



**Area Programmazione della Mobilità  
Servizio Sviluppo Mobilità Sostenibile**  
Comune di Napoli

Att.: Arch. Valeria Palazzo  
Ing. Manuel Iollo  
[sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it](mailto:sviluppo.sostenibile@pec.comune.napoli.it)

Napoli, 13/07/2022

**Oggetto: Progettazione di Fattibilità Tecnico-Economica relativa all'intervento di Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito Nord-Occidentale, Riscontro nota 2022/0505220 del 30/06/2022 del Servizio Viabilità e Traffico.**

In riferimento alla nota trasmessa a mezzo PEC il venerdì 01/07/2022 di seguito si trasmettono le controdeduzioni alle osservazioni del servizio mobilità e traffico.

Si rappresenta anche che le osservazioni pervenute con la nota 2022/0505220 del 30/06/2022 del Servizio Viabilità e Traffico erano già state discusse e risolte nella riunione del 10 marzo 2022 presso l'Assessorato. Alla riunione erano presenti il RUP Arch. Valeria Palazzo, il Dirigente del Servizio Viabilità e Traffico Ing. Giuseppe D'Alessio e l'Assessore alle Infrastrutture, Mobilità e Protezione Civile Prof. Ing. Edoardo Cosenza.

#### PREMESSA

- 1) (Servizio viabilità e traffico) In linea generale, oltre all'applicazione della normativa di settore, si richiama il contenuto, e se ne prescrive l'applicazione, 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.

**(RINA) Il progetto in oggetto è conforme alle richiamate Direttive. Per maggiore chiarezza, le Direttive in oggetto sono state richiamate anche nel capitolo normativa di riferimento della Relazione illustrativa (elaborato 02\_R2\_P0024384-1-H4) e della Relazione tecnica (elaborato 02\_R3\_P0024384-1-H5).**

**Per quanto concerne la colorazione della pavimentazione stradale, si richiamano dapprima i contenuti della normativa e in seguito i dettagli del progetto inerenti la colorazione della pavimentazione.**

**Nel capitolo 5 del D.M. 27 aprile 2006, n. 777 "Il Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del Codice della Strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione", si legge: "non vi sono allo stato norme che impongono una particolare colorazione del manto stradale... nulla vieta la realizzazione di un manto stradale di colore diverso per evidenziare particolari tratti di strada o evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc.), se la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato".**

**Nel capitolo 4 della Relazione tecnica (elaborato 02\_R3\_P0024384-1-H5) sono illustrati i criteri di progetto delle piste ciclabili e si precisa che per la sovrastruttura stradale si è scelta una pavimentazione continua in conglomerato bituminoso di colore rosso,**



**con pigmenti coloranti, che risulta durevole e regolare e con bassi costi di realizzazione.**

**Per quanto riguarda il conglomerato stampato in viale Adriano e in via Cassiodoro, la relazione tecnica (capitolo 5 e capitolo 9) specifica che il conglomerato stampato di colore rosso è un conglomerato bituminoso impresso a caldo con rete metallica, colorato con resine acriliche e componenti (cariche di quarzo e cementi modificati) e rifinito con antisdrucchiolo.**

#### VIALE TRAIANO E VIA CASSIODORO

- 2) (Servizio viabilità e traffico) 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 sé critico.

**(RINA) Nel polo universitario di Monte Sant'Angelo saranno realizzati nuovi parcheggi e nuove infrastrutture per un migliore collegamento con la futura stazione della metropolitana. Il percorso ciclabile di progetto consente il collegamento con il polo universitario, che potrà essere completato dall'Amministrazione Comunale solo dopo aver definito compiutamente tutti i lavori di adeguamento connessi con la nuova stazione della metropolitana. Si precisa che i flussi ciclistici non sono convogliati nella rotonda in quanto viene realizzato un attraversamento ciclabile in viale Traiano esterno alla rotonda stessa.**

- 3) (Servizio viabilità e traffico) 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, Il Direttiva Ministeriale).

**(RINA) Si precisa che, come già indicato nel capitolo 5 e nel capitolo 9 della relazione tecnica (elaborato 02\_R3\_P0024384-1-H5), la segnaletica orizzontale sarà realizzata in colore bianco e la pavimentazione sarà realizzata in colore rosso per evidenziare meglio la separazione tra i versi di marcia con colorazione eseguita in pasta nel conglomerato mediante l'aggiunta di pigmenti. Inoltre, si rimanda al punto 1 dove è dettagliatamente illustrata la rispondenza della soluzione di progetto alla normativa vigente.**

- 4) (Servizio viabilità e traffico) 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.

**(RINA) Viale Traiano è una strada urbana di quartiere, ossia una strada di tipo E. Il D.Lgs. 285/1992, nell'art. 2, definisce la strada urbana di quartiere come strada ad**



**unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi. La soluzione di progetto con carreggiata unica è pertanto pienamente congruente con il Codice della Strada. Si precisa inoltre che lo spartitraffico è incompatibile con le piste ciclabili in sede propria, che rappresentano la soluzione di progetto che garantisce il migliore livello di sicurezza per i ciclisti. La soluzione di progetto /cfr. elaborato 02\_T8 Sezioni tipo) prevede una distanza tra i cordoli delle piste ciclabili in sede propria pari a 9,00 m. La realizzazione di uno spartitraffico determinerebbe una distanza tra lo spartitraffico e il cordolo delle piste ciclabili pari a solo 4,00 m.**

- 5) (Servizio viabilità e traffico) 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.

**(RINA) Nell'elaborato 02\_R6 Rilievo e stima dei flussi di traffico, si specifica che il rapporto tra il volume di traffico e il volume di servizio, così come definito nel D.M. 5 novembre 2001 n. 6792, è pari a 0,33. I volumi di traffico sono pertanto congruenti con la sezione trasversale.**

- 6) (Servizio viabilità e traffico) 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.

**(RINA) Gli elaborati di progetto sono stati aggiornati realizzando in tutta la rete la soluzione già riportata nell'elaborato 02\_T9 Tipologici ed in viale Giulio Cesare che prevede l'interruzione della pista ciclabile in corrispondenza della fermata bus in modo da arrestare i ciclisti in presenza del bus e consentire ai passeggeri di salire e scendere dal bus senza interferenza con i ciclisti.**

- 7) (Servizio viabilità e traffico) 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 I, 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.

**(RINA) Pur in assenza di provvedimenti di divieto di sosta, occorre considerare che ai sensi dell'art. 40, c. 10 del D.Lgs. n. 285/1992 è vietata la sosta sulle carreggiate i cui margini sono evidenziati da una striscia continua. In via Cassiodoro è sempre presente una striscia di margine continua. In tabella 1 della Relazione tecnica sono riportati solo gli spazi di sosta delimitati con strisce di delimitazione tracciate ai sensi dell'art. 149 del D.P.R. n. 495/1992. La ricollocazione dei 3 stalli di sosta per i Taxi sarà risolta nella successiva fase di progettazione.**



#### VIA TERRACINA

##### 8) (Servizio viabilità e traffico)

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.

**(RINA) Premesso che il D.M. n. 6792 del 5/11/2011 si applica solo alle strade di nuova costruzione, la soluzione in oggetto è congruente con la normativa vigente.**

**Nel tratto di progetto non è possibile realizzare una pista ciclabile in sede riservata sul marciapiede e la scelta di una corsia ciclabile con striscia discontinua è motivata dall'esigenza di garantire la continuità del percorso ciclabile di progetto. È rilevante anche evidenziare che in via Terracina è presente un limite di velocità localizzato pari a 30 km/h, da considerarsi compatibile con la presenza di una corsia ciclabile discontinua.**

**Si rappresenta anche che la soluzione di progetto costituisce un rilevante miglioramento della sicurezza dei ciclisti che ad oggi circolano in carreggiata senza alcuna infrastruttura dedicata.**

**Nell'intersezione tra via Terracina, via Caravaggio, via Consalvo e via Cassiodoro, la sicurezza dei ciclisti sarà incrementata in quanto saranno inseriti attraversamenti ciclabili semaforizzati.**

#### VIA GIULIO CESARE

- 9) (Servizio viabilità e traffico) 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.

**(RINA) L'elaborato 02\_R6 Rilievo e stima dei flussi di traffico conferma la fattibilità della soluzione di progetto.**

- 10) (Servizio viabilità e traffico) 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.



**(RINA) Per quanto riguarda l'interruzione della pista ciclabile in corrispondenza delle fermate bus, si conferma che tale soluzione è finalizzata al miglioramento della sicurezza stradale in quanto richiede l'arresto dei ciclisti in presenza del bus e consente ai passeggeri di salire e scendere dal bus senza interferenza con i ciclisti.**

**11) (Servizio viabilità e traffico)**

***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.

**(RINA) Nelle successive fasi di progetto sarà approfondito il raccordo delle strisce longitudinali. Per quanto riguarda la larghezza delle corsie, si ribadisce che il D.M. n. 6792 del 5/11/2011 si applica solo alle strade di nuova costruzione.**