



Area Programmazione della mobilità

PG/2020/30052
del 31/01/2020

PG/2020/ 30052 del 31 gennaio 2020

Al Servizio Linee metropolitane urbane

e p.c.

All'Assessore ai Beni comuni e all'Urbanistica

All'Assessore al Patrimonio, ai Lavori pubblici e ai Giovani

Al Servizio Viabilità e traffico

Oggetto: linea metropolitana 6 – ripristino viabilità prospiciente la stazione Mergellina

Si riscontra la nota n. 15771 del 9 gennaio 2020 con la quale codesto Servizio ha trasmesso il progetto di ripristino superficiale della viabilità prospiciente la stazione *Mergellina* chiedendo di effettuare le valutazioni di competenza con specifico riferimento alle dimensioni della pista ciclabile e delle corsie veicolari e di fornire indicazioni sul tipo di delimitazione della pista ciclabile.

Esaminata la documentazione trasmessa, si rilascia il seguente parere in merito agli aspetti di competenza della scrivente Area, con particolare riferimento all'andamento e alle caratteristiche della pista ciclabile.

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria a doppio senso di marcia lungo salita della Grotta, da piazza Piedigrotta (esclusa) fino all'accesso della galleria Quattro giornate. Tale pista ciclabile si colloca in continuità con quella sottostante la galleria, delimitata mediante barriere del tipo *New Jersey* e caratterizzata da una larghezza di 4 metri. Tale ultima sezione garantisce la possibilità di utilizzare la porzione di carreggiata corrispondente alla pista ciclabile per il transito dei veicoli a motore in condizioni di emergenza, previa sospensione del percorso ciclabile.

Ciò premesso, con riferimento alla larghezza delle corsie, l'art. 7, comma 1, del d.m. 557/1999, *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili*, indica per le piste ciclabili a doppio senso di marcia una larghezza minima di 2,50 metri, comprese le strisce di margine. Si segnala che nel primo tratto della pista, a partire da piazza Piedigrotta, la larghezza risulta inferiore a tale valore minimo. Si chiede, pertanto, prioritariamente, di valutare la possibilità di aumentare la larghezza della pista fino al raggiungimento dei minimi di legge, ovvero, qualora non fosse possibile, di segnalare tale circostanza tenendo conto che il comma 2 del richiamato art. 7 stabilisce che *la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.*

Nel tratto successivo, a partire dall'intersezione con la traversa di salita della Grotta, la pista ciclabile si amplia progressivamente, passando da una larghezza iniziale di 3 metri fino a raccordarsi con il tratto sottostante la galleria, caratterizzato, come si è detto, da una larghezza di 4 metri.



Coerentemente con quanto previsto dalla normativa, il progetto trasmesso prevede che la pista ciclabile, realizzata in sede propria, sia fisicamente separata dalla corsia riservata ai veicoli a motore attraverso uno spartitraffico longitudinale, fisicamente invalicabile, del quale, tuttavia, non vengono specificate le caratteristiche.

Le dimensioni dello spartitraffico a protezione delle piste ciclabili sono disciplinate dall'art. 7, comma 4, del citato d.m. 557/1999, che si riporta di seguito: *la larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.* La norma nulla dice, invece, sull'altezza dell'elemento invalicabile. Dette indicazioni normative vengono, peraltro, riprese nel parere del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti n. 6573 del 29 ottobre 2013, che specifica: *l'altezza del manufatto, non precisata dalla norma, deve essere tale da impedire fisicamente lo scavalco; a tal fine si suggerisce una misura minima di almeno 15 cm.*

In corrispondenza dell'intersezione con la traversa di salita della Grotta, la pista ciclabile, come già rilevato, ha una larghezza di 3 metri. Al fine di impedire un uso improprio di tale tratto da parte dei veicoli a motore, si ritiene opportuno prevedere, in corrispondenza dell'intersezione, un ampliamento del cordolo spartitraffico, garantendo, per la pista ciclabile, una dimensione di 2,50 metri comprese le strisce di margine. Tale accorgimento, peraltro, permette di assicurare un opportuno franco di sicurezza tra i segnali stradali, di cui si dirà nel prosieguo, e i fruitori della pista ciclabile.

Con riferimento alla tipologia di spartitraffico, si consiglia di prediligere materiali resistenti agli urti. Qualora si scelgano elementi in pietra o cemento, lo spigolo dello spartitraffico dovrà essere opportunamente arrotondato.

Lo spartitraffico dovrà essere interrotto in corrispondenza delle opere di raccolta delle acque meteoriche al fine di agevolare l'allontanamento delle acque dalla sede stradale. Si segnala, comunque, che sulle piste ciclabili non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con elementi principali paralleli all'asse delle piste stesse né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito ai ciclisti.

Data la strategicità della galleria delle Quattro giornate per i collegamenti tra il bacino centrale e Fuorigrotta, al fine di non precludere il possibile utilizzo, in condizione di emergenza, da parte dei veicoli a motore del tratto di pista ciclabile sottostante la galleria, il progetto trasmesso prevede, prima dell'imbocco della galleria, una interruzione del cordolo spartitraffico, sostituito, in tale tratto, da una serie di paletti, presumibilmente amovibili.

In linea generale, si sconsiglia l'utilizzo, lungo le piste ciclabili, di paletti o dispositivi di ritenuta stradale metallici. Al fine di garantire idonee condizioni di sicurezza della mobilità ciclabile, pertanto, si ritiene opportuno, nel tratto che precede l'imbocco della galleria, l'utilizzo di dissuasori amovibili, conformi alla normativa vigente, che per forma, dimensioni e materiali non costituiscano pericolo per i ciclisti. Sempre al fine di migliorare le condizioni di sicurezza, si ritiene necessaria l'installazione di un *attenuatore d'urto* in corrispondenza della esistente barriera *New Jersey*.

La scrivente Area si rende, sin da ora, disponibile a valutare eventuali proposte dei progettisti in merito alle tipologie di delimitatori da utilizzare.

La tavola di progetto è carente dell'indicazione della segnaletica orizzontale e verticale a corredo della pista ciclabile.



Le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale di cui ai commi 9 e 10 dell'art. 122 del d.P.R. 495/1992, *Regolamento di esecuzione e di attuazione del codice della strada*, all'inizio e alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

Conformemente a quanto previsto dal *Codice della strada*, dovrà essere prevista l'apposizione di idonea segnaletica orizzontale, anche a delimitazione dello spartitraffico, e verticale. In particolare, per la maggiore visibilità dello spartitraffico, dovranno essere installati, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione, *delineatori speciali di ostacolo* di cui all'art. 177, comma 6, del d.P.R. 495/1992 (fig. II.472). Il *delineatore speciale di ostacolo* dovrà essere accoppiato al segnale indicante il *passaggio obbligatorio a sinistra* (fig. II.82/a). I segnali da impiegare dovranno avere diametro di 40 centimetri.

Longitudinalmente allo spartitraffico, lungo la linea di margine della carreggiata, dovranno essere installati elementi a elevata rifrangenza del tipo *occhi di gatto*.

In corrispondenza dell'intersezione con la traversa di salita della Grotta, la pista ciclabile non dovrà essere interrotta, ma unicamente segnalata con linee di margine discontinue, in conformità a quanto previsto all'art. 146 del d.P.R. 495/1992. Apposito segnale di *stop* dovrà essere installato per i veicoli provenienti da detta traversa che devono immettersi su salita della Grotta, in direzione Fuorigrotta.

Con riferimento, infine, all'attraversamento ciclo-pedonale indicato in progetto, si rappresenta che esso garantisce la continuità tra la nuova pista ciclabile e il marciapiede opposto, ove, in considerazione delle dimensioni dello stesso, vi è l'*obbligo di biciclette a mano*, giusta ordinanza sindacale n. 1183 del 9 novembre 2012. Pertanto, in considerazione della limitata ampiezza del marciapiede di cui si tratta e della conseguente impossibilità di ricavare sullo stesso un percorso ciclopedonale, si ritiene opportuno che in progetto si preveda un attraversamento di tipo solo pedonale con obbligo *di biciclette a mano*.

Il funzionario PO
ing. Marzia Di Caprio

Il dirigente del Servizio Sviluppo della mobilità sostenibile
arch. Valeria Palazzo

Il responsabile d'Area
arch. Ignazio Leone