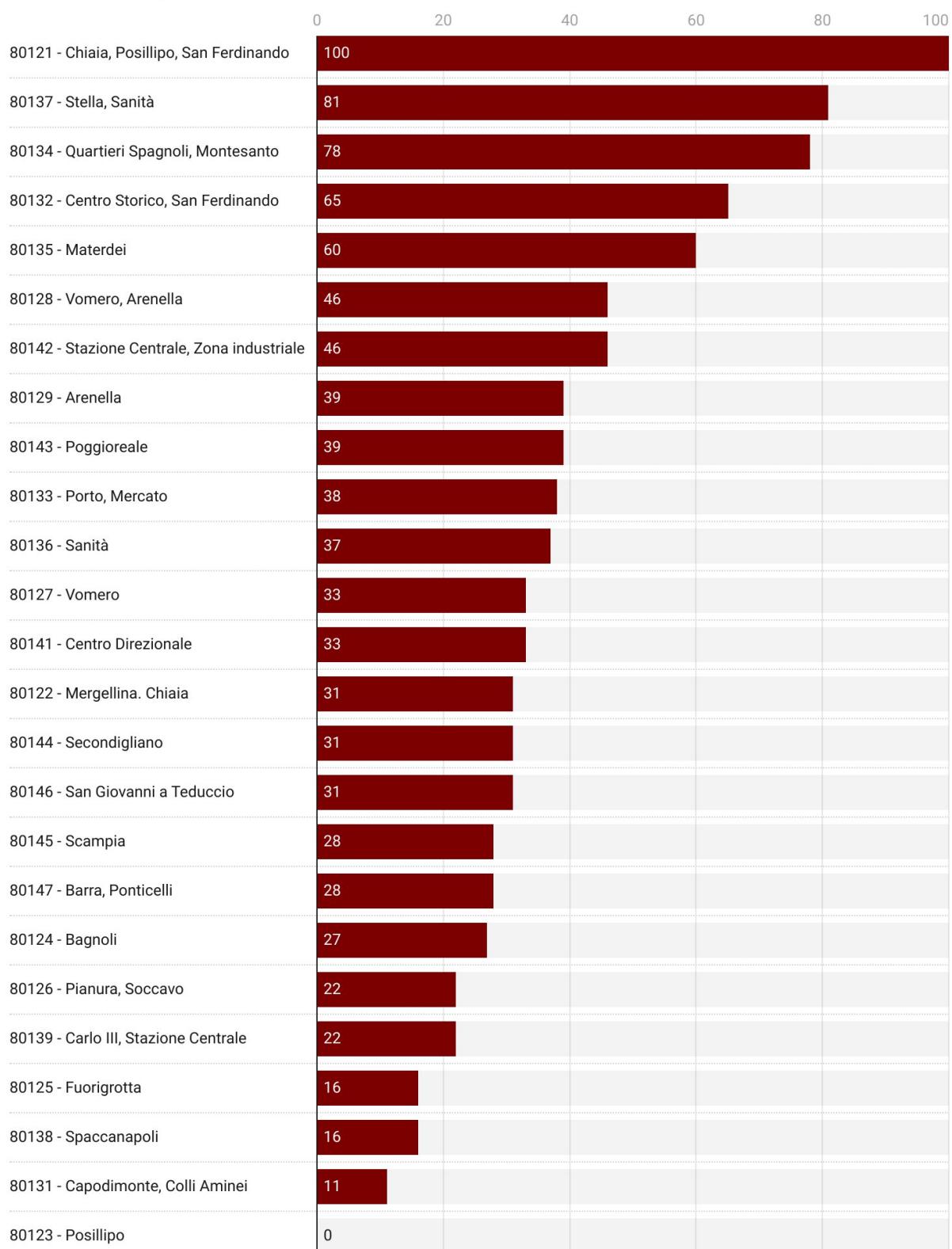


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

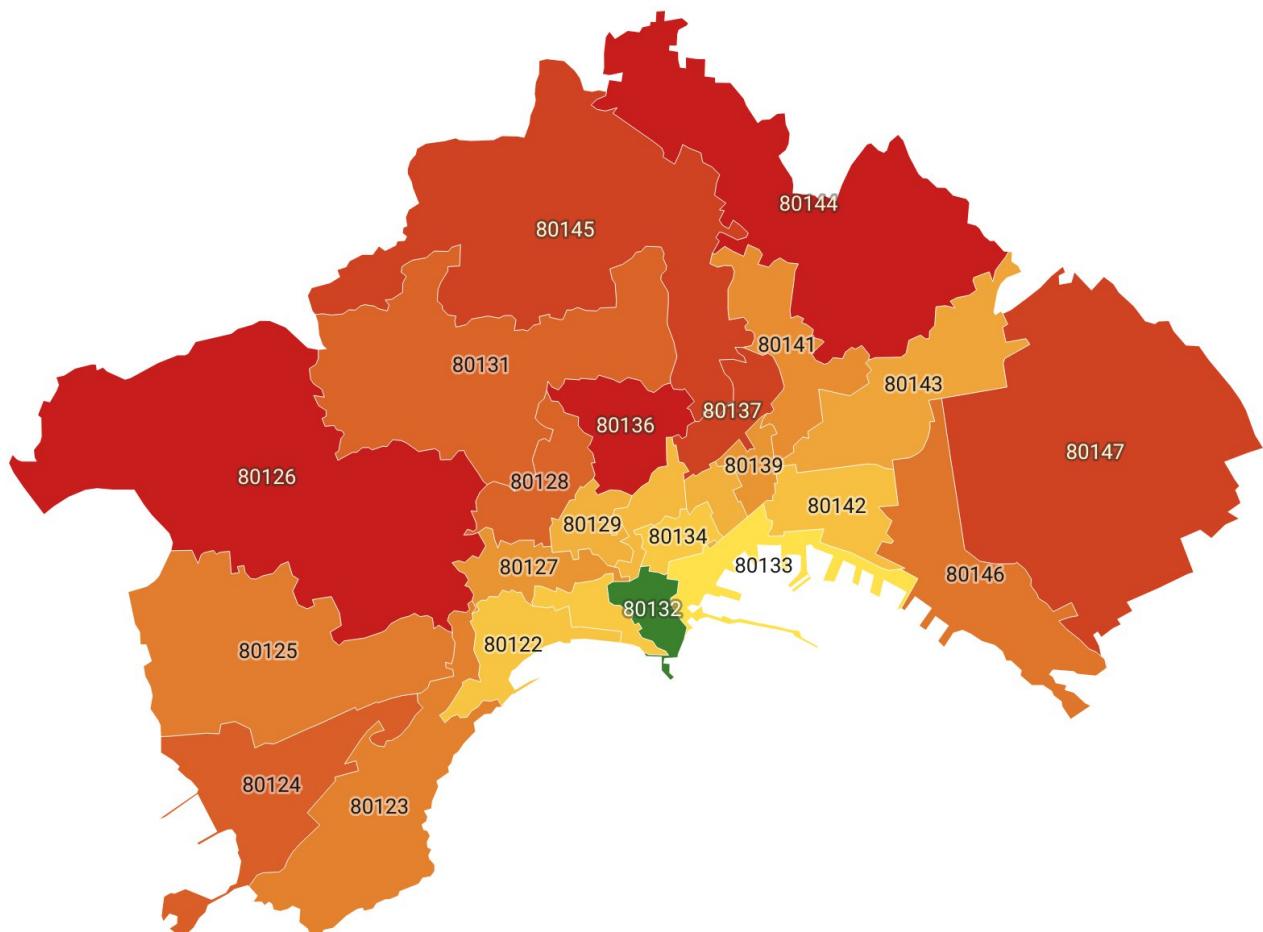
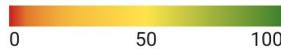
Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_r4jVC/](https://www.datawrapper.de/_r4jVC/)

## Indicatore sintetico di Mobilità Sostenibile

L'indice sintetico di mobilità sostenibile, che tiene conto in termini positivi della situazione sin qui descritta per quanto riguarda il trasporto pubblico e la mobilità attiva (pedonale e ciclistica) ed in termini negativi per la mobilità privata, risalta la zona Centro storico, San Ferdinando. Con un punteggio normalizzato (0-100) pari a meno della metà troviamo la zona 80133 - Porto, Mercato e quindi 80122 - Chiaia, Posillipo e 80134 - Quartieri spagnoli, Montesanto.

Tutte le periferie nord, da ovest a est, registrano un deficit notevole di mobilità sostenibile.

### Napoli - INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE



Cliccando sulla singola zona sono visibili i dati di dettaglio

Mappa: Kyoto club e Clean Cities Campaign • Fonte: Elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign su dati ISTAT, ACI, Comune, ANM • Creato con Datawrapper

Versione interattiva mappa: <https://datawrapper.dwcdn.net/QsKwM/>

## NAPOLI - Indice sintetico di Mobilità Sostenibile (normalizzato 0-100)

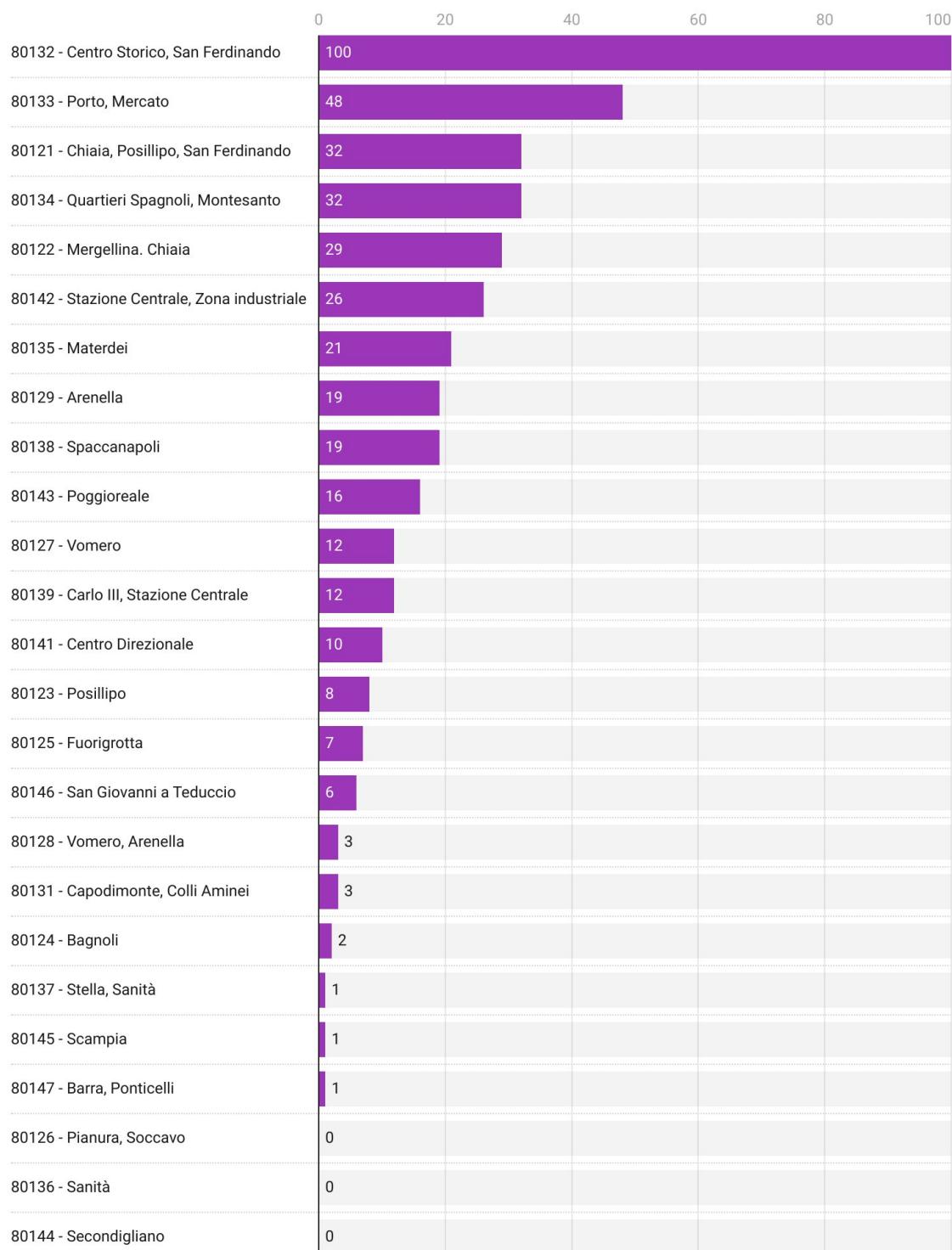


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_my25G/](https://www.datawrapper.de/_my25G/)

## NAPOLI - INDICI DI MOBILITA' (normalizzato 0-100)

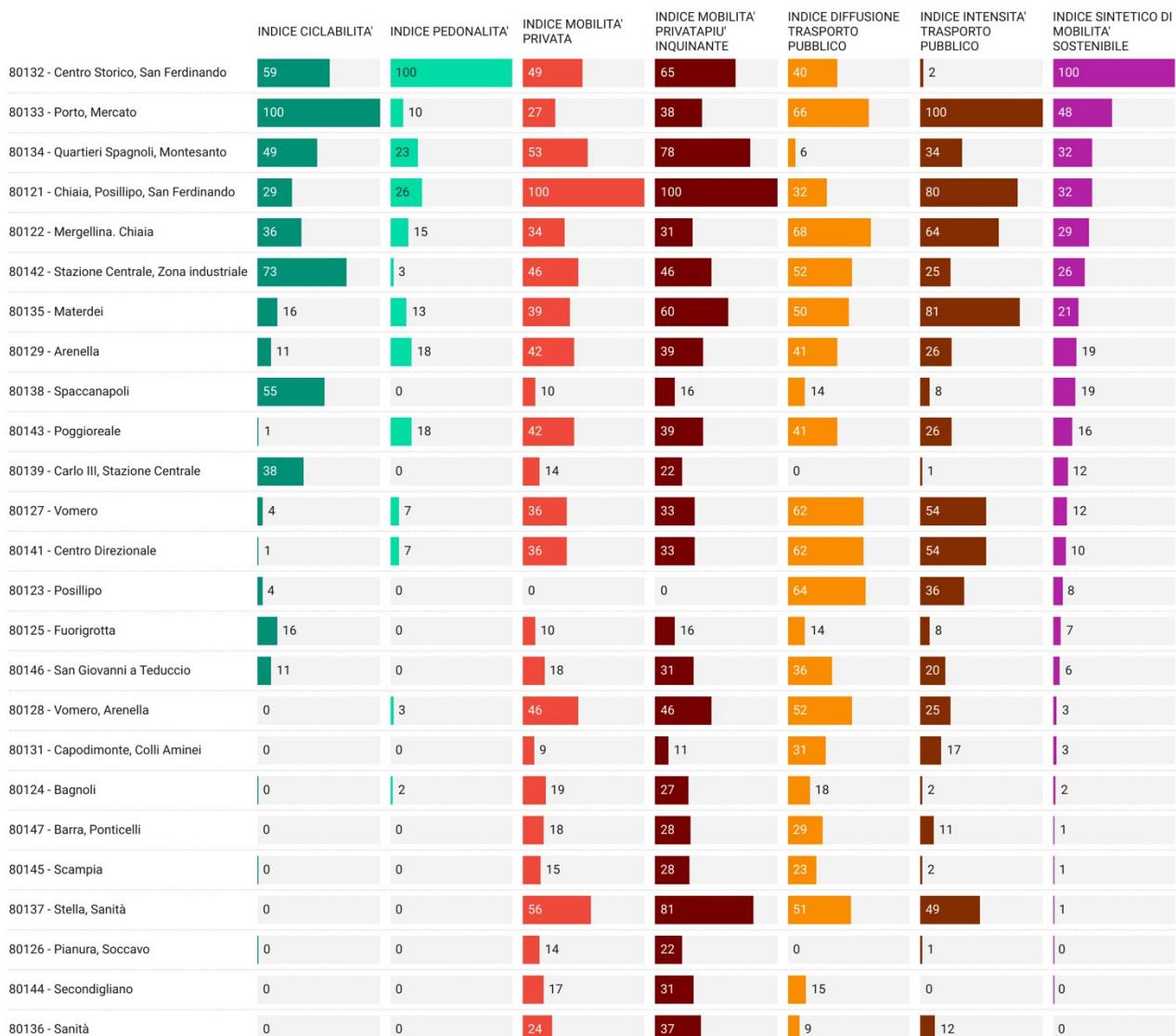


Grafico: Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Fonte: elaborazione Kyoto Club e Clean Cities Campaign • Creato con Datawrapper

Versione interattiva del grafico: [https://www.datawrapper.de/\\_GUL87/](https://www.datawrapper.de/_GUL87/)

# L'espansione online del rapporto

Considerata la notevole quantità di dati raccolti ed elaborati, di cui solamente una parte è stata inserita in questo rapporto, abbiamo pensato di renderli disponibili tutti on line in versione interattiva (è cioè possibile visualizzare in dettaglio i dati che determinano la formazione delle diverse mappe, ecc.), inoltre tutti i dati che contribuiscono a formare grafici e mappe sono scaricabili in formato aperto.

- Abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/CVpxo/>
- Estensione territorio (kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/Uv3IO/>
- Densità abitativa (abitanti / kmq): <https://datawrapper.dwcdn.net/LTAwd/>
- Reddito medio: <https://datawrapper.dwcdn.net/hZcNP/>
- km ciclabili: [https://www.datawrapper.de/\\_ncdOz/](https://www.datawrapper.de/_ncdOz/)
- km ciclabili / 10.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_mOmVv/](https://www.datawrapper.de/_mOmVv/)
- km ciclabili / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_AgTIE/](https://www.datawrapper.de/_AgTIE/)
- mq aree pedonali: [https://www.datawrapper.de/\\_2WBF3/](https://www.datawrapper.de/_2WBF3/)
- mq aree pedonali / 100 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_unC3e/](https://www.datawrapper.de/_unC3e/)
- mq aree pedonali / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/SBsl4/>
- auto circolanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/Qqbbv/>
- auto circolanti / 1.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/7MvTR/>
- auto circolanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/GUXT8/>
- % auto più inquinanti (fino euro 4 compreso): <https://datawrapper.dwcdn.net/0WzNA/>
- auto più inquinanti / 10.000 abitanti: <https://datawrapper.dwcdn.net/dRDtc/>
- auto più inquinanti / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/VqPJE/>
- n. fermate tpl: [https://www.datawrapper.de/\\_VsjVY/](https://www.datawrapper.de/_VsjVY/)
- n. fermate tpl / 1.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_CAb89/](https://www.datawrapper.de/_CAb89/)
- n. fermate tpl / kmq: <https://datawrapper.dwcdn.net/IICvk/>
- n. corse feriali tpl: [https://www.datawrapper.de/\\_6rpD0/](https://www.datawrapper.de/_6rpD0/)
- n. corse tpl / 1.000 abitanti: [https://www.datawrapper.de/\\_0WMrz/](https://www.datawrapper.de/_0WMrz/)
- n. corse tpl / kmq: [https://www.datawrapper.de/\\_korpY/](https://www.datawrapper.de/_korpY/)
- indice sintetico di mobilità sostenibile: [https://www.datawrapper.de/\\_my25G/](https://www.datawrapper.de/_my25G/)
- indici di mobilità: [https://www.datawrapper.de/\\_GUL87/](https://www.datawrapper.de/_GUL87/)
- popolazione % per fasce indici di mobilità: <https://datawrapper.dwcdn.net/rbAnc/1/>

# Le fonti

## Dati di base (popolazione, reddito, territorio)

I dati relativi alla popolazione ed al territorio utilizzati come termini di confronto rispetto a quelli sulla mobilità, sono quelli diffusi da ISTAT, quelli relativi al reddito sono diffusi dalla Agenzia delle Entrate.

## Mobilità attiva (piste ciclabili e aree pedonali)

I dati relativi all'estensione delle piste ciclabili e delle aree pedonali sono stati forniti dal Comune di Napoli.

## Mobilità privata (motorizzazione)

I dati sulla motorizzazione sono stati forniti dall'Ufficio Statistica ACI.

## Trasporto pubblico

Per il trasporto pubblico sono stati utilizzati i file in formato [GTFS](#) (*General Transit Feed Specification*) che è uno standard aperto utilizzato dalle aziende di trasporto pubblico e dalle amministrazioni locali per condividere i dati sui servizi erogati. I dati sono pubblicati sul portale open data del Comune di Napoli.

# Ringraziamenti

Si ringraziano gli enti/aziende che hanno comunque contribuito al reperimento delle informazioni necessarie per la stesura del rapporto: Ufficio Statistica ACI e Comune di Napoli. Per quest'ultimo si ringrazia particolarmente **Valeria Palazzo**, dirigente del Servizio Arredo urbano e mobilità sostenibile.

La maggior parte dei dati reperiti sono stati forniti in formato geografico e spazialmente georeferenziati, rispetto a singoli punti sul territorio o sviluppi lineari (piste ciclabili) o areali (zone pedonali). E' stato quindi necessario attribuire tramite procedure di geoprocessing ogni informazione al livello di singola zona CAP. Tutta questa attività, davvero complessa e impegnativa, è stata svolta da **Antonio Cittadino** (Dipartimento interateneo di scienze progetto e politiche del territorio - Università degli studi e Politecnico di Torino), senza il cui prezioso contributo questo rapporto non sarebbe potuto essere realizzato. A lui quindi un ringraziamento davvero caloroso, con l'augurio di poter continuare anche in futuro una collaborazione così feconda.

# Appendice statistica: dati

DATI DI BASE	KM2	abitanti (2021)	reddito medio	abitanti/km <sup>2</sup>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	0,82	13.062	51120	15987
80122 - Mergellina, Chiaia	1,77	20.352	41559	11478
80123 - Posillipo	5,89	23.559	52605	4003
80124 - Bagnoli	4,70	26.615	20185	5660
80125 - Fuorigrotta	8,54	47.748	22358	5591
80126 - Pianura, Soccavo	17,50	101.815	19087	5819
80127 - Vomero	1,41	31.385	39688	22240
80128 - Vomero, Arenella	1,95	50.006	30269	25630
80129 - Arenella	0,96	25.029	36177	26200
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	10,24	59.136	28110	5775
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	0,90	23.714	26388	26323
80133 - Porto, Mercato	1,83	9.984	26572	5450
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	0,74	16.856	21473	22634
80135 - Materdei	0,92	22.652	21461	24660
80136 - Sanità	2,29	37.846	19870	16548
80137 - Stella, Sanità	1,37	33.582	18022	24580
80138 - Spaccanapoli	0,62	9.362	23135	15196
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	0,68	22.457	14405	33020
80141 - Centro Direzionale	2,74	39.886	18106	14582
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	2,07	17.620	14958	8525
80143 - Poggioreale	4,29	26.705	18096	6226
80144 - Secondigliano	11,51	93.259	16331	8100
80145 - Scampia	14,28	78.129	17063	5472

80146 - San Giovanni a Teduccio	4,87	24.515	18011	5035
80147 - Barra, Ponticelli	16,08	65.857	16876	4096

rapporto rispetto media città	reddito / medio	abitanti/kmq	INDICE REDDITO	INDICE DENSITA'
Chiaia-San Ferdinando	2,15	2,06	96	54
Chiaia-Mergellina	1,75	1,48	70	33
Posillipo	2,22	0,52	100	0
Bagnoli	0,85	0,73	11	7
Fuorigrotta, Agnano	0,94	0,72	17	7
Pianura, Soccavo	0,80	0,75	8	8
Vomero-Via Cilea	1,67	2,87	64	82
Arenella	1,27	3,31	38	97
Vomero-San Martino	1,52	3,38	55	99
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	1,18	0,75	32	8
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	1,11	3,40	28	100
80133 - Porto, Mercato	1,12	0,70	28	6
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	0,90	2,92	14	83
80135 - Materdei	0,90	3,18	14	93
80136 - Sanità	0,84	2,14	10	56
80137 - Stella, Sanità	0,76	3,17	5	92
80138 - Spaccanapoli	0,94	0,72	17	7
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	0,80	0,75	8	8
80141 - Centro Direzionale	1,67	2,87	64	82
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	1,27	3,31	38	97
80143 - Poggioreale	1,52	3,38	55	99
80144 - Seconigliano	0,69	1,05	0	18
80145 - Scampia	0,72	0,71	2	7
80146 - San Giovanni a Teduccio	0,76	0,65	5	5
80147 - Barra, Ponticelli	0,71	0,53	2	0

MOBILITA' CICLABILE	km ciclabili	km ciclabili / 1000c	km ciclabili / kmq
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	1,02	0,78	1,25
80122 - Mergellina. Chiaia	2,50	1,23	1,41
80123 - Posillipo	0,49	0,21	0,08
80124 - Bagnoli	0,02	0,01	0,00
80125 - Fuorigrotta	3,74	0,78	0,44
80126 - Pianura, Soccavo	0,19	0,02	0,01
80127 - Vomero	0,30	0,09	0,21
80128 - Vomero, Arenella	0,00	0,00	0,00
80129 - Arenella	0,52	0,21	0,55
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0,00	0,00	0,00
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	2,69	1,13	2,98
80133 - Porto, Mercato	4,94	4,94	2,69
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	1,76	1,05	2,37
80135 - Materdei	0,75	0,33	0,81
80136 - Sanità	0,00	0,00	0,00
80137 - Stella, Sanità	0,00	0,00	0,00
80138 - Spaccanapoli	1,46	1,56	2,36
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	1,36	0,61	2,00
80141 - Centro Direzionale	0,00	0,00	0,00
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	5,14	2,91	2,48
80143 - Poggioreale	0,14	0,05	0,03
80144 - Secondigliano	0,00	0,00	0,00
80145 - Scampia	0,06	0,01	0,00
80146 - San Giovanni a Teduccio	1,40	0,57	0,29
80147 - Barra, Ponticelli	0,00	0,00	0,00

rapporto rispetto media città	km ciclabili / 10000 ab	km ciclabili / kmq	INDICE CICLABILITÀ'
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	2,54	5,24	29
80122 - Mergellina. Chiaia	3,98	5,89	36
80123 - Posillipo	0,67	0,35	4
80124 - Bagnoli	0,03	0,02	0
80125 - Fuorigrotta	2,54	1,83	16
80126 - Pianura, Soccavo	0,06	0,04	0
80127 - Vomero	0,31	0,88	4
80128 - Vomero, Arenella	0,00	0,00	0
80129 - Arenella	0,68	2,29	11
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0,00	0,00	0
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	3,67	12,46	59
80133 - Porto, Mercato	16,00	11,26	100
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	3,38	9,88	49
80135 - Materdei	1,07	3,40	16
80136 - Sanità	0,00	0,00	0
80137 - Stella, Sanità	0,00	0,00	0
80138 - Spaccanapoli	5,03	9,87	55
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	1,96	8,37	38
80141 - Centro Direzionale	0,00	0,00	0
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	9,43	10,38	73
80143 - Poggioreale	0,17	0,13	1
80144 - Seconigliano	0,00	0,00	0
80145 - Scampia	0,02	0,02	0
80146 - San Giovanni a Teduccio	1,85	1,20	11
80147 - Barra, Ponticelli	0,00	0,00	0

<b>MOBILITA' PEDONALE</b>	<b>mq aree pedonali</b>	<b>mq aree pedonali / 100 ab</b>	<b>mq aree pedonali / kmq</b>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	15768	120,71	19298,43
80122 - Mergellina. Chiaia	17245	84,73	9725,32
80123 - Posillipo	0	0,00	0,00
80124 - Bagnoli	4913	18,46	1044,76
80125 - Fuorigrotta	0	0,00	0,00
80126 - Pianura, Soccavo	0	0,00	0,00
80127 - Vomero	8286	26,40	5871,27
80128 - Vomero, Arenella	4144	8,29	2123,80
80129 - Arenella	14296	57,11	14963,91
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0	0,00	0,00
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	76131	321,03	84504,40
80133 - Porto, Mercato	8684	86,98	4739,95
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	13915	82,55	18684,37
80135 - Materdei	10318	45,55	11232,10
80136 - Sanità	0	0,00	0,00
80137 - Stella, Sanità	0	0,00	0,00
80138 - Spaccanapoli	6353	67,85	10311,27
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	2372	10,56	3487,88
80141 - Centro Direzionale	0	0,00	0,00
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	0	0,00	0,00
80143 - Poggioreale	0	0,00	0,00
80144 - Seconiglione	0	0,00	0,00
80145 - Scampia	0	0,00	0,00
80146 - San Giovanni a Teduccio	0	0,00	0,00
80147 - Barra, Ponticelli	0	0,00	0,00

<b>rapporto rispetto media città</b>	<b>mq aree pedonali / 100 ab</b>	<b>mq aree pedonali / kmq</b>	<b>INDICE PEDONALITA'</b>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	6,10	12,58	26
80122 - Mergellina. Chiaia	4,28	6,34	15
80123 - Posillipo	0,00	0,00	0
80124 - Bagnoli	0,93	0,68	2
80125 - Fuorigrotta	0,00	0,00	0
80126 - Pianura, Soccavo	0,00	0,00	0
80127 - Vomero	1,33	3,83	7
80128 - Vomero, Arenella	0,42	1,38	3
80129 - Arenella	2,88	9,76	18
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0,00	0,00	0
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	16,21	55,10	100
80133 - Porto, Mercato	4,39	3,09	10
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	4,17	12,18	23
80135 - Materdei	2,30	7,32	13
80136 - Sanità	0,00	0,00	0
80137 - Stella, Sanità	0,00	0,00	0
80138 - Spaccanapoli	0,00	0,00	0
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	0,00	0,00	0
80141 - Centro Direzionale	1,33	3,83	7
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	0,42	1,38	3
80143 - Poggioreale	2,88	9,76	18
80144 - Secondigliano	0,00	0,00	0
80145 - Scampia	0,00	0,00	0
80146 - San Giovanni a Teduccio	0,00	0,00	0
80147 - Barra, Ponticelli	0,00	0,00	0

MOBILITA' PRIVATA	auto	auto / 1000 ab	auto / kmq
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	13.573	1039	16612
80122 - Mergellina. Chiaia	12.815	630	7227
80123 - Posillipo	11.247	477	1911
80124 - Bagnoli	18.163	682	3862
80125 - Fuorigrotta	27.106	568	3174
80126 - Pianura, Soccavo	61.964	609	3541
80127 - Vomero	13.043	416	9242
80128 - Vomero, Arenella	21.493	430	11016
80129 - Arenella	10.042	401	10511
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	32.311	546	3155
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	10.432	440	11579
80133 - Porto, Mercato	8.072	808	4406
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	8.719	517	11707
80135 - Materdei	9.089	401	9894
80136 - Sanità	15.865	419	6937
80137 - Stella, Sanità	16.832	501	12320
80138 - Spaccanapoli	7.052	753	11446
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	12.312	548	18103
80141 - Centro Direzionale	20.903	524	7642
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	12.093	686	5851
80143 - Poggioreale	22.233	833	5183
80144 - Seconigliano	52.091	559	4524
80145 - Scampia	49.705	636	3481
80146 - San Giovanni a Teduccio	17.238	703	3540
80147 - Barra, Ponticelli	49.825	757	3099

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	INDICE MOBILITA' PRIVATA
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	1,79	3,70	100
80122 - Mergellina. Chiaia	1,09	1,61	34
80123 - Posillipo	0,82	0,43	0
80124 - Bagnoli	1,18	0,86	19
80125 - Fuorigrotta	0,98	0,71	10
80126 - Pianura, Soccavo	1,05	0,79	14
80127 - Vomero	0,72	2,06	36
80128 - Vomero, Arenella	0,74	2,45	46
80129 - Arenella	0,69	2,34	42
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0,94	0,70	9
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	0,76	2,58	49
80133 - Porto, Mercato	1,39	0,98	27
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	0,89	2,61	53
80135 - Materdei	0,69	2,20	39
80136 - Sanità	0,72	1,54	24
80137 - Stella, Sanità	0,86	2,74	56
80138 - Spaccanapoli	0,98	0,71	10
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	1,05	0,79	14
80141 - Centro Direzionale	0,72	2,06	36
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	0,74	2,45	46
80143 - Poggioreale	0,69	2,34	42
80144 - Seconigliano	0,96	1,01	17
80145 - Scampia	1,10	0,78	15
80146 - San Giovanni a Teduccio	1,21	0,79	18
80147 - Barra, Ponticelli	1,30	0,69	18

<b>MOBILITA' PRIVATA PIU' INQUINANTE</b>	<b>auto fino a euro 4 compreso</b>	<b>auto / 1000 ab</b>	<b>auto / kmq</b>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	7950	609	9730
80122 - Mergellina, Chiaia	7011	344	3954
80123 - Posillipo	6306	268	1071
80124 - Bagnoli	12283	461	2612
80125 - Fuorigrotta	17802	373	2085
80126 - Pianura, Soccavo	42180	414	2411
80127 - Vomero	7142	228	5061
80128 - Vomero, Arenella	12550	251	6432
80129 - Arenella	5603	224	5865
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	19164	324	1871
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	7337	309	8144
80133 - Porto, Mercato	5637	565	3077
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	6644	394	8921
80135 - Materdei	6924	306	7538
80136 - Sanità	11420	302	4993
80137 - Stella, Sanità	12748	380	9331
80138 - Spaccanapoli	5254	561	8528
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	10071	448	14808
80141 - Centro Direzionale	15177	381	5549
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	9043	513	4375
80143 - Poggioreale	15111	566	3523
80144 - Secondigliano	39360	422	3418
80145 - Scampia	37147	475	2602
80146 - San Giovanni a Teduccio	12776	521	2624
80147 - Barra, Ponticelli	35382	537	2201

rapporto rispetto media città	auto / 1000 ab	auto / kmq	INDICE MOBILITA' PRIVATAPIU' INQUINANTE
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	1,52	3,14	100
80122 - Mergellina. Chiaia	0,86	1,28	31
80123 - Posillipo	0,67	0,35	0
80124 - Bagnoli	1,16	0,84	27
80125 - Fuorigrotta	0,93	0,67	16
80126 - Pianura, Soccavo	1,04	0,78	22
80127 - Vomero	0,57	1,64	33
80128 - Vomero, Arenella	0,63	2,08	46
80129 - Arenella	0,56	1,90	39
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	0,81	0,60	11
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	0,77	2,63	65
80133 - Porto, Mercato	1,41	0,99	38
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	0,99	2,88	78
80135 - Materdei	0,77	2,44	60
80136 - Sanità	0,76	1,61	37
80137 - Stella, Sanità	0,95	3,02	81
80138 - Spaccanapoli	0,93	0,67	16
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	1,04	0,78	22
80141 - Centro Direzionale	0,57	1,64	33
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	0,63	2,08	46
80143 - Poggioreale	0,56	1,90	39
80144 - Secondigliano	1,06	1,10	31
80145 - Scampia	1,19	0,84	28
80146 - San Giovanni a Teduccio	1,30	0,85	31
80147 - Barra, Ponticelli	1,34	0,71	28

<b>TRASPORTO PUBBLICO - DIFFUSIONE</b>	<b>n. fermate</b>	<b>n.fermate / 1000 ab</b>	<b>n.fermate / kmq</b>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	42	3	51
80122 - Mergellina, Chiaia	61	3	34
80123 - Posillipo	111	5	19
80124 - Bagnoli	57	2	12
80125 - Fuorigrotta	95	2	11
80126 - Pianura, Soccavo	137	1	8
80127 - Vomero	57	2	40
80128 - Vomero, Arenella	73	1	37
80129 - Arenella	31	1	32
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	159	3	16
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	29	1	32
80133 - Porto, Mercato	43	4	23
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	12	1	16
80135 - Materdei	33	1	36
80136 - Sanità	37	1	16
80137 - Stella, Sanità	50	1	37
80138 - Spaccanapoli	7	1	11
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	13	1	19
80141 - Centro Direzionale	67	2	24
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	65	4	31
80143 - Poggioreale	78	3	18
80144 - Secondigliano	159	2	14
80145 - Scampia	187	2	13
80146 - San Giovanni a Teduccio	75	3	15
80147 - Barra, Ponticelli	195	3	12

rapporto rispetto media città	n.corse / 1000 ab	n.corse / kmq	INTENSITA' TRASPORTO PUBBLICO
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	1,79	3,69	80
80122 - Mergellina. Chiaia	1,86	2,76	64
80123 - Posillipo	2,07	1,07	36
80124 - Bagnoli	0,77	0,57	2
80125 - Fuorigrotta	0,96	0,69	8
80126 - Pianura, Soccavo	0,76	0,57	1
80127 - Vomero	1,06	3,04	54
80128 - Vomero, Arenella	0,59	1,97	25
80129 - Arenella	0,60	2,02	26
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	1,24	0,93	17
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	0,31	1,07	2
80133 - Porto, Mercato	3,83	2,70	100
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	0,78	2,28	34
80135 - Materdei	1,32	4,21	81
80136 - Sanità	0,60	1,29	12
80137 - Stella, Sanità	0,92	2,92	49
80138 - Spaccanapoli	0,96	0,69	8
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	0,76	0,57	1
80141 - Centro Direzionale	1,06	3,04	54
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	0,59	1,97	25
80143 - Poggioreale	0,60	2,02	26
80144 - Seconiglione	0,61	0,64	0
80145 - Scampia	0,78	0,55	2
80146 - San Giovanni a Teduccio	1,41	0,92	20
80147 - Barra, Ponticelli	1,20	0,64	11

<b>zone cap</b>	<b>INDICE SINTETICO DI MOBILITA' SOSTENIBILE</b>
80121 - Chiaia, Posillipo, San Ferdinando	32
80122 - Mergellina. Chiaia	29
80123 - Posillipo	8
80124 - Bagnoli	2
80125 - Fuorigrotta	7
80126 - Pianura, Soccavo	0
80127 - Vomero	12
80128 - Vomero, Arenella	3
80129 - Arenella	19
80131 - Capodimonte, Colli Aminei	3
80132 - Centro Storico, San Ferdinando	100
80133 - Porto, Mercato	48
80134 - Quartieri Spagnoli, Montesanto	32
80135 - Materdei	21
80136 - Sanità	0
80137 - Stella, Sanità	1
80138 - Spaccanapoli	19
80139 - Carlo III, Stazione Centrale	12
80141 - Centro Direzionale	10
80142 - Stazione Centrale, Zona industriale	26
80143 - Poggioreale	16
80144 - Secondigliano	0
80145 - Scampia	1
80146 - San Giovanni a Teduccio	6
80147 - Barra, Ponticelli	1