



Area Viabilità e Trasporto Pubblico
Servizio Viabilità e Traffico

COMUNE DI NAPOLI
15P48t. 2022. 0505220 30/06/2022
Mitt.: Servizio Viabilità e Traffico - ARVT
Ass.: Servizio Sviluppo della Mobilità Sostenibile
Fascicolo : 006.007

Al Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile

Oggetto: Progetto di fattibilità tecnica ed economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito nord-occidentale". Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 241/1990 e ss.mm.ii., da svolgersi in forma semplificata e asincrona secondo le disposizioni di cui all'art. 14bis della medesima legge 241/1990. Trasmissione elaborati revisionati.
(Rif. PG/2022/454067 del 10/06/2022)

Con riferimento all'oggetto, esaminata la documentazione progettuale integrativa, reperita seguendo le indicazioni fornite con la nota indicata in epigrafe, letto il parere precedente dello scrivente Servizio rilasciato con nota PG/2021/937715 del 30/12/2021, considerato che il presente parere lascia impregiudicato da parte del Responsabile del Procedimento lo svolgimento delle attività di competenza ex art. 26 comma 6 del Codice dei contratti pubblici, si comunica quanto segue, ai soli fini della viabilità sugli assi stradali a rilevanza metropolitana, ex Regolamento delle Municipalità approvato con D.C.C. n.68/2005, e salvo diritti di terzi.

Ciò premesso, considerato che dall'esame della documentazione progettuale integrativa le criticità già espresse dal Servizio Viabilità e Traffico con il primo parere non sono state del tutto risolte e/o trattate con la nuova elaborazione, che in questo parere si confermano integralmente, si riportano di seguito le risultanze istruttorie dello scrivente Servizio per i soli aspetti trattati rispetto alla formulazione del predetto primo, con osservazioni e criticità, rimettendo al RUP qualsiasi altra decisione, nel rispetto delle prerogative tecnico-discrezionali ad esso demandate dalla normativa vigente, circa l'approvabilità di questa fase di progettazione con le osservazioni inoltrate e/o approfondire l'esame delle stesse nella successiva fase progettuale.

Inoltre, in linea generale, oltre all'applicazione della normativa di settore, si richiama il contenuto, e se ne prescrive l'applicazione, della della I° e II° "Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione" del MIT, e in particolare, per la II°, la parte concernente la colorazione della pavimentazione stradale.

Viale Traiano e via Cassiodoro

Premesso che si riscontra nuovamente un'incongruenza tra gli Elaborati grafici e le Relazioni tecniche, in quanto non viene rappresentato alcun collegamento con il polo Universitario di Monte Sant'Angelo, in particolare l'itinerario si interrompe all'intersezione di viale Traiano all'altezza della rotonda situata su via Cinthia, convogliando i flussi ciclistici presso un incrocio già di per se critico, si osserva quanto segue:

- riguardo alla sostituzione dell'attuale spartitraffico in muratura con due strisce continue parallele distanti tra loro 1,00 m (cfr. pag. 13 della Relazione Tecnica), si richiama l'art. 139, comma 6, lettera d) del Regolamento d'attuazione ed esecuzione del Codice della Strada che, per conferire maggiore sicurezza alla circolazione recita: "... se lo spazio tra le due strisce è superiore a 50 cm, esso dovrà essere evidenziato con le zebraure di cui all'articolo 150, comma 2". Pertanto, eventuali differenti soluzioni devono rispettare quanto previsto dall'art. 137 comma 5 del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale (cfr. cap. 5, II Direttiva Ministeriale).
- Inoltre, considerato che dalla documentazione in esame non sono chiare le motivazioni e/o valutazioni circa la rimozione dello spartitraffico centrale in relazione alla sicurezza stradale, nonché in relazione al vigente dispositivo di traffico istituito con Ordinanza Dirigenziale n. 193/2016 ed alla presenza della rotonda all'incrocio con via Giustiniano, si rimette al RUP dell'intervento la valutazione circa la possibilità di approvare l'intervento senza le richieste valutazioni o se procedere all'integrazione progettuale evidenziata. Su quest'ultimo punto, tuttavia, si segnala nuovamente che è in fase di approvazione un Piano Urbanistico Attuativo di iniziativa pubblica per la costruzione di un numero considerevole di alloggi in una zona limitrofa a viale Traiano e, pertanto, le valutazioni circa il restringimento della strada ad una sola corsia dovrebbero tener conto anche dell'incremento dei flussi di traffico dovuti all'aumento della popolazione

residente in loco. Questione che non sembra essere stata affrontata in maniera esaustiva nelle controdeduzioni in merito, riportate a pag. 5 della relazione istruttoria a firma del RUP e del DEC.

- Inoltre, non sembra essere stata ancora affrontata la problematica riguardante la coesistenza delle fermate bus con la pista ciclabile dal punto di vista della sicurezza dei passeggeri in discesa dai mezzi di trasporto pubblico, visto che dagli elaborati progettuali dette fermate sono state previste in diretta contiguità con la stessa pista.

Per quanto concerne la sosta su via Cassiodoro, si conferma quanto esposto con il precedente parere poiché su tale asse stradale, non essendo vigenti provvedimenti di divieto, la sosta è consentita secondo quanto disposto dalle norme del Codice della Strada e tale possibilità di sosta non viene menzionata nella tabella 1, riportata a pag. 51 della Relazione tecnica, relativa alla "contabilizzazione della sosta". Si segnala, inoltre, che con Ordinanza Sindacale n. 120/2010 sono stati istituiti n.3 stalli di sosta per i TAXI, fronte civici 19 – 23, per i quali non è stata prevista alcuna ipotesi di ricollocazione.

Per il resto, non sembra che siano state effettuate significative integrazioni progettuali e quindi, come anticipato nelle premesse, si confermano tutte le osservazioni espresse dallo scrivente Servizio Viabilità e Traffico nel precedente parere e non affrontate in questa sede (es. attraversamenti delle intersezioni stradali, semaforizzate e non, impianti semaforici ciclabili da implementare su quelli esistenti, verifiche relative alla sosta, mancato collegamento della pista ciclabile con il polo Universitario di Monte Sant'Angelo), rimettendo al RUP qualsiasi altra decisione, nel rispetto delle prerogative tecnico-discrezionali ad esso demandate dalla normativa vigente, circa l'approvabilità di questa fase di progettazione con le osservazioni inoltrate e/o approfondire l'esame delle stesse nella successiva fase progettuale.

Via Terracina

Pur riscontrando, in tale integrazione progettuale, una riduzione di corsie ciclabili sulla strada, per le quali deve essere utilizzata la tracciatura prevista dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Attuazione che prevede che le stesse siano delimitate da striscia bianca continua o discontinua (rectius: nel caso di specie discontinua) e contrassegnate dal simbolo del velocipede (art.3, comma 12 bis Codice della Strada), si rinnova quanto già esposto nel precedente parere. Infatti, nel registrare che la nuova configurazione prevede la presenza di tale corsia in corrispondenza delle intersezioni di via Terracina con le due strade afferenti (incrocio ad est con via Cassiodoro, via M. da Caravaggio e via Consalvo ed incrocio ad ovest con via vicinale Cupa Cinthia e piazzale D'Annunzio), si rappresenta che le intersezioni stradali sono i luoghi di maggiore rischio dal punto di vista della sicurezza stradale, pertanto un restringimento di carreggiata ovvero la realizzazione di una parte di carreggiata stradale impegnata sia da veicoli sia da velocipedi proprio in questi siti appare potenzialmente fonte di pericolo e, pertanto, supportata da analisi di sicurezza da parte dei progettisti.

Per detto aspetto, nonché per la lunghezza di circa 200 metri della corsia ciclabile su carreggiata prevista in direzione Loggetta e di circa 60 metri dal lato di via Cinthia, la normativa vigente stabilisce che "...La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi...", fattispecie già segnalata nel precedente parere e aspetto non risolto, rimettendo anche in questo caso al RUP qualsiasi altra decisione nel rispetto delle prerogative tecnico-discrezionali ad esso demandate dalla normativa vigente. Nel caso specifico, il progettista deve considerare altresì che su via Terracina transitano i mezzi di trasporto pubblico di linea e i mezzi pesanti, per la circolazione dei quali è prescritta, dalla vigente normativa, una larghezza minima delle corsie di almeno 3,50 m.

Via Giulio Cesare

Per tale strada, non facente parte del precedente progetto, il nuovo elaborato prevede la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, con conseguente riduzione della larghezza della carreggiata stradale, ridotta a due corsie in luogo delle tre attuali, pertanto nella successiva fase progettuale, in considerazione altresì dei considerevoli flussi di traffico che interessano tale importante arteria stradale, si dovrà giustificare tale scelta con un adeguato studio trasportistico e si dovranno prevedere gli adeguamenti degli impianti semaforici rispetto al nuovo contesto ipotizzato. Inoltre, nella successiva fase di progettazione dovrà essere effettuata un'adeguata valutazione di sicurezza stradale relativamente alle continue interruzioni della pista ciclabile in corrispondenza delle fermate bus, adottando anche soluzioni alternative qualora non verificate.

Viale J. F. Kennedy

Per tale strada il nuovo progetto prevede l'utilizzo di parte della carreggiata stradale, nella zona adiacente alle aree di proprietà dell'Ente Mostra d'Oltremare, per la costruzione di un tratto lungo circa 100,00 metri di pista ciclabile in sede propria, larga 2,50 m. e delimitata da cordolo spartitraffico. Tale soluzione, con la repentina riduzione della larghezza della carreggiata, è in contrasto con la vigente normativa, che prevede che la carreggiata stradale sia di larghezza uniforme. Inoltre, la configurazione stradale prevista determinerebbe una riduzione della larghezza di ciascuna delle due corsie a soli 3,00 metri (cfr. pag. 1 della Planimetria di

Progetto), situazione non conforme alla vigente normativa in quanto sulla strada transitano i mezzi di trasporto pubblico di linea e i mezzi pesanti, per la circolazione dei quali è prescritta una larghezza minima delle corsie di almeno 3,50 m.

Intersezione vie Cinthia - Terracina; intersezione vie Consalvo - Caravaggio - Cassiodoro e attraversamento di via Giulio Cesare verso Piazza Italia

Tutti gli attraversamenti ciclabili dovranno essere previsti in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, semaforizzati e non, tutt'ora esistenti.

Via Cinthia, Via Claudio, Piazzale Tecchio, Viale J. F. Kennedy (parte non trattata nel precedente punto)

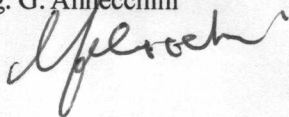
Si conferma quanto già espresso con il precedente parere e si prende atto che:

- la nuova configurazione della pista ciclabile su via Claudio, prevede la soppressione del tratto che attraversa l'area a parcheggio prospiciente la Facoltà di Ingegneria dell'Università "Federico II";
- il nuovo tratto previsto in piazza Italia si sviluppa interamente su marciapiede, come dichiarato dal progettista.

Ai fini del procedimento di approvazione del progetto, le valutazioni di cui si tratta lasciano impregiudicato da parte del RUP lo svolgimento delle attività istruttorie in merito alla correttezza amministrativa degli atti ex L. 241/90 e ss.mm.ii., nonché gli ulteriori compiti spettanti al titolare del provvedimento di validazione ai sensi della vigente normativa di settore.

Istruttoria eseguita dal Per. Agr. A D'Ambrosio

Il Funz. Resp. P.O. UO2
ing. G. Anecchini



Il Dirigente
ing. Giuseppe D'Alessio

