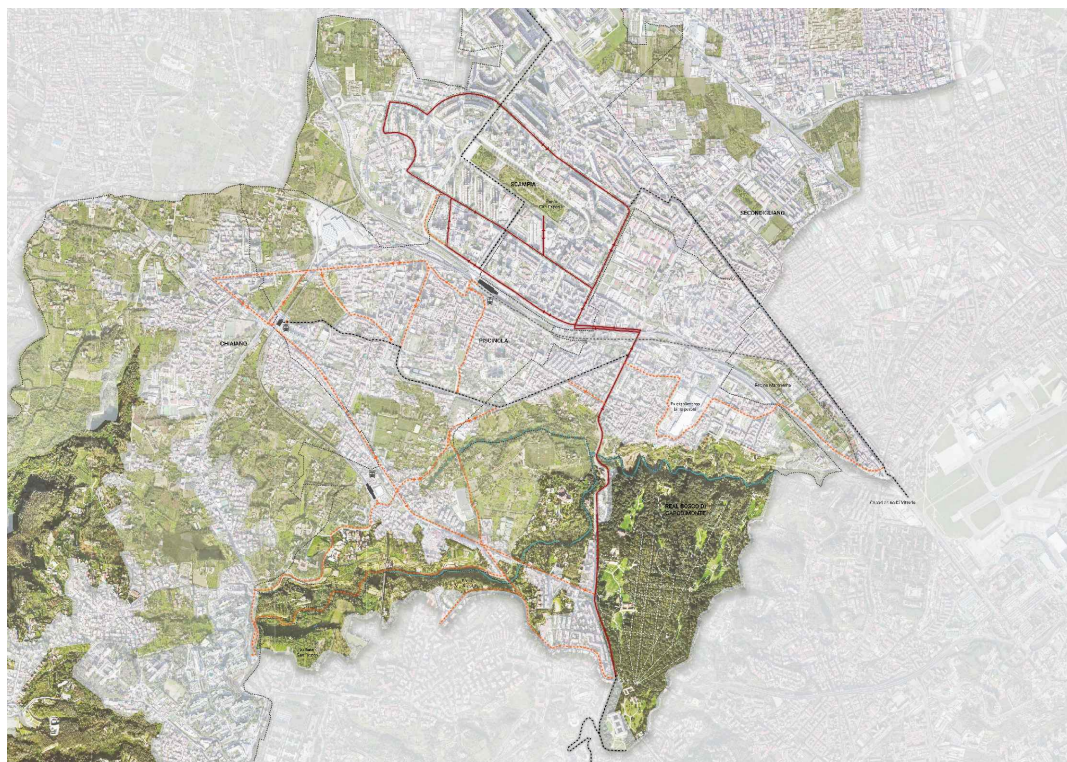


**Area Programmazione della Mobilità  
Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile  
ESTENSIONE DELLA RETE CICLABILE CITTADINA:  
AMBITO SETTENTRIONALE - SCAMPIA**



## PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Dirigente del Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile Arch. Valeria Plazzo  
DIRETTORE DELL'ESECUZIONE DEL CONTRATTO: Ing. Antonio Priore

PROGETTO a cura di:

### LAND

LANDSCAPE ARCHITECTURE NATURE DEVELOPMENT

LAND Italia Srl  
via Varese, 16  
IT - 20121 Milano  
+39 02 806911 1  
italia@landsrl.com

**Il progettista e direttore tecnico**  
**Dr. Arch. Andreas Kipar**

**Arch. Shirly Mantin**  
**Arch. Lisa Peregó**  
**Arch. Elaheh Fereidooni**  
**Arch. Marco Mazzella - Local Architect**

n. elaborato		TITOLO:			
<b>D06</b>		<b>RELAZIONE DEL RILIEVO E STIMA DEI FLUSSI DI TRAFFICO</b>			
Codice elaborato		PFTE_D06	-		
04	04.02.2022	Quinta emissione	LP	SM	AK
Rev.	Data	Oggetto	Orig.	Ver.	Appr.

## **Relazione del rilievo e stima dei flussi di traffico**

# **LAND**

## **Indice**

1	Rilievo flussi di traffico .....	3
2	Indicatori di flusso del traffico e valutazione di impatto.....	8
3	Conclusioni .....	10

## **1 Rilievo flussi di traffico**

I conteggi sono stati effettuati il 3 giugno 2021 tra le 8.00 e le 9.00. L'indagine è stata effettuata nella fascia oraria di punta del mattino in un giorno feriale.

I posizionamenti per i rilievi sono stati i seguenti:

- A. Sez.17 via Miano direzione Capodimonte porta piccola
- B. Sez.17 via Miano direzione Miano porta Miano
- C. Sez.22 via Don Guanella direzione Miano
- D. Sez.22 via Don Guanella direzione Scampia
- E. Sez.5 via Ciccotti direzione Miano
- F. Sez.5 via Ciccotti direzione Scampia

I flussi in transito registrati sono stati classificati in funzione delle seguenti categorie di veicolo:

- Autobus di linea
- Autobus gran turismo
- Autovetture
- Mezzi commerciali leggeri
- Mezzi commerciali pesanti
- Motoveicoli 2 ruote
- Biciclette

I conteggi veicolari sono stati eseguiti manualmente con l'ausilio della scheda riportata in Figura 1

Successivamente all'esecuzione dei rilievi si è proceduto alla costruzione di un database mediante l'opportuno caricamento dei dati. Al fine di trasformare il numero di veicoli registrato in veicoli equivalenti sono stati utilizzati coefficienti di equivalenza, opportunamente calibrati, che hanno tenuto conto delle dimensioni medie delle diverse tipologie di veicoli, espressi nella seguente Tabella 1.

Tabella 1 – Coefficienti di equivalenza

<i>Coefficienti di equivalenza</i>	
Autovetture	1
Autobus di linea	2,8
Autobus gran turismo	2,2
Motoveicoli 2 ruote	0,5
Mezzi commerciali leggeri	1,5
Mezzi commerciali pesanti	2,8

I tratti maggiormente trafficati sono risultati quello della Sezione 5 via Ciccotti direzione Scampia e quello della Sezione 22 via Don Guanella direzione Scampia (Grafico 1).

È stato rilevato il transito delle biciclette, che è riportato nel Grafico 2; i risultati mostrano maggiori flussi nella Sezione 17 via Miano direzione Capodimonte porta piccola.

# LAND

Rilevatore	<input style="width: 90%;" type="text"/>	Data	<input style="width: 90%;" type="text"/>
Dalle	<input style="width: 40%;" type="text"/>	Alle	<input style="width: 40%;" type="text"/>

<b>Autovetture</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

<b>Autobus di linea</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

<b>Autobus Gran turismo</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

<b>Motoveicoli (solo mezzi a 2 ruote)</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

<b>Mezzi commerciali leggeri (assimilabili ad autovetture o SUV)</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

<b>Mezzi commerciali pesanti (assimilabili ad autobus di linea)</b>									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40

Figura 1. Scheda rilievi

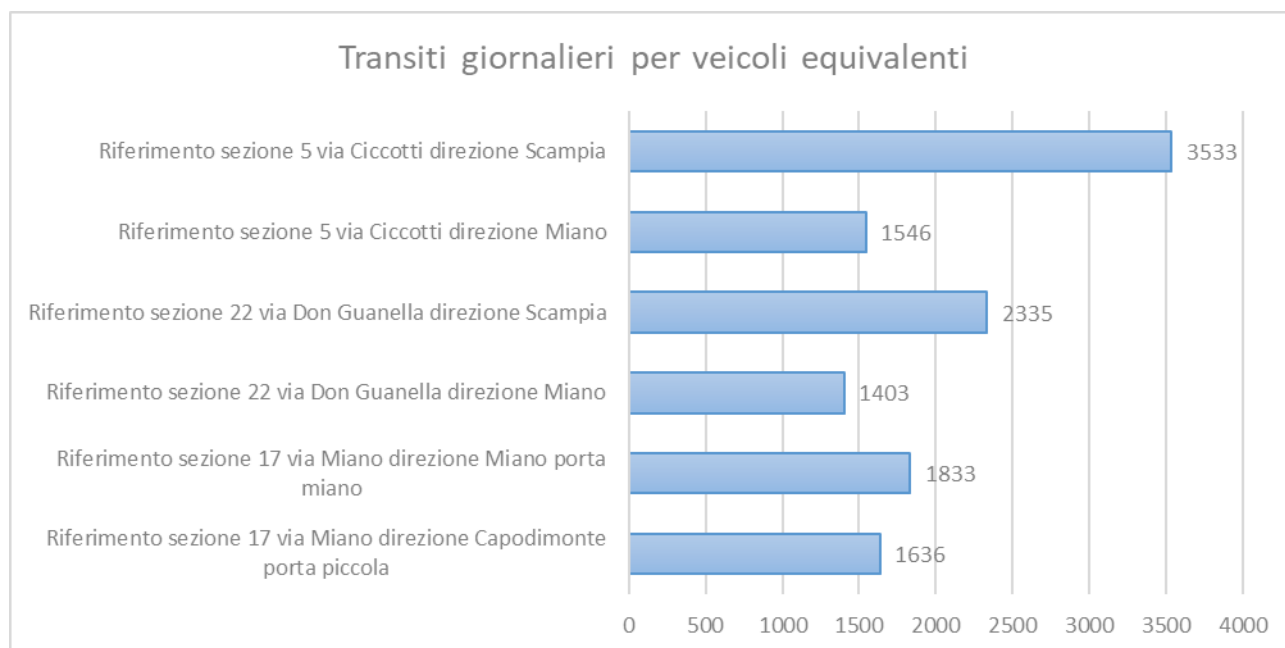


Grafico 1. Transiti giornalieri in veicoli equivalenti nel giorno 03\06\2021 tra le 8.00 e le 9.00

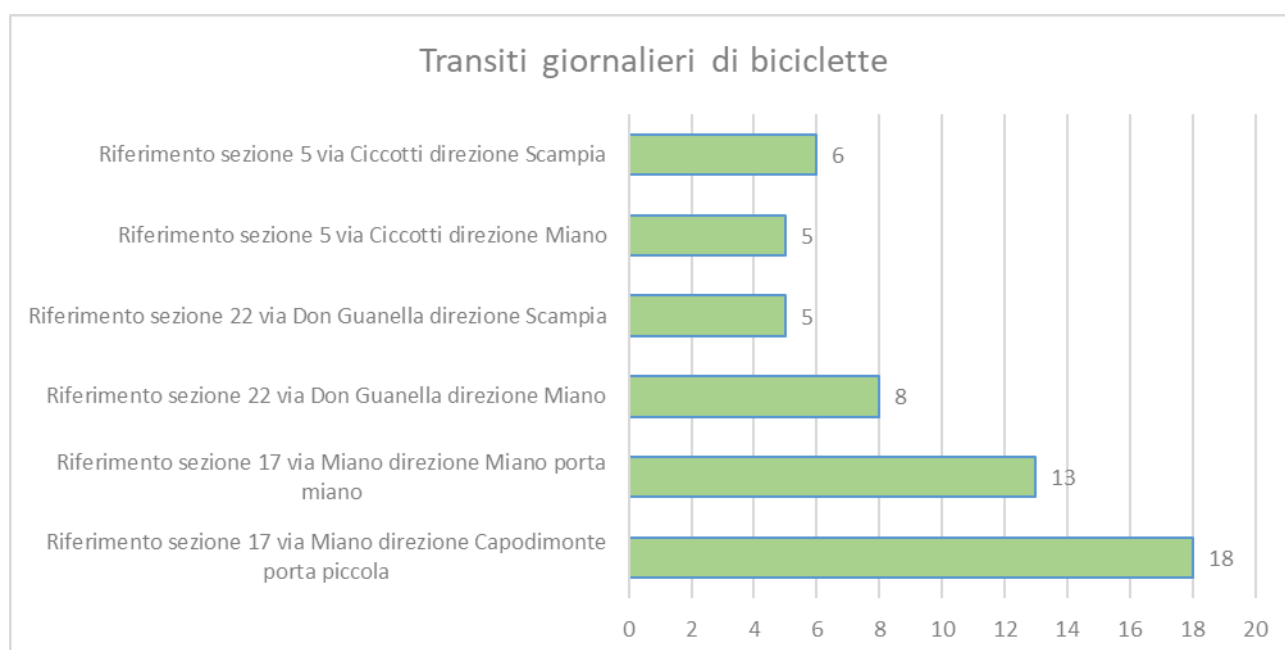


Grafico 2. Transiti giornalieri di biciclette nel giorno 03\06\2021 tra le 8.00 e le 9.00

Nei grafici posti di seguito sono riportate le percentuali di transito per tipologia di veicolo per l'intero periodo di rilievo. Il tipo di veicolo che ha registrato, nell'arco dell'intero periodo di rilievo, le percentuali maggiori di transito è stata l'autovettura.



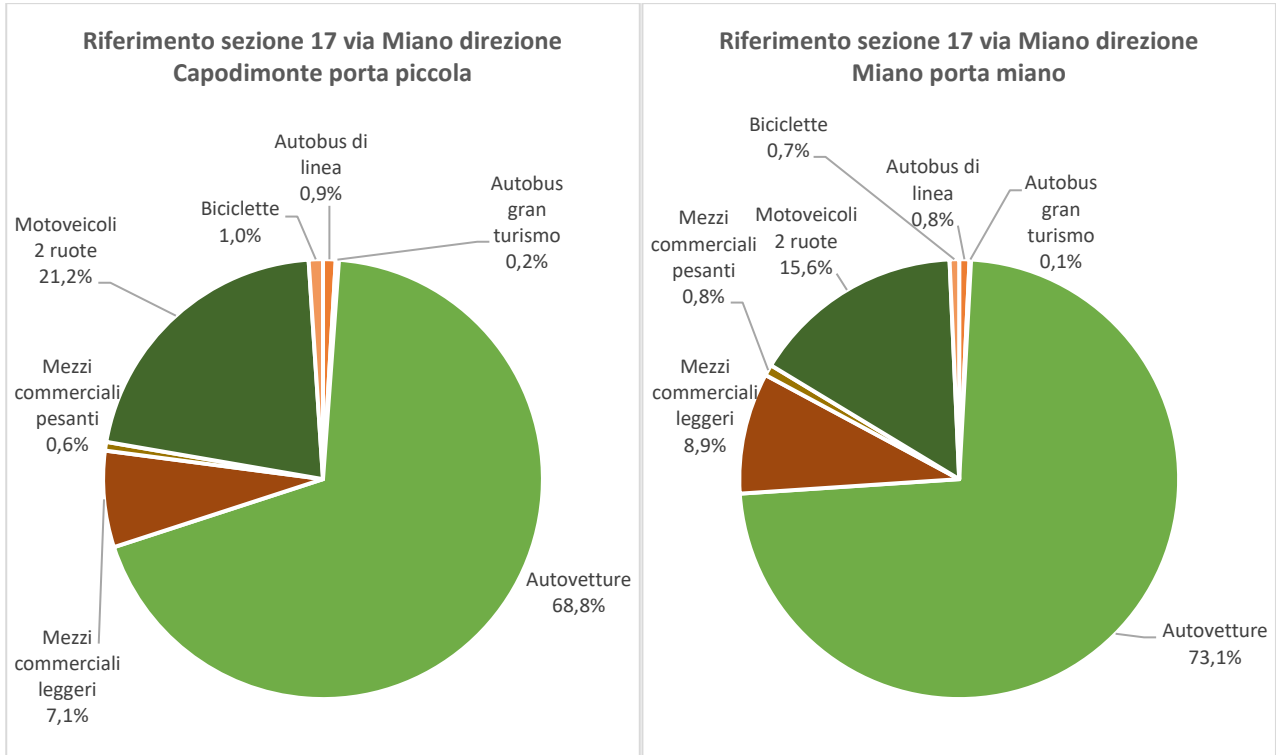


Grafico 3. Ripartizione delle tipologie di veicoli rilevati nella sezione 17 nel giorno 03/06/2021 tra le 8.00 e le 9.00

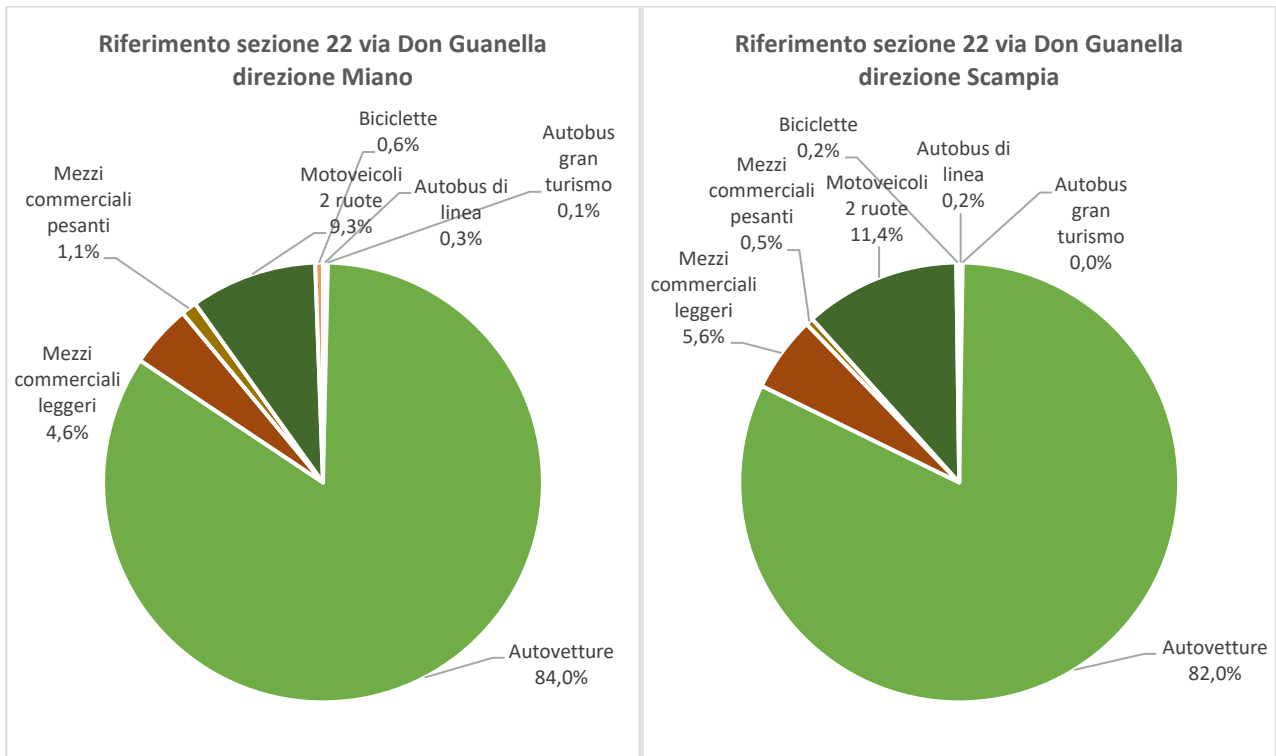


Grafico 4 – Ripartizione delle tipologie di veicoli rilevati nella sezione 22 nel giorno 03/06/2021 tra le 8.00 e le 9.00

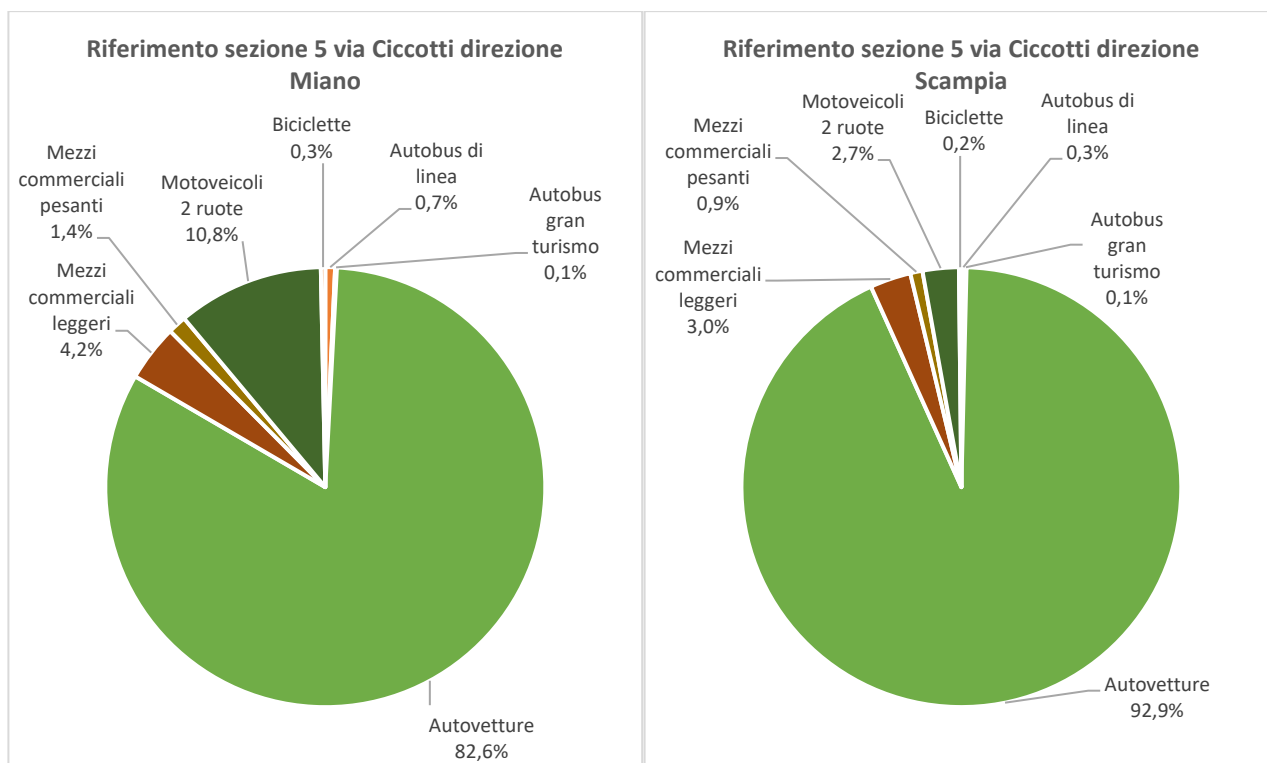


Grafico 5 – Ripartizione delle tipologie di veicoli rilevati nella sezione 5 nel giorno 03/06/2021 tra le 8.00 e le 9.00



## 2 Indicatori di flusso del traffico e valutazione di impatto

I conteggi effettuati il 3 giugno 2021 tra le 8.00 e le 9.00 sono stati utilizzati per calcolare alcuni indicatori in grado di dar conto dell'impatto della costruzione delle piste ciclabili sul traffico veicolare. I flussi sono stati calcolati con riferimento alla fascia oraria di punta del mattino in un giorno feriale.

È stato poi possibile calcolare alcuni indicatori su ciascun tratto, in modo da poter valutare l'impatto del progetto di costruzione della pista ciclabile. Di seguito si specificano tali misure:

- il flusso veicolare, calcolato come rapporto tra veicoli equivalenti per minuto (grafico 1);
- la densità (lunghezza) veicolare, calcolata come rapporto tra veicoli equivalenti e lunghezza in km del tronco stradale (grafico 2). L'indicatore è stato calcolato ante e post operam (creazione della ciclabile);
- la densità (superficie) veicolare, calcolata come rapporto tra veicoli equivalenti e superficie in kmq del tronco stradale (grafico 3). L'indicatore è stato calcolato ante e post operam (creazione della ciclabile).

I tratti con il maggior flusso veicolare sono risultati quello della Sezione 5 via Ciccotti direzione Scampia e quello della Sezione 22 via Don Guanella direzione Scampia (grafico 1).

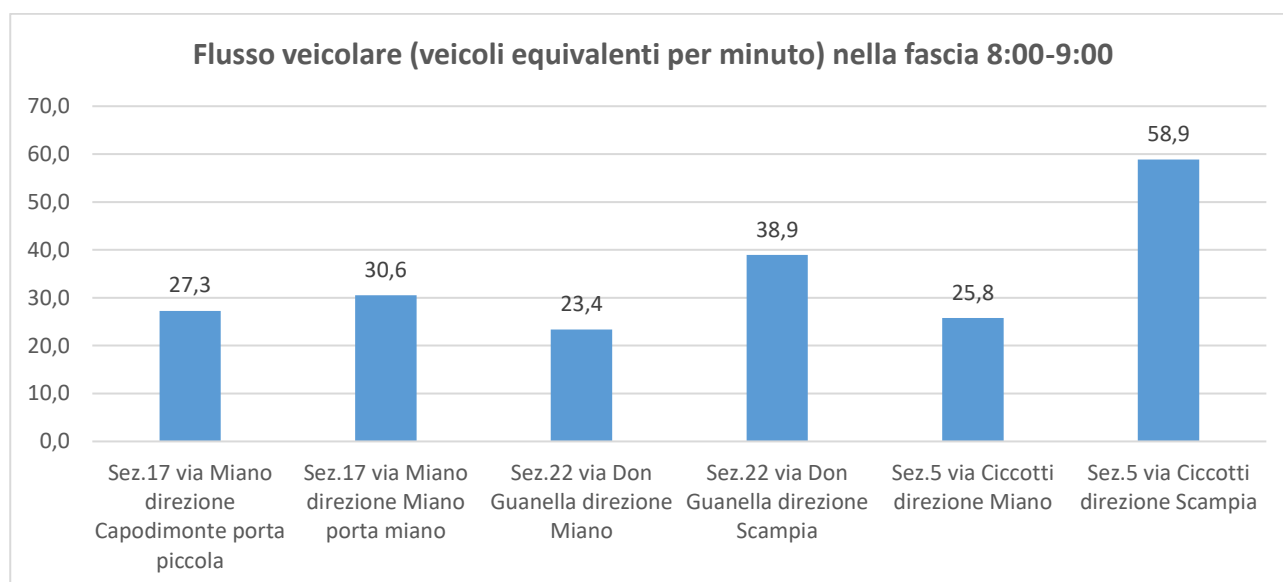


Grafico 1 – Flussi veicolari

L'impatto sul traffico a seguito della costruzione della pista ciclabile può essere visto nel grafico 3, dove si mettono a confronto le densità veicolari su ciascun tratto stradale ante e post operam. La densità veicolare va letta come numero di veicoli equivalenti per kilometro quadrato transitati in un'ora. A titolo di esempio nella sezione 5 via Ciccotti direzione Scampia, ante operam si registrano 25,4 veicoli equivalenti transitanti per kmq, mentre si stima che post operam si potrebbero aver 29,3 veicoli equivalenti transitanti per kmq, quindi si possono stimare circa 4 veicoli equivalenti in più in un'ora. Dalla lettura del grafico 3, l'analisi mette in luce che ci saranno degli impatti poco significativi a livello di traffico veicolare in quasi tutte le sezioni rilevate, con la sola eccezione della sezione 22 di via Don Guanella direzione Miano e via Don Guanella direzione Scampia. In particolare, per quest'ultimo tratto ante operam si registrano 76,1 veicoli equivalenti transitanti per kmq, mentre si stima che post operam si potrebbero aver 92,5 veicoli equivalenti transitanti per kmq (circa 16 veicoli equivalenti in più in un'ora). Va però specificato che questo tratto, rispetto agli altri, ha una lunghezza più breve (450 m) e in direzione Scampia, a metà altezza, ha una traversa laterale (via rione don guanella), che può considerarsi, in momenti di picco di traffico, una valida alternativa di percorso per desaturare la viabilità stradale.

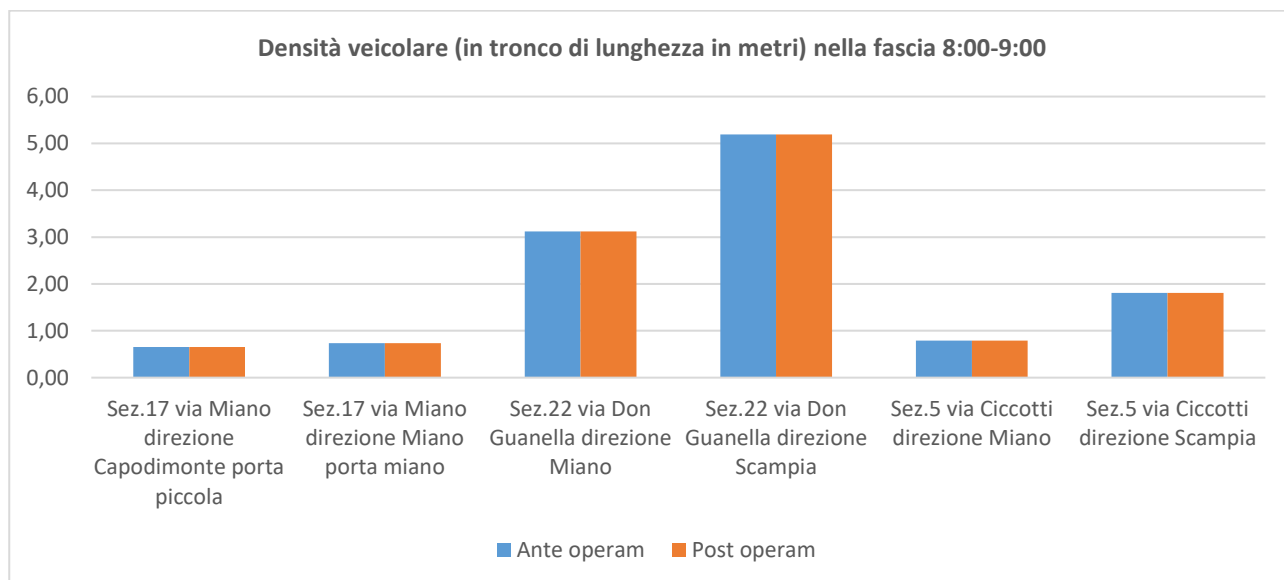


Grafico 2 – Densità veicolare (numero di veicoli equivalenti per metro in un'ora)

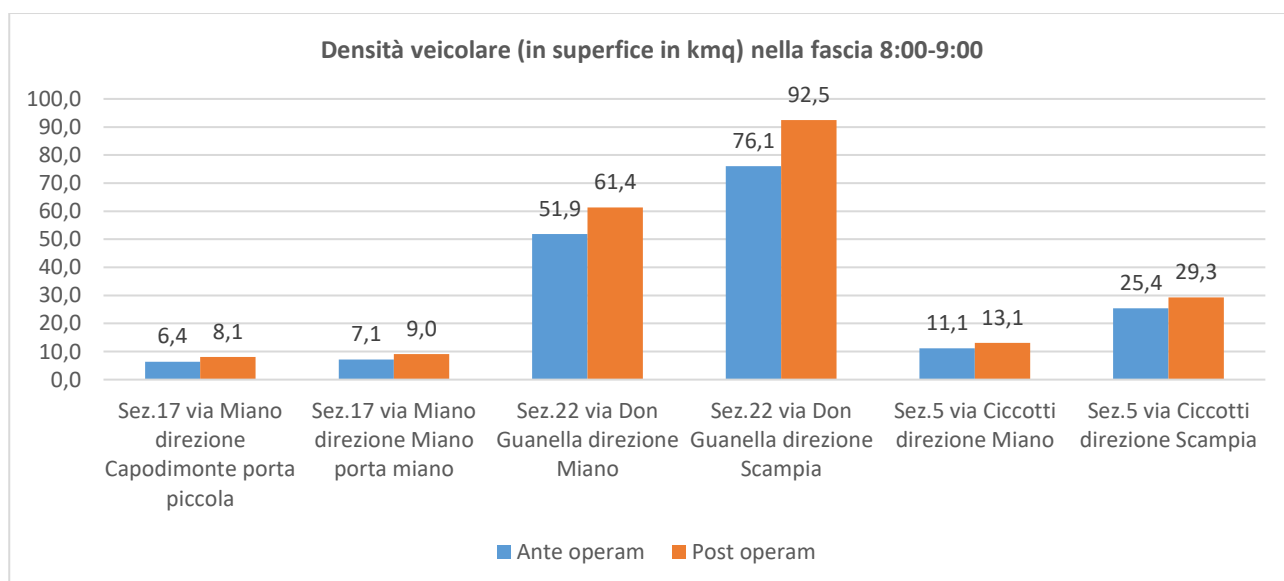


Grafico 3 – Densità veicolare (numero di veicoli equivalenti per kmq in un'ora)

## **3 Conclusioni**

I rilievi sono stati eseguiti il 03.06.2021 in piena liberalizzazione delle attività commerciali, scolastiche e professionali, rispetto ai rilievi del 18.03.2021 quando la Regione Campania e la città di Napoli era in restrizione totale della circolazione, a causa della Pandemia da Covid-19. L'auto si conferma il veicolo più utilizzato. Si sottolinea inoltre che durante la fase di rilievo i transiti di biciclette erano presenti a differenza di quelli del 18.03.2021 che erano stati pari a zero. Gli spostamenti sono significativi in direzione quartiere di Scampia, essendo l'abitato più popoloso, come si evince dai dati analizzati ed il flusso di biciclette più significativo è quello in direzione Napoli-Capodimonte.