



Comune di ANACAPRI

Numero

34

Data

28/06/2002

Originale

## DELIBERA DI CONSIGLIO COMUNALE

### OGGETTO:

APPROVAZIONE PIANO INTERCOMUNALE TRAFFICO DEI COMUNI DI CAPRI ED ANACAPRI.

L'anno duemiladue addì ventotto del mese di Giugno alle ore 12.00 nella sala delle adunanze consiliari del Comune suddetto, ai sensi dell'art. 14 della Legge 25.3.1993 n. 81 e in seguito ad avvisi scritti, consegnati nei termini e nei modi prescritti dal vigente Statuto Comunale, si è riunito il Consiglio Comunale in

- prima convocazione  
 seconda convocazione  
 d'urgenza

All'appello risultano :

Cognome e Nome	Qualifica	Presente
CERROTTA Francesco	Sindaco	SI
MAZZARELLA PASQUALE	Assessore	SI
DE TOMMASO GIANNANTONIO	Assessore	NO
FAIELLA GIAMPIERO	Consigliere	SI
BALSAMO ERMANNO	Assessore	SI
FERRARO GIUSEPPE	Consigliere	NO
DI MARTINO FILIPPO	Assessore	SI
FEDERICO RICCARDO	Assessore	SI
AURIGINO NICOLA	Consigliere	SI
STAIANO MARIO	Assessore	NO
DI SOMMA MARIA PINA	Consigliere	SI
GALISE ANTONIO	Consigliere	SI
DE TURRIS ANTONINO	Consigliere	SI
D'ESPOSITO FERDINANDO	Consigliere	SI
PALUMBO CLAUDIO	Consigliere	NO
SALVIA SALVATORE	Consigliere	SI
GARGIULO SERGIO	Consigliere	NO

Totale presenti: 12 / Totale assenti: 5

Assiste il Segretario comunale D.ssa ESPOSITO Concetta, il quale provvede alla redazione del presente verbale.

Essendo legale il numero degli intervenuti il Sig. CERROTTA Francesco nella qualità di Sindaco assume la Presidenza e dichiara aperta la discussione sull'argomento in oggetto regolarmente iscritto all'ordine del giorno;

Dato atto che sulla proposta della presente deliberazione:


- ( ) Il responsabile del servizio interessato, per quanto concerne la regolarità tecnica;  
( ) Il responsabile di Ragioneria, per quanto concerne la regolarità contabile ai sensi dell'art. 49 c. 1 del D. Lgs. N. 267/2000 hanno espresso parere: FAVOREVOLE, che viene allegato al presente atto.

Il Presidente passa alla discussione dell'argomento posto al n. 9 dell'o.d.g. avente ad oggetto: "Approvazione Piano Intercomunale del Traffico dei Comuni di Capri ed Anacapri" e dà la parola all'Assessore Balsamo, il quale relaziona sull'argomento e legge la proposta agli atti del Consiglio.

Il Cons. De Turris chiede di mettere ai voti le proposte già avanzate per l'argomento precedentemente trattato, nonché le motivazioni espresse nelle dichiarazioni fatte in relazione all'approvazione del Piano Urbano Traffico e precisamente:

"Il consigliere Salvia chiede di trattare congiuntamente gli argomenti posti ai nn. 8) e 9) dell'o.d.g., in quanto sono inerenti alla stessa materia e, in caso di attuazione degli stessi, si determinerà uno stravolgimento o, quanto meno, un cambiamento delle abitudini dei cittadini. A suo avviso, occorre un approfondimento sull'argomento di carattere politico con la Conferenza dei Capigruppo e, successivamente, anche un coinvolgimento delle categorie e delle Associazioni presenti sul territorio. Inoltre, ritiene che approvare le proposte agli atti del Consiglio è un azzardo, in quanto è come approvare un Piano Regolatore e, quindi, occorre analizzare approfonditamente e motivare certe scelte invece di altre. A suo parere, occorre effettuare uno studio analitico ed approfondito, poiché non è sicuro che la soluzione proposta possa risolvere i problemi di traffico e di vivibilità nel nostro paese. Evidenzia, inoltre, che dalla lettura del P.U.T. e del P.I.T. emergono delle incongruenze fra gli stessi, in particolare per quanto riguarda la funicolare che collega Capri - Anacapri o Anacapri - Marina Grande. A suo avviso è forse meglio che circolino sul territorio 20 autobus che trasportano 30 persone per volta anziché una funicolare che ne trasporta 100 ogni 5 minuti. Anche se potrebbero sembrare timori infondati o considerazioni di parte, sottolinea ai presenti la necessità di riflettere con la massima attenzione su queste previsioni che in futuro potrebbero essere realizzate e che potrebbero apportare uno sconvolgimento nel tessuto socio-economico del nostro paese. Il cons. Salvia ritiene che, pur essendo consapevole che vi è l'urgenza di approvare detti piani, vista l'imminente scadenza dei termini, per evitare il commissariamento, si debba chiedere una proroga alla Regione Campania.

Il Consigliere De Turris, avuta la parola, si associa a quanto dichiarato dal Cons. Salvia, per quanto riguarda l'aspetto procedurale e concorda con lo stesso relativamente alla necessità di una pianificazione e di una analisi approfondita prima di trattare un argomento di tale importanza. A tal proposito ricorda che l'argomento è stato già trattato nella seduta del 19/12/2000 e che lo stesso è stato rinviato per una serie di motivazioni evidenziate in quella sede. Pertanto, ribadisce ancora una volta, l'opportunità di allargare il dibattito su un argomento fondamentale come questo da studiare in sincronia con una pianificazione generale che, tra l'altro, si riallaccia all'argomento precedentemente trattato relativo alla variante del P.R.G. L.R. 16/2000. Infine, il Cons. De Turris concorda sull'opportunità di interpellare le categorie interessate e di discutere i piani in sede tecnico-politica. A questo punto rivolge al



Presidente e all'Assessore al ramo l'invito a ragionare su questi aspetti ed a produrre istanza alla Regione Campania per avere un rinvio dei termini, precisando che un eventuale commissariamento non farebbe venir meno la necessità di approfondire l'argomento. A suo parere si tratta di prendere delle decisioni importanti, sulle quali è giusto che si possa esprimere un giudizio, fermo restando che alla base venga fatta un'approfondita analisi della materia. Pertanto, chiede che venga posta ai voti la proposta del Cons. Salvia, così come integrata dalla propria precedente esposizione.

Il Consigliere Salvia, avuta la parola, ritiene di non avere elementi sufficienti per valutare le proposte contenute nei piani sottoposti all'esame del Consiglio. Per quanto riguarda la dichiarazione dell'Assessore Balsamo di essere disponibili ad accettare eventuali suggerimenti tecnici, anche dopo l'adozione dei predetti piani, egli ritiene di non avere le capacità e gli strumenti idonei per proporre eventuali modifiche agli stessi o soluzioni diverse. Infine, sottolinea ancora una volta che i due piani contengono alcuni elementi in contraddizione fra loro.

Il Cons. De Turrìs, avuta la parola, interviene nella discussione e ribadisce la necessità di valutare una serie di problematiche inerenti gli argomenti trattati, per cui, a nome del Gruppo Casa delle Libertà, propone di sospendere l'approvazione dell'odierna proposta, in attuazione di quanto fu oggetto della deliberazione consiliare, relativa allo stesso argomento, n. 55 del 19/12/2000, votata all'unanimità dal Consiglio comunale, che, in sintesi, integrando la proposta di rinvio dell'argomento, da parte dell'Assessore proponente, così come integrata da ulteriori proposte fatte dall'opposizione e dal Presidente, avrebbe dovuto comportare un'attività di approfondimento e di analisi pianificata, come si conviene in tema di programmazioni territoriali, cosa che, malgrado il tempo trascorso, non è ancora avvenuta. Pertanto invita l'Assemblea a sospendere l'esame dell'argomento, ribadendo, ancora una volta che la programmazione urbana del traffico è un argomento di vitale importanza per il nostro paese, che va inquadrata in un'ottica generale ed attuativa di direttrici che debbono nascere, seppur coevamente, dalla rivisitazione del Piano Regolatore Generale.

Inoltre, dichiara che le proposte di cui si propone l'approvazione sono, a suo avviso, in contrasto con i precedenti deliberati (vedi deliberazione di C.C. n. 55/00). Infine, a titolo del tutto personale, ritiene che le stesse debbano ritenersi anche illegittime."

Il Presidente pone ai voti dell'assemblea la proposta del Cons. De Turrìs.

Alzano la mano in segno di assenso n. 3 Consiglieri (De Turrìs, D'Esposito e Salvia) su 12 presenti e votanti – Contrari 9. La proposta viene respinta a maggioranza.

Il Cons. Salvia, facendo seguito alle motivazioni espresse nel corso della discussione, preannuncia voto contrario alla proposta agli atti del Consiglio, ribadendo la necessità di uno studio approfondito e di un'analisi specifica a base di uno strumento di programmazione generale quale è il P.I.T. che, sicuramente, non

può essere a carico di un singolo Consigliere o di un gruppo politico, non avendone i mezzi tecnici ed economici per porvi seriamente mano.

Il Cons. De Turrís si associa alla dichiarazione di voto testé fatta dal Cons. Salvia.

Il Presidente pone ai voti dell'Assemblea la proposta agli atti del Consiglio.

Alzano la mano in segno di assenso n. 9 Consiglieri su 12 presenti e votanti – Contrari n. 3 (De Turrís, D'Esposito e Salvia). La proposta viene approvata a maggioranza.

Si Vota per l'immediata eseguibilità dell'atto.


Alzano la mano in segno di assenso n. 9 Consiglieri su 12 presenti e votanti – Contrari n. 3 (De Turrís, D'Esposito e Salvia). Si approva a maggioranza.

### **Il Consiglio comunale**

Visto l'esito della votazioni;

#### **delibera**

- di approvare l'allegata proposta agli atti del Consiglio avente ad oggetto: "Approvazione Piano Intercomunale del Traffico Comuni di Capri ed Anacapri";
- di dichiarare la presente deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi di legge.



**Oggetto: Approvazione Piano Intercomunale del traffico dei Comuni di Capri ed Anacapri.**

Visto

- l'art. 36 del Decreto Legislativo 30 aprile 1992 n. 285 "Nuovo codice della Strada";

Vista

- la delibera di Giunta Regionale della Campania n. 6410 del 30 settembre 1994, approvata con deliberazione di Consiglio Regionale della Campania – VI Legislatura – n. 41/3 del 25 luglio 1996, con la quale il Comune di Anacapri è stato inserito tra quelli tenuti all'adozione del Piano Urbano del Traffico;
- la nota n. 7352 del 10 dicembre 1996 e la n. 1643/02 dell'11 marzo 1997 della Giunta Regionale della Campania;
- la delibera di Giunta Regionale della Regione Campania n. 10206 del 12 dicembre 1997, trasmessa con nota n. 1725/02 del 18 marzo 1998, avente ad oggetto: "Contributo ai Comuni quale concorso nella spesa per la redazione dei PUT", con la quale il Comune di Anacapri veniva inserito nel raggruppamento n. 7 individuando, nel contempo, il Comune di Capri quale capofila con compiti di coordinamento amministrativo-contabile;
- la delibera di Giunta Comunale n. 114 del 15 giugno 1998 con la quale si prendeva atto di quanto deliberato dalla Regione Campania e si dava mandato al Comune di Capri, quale Comune capofila, di espletare la procedura amministrativo-contabile per il PGTU dell'Isola di Capri;
- la nota di questo Ente prot. n. 7474 del 04 giugno 1998, con la quale si comunicava al Comune capofila il nominativo del tecnico incaricato della redazione del PUT del Comune di Anacapri;
- la delibera di Giunta comunale del Comune di Capri n. 166 del 16 marzo 1998 e successiva n. 515 del 29 giugno 1998 relative agli incarichi per la redazione dei PUT dei due Comuni e del PGTU dell'Isola di Capri;
- la delibera di Consiglio comunale n. 55 del 19/12/2000, con al quale è stato deciso di rinviare l'argomento relativo all'approvazione del PUT al fine di richiedere maggiori delucidazioni in merito alle modalità sia di redazione che di approvazione dello stesso;
- la nota prot. n. 142 del 03 gennaio 2001, con la quale la predetta delibera è stata trasmessa alla Regione Campania – Area Generale Trasporti, Porti, Aeroporti e Demanio Marittimo, unitamente alla richiesta dei suddetti chiarimenti;



- la nota della Giunta Regionale della Campania n. 1267/02 del 19 febbraio 2001, assunta al protocollo di questo Ente al n. 2935 del 21/02/01, con la quale veniva confermato il contributo per la redazione di un unico Piano Intercomunale Traffico per l'Isola di Capri;
- la nota prot. n. 10648 del 12 luglio 2001, con la quale questo Ente chiedeva al Comune di Capri di indire un incontro con i professionisti incaricati da entrambe le Amministrazioni per la definizione delle procedure da seguire;
- la nota del Comune di Capri n. 7577 del 27 maggio 2002, assunta in pari data al protocollo di questo Ente al n. 8054, con la quale veniva comunicato che con delibera di Giunta Regionale della Regione Campania n. 927 del 15 marzo 2002, è stato differito al 6 luglio 2002 il termine per la conclusione delle attività e per la presentazione della documentazione relativa al citato Piano Intercomunale del Traffico e si chiedeva, pertanto, un incontro tra i professionisti incaricati dalle due Amministrazioni, tenutosi, poi, in data 03 giugno 2002.

Considerato

- che in data 20 giugno 2002, con nota prot. n. 9375, è stata trasmessa bozza del Piano Intercomunale del Traffico del Comune di Capri ed Anacapri ai capigruppo consiliari di questo Ente, affinché essi ne prendessero opportuna visione;
- che con nota assunta al protocollo di questo Ente al n. 9479 del 24 giugno 2002, l'ing. Antonino Fiodo ha trasmesso la stesura definitiva degli elaborati relativi al Piano in argomento;

Vista la delibera di Consiglio comunale n. 33 del 28 giugno 2002, con al quale è stato approvato il Piano Urbano del Traffico del Comune di Anacapri;

**si propone**

- di approvare l'allegato Piano Intercomunale del Traffico del Comune di Capri ed Anacapri;
- di trasmettere la relativa deliberazione, unitamente a quella adottata dal Comune di Capri alla Regione Campania – Area Generale Trasporto, Viabilità, Porti, Aeroporti e Demanio Marittimo;
- di dichiarare la stessa immediatamente eseguibile ai sensi di legge.

L'ASSESSORE AL TRASPORTO E VIABILITA'  
Ermano Balsamo

Comune di Anacapri

Comune di Capri

Provincia di Napoli

COMUNE DI ANACAPRI

24. GIU. 2002

N. 9479 BCL

Piano

Intercomunale del

Traffico



Dott. Ing. Antonino FIOCO

Prof. Ing. Gennaro IMPROTA

## SOMMARIO

Premessa.....	1
L'offerta di trasporto InterComunale.....	4
Le infrastrutture a sostegno della mobilità.....	4
I Collegamenti collettivi tra Marina Grande – Capri - Anacapri.....	5
Traffico veicoli trasporto persone ad uso privato.....	6
Il trasporto pubblico non di linea.....	6
Il trasporto delle merci sull'isola.....	6
Le criticità esistenti nel sistema della mobilità.....	7
Le proposte di intervento.....	9
Medio periodo.....	9
Il porto di Marina Grande.....	10
La rete stradale ed il sistema della sosta.....	11
Il trasporto e la distribuzione delle merci.....	12
La circolazione dei veicoli a due ruote.....	13





# Premessa

I Comuni di Anacapri e Capri si sono dotati dei rispettivi Piani Generali del Traffico Urbano. Questo documento di coordinamento puntualizza gli elementi di pianificazione che, in quanto di interesse di entrambi i comuni, costituiscono il Piano del Traffico Intercomunale.

Rimandando ai due elaborati tecnici [*Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Anacapri*, Dott. Ing. Antonino Fiodo - *Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Capri*, Prof. Ing. Gennaro Improta] per maggiori dettagli, si vuole, in questa sede sottolineare che i PGTU dei due Comuni puntano entrambi, come ovvia conseguenza delle loro specifiche peculiarità, ad un miglioramento delle caratteristiche della mobilità, che rispetti, in ogni caso, la elevata vocazione turistica dell'isola.

Dunque, se il PGTU del Comune di Capri punta alla razionalizzazione di taluni servizi legati alla mobilità (dei residenti e dei turisti) ed al miglioramento del livello di servizio del trasporto collettivo, individuando interventi volti alla riduzione degli attuali livelli di congestione che, quando di non limitato onere economico, potranno essere attuati, nel tempo, in modo progressivo, il PGTU del Comune di Anacapri propone di ottimizzare, e dove necessario potenziare, le risorse disponibili di infrastrutture stradali e di mezzi di trasporto collettivo, e di incoraggiare l'intermodalità dei movimenti attraverso iniziative pubbliche o di project financing, prefiggendosi come obiettivo principale il miglioramento del livello di soddisfazione di turisti e residenti, da raggiungersi mediante una strategia mirata alla tutela e valorizzazione ambientale.

La mancanza di un approdo a servizio del solo comune di Anacapri, determina una serie di colli di bottiglia nel sistema della mobilità delle persone e delle merci e costituisce una fonte di disagio per entrambi i comuni, in quanto, se il Comune di Capri si trova a sostenere ingenti flussi di mobilità "estranea", il Comune di Anacapri, di riscontro, soffre per una elevata impedenza delle sue vie di comunicazione verso il Continente.

Dunque l'oggetto principale di questo documento è quello di fornire una analisi delle criticità esistenti nelle relazioni Marina Grande – Capri – Anacapri, e delineare in qual modo i due comuni interessati hanno pianificato di intervenire, nel breve e nel medio periodo, per mitigare i disagi attuali.

# L'offerta di trasporto InterComunale

## *Le infrastrutture a sostegno della mobilità*

La rete multimodale a servizio della mobilità tra i comuni di Capri ed Anacapri appare fisiologicamente scarna. In dettaglio, essa si sviluppa tra l'area di Marina Grande, Capri, e il piazzale di Via Nuova del Faro ad Anacapri, presentando un nodo intermedio a Capri centro.

Il porto di Marina Grande costituisce, certamente, il nodo centrale della mobilità dell'isola di Capri. Esso risulta diviso in due settori: quello orientale, destinato alla nautica da diporto, quello occidentale destinato al traffico commerciale.

Il porto commerciale, il cui specchio acqueo è certamente molto limitato, è protetto da un molo di soprafflutto che funge anche da banchina per l'approdo dei traghetti e delle unità veloci. La sua lunghezza non è adeguata al movimento che vi si concentra, così come la sua larghezza è del tutto insufficiente a consentire il regolare deflusso dei mezzi e delle persone in arrivo ed in partenza. Esso risulta certamente pericoloso in tutti i numerosi periodi di punta che si presentano nel corso dell'anno.

I due settori del porto sono separati da un molo, attualmente per lo più in disuso, che, prima della costruzione del porto turistico, svolgeva le funzioni di molo di sottoflutto.

I rimanenti spazi portuali a terra, in parte demaniali ed in parte comunali, non appaiono regolamentati e, lungi dal costituire uno spazio pubblico di indiscusso interesse, sono sede, nei periodi di maggiore attrazione turistica, di una mobilità pedonale e meccanizzata molto confusa che si incrocia, con grande difficoltà, con gli altri molteplici usi del suolo.

Da Marina Grande parte l'itinerario costituito da due strade provinciali che risultano **strade di interesse** per la mobilità del Comune di Capri ed al tempo stesso di quella dal comune di Anacapri verso Capri e verso il continente:

- la strada provinciale Marina Grande - Capri, con la variante che, partendo sempre da Marina Grande, passa per la località Gasto giungendo a circa un terzo di essa;
- la strada provinciale Capri - Anacapri.



Le strade hanno in comune il breve tratto compreso tra la *piazzetta* e la località *Due Golfi* da cui esse si diramano. L'incrocio dei Due Golfi è, dunque, punto critico della mobilità su gomma per tutta l'isola.

Le strade dell'itinerario tra Capri ed Anacapri sono caratterizzate da sezioni trasversali sempre ridotte e, in taluni punti, decisamente insufficienti. Tale circostanza, congiunta a quella delle pendenze, in taluni punti sensibili, limita drasticamente la capacità veicolare. Non esistono, ai margini delle carreggiate, golfi in corrispondenza delle fermate degli autobus di linea, né capilinea arredati. Non esistono, in generale, spazi di sosta fuori strada per i veicoli privati e questi, laddove vengono fermati sulle strade, intralciano i movimenti pedonali e veicolari.

### ***I Collegamenti collettivi tra Marina Grande – Capri - Anacapri***

La Funicolare (gestita dalla società S.I.P.P.I.C.) costituisce l'asse forte di collegamento collettivo di Capri con Marina Grande.

Il trasporto collettivo su gomma viene esercito sempre dalla società S.I.P.P.I.C. con i collegamenti su gomma tra Capri ed Anacapri, Capri e Marina Piccola, Capri e Marina Grande. Anacapri è inoltre collegata con un servizio diretto sia con Marina Grande che con Marina Piccola. La Funicolare rappresenta anche, in abbinamento con il collegamento bus Capri-Anacapri, l'alternativa al collegamento con bus diretto Anacapri-Marina Grande. Gli orari estivi ed invernali della S.I.P.P.I.C. sono riportati nell'Accordo di Programma (allegato A) stipulato tra:

- Regione Campania;
- Comune di Capri;
- Comune di Anacapri;
- S.I.P.P.I.C. S.p.A.;
- Staiano Autotrasporti.

Tale accordo, proseguimento di quello già attuato per l'anno 2001, per la sperimentazione del sistema di tariffa integrata dei servizi di trasporto pubblico locale nell'isola di Capri, è entrato in vigore in via sperimentale dal 25/03/2002 e ha durata di un anno.

Gli autobus utilizzati dalla S.I.P.P.I.C. sono tutti di piccole dimensioni (circa 35 passeggeri), per cui nonostante gli incrementi di corse introdotti nell'ultimo periodo per effetto del richiamato accordo di Programma, l'offerta complessiva su alcune direttrici continua a rimanere modesta, in particolar modo nelle fasce orarie interessate da una forte presenza di turisti.



Per questo motivo è auspicabile che nel breve periodo venga ulteriormente potenziata l'offerta del servizio pubblico di linea, incrementando in particolar modo le corse dirette e migliorando nel contempo la qualità del servizio offerto, sia con il rinnovo del parco autobus oramai vetusto e la sistemazione delle fermate, sia consentendo l'accessibilità ai portatori di handicap.

### ***Traffico di veicoli per trasporto persone ad uso privato***

Negli ultimi anni vi è stato un costante aumento dei veicoli a due, tre e quattro ruote circolanti sulle strade dell'isola, con continui fenomeni di congestione che hanno pesanti riflessi negativi soprattutto sulle percorrenze dei mezzi pubblici; tuttavia, in considerazione dell'esiguità e della geometria delle strade carrozzabili a disposizione, non vi sono concrete possibilità di fornire alternative spaziali alla mobilità veicolare urbana, magari attraverso l'individuazione di altri itinerari per i flussi veicolari. Ne consegue che, nel medio periodo, dovrà essere affrontata anche la problematica relativa alla regolamentazione della circolazione dei veicoli dei residenti, con limitazioni nelle fasce di maggior congestione.

### ***Il trasporto pubblico non di linea***

Il servizio pubblico non di linea è effettuato con Taxi (n° 30 ad Anacapri e n°33 a Capri) e con autoveicoli a noleggio con conducente (n° 8 ad Anacapri e n°16 a Capri).

### ***Il trasporto delle merci sull'isola***

Le merci vengono trasportate dalla terraferma (Napoli o Sorrento) con veicoli di classe N2-N1 (def. Nuovo Codice della Strada), per poi essere distribuite agli esercizi commerciali con veicoli di dimensioni minori N1 o L5, o stoccate presso magazzini presenti sul territorio e in seguito distribuite.

# Le criticità esistenti nel sistema della mobilità

Il sistema della mobilità dell'isola di Capri presenta alcune evidenti criticità i cui effetti, in termini di congestione pedonale e veicolare e di difficoltà negli spostamenti, possono essere agevolmente riconosciuti:

- l'impatto che i picchi negli arrivi e nelle partenze dei flussi di mobilità di persone e merci determinano sul porto di Marina Grande;
- l'inadeguatezza del sistema logistico per la distribuzione delle merci e l'impatto che esso determina sulla scarsa viabilità principale;
- la estrema esiguità della rete stradale utilizzata (ed utilizzabile) per la circolazione veicolare (pubblica e privata);
- la penuria degli spazi di sosta fuori strada da destinare alla sosta stanziale ed a quella di interscambio;
- il peso della mobilità "a due ruote", con i vantaggi che essa determina per l'utenza e gli effetti negativi che essa, inequivocabilmente, riversa a livello collettivo;
- la "frizione", per il cambio di modo, che si determina ai bordi, nel passaggio da zona a circolazione libera a zona pedonale;
- le evidenti interazioni tra il sistema della mobilità pedonale e quello della distribuzione delle merci, tanto nella zona a circolazione libera che in quella pedonale.

La causa principale di molte criticità è di carattere esogeno e molti degli effetti negativi che si manifestano costituiscono il risultato dell'interazione di fattori tra loro decisamente contrastanti:

- la straordinaria vocazione turistica dei luoghi che richiama folle di turisti e la necessità di conservare una condizione di fruizione ottimale delle bellezze naturali;
- l'inadeguatezza dei sistemi di supporto alla mobilità e, al tempo stesso, la reale difficoltà di porre mano a cambiamenti che potrebbero alterare le caratteristiche dell'ambiente;
- la necessità di rispondere ad una domanda di mobilità con punte insostenibili e l'obbligo di salvaguardare il più possibile l'ambiente dall'inquinamento atmosferico, acustico, visivo.

In altri termini, molte delle cause, che pur si manifestano attraverso un palese effetto di congestione nella mobilità, costituiscono temi di intervento, ad uno ad uno, impegnativi e,

certamente, molti di essi prevaricano la strumentazione e gli obiettivi di documenti di piano di breve periodo, quali sono i PGTU. Tuttavia, le specifiche peculiarità dell'isola di Capri, da un lato sollecitano l'approfondimento di scenari anche di medio periodo (cosa, peraltro, non esclusa dalla normativa), dall'altro introducono la circostanza, intrinsecamente coerente con la logica dei PUT, che alcuni dei temi enucleati possano essere approfonditi, in fase di progettazione particolareggiata, attraverso programmi di intervento specifici. Proprio per questo essi vengono singolarmente analizzati e discussi.



# Le proposte di intervento

## *Il medio periodo*

Tra gli elementi di riflessione, alla base di una politica di medio periodo nel settore della mobilità, ve ne sono, certamente, almeno quattro:

- la mancanza di un collegamento diretto tra Marina Grande ed Anacapri, che costringe la mobilità con destinazione Anacapri ad utilizzare la già scarsa rete viaria di Capri, costituisce una delle cause importanti della congestione attuale;
- la insufficienza della funicolare a soddisfare le punte della domanda di spostamento tra Marina Grande e Capri-Anacapri e viceversa determina fenomeni di attesa e, conseguentemente, di congestione, specie nel terminale a valle;
- la mancanza di una alternativa pedonale alla strada provinciale tra Capri e Marina Piccola riversa in modo quasi totale la domanda di spostamento sul trasporto su gomma: collettivo, pubblico e privato.


Si manifestano, in altri termini, alcune necessità:

- separare, il più possibile, i flussi di mobilità in arrivo nell'isola all'origine (cioè a Marina Grande), in modo da ridurre le loro sovrapposizioni con le inevitabili diseconomie che ne derivano;
- fornire una alternativa alla funicolare ed al trasporto collettivo su gomma nel collegamento tra Marina Grande e Capri - Anacapri ed al trasporto collettivo su gomma nel collegamento tra Marina Piccola e Capri - Anacapri.

Proprio per questo, appare quanto mai opportuno approfondire la possibilità di pervenire, attraverso un **Progetto Mirato Ferro-Fune-Pedonalità Assistita**, alla individuazione della fattibilità tecnica di:

- un collegamento su ferro o su fune tra l'area allargata di Marina Grande ed Anacapri e/o tra Capri - Anacapri;
- un collegamento su fune tra l'area allargata di Marina Grande e Tiberio;
- la realizzazione di un sistema di pedonalità assistita tra Marina Grande e Capri sul tracciato di via S. Francesco;

- la realizzazione di un sistema di pedonalità assistita tra Marina Piccola e Capri sul tracciato di via Mulo.



In tal senso, un importante elemento di riflessione è costituito dal fatto che un impianto a fune costa dieci miliardi per Km "chiavi in mano", dura trenta anni ed è in grado di trasportare ottomila persone all'ora in entrambi i sensi di marcia; il personale richiesto è costituito da un manovratore di sistema e da due tecnici per il controllo audio-video. Si tratta, in altri termini di una metropolitana leggera sospesa in aria che non inquina, fa risparmiare energia e non genera costi di congestione. L'impatto ambientale che determina è limitato alla fune, in quanto le stazioni di testa, di dimensioni, peraltro, molto contenute, possono essere realizzate in modo tale da evitare di far ricorso a manufatti esterni.

Per quanto concerne, poi, l'uso di scale mobili è importante notare che una scala mobile con gradini della larghezza di 1 metro realizza una offerta di capacità dell'ordine di 9000 passeggeri/ora e che impianti realizzati, già da tempo in altri Paesi all'aria aperta (si veda il sistema di scale mobili per raggiungere il Parco Guell a Barcellona) non hanno palesato inconvenienti di rilievo.

I temi del Progetto Mirato Ferro-Fune-Pedonalità Assistita potrebbero essere sviluppati attraverso un concorso internazionale di idee le cui modalità potranno essere affrontate dopo l'approvazione dei PGTU e del Pfasno Intercomunale.

### *Il porto di Marina Grande*

Il porto di Marina Grande, sul quale è incentrato tutto il sistema della mobilità, non solo del Comune ma, di tutta l'isola di Capri, costituisce anche l'elemento di maggiore criticità. Come si è già detto, il molo di soprafflutto utilizzato per l'approdo dei traghetti e delle unità veloci ha una lunghezza non adeguata al movimento che vi si concentra e la sua larghezza, del tutto insufficiente a consentire un flusso regolare dei mezzi e delle persone in arrivo ed in partenza, determina condizioni di pericolo in tutti i numerosi periodi di punta che si presentano nel corso dell'anno.



E' chiaro che la regolazione della mobilità nell'area di Marina Grande va, necessariamente riguardata nella ottica principale del recupero urbanistico di una delle zone più note e rinomate dell'isola di Capri e che, in ogni caso, costituisce, per il visitatore la porta di ingresso all'isola.

E' d'altra parte evidente che gli elementi sui quali è necessario fondare qualsiasi ipotesi di intervento sono almeno quattro:

- una *ridefinizione del layout delle funzioni portuali* che consenta, almeno nei periodi e nelle ore di punta, di evitare la concentrazione sull'attuale banchina di tutte le operazioni di imbarco e sbarco;
- la individuazione di una *rete di distribuzione delle merci* che razionalizzi il movimento dei veicoli commerciali nell'area portuale;
- una *razionalizzazione ed un potenziamento del sistema di trasporto collettivo terrestre* a servizio di Marina Grande.

Il riassetto complessivo degli usi dell'area di Marina Grande costituisce un tema di grande importanza, con forti valenze di tipo urbanistico, difficilmente affrontabile "a risorse costanti". Tuttavia la mobilità che la interessa, già oggi regolamentata, può essere ulteriormente incanalata nell'ottica della realizzazione di una **Zona a Traffico Limitato (ZTL)** la cui estensione e disciplina dovranno essere definite in sede di progettazione particolareggiata.

### ***La rete stradale ed il sistema della sosta***

La rete stradale a servizio dell'Isola di Capri, aperta alla circolazione motorizzata, è, come si è detto, costituita da tre sole strade (che costituiscono nei fatti la rete di scorrimento), con sezioni trasversali sempre ridotte, in taluni punti decisamente insufficienti, e pendenze talora sensibili.

Si è già detto che le strade non sono attrezzate, che non vi sono protezioni per i pedoni ai margini delle carreggiate né, in generale, sono fruibili, per essi, percorsi alternativi. Non esistono, ai margini delle carreggiate, golfi per le fermate degli autobus di linea, nè capilinea arredati.

Non esistono, in generale, **spazi di sosta fuori strada** per i veicoli privati che, posti in sosta sulle strade, intralciano i movimenti pedonali e veicolari.

Le eccezioni sono:

- l'area esistente in *piazzale Europa*, utilizzata, normalmente dai residenti per la sosta stanziale;
- l'area di Viale T.de Tommaso parcheggio interrato ed area sovrastante;
- parcheggio di Via Nuova del Faro (Caprile);
- le banchine del porto, utilizzate dagli abitanti per la sosta stanziale, dagli operatori economici per la sosta di destinazione e da coloro che si recano sulla terraferma per la sosta di interscambio.

La carenza di spazi di sosta fuori strada costituisce un altro dei punti critici del sistema della mobilità; il problema della sosta dei residenti, così come quello della sosta di interscambio terra-mare, non possono essere ignorati, e l'unico modo per evitare il duplice inconveniente dell'intralcio alla circolazione e dell'inquinamento visivo del paesaggio è quello di offrire degli spazi di sosta fuori strada tariffati in modo opportuno.

L'importanza del *fenomeno sosta*, pur tenendo conto della ristrettezza delle superfici destinabili alla sosta e dei vincoli paesistici alla creazione di nuovi parcheggi privati, indica come operazione strategica la realizzazione, in fase di progettazione particolareggiata del PGTU, di un **Programma Urbano Parcheggi (PUP)** di Capri.

### *Il trasporto e la distribuzione delle merci*

Il trasporto delle merci dal continente a Capri e la sua distribuzione interna richiedono un attento approfondimento e, solo in tempi medi è pensabile di pervenire ad una soluzione del problema. E' necessario, in altri termini, realizzare una attenta analisi, qualitativa e quantitativa, delle merci trasportate, mettere in discussione l'attuale **sistema logistico** (aree e depositi esistenti, vettori utilizzati, sistemi di imballaggio, criteri di distribuzione) e definirne uno più agile che, prendendo le mosse dai vincoli reali esistenti e, prima di tutti, dalla necessità di non dar luogo ad interazioni negative con il sistema del turismo, si strutturi, con la interposizione di aree di interscambio, su più livelli e si muova, specie per la distribuzione nelle aree interne alla zona pedonale, per fasce orarie compatibili.

Certamente le fasce orarie oggi in atto per lo sbarco delle merci vanno mantenute e, in prospettiva, va analizzata la possibilità di effettuare lo sbarco durante la notte, così come va approfondita la possibilità di dar vita sulla terraferma ad un **interporto** che funzioni da volano per il magazzinaggio delle merci in arrivo nell'isola e disaccoppi i due momenti della raccolta sul continente e del trasporto nell'isola, consentendo la strutturazione di un sistema logistico a più livelli.

### ***La circolazione dei veicoli a due ruote***

Si è visto come il numero dei motocicli in circolazione a Capri (*eguagli o superi*) quello delle autovetture. Si tratta di un fenomeno divenuto consueto, specie nelle località turistiche, nelle quali il motociclo costituisce un mezzo di trasporto "alternativo" agile, poco condizionato dalle caratteristiche stradali e dall'interazione con altri veicoli o con i pedoni e, dunque, di grande utilità pratica per chi lo usa.

I vantaggi personali dei singoli utenti trovano, tuttavia, come riscontro, a livello collettivo elementi negativi di non scarso rilievo: l'inquinamento atmosferico ed acustico prodotto e l'invasività del mezzo che tende ad impadronirsi di spazi che non gli competono e che determina un disturbo in stridente contrasto con l'uso turistico del territorio.

Non va, inoltre, dimenticato che una parte, certamente non trascurabile, dell'attuale parco motoveicoli in Italia (secondo le statistiche disponibili, più del 50% in alcune zone dell'Italia meridionale) presenta motori modificati illegalmente, con il risultato di aumentare i livelli delle emissioni sonore nonché l'emissione di sostanze inquinanti, così aggravando la situazione.

Lo sviluppo avuto negli ultimi anni nella produzione di motocicli a trazione elettrica, indica come interessante la prospettiva di dar vita ad iniziative tese a sostituire, nel tempo, i ~~motocicli con motore a combustione interna con quelli elettrici~~ e di ridurre, al contempo, con opportune economie di scala, le dimensioni del parco circolante.

Il presente verbale, salva l'ulteriore lettura e sua definitiva approvazione nella prossima seduta, viene sottoscritto come segue.

IL PRESIDENTE

CERROTTA Francesco

Concetta



IL SEGRETARIO COMUNALE

d.ssa ESPOSITO Concetta

Prot. N.

La sujestesa deliberazione, ai sensi dell'art. 124 comma 1 del D.L.vo 18.8.2000 n. 267 viene affissa all' Albo Pretorio comunale per 15 giorni consecutivi dal 03/07/2002 al 18/07/2002.

Non è soggetta al controllo preventivo, ai sensi della deliberazione di G.R.C. n. 6085 del 09.11.2001;

Dalla residenza comunale, li 03/07/2002

IL SEGRETARIO COMUNALE

d.ssa ESPOSITO Concetta

IL VICE SEGRETARIO

(D.ssa Adele Ipomea)

Il sottoscritto Segretario comunale, visti gli atti d'ufficio,

### ATTESTA

Che la presente deliberazione :

- è stata affissa all'Albo Pretorio comunale per quindici giorni consecutivi:

dal 03/07/2002 al 18/07/2002.

- è divenuta esecutiva il giorno: 15/07/2002

decorsi 10 giorni dalla pubblicazione (art. 134 c. 3 D.L.vo n. 267 del 18.8.2000).

Dalla residenza comunale, li 22/07/02

IL SEGRETARIO COMUNALE

d.ssa ESPOSITO Concetta

IL VICE SEGRETARIO

(D.ssa Adele Ipomea)

