

# Comune Napoli, Italia

## Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica relativo all'intervento di "Estensione della rete ciclabile cittadina: ambito Nord-Occidentale"

### 02\_R4 – Studio di prefattibilità ambientale

Doc. No. P0024384-2-H6 Rev. 1 – Maggio 2022



Rev.	Descrizione	Preparato da	Consulenza di	Controllato da	Approvato da	Data
1	Revisione 1	A. Parisi	A. Montella	A. Bado	A. Del Grosso	30/05/2022

## INDICE

	Pag.
<b>LISTA DELLE FIGURE</b>	<b>2</b>
<b>1 INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO</b>	<b>4</b>
<b>3 QUADRO PROGETTUALE</b>	<b>5</b>
<b>4 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO</b>	<b>6</b>
4.1 PIANO REGOLATORE GENERALE	6
4.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE	8
<b>5 BENEFICI AMBIENTALI DEL PROGETTO</b>	<b>9</b>

## LISTA DELLE FIGURE

Figura 4.1: Estratto della tavola 13 della variante occidentale al PRG Vincoli paesaggistici ex L.1497/1939-D.Lgs.42/2004 (vincoli paesaggistici) e L.431/1985 (vincoli ambientali)	6
Figura 4.2: Estratto della tavola 5 della variante al PRG Zonizzazione	7

## 1 INTRODUZIONE

Il presente studio è redatto ai sensi dell'art. 23, commi 3 e 5, del D.Lgs. n. 50 del 18 aprile 2016 "Codice dei Contratti Pubblici" e dell'art. 2 del D.P.R. n.207 del 5 ottobre 2010 "Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE".

In generale, lo studio di prefattibilità ambientale comprende:

- a) la verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di piani paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- b) lo studio sui prevedibili effetti della realizzazione dell'intervento e del suo esercizio sulle componenti ambientali e sulla salute dei cittadini;
- c) l'illustrazione, in funzione della minimizzazione dell'impatto ambientale, delle ragioni della scelta del sito e della soluzione progettuale prescelta nonché delle possibili alternative localizzative e tipologiche;
- d) la determinazione delle misure di compensazione ambientale e degli eventuali interventi di ripristino, riqualificazione e miglioramento ambientale e paesaggistico, con la stima dei relativi costi da inserire nei piani finanziari dei lavori;
- e) l'indicazione delle norme di tutela ambientale che si applicano.

Lo scopo è quello di individuare le condizioni che consentano la salvaguardia nonché un miglioramento della qualità ambientale e paesaggistica del contesto territoriale in cui è calato il progetto.

L'intervento in oggetto prevede la progettazione di una rete ciclabile a servizio di una porzione di territorio compresa nell'ambito nord-occidentale del Comune di Napoli, ovvero nei quartieri di Soccavo e Fuorigrotta. La nuova rete ciclabile, oltre a raggiungere punti di particolare importanza di connessione con altri sistemi di trasporto locale, quali le stazioni della Metropolitana, della Circumflegrea e della Cumana, va a saldarsi con la rete ciclabile esistente nel quartiere di Fuorigrotta.

L'intervento è coerente con il Piano urbano della mobilità sostenibile del Comune di Napoli, approvato al livello direttore con deliberazione di giunta comunale n. 434 del 30 maggio 2016, che dedica all'obiettivo strategico *Incentivare la mobilità ciclopedonale* un'intera sezione e prevede, in particolare, che siano messe in atto una serie di azioni congiunte che vanno dalla diffusione del concetto di mobilità alternativa pedonale ciclabile, alla progettazione e realizzazione di infrastrutture a servizio della bicicletta e di interventi di riqualificazione degli spazi stradali che siano rivolti soprattutto alla messa in sicurezza degli utenti più deboli.

## 2 NORMATIVA DI RIFERIMENTO

Le principali norme di riferimento nella redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica sono state le seguenti:

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 "Nuovo Codice della Strada";
- Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada";
- Decreto Ministeriale 30 novembre 1999, n. 557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";
- Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 22 aprile 2004, n. 67/S "Modifica al decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade";
- Decreto Ministeriale 19 aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali";
- Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 "Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture";
- Legge 11 settembre 2020 n. 120, di conversione con modifiche del decreto legge 16 luglio 2020 n. 76, recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale".

### 3 QUADRO PROGETTUALE

Il progetto **non prevede l'utilizzo di risorse naturali**.

La rete ciclabile di progetto si sviluppa nei quartieri Soccavo e Fuorigrotta, attraversando viale Traiano, via Adriano, via Servio Tullio, via Antonino Pio, via Cassiodoro, via Terracina, via Mario Gigante, via Claudio, Piazzale Tecchio, viale John Fitzgerald Kennedy, via Giulio Cesare e Piazza leopardi.

La rete è costituita da piste ciclabili in sede propria, piste ciclabili in corsia riservata, in parte in carreggiata e in parte sul marciapiede, e corsie ciclabili.

La rete consente di collegare i poli di Monte Sant'Angelo, via Claudio e Piazzale Tecchio dell'Università di Napoli Federico II nonché attrattori significativi quali la Mostra d'Oltremare, lo stadio Maradona e il Centro Polifunzionale di Soccavo. Inoltre, la nuova rete ciclabile promuove l'intermodalità bici-ferro, collegando le stazioni della Metropolitana di Napoli Campi Flegrei (linea 2), Mostra (linea 6) e Monte Sant'Angelo (linea 7) e le stazioni Mostra della Cumana e Soccavo della Circumflegrea.

Il tracciato ha tre collegamenti con la rete ciclabile esistente nel quartiere Fuorigrotta:

- 1) Collegamento con la pista ciclabile in viale Augusto da via Gianbattista Marino;
- 2) Collegamento con la pista ciclabile in viale Augusto da piazzale Vincenzo Tecchio;
- 3) Collegamento con la pista ciclabile in viale John Fitzgerald Kennedy da piazzale Vincenzo Tecchio.

Il tracciato di progetto consente il collegamento della stazione ferroviaria Soccavo della Circumflegrea con:

- Centro Polifunzionale di Soccavo;
- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Monte Sant'Angelo;
- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Ingegneria in Piazzale Tecchio;
- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Ingegneria in via Claudio;
- Mostra d'Oltremare;
- Pista ciclabile esistente in viale Augusto;
- Pista ciclabile esistente in viale John Fitzgerald Kennedy;
- Metropolitana di Napoli, stazione Napoli Campi Flegrei della linea 2, stazione Mostra della linea 6 e la stazione Monte Sant'Angelo della linea 7;
- Cumana, stazione Mostra.

Il tracciato di progetto consente il collegamento della stazione ferroviaria Mostra della Cumana con:

- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Ingegneria in Piazzale Tecchio;
- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Ingegneria in via Claudio;
- Università degli Studi di Napoli Federico II, plesso di Monte Sant'Angelo;
- Mostra d'Oltremare;
- Pista ciclabile esistente in viale Augusto;
- Pista ciclabile esistente in viale John Fitzgerald Kennedy;
- Metropolitana di Napoli, stazione Napoli Campi Flegrei della linea 2, stazione Mostra della linea 6 e la stazione Monte Sant'Angelo della linea 7;
- Circumflegrea, stazione Soccavo.

Il tracciato di progetto consente il collegamento delle seguenti stazioni della Metropolitana di Napoli:

- Stazione Napoli Campi Flegrei della linea 2;
- Stazione Mostra della linea 6;
- Stazione Monte Sant'Angelo della linea 7.

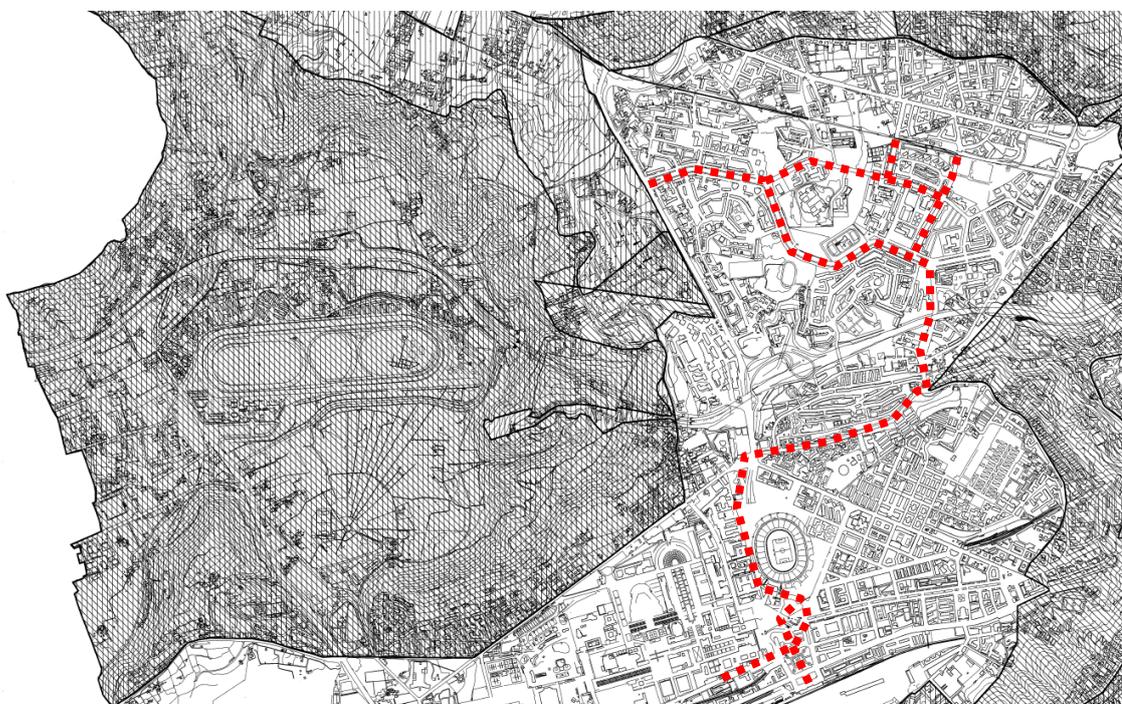
## 4 ANALISI DEL QUADRO PROGRAMMATICO

Il progetto **non richiede autorizzazioni**.

### 4.1 PIANO REGOLATORE GENERALE

L'undici giugno 2004, il Presidente della Giunta regionale della Campania ha definitivamente approvato il nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) della città di Napoli. Gli elaborati della variante generale al PRG sono adeguati, per deliberazione del Consiglio comunale n. 55 del 24 giugno 2005, alle modifiche introdotte in sede di approvazione definitiva con il decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 32 dell'11 giugno 2004.

Con riferimento alla variante al PRG, risulta che **le aree di progetto non sono interessate da vincoli paesaggistici** (L.1497/1939, D.Lgs. 42/2004) **e da vincoli ambientali** (L. 431/1985) (cfr. Figura 4.1).



**Figura 4.1: Estratto della tavola 13 della variante occidentale al PRG Vincoli paesaggistici ex L.1497/1939-D.Lgs.42/2004 (vincoli paesaggistici) e L.431/1985 (vincoli ambientali)**

Dall'analisi della zonizzazione della variante al PRG (Tavola 5), si evince che le aree di progetto interessano agglomerati urbani di recente realizzazione e nuovi insediamenti per la produzione di beni e servizi (i plessi di Piazzale Tecchio, via Claudio e Monte Sant'Angelo dell'Università di Napoli Federico II), senza interessare insediamenti di interesse storico, componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio o aree destinate a parco naturale (cfr. **Error! Reference source not found.**).

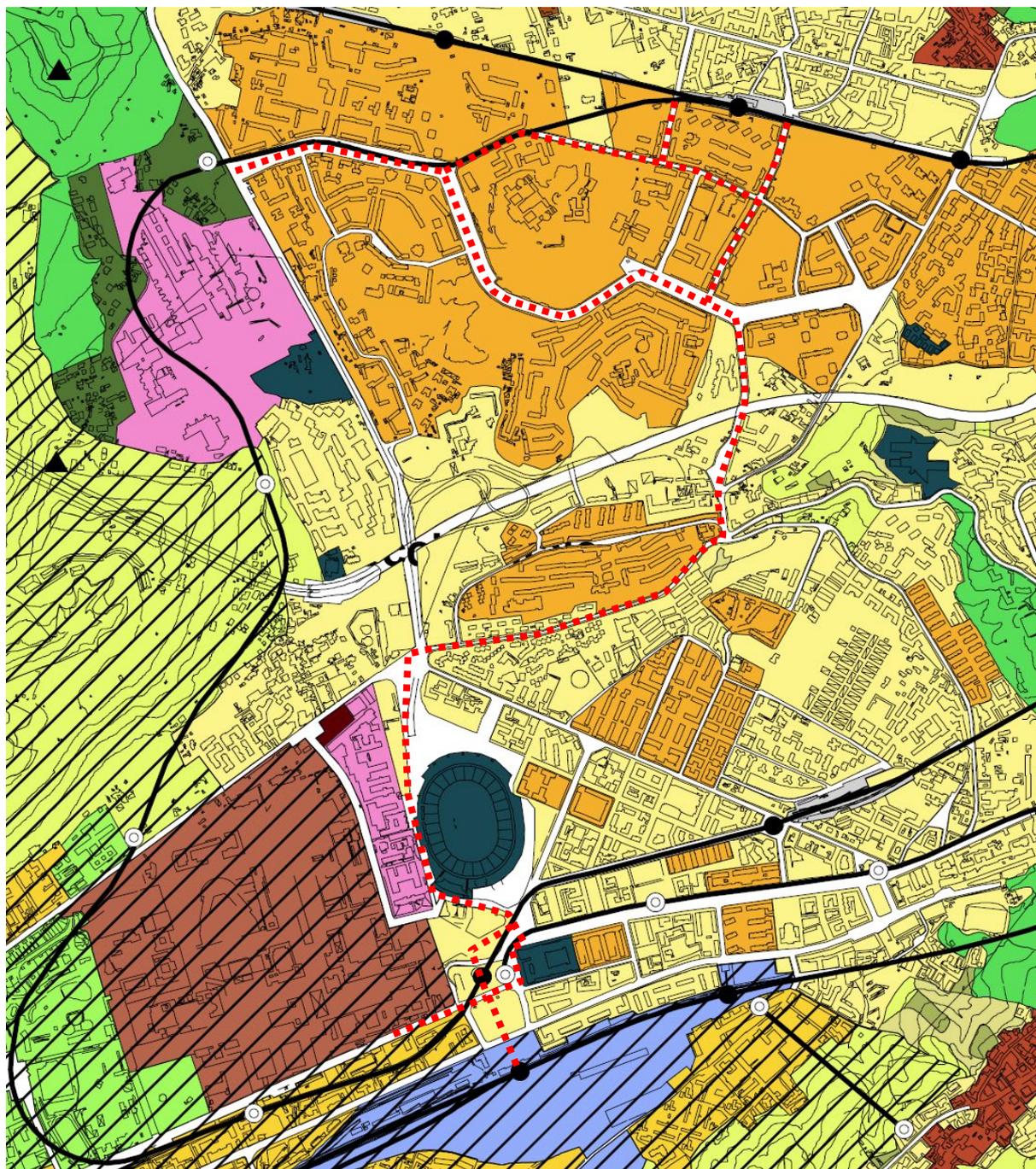


Figura 4.2: Estratto della tavola 5 della variante al PRG Zonizzazione

## 4.2 PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Napoli, al livello direttore, è stato approvato dalla Giunta comunale, nella seduta del 30 maggio 2016, con la deliberazione n. 434.

Il PUMS ha definito come obiettivi strategici:

- incentivare trasporto collettivo;
- migliorare la sicurezza stradale;
- incentivare la mobilità ciclo-pedonale;
- restituire qualità agli spazi urbani;
- ridurre le emissioni inquinanti;
- riorganizzare il sistema della sosta;
- rendere intelligente il sistema della mobilità.

Al fine di promuovere e incrementare l'uso delle bici, il PUMS propone di ampliare e migliorare la rete dei percorsi ciclabili per rendere la città sempre più accessibile ai mezzi di trasporto non motorizzato. Si ritiene che ciò possa incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti sistematici, ovvero per gli spostamenti casa - scuola e casa - lavoro, e quindi rappresentare un'alternativa all'uso del veicolo privato. In particolare, il PUMS propone l'aumento della lunghezza delle piste ciclabili.

Il progetto in oggetto rappresenta pertanto un'attuazione degli indirizzi strategici del PUMS.

## 5 BENEFICI AMBIENTALI DEL PROGETTO

Il progetto non prevede l'utilizzo di risorse naturali, incentiva un maggiore uso delle bici e un minore utilizzo dei veicoli motorizzati, garantendo i seguenti benefici:

- riduzione dell'inquinamento atmosferico;
- riduzione dell'inquinamento acustico;
- miglioramento della qualità degli spazi urbani;
- effetti benefici sulla salute dei ciclisti.

